

RALLY DI MONZA BENVENUTI NEL FEUDO DI VALENTINO A SEGNO PER LA 5ª VOLTA

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 6,00 €
FR 6,00 € - G 6,00 € - I 6,00 €
J 6,00 € - K 6,00 € - L 6,00 €
M 6,00 € - N 6,00 € - O 6,00 €
P 6,00 € - Q 6,00 € - R 6,00 €
S 6,00 € - T 6,00 € - U 6,00 €
V 6,00 € - W 6,00 € - X 6,00 €
Y 6,00 € - Z 6,00 €

AUTO SPRI NT

n. 49

Anno LV Settimanale 6-12 dicembre 2016

3 Euro (Italy only)



GETTY IMAGES

ALTA PENSIONE

Addio shock alla F1. Appena vinto il primo titolo in carriera. Ecco perché **Nico Rosberg** dice basta e sceglie la famiglia. Dopo trionfi e veleni. Ora la sua Mercedes fa gola a tanti

An event by

 **Bologna
Fiere**



YouTube

WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



PASSIONE A 360 GRADI

AUTOSHOW • 48 RACING ARENA • TEST DRIVE • TECH&INNOVATION EXPERIENCE
HERITAGE • PASSION VILLAGE • MOTOR SHOW OFF • CONFERENCE



SPORT



autopromotec



E ora caro Nico ci mancherai!

C'è sempre qualcosa di più importante, superiore, estremo quando un campione lascia all'apice della carriera. A Nico Rosberg sono state sufficienti poche ore da iridato per decretare la fine del suo fresco impero e annunciare il ritiro dal magico mondo della Formula Uno che sta celebrando il suo trionfo. Una decisione maturata a pochi mesi dal rinnovo del contratto con la Mercedes, che ha iniziato a prender forma e consistenza dal Gp del Giappone e che in pratica è divenuta certezza il giorno dopo la conclusione dell'ultimo round del Mondiale F1, con ancora in circolo i veleni per un finale che l'ha stravolto e convinto a dire basta. Serve coraggio e forza mentale anche in questo non solo a resistere a sei stagioni di Formula Uno come compagno di squadra prima di Michael Schumacher e poi di Lewis Hamilton, paragoni importanti e scomodi con cui confrontarsi. Lo ha detto lo stesso Nico: «*Ho preso un mental coach, ho praticato meditazione mattina e sera. Ho lavorato tanto su me stesso*». Davanti a lui l'asfalto e un compagno-rivale che da tre lustri si è sempre sentito superiore e che gliel'ha ribadito anche nel giorno del congedo: «*È la prima volta che vince un titolo in 18 anni, la sua decisione non mi stupisce. Poi ha famiglia, vuole altri figli*». Contro un compagno così squisito che non l'ha mai calcolato come vera insidia, Rosberg ha costruito il suo successo e maturato la decisione del suo ritiro. Quasi più felice di annunciare al mondo la sua voglia di smet-

tere che di festeggiare il primo titolo di F1 in carriera. Di sicuro più sollevato. Nelle tante voci che si sono moltiplicate subito dopo la notizia shock del ritiro ce n'è una che deve far riflettere. Non è solo un caso se tre dei piloti tra i più esperti in F1 Felipe Massa, Jenson Button e Nico Rosberg, decidono tutti di abbandonare la F1 al termine di questo campionato. Due campioni del mondo, tre piloti che se avessero voluto continuare, avrebbero potuto farlo in squadre importanti e ben pagati, al volante di vetture competitive. Invece tutti e tre, in momenti diversi, dicono basta, mai più. Perché l'arrivo delle vetture del prossimo anno, mediamente più veloci di 4-5 secondi al giro delle attuali, spaventa e inquieta tutti. Perché già quelle di adesso, in molti circuiti sono state le più veloci di sempre. Non avrebbe avuto problemi a guidarle Nico se non avesse raggiunto il suo obiettivo nell'ultimo round di Abu Dhabi. Ma coronato il sogno che inseguiva fin da bambino ha deciso che le priorità erano altre e che può esserci vita (migliore) anche oltre quella del Circus. A 31 anni sceglie la famiglia, si rifugia in quegli affetti che non intende più trascurare. La coppa per la conquista del primo mondiale in carriera gli farà compagnia per sempre, si ritroverà spesso a guardarla ripensando pure alla sua decisione di mollare da campione del mondo. Il punto più alto raggiunto nella sua carriera da pilota, la pista di decollo per una nuova vita. Lontano dalla F1. Ci mancherai, Nico! ●

domenicaserre



F1 - PROGRAMMA 2017

FORMULA UNO

- 6 COVER STORY ROSBERG ALTA PENSIONE
- 18 COVER STORY ADDII DA CAMPIONI
- 22 COVER STORY RITIRO CHE NON MERAVIGLIA
- 24 COVER STORY NICO SORPRENDE MARCHION
- 34 FORMULA UNO TORNA LA FRANCIA
- 36 FORMULA UNO INTERVISTA HERBIE BLASH

VELOCITÀ

- 44 ULLRICH IL SIGNORE DEGLI ANELLI
- 66 MOTOR SHOW 40 ANNI BEN PORTATI
- 72 FINALI FERRARI DAYTONA
- 74 IL PERSONAGGIO DOVIZIOSO
- 76 FINALI LAMBORGHINI VALENCIA

L'ALTRA STORIA

- 78 SCARAMELLI CI HA LASCIATO

RALLY

- 50 HYUNDAI WRC PLUS
- 54 RALLY DI MONZA
- 60 MONDIALE ITALIA CON L'ASTERISCO
- 62 MONDIALE AL ATTYAH E LA POLO PLUS

RUBRICHE

- 4 AUTOSCATTO
- 16 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 26 CUORE DA CORSA
- 32 BASTIAN CONTRARIO
- 64 RALLYSPRINT
- 65 PISTASPRINT
- 80 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

Calendario Pirelli 2017 14 dive al naturale

Parigi ha fatto da cornice alla 44esima edizione del Calendario Pirelli, realizzato per la terza volta in carriera (ed è l'unico caso) da Peter Lindbergh, fotografo di fama internazionale. Per rappresentare la sua idea di naturale bellezza e femminilità Lindbergh ha ritratto 14 attrici di fama internazionale: Jessica Chastain, Penelope Cruz, Nicole Kidman, Rooney Mara, Helen Mirren, Julianne Moore, Lupita Nyong'o, Charlotte Rampling, Lea Seydoux, Uma Thurman, Alicia Vikander, Kate Winslet, Robin Wright, Zhang Ziyi. *«L'obiettivo - spiega Lindbergh - era quello di ritrarre le donne in modo diverso: l'ho fatto chiamando attrici che hanno avuto nella mia vita un ruolo importante e fotografandole avvicinandomi a loro il più possibile. Come artista sento la responsabilità di liberare le donne dall'idea di eterna giovinezza e perfezione. L'ideale della bellezza perfetta promossa dalla società è un obiettivo irraggiungibile»*. Gli scatti sono stati realizzati tra maggio e giugno di quest'anno in cinque diverse location: Berlino, Los Angeles, New York, Londra e la spiaggia francese di Le Touquet. Il risultato è un Calendario composto da 40 scatti - fra ritratti e ambienti - non solo in studio, ma anche in diversi angoli metropolitani e set a cielo aperto, come nel caso delle strade, dei fast food e degli alberghi decadenti di downtown a Los Angeles, di Times Square a New York, del teatro Sophiensaele di Berlino, dei tetti degli studi a New York e Londra e della spiaggia di Le Touquet.





Rosberg

alta

pe

IL RITIRO DI NICO È UNA BOMBA CHE SCUOTE DALLE FONDAMENTA TUTTO IL CIRCUS DELLA F.1 OLTRE ALLA MERCEDES E AGLI EQUILIBRI DI MERCATO. ECCO TUTTA LA VERITÀ

di **Cesare Maria Mannucci**

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

In soli tre giorni rivede tutta la sua carriera e decide di cambiare vita. Nico Rosberg fresco campione del mondo, incoronato nella domenica notte di Abu Dhabi, il giorno dopo informa la moglie Vivian e il padre Keke di volersi ritirare dalla F.1. Lo rivela a Toto Wolff mercoledì mattina al ritorno da Kuala Lumpur dopo la visita al quartiere generale della Petronas. Lo annuncia al mondo venerdi nel corso della conferenza stampa a Vienna per la premiazione dei campionati Fia. Una decisione improvvisa, che nessuno poteva immaginare, che non solo si abbatte sul mondo della F.1 come un terremoto che spiazza anche la Mercedes, ora costretta a trovare frettolosamente un sostituto. E che getta anche inquietanti prospettive sulla prossima stagione agonistica. Perché non è solo un caso se tre dei piloti tra i più esperti in F.1. Felipe Massa, Jenson Button e Nico Rosberg, decidono tutti di abbandonare al termine di questo campionato. Due campioni del mondo, tre piloti che se avessero voluto continuare avrebbero potuto farlo in squadre importanti e ben pagati, al volante di vetture competitive. Invece tutti e tre, in momenti diversi, dicono basta, mai più. Perché l'arrivo delle vetture del prossimo anno, mediamente più veloci di 4-5 secondi al giro delle attuali, spaventa e inquieta tutti. Perché già quelle di adesso in molti circuiti sono state le più veloci di sempre. Fernando Alonso diplomaticamente dice di volere attendere prima di prendere una decisione se continuare o meno anche dopo il 2017. Spiega che vorrà vedere se le monoposto del prossimo anno saranno più divertenti da guidare. Si dice divertenti per non dire pericolose.

QUELLO DI ABU DHABI È STATO UN WEEKEND DURO CON SENSAZIONI SGRADAVOLI E MAI PROVATE PRIMA

NICO ROSBERG

”

Nico Rosberg, invece, realizza nella spazio di 24 ore che nella vita c'è anche altro oltre alla F.1. Soprattutto quando gli obiettivi prefissati sono stati tutti raggiunti.

I segnali da Abu Dhabi

La notte di Abu Dhabi, con le sue polemiche, la sua corsa intensa e alterata dal ritmo al ribasso di Hamilton, il suo obiettivo di mettere Rosberg in difficoltà, farlo sprofondare nelle sabbie mobili rappresentate da Vettel e Verstappen che lo seguono alle sue spalle lasciano il segno. Non solo per la Mercedes che quasi rischia di perdere la corsa ma anche per Rosberg che non si sarebbe aspettato di lottare in maniera così "sporca" con il suo compagno di squadra. Da Abu Dhabi avevamo scritto che dopo la corsa, Nico Rosberg sembrava invecchiato improvvisamente di 10 anni. Lui stesso aveva definito la giornata sulla carta per lui più bella e memorabile, in questo modo: «*Un week end duro, con molti momenti davvero sgradevoli, soprattutto durante la corsa e nel finale. Sensazioni sgradevoli e molto intense, che lasciano il segno, mai provate prima*». Per essere quello il giorno più atteso da quando era bambino, forse leggendo tra le parole, qualche cosa già si sarebbe dovuta intuire. Ma la notte di Abu Dhabi, con i fuochi artificiali, la festa liberatoria ai box Mercedes, fa scattare nella testa di Nico altre motivazioni, altre considerazioni. Che poi saranno quelle determinanti.

La prima notte di quiete

Il nostro racconto da Abu Dhabi si era concluso dopo la gara, con la conferenza di Nico Rosberg fresco

LA LAUREA IRIDATA E POI L'ADDIO INATTESO

Nico Rosberg meditabondo soppesa l'ultimo trofeo vinto, a Vienna, dopo il titolo raggiunto ad Abu Dhabi e pensa all'annuncio dell'addio che scuoterà il mondo della F.1

g
nsione



← campione del mondo. Ma poi c'era stato un seguito. Un'ora dopo Keke Rosberg era arrivato sul circuito di Yas Marina, proveniente da Dubai, dove aveva assistito alla gara a casa di un amico. Da 6 lunghi anni, da quando aveva firmato per la Mercedes, Keke Rosberg si era imposto di non parlare più del figlio. Quest'anno si era visto brevemente solo nel corso di una delle sessioni di test a Barcellona, poi basta. Addirittura, per la prima volta aveva affidato le negoziazioni per rinnovare il contratto di Nico sino al 2018 a Gerhard Berger, proprio perché lui, in passato abile gestore del team Rosberg e di se stesso prima, come pilota, non voleva farsi coinvolgere. Ad Abu Dhabi, tra lacrime e abbracci liberatori, anche Keke che certamente conosce Nico meglio di chiunque altro, aveva detto cose che lette con il senno di poi stavano anticipando quanto sarebbe successo: «*Dal 1 gennaio 2010 non facevo più interviste - aveva detto Keke - in questo periodo ho offerto a Nico solo un supporto privato. È ammirevole l'impegno mentale che Nico ha profuso in questa stagione, lo ammiro per la sua forza e il suo coinvolgimento. Oggi i piloti sono impegnati al 110% delle loro possibilità mentali. Non so come facciano. Nemmeno paragonabile con quello che facevamo alla mia epoca, quando correvamo. Durante il week end Nico ha vissuto momenti*

di pressione enorme, gli mandavo dei messaggi sul telefono per farlo ridere, per farlo rilassare. La pressione non dovrebbe mai oltrepassare il divertimento. Poteva già diventare campione del mondo nel 2014, ma gli ultimi tre anni lui è stato sottoposto ad una pressione tremenda. Perché ogni Gp, ogni week end, si è trovato a lottare per la vittoria. O primo oppure secondo,

per tre lunghi campionati. Situazione davvero unica. Con il terrore che bastava un guasto meccanico a metterti fuori gioco per tutto il campionato. Perché oggi le vetture non si rompono quasi mai. Ai miei tempi invece quando vedevo uno fermo lungo la pista, dicevo uno di meno, punti in più. Perché i guasti meccanici facevano parte integrante del gioco. Correr in F.1 oggi non è più facile o più difficile, è molto diverso». L'arrivo di Keke era servito a ridare serenità a Nico, che anche dopo un paio di ore dalla gara, conservava ancora un'espressione quasi disperata, che comunicava angoscia.

Le ore successive sono state quelle determinanti per convincere Nico che l'idea che si era inculcato nella sua testa dopo il Gp del Giappone, che aveva maturato ad Abu Dhabi la mattina prima della gara, fosse quella giusta. Prima la notte con gli amici e la moglie all'Amber Lounge, la discoteca "errante" allestita fuori dal circuito. Poi la mattina si sveglia sempre più convinto che quella sia la decisione giusta da prendere.

Prima mette al corrente la moglie, poi il padre e il segretario Georg Nolte, poi parte per la Malesia.



OGGI I PILOTI SONO IMPEGNATI AL 110% DELLE LORO POSSIBILITÀ MENTALI. NON SO COME FACCIANO...

KEKE ROSBERG



NELLE ULTIME GARE NON AVETE VISTO IL VERO NICO, MENTRE QUELLO ERA IL MIGLIORE LEWIS DI SEMPRE

NICO ROSBERG



In viaggio con Toto

Destinazione Kuala Lumpur. Lui e Toto Wolff sono attesi alla Petronas per celebrare il titolo iridato. Il terzo consecutivo per la Mercedes. Lì probabilmente Nico Rosberg si rende conto della "magnitudo" della sua impresa. Perché in precedenza lui era sempre stato il secondo, prima di Michael Schumacher e poi di Lewis Hamilton. Il bravo numero due dal bel faccino e dai modi gentili che ogni squadra vorrebbe avere. Ora però l'imponente scenario della grande hall delle Torri Petronas è l'anfiteatro ideale per attribuirgli onore e gloria. Come Cesare quando tornava a Roma dopo la guerra con i Galli. Migliaia di persone che urlano il suo nome, lo vo-



gliono toccare, farsi fotografare. Una cerimonia di massa e informale ma che più di ogni altra concretizza quello che Rosberg ha fatto, quello che adesso è diventato. Nella successiva conferenza, inconsapevolmente Nico torna a dare messaggi "subliminali" sulla sua decisione di ritirarsi. Torna a parlare di pressione insostenibile, della sua gioia che ora tutto sia finito: *«Nelle ultime due gare non avete visto il vero Nico. La pressione ti può buttare giù ma sono felice di avercela fatta, mentre invece per Hamilton era più facile perché non aveva nulla da perdere. Nelle ultime gare avete visto il migliore Hamilton di sempre. Perché su di lui non c'era pressione ed era super motivato, super concentrato e*

FAMILY MAN DELIZIOSO AL MOMENTO DEL TRIONFO

Sopra, Nico fresco campione del mondo si spara un selfie con la mamma Sina e la moglie Vivian e, a sinistra abbraccia Toto Wolff, dopo esser stato portato in trionfo nella pit-lane di Abu Dhabi. In alto, eccolo con papà Keke

lavorava più duro che mai. Lui non aveva nulla da perdere, io invece ero quello davanti e avevo tanto da perdere. Questo ha reso tutto più difficile e sono felice di esserne uscito fuori».

Strano, nelle sue parole, sempre e solo la pressione vissuta nelle ultime gare. Quasi non parla di come si sente ora che è campione del mondo. Toto Wolff seduto al suo fianco lo ascolta perplesso. Inizia a sospettare qualche cosa. Kuala Lumpur è una toccata e fuga, solo un giorno e mezzo, poi martedì sera Rosberg e Wolff, che ancora non sa nulla, si imbarcano sul volo della Singapore Airlines SQ 326 per Francoforte. Qui le conversazioni si fanno più serrate, come dirà poi in seguito Toto Wolff, inizia a

← captare dei segnali ma Rosberg ancora regge il segreto. Quando l'aereo atterra a Francoforte, i due si salutano. Toto Wolff va a casa sua, mentre Nico Rosberg prosegue per Wiesbaden, la città dove è nato, e poi per l'Inghilterra, perché il suo "tour" da campione continua con una visita a Brackley alla sede del team. I due si danno appuntamento per il giorno successivo a Vienna, per la premiazione Fia. Ma poco dopo il cellulare di Wolff suona. È Nico che lo informa della decisione di ritirarsi dalla F.1. Perché non ha avuto il coraggio di dirglielo prima, in faccia. Notizia che renderà pubblica venerdì a Vienna. Wolff non è nemmeno sorpreso più di tanto, visto che lo aveva già intuito in volo. Mette al corrente Niki Lauda mentre Rosberg mantiene il segreto quando arriva alla sede del team. Lì ad attenderlo un'altra marea di persone, tutto il personale del team Mercedes e della sede di Brixworth dove si costruiscono i motori. Rosberg osserva la coppa che uguale gli verrà consegnata tra due giorni a Vienna. Guarda tutti i nomi dei vincitori, incisi nella base, consapevole che il suo sarà nella stessa lista di quello di suo padre. Ma ormai vuole solo liberarsi del peso di un segreto che comincia a non essere più tale.

Vienna, ultimo valzer

Gli austeri saloni del palazzo di Hofburg, seta bordò alle pareti e stucchi dorati, sono la cornice ideale per un addio in grande stile. Un'ora prima della conferenza stampa prevista - per parlare del titolo iridato appena vinto non del suo ritiro - Rosberg mette al corrente Jean Todt e Matteo Bonciani della Fia. Il Presidente capisce la delicatezza del momento e decide di sedere al suo fianco, su uno

sgabello, al momento della conferenza. Cosa non prevista dal protocollo. Qui, maglioncino grigio e più rilassato di quanto non fosse stato 5 giorni prima ad Abu Dhabi, Nico annuncia il suo addio alla F.1. «Io non mi arrendo mai. Se fossi arrivato secondo in campionato anche quest'anno, ci avrei riprovato il prossimo. Quest'anno sono stato sottoposto ad una pres-

SE FOSSI ARRIVATO SECONDO IN QUESTO CAMPIONATO, CI AVREI RIPROVATO NEL 2017!

NICO ROSBERG

”

sione incredibilmente intensa, indescrivibile nelle ultime quattro gare. Il campionato potevo solo perderlo e l'ultima corsa è stata la cosa più dura che abbia mai fatto, eccetto vedere mia moglie soffrire durante il parto. Una corsa incredibilmente intensa, vedere la bandiera scacchi abbassarsi e vincere il titolo. Il mio rispetto ad Hamilton. È stato un incredibile rivale, in grado di raggiungere un livello elevatissimo, sicuramente uno dei migliori. E questo ha reso tutto più speciale, essere riuscito a togliergli il campionato del mondo. Sono molto orgoglioso di essere qui, oggi credo di avere pianto per la 15esima volta in 4 giorni. È stato un periodo davvero intenso, riuscire a concretizzare il mio so-



ALL'APICE DELLA FESTA UNA CARRIERA FINISCE

Nico riceve a Vienna il premio della Fia dal presidente Jean Todt, ma non è di stimolo per le future sfide (lo vediamo nell'abitacolo a Sindelfingen), perché l'apoteosi coincide con l'addio. Si dedicherà alla famiglia: in alto è con Vivian

gno da bambino. Dall'età di 6 anni l'obiettivo è stato quello di diventare campione del mondo. Oggi mi sento come uno che ha concluso la missione. Ci sono riuscito. Il sogno è diventato realtà ed ora è tempo di guardare ad altro. Vedremo cosa il futuro mi riserverà, io seguirò il mio cuore. Quello che mi ha dato più chiarezza ad Abu Dhabi prima della gara è stato il pensiero che se avessi vinto il titolo iridato, quella sarebbe stata la mia ultima corsa. Questo concetto mi ha aiutato a togliermi di dosso molta della pressione massiccia che era sopra di me, è stato bello. Questo pensiero mi ha aiutato sino a prima del via, perché dopo la partenza è diventata la corsa più dura, intensa e pazza di tutta



la mia vita. Poi lunedì è stato tutto come pianificato ma non sapevo se avrei avuto le palle necessarie per farlo, per ritirarmi. La cosa mi ha richiesto un po' di tempo. Ma adesso che ho attraversato questo percorso decisionale, mi sento benissimo. Ho provveduto io stesso ad informare Hamilton, perché era giusto farlo. Considerando per quanti anni abbiamo lottato duramente, credo che fosse corretto farlo, metterlo al corrente della mia decisione. Gli ho mandato un messaggio, ma poi ne parleremo in seguito. In poco tempo ho dovuto mettere al corrente il team, non sono riuscito a spiegare a tutti la mia decisione parlando con calma, come avrei voluto. Ma la mia scelta è presa, è irremovibile.

LA VERITÀ È CHE GIÀ DOPO IL GP DEL GIAPPONE HO COMINCIATO A PENSARE ALL'IDEA DI RITIRARMI

NICO ROSBERG



le. Finito, fatto, fine della storia». Mentre parlava a Vienna, sul proprio profilo Facebook Nico Rosberg diffondeva questo comunicato: «Dal momento che il risultato del campionato del mondo era nelle mie mani, la pressione su di me è aumentata considerevolmente. In quel momento, dopo il Gp del Giappone, ho iniziato a pensare all'idea di ritirarmi, di finire la mia carriera da campione del mondo. Questa idea prima del via di Abu Dhabi mi ha dato serenità, perché ero consapevole che quella era la mia ultima gara e volevo godermela. Ho corso per 25 anni e il mio sogno è sempre stato quello di diventare campione del mondo. Ho lavorato duramente, e attraverso sacrifici e sofferenza ho raggiunto

il mio obiettivo. Sono salito in cima alla montagna, sono sulla vetta e mi sento bene. La mia emozione più grande ora è verso quelle persone che mi hanno aiutato rendendo questo obiettivo possibile. Questo campionato è stato dannatamente duro. Ho sempre spinto come un matto dopo gli ultimi due deludenti campionati. Ma che sono serviti a dare energia alle mie motivazioni. Non avevo mai provato nulla di simile in precedenza e questo logicamente ha avuto un impatto su quello che amo».

Senza più la "scimmia" addosso

Liberatosi di questo peso, uscito da questo incubo, perché tali sono stati per Rosberg gli ultimi Gp di campionato e la situazione di stress psico-emotivo che in lui si era generato, il nuovo campione del mondo è tornato ad essere la persona gioviale e sorridente che ha sempre mostrato. Felicissimo di non essere più un pilota di F.1, di non dovere più affrontare la distruttiva rivalità con Hamilton, di non doversi più quasi violentare per riuscire a stargli davanti, Rosberg è rinato. Del resto, già dopo Abu Dhabi lo aveva spiegato bene quando aveva detto.

«Il Gp di Austin 2015 è stato il momento più basso della mia carriera. Dopo sono stato due giorni a cercare di ricostruire me stesso. Poi ho vinto 7 GP consecutivamente». Già, ma quanto gli era costato questo processo di analisi, di auto convincimento, di auto disciplina? Quanta vita, quanta energia vitale lasciata per strada, bruciata! Non è sbagliato dire che per riuscire

a battere Lewis Hamilton, Nico Rosberg ha finito per distruggersi. C'è riuscito ma ha pagato un prezzo elevatissimo. Azzerando non solo le sue energie mentali ma anche la sua soglia di sopportabilità verso la F.1 e le sue problematiche. La serata di Vienna si è conclusa nel modo più sereno possibile. Sul podio Rosberg, Hamilton e Ricciardo, più Max Verstappen come premiato speciale. La Rolex consegna a Rosberg una speciale versione del modello Daytona con la cassa appositamente incisa per il campione del mondo. Notte di buoni sentimenti, premiati tutti i campioni Fia più un premio speciale voluto da Jean Todt per onorare Frederic Sausset e la sua partecipazione alla 24 Ore di Le Mans. Con Nico Rosberg singolarmente più a suo agio nel ruolo di ex-campione del mondo che in quello di campione in carica.

La reazione di Hamilton

Che Rosberg si ritirava, Hamilton lo ha imparato da un messaggino, poi nella serata della premiazione a Vienna, i due sono stati a lungo a parlare, apparentemente in modo cordiale: «Rosberg è riuscito a battermi per la prima volta dopo 18 anni. Mancherà allo sport e gli auguro tutto il meglio. Son sicuro che molte persone sono rimaste



Tanti modi per dire addio

ECCO COME SONO USCITI DI SCENA ALTRI CAMPIONI DEL MONDO A PARTIRE DA HAWTHORN E SENZA TRASCURARE IL PAPÀ DI NICO

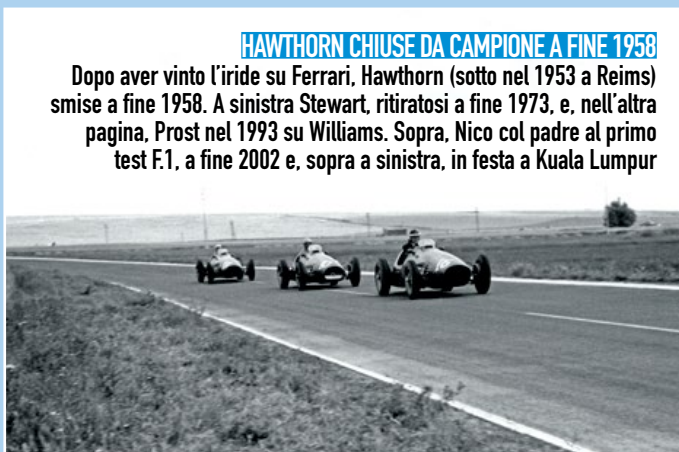
Nico Rosberg è il primo pilota tedesco a vincere il campionato con un team tedesco. Coincidenza strana visto che negli ultimi 22 anni la Germania ha vinto 12 campionati del mondo, con Michael Schumacher, Sebastian Vettel e ora Nico Rosberg.

Prima di lui Mike Hawthorn nel 1958, Jochen Rindt nel 1970, Jackie Stewart nel 1973

e Alain Prost nel 1993, si erano ritirati al termine di una stagione che gli aveva visti laurearsi campioni del mondo, ma il caso di Nico Rosberg in realtà rimane comunque unico. Nel 1958 Mike Hawthorn si era ritirato dall'attività dopo aver vinto il campionato con la Ferrari, dopo un feroce duello con la Vanwall di Stirling Moss. Hawthorn disse che si

ritirava per i troppi incidenti mortali che si erano verificati quell'anno, soprattutto quelli dei compagni di squadra Luigi Musso e Peter Collins. Ma in realtà il pilota inglese stava molto male con i reni, negli ultimi Gp aveva corso in condizioni di salute precarie. L'autopsia che gli venne fatta dopo il tragico incidente stradale in cui perse la vita nel gen-





HAWTHORN CHIUSE DA CAMPIONE A FINE 1958

Dopo aver vinto l'iride su Ferrari, Hawthorn (sotto nel 1953 a Reims) smise a fine 1958. A sinistra Stewart, ritiratosi a fine 1973, e, nell'altra pagina, Prost nel 1993 su Williams. Sopra, Nico col padre al primo test F.1, a fine 2002 e, sopra a sinistra, in festa a Kuala Lumpur

naio del 1959 al volante della sua Jaguar, rivelò che Hawthorn era afflitto da un male incurabile ai reni e che di fatto aveva comunque i giorni contati. Diverso invece il caso di Jochen Rindt nel 1970. Il pilota austriaco aveva comunicato la sua intenzione di ritirarsi all'amico Jackie Stewart e a Colin Chapman. Anche in questo caso per la pericolosità delle corse e anche perché Rindt si stava rivelando un successo e su quella strada voleva continuare. La sua morte improvvisa a

Monza durante le prove, lo trasformò nell'unico pilota campione del mondo alla memoria. Quindi la sua volontà dichiarata di smettere, divenne un fatto del tutto secondario. La grande pericolosità delle vetture dell'epoca e un'ulcera duodenale che non gli dava tregua, furono anche alla base del ritiro di Jackie Stewart a fine 1973. In quel caso la morte di François Cevert nell'ultimo Gp dell'anno, a Watkins Glen, non ebbe alcun ruolo nella decisione, visto che Stewart aveva già comunicato la

sua scelta a Ken Tyrrell e a Walter Hayes della Ford, già a giugno dello stesso anno. L'ultimo a ritirarsi da campione del mondo prima di Nico Rosberg, è stato Alain Prost, dopo il suo quarto titolo iridato conquistato con la Williams nel 1993. Anche quella fu una decisione addirittura pianificata prima dell'inizio del campionato. Dopo l'anno sabbatico infatti, Prost tornò alle corse per guidare l'imbattibile Williams - Renault, con la clausola scritta nel contratto che a fine hanno però si sareb-

be ritirato per fare posto ad Ayrton Senna. Che di fatto con la Williams si era già messo di accordo nel 1992 per il 1994, quando ancora era sotto contratto con la McLaren. Piuttosto il ritiro improvviso di Nico assomiglia per certi versi a quello del padre Keke. Nel senso che nel 1986, dopo lunga trattativa, Keke Rosberg arriva alla McLaren. In molti sono convinti che il finlandese demolì Alain Prost. Durante i primi test a Rio De Janeiro, Alain Prost ottiene un tempo record poi è il turno di salire in

macchina di Rosberg. Dopo pochi giri, nel tentativo di fare meglio, Rosberg si schianta e quasi rischia di ammazzarsi nella velocissima curva dopo il lungo "retao", una delle curve più difficili di tutta la F1. Keke Rosberg ammetterà in seguito di avere pensato al ritiro già quel giorno, che per lui era stato sufficiente a fargli capire che mai avrebbe raggiunto il limite di Alain Prost. E cinque mesi dopo, a Hockenheim annuncerà il ritiro dalla F1. Sorprendendo un po' tutti. Proprio come suo figlio Nico. ●

sorprese da quella decisione. Forse io sono l'unico che invece se lo aspettava, non mi ha sorpreso. Perché ci conosciamo da tantissimo tempo. Ma queste sono le corse. Ora ha una famiglia di cui occuparsi, mi ha detto che vuole altri figli e che la F.1 assorbe troppo tempo ed energia. Di sicuro però mi mancherà la rivalità con lui. Abbiamo sempre parlato di quando un giorno uno di noi sarebbe diventato campione del mondo. Così come quando sono arrivato alla Mercedes e lui era già qui, era una cosa che avevamo già discusso da piccoli. È una sensazione strana, triste, non averlo più nel team al mio fianco. Mi dispiace però che non potrò riprendergli il titolo che lui mi ha tolto. Ma è la sua scelta e la rispetto. Andarsene al top quando puoi farlo. Io vedo le cose in modo diverso. Ho vinto i precedenti due campionati e avrei voluto ripetermi anche quest'anno. Credo tanto nella mia abilità e faccio quello che posso. Se vinco, voglio subito rifarlo. Mi piacciono le corse, mi piace la sfida contro gli altri piloti. Non vedo l'ora che la stagione ricominci per continuare ma chi può dirlo? Magari anche il mio turno per tirarmi potrebbe arrivare presto».

Ultima fermata Sindelfingen

Dai fasti del Palazzo di Hofburg a Vienna al grigiore della fabbrica Mercedes di Sindelfingen in Germania, dove 16.500 maestranze e le loro famiglie attendono Nico Rosberg per celebrarlo. Insieme a lui: Lewis Hamilton, Esteban Ocon, Pascal Wehrlein e tutti i piloti della casa della Stella impegnati nel Dtm.

Dovrebbe essere la grande festa della Mercedes, la manifestazione più popolare, ma il ritiro di Nico condiziona un po' il clima. Sono presenti tutti i vertici della Daimler; da Dieter Zetsche a Thomas Weber, a Markus Schafer.

Nico Rosberg percorre alcuni giri della pista di collaudo che contorna il grande stabilimento con la Mercedes W06, poi mostra con orgoglio la coppa del campione del mondo.

Con finalmente il suo nome e quello di suo padre incisi. In soli 6 giorni prova la gioia di diventare campione del

mondo, trova la forza e la consapevolezza di ritirarsi, dimostra di avere più coraggio nella vita di quanto forse non si pensava avesse in pista. E a modo suo, entra davvero con merito nella storia dei grandi della F.1. ●

**ROSBERG
MANCHERÀ
ALLO SPORT.
MA QUESTA SUA
DECISIONE NON
MI HA SORPRESO...**

LEWIS HAMILTON

”



FU COMPAGNO DI SCHUMI
Nico, nel 2010, alla neonata MercedesGp col compagno Schumi. Sotto, con Lewis dopo il primo podio in Australia 2008 e, in basso, le monoposto d'Argento out dopo la collisione di Barcellona 2016



Spezzo quest'anno aveva scherzato dicendo che Hamilton e Rosberg gli avevano fatto venire qualche capello bianco di troppo. Ora Toto Wolff, sempre per colpa loro, dovrà affrontare una vigilia di Natale piuttosto intensa. Perché trovare il sostituto di Rosberg, comunque non sarà una scelta facile.

«Nico Rosberg ha preso una decisione coraggiosa, una dimostrazione della fierezza del suo carattere. Ha deciso di abbandonare all'apice della sua carriera, da campione del mondo. Dopo aver raggiunto il suo sogno da bambino. La chiarezza del suo punto di vista ha fatto sì che accettassi subito la sua decisione appena me lo ha detto. È difficile catturare l'essenza di una persona in poche parole. Ma Nico è stato una combinazione speciale di talento naturale e spirito combattivo che lo hanno portato dove è oggi. Nei momenti belli e in quelli brutti ha sempre tenuto la testa alta. Durante la sua carriera, in molti hanno pensato che avesse avuto la vita facilitata dal fatto che suo padre era stato campione del mondo di F.1. Ma in un certo modo credo che questo abbia reso la sua sfida ancora più difficile, perché ha dovuto combattere più duramente con le grandi aspettative che sono sempre state sulle sue spalle. Con la Mercedes, Nico, un combattente indomito sin dai tempi difficili, si è guadagnato il rispetto di tutti con la sua tenacia, il suo spirito combattivo e la sua abilità nel tollerare la pressione. Dal 2010 ha messo

**NICO È STATO UNA
COMBINAZIONE
SPECIALE DI
TALENTO NATURALE
E GRANDE
COMBATTIVITÀ**

TOTO WOLFF



ROSBERG IN TRIONFO CON WOLFF
Nico con Wolff festeggia il titolo alla presenza di Ariffin, Ceo della Petronas

Successione tormentata

IL SALUTO DI TOTO WOLFF ED È GIÀ TEMPO DI PENSARE A CHI SOSTITuirÀ NICO ALLA MERCEDES. MENTRE, COME DICE LAUDA, S'È GIÀ OFFERTA MEZZA F1

sempre la sua energia competitiva nel team Mercedes, siamo cresciuti insieme più forti. Gli diciamo grazie per il suo incredibile contributo così importante per i nostri successi, insieme ad altri due grandissimi campioni come Michael Schumacher e Lewis Hamilton. Per il team questa è una situazione inaspettata ma anche eccitante. Entriamo in una nuova era tecnica, un nuovo regolamento e alla Mercedes ora c'è un posto libero per la prossima stagione. Ci prenderemo il necessario tempo per valutare le varie opzioni e decidere al meglio per il futuro. Altri team come Red Bull e McLaren hanno dato

fiducia a giovani come Verstappen o Vandoorne. Magari lo faremo anche noi. Al momento mi sembra l'ipotesi più percorribile». In una recente intervista, Toto Wolff ci aveva detto che nel 2018, quando sarebbero scaduti i contratti di Rosberg e Hamilton, per la Mercedes sarebbe stato normale sostituire uno di loro con Ocon o Wehrlein, perché di 10 anni più giovani. Perché dopo tutto quel tempo, il team avrebbe avuto bisogno di una novità. Ora questa opportunità si presenta con un anno di anticipo. Anche se oggettivamente, l'esperienza di entrambi in F1 è piuttosto limitata. Come durata e come quali-

tà, perché la Manor non può essere considerata la migliore scuola possibile per la formazione di un pilota.

La logica vorrebbe quindi che il sostituto di Rosberg alla Mercedes verrà scelto tra i due piloti junior, anche se in realtà Ocon un contratto lo ha già firmato con la Force India. Mentre Wehrlein è il pilota che nei test Pirelli con le gomme 2017, ha percorso più km con la Mercedes, oltre 3000. Tutti gli altri piloti sono invece già bloccati a livello contrattuale. E non potrebbe essere altrimenti visto che siamo ormai a dicembre e tra due mesi inizierà il campionato del mondo 2017 con i test di Barcellona.

Discorso diverso invece in ottica 2018, perché il prossimo anno scadono i contratti di Alonso con la McLaren e Vettel con la Ferrari. Più il tedesco dello spagnolo - fosse solo per motivi di età - potrebbe interessare la Mercedes ma al momento sono solo congetture senza fondamento. «Si è già offerta mezza F1 per sostituire Nico» ha detto Lauda, dando per scontato che l'altra metà non lo ha fatto perché non lo poteva fare. Anche se pensiamo che Riccardo e Verstappen stiano molto bene dove sono e non desiderano troppo cambiare aria. Di sicuro però la decisione di ritirarsi di Rosberg, mette ora la Ferrari in una si-

tuazione contrattuale piuttosto difficile. Ricordate quando in Giappone Maurizio Arrivabene disse di avere interrotto le trattative per rinnovare il contratto a Vettel dopo il 2017? Che il rinnovo andava meritato con i risultati sul campo; che alla Ferrari erano finiti i tempi in cui si stabilizzava la squadra - riferendosi a Michael Schumacher - con i rinnovi anticipati dei contratti? Tutti concetti formalmente corretti, se non fosse che ora Vettel e la Mercedes, se lo volessero, potrebbero già firmare un contratto per il 2018 in piena regolarità. Perché per quella data oggi Vettel sarebbe contrattualmente libero. Così, a prescindere dal rendimento non proprio eccelso di Vettel in questa stagione, forse non rinnovargli il contratto non è stata proprio una bella pensata. Perché adesso, come minimo, la Ferrari dovrà pagare molto di più. Visto che sulla carta, Sebastian Vettel e la Mercedes hanno un anno di tempo per mettersi d'accordo. ●



IL RITIRO DI NICO METTE HAMILTON DI FRONTE A UNA REALTÀ NON RIMEDIABILE: DOPO LA DISFATTA DI ABU DHABI, DA LUI NON AVRÀ RIVINCITA...

Adesso faranno coppia per sempre. Una coppia epocale che l'addio alle corse di Rosberg fissa in via definitiva nella storia, nella memoria. Lasciando, paradossalmente, Hamilton solo, al centro della scena. Anche questa è una conseguenza: Nico, nell'atto di allontanarsi dalla pista, costringe Ginetta in un confronto definitivo. E questo confronto comprende qualche elemento non previsto eppure determinante.

Cosa abbiamo avuto in questi giorni convulsi? Un campione fresco che si sposta, clamorosamente, in un'orbita per nulla considerata. Anche se questa orbita, dentro la quale Rosberg ha scelto di stare, ci riguarda eccome. Perché ha a che fare con una quotidianità comune. Scelte semplici, anche se difficili. Qualcosa che tiene in conto gli affetti, le ansie lavorative, la possibilità di determinare un cambiamento intimo. Non tutti possiamo permettercelo, intendiamoci. Ma ciascuno di noi ha avuto o può avere a che fare con un bivio del genere. Cambiare lavoro, separarsi da una compagna, da una moglie, accettare una nuova condizione, un trasloco, spostarsi insieme alla propria famiglia, ai propri figli, avviare una impresa, consegnarsi ad un amore. Compire un passo delicato perché il movimento, grande o piccolo che sia, muove equilibri sottili, relazioni profonde, tocca la sensibilità propria o altrui, quella di persone care.

Non serve star qui ad indagare l'anima di Rosberg. Ci basta avvertire che è l'anima il motore della scelta. Il che fa apparire il mondo delle corse, dei Grand Prix, assai ridimensionato. Un ambito esclusivo, di assoluto privilegio, trasformato in un micro universo non necessariamente affascinante. La cui scala di valori e priorità può essere sottomessa ad altro. Così, mentre il campione del mondo Rosberg, mentre il ricchissimo, giovane uomo Rosberg, imbecca da privilegiato ma anche da uomo maturo, una tangenziale certamente confortevole ma anche estranea e farcita di incognite, siamo obbligati a voltarci indietro per scovare il principe di quel mondo che Nico ha abbandonato. Hamilton, appunto. Battuto in pista e mollato lì. Con le sue perle e i suoi lampi; con il suo magnifico talento e le sue contraddizioni. Magnifico ma inchiodato dentro un dualismo che niente e nessuno, lui compreso, potrà cambiare. Più dotato di Rosberg, diciamo un po' tutti, lo ammette persino Nico. Mentre annuncia - ad Hamilton soprattutto - che il senso e il peso della vita lo misura ben altro. Per certi versi uno scacco. Scacco matto. Forse è vero. Forse Hamilton è un pilota migliore rispetto a Rosberg. Anche se Rosberg ha fatto



UNA COPPIA CHE PASSA ALLA STORIA DELLA F1

Nel bene o nel male, sono stati così legati e vincenti che Lewis e Nico passeranno alla storia non solo per i palmarés ma anche come coppia che correndo per la Mercedes ha fatto la storia della F1

una gran figura al fianco di Hamilton, roba non accessibile a chiunque, intendiamoci, perché in molti avrebbero accusato di più e vinto di meno, in quel ruolo da confronto obbligato. Il fatto è che adesso il confronto tiene in conto, per forza, di altre voci utili al bilancio. Come appare, vista oggi, quella minaccia vaga eppure appuntita, lanciata da Gino alla vigilia di Abu Dhabi? Il libro da scrivere tra dieci anni per raccontare una verità nascosta. Appare come un capriccio di un ragazzino. Quel libro, Rosberg l'ha cancellato nel giro di sei giorni. Come appaiono le abitudini di Hamilton, frizzi, lazzi e cani compresi, al cospetto di un uomo che decide deliberatamente di confrontarsi con se stesso?

Hamilton vincerà ancora e moltissimo. Avrà la possibilità di arricchire il proprio conto bancario e l'al-

sotto scacco



bo d'oro. Farà ciò che sa fare come pochi e probabilmente ci dimenticheremo, insieme a lui, di questa avventura lunga e abbinata da un altro volto, un altro avversario, un compagno definitivo. Rosberg appunto. Che ha perso due volte, che ha imparato e ha vinto un combattimento per poi trasformare questo combattimento nell'Ultimo Combattimento. Il match che chiude il confronto, mantenendo per sempre pulito uno specchio nel quale osservare un'istantanea nitidissima. Due figure diverse. Due compagni per un'epoca comunque intensa, racchiusi in un'unica, definitiva inquadratura. Abbastanza da consegnarci un "doppio" non facilmente decifrabile. Chi fu il più forte dei due? Rispondere può risultare facilissimo se si trattasse di un bilancio da duplice fine carriera. Ma la mossa

SUTTON-IMAGES.COM

di Nico sposta i filtri, i criteri, le manopole. Chi fu il più forte dei due? Dipende. Dipende da ciò che ciascuno di noi considera davvero prezioso e rilevante lungo il corso dell'esistenza. Non certo e non solo le classifiche delle corse. Forse Hamilton, per primo, deve aver avvertito il peso di questa sconfitta sorprendente e amara. Il suo commento sugli anni, 18, impiegati da Nico per vincere un Mondiale è apparso talmente fuori tema, talmente peccato e assurdo, da offrirci la misura di una inadeguatezza. Nel momento in cui Rosberg ha spostato il confronto altrove, lontano dalle curve e dai cronometri, Hamilton sembra aver perso l'orientamento. Chi è più forte? Forse, per la prima volta, è stato lui stesso a porsi questa assurda, impensabile, superflua domanda. ●

Campio

in cima alla

di **Lorenzo Sani**
foto **Getty Images**

È l'attimo che tutti sognano, ma in pochi riescono a cogliere. Per il Professore **Alain Prost**, che pure lasciò le corse dopo la vittoria nel mondiale piloti 1993, quella di Nico Rosberg è «una decisione coraggiosa, che darà lustro al suo titolo. Resterà nella storia come il pilota che si è ritirato dopo aver vinto il mondiale e nessuno saprà mai cosa sarebbe accaduto se non avesse scelto di smettere». Al di là del coraggio, che pure delinea il tratto comune di tanti campioni dello sport che si sono ritirati dalle competizione quando, per dirla con Nico, hanno «scalato la montagna», la verità può sembrare solo apparentemente più semplice, ma al tempo stesso, invece, potrebbe rivelarsi più articolata e complessa, perché ci conduce su quel tratto infinitesimale di strada che dal cuore porta al cervello. Lo ha spiegato a La Stampa **Usain Bolt**, che sta preparando il suo lungo addio alle armi e si è già chiuso definitivamente

LA CARRIERA NELLO SPORT È UN VIAGGIO PERSONALE. OGNUNO DECIDE LA PROPRIA SCADENZA

USAIN BOLT

”

luto “il momento giusto” per dire basta, è una regola che va accettata, non fosse altro perché restituisce umanità al campione, svelando perfino impensabili fragilità che lo fanno scendere dal basamento del monumento equestre che lo showbiz gli ha costruito, avvicinandolo come mai fino a quell'attimo, certamente sofferto, alla nostra quotidianità, ai nostri dubbi, perfino alle nostre paure. Tanti hanno fatto la scelta di Nico, dalla piscina ai circuiti, dai campi da tennis, calcio e basket, al ring e per ognuno di loro si è trattato di scelta individuale, con motivazioni differenti, impercettibili, come certe sfumature.

Quei ritiri precoci

Aveva solo 16 anni quando si ritirò imbattuta dalle gare l'australiana **Shane Gould**, la regina indiscussa del crawl, primo atleta del pianeta nuoto a stabi-

to alla spalle la porta dei 200 metri: «La carriera nello sport è un viaggio personale. Ognuno decide la propria data di scadenza, non c'è l'età della pensione e tutto dipende dagli obiettivi che ti poni. Se vincere il mondiale era il traguardo di Rosberg, vuole dire che è arrivato. Il mio piano era diverso: vincere non era abbastanza, volevo essere una leggenda».

Che non esista in asso-



Usain Bolt



Flavia Pennetta



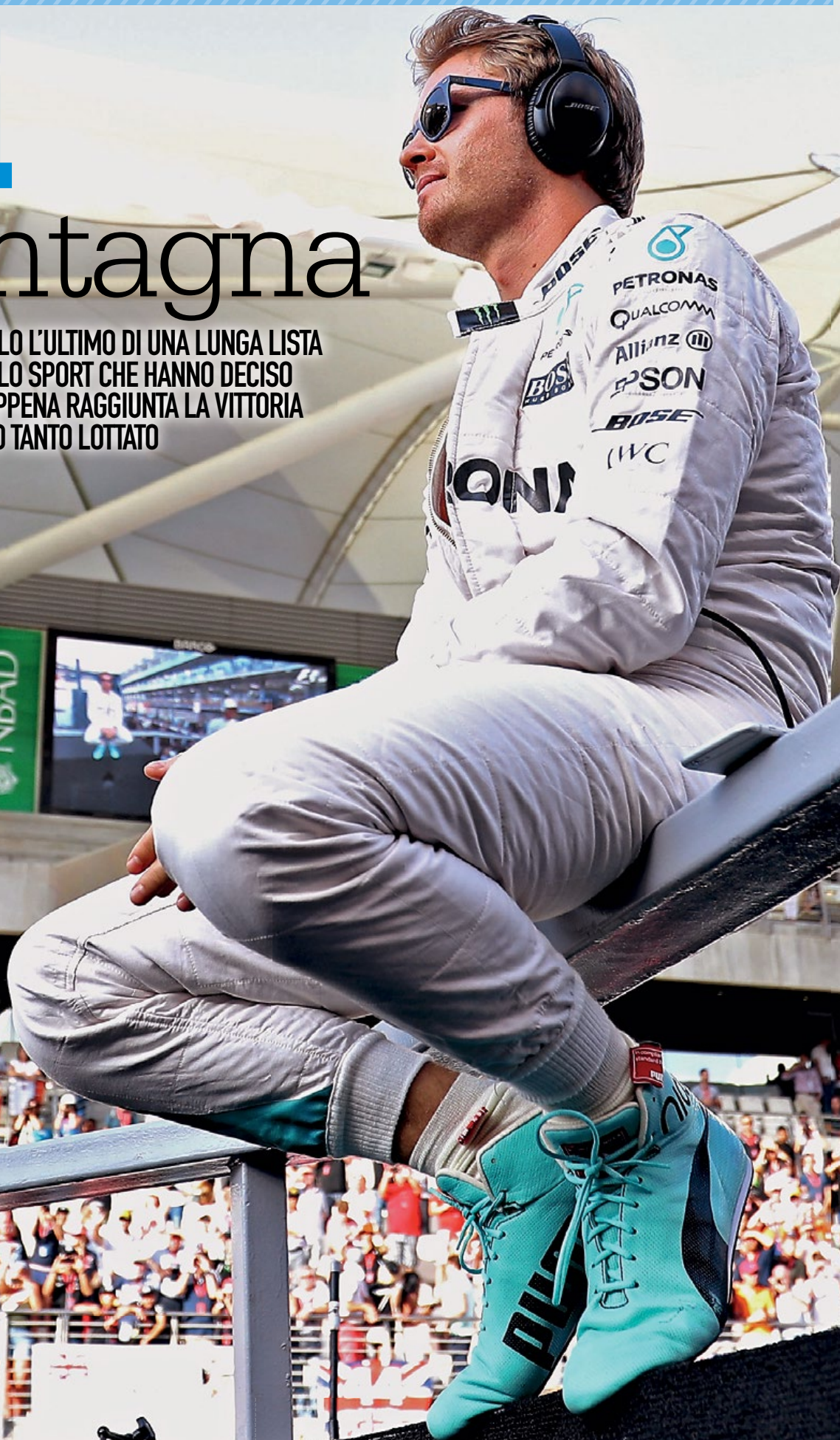
Shane Gould



Alain Prost

ni montagna

ROSBERG È SOLO L'ULTIMO DI UNA LUNGA LISTA
DI GRANDI DELLO SPORT CHE HANNO DECISO
DI RITIRARSI APPENA RAGGIUNTA LA VITTORIA
PER CUI HANNO TANTO LOTTATO



← lire il record mondiale in tutte le distanze dello stile libero, dai 100 metri ai 1500, ma anche la prima donna a vincere tre ori olimpici con la contemporanea conquista del primato mondiale. Accadde a Monaco, 1972, nei Giochi che consegnarono alla storia l'immenso **Mark Spitz**, forse il più clamoroso dei ritiri all'apice della carriera, a 22 anni, che su quelle sette medaglie d'oro (condite dal record mondiale) camperà per il resto dei suoi giorni, fino all'arrivo di Michael Phelps che a Pechino, 36 anni più tardi, nel 2008, ne vinse 8. Sempre a Monaco, nel corso dei Giochi funestati dalla strage del commando di Settembre Nero nel Villaggio olimpico dove alloggiava la delegazione israeliana, una giovanissima campionessa padovana portò all'Italia le prime medaglie olimpiche, un argento e due bronzi, nella storia del nuoto, sia maschile, sia femminile: **Novella Calligaris** si arrese nella finale dei 400 solo all'inarrivabile Shane Gould e destò non poco sgomento tra gli appassionati, quando due anni dopo decise di "dire basta", non ancora ventenne, dopo aver conquistato nella sua pur breve carriera 71 primati italiani, 21 europei, oltre al record assoluto negli 800, che gli è valso anche l'oro mondiale a Belgrado 1973.

Sport e storie di vita

Come non ricordare **Nadia Comaneci**, la fatina rumena che per prima, a 14 anni, alle Olimpiadi di Montreal 1976, ottenne il punteggio massimo di 10 nelle parallele asimmetriche, raggiungendo la perfezione assoluta per ben sei volte, vincendo tre ori, un argento e un bronzo. La storia di Nadia, che si ritirò a 23 anni, quando era ancora al top, raccontata dalla francese Lola Lafon in "La piccola comunista che non sorrideva mai" è anche la metafora di un corpo che solca l'Europa prima del crollo del Muro di Berlino, del tempo che si vorrebbe fermare (e forse il truce Ceausescu ha cercato di fare), perché non solo l'immaginario dei tifosi l'avrebbe voluta prigioniera in quel corpo di bambina all'infinito. E quando quel corpo minuto e plastico come un disegno di Walt Disney inizia a svilupparsi, a diventare il corpo di una donna, «si diffonde una sorta di rabbia, di disprezzo, di vergogna nei confronti di quella trasformazione, e questo nonostante lei stesse continuando a vincere». Donne, corpo e repentini abbandoni all'apice della carriera, si intrecciano anche nella parabola di **Florence Griffith Joyner** che da eterna seconda, a 28 anni, nel 1988, divenne la più forte velocista di sempre stabilendo, fra luglio e settembre, due inossidabili primati mondiali sui 100 e 200. Flo-Jo dai body sexy e le lunghe unghie laccate, era inseguita dalle avversarie e dai dubbi che hanno forzato la sua decisione di abbandonare al top. Dubbi e sospetti che ritroveremo aleggiare dopo la sua prematura scomparsa per infarto, dieci anni più tardi. Flo-Jo sparì all'orizzonte come una cometa, dopo aver scalato la sua montagna, forse per evitare la sorte di Ben Johnson, smascherato in quegli stessi Giochi di Seul che hanno riscritto il limite occulto di uno sport che si affidava ai misteri della farmacologia. Sul corpo delle donne esposto al pervicace ludibrio della cultura sessista e sui tormenti impercettibili della psiche umana s'intreccia anche la storia di un altro addio clamoroso all'apice del suc-



Bobby Fischer



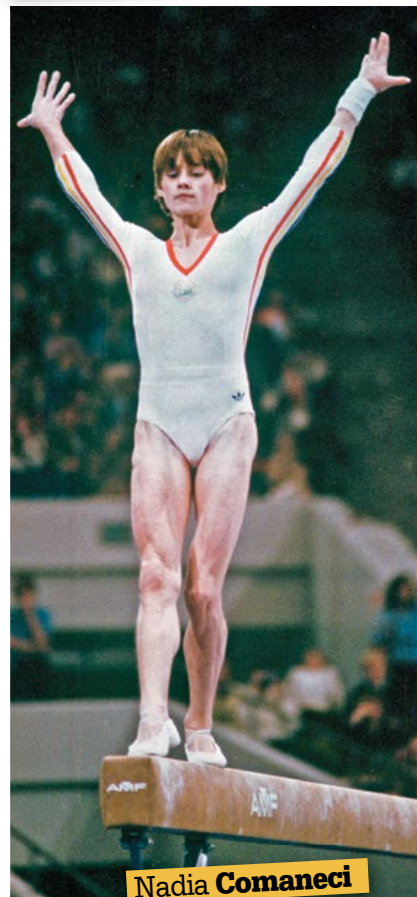
Novella Calligaris



Casey Stoner



Mark Spitz



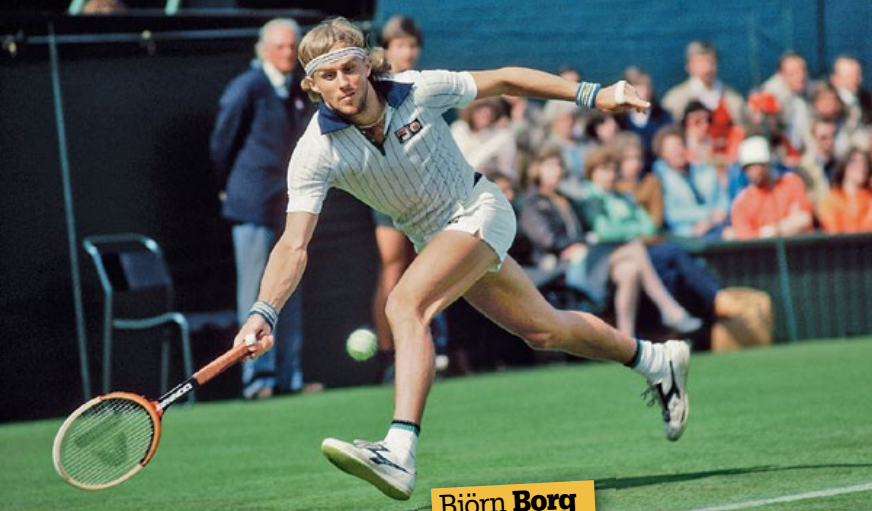
Nadia Comaneci

RAGGIUNTO L'APICE
DELLA CARRIERA
IL CAMPIONE
INCONTRA
NUOVE NECESSITÀ
DI VITA

ENZO FERRARI

”

cesso, stavolta nel tennis. La francese **Marion Bartoli** si ritirò nell'agosto 2013, cinque settimane dopo il trionfo a Wimbledon, il più importante degli otto tornei che la campionessa seppe aggiudicarsi sconfiggendo avversarie, maldicenze e pregiudizi di chi non accettava la sua atipicità, quelle forme rotonde, giudicate eccessive, quel dritto bimane così insolito, quel padre-padrone-allenatore sempre presente, seppur nell'ombra, in cui si ritrovano tratti simili a quelli del padre di Agassi, svelato dal best seller autobiografico Open. Marion non è mai arrivata al top mondiale (massimo piazzamento nel ranking il 7° posto) ma seppe scalare la sua montagna, citando ancora Nico Rosberg. E fu proprio quando toccò la vetta che il terreno sotto i suoi piedi iniziò a sfaldarsi, e il mostro invisibile che aveva dentro a premere. Un misterioso virus, forse l'anoressia, ebbero il sopravvento e accelerarono la metamorfosi di un



Björn Borg



Alberto Tomba



Rocky Marciano



Floyd Mayweather



Pete Sampras

calo ponderale impressionante, oltre i 30 chili: arrivò a pesarne 47 per 1,70 di statura. Il suo Wimbledon 3.0, la sua nuova vetta da conquistare, la catararsi che ne ha segnato il ritorno alla vita si è compiuto poche settimane fa a New York, il 7 novembre, con la maratona che Marion ha portato a termine in 5 ore e 40 minuti, dopo essersi trovata sospesa tra la vita e la morte, passando da una clinica all'altra. «È una nuova partenza per me» ha dichiarato all'arrivo. Il lungo viaggio dal corpo alla mente dei campioni che hanno deciso di chiudere la carriera al culmine della gloria non può non passare dalla stazione dell'eclettico **Bobby Fischer**, secondo alcuni affetto dalla sindrome di Asperger, che ha sintomi simili all'autismo. Si aggiudicò la partita di scacchi più famosa della storia, contro il russo Boris Spasskij. Quell'incontro in cui Fischer si laureò campione del mondo divenne l'evento mediatico del 1972, anni di

CON LA VITTORIA ECCO LA NECESSITÀ DI CAMBIARE

In queste foto alcuni volti dei tanti grandi dello sport che, una volta raggiunta la cima della montagna, hanno preferito smetterla col loro sport piuttosto che rimettersi in ballo per un altro giro

Guerra Fredda, catalizzando l'attenzione del mondo intero. Bene. Fischer ebbe la meglio e divenne lo scacchista col punteggio più alto della storia, ma da quel momento in poi si rifiutò per sempre di difendere il titolo. Diverse le motivazioni che spinsero Rocco Francis Marchegiano, conosciuto col nome americanizzato di **Rocky Marciano**, a lasciare il ring imbattuto, con un record di 49 incontri eguagliato soltanto da **Floyd Mayweather**, 59 anni dopo, il 12 settembre 2015. Pretty Boy Floyd si era posto l'obiettivo di raggiungere Marciano, non gli interessava superarlo. Quella era la sua montagna, non un metro di più. Così anche lui uscì di scena clamorosamente da padrone assoluto, senza mai una sconfitta, dopo aver battuto ai punti sul ring di Las Vegas il connazionale semi sconosciuto Andre Berto, per una borsa di 30 milioni di dollari.

Dire basta all'apice

Indurain e Cancellara nel ciclismo, Platini, Cantona si sono ritirati dopo una grande vittoria, così come fecero **Alberto Tomba** che si aggiudicò lo slalom speciale di Coppa del mondo a Crans Montana, 1996, dove dieci anni prima conquistò il suo primo podio, o sotto rete **Pete Sampras** e **Björn Borg**, lo svedese che rivoluzionò il tennis ma a 26 anni disse basta, infilandosi in un taxi senza fare la doccia e presentarsi alla premiazione dopo la sconfitta in finale negli Us Open contro McEnroe. Più recente l'abbandono di **Flavia Pennetta**, che scalò la sua montagna vincendo a New York e annunciando contestualmente il ritiro. **Casey Stoner**, passando ai motori, disse basta a soli 27 anni dopo aver vinto i mondiali 2007 e 2011 nella classe regina: ognuno di loro ci rammenta, con le parole di Usain Bolt, che la carriera nello sport è, appunto, un viaggio personale. Non c'è una regola che di fronte al caleidoscopico panorama delle motivazioni possa farci capire le ragioni che spingono un campione acclamato, all'apice del trionfo e della popolarità a decidere di uscire di scena. Ci provò anche **Enzo Ferrari** che nel suo "Le mie gioie terribili", pubblicato nel 1962.

Il campione secondo il Drake

«Il campione nasce, si forma e cresce fino a quando l'ansia di superamento umano gli vieta di valutare compiutamente i rischi e i vantaggi economici connessi alla professione scelta» scrisse il Drake. «È concentrato, determinato a vincere, fino a supplire col suo apporto totale a eventuali deficienze meccaniche e possibili conterietà contingenti. Solo la vittoria vale per lui. Raggiunto l'apice della carriera, il campione incontra nuove necessità di vita, di ambienti, di interessi. La metamorfosi si completa: prende corpo l'uomo delle relazioni pubbliche, il titolare di imprese non sportive, l'ospite d'onore di tanti impegni mondani. Il campione non riesce più a vincere come un tempo e tende a riversare il motivo su persone e situazioni diverse, assolvendo se stesso, talvolta giustificatamente, ma più spesso per preconcetto. In realtà la causa preminente dell'appannamento è in lui. È cessato il combattente. Il campione è ormai un comprimario, sempre più sofferto e soltanto la sua intelligenza può risparmiargli code patetiche». ●



INSIEME DAGLI INIZI FINO ALLA FORMULA UNO

A destra, Dino Chiesa tra Lewis Hamilton e Nico Rosberg, piloti che ha gestito in pista ai tempi del kart e che quindi conosce bene sin da quando erano giovanissimi. In basso a destra i due sul podio, a quei tempi

NICO RIESCE AD ESSERE CONTENTO DELLE COSE CHE HA, DA TEMPO MI PARLA DI MOGLIE E FIGLIA

DINO CHIESA

”

Ritiro che non meraviglia

Rosberg-Hamilton, un duello iniziato 17 stagioni fa, mai completamente decifrato, a dispetto dei fiumi d'inchiostro finora versati. Ma chi meglio del team manager che li ha gestiti, quando iniziarono a duellare in kart nello stesso top team nel 2000, può condurre un'analisi nelle pieghe del carattere dei due per trovare chiavi di lettura, sia per l'accaduto che per il futuro? Se poi questo team manager si chiama Dino Chiesa, lo spessore delle argomentazioni è fuori discussione. Dino da oltre un quarto di secolo calca le scene del kart di vertice, ora è team principal per le attività di un colosso del kart come la Crg e nell'ambiente è considerato più di un talent scout: per tanti è un guru.

- Ti saresti mai aspettato un'uscita così di Nico?

«Proprio in questo modo, no. Però è una cosa che, fatta da lui, ci sta: non c'è da meravigliarsi. Mentre non sono d'accordo con quelli che dicono: "si è ritirato perché un altro mondiale non lo avrebbe mai più vinto". Andate a riguardarvi il sorpasso che ha fatto a Verstappen: è stata una cosa quasi... non da Rosberg. Almeno un Rosberg come tanti si erano abituati considerarlo ultimamente. Tornando al ritiro, posso dire, io che lo conosco bene e che ho sempre continuato a sentirlo, che Nico riesce a essere contento delle cose che ha. È da tempo che mi parla con immensa felicità della vita con la moglie e la figlia».

- Un ritiro così orchestrato non pensi che possa es-

L'ANALISI DEL RITIRO DI NICO E DELLA VITA NEL TEAM MERCEDES DI ROSBERG ED HAMILTON, FATTA DA CHI LI CONOSCE BENE SIN DAI TEMPI DEL KART. DINO CHIESA

di **Arturo Rizzoli**

sere anche una sorta di vendetta verso Lewis, un modo per dirgli: non potrai più battermi?

«Potrebbe essere forse un elemento in più, ma non quello fondamentale. Vorrei aggiungere che la sfida Nico-Lewis è stata dura e tesa ma non come tanti media l'hanno voluta dipingere».

- Be', spiegaci perché.

«Anche la condotta di gara nell'ultimo Gp di Lewis è la strategia di un pilota molto intelligente, era così fin dal kart: ha giocato tutte le carte possibili e non ha fatto nulla di sanzionabile. Se il confronto Nico-Lewis fosse arrivato al livello di altri celebri duelli del passato, pensate che per Lewis sarebbe stato difficile preparare una "trappola" a Nico? Poteva lasciarlo avvicinare e, in una staccata, frenare un attimo prima e rovinargli ad esempio un baffo».

- Quindi, secondo te, sono meno nemici di come sono spesso sembrati o sono stati raccontati?

«Sì, perché correre con uno che conosci fin da ragazzo, che ci sei cresciuto assieme, ti porta ad avere considerazione delle sue capacità e a rispettarlo anche di più di un altro compagno di squadra. È però anche vero che Hamilton è un ragazzo cresciuto alla periferia di Londra, e non in un ambiente ovattato come Rosberg; Lewis ogni cosa se l'è dovuta conquistare lottando con le unghie e coi denti, per lui un secondo posto in una gara non vale niente, figurarsi in un campionato di F1».

- Adesso che si è concluso un duello iniziato 17

stagioni fa, che cosa ci dobbiamo aspettare?

«Un bell'esame per Lewis. Non dobbiamo dimenticare che con altri precedenti compagni di squadra tutti e due avevano raccolto di meno, certo il contesto tecnico era diverso da quello dell'attuale super-team Mercedes. Ti faccio un esempio: se Lewis guarda l'acquisizione dati di Nico, capisce subito dove può migliorare, perché conosce Rosberg come le sue tasche. I due sono complementari, per questo sono sempre stati molto utili per fare progredire sviluppo e performance nei team che li hanno avuti in squadra assieme. Io sono stato il primo ad avere questa fortuna... La prossima stagione, con il grande cambiamento tecnico che ci sarà, si vedrà quanto per Hamilton era un vantaggio avere un compagno che conosceva e rappresentava un riferimento quando c'erano da fare delle scelte tecniche. Oppure potremmo anche renderci conto di quanto Lewis non ha più bisogno di guardare il compagno di squadra. I cambiamenti del 2017 saranno un bel

banco di prova per Hamilton».

- Hai detto che i due erano complementari, che cosa intendi esattamente?

«Hamilton è un talento puro: in qualsiasi condizione ti fa la prestazione monstre. Nico ha bisogno della ricerca della perfezione, nella quale è un maestro, lo è stato fin da ragazzo. Con il suo continuo metter-

si in discussione, riesce a raggiungere le performance top, ci arriva migliorando ogni cosa, per quello Lewis, quando osservava Nico, finiva per progredire ancora. Rosberg inizia dalla tuta: deve essere perfetta e con essa tutto il resto».

- Hai detto che Nico si mette sempre in discussione. Quindi, se quest'anno avesse perso, l'avrebbe presa molto male?

«Avrebbe rischiato di andare in analisi (lo dice ridendo, ndr). Sto scherzando. Però ci sarebbe rimasto molto male: sarebbe stato un colpo molto duro da digerire. Ben diversa è la situazione di Hamilton. Se Nico non si fosse ritirato avrebbe potuto pensare: almeno dopo potrò battere un campione del mondo».

- Di Hamilton molti hanno scritto che in questa stagione è stato talvolta distratto e ciò ha compromesso il suo rendimento, sei d'accordo?

«Lo vediamo tutti che ama fare la star. Ma io, che lo conosco fin da ragazzino, vi posso assicurare che Lewis è uno di quei piloti che, in qualsiasi condizione scendano in pista, riescono subito ad andare forte. Se Nico deve arrivare prima e controllare ogni dettaglio, dalle scarpe al sottocasco, Lewis si potrebbe infilare nell'abitacolo in bermuda, senza neanche pensarci su. È uno che potrebbe permettersi di stare fermo un anno e, quando si ripresenta in pista, gli basterebbero tre giri per essere davanti». ●



BETTIOL

Vale: «Hamilton c'è rimasto male!»

IL NOVE VOLTE CAMPIONE DEL MONDO DELLE DUE RUOTE, IMPEGNATO A MONZA, HA PARLATO DI FORMULA UNO E DEL RITIRO DI ROSBERG

MONZA - Il fulmine a cieli sereno del ritiro di Nico Rosberg dalla F.1 deflagra pure a Monza. Anche perché Toto Wolff tira in ballo Valentino Rossi, mettendolo fra i possibili candidati "alternativi" - insieme a Séb Ogier, José María López e Jorge Lorenzo - a guidare la Mercedes rimasta libera. E d'incanto, a tutti torna in mente l'offerta di Montezemolo a Vale per guidare la Rossa, i provini, i test. Sembra acqua passata, roba dimenticata,

e invece la F.1 torna a balenare nella carriera del Dottore. Che però è il primo a non crederci e quando lo sciacallaggio mediatico inizia il suo tam tam, lui ha già smorzato i toni.

A domanda, diretta, del tipo: cosa ne pensi? Vale fa spallucce e mormora un poco convinto: «Eh, già, sarebbe bello» che la dice lunga su quanto The Doctor ha preso sul serio l'ipotesi: zero. Però, mai dire mai, e allora... meglio stare in guardia.

«L'annuncio del ritiro di Rosberg è uno shock anche per me - dice Rossi - non me lo aspettavo! Ed è difficile commentare. Sono scelte talmente personali... Non so. Se lui si sente a posto così ha fatto bene. Ha una bella moglie, una bellissima bambina, se è per loro ha fatto bene! Ed è vero che oggi c'è tanto stress nelle corse e ognuno sente da dentro quello che deve fare. A me piace correre... Anche se lo scorso anno è stata dura e questo pure. E il prossimo avrò come compagno Viñales. Che sarà un problema grande tanto quanto Lorenzo...».

- Tutti ti chiedono di Rosberg e noi allora ti chiediamo di Hamilton: cosa ne pensi? Sarà contento adesso?

«No, non credo proprio. Secondo a me ad Hamilton un po' gli rode perché voleva la rivincita. Lewis voleva batterlo in pista, così resterà che Rosberg lo ha sconfitto. Senza appello. Per lui è una delusione non aver potuto rispondere con i fatti a Nico. Ci è rimasto male».

Sergio Remondino



Marchionne

Nico che emoz

DA DAYTONA IL PRESIDENTE DELLA ROSSA SI DICE COLPITO DALL'ADDIO DI ROSBERG E SOTTOLINEA: «MA NON MI ASPETTO UNA MERCEDES PIÙ DEBOLE»

Anche visto da Daytona il ritiro di Nico Rosberg è qualcosa di forte. Sottolinea il presidente della Ferrari Sergio Marchionne: «Sono rimasto sorpreso dall'annuncio. Il suo addio alle corse mi ha colpito emotivamente». Aggiunge Maurizio Arrivabene: «In questo mondo di tecnologie spesso ci dimentichiamo che siamo esseri umani. Rispetto la sua decisione, sta pensando avanti e a una vita diversa, lo rispetto». Dice Sebastian Vettel: «Penso che ognuno abbia la libertà di fare ciò che si sente. Io rispetto la decisione di Nico e dunque che posso dire? Gli auguro buone vacanze!». Analizza Kimi Raikkonen: «Non si sa quali siano i piani dei nostri avversari, e comunque per quello che ci riguarda dobbiamo guardare a noi. Al nostro lavoro. Per quanto riguarda l'addio alle corse di Nico Rosberg e alla possibile girandola di piloti, non è un segreto per nessuno che sia io che Vettel abbiamo un contratto in Ferrari per la prossima stagione». C'era tutto lo statomaggiore della Ferrari in Florida per le finali mondiali del Challenge coi clienti della Casa di Maranello. E anche da quelle parti la notizia dell'addio shock del tedesco fresco campione del mondo ha avuto l'effetto di un tornado.

«Ma non mi aspetto comunque che la Mercedes possa essere più debole senza Rosberg. Spero piuttosto che la Ferrari sia più forte – sottolinea ancora Marchionne. Che poi aggiunge riguardo alle voci di un possibile interessamento della Casa della Stella per Vettel: «Abbiamo tutti e due i piloti che ormai sono sotto contratto fino al 2017. Quello che succede dopo non lo so, credo che molto dipende da come gestiamo noi la stagione 2017. Se ripetiamo il 2016, non credo che avremo la possibilità di attirare piloti di eccellenza, che dipende da quello che facciamo in pista. Ce la giochiamo alla grande nel 2017, tenere testa bassa e andare avanti».

Magari sfruttando il nuovo regolamento. «È un vantaggio – dice ancora Marchionne – anche se ci sono svantaggi enormi perché stiamo scombussoando tutto il sistema di gestione. Chi ha avuto il lusso di poterci lavorare prima perché stava vincendo già nel 2016 certamente è avvantaggiato. L'impegno c'è, su carta dovrebbe essere una scelta positiva, dipende da quanto tempo ci hanno messo gli altri sulla macchina: se stanno lavorando già da un

anno cambiano un po' le carte». Spiega Arrivabene: «Il nostro 2017 è partito l'agosto scorso con la rivoluzione tecnica. Dalla Ferrari la gente si aspetta un sacco di cose: vittorie, successi e dunque daremo il massimo per riuscirci».

E il 2016 appena concluso con la caselle delle vittorie rimasta illabata? «È stato molto deludente non essere riusciti a vincere nemmeno una gara – spiega il direttore della Ges – Da quando c'è la nuova struttura si sono già viste delle cose positive in Giappone e ad Abu Dhabi: ora c'è Mattia Binotto, che è un grande tecnico. Non faccio però nessuna previsione, ma so che i ragazzi stanno lavorando molto e molto bene tutti insieme». Chiude Sebastian Vettel: «Impossibile fare un pronostico per il 2017 perché le auto sono rivoluzionate. Questo rappresenta una chance e un rischio. Abbiamo buone aspettative». Basta tenere i piedi per terra. E guardare avanti. (a.c.)

I NOSTRI PILOTI SONO SOTTO CONTRATTO PER IL 2017 QUELLO CHE SUCCEDERÀ DOPO NON LO SO. MOLTO DIPENDE DAL PROSSIMO ANNO

SERGIO MARCHIONNE



zione!



**DALLA FLORIDA
GUARDANDO AL FUTURO**

A Daytona la Ferrari ha chiuso il suo 2016 con le finali del Challenge alle quali ha partecipato tutto lo statomaggiore di Maranello con in testa il presidente Sergio Marchionne. Sotto Vettel e Raikkonen salutano una stagione che non è andata come nelle previsioni della vigilia. E ora guardano al futuro



CUORE DA CORSA



Maste la sfida

UN TALENT SHOW IN ONDA PER SEDICI ANNI SULLE
PISTE DI TUTTO IL MONDO. DAL KART ALLA F1. CON
NICO E LEWIS CHE HANNO PROVATO A CUCINARSI
L'UN L'ALTRO, FINO ALL'ULTIMO ATTO DI ABU DHABI...



A DIFFERENZA DI LAUDA E HUNT RACCONTATI NEL FILM "RUSH", ROSBERG E HAMILTON VANTANO DAVVERO UNA RIVALITÀ ANTICA E MOLTO DIRETTA, DA COMPAGNI DI SQUADRA E RIVALI NEL KARTING, CON L'ITALIANISSIMA CRG. E IL RESTO DELLA LORO STORIA STA IN UNA SERIE DI GIRI IMMENSI CHE FINISCONO PER CONVERGERE IN F.1, ALLA MERCEDES E, INFINE, NELLO SHOWDOWN DI ABU DHABI

rchef

finale



di Mario Donnini

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

Solo a riviverla, adesso che è definitiva, la storia incredibile di Rosberg e Hamilton è così bella, intrecciata, lunga e complessa, da fare invidia a un film. In fondo il film "Rush" di Ron Howard, narrando l'epopea di James Hunt e Niki Lauda nei favolosi Anni '70 - sublimata dal fuoco del 'Ring e culminata con la drammatica disfida al Fuji -, era stato costretto a dram-

MAESTRI NEL ROSOLARE IL RIVALE A FUOCO LENTO

Questa immagine risale al Gp di Macao F3 2003, con Lewis e Nico che simulano una sfida culinaria.

In basso, il motore di Hamilton "cucinato" a Sepang, dove l'inglese ha perso punti decisivi





matizzare e a inventare, pompando il più possibile il dualismo, una rivalità archetipica e antica, da infinito slalom parallelo tra l'inglese e l'austriaco che in realtà non era affatto esistita così strutturata. Essendosi di fatto concretizzata, maturata, evidenziata e esaurita esclusivamente in quel fatato 1976, segnatamente nella seconda parte della stagione.

La realtà sembra una bella sceneggiatura

Ecco, tutto quello che in "Rush" è stato biograficamente aggiustato, drammatizzato e etremizzato dagli sceneggiatori, nella storia di Nico e Lewis è perfettamente aderente alla realtà. Loro non hanno bisogno d'esagerazioni narrative. Si conoscono e si frequentano direttamente in pista e fuori da quasi 20 anni. Già in età puberale erano compagni e rivali. Agonisticamente e anche caratterialmente si sono formati respirandosi l'un l'altro, all'interno di una storia infinita nella quale non si sono da allora mai più persi di vista, per incontrarsi infine e sfidarsi con alterne fortune in F.1, in piena era ibrida. Altro che "Rush", qui la vita comune di due campioni vissuta come un eterno rincorrersi lanciando una sfida infinita, sembra spontaneamente attingere a "I duellanti" di Ridley Scott, piuttosto che alla saga di Highlander. E alla fine uno solo è restato in attività: un Lewis momentaneamente sconfitto e cazziato, ma niente affatto arreso, mentre il neo-iridato e appena ritirato Nico sembra più felice che mai e finalmente privo d'un peso insopportabile di pressioni tali da fargli dire ciao ciao da vittorioso.

Lewis a 12 anni già nel giro largo della F.1

Lewis parte un po' prima, dal momento che nel 1995, a dieci anni d'età, è già al top del campionato cadetto britannico, e a fine stagione, in dicembre, incontra per la prima volta Ron Dennis, boss McLaren che tre anni dopo lo incardina nel Young Driver Development Program, facendolo diventare il più giovane pilota messo sotto contratto da una squadra di F.1, perché al tempo il ragazzo ha 12 anni. E da baby senza prospettive cresciuto nella periferia di Stevenage, diventa d'ambé un predestinato. Con tanto di foto ufficiali e dichiarazioni entusiastiche di Ron Dennis, uno di solito poco sbottonabile e per niente incline a regalare complimenti e tantomeno a dispensare attenzioni a caso in modo gratuito e buonista. No, è una cosa seria, questa.

Nico, l'altro predestinato

Se in quel momento nel mondo delle corse potrebbe essere individuato un altro predestinato a un grande avvenire, il suo nome sarebbe Nico Rosberg, figlio di Keke, campione del mondo di F.1 1982 con la Williams. Attenzione, tornare indietro con la memoria non basta, bisogna storicizzare. L'anno in cui Nico approccia il karting, cioè il 1996, è il momento più alto immaginabile nella storia della F.1 per i Figli delle Stelle, ossia i figli d'arte, perché due virgulti dai nomi gloriosi, Damon Hill e Jacques Villeneuve per tutta la stagione si giocheranno il mondiale correndo per lo stesso team per il quale è diventato iridato Keke medesimo. Per un campionissimo di ieri - a 47 anni appena ritirato dalle corse, uscendo dal Dtm -, quello è il momento più trendy e glamour per

ECCO LE CARRIERE DEI DUE GRANDISSIMI RIVALI SPIEGATE IN PARALLELO DAL 2002 AD OGGI

NICO ROSBERG

F.Bmw Adac	Team VIVA	Campione	264 punti, 9 vittorie, 13 podi, 2 pole, 1 Gpv
F3 Euro	Team Rosberg	8°	45 punti, 1 vittoria, 5 podi, 1 pole position, 2 Gpv
F3 Masters	Team Rosberg	6°	70 punti, 3 vittorie, 5 podi, 2 pole, 2 Gpv
F3 Euro	Team Rosberg	4°	
Gp2	Art	Campione	120 punti, 5 vittorie, 12 podi, 4 pole, 5 Gpv
F1	Williams	17°	4 punti, 1 Gpv
F1	Williams	9°	20 punti
F1	Williams	13°	17 punti, 2 podi
F1	Williams	7°	34.5 punti, 1 Gpv
F1	Mercedes	7°	142 punti, 3 podi
F1	Mercedes	7°	89 punti
F1	Mercedes	9°	93 punti, 1 vittoria, 2 podi, 1 pole position, 2 Gpv
F1	Mercedes	6°	171 punti, 2 vittorie, 4 podi, 3 pole
F1	Mercedes	2°	317 punti, 5 vittorie, 15 podi, 11 pole, 5 Gpv
F1	Mercedes	2°	322 punti, 6 vittorie, 15 podi, 7 pole, 5 Gpv
F1	Mercedes	Campione	385 punti, 9 vittorie, 16 podi, 8 pole, 6 Gpv



GGI, OSSIA DAL GIORNO DEL DEBUTTO IN AUTO FINO ALL'ULTIMO GP 2016 CORSO AD ABU DHABI

LEWIS HAMILTON				
2002	F.Renault 2.0 UK	Manor	3°	274 punti, 3 vittorie, 7 podi, 3 pole, 5 Gpv
	F.Renault 2.0 Euro	Manor	5°	92 punti
2003	F.Renault 2.0 UK	Manor	Campione	419 punti, 10 vittorie, 13 podi, 11 pole, 9 Gpv
	F.Renault 2.0 D	Manor	2 gare	27°, 25 punti
	F.Renault 2.0 Euro	Manor	12°	24 punti
2004	F3 Masters	Manor	7°	
	F3 Macau	Manor	14°	pole position
	F3 Euro	Manor	5°	69 punti, 1 vittoria, 5 podi, 1 pole position, 2 Gpv
2005	F3 Masters	ASM	Vittoria	pole position, Gpv
	F3 Euro	ASM	Campione	172 punti, 15 vittorie, 17 podi, 13 pole, 10 Gpv
2006	GP2	ART	Campione	114 punti, 5 vittorie, 14 podi, 1 pole position, 7 Gpv
2007	F.1	McLaren	2°	109 punti, 4 vittorie, 12 podi, 6 pole, 2 Gpv
2008	F.1	McLaren	Campione	98 punti, 5 vittorie, 10 podi, 7 pole, 1 Gpv
2009	F.1	McLaren	5°	49 punti, 2 vittorie, 5 podi, 4 pole
2010	F.1	McLaren	4°	240 punti, 3 vittorie, 9 podi, 1 pole position, 5 Gpv
2011	F.1	McLaren	5°	227 punti, 3 vittorie, 6 podi, 1 pole position, 3 Gpv
2012	F.1	McLaren	4°	190 punti, 4 vittorie, 7 podi, 7 pole, 1 Gpv
2013	F.1	Mercedes	4°	189 punti, 1 vittoria, 5 podi, 5 pole, 1 Gpv
2014	F.1	Mercedes	Campione	384 punti, 11 vittorie, 16 podi, 7 pole, 7 Gpv
2015	F.1	Mercedes	Campione	381 punti, 10 vittorie, 17 podi, 11 pole, 8 Gpv
2016	F.1	Mercedes	2°	380 punti, 10 vittorie, 17 podi, 12 pole, 3 Gpv



mettere in pista il suo baby. Anche se il piano che sta elaborando su Nico è assai serio, da vero manager, con tanto di passaggi delicati da gestire direttamente e un team di famiglia in grado di seguirlo coccolandolo fino alla F.3 compresa.

Due storie semplicemente opposte

Se è vero che Nico e Lewis appaiono fin dagli inizi due dal futuro se non scritto già bell'e prefigurato, a colpire sono le rispettive storie, che li vedono concentrarsi sugli stessi campi di battaglia pur provenendo da direzioni opposte. Di colore, d'umili ori-

gini, sgamato, talentuoso e vivace Lewis. Monegasco di residenza ancorché tedesco, biondo, ricco e volitivo Nico. Lewis con un padre che è ancora un personaggio in cerca d'autore, Nico con un genitore il cui nome è pura storia delle corse. La sola cosa che accomuna inconsapevolmente tutti e quattro è la determinazione di chi non sta affatto giocando, pianificando altresì ogni singola mossa.

Il primo vero incontro proprio in Italia

A fine 1999 viene così creato il team MBM, sigla che sta per Mercedes Benz-McLaren. In poche parole,

COMPAGNI DI TEAM MBM CON KART CRG

A sinistra, Nico e Lewis vengono trasportati ai box nel corso di un weekend di gara del biennio 2000-2001, quando entrambi corrono per il team MBM-CRG. A destra, i due sul podio del Superprix in Bahrain 2004, assieme a Jamie Green. In alto, eccoli a inizio carriera pure in versione balneare...





l'italianissimo Dino Chiesa, direttore sportivo Crg, diviene boss, coach e padre spirituale dei due potentissimi campioncini in batteria d'allevamento, con Danilo Rossi - ex grande kartista e buon pilota d'auto in F.3 e F.3000 italiana - in veste di direttore sportivo. Per dirla tutta, Nico è in Crg già dall'anno prima e Lewis proviene dalla britannica TopKart-Comer Zip Kart che fa capo a Martin Hines. Hamilton resta protetto da Ron Dennis, boss McLaren, Nico, ovvio, da suo padre che è pure manager di Mika Hakkinen, iridato nella F.1 1998-1999 con la McLaren-Mercedes. Chiara la faccenda?

Lewis sfonda mentre Nico si fortifica

No, in kart non si corre e basta. Si vive. Si cresce insieme. Lewis e Nico sono compagni di squadra, ma pure di stanza. Corrono in pista, duellano, tuttavia ridono e giocano. E se in pista il velocissimo e già affermato Lewis non è facile da battere, nei corridoi delle camere d'hotel che dividono felici, l'inglese, small town boy warrior, si dimostra subito sgamato maestro di vita per Nico, fino a lì calmierato e protetto dalle penombre esclusive dei supercondomini monegaschi e delle scuole private.

L'era della MBM lancia entrambi

Il sodalizio kartistico Crg by Mercedes Benz-McLa-

QUELLA BOTTARELLA TARGATA MONTREAL 2008

Sopra, Gp del Canada 2008: Hamilton (McLaren), già fuori corsa alla fine della Williams di Rosberg. Ma i veri contatti devono ancora venire... Sotto, i due in pausa a Singapore 2012



ren balla due estati, dal 2000 al 2001. E subito, nella prima stagione, l'europeo della FA diventa terreno di conquista per la coppia, con Hamilton che fa la parte del leone, finendo davanti al compagno di squadra. Niente da fare invece nel mondiale, con guai tecnici che tarpano le ali a entrambi.

La rivincita con la sorte Lewis se la prende nella Coppa del Mondo 2000, disputata in Giappone, a Motegi. L'anno dopo i due cambiano categoria salendo in Fsa, ma i risultati non sono proporzionati alle aspettative, visto che nel 2001 spopola il motore raffreddato ad acqua.

Complessivamente facendo una botta di conti, i ragazzi MBM disputano una trentina di gare assieme, con Nico che sul giro secco in qualifica si mostra sorprendentemente più veloce di Lewis due volte su tre, mentre in gara l'inglese il più delle volte riesce a sopravanzarlo senza alcun problema.

Nel 2002 entrambi passano alle auto

Il 2002 è l'anno dell'assalto alle auto, ma le strade dei baby si separano, in quanto entrambi tornano a casa. Nico in Germania, per trionfare in F.Bmw Adac con team Viva, mentre Lewis si concentra in Gran Bretagna con la Manor Motorsport, in un programma biennale di F.Renault 2.0 Uk. Attenzione, la cosa fa una grande differenza, perché entro dodici



ci mesi Rosberg è già nell'Euro F.3 col team del padre, mentre Hamilton è ripetente di lusso nel monomarca propedeutico, per aggiudicarsi il titolo. Da lì in poi il cammino dei due procederà sfalsato, con Rosberg in vantaggio di un anno sul rivale inglese, il quale arriva con dodici mesi di ritardo nelle categorie in cui gareggia l'altro, riuscendo però ogni volta a lasciare una traccia più gloriosa.

Hamilton va verso la F.1 trionfando ovunque

Per esempio, nell'Euro F.3 2004 Nico vince gare, ma non è mai in lotta concreta per il titolo. Invece Lewis nel 2005, al secondo anno di militanza, trionfa nella serie continentale col team Asm come un fulmine che brucia le praterie, ottenendo ben 15 centri stagionali.

Ma la stagione 2005, intanto, è gloriosa anche per Rosberg, che riesce a trionfare in extremis nella neonata Gp2 correndo per la Art, grazie anche a un finale stupefacente in Bahrain. Con una doppia vittoria che fa a pezzi le speranze del rivale più agguerrito, ossia l'esperto finlandese Kovalainen.

Campioni in Gp2 con lo stesso team

L'anno dopo il destino torna ad avvicinare i due, perché Hamilton eredita il posto lasciato libero da Nico in Gp2 con la Art, alla corte di Nicolas Todt, ini-

NON SONO CERTO AMICI MA C'È RISPETTO

Dal kart alla F.1, passando per la F.3, Nico e Lewis si sono frequentati a più riprese. Sopra, sono nel 2007, quando si ritrovano in F.1. In alto a sinistra, eccoli nel 2001 in kart e, a destra, di recente in mise glamour



ziando da dominatore la stagione cadetta e finendo comunque per vincere il titolo, anche se non così di netto, sul bravo Nelson Piquet Jr.

Il confronto diretto con Nelson Angelo li accomuna anche per altri versi. Perché è proprio provando in parallelo col brasiliano la Williams a fine 2003 a Jerez, che l'appena maggiorenne Nico diviene il ragazzo più giovane ad aver toccato una F.1, firmando poi per entrare nei Gp dal 2006, proprio con la Williams. Quanto a Lewis, il primo test ufficiale con una F.1 è datato 19 settembre 2006 a Silverstone, su una McLaren Mp4-21, il team di Dennis col quale s'accorda per esordire nel Circus a partire dal 2007.

In F.1 Lewis sorpassa subito Nico

Il resto è cronaca che tutti conoscono. Nico in F.1 cresce bene ma è plafonato dal potenziale non eccelso della Williams, per la quale corre dal 2006 al 2009 ottenendo due podii e due giri più veloci. Quanto a Lewis, l'anno di ritardo che accusava diviene subito un anno luce di vantaggio, perché il suo 2007 da deb F.1 è semplicemente sensazionale e quasi iridato. Tanto da far cacciare Alonso dalla McLaren, riuscendo nel 2008 a ghermire a 23 anni l'iride a Interlagos, sullo stesso tracciato che l'aveva visto triste perdente l'anno prima.

Dal 2010 Nico si fortifica in Mercedes

Da lì in poi Lewis è top driver e rockstar nei panni stile rapper di celebrity e glamour boyfriend di Nicole Scherzinger, mentre Nico lavora duro per meritarsi un futuro da gran manico, finendo nel 2010 alla neonata Mercedes Gp, nel confronto di coppia potenzialmente più devastante. Quello col rientrante mito Michal Schumacher. Be', Nico lo vince. Divenendo il pilota che per la Stella a Tre Punte del Terzo Millennio segna la prima pole, il primo giro più veloce e pure la prima vittoria, nel 2012 in Cina, costringendo alla pensione a fine anno il pur sempreverde Schumi per fare posto, udite-udite, all'uomo del destino, sì, a Lewis Hamilton.

La sfida stile "Rush"

Il confronto diretto in Mercedes tra i due ex compagni di stanza in kart, gestiti da Wolff e Lauda, dura quattro stagioni. La prima aspirata, le altre tre turbo ibride. Hamilton, guai tecnici a parte, resta il più veloce, blasonato e premiato, con altri due titoli consecutivi, ma Rosberg stringe i denti, non molla e ogni volta rende più sottile il divario col rivale, fino a vivere la grande rivincita nella magica sera di Abu Dhabi. Per Lewis quel nome ricorre in tutti i campi. Suo fratello minore si chiama Nicolas, la donna più importante della sua vita resta Nicole e il pilota-nemesi, a conti fatti, è Nico. E il destino iridato alla fine si compie per entrambi, con Nico che sorridendo è al top ma dice subito addio, quasi a incarnare un lieto fine di una realtà molto più bella di un film. ●



Più capisco Nico più amo Schumi!

Diciamolo. In questi ultimi tre anni ne abbiamo viste di ogni. Gente al top del top, apparentemente messa benissimo, alla stragrande, ci spiega, ciascuno a suo modo, ognuno con le sue inconfondibili, intimissime e personalissime quindi rispettabili ragioni, che preferisce uscire dagli schemi e fare un passo indietro piuttosto che avanti.

Un Papa che si dimette, il vincitore del Nobel che manco passa a ritirarlo, un presidente della repubblica francese che fatti due conti non si ricandida, piuttosto che un campione del mondo di F.1 il quale dopo quarantotto ore di regno ci pensa segretamente su, sorride e saluta la brigata. Ci manca solo che Miss Italia appena incoronata abdichi per dedicarsi alla soppressa diventando poco dopo una culona coi leggings, poi le abbiamo viste tutte e possiamo svenire.

Perché, dà, noi italiani culturalmente non ci siamo mica tanto abituati, ai passi indietro alla Nico Rosberg.

Da noi gloria, potere e visibilità si ricevono per spirito di servizio e s'abbandonano solo per cause di forza maggiore, in entrambi i casi ostentando frasi e atteggiamenti più finti e bugiardi di Giuda a cena. Perché noi italiani idealmente dalla tavola splendida non ci alzeremmo mai. Non per niente, guardando tristi nel piatto finito ancora unto, abbiamo inventato la scarpetta. Ecco, Nico Rosberg parla italiano, a volte sembra pure che pensi e campi, in italiano, però venerdì scorso ha detto e fatto una cosa che per noi italiani può e deve rappresentare soltanto una lezione.

Nico ha detto basta. Ha saputo smettere all'apice del successo e della notorietà e, solo per averci provato, gli va detto bravo e tributato un rispettoso inchino.

Poi se riuscirà o meno nel suo intento, è tutto da vedere. Perché la malattia professionale di chi smette da giovane di fare una cosa adrenalinica, endorfinica, mediaticissima e bella assai, tipo correre a trecento all'ora, appare insidiosa e infingarda come poche: è la sindrome dello smettere di smettere, che poi ti porta implacabilmente a ricominciare.

Una malattia che in famiglia ha già un precedente nel padre Keke, che disse addio alle corse e alla F.1 nel 1986 e poi tornò tre anni dopo con la Peugeot nell'Endurance dandosi infine al Dtm, fino al 1995. Staremo a vedere, insomma.

Ma la botta è comunque grossa.

Anche perché questo neo-iridato, a differenza di altri clamorosi dimissionari in 67 stagioni di Circus, corre in una F.1 che non ha più i pericoli devastanti di quella di Stewart, non stazza quasi quarant'anni come l'allora pensionando Prost e non è consumato quanto il 32enne Hunt.

Semplicemente, Nico non è uno che ha paura che la vita finisca. No. Al contrario, teme che continuando a correre la parte più vera, intima e personale della sua esistenza non cominci mai. E allora basta. Perché Nico preferisce vivere.

Questa è la verità. E anche la sua seconda lezione. Basta pressioni, basta polemiche, basta veleni. Già, veleni. Mi torna in mente tale parola profetica nella copertina di Autosprint che sottolineava, annunciando Nico campione, l'alta tossicità di questa F.1. Politica, agonistica e morale. O amorale, se preferite.

Se un trentunenne posto di fronte all'anno magico da n.1, con guadagni e mediaticità al diapason, preferisce non difendere titolo e posizione godendo nell'andarsene, pensate che ambiente del cavolo - parlo del Circus tutto, non tanto e non solo del team Mercedes -, è felice di evitarsi... Ecco, questa è la lezione numero tre.

Poi c'è la lezione numero quattro. Ventidue anni fa, a 46 anni d'età, il boxeur George Foreman tornò campione del mondo dei massimi e dichiarò in un'intervista: «Adesso devo stare molto attento, perché, per quanto strano possa sembrare, i cazzotti più pericolosi un pugile li prende dopo che è diventato campione, non pri-

SUTTON-IMAGES.COM



Schumi e Nico: dal 2010 al 2012 compagni alla Mercedes e usciti dalla F.1 in contesti del tutto opposti...

ma. È il periodo più bello, ma anche il più terribile e difficile da gestire».

Nessuno nell'era dello sport iperconnesso e ipermediatico è riuscito a gestire questo momento con un tempismo così magico come Nico. Evitando sberle, finendo imbattuto, unto di gloria e col nasino all'insù. Mille volte meglio di Rocky Marciano.

Poi c'è la lezione numero cinque. Che stavolta non vede Nico dispensatore, ma quale semplice occasione di riflessione. Salutarlo così, a trentuno anni, be', mette anche un po' di malinconia. Un sentimento laterale e triste di commiato che rimbalza a ritroso sull'argento riflettente della sua monoposto e fa pensare all'altro uomo che prima di lui, nel 2012, è sceso da quella macchina, ritirandosi for ever. Aveva 43 anni. Si chiamava Michael Schumacher. Avrebbe voluto continuare per sempre. Battuto e come, ma mai arreso. Se ne fregava delle pressioni. Per lui correre e vivere erano sinonimi. E così resteranno, senza remissione alcuna. Era primo a Monaco, gli levarono la pole. Odiava dire di nuovo addio, ma lo fecero smettere. L'ultima lezione dell'intera faccenda è proprio questa. Paradossalmente, andandosene così, Nico dà valore alla sua scelta ma fa apparire non meno prezioso e commovente il gesto di colui che uscì dalla stessa squadra e dallo stesso giro nel modo opposto, dando lezioni antipodalmente contrarie. Facce antagoniste della stessa medaglia. Volete la sporca verità che m'alleggia dentro? Più apprezzo questa perfetta uscita di scena di Nico Rosberg, in realtà più amo perdutamente quella che fu l'inesausta, infinita e ancor più struggente - perché inascoltata - voglia romantica, di restare in F.1 dell'ultimo Michael Schumacher. Certo che mi scuserai, perché è stato solo un attimo di debolezza, ti saluto dicendoti grazie e divertiti, Nico. ●



**Innovation
that excites**



NUOVA NISSAN MICRA PLAY IT YOUR WAY

Nuova Nissan Micra è finalista per il premio Auto dell'Anno 2017.
Scopri-la in anteprima al Motor Show di Bologna dal 3 all'11 dicembre.
Padiglione 26 - Stand Auto - Car Of The Year 2017.

Info su nissan.it

VALORI MASSIMI CICLO COMBINATO: CONSUMI 4,4 l/100 km; EMISSIONI CO₂ 100 g/km. RISULTATI DI TEST A BANCO, VALORI IN FASE DI OMOLOGAZIONE.
MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE. LE IMMAGINI INSERITE SONO A SCOPO ILLUSTRATIVO. LE CARATTERISTICHE E I COLORI POSSONO DIFFERIRE DA QUANTO RAPPRESENTATO.

La Francia torna nel 2018

SI CORRERÀ AL PAUL RICARD, CHE NON OSPITA UN GP DAL 1990, DIECI ANNI DOPO L'ULTIMA EDIZIONE. E PER MONZA 2017-2019 C'È FINALMENTE LA FIRMA

di **Cesare Maria Mannucci**

Approvato nel corso dell'ultimo Consiglio Mondiale a Vienna, il calendario di F.1 articolato su 20 gare presenta due novità. Scompare il Gp di Germania a causa dei problemi finanziari degli organizzatori, sia del Nurburgring che Hockenheim, mentre il Gp di Baku, che non sarà più Gp d'Europa ma dell'Azerbaijan, cambia data e non sarà più in conflitto con la 24 Ore di Le Mans, avendo luogo il 25 giugno. Per il resto, le altre gare seguono la bozza già diffusa ad Abu Dhabi.

Ma la grande novità riguarda il 2018, con il ritorno del Gp di Francia, che si disputerà sul circuito del Paul Ricard. Una brillante operazione politica e finanziaria alla quale hanno lavorato sia Jean Todt che i fratelli Pierre e François Fillon. Il primo Presidente dell'Aco, l'altro probabile prossimo Presidente della Repubblica, in passato già primo ministro. Il contratto, già firmato con Ecclestone, prevede durata di 5 anni, dal 2018 al 2022. La gara sarà finanziata attraverso fondi pubblici provenienti dal dipartimento del Var, dalla regione della Provenza-Alpi-Costa Azzurra e dalla città di Tolone.

Mentre Autosprint è in edicola si terrà a Parigi una conferenza stampa per dare l'annuncio ufficiale. L'ultima volta che si è corso il Gp di Francia è stato nel 2008 a Magny Cours, mentre l'ultima volta che le F.1 hanno corso al Paul Ricard risale ormai al 1990. Dopo il radicale rinnovamento e l'acquisizione della proprietà da parte di Bernie Ecclestone, il circuito è stato rinnovato soprattutto in ottica test.

È stato sede di gare dei campionati Fia Gt, Blancpain e Elms, ma dovranno essere realizzate molte strutture per ospitare gli spettatori, visto che attualmente si tratta di un circuito sprovvisto di tribune. Gli stessi box forse non sono in numero adeguato per alloggiare tutti i team di F.1 e i garage per le verifiche della Fia. Dicevamo di successo politi-

co dei fratelli Fillon, entrambi grandi appassionati di automobilismo. Pierre, come Presidente Aco, ha ottenuto che già dal 2017 non ci fosse più nessun Gp di F1 concomitante con la 24 Ore di Le Mans. Riportando in essere un vecchio accordo stabilito dalla Fia. E trovando in questo la piena collaborazione degli organizzatori di Baku.

François Fillon invece è riuscito a convincere i governi regionali a stanziare le cifre necessarie per riportare la F.1 in Francia, in previsione anche del suo arrivo all'Eliseo, qualora dovesse vincere le prossime Presidenziali.

Un ritorno importante, quello della Francia, mentre per la Germania la cancellazione potrebbe essere limitata solo al 2017. Come era già accaduto nel 2015. Nonostante la vittoria di Rosberg e della Mercedes. In realtà, la situazione politica in Germania è diversa dalla Francia perché i vari governi regionali sono restii ad investire in eventi sportivi di questo tipo.

Il proprietario del circuito del Nurburgring, il russo Viktor Kharitonin, ha detto che non intende spendere soldi per la F.1, mentre Hockenheim confida ancora in un aiuto Mercedes.

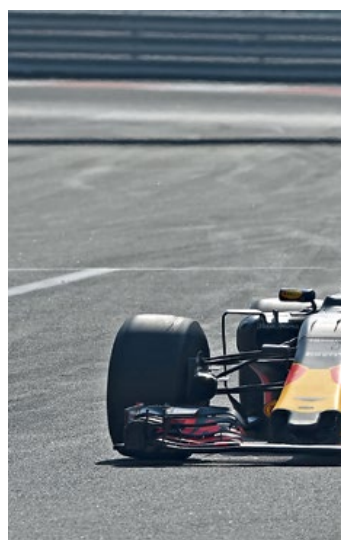
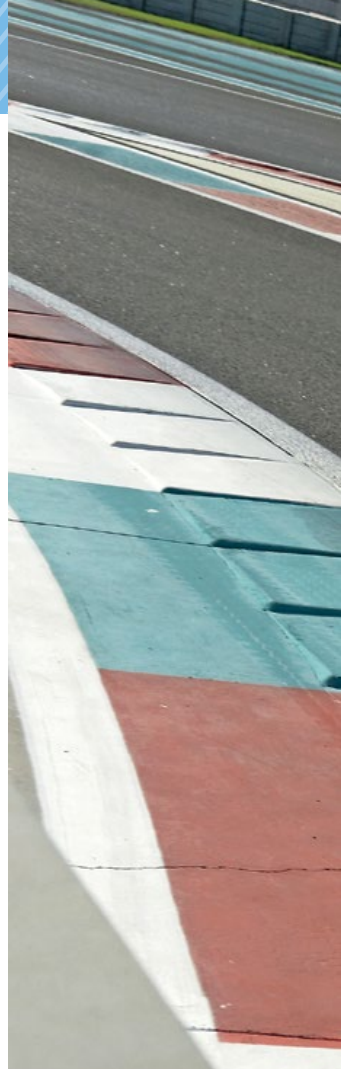
Ma la lista per i lavori di ammodernamento della pista comincia ad essere piuttosto corposa.

E soprattutto, mancano i soldi per pagare quanto richiede la Fom, ormai cifra standard per gli organizzatori Europei, nell'ordine dei 22 milioni di dollari. La scorsa settimana l'Italia e gli organizzatori di Monza hanno finalmente firmato il contratto per mantenere la F.1 sull'autodromo lombardo nei prossimi tre anni, ossia sino al 2019.

Ma la Malesia ha già comunicato che dopo il 2018 non ospiterà più la F.1. Resta l'incognita Brasile, con l'intenzione della Prefettura di San Paolo di privatizzare il circuito e i relativi costi di Interlagos. ●

VIA LA CONCOMITANZA CON LE MANS

26 marzo	Melbourne	Australia
9 aprile	Shanghai	Cina
16 aprile	Bahrain	Bahrain
30 aprile	Sochi	Russia
14 maggio	Barcelona	Spagna
28 maggio	Montecarlo	Monaco
11 giugno	Montreal	Canada
25 giugno	Baku	Azerbaijan
9 luglio	Spielberg	Austria
16 luglio	Silverstone	Inghilterra
30 luglio	Budapest	Ungheria
27 agosto	Spa	Belgio
3 settembre	Monza	Italia
17 settembre	Singapore	Singapore
1 ottobre	Sepang	Malesia
8 ottobre	Suzuka	Giappone
22 ottobre	Austin	Stati Uniti
29 ottobre	Mexico City	Messico
12 novembre	San Paolo	Brasile
26 novembre	Abu Dhabi	UAE



TUTTE INSIEME APPASSIONATEMENTE

Le prime tre classificate del Mondiale appena concluso hanno provato insieme ad Abu Dhabi le Pirelli "extra-large" che debutteranno nel 2017: Mercedes, Red Bull e Ferrari hanno fatto gli ultimi 1839 km



Sono finiti i test per le **gomme**

AD ABU DHABI IN CONTEMPORANEA MERCEDES, RED BULL E FERRARI HANNO ULTIMATO GLI SVILUPPI PER LE PIRELLI LARGHE DEL 2017

Ultimo giorno di test ad Abu Dhabi per definire al meglio le nuove gomme larghe Pirelli che entreranno in vigore dal 2017. Per la prima volta in pista sono scese contemporaneamente Mercedes, Red Bull e Ferrari, mentre i precedenti test si erano sempre svolti con un solo team in pista. Nove ore di attività in pista per un totale di 1839 km percorsi. Per la Ferrari era presente Kimi Raikkonen; per la Mercedes c'erano Lewis Hamilton e Pascal Wehrlein, mentre per la Red Bull hanno girato sia Ricciardo che Verstappen. La presenza di quasi tutti i piloti titolari, ha mostrato l'importanza di questi test, visto che ora inizierà la produzione definitiva delle gomme che saranno utilizzate nei primi 4 Gp della stagione 2017 e durante la prima sessione di prove a Barcellona. Ad Abu Dhabi la Pirelli ha portato 96 prototipi diversi di gomme, sia come mescole che come costruzione. Spiega Paul Hembery: «Ora inizia il lavoro più complesso, con la raccolta e l'analisi dei risultati scaturiti in 24 giorni di prove, dove abbiamo percorso complessivamente quasi 12.000 km. Senza la collaborazione tecnica di Ferrari, Mercedes e Red Bull, sarebbe stato impossibile svolgere questo intenso programma di sviluppo». I dati in possesso della Pirelli saranno adesso condivisi con le altre squadre e con la Fia. Anche ad Abu Dhabi, come prevede l'apposito regolamento stilato per questi test, erano presenti osservatori di altri team, nel caso specifico McLaren, Force India e Williams. ●

Blash, ciao testimone del tem

DOPO MEZZO SECOLO IN F.1, HERBIE SALUTA IL CIRCUS. DA MECCANICO DI CHAPMAN AD ASSISTENTE FIA DI WHITING, POCI NE HANNO VISTE PIÙ DI LUI... ECCO IL SUO COMMiato

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Davanti ai suoi occhi è passato mezzo secolo di storia di F.1. Da meccanico con Colin Chapman a team manager con Bernie Ecclestone. La nascita della F.1 moderna, poi l'incarico alla Fia come assistente di Charlie Whiting. Questa è stata la sua ultima stagione: dal prossimo anno Herbie Blash esce di scena. Ai Gp, non ispezionerà più la pista al volante della Mercedes, non controllerà più tutte le fasi controverse in direzione gara.

Blash, insieme a Pasquale Lattuneddu, è l'uomo che meglio conosce Ecclestone. Lo ha incontrato la prima volta quando Bernie era il manager di Jochen Rindt e vendeva auto di prestigio ai protagonisti della swinging London degli Anni '60, e da allora non si sono mai più lasciati. Un'intesa perfetta, uno strumentale all'altro. Due cervelli brillanti che insieme a Gordon Murray hanno creato il fenomeno del tutto irripetibile della Brabham due volte campione del mondo. Tanto che allora nel paddock il suo soprannome era "Bernie Blash". Ora Herbie lascia. Si occuperà ancora di corse, ma motociclistiche per conto della Yamaha, resterà nell'ambiente: la F.1 si ritroverà senz'altro più povera.

- Quasi 50 anni trascorsi in F.1. Se chiudi gli occhi quale ricordo ti viene in mente?

«Probabilmente la morte di Jochen Rindt, quel giorno maledetto a Monza, i particolari di quella tragedia. Allora ero giovanissimo, ero il suo meccanico e la cosa mi ferì molto. Poi ricordo gli inizi col team di Rob Walker, appena terminata la scuola. La mia prima vittoria in F.1 con Jo Siffert nel Gp di Gran Bretagna del 1968. Ricordo come allora si accettava il concetto di morire in corsa come se fosse una cosa normale, quasi scontata. Si faceva poco per evitarlo. Quando vedo delle vecchie foto degli Anni '60 e '70, la maggior parte delle persone ritratte, sono morte in corsa. Non ci trovo nulla di eroico o di bello in questo. Poi, negli ultimi 20 anni, nel mio ruo-



100

Thank you Herbie!!



È TEMPO DI SALUTARE LA FORMULA UNO!

Blash, la cui visibilità era proverbiale nell'immediato dopo gara, al termine del Gp di Abu Dhabi è uscito dalla F1: lavorerà per la Yamaha, ma nelle due ruote. Nella foto, eccolo nel controverso finale del Gp del Messico. Sopra, il saluto dei commissari di Suzuka

lo operativo in direzione gara, ho avuto a che fare con la morte di tre commissari di pista. È successo a Melbourne, in Canada e Monza. Brutti momenti, che vorrei non avere mai vissuto».

- Però ci sono anche ricordi belli, esaltanti...

«Come meccanico e poi come team manager ho vinto un campionato del mondo con Rindt e poi due titoli iridati con la Brabham. Complessivamente il periodo più bello, più adrenalinico, sono stati la fine degli Anni '70 e i primi Anni '80. Quando in F.1 c'era un'assoluta libertà nel regolamento tecnico e sportivo. Non dico che all'epoca si potesse barare, ma le regole si potevano interpretare al limite e forse anche oltre. Tempi esaltanti dove a ogni gara i commissari tecnici si confrontavano con problematiche spesso più grandi di loro».

- Il mentore della tua carriera è stato però Bernie Ecclestone...

«La prima volta che l'ho incontrato lavoravo alla Lotus. Nel 1969 a Montecarlo, Rindt non correva per i postumi dell'incidente di Barcellona, così Chapman mi aveva dirottato sulla vettura di Graham Hill. Cominciammo a parlare, ci fummo subito simpatici.

Poi, dopo la morte di Rindt, Bernie mi disse che voleva comperare la Brabham. Sono stato tra i primi ad arrivare e portai con me dalla Lotus anche Bob Dance, che era stato il capo meccanico di Jim Clark, e Carrie Adams. Però le relazioni con Ron Tauranac, che era ancora il progettista, non erano buone. Così sono andato a lavorare per Frank Williams. All'epoca il

mio obiettivo era dare vita a un mio team di F.2. Io e Ron Dennis eravamo i due "bambini" della F.1. Ron aveva appena abbandonato la F.1 per dare vita alla sua squadra in F.2, la Rondel. Lo stesso volevo fare io. Così sono andato da Bernie e gli ho chiesto di aiutarmi finanziariamente. Lui ha detto okay ma in contropartita mi voleva nel team Brabham di F.1. Così ho iniziato un periodo quasi infernale della mia vita. Lavorando full time sia in F.1 che in F.2, praticamente 24 ore al giorno. Allora eravamo giovani, potevamo farlo».

- Come era Bernie Ecclestone in quel periodo?

«Una persona fantastica. Ricordo una delle prime volte, quando ero meccanico della Lotus. Venne nel garage e convinse Colin Chapman e Graham Hill a uscire, a abbandonare il garage relativamente presto. A quell'epoca alla Lotus era normale che Chapman e Hill rimanessero sino alle 10 di sera per fare la lista dei lavori e controllare che fosse eseguita. Era normale per noi lavorare sino al mattino seguente. Altro che coprifuoco di adesso. Lo sapevi prima di cominciare, alla Lotus funzionava così. Bernie convinse Chapman a lasciarci vivere: "Lasciali un poco in pace" disse. Ma la prima volta che ho visto Bernie è stato indimenticabile. Brands Hatch 1969. Lui si presentò in pista con Twiggy,



CONOBBI BERNIE ECCLESTONE AL GP DI F1 DI MONTECARLO 1969, QUANDO RINDT ERA INFORTUNATO

HERBIE BLASH



FEDELISSIMO DI ECCLESTONE

Herbie, sopra, con Walkinshaw, Williams e Jordan nel 1999, ultimo anno di Hill in F.1 e, sopra e in alto, con Bernie al muretto in compagnia del cantante Rod Stewart

allora la fotomodella più famosa del mondo. Tutti avevamo gli occhi fuori dalla testa. Bernie all'epoca aveva una concessionaria di auto, specializzata nella vendita alle persone famose, alle rock star e gli attori. I suoi clienti erano Rod Stewart, i Beatles, Mick Jagger o David Niven».

- Tra di voi la chimica è stata immediata...

«Quando ho iniziato a lavorare per lui, ho scoperto un altro aspetto di Bernie. La sua mania di perfezionismo. Ero il responsabile del team e ogni cosa che era sbagliata o che non era stata fatta come voleva, era scontato l'urlo: "Herbieeeeeee". Confes-



hai conosciuto in tutti questi aspetti...

«Direi che c'è un episodio ben preciso nella lunga carriera di Bernie in F.1. Gp di Svezia 1978, quando abbiamo realizzato la vettura con il ventilatore. Quella vettura, conforme ai regolamenti dell'epoca, era perfettamente regolare. I commissari della Fia avevano visto il progetto e poi controllato la vettura in pista e per loro era conforme. Anche se con i piedi cercavo di bloccare le minigonne. Bernie in quel periodo aveva già organizzato alcuni Gp, cominciava ad occuparsi di televisione. Ricordiamoci in quell'epoca l'organizzazione era davvero precaria. Adirittura non sapevamo neanche che numero avremmo avuto in corsa. Avevamo una cassetta con tutti i numeri adesivi. Tutto il giorno le vetture andavano avanti e indietro tra i camion e l'area delle verifiche. Ogni squadra negoziava individualmente il proprio ingaggio. Con Bernie tutte queste cose sono finite, l'organizzazione è subito migliorata, la vita dei team è diventata più facile. La squalifica del Gp di Svezia la settimana successiva, lo ha convinto che la F.1 doveva essere gestita in modo più professionale. Così ha intensificato il suo ruolo, ha riunito i team, li ha resi consapevoli della loro forza. Subito per i team sono arrivati più soldi. Decise di fermare lo sviluppo della vettura con il ventilatore per il bene collettivo della F.1. Gli interessi della Brabham divennero secondari rispetto a quelli degli altri team».

LA SQUALIFICA DELLA BRABHAM AL GP SVEZIA 1978 FECE CAPIRE A BERNIE CHE LA F.1 DOVEVA CAMBIARE

HERBIE BLASH

”

- Il team Brabham ha inventato la moderna F.1. Con i rifornimenti, la strategia di gara...

«Esatto, nonostante fossimo una struttura molto piccola. Ma non solo, abbiamo inventato i camion officina come li conosciamo adesso. Prima i team portavano le vetture su un transporter e poi affittavano un garage nei paraggi, dove le vetture facevano avanti e indietro con il circuito. Abbiamo inventato le pistole pneumatiche per il cambio gomme, i carrelli per alzare la vettura, la struttura sul muretto dei box. Quando abbiamo iniziato i rifornimenti con la Bmw, i primi contenitori per mettere dentro la benzina a pressione, erano dei barili di birra in metallo. Gli unici che sopportavano l'alta pressione. Ci siamo inventati i nastri divisori. Gordon Murray era un genio, completamente pazzo ma era un genio. Bernie all'epoca era coinvolto totalmente nella realtà del team. Sapeva tutto di meccanica. È stato lui insieme a Paul Rosche e Gordon Murray il grande ispiratore per avere reintrodotti i rifornimenti. Che in F.1 non si vedevano più dagli Anni '50. Una volta al mese in un pub, facevamo una riunione davanti a delle birre. Oggi si chiamerebbe "brain storm". Parlavamo di tutto, di gomme, di soluzioni tecniche da provare. Bernie sapeva tutto».

- Come pensi che oggi Ecclestone si senta a trattare con alcuni personaggi abbastanza deprimenti che dirigono importanti team...

so che ho passato dei momenti davvero difficili. Se un adesivo di uno sponsor non era perfettamente allineato, per lui era una tragedia. All'epoca aveva un comportamento molto caldo, emotivo. Urlava, prendeva le cose e le buttava per terra. Oggi al confronto è un angioletto, ma allora molte persone erano intimidite dal suo comportamento, che a volte poteva essere furioso, molto collerico. In questo credo che fosse molto simile a Enzo Ferrari».

- Manager di piloti, proprietario di team, promoter di Gp, addirittura per un periodo Vice Presidente della Fia, poi padrone del business F.1. Lo

UNA VITA ANCHE CON LA CASACCA FIA

Sopra, un gioco di specchi di un marshal per dire grazie a Herbie. In alto, è insieme al tecnico Murray e Bernie, in livrea Martini. E nei colori Fia e Brabham. Al centro, Lauda in Svezia '78, con la Brabham poi vietata

BLASH, CIAO TESTIMONE DEL TEMPO

«Si deve divertire molto. Alla nostra epoca, noi viaggiavamo tutti in economy class, i piloti, pure Ecclestone. Oggi, invece, è diverso. Nelle riunioni del gruppo strategico, le relazioni di Ecclestone con Jean Todt non sono certo quelle che aveva prima con Max Mosley. Credo che spesso si senta frustrato nel vedere come vanno le cose. Potendo fare poco per cambiarle...».

- Una volta Ecclestone mi ha detto che la persona che gli mancava di più era Jean Marie Balestre...

«La cosa non mi meraviglia, piaceva anche a me. Vedere come gestiva il briefing dei piloti era una cosa molto divertente. Era un pazzo totale, con lui Bernie ha lottato a lungo a livello politico. Ma ciò non toglie che con lui ci divertissimo tutti».

- Quali i piloti che più ti hanno impressionato?

«Dal punto di vista del divertimento, senz'altro James Hunt, ma anche Nelson Piquet e Niki Lauda. Che a modo suo è molto originale e divertente. Perché dice sempre quello che pensa. In termini di pilotaggio invece, il mio eroe è stato Jim Clark. Perché durante un week end di gara era capace di guidare 4 vetture diverse, vincendo con ognuna di esse. Capace di vincere a Indianapolis, in F.1, in F.2 o con la Lotus Cortina Turismo, nel giro di 7 giorni».

- Negli Anni '70 la F.1 era spaccata in due. Da una parte i team inglesi, dall'altra la Ferrari ma soprattutto Enzo Ferrari. Che percezione avevi di lui?

«Le persone in vita mia che ho conosciuto che mi hanno impressionato di più, per diverse ragioni, sono state: Colin Chapman, Enzo Ferrari, Soichiro Honda e Bernie Ecclestone. Questi sono davanti a tutti. Mi considero fortunato ad avere lavorato con Chapman perché aveva delle intuizioni tecniche che all'epoca erano davvero uniche. Come se venisse da un altro pianeta. Anche se era troppo ossessionato dal fattore peso. Enzo Ferrari per noi inglesi invece era Dio. Pochi avevano parlato con lui, pochissimi erano riusciti a lavorare per lui. Ferrari era Ferrari. Ricordo che c'era un meccanico inglese, Roger Bailey (meccanico di Chris Amon poi ideatore della Indy Light ndr) che era l'unico meccanico inglese che lavorava alla Ferrari. Ci raccontava della fabbrica, degli utensili che avevano, che per noi non erano nemmeno pensabili. Bailey era il nostro idolo, lui ce l'aveva fatta. Nell'ufficio di Ecclestone, l'unica foto di personalità delle corse è quella di Enzo Ferrari. Ma voglio ricordare anche un'altra persona italiana con la quale ho lavorato che mi ha impressionato: Carlo Chiti. All'inizio non pensavo che avesse avuto un passato da progettista così illustre alla Ferrari. Ai tempi dell'Alfa Romeo si presentava in modo diverso, andavi in Autodelta e c'erano i cani che giravano per il reparto corse. Un grande tecnico sottovalutato. Una persona di grande talento e grande cuore».



ALLA BRABHAM
A MOTORE ALFA
ROMEO MI COLPÌ
CHITI. TECNICO
DI GRAN CUORE
E TALENTO

HERBIE BLASH



PER NOI INGLESI
ENZO FERRARI
ERA DIO. POCHI
L'AVEVANO VISTO,
POCHISSIMI GLI
AVEVANO PARLATO

HERBIE BLASH



**ORA NON VA PAZZO
PER QUESTA F.1**

Herbie, sopra, in compagnia di Lewis Hamilton, confessa che ora le F.1 gli sembrano troppo costose e complicate. In alto, eccolo durante un'ispezione Fia

- Tu e Ron Dennis eravate i meccanici bambini negli Anni '60. Lui però è andato avanti dopo il team Rondel di F.2...

«Assolutamente, lui è diventato una persona ricca, io sono una persona normale. Il mio limite è che ho sempre pensato solo alla F.2 come proprietario di team. Quando Ecclestone mi ha aiutato, avevo tre vetture per Rolf Stommelen, John Watson e poi Wilson Fittipaldi, dopo che Watson si ruppe una gamba. Il team si chiamava Brabham ma era il mio. Ron attraverso la F.2 ha conosciuto importanti sponsor, io invece ero totalmente coinvolto anche



«Da 26 anni lavoro anche per la Yamaha, mi occupo del programma MotoGP. Quando vedo quelle gare così spettacolari, gli incidenti fanno parte dello show. Personalmente se ci sono degli incidenti non mi sembra una cosa esecrabile, ma non vorrei vedere nessuno farsi male. Ora ci sono troppe regole sui sorpassi, le uscite di pista e tutto il resto, che andrebbero cambiate».

- Ne hai parlato con Charlie Whiting?

«Non serve perché ogni decisione è di competenza della commissione F.1, decidono tutto loro. Decidono tutti gli ingegneri, per questo le vetture sono così complesse. Io sarei per la massima libertà, invece oggi le vetture sono tutte uguali. Se le dipingiamo di nero, in pochi riuscirebbero a riconoscerle».

- All'inizio hai parlato dell'incidente di Jochen Rindt. Puoi chiarire alcuni aspetti poco noti, che

però sono stati alla base della sua morte. Come il fatto che lui non avesse allacciato le cinture di sicurezza inferiori...

«Esatto, la vera causa della sua morte è stata quella. Rindt non amava le cinture di sicurezza, una volta a Zandvoort con la pioggia, si era bloccata la clip centrale di apertura dove convergevano tutte le cinture a 6 punti. Lui era

RINDT ERA MOLTO FORTE, HUNT DIVERTENTE MA PER IL PURO PILOTAGGIO IL N.1 RESTA CLARK
HERBIE BLASH



rimasto terrorizzato, pensava a cosa sarebbe successo in caso di fuoco se le cinture si fossero bloccate. L'eventualità delle fiamme lo impressionava moltissimo. Dopo quell'episodio ha iniziato a non allacciare più le cinture basse, quelle che si raccordavano con la chiusura centrale sotto l'inguine. Questo lo ha ucciso. Perché l'impatto contro il rails è avvenuto a velocità elevatissima, probabilmente si sarebbe rotto le gambe e i piedi, ma in realtà lui è morto perché senza cinture è scivolato in avanti. Avesse avuto tutte le cinture allacciate, non sarebbe morto. Ma all'epoca nessuno pensava che senza cinture, in caso di impatto frontale, saresti scivolato in avanti. Le cose allora funzionavano così, ma anche quando venne introdotto l'Hans, ricordo che Barrichello non lo voleva indossare. Oggi sarebbe impensabile».

- Come ti sentirai davanti alla TV, nel prossimo Gp di Australia?

«Sarà un momento molto difficile. Sono ancora coinvolto con la Yamaha e lavoro ancora con Gordon Murray nel progetto della city-car che ha realizzato per conto della Yamaha, che è già stata presentata al Salone di Tokyo. Poi la Yamaha mi ha chiesto un impegno maggiore per il programma Superbike, così sarò ancora coinvolto con le corse. Per conto della Fia, invece, mi occuperò di un camp di formazione per commissari e direttori di gara. Poi sono ancora consulente della Porsche per il programma Carrera Supercup. Sarò molto occupato, ma la F.1 comunque mi mancherà tantissimo. Verrò a vederla, ma in maniera diversa. Sarà strano, visto che dal 1973

PER HERBIE LA ROSSA HA BISOGNO DI NEWEY

Arrivabene a colloquio con Binotto. Secondo Blash, in questa fase la Ferrari avrebbe bisogno di un direttore tecnico esperto quale Newey o, in alternativa, Lowe



con la F.1, non avevo tempo per curare le relazioni con la mia squadra di F.2. A lui è andata decisamente meglio...».

- Cosa non ti piace della F.1 attuale?

«Le vetture costano troppo e sono troppo complicate. Questo per attirare i grandi Costruttori. Dimenticando che storicamente loro arrivano e poi se ne vanno».

- Per quanto riguarda la sicurezza, c'è chi dice che sia troppa. Però andare ad un funerale ogni settimana non doveva essere molto divertente o spettacolare...

SUPERSTITTE DI UN'ERA CHE NON C'È PIÙ

Al centro, Blash saluta con affetto Fittipaldi. Più a destra, il compianto Jochen Rindt. In alto, una fase subito successiva al via di Abu Dhabi, l'ultimo Gp per Blash, con Verstappen che parte in testacoda

non ho mai perso un Gp».

- Che suggerimento daresti alla Ferrari per uscire dall'attuale crisi?

«Argomento delicato. Caratterialmente gli inglesi sono diversi dagli italiani. Noi siamo più freddi, voi siete più emotivi. Ci sono pregi e svantaggi in entrambe le condizioni. Arrivabene è una persona gradevole, che ha avuto successo nel suo precedente lavoro, ma il ruolo di team principal per lui è del tutto nuovo. Credo che la Ferrari avrebbe bisogno di un direttore tecnico di conclamata esperienza, tipo Adrian Newey o Paddy Lowe. Penso che Ross Brawn sia stato molto fortunato a lavorare con gente come Michael Schumacher o Jean Todt. Quello più che un team italiano, era un team europeo. La perdita di Allison a mio avviso è stata disastrosa per la Ferrari, perché non lo hanno sostituito con una persona di analoga esperienza. Mi è dispiaciuto molto che Luca di Montezemolo sia andato via dalla Ferrari. Era il Presidente perfetto, aveva carisma, tutti lo conoscevano e lo rispettavano. Rappresentava davvero lo spirito della Ferrari. Marchionne è certamente un grande uomo di affari, ma gestisce la cosa come se la Ferrari fosse solo un Costruttore di automobili. Che in realtà è, ma nel mondo delle corse rappresenta molto, molto di più».

- Dei piloti moderni chi ti piace?

«Mi piace molto Vettel. Ricordo che Berger me lo presentò quando lui era un ragazzino che correva nelle formule minori della Bmw. Mi sorprese perché con grande educazione mi chiese: "Posso veni-

IL PIÙ CORAGGIOSO È BERNIE, MENTRE IL PIÙ GRANDE PILOTA ATTUALE RESTA ALONSO MA ADORO VETTEL

HERBIE BLASH



HERBIE OPINIONISTA PIÙ CHE SOPRAFFINO

Blash, sotto, con Rosberg, stima Hamilton e immagina Verstappen pluri-iridato: eccoli, sotto a destra. Ma ama molto Vettel, in basso con la Ferrari e, a lato, dopo aver vinto il Gp di Monza 2008 con Toro Rosso

re con te quando ispezioni a piedi la pista?» . In quel momento ho capito che quel ragazzo aveva qualcosa di speciale. Adesso è sottoposto a molta pressione, sembra un altro. Vettel prima mentre correva era una persona tranquillissima, analitica. Non ha mai detto parolacce via radio, non se la prendeva mai con nessuno. Sta vivendo un periodo di grande frustrazione e mi dispiace. Perché è un grande pilota e un bravo ragazzo. Ma sono convinto che il migliore di tutti sia ancora Fernando Alonso, anche se non è quello con cui sono più intimo. Avete visto i suoi ultimi giri ad Austin? Dategli una macchina buona e lui sarà ancora un vincente. Ne sono sicuro. Anche Hamilton è fenomenale ma a volte ancora troppo discontinuo, "up and down". Poi c'è Max Verstappen, che di sicuro vincerà molti campionati del mondo in futuro».

- La persona più coraggiosa che hai conosciuto in questo ambiente?

«Se per coraggioso intendiamo quello che ha sempre messo le palle sul tavolo, spesso rischiando tantissimo, senza dubbio Bernie Ecclestone. È passato attraverso mille battaglie, mille problemi personali, ed è sempre sopravvissuto, diventando anzi più forte. Ricordo quando ha messo 4 by pass al cuore. Il giorno dopo, con un filo di voce mi ha chiamato dall'ospedale per parlare di lavoro. Il più grande di tutti».

- Il più grande bugiardo che hai conosciuto?

«Ne ho conosciuti così tanti, che diventa difficile fare un nome».





NUOVA CITROËN C3

AS UNIQUE AS YOU ARE

ConnectedCAM Citroën™
Navigazione connessa
Citroën Advanced Comfort®
36 combinazioni di colore

SCOPRILA NEI NOSTRI SHOWROOM

Ullrich

il signore
degli Anelli

IL MANAGER CHE HA VINTO TUTTO CON L'AUDI RIVIVE I 17 ANNI
AL TIMONE DEL REPARTO CORSE CHE HA SCRITTO PAGINE DI STORIA
NELLE CORSE DI DURATA. DAL DIESEL ALL'AERODINAMICA PIÙ SPINTA





di **Cesare Maria Mannucci**

In Bahrain si è chiusa un'epoca irripetibile. Quella di Wolfgang Ullrich e dell'Audi in Endurance. Un periodo durato 17 anni, nel quale Audi ha vinto tutto, imponendo la propria cultura tecnica, l'originalità delle sue soluzioni, la propria creatività progettuale. Ullrich, invece, si è imposto come il team principal forse più preparato e competente nel mondo delle competizioni. Carismatico con i piloti, duro ma corretto con gli avversari e gli organizzatori. Abile nell'ottenere sempre le maggiori risorse dal suo consiglio di amministrazione. Un vero leader, abile nel convincere e coinvolgere l'Audi in programmi tecnici apparentemente visionari ma sempre vincenti. Un capo perfetto, come forse non si vedeva in pista dai tempi di Jean Todt alla Ferrari.

Ullrich in Bahrain si è fatto ripetutamente prendere dalla commozione: prima, durante e dopo la gara, ha sempre pianto. Perché non è vero che piangere per un uomo è una dimostrazione di debolezza ma anzi lo è di sensibilità e amore per le cose che si fanno. Wolfgang Ullrich e l'Audi escono di scena. Per lui ancora un anno tra Dtm e Formula E, poi la sua storia all'Audi sarà finita. Addirittura dice che le corse non andrà nemmeno più a vederle. Almeno per un po'. Resterà il rimpianto che una persona così competente, autorevole e carismatica non abbia mai voluto cimentarsi in F.1. Chissà. Alla Ferrari, uno così servirebbe proprio...

- La decisione di sospendere il programma Endurance poteva essere evitata?

«Le nuove sfide che dobbiamo affrontare nel settore dell'automotive e la situazione che ora caratterizza il Gruppo Vw ci hanno portato alla decisione di sospendere l'impegno nell'Endurance. Quello dell'Audi era il più costoso tra i vari programmi sportivi del gruppo. Ora tutte le risorse e le energie dovranno essere concentrate nello sviluppo delle nuove tecnologie per le vetture di serie, in particolare quelle elettrificate. Sviluppare il tema tecnico della connettività, di stringente attualità nelle grandi città. Si tratta di impegni e di obiettivi importanti, ed è comprensibile che il consiglio d'amministrazione abbia preso questa decisione. Non è stato facile, perché il consiglio ha sempre supportato il programma LmP1 e tutte le altre nostre attività sportive nel corso degli anni. Ma era tempo di prendere delle decisioni e cambiare un po' direzione. Così, dal prossimo anno saremo maggiormente presenti in F.E. La seguiremo e svilupperemo come un programma ufficiale. Un programma interessante, che lavorerà in maniera sinergica con quanto stiamo preparando per le vetture di se-

**LA SITUAZIONE
DEL GRUPPO
E LE NUOVE SFIDE
HANNO PORTATO
ALLA FINE
DEL PROGRAMMA**

WOLFGANG ULLRICH

”

**LA COMMOZIONE
DELL'ULTIMA VOLTA**

In Bahrain, nella gara dell'addio, Wolfgang Ullrich non è riuscito a trattenere lacrime d'emozione

ULLRICH IL SIGNORE DEGLI ANELLI

rie. Siamo stati i primi a vincere a Le Mans con un motore Diesel, con un motore ibrido. Tutte soluzioni che poi abbiamo trasferito sulle vetture di serie. Davvero dal punto di vista tecnico non c'era molto altro da provare. Certo, c'era la soglia attrattiva dei 10 MJ da dover raggiungere ma la storia è lunga. Semplicemente, è arrivato il momento per dire ok, abbiamo fatto cose speciali, sempre tecnologicamente avanzate ed estreme. Ora riduciamo l'attività sportiva per dedicarci al settore della produzione. Mentre per le competizioni spingere maggiormente per quelle elettriche. Questo è quello che è stato deciso».

- Ha portato Audi Sport a livelli di efficienza e originalità tecnica unici. Non è triste oggi vedere finire quasi tutto?

«Il problema non è guardare cosa abbiamo fatto nel corso degli anni. Tutto il cammino dell'Audi a Le Mans è stato davvero unico. Lo spirito che siamo riusciti a creare nel team. Audi Sport è stata una grande famiglia che è cresciuta nel corso degli anni, mantenendo però sempre lo stesso spirito. Per questo motivo abbiamo tenuto così a lungo gli stessi piloti. Credo che Audi Sport sia un fenomeno irripetibile. Certo, è un momento molto difficile e il week-end del Bahrain, per noi l'ultima corsa, è stato emotivamente molto forte. Perché tutti noi amiamo questo tipo di competizioni. Negli ultimi 17 anni della nostra vita non abbiamo fatto altro, sono state la nostra principale ragione, quella cui abbiamo dedicato il meglio delle nostre energie. Non solo il cervello ma anche il cuore. Ma la vita ci mette sempre davanti a delle decisioni. Così guardiamo avanti, alle prossime sfide, senza dimenticare quello che abbiamo fatto».

- Analizziamo ora le caratteristiche di tutti i modelli Audi prodotti in Lmp1. Cominciamo dalla R8, quella con la carriera più lunga e la più vincente...

«La R8 era figlia delle R8R e della R8C, i due modelli sperimentali che abbiamo sviluppato nel 1999 e che poi sono serviti a definire al meglio le caratteristiche tecniche della R8 a partire dal 2000. Una vettura speciale, che ha segnato la generazione futura delle vetture Sport. Quando è iniziato il programma Le Mans, solo Reinhold Joest aveva esperienza in questo tipo di competizioni. Gli altri erano ai loro primi passi. Era il nostro primo programma sportivo, la nostra prima vettura da competizione per quella categoria. La R8 è stata una vettura vincente da subito. Facile da guidare e da gestire in pista. Una delle poche vetture che arrivata alla sua quinta generazione è stata ancora capace di vincere a Le Mans. Questo dimostra che vettura speciale fosse».

- Poi è arrivata la R10, la prima a motore Diesel...

«Quando abbiamo scelto di correre a Le Mans, abbiamo deciso di farlo subito con un prodotto tecnologicamente all'avanguardia, che mostrasse il futuro orientamento tecnico del gruppo. La R8 era dotata inizialmente di un motore V8 turbo a benzina abbastanza tradizionale. Poi abbiamo aggiunto l'iniezione diretta, ed è stata la prima volta che questa soluzione ha vinto a Le Mans. Quella soluzione è stata poi trasferita immediatamente sulle



LE MANS 2011 INDIMENTICABILE

Nelle 13 vittorie dell'Audi a Le Mans, quella del 2011 con la R18 occupa un posto speciale nei ricordi di Ullrich. Il grande manager salì sul podio per alzare la coppa, a lato. Sotto, la R18 versione 2016



ABBIAMO VISTO CHE METÀ DELLE NOSTRE VENDITE ERA DI AUTO A GASOLIO E COSÌ L'ABBIAMO SCELTO

WOLFGANG ULLRICH



nostre vetture di serie. Oggi tutti i motori a benzina prodotti da Audi sulle vetture di serie dispongono di quella soluzione. Poi abbiamo dovuto pensare ad una nuova sfida. Ci siamo accorti che la metà delle vetture che vendevamo erano motorizzate a gasolio. Abbiamo convenuto che al motore Diesel mancava un'immagine sportiva. Così abbiamo deciso di lavorare a questo aspetto, portando il Diesel su una vettura da competizione. A condizione di essere competitivi. Si è trattato di un lavoro tecnico estremamente complesso ma appagante. Perché ogni minimo sviluppo e miglioramento veniva poi trasferito nell'industria di serie. Per questo, in quel periodo, le vetture a gasolio stradali hanno avuto un incremento così radicale nelle prestazioni e nell'efficienza energetica. Credo che sia stato il maggior miglioramento che una vettura da competizione ha generato su vetture di serie. Quando è partito il programma R10, inizialmente abbiamo fatto ricorso ai tecnici che avevamo nel settore delle vetture di serie, perché non è che in giro ci fossero molti tecnici con esperienze simili. Ma dovevamo aprirci anche a tecnici



QUELLE SPIDER VELOCISSIME

Sopra, l'Audi R15, sotto la mitica R8 che ha debuttato nel 2000 e, in basso, la R10 la prima con il potentissimo motore alimentato a gasolio, sotto a sinistra



problema di cattiva comunicazione. Alla fine avevano fatto gomme eccellenti per tutte le altre vetture ma non per la nostra. Per cercare un compromesso abbiamo dovuto utilizzare la vettura al di fuori della finestra ottimale prestazionale che invece avremmo potuto sfruttare. Ma che si sarebbe rilevata insostenibile per le gomme. Altri Costruttori misero in dubbio la regolarità di alcune soluzioni presenti in vettura ma l'Aco non era coinvolta in quelle discussioni. Per loro era perfettamente regolare. La vettura fu subito competitiva, vinse a Sebring al debutto. Ma a Le Mans decidemmo di cambiarla perché il problema delle gomme rimaneva. E a quelle velocità, con la downforce che la R15 poteva generare, sarebbe stato un problema serio. Così abbiamo realizzato il modello Plus, semplificato in alcune soluzioni aerodinamiche. Perché era inutile disporre di così tanta downforce se poi non potevamo utilizzarla. Di fatto, la vettura avrebbe girato con regolazioni incompatibili per le sue caratteristiche. Una vettura estrema, che interpretava le regole in modo radicale».

- Poi è arrivata la R18, della quale sono state prodotte tre versioni molto diverse tra di loro...

«La R18 è arrivata con il nuovo regolamento. Inizialmente è stato difficile bilanciarlo con le nostre caratteristiche e necessità tecniche. Perché il Diesel è diverso da un motore ibrido a benzina. Dall'anno scorso, risolti questi problemi, abbiamo iniziato a sviluppare il tema aerodinamico. Per questo in cinque anni di esistenza, la R18 è apparsa così cambiata negli ultimi anni dal punto di vista aerodinamico. La versione del prossimo anno, che avevamo già progettato, aerodinamicamente parlando sarebbe stata senz'altro la migliore, la più estrema».

- La vedremo in un museo o in pista? Magari con un altro motore?

«La vettura per il 2017 è già stata progettata, le sue soluzioni aerodinamiche sono fantastiche, ma non è stata costruita e non lo sarà nemmeno in futuro».

- Audi ha sempre parlato del motore Diesel come del più efficiente dal punto di vista energetico. Eppure è stato "ucciso" dai motori ibridi a benzina, che in termini di efficienza energetica, hanno alzato ulteriormente la soglia...

«Quando sono arrivati i motori ibridi, abbiamo iniziato a giocare con carte diverse, perché avevamo un diverso carburante. Perché se avessimo avuto tutti la stessa quantità di carburante, tutti avrebbero scelto il Diesel. Invece sono entrati in campo altri fattori, come l'energia complessiva, l'energia del tipo di carburante, e il quadro è realmente cambiato. Era chiaro che il motore Diesel era svantaggiato perché non potevamo disporre di un'unità Mgu-H competitiva. Visto il peso maggiore delle nostre componenti, tipiche del motore Diesel, per noi era molto più difficile raggiungere certi livelli energetici. Era necessario equilibrare la quantità di carburante perché il nostro sistema ibrido era meno efficiente. Per questo motivo abbiamo esasperato la ricerca aerodinamica. Negli ultimi anni le cose sono andate avanti con un'equivalenza tecnica non proprio a nostro favore».

- Se chiude gli occhi, qual è il primo ricordo che le viene in mente del programma Endurance?

con nuove idee, orientati verso nuove e innovative tecnologie. Così si è formato un gruppo di lavoro molto competente che con quella soluzione è riuscito ad ottenere prestazioni nemmeno immaginabili due anni prima. Perché il Diesel e le sue problematiche ci hanno costretti a progettare anche un nuovo cambio e una vettura costruita in maniera completamente diversa. Non si è trattato solo di utilizzare un motore diverso ma di applicare ad una vettura da competizione una differente filosofia costruttiva».

- Quindi è arrivata la prima versione della R15, nel 2009. Probabilmente la vettura più aerodinamicamente estrema per l'epoca...

«Con la R10 avevamo definito lo standard per una vettura da competizione a motore Diesel. Con la R15 abbiamo esasperato il concetto aerodinamico. Una vettura probabilmente troppo avanti per la tecnologia dell'epoca, perché sviluppava così tanta deportanza che le gomme, semplicemente, non erano in grado di reggerla. Ricordo che chi produceva le gomme (la Michelin n.d.r) ci disse che non era possibile generare tali valori di carico. Forse fu un



LA VETTURA PER IL 2017 ERA GIÀ STATA PROGETTATA MA NON SARÀ MAI COSTRUITA

WOLFGANG ULLRICH





«Quando a Berlino abbiamo presentato il primo modello in un velodromo. Il nostro presidente di allora disse pubblicamente che Audi andava a Le Mans per vincere subito. Poi arrivammo terzi al debutto ed alla fine erano tutti contenti...».

- Lei è sempre stato molto generoso con i piloti italiani. Ha costruito la carriera di Capello, dato una seconda chance ad Alboreto e Pirro...

«L'Italia ha sempre prodotto piloti eccellenti, ho sempre avuto presente che il mio team doveva essere formato in parte da loro. Non a caso, il primo contratto che ho firmato è stato con Emanuele Pirro. Con i piloti italiani ho sempre avuto rapporti ottimi, sono grandi professionisti. Nel programma Audi per Le Mans hanno sempre giocato un ruolo di spicco, da protagonisti».

- Poi c'è stato l'incidente di Michele Alboreto. Cosa ricordi di quel giorno?

«Quell'incidente ha rivoluzionato totalmente gli standard di sicurezza sulle vetture LmP1. Pensiamo ai cambiamenti adottati nei roll-bar in seguito a quell'incidente, oppure alle valvole montate su ogni ruota per monitorare e trasmettere la pressione di gonfiaggio. Quel giorno purtroppo resterà indimenticabile. La prima priorità è stato capire cosa fosse successo. Cercare di capire e gestire la tragedia. Entrare in contatto con la moglie e le figlie. Cercare di spiegare quello che non vorresti mai dire, mai, a nessuno. Poi capire subito cosa andava fatto perché la cosa non si ripetesse. Un periodo molto difficile, non si è trattato di un solo giorno».

- Una persona della sua esperienza e del suo talento non potrebbe cominciare una nuova carriera in F.1?

«Per un anno sono ancora legato contrattualmente all'Audi. Magari potrò andare a vedere un Gp. Il

RICORDI INTENSI

L'incidente che è costato la vita a Michele Alboreto il 25 aprile 2001, sopra a destra, ha cambiato gli standard di sicurezza delle vetture LmP1. Sopra, Wolfgang Ullrich con Dindo Capello: il manager tedesco ha sempre puntato molto sui piloti italiani

SAREBBE STATO INTERESSANTE PER AUDI ANDARE IN F.1 MA IO HO SEMPRE SPINTO PER L'ENDURANCE

WOLFGANG ULLRICH



mio amico Toto Wolff potrebbe invitarmi... Potrebbe essere una buona idea. Ho sempre sostenuto il programma Audi LmP1. Probabilmente sarebbe stato interessante per Audi andare in F.1, più volte ne abbiamo analizzato tutti gli aspetti ma non è mai stata presa una decisione in merito. Non era mai il momento e io ho sempre spinto per il programma Endurance. Così adesso non è certo il momento per tornare a parlare di un possibile impegno Audi in F.1. Personalmente ora aiuterò Dieter Glass (il suo sostituto in Audi Sport) in questo anno di transizione ma poi non mi vedrete più coinvolto in nessun programma sportivo. Non verrò nemmeno a vedere le corse. Magari per un anno...».

- Come valuta l'ultimo campionato Audi nel Wec 2016?

«Stranamente abbiamo vinto le gare dove eravamo più lenti e perso quelle dove eravamo più veloci. La R18 è stata molto competitiva a Le Mans ma non ce l'abbiamo fatta. La vettura non è stata abbastanza affidabile. Dopo Le Mans abbiamo introdotto un kit aerodinamico che ha migliorato molto le cose. Ma purtroppo abbiamo avuto ancora problemi di affidabilità, inoltre alcune neutralizzazioni ci sono costate la vittoria. Ma il campionato Wec è in ottima salute, continuerà bene anche senza l'Audi. Non devono essere preoccupati per il futuro. Perché l'Acco e la Fia hanno fatto un buon lavoro».

- La tua vittoria più bella?

«Direi a Le Mans nel 2011, quando abbiamo avuto due incidenti terribili con McNish e Rockenfeller, due vetture distrutte e con l'unica R18 rimasta siamo comunque riusciti a vincere. Un mix di emozioni intense incredibili, un continuo susseguirsi di momenti up e down. Quella vittoria la ricorderò per sempre». ●

OSARE HUMANUM EST.



NUOVA 308 GTi
BY PEUGEOT SPORT

NUOVA 208 GTi
BY PEUGEOT SPORT

PEUGEOT ASSISTANCE | 800 833034
10 ANNI DI ASSISTENZA STRADALE GRATUITA | 24 ORE SU 24

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Valori massimi: consumi ciclo combinato ed emissioni CO₂ rispettivamente: 5,4 l/100 km e 125 g/km per 208 GTi; 6 l/100 km e 139 g/km per 308 GTi.

Con 208 GTi e 308 GTi, la coppia più audace e dinamica di sempre, l'expertise del team Peugeot Sport ti permette di raggiungere anche i traguardi più ambiziosi: per 208 GTi, motore 1.6 THP S&S da 208 CV e da 270 CV per 308 GTi, differenziale a slittamento limitato Torsen® e Peugeot i-Cockpit. Inoltre, la 308 GTi con un rapporto peso/potenza record nel segmento, soli 4,46 kg/CV, accelera da 0 a 100 km/h in appena 6,0 secondi. Così puoi vivere ogni giorno il brivido di una vera sportiva.

PEUGEOT 208 GTi e 308 GTi





Hyundai

la grande



TERZA AUTO NUOVA IN TRE STAGIONI

La Hyundai i20 Wrc "Plus" è la terza auto nuova progettata e realizzata ad Alzenau: sarà quella del titolo per i coreani?

di Sergio Remondino

A Monza, giovedì 1 dicembre, è ufficialmente iniziata la nuova era del rally. Nel tempio della velocità, la prima World Rally Car della nuova generazione, la Hyundai i20 Ng a tre porte, s'è finalmente mostrata senza camuffamenti, priva di filtri e mascherature, nella livrea con la quale scenderà in campo dal Rally di Montecarlo che aprirà il prossimo Mondiale. Quello delle maggiorate, quello delle potenze portate a 380 cv - ed è la prima volta che viene ufficialmente abbandonata la bugia della potenza non superiore a 300 cv - ma anche quello delle vetture grandi, grosse e squadrate. Con ali, splitter, diffusore/estrattore, parafrangoni. E fiancate curiosamente bombate, frutto dell'aumento regolamentare della quantità di schiuma protettiva nelle portiere. Un mix curioso, che rende le nuove Wrc simili a strani esseri marini e le fa somigliare più a vetture da Dtm, o da Tcr se vogliamo, che ad automobili da rally. Vetture che, come ha sottolineato lo stesso Michel Nandan - team principal della Hyundai - costringeranno i team a «Cambiare molti pezzi di carrozzeria».

**DA FORZA EMERGENTE A FAVORITA
PER IL TITOLO: IL RITIRO DELLA
VW HA DATO UN BELL'ASSIST
AI COREANI. ECCO COME INTENDE
SFRUTTARLO IL TEAM DIRETTO
DA MICHEL NANDAN**

i Wrc Plus

occasione

HYUNDAI WRC PLUS LA GRANDE OCCASIONE

Ed in effetti, così larghe e squadrate, le nuove Wrc maggiorate le vediamo davvero male nel fango e in quelle situazioni di percorsi stretti ed accidentati così tipici dei rally. Vetture che costano 80mila euro in più ad esemplare, quasi tutti causa della carrozzeria, interamente in carbonio, destinata a perdere i pezzi nelle speciali più tormentate.

Sarà la volta buona?

Quel che è evidente è che la Hyundai ha di fronte a sé la grande occasione. Con l'abbandono della scena da parte della Volkswagen, il panzer team che tutto ha dominato nei suoi quattro anni di presenza nel Wrc, la Casa coreana può ora puntare davvero in alto, pensare in grande.

Hanno lavorato duro ad Alzenau, al ritmo di una nuova vettura sfornata ad ogni anno, raggiungendo il tetto dei tre modelli diversi in tre anni. E questo mentre la squadra partecipava al Mondiale cercando costantemente di progredire.

Davvero un bel lavoro, quello degli uomini agli ordini di Michel Nandan, che li ha visti concludere la stagione 2016 alle spalle della Volkswagen nel Costruttori e Neuville alle spalle di Ogier fra i Piloti. E proprio dalla confermata line up dei drivers sta un altro punto di forza per Nandan, il quale ha candidamente ammesso di essere stato preso alla sprovvista dall'inopinato stop della Vw. «*Altrimenti uno come Ogier non me lo sarei fatto sfuggire*»...

Nuove ma non troppo

Nata da un team di tecnici che fa capo allo stesso Nandan, la i20 Wrc "Plus" - che segna il ritorno della Hyundai alla carrozzeria a 3 porte dopo la parentesi di quest'anno con la 5 porte - è come al solito in gran parte dovuta alla matita di Bertrand Vallat, il papà della Peugeot 207 S2000, una delle vetture di maggior successo nella storia dei rally. Sarebbe però un errore dimenticare i tanti uomini che lavorano ad Alzenau, soprattutto per quanto riguarda il motore.

Per la prima volta infatti, pur continuando ad avvalersi della collaborazione della francese Pipò, Nandan ed i suoi hanno progettato e realizzato l'unità motrice che sarà montata sulla loro Wrc.

Anche per quanto riguarda quest'altra importante novità, nel team si parla francese grazie a Stéphane Girard. «*Il motore è solo in parte nuovo - conclude Nandan - . Sono inediti il basamento, la testata e tanti accessori, mentre l'albero motore, le bielle e parecchi altri componenti li abbiamo mantenuti dal motore 2016. Anche l'elettronica è la stessa del 2016, stessa centralina Marelli che gestisce sia le funzioni del motore che quelle del ripartitore di coppia centrale che torna ad essere, appunto, comandato elettronicamente*». ●

LA SCHEDA TECNICA

Corpo vettura: scocca 3 porte in acciaio con roll-bar in tubi saldato; carrozzeria in carbonio; serbatoio di sicurezza da 80 litri

Motore: Hyundai turbo a iniezione diretta

Cilindrata: 1600 cc

Alesaggio x Corsa:

83 x 73,9 mm

Potenza max.: 380 cv a 6500

giri con flangia da 36 mm

all'aspirazione

Coppia max.: 450 Nm

a 5500 giri

Elettronica: centralina

Magneti Marelli Srg

Trasmissione: ripartitore

di coppia centrale

a controllo elettronico;

differenziali anteriore

e posteriore autobloccante;

cambio sequenziale

a 6 marce con comandi

al volante; frizione bidisco

cerametallica

Sospensioni: anteriori

e posteriori a schema

McPherson, con

ammortizzatori idraulici

regolabili

Freni: anteriori e posteriori

a disco ventilati; diametro

370 mm asfalto e 300 mm

sterrato; pinze a 4 pompanti;

freno a mano idraulico

Dimensioni: lunghezza 4100

mm; larghezza 1875 mm;

carreggiate 1665 mm; passo

2570 mm; peso minimo

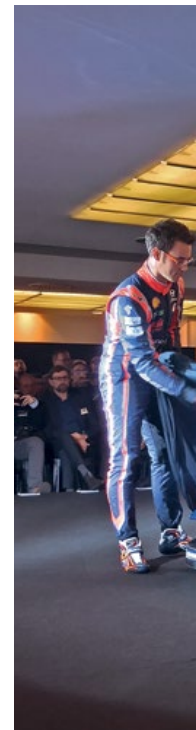
vettura 1190 kg; peso

minimo con equipaggio

1350 kg

Pneumatici: Michelin 7x15"

da terra e 8x18" da asfalto



IL PRESIDENTE NON NASCONDE LE AMBIZIONI

Choi: ora il Mondiale!

Le veline ufficiali lo definiscono come "il trait d'union fra Hyundai Motor Company, in Corea, ed il reparto corse, Hyundai Motorsport, ad Alzenau, in Germania". Lui, Gyoo-Heon Choi, presidente del motorsport per il costruttore coreano, è veramente un po' l'oggetto misterioso del team. Sempre in disparte, dall'atteggiamento molto umile ("zen" direbbe qualcuno), Mister Choi ha comunque le idee molto chiare. Le esprime in un divertente inglese che definire sciolto è un simpatico eufemismo... «*È la terza auto nuova in tre anni - esordisce Mister Choi - . Non è stato facile ma l'abbiamo fatto. È venuto il momento di dirlo: vogliamo vincere il campionato del mondo. Abbiamo tre top driver e la macchina competitiva, quindi non ci sono più scuse*». Vero, Mister Choi...



Nandan voleva prendere Ogier!

IL TEAM PRINCIPAL MONEGASCO CONFERMA CHE NON S'È FATTO AVANTI PERCHÉ I SUOI TRE PILOTI AVEVANO TUTTI GIÀ RINNOVATO



UOMINI DETERMINATI
Gyoo-Heon Choi, a fianco, presidente di Hyundai Motorsport. Sopra, i piloti alzano il velo alla i20 Wrc Ng 2017. In alto i piloti con la nuova arma coreana: in piedi, da destra verso sinistra, Sordo, Paddon e Neuville. Inginocchiati i rispettivi navigatori: Martí, Kennard e Gilsoul. In alto a destra il team principal, Michel Nandan

Parla a ruota libera, e in italiano, Michel Nandan, il tecnico monegasco che nel nostro Paese s'è "fatto le ossa" all'Italtecnicca di Mario Cavagnero prima di spiccare il volo e diventare uno degli artefici della Peugeot 206 Wrc e della Toyota Corolla Wrc. Nandan spiega che il lavoro di sviluppo quest'anno s'è quantificato in 42 giorni con la vettura 2016 e altri 30 per la 2017. E aggiunge: «Prima del Rally di Montecarlo avremo fatto 7000 km con la nuova vettura. Mancano ancora gli ultimi 5 giorni di test in programma a dicembre, i 4 di inizio gennaio ed un ultimo collaudo poco prima del "Monte", tutti in Francia». Più potenza, stesse misure delle gomme: un mix a rischio? «No - dice Nandan - le gomme non saranno un problema». **- Dove si va con le nuove Wrc "Plus"?** «L'aumento delle performances non è fuori dal mondo, l'abbiamo quantificato fra mezzo ed un secondo al chilometro spaziando dalla terra lenta all'asfalto veloce. Però una cosa è certa: queste non so-

PERÒ SONO CONTENTO DI AVERE SORDO, NEUVILLE E PADDON PERCHÉ È UNA LINE UP COLLAUDATA
MICHEL NANDAN

no macchine da affidare a giovani che vengono dalle R3 o dalle R5. Vedremo dopo le prime tre gare dove saremo andati, se avremo esagerato. Nel qual caso la Fia probabilmente ci farà stringere la flangia...». **- Perché non avete preso Ogier?** «Perché quando la Vw ha annunciato il ritiro avevamo già firmato un biennale con i nostri tre piloti. Altrimenti se ne sarebbe potuto parlare, ovviamente! Devo dire però che avere i soliti Neuville, Sordo e Paddon, già collaudati e inseriti nella squadra, è un vantaggio. Abbiamo una bella line up, complessivamente con i tre migliori piloti per il 2017, equilibrati. Anche nell'ottica del nuovo regolamen-

to che prevede di poter schierare tre auto, con le due meglio piazzate che portano punti. Neuville quest'anno è andato bene, abbiamo ritrovato il pilota degli inizi, motivato, sempre lì, sempre pronto a combattere per i primi posti. Era un po' perso ma si è ripreso, era solo una questione di confidenza con la macchina, non era politica non fargli portare punti come abbiamo deciso a volte. Sordo è sempre stato un po' il secondo pilota della squadra, abbiamo visto che sui fondi scivolosi è ancora migliorato. Paddon comincia ad andare anche sull'asfalto, in Spagna lo ha dimostrato. Abbring, invece, è un problema perché non ci sarà la quarta macchina. Però vogliamo tenerlo, con tutti i test che ci sono da fare ci serve il suo apporto, ma posso capire che per lui è un po' un problema. E il Wrc2 è un ripiego. Vedremo». **- Lo ammetta: siete i favoriti ora...** «Sì, sembra proprio di sì. Del resto, questo è l'ultimo step che dobbiamo fare: il campionato, faremo di tutto per vincerlo...». ●

Vale

formato Maxi

VINCENDO LE DUE PROVE "MAXI GRAND PRIX" ROSSI CONQUISTA IL QUINTO TRIONFO NELLA GARA MONZESE. CHE ORMAI È UN SUO FEUDO. BATTUTI SORDO E BONANOMI

GRAN PRIX

Rossi vola sull'anello di alta velocità di Monza, andando a conquistare la quinta affermazione nella gara che ormai è difficile strappargli dalle mani. In alto, il Dottore e Cassina in festa sul podio con Sordo e Martí



02-03-04
DICEMBRE 2016

di Sergio Remondino

foto Bettiol

MONZA - Diavolo d'un Valentino! Il Dottor Rossi vince con pieno merito per la quinta volta il rally in autodromo e si vede offrire da Toto Wolff un test sulla Mercedes F.1! È una boutade, perché il manager austriaco della squadra campione del mondo fa la "sparata" alla premiazione della Fia, subito dopo l'annuncio del ritiro di Rosberg dalle competizioni, e propone la stessa cosa anche a Lorenzo, Lopez e Ogier! Vale sa benissimo che è una sparata e abbozza, però un pensierino - chissà - magari in cuor suo lo fa anche...

Poi però torna subito a concentrarsi su quello che è il suo - solito - obiettivo di fine stagione: vincere il Monza Rally Show. E lo centra con grande autorevolezza, con una versione tiratissima della Ford Fiesta Wrc della M-Sport, con un motore "da qualifica" e tutto al massimo. Soprattutto, con delle Pirelli che ancora una volta fanno la differenza. Però le macchine bisogna anche saperle guidarle ed i rischi occorre prenderli se si vuole vincere. Cosa che Valentino fa al meglio ed il risultato si vede... «La gara - Vale lo aveva detto già alla vigilia - si deciderà sulle due prove speciali Maxi Grand Prix» ed è quello che puntualmente accade. Sui sette giri dello stradale più anello di alta velocità, per un totale di 45 chilometri, il Dottor Rossi straccia tutti per due volte su due e cementa un successo che ha tra le mani sin dall'inizio. E nella prima delle due rappresentazioni della Maxi Grand Prix, il sabato, quando è già calato il buio, rifila qualcosa come 7"5 a Bonanomi e 9"5 a Sordo, facendo loro capire che non c'è niente da fare. Ma il vero capolavoro, Vale, lo fa la domenica mattina. Quando, con la pista che è stata appena spruzzata di pioggia, monta le Pirelli più morbide (mentre i rivali puntano su mescole un po' più dure perché temono fenomeni di decadimento della prestazione nell'ultimo dei 7 giri previsti) e rifila sventole agli avversari. La gara finisce lì, perché mancano ancora due cortissime prove alla fine e non c'è più materialmente il tempo per recuperare. A meno di clamorosi colpi di scena, che non ci sono. Vale incassa, porta a casa il quinto trionfo in Brianza e se ne va nel suo mega van, forse a pensare alla Mercedes. Fuori, intanto, c'è chi fa a gomitate e si mette in speranzosa attesa pur di poter fare un selfie con lui, o semplicemente ricevere un adesivo, o un cappellino, dal Dottore.

AL TRAGUARDO

Classifica: 1. Rossi-Cassina (Ford Fiesta Wrc); 2. Sordo-Martí (Hyundai i20 Ng Wrc); 3. Bonanomi-Pirollo (Citroën Ds3 Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



La delusione degli altri

Il grande sconfitto è Dani Sordo, secondo dopo aver vinto più prove di tutti (6 gli scratch fatti segnare dallo spagnolo) con quella Hyundai che proprio non vuol saperne di vincere a Monza e butta nuovamente alle ortiche tutte le sue chance - proprio come dodici mesi prima, allora con Neuville - per colpa di una errata strategia a livello di gomme. Sordo appare competitivo solo nelle prove corte, perché non appena le speciali s'allungano lui scivola (è proprio il caso di dirlo) più indietro. Ci mette anche del suo, prendendo un birillo e relativi 5" di penalizzazione nella seconda prova, ma la sostanza non cambia. «La macchina sull'asfalto non è ancora al top, come s'è visto in Spagna - racconta Sordo - e anche le gomme sono inferiori a quelle dei miei rivali». Sarà, ma fatto sta che Sordo è l'unico dei piloti Hyundai a non aver ancora vinto una gara con la Wrc coreana. Il cui motore esala l'ultimo respiro nella sfida finale del Master Show, anche questo appannaggio del cannibale Valentino.

Ancor più recrimina Marco Bonanomi. Il velocista dell'Audi, al primo Rally di Monza con una Wrc 1.6 - una Citroën Ds3 della D Max - vuole vincere e mostra di avere i numeri per farlo, nonostante l'inferiorità nei confronti dei rivali - che dispongono di vetture ufficiali - e il tempo perso nei doppiaggi (proprio lui che è un pistaiolo!) nelle due lunghe Maxi Grand Prix. Pasticcia, il lecchese, un tantino con le gomme, soprattutto la domenica mattina, quando per sua stessa ammissione sbaglia nello scegliere la miscela più dura, che si rivela meno performante. E perde anche il secondo posto ad opera del rimontante Sordo, che almeno priva la Hyundai dell'onta di essere battuta non solo da Vale - e fin qui ci starebbe anche - ma pure da lui e dalla privatissima Wrc 2011 di Bonanomi. ●



GRAN DEBUTTO SU ASFALTO PER ROVANPERA JR. E ORA LA WRC AL MEMORIAL BETTEGA!

Baby Kalle: è nata una stella

Sembra Harry Potter. Biondisimo, furbi occhietti azzurri che lanciano lampi di luce, occhiali a specchio calcati sopra al berretto. Kalle Rovannerpa potrebbe davvero essere un maghetto. Ma un maghetto delle derapate e dei contrasterzi però!

Sedici anni compiuti lo scorso 1° ottobre, questo ennesimo prodotto del grande nord non ha ancora finito la scuola ma ha già vinto il campionato Lettone - l'unico Paese dove permettono di correre anche ai "bambini" - con la Skoda Fabia che l'ex-pilota Tony Gardemeister gli cura come se dovesse correrli lui. Mentre papà Harri - una gara iridata vinta in carriera, lo Svezia 2001 con la Peugeot 206 Wrc - lo

sorveglia con amore, senza però dare mai l'impressione di volersi imporre. E avendo comunque messo al suo fianco il suo ex-navigatore, Risto Pietilainen.

Beh, al debutto assoluto sull'asfalto, il piccolo Kalle fa subito segnare tempi di valore assoluto, che lo collocano nelle prime cinque posizioni della R5, neppure troppo lontano da Andolfi! Un risultato che ha dell'incredibile per gli altri, ma non per questo baby rallista che quando gli chiedi se ha imparato l'arte da papà Harri ti risponde con un sorriso furbetto e dice: «No, no, ho fatto tutto da me!». E questa settimana il piccolo Kalle si trova già di fronte ad un nuovo esame: il debutto al volante di

una Wrc, la Ford Fiesta che la PA Racing gli metterà a disposizione per il Memorial Bettega! Vuoi vedere che è nato un potenziale campione del mondo?

SORDO FUOCO E FIAMME

Nel Master Show il motore della Hyundai di Sordo ha ceduto di schianto, come mostrano le spettacolari immagini del nostro Massimo Bettiol. Sotto, baby Kalle Rovannerpa, 16 anni, posa accanto alla sua Fabia R5 con papà Harri

REMONDINO





Andreucci re Hyundai cresce

**NELLA CLASSE PIU' AFFOLLATA, LA R5, VITTORIA DELLA PEUGEOT
MA LA HYUNDAI CONVINCE CON FONTANA E IL GIOVANE ANDOLFI**

Non solo quantità ma anche qualità per le vetture della categoria R5, che con le loro 39 unità al via occupano la maggioranza dei 100 posti disponibili (più 20 storiche) sul palco del Monza Rally Show. La conferma della bontà di una categoria il cui crescente successo si misura anche dal livello di chi vi corre. Dal nove volte campione italiano Paolo Andreucci, protagonista assoluto, sempre

con quel qualcosa in più rispetto agli avversari, all'invasione della Hyundai, con quattro esemplari della i20 "errecinque" in gara. E con un Corrado Fontana di venuto col passare delle specialità sempre più concreto contendente per la leadership di categoria dopo l'iniziale lotta fra Andreucci e Rossetti, capofila tra le Skoda. Ma la vera novità, che se vogliamo è già una splendida e convincente conferma, è la gara di

vertice di Fabio Andolfi. Il 22enne ligure di Acqui si sta confermando sempre più cavallo di razza. E una volta risolti i problemi della sua i20 - pare alla valvola pop off - il ragazzo ligure ha fatto segnare tempi perfettamente in linea con quelli dei migliori. E questo alla sua seconda gara con la R5 coreana. *«Mi piace davvero questa macchina - dice Andolfi con toni da veterano piuttosto che da quasi esordiente - Se avessi i soldi me ne comprerei una! Ne ho provate altre di R5 (Skoda n.d.r.) ma è con questa che vorrei correre».* Una dichiarazione d'amore bella e buona, quella di Andolfi per la baby coreana. E speriamo che chi può aiutarlo, lo faccia. Vederlo nel Wrc2 o, più semplicemente, nel Tricolore (dove un gommista ha già dato la disponibilità per supportare un programma Hyundai) sarebbe davvero una bella realtà.... ●



IL TRICOLORE

TRA PRESENTE E FUTURO

Sopra, Paolo Andreucci lanciato verso il successo tra le R5. A destra Fabio Andolfi posa con mamma e papà, tutti rallisti! A sinistra, un'altra famiglia da rally: papà Luigi e Corrado Fontana. Il primo ha corso con la Hyundai Wrc, il secondo con la R5



REMONDINO



L' Abarth 124 è quasi pronta

QUESTA SETTIMANA I TEST SU TERRA PER LA TRAZIONE POSTERIORE CHE A MONZA HA FATTO DA APRIPISTA. FORSE 4 AUTO AL "MONTE"

Porte aperte alla Fiat. Nell'imminenza del debutto, previsto per il Rally di Montecarlo, due 124 Abarth fanno bella mostra di sé nel paddock monzese e poi in circuito. Dove il pilota incaricato dello sviluppo - Alex Fiorio - ma anche Peter Zanchi, Luca Betti e soprattutto Miki Biasion la portano in campo come apripista. Intanto, sfruttando tutto il - poco - tempo disponibile, i meccanici

lavorano ai box sul secondo esemplare, che servirà per continuare i test "performanti", mentre il primo prototipo, utilizzato finora, verrà destinato allo sviluppo della vettura per lo sterrato, con i test al via già questa settimana. Il tempo stringe, infatti, per la vettura che segna il ritorno del gruppo torinese ai rally e che è stata omologata la scorsa settimana in R-Gt dalla Fia (con la "condiziona-

REMONDINO



le", perché per il definitivo ok occorrerà averne prodotti 30 esemplari). Gli uomini capitanati da Maurizio Consalvo lavorano duro e le modifiche sono quasi all'ordine del giorno. Come i sedili anatomici, completamente rifatti e specificamente progettati per sfruttare anche l'ultimo millimetro a disposizione nell'abitacolo, la leva del freno a mano con un bellissimo castelletto che ha permesso di spostare la doppia pompa via dal tunnel centrale, in modo da non dar fastidio al pilota, o ancora il tettuccio rigido che ora è in resina ma nella versione definitiva sarà in carbonio. Per non dimenticare le sospensioni e le pinze dei freni studiate in modo da poter essere adattate senza grossi interventi dalle ruote da 18" per



BONANOMI NON CE L'HA FATTA

Bella prestazione del pilota Audi con la Citroën Ds3 Wrc ma contro Rossi e Sordo era troppo dura... In basso Cairoli, meno incisivo del solito. A sinistra Fiorio apripista con l'Abarth 124 e, in basso a sinistra, il motore sovralimentato, che ha raggiunto i 300 cv

l'asfalto a quelle da 15" per lo sterrato. Un gioiellino, questa 124 Abarth, che costerà pronta gare 140mila euro (optional esclusi, e ce n'è una lunga lista fra quelli a disposizione, a cominciare dall'assetto da terra) e che pesa soli 1000 Kg, con circa 300 cv di potenza. Tra poche settimane la trazione posteriore torinese - che darà vita ad un monomarca nel 2017 su 7 delle 8 gare del Trico-

lore (è stato escluso il San Marino) - farà il suo debutto ufficiale a Montecarlo. Dove gli esemplari schierati dovrebbero essere quattro: due del Milano Racing di Patrick Canavese - che ne affiderà una a Francois Delecour, il quale vorrebbe fare tutto il Mondiale! - e due acquistati dal team Bernini. Che li dovrebbe affidare a Philippe Gache ed al nostro Gabriele "Odeon" Noberasco. ●



AL TRAGUARDO

Classifica: 1. Bianchini-Darder (Lancia 037); 2. Da Zanche-Vezzoli (Porsche 911 Rsr); 3. Nori-Biasion (Porsche 911 Rsr).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Una Lancia batte le Porsche

BIANCHINI REGOLA DA ZANCHE E NORI, IN GARA CON LA DEBUTTANTE BETTINA BIASION. RIOLO PIEGA UNA VALVOLA ALLA SUBARU LEGACY

MONZA - Meno male che sono storiche! C'è forse più lotta fra le arzille vecchiette che nella gara delle moderne, con tanti protagonisti vecchi e nuovi e soprattutto, con la

curiosa sfida fra Lancia 037 Gruppo B e Subaru Legacy Gruppo A a tenere banco finché la giapponese magistralmente guidata da Totò Riolo si rompe. «In scalata vedevo sempre 7500 giri - racconta l'inimitabile Totò da Cerda - perché questo è un carramato, con i suoi tre differenziali e 1300Kg di peso. Per fermarmi dovevo "attaccarmi" al cambio e così, dai e dai, ho piegato una valvola. A quel punto ho fermato tutto, per non fare danni irreparabili».

Peccato, ma per la bella Legacy, raro esempio di vettura storica davvero originale, l'appuntamento con la vittoria è solo rimandato. E dopo il ritiro della Subaru, le "solite" Lancia 037 e Porsche 911 sono tornate a litigarsi indistur-

bate il primo posto, con Bianchini ed il redivivo Da Zanche a capitare le due opposte fazioni e con "Pedro" ed Andrea Nori a cercare di inserirsi al top. Una bella sorpresa, quella del 21enne nipote del grande Elio Nori, patriarca di una famiglia di appassionati veri delle corse. Appena 21enne, Andrea ha guidato da esperto una vettura difficile come la Porsche 911 Rsr, avendo poi al suo fianco una debuttante davvero speciale: la 16enne Bettina Biasion, figlia del grande Miki. «Bettina è andata benissimo - racconta Andrea - è sempre stata concentrata e non ha mai perso il segno nelle note. Bravissima!». Un bel complimento, e se lo dice lui che di anni ne ha 21... ●

REMONDINO



BENE BOSCA
Alessandro Bosca ha chiuso quarto con la Fiesta Wrc Tamauto, a destra. In alto a destra, la Lancia 037 di Bianchini, vincitore fra le storiche davanti alle Porsche 911 di Da Zanche e Nori. Sotto a destra, Riolo con il casco-videocamera



GLI ERA STATA VENTILATA LA POSSIBILITÀ. POI IL DIETROFRONT

Uzzeni voleva la Polo!

Classe '50, 50 vittorie assolute in una carriera che è iniziata nel 1976 con una Fiat 124 Abarth e che lo ha visto guidare soprattutto Porsche ma anche quasi tutte le principali vetture da rally della storia. E che avrebbe potuto vedere Franco Uzzeni debuttare a Monza, e la cosa avrebbe avuto del clamoroso, con una delle Volkswagen Polo R Wrc mandate in... pensione anticipata! «Dopo l'Australia - spiega il mitico "Uzz" - esponenti della Vw ci avevano offerto la vettura per un noleggio e noi avremmo accettato. Poi è arrivato un contrordine interno e si sono tirati indietro. Peccato, io una Polo R Wrc l'avrei anche acquistata, volentieri». Il sogno è svanito (per il momento...) e per Uzzeni - e il fido Bondesan, col quale ha corso dal 1980 al 2008 prima di tornare insieme quest'anno - non è rimasto che continuare con la sempre bellissima ma ormai un po' stanca Subaru S14 Wrc ex-Solberg, il cui motore s'è rotto un'altra volta, nella settimana speciale. E sì, è proprio ora di mandarla al museo e passare a qualcosa di più recente...

Italia c'è l'asterisco

NON È ANCORA UFFICIALE CHE IL ROUND TRICOLORE DELLA SERIE IRIDATA SI CORRA IN SARDEGNA. ECCO PERCHÉ

Non è ancora ufficiale che il round tricolore del Mondiale rally si svolgerà nel 2017 in Sardegna. A Vienna il Consiglio Mondiale della Fia, ha infatti ufficializzato il calendario del prossimo anno con a fianco del nome Rally d'Italia un asterisco. Il che significa che l'Acì non ha ancora comunicato ufficialmente la sede della gara. «Non c'è nulla di strano – ha commentato il Presidente dell'Automobil Club d'Italia Angelo Sticchi Damiani –. Abbiamo parlato con la Regione Sardegna ma non abbiamo ancora messo nero su bianco, e quindi finché non l'abbiamo fatto non possiamo ufficializzare la nostra decisione alla Fia sulla sede della gara». Quindi da Cagliari urge muoversi visto che la bozza del percorso, la Rally Guide 1, va consegnata ai primi di febbraio.

L'accordo economico tra il governo regionale sardo e l'Acì è stato trovato,

MONDIALE 2017 IN 13 TAPPE

19-22 gennaio	Montecarlo
9-12 febbraio	Svezia
9-12 marzo	Messico*
6-9 aprile	Corsica
27-30 aprile	Argentina
18-21 maggio	Portogallo
8-11 giugno	Italia**
29 giugno-2 luglio	Polonia
27-30 luglio	Finlandia
17-20 agosto	Germania
5-8 ottobre	Spagna*
26-29 ottobre	Galles GB
16-19 novembre	Australia

*in attesa di conferma dalla Wrc Promoter **in attesa di conferma dalla federazione nazionale

visto che Cagliari ha dato ampie garanzie sul milione e mezzo di euro di finanziamenti richiesti (in luogo dei 900.000 euro erogati negli ultimi anni). Ora però l'intesa va ratificata subito, anche perché il prossimo anno l'Acì avrà anche il compito di organizzare il Gp d'Italia di F.1 a Monza, e quindi le risorse a disposizione per il rally mondiale saranno nettamente inferiori rispetto al passato. Ecco perché Sticchi Damiani vuole avere certezza sul supporto economico messo a disposizione dalla Sardegna. La Fia ha poi apposto l'asterisco anche sul Messico e

la Spagna, in questo caso si tratta però del fatto che entrambi gli organizzatori devono ancora firmare l'accordo con la Wrc Promoter. La bozza definitiva del calendario 2017 è in pratica identica a quella approvata il 2 novembre a Parigi dalla Wrc Commission, l'unica differenza è l'anticipo di una settimana del Rally di Spagna. Le gare in programma restano quindi 13: confermata esclusione della Turchia.

EUROPEO 8 ROUND: C'È ANCHE ROMA

31 marzo-2 aprile	Azzorre
4-6 maggio	Islas Canarias
2-4 giugno	Grecia (Acropolis)
16-18 giugno	Cipro
3-5 agosto	Polonia (Rally Rzeszow)
25-27 agosto	Rep. Ceca (Barum)
15-17 settembre	Italia (Rally di Roma)
6-8 ottobre	Lettonia

Ordine partenza e altre regole

Sono anche state approvate diverse regole, in primis il ritorno al regolamento per l'ordine di partenza vigente nel 2014, come richiesto a gran voce da Ogier nelle ultime due stagioni. Nel 2017 nella 1ª tappa i piloti partiranno secondo la classifica del Mondiale; poi nella 2ª e 3ª tappa i driver prioritari P1 (quelli in gara con le Wrc) prenderanno il via in senso inverso in base alla classifica della gara. Tutti gli altri piloti invece nella 2ª e 3ª tappa prenderanno il via in base alla classifica di gara. Infine l'ordine di partenza della prima prova stagionale (Montecarlo) sarà stabilito in base alla classifica finale del Mondiale Piloti 2016. Quanto alle gomme, la Michelin e la DMack saranno le uniche due marche fornitrici ufficiali del campionato. MSport, e questa è una novità, fornirà le vetture per il campionato Junior che sarà riservato nel 2017 e 2018 alle Ford Fiesta R2. Ufficializzata la nascita del Wrc Trophy, riservato alle attuali Wrc, al quale dovranno partecipare almeno 5 piloti: 7 le gare valide.

Europeo 2017

A Vienna è stato approvato anche il calendario dell'Europeo 2017, serie dalla quale è uscita Ypres ed in cui è stato inserito il Rally di Roma Capitale. Oltre al titolo di Campione d'Europa sarà istituito nel 2017 anche un titolo Junior, che sarà appannaggio del pilota under 28 che al volante di una R5 marcherà più punti. Al vincitore dell'Europeo Junior il Promoter offrirà una gara gratis nel mondiale 2018. (m.g.)

SUTTON-IMAGES.COM



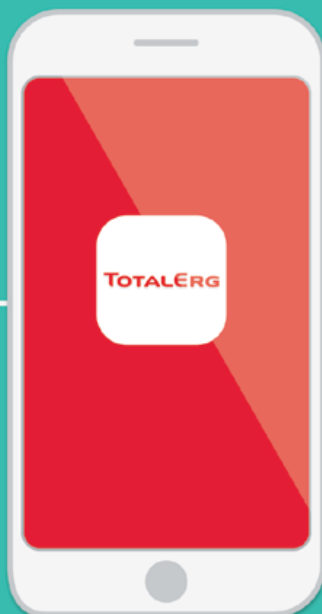


GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



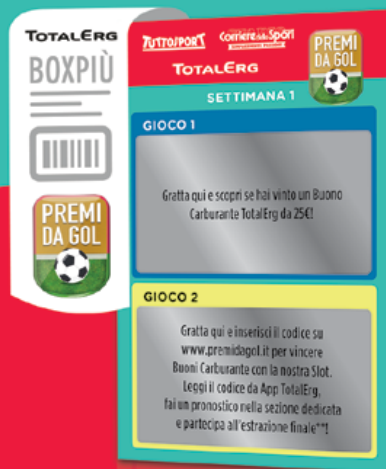
FAI UN
PRONOSTICO

SCOPRI SE
HAI VINTO!



SCARICA
L'APP

TOTALERG



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

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

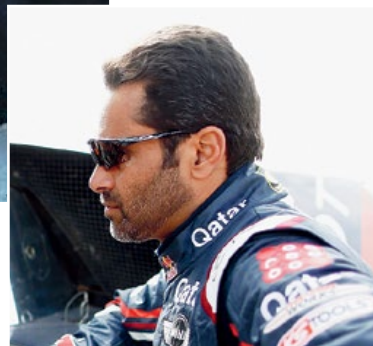
Iniziativa valida dal 24 ottobre 2016 al 5 febbraio 2017.
Montepremi di 513.200€. Regolamento completo su www.premidagol.it

SEMPRE TIPO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG


**ULTIMI TEST IN SVEZIA
CON GRONHOLM**

Sulle nevi svedesi, un piccolo team ha concluso con Gronholm le prove di sviluppo della Polo Wrc "Plus", che sarà comunque omologata. E che Al Attiyah, sotto, vorrebbe schierare nel Mondiale 2017



Al Attiyah vuole la Polo Plus!

NONOSTANTE IL RITIRO, LA VW OMOLOGHERÀ LA VETTURA. E IL PILOTA-MANAGER DEL QATAR S'È FATTO AVANTI PER GESTIRNE DUE. IL SOGNO "IMPOSSIBILE" È OGIER. ANCHE BERTELLI CI PENSA

Continuano i rumors dopo il clamoroso ritiro della Vw dal Mondiale e Frank Welsch, responsabile del dipartimento sviluppo della Volkswagen, ha dichiarato nei giorni scorsi che un team privato potrebbe portare in gara le Polo Wrc Plus nel mondiale 2017! Dal Qatar, la cui Fondazione è titolare del 17% delle azioni della Casa di Wolfsburg, è subito rimbalzata in Europa una voce secondo la quale Nasser Al-Attiyah potrebbe gestire due Polo Plus la prossima stagione, una per lui e l'altra affidata addirittura a Sébastien Ogier! È un segnale che nel board della Casa tedesca potrebbe esserci un ripensamento? Può darsi. Anche perché la lista dei nomi di piloti interessati a correre con le Polo "Plus" s'allunga ogni giorno e pare che anche il nostro Lorenzo Bertelli e Martin Prokop si siano mostrati interessati...

Finito il programma di sviluppo

Intanto, la settimana scorsa, la Polo Wrc 2017 ha effettuato l'ultima serie di test prevista dal programma di sviluppo, sulle nevi della Svezia, con il due volte campione del mondo Marcus Gronholm. È stata, in teoria, l'ultima uscita ufficiale di una vettura che forse non vedremo mai impegnata in gara, il cui destino sino ad oggi sembra sia quello di finire purtroppo relegata in

un museo. Ma c'è poi l'altra notizia, quella che comunque la Polo Wrc 2017 verrà omologata entro dicembre. E così, nella sede del reparto corse ad Hannover, i meccanici stanno facendo gli straordinari, addirittura si vocifera che siano stati richiamati molti dei free lance cui era di recente scaduto il contratto, per assemblare in fretta e furia il prototipo che passerà nei prossimi giorni al vaglio dei tecnici Fia. Il perché si è deciso di omologare la vettura è molto chiaro. La Vw Motorsport ha infatti preferito esercitare questa opzione, in quanto gode sino al 31 dicembre 2016 della qualifica di costruttore Wrc, qualifica che perderà il prossimo anno, visto che non s'iscriverà al campionato del mondo. Nel frattempo però sia Ogier che Latvala e Mikkelsen stanno tutti

cercando di sistemarsi in vista del mondiale 2017. C'è inoltre da segnalare che Jost Capito ha dichiarato la settimana scorsa, ad Abu Dhabi, di essere rimasto anche lui molto sorpreso dall'immediato ritiro della casa tedesca annunciato un mese fa dopo il Rally del Galles GB. «La Volkswagen avrebbe continuato a vincere per molti anni - ci ha detto al cellulare - ma purtroppo non sarà così. È stato un dietrofront che ha sorpreso parecchio anche me, mi ha colto del tutto insapettato. Quando ho salutato il board della Vw, a fine agosto, ci è stato comunicato che avrebbero continuato per altri tre anni! Poi però evidentemente qualcosa è cambiato e sappiamo tutti com'è andata a finire».

Marco Giordo



CON PREMI DA GOL, CONTINUI A GIOCARE.

Fai un pronostico sull'App TotalErg.
Puoi partecipare all'estrazione finale
di biglietti e magliette autografate.

SCARICA
L'APP

TOTALERG



Durante tutto il periodo di validità dell'iniziativa recati presso un Punto Vendita TotalErg aderente al programma Box Più®, fai un rifornimento di almeno 20 € con carta fedeltà Box Più® TotalErg e scarica l'App TotalErg oppure, tutti i lunedì del periodo, richiedi la cartolina insieme al Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport: in palio fino a 32.000 € in buoni carburante TotalErg ogni settimana.

Inoltre, scaricando l'App TotalErg, puoi giocare il tuo pronostico e partecipare all'estrazione di oltre 100 premi tra biglietti per le partite e magliette autografate per vivere una grande emozione. Iniziativa valida dal 24 ottobre 2016 al 5 febbraio 2017.

Montepremi di 513.200 €. Regolamento completo su www.premidagol.it



TUTTOSPORT

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TOTALERG



PEUGEOT ITALIA

Carlo Leoni è il nuovo direttore Comunicazione e Relazioni Esterne del Gruppo Psa in Italia, cui fa capo anche l'attività sportiva. Eugenio Franzetti, di cui Leoni prende il posto, è stato nominato Direttore Vendite di Citroën/DS in Italia.

PANZANI S'ALLENÀ

In attesa del Montecarlo che disputerà con la Renault Clio R3T, Luca Panzani si tiene in allenamento al volante di vetture delle classi "minori". A Pomarance ha dominato la classe con la Fiat Seicento Gruppo A, mentre al Tuscan ha chiuso sesto assoluto con la Mg Rover Zr 105.

TROFEO ACI LUCCA

Gabriele Catalini, Luca Pierotti e Gabriele Lucchesi sono i tre piloti ancora in corsa per il Trofeo Rally Acì Lucca, che si deciderà al Ciochetto (17-18 dicembre). Tra i navigatori Manuela Milli precede Emanuele Natucci e Chiara Lombardi.

HANKOOK LASCIA

Dopo la Pirelli anche Hankook non ha presentato richiesta di omologazione di pneumatici per il Mondiale. Evidentemente, gli obblighi connessi all'adesione alla serie (fra cui la presenza in campo gara con propri uomini e mezzi a tutti i rally del calendario iridato) hanno portato a rinunciare ad una presenza secondaria.

TANDALÒ SU TERRA

Franco Canalis, con un Prototipo Buggy 4Wd, si è aggiudicato l'ultima gara della stagione sarda, la "Cronoscalata su terra Tandalò" Memorial Giuseppe Marroni. La manifestazione, organizzata dalla Drivevent in collaborazione con la Logistic Rally Testing Sardinia e la Buddusò Racing, è riservata ad auto, buggy e prototipi. Sul percorso di 4,5 km ricavato su un tratto del crono di Monte Lerno, Canalis (sotto) ha vinto 3 delle 4 manche, precedendo Beccu e Pes.



L'INGLESE AL POSTO DI TANAK NEL MONDIALE 2017

La DMack sceglie Evans

Fiorenzo Brivio, il tecnico italiano che è diventato l'anima ed il motore della DMack, non sta fermo un attimo. E dopo aver incassato la commessa per equipaggiare le Ford Fiesta R2 della M-Sport che dal prossimo anno daranno vita allo Junior Wrc, s'è "inventato" una gamma completa di coperture per i rally storici, tale da coprire le esigenze di tutte le vetture oggi utilizzate negli storici: dalle dilaganti Porsche 911 alle Lancia Delta Gruppo A e 037 Gruppo B e via dicendo. Ma la vera novità è la conferma del passaggio ad Elyn Evans per portare in gara nel Mondiale 2017 la Ford Fiesta Wrc "Plus" nella livrea D Mack. «Attenzione però - dice Brivio con la consueta prudenza - la cosa è fatta ma manca qualche dettaglio». E non è finita. Brivio e la D Mack vogliono anche schierare un equipaggio per puntare al successo nel Wrc2...

IL PILOTA VARESIANO E MICHELE FERRARA SI SONO ISCRITTI AL WRC2

Crugnola al "Monte" su Fiesta R5

Ormai è fatta: Andrea Crugnola e Michele Ferrara correranno al Rally di Montecarlo con la Ford Fiesta R5 della D Max e si sono anche iscritti al Wrc2, pur non avendo nemmeno lontanamente "chiuso" il budget per disputare il "Mundialito".

Crugnola e Ferrara, che come si ricorderà a Como hanno davvero veni figurato con la R5 britannica, inizieranno già questa settimana a preparare la spedizione al "Monte", che affronteranno con le gomme della Michelin.

INTERESSANTE INIZIATIVA DALLA PIRELLI DESTINATA AI PILOTI

App per le gomme

Pirelli ha presentato ai piloti una App - chiamata semplicemente Pirelli Competizioni - specificamente studiata per agevolare nella loro attività i piloti e che si può scaricare gratuitamente sia in versione per Apple che per Android. L'applicazione ha una parte informativa - che fornisce tutte le informazioni sulla gamma da rally di Pirelli e su come utilizzarla al meglio - ma soprattutto presenta due innovative sezioni operative molto utili. La prima consente ai piloti di ricevere sui campi di gara info e consigli da parte dei tecnici Pirelli presenti all'evento. La seconda mette in grado i piloti di scansionare con il proprio telefonino le gomme che stanno usando, generando sia un elenco da consegnare ai commissari che un database delle proprie gomme, con tanto di chilometraggio ed eventi in cui sono state utilizzate e come. La App può essere utilizzata in tutti i rally ed ha già pre-caricato tutte le gare del campionato europeo e dei campionati italiano ed inglese, complete di nome e lunghezza delle singole prove speciali.

UNA GARA DI PROVA NEL 2018

Voglia di Kenya per il Wrc

Si lavora in Kenya per il ritorno del Safari nel Mondiale e nel 2018 la Kenyan Motorsport Federation, con la benedizione del presidente Kenyatta, ha intenzione di organizzare un rally con un percorso caratterizzato dal rispetto delle regole iridate, che si candiderà ad ospitare una prova del Mondiale 2019. Il progetto ha molte probabilità di successo, essendo visto con grande favore sia dal Presidente della Fia, Jean Todt, che dal boss della Wrc Promoter, Oliver Ciesla.

POTREBBE AFFIDARLA A LOUBET

Bernini punta sulla Hyundai

Il sempre più attivo preparatore pavese Michele Bernini ha fatto debuttare a Monza la sua Hyundai i20 R5. A Monza l'aveva a disposizione Brega, che ne è rimasto entusiasta, ma per il futuro Bernini è in trattativa con Pierre-Louis Loubet per partecipare al Wrc2 oppure al Tricolore 2017.

L'HA REALIZZATA MANFRED STOHL

Una 207 S2000 tutta elettrica!

Hiper Mk1 4Wd è questo il nome del progetto sviluppato dall'austriaca Stard, l'engineering che fa capo a Manfred Stohl. Si tratta di un prototipo basato su una Peugeot 207 S2000 che è stata trasformata in una vettura elettrica. Dotata di due propulsori - ma la squadra sta già lavorando a una versione con quattro motori, uno per ciascuna ruota - uno sull'asse anteriore e l'altro sull'asse posteriore, la 207 elettrica è in grado di erogare qualcosa come 544 cv e 760 Nm di coppia. Da sottolineare che, ovviamente, l'erogazione è, praticamente immediata. Il team è in attesa di un'ispezione della Fia, per decidere come e dove far correre la vettura (nella foto sotto).



GORDON A DAYTONA

Jeff Gordon prenderà parte alla 24 Ore di Daytona del 2017 in programma alla fine di gennaio. L'asso della Nascar americana, 45 anni, quattro volte campione della Sprint Cup, si alternerà con Jordan e Ricky Taylor ed il bolognese il bolognese Max Angelelli al volante di una Cadillac DPi-V.R del Wayne Taylor Racing, squadra che ha già ottenuto il secondo posto nelle edizioni della gara del 2013, 2014 e 2016.

TORDOFF IN GT

Cambio di categoria per Sam Tordoff. La star del Btcc, nel 2016 vicecampione della serie inglese con due vittorie al suo attivo e già protagonista della Carrera Cup Uk, a partire dal prossimo anno sarà impegnato nel British Gt, dove si alternerà al volante di una Lamborghini Huracán Gt3 del team Barwell Motorsport con l'esperto Liam Griffin.

L'ADAC F.4 CON 35 AUTO

Nel 2017 il calendario della F.4 tedesca si articolerà su sette appuntamenti facendo tappa sulla pista del Lausitzring, a Spielberg, Nürburgring, Sachsenring, Hockenheim e per due volte ad Oschersleben, su cui la serie partirà il 30 aprile. Aumentano le vetture ammesse in griglia, che saranno 35.

GDL SU PIÙ FRONTI

Maratona per la Gdl Racing, che in sole due settimane prenderà parte alla 12 Ore di Sepang di questo weekend ed alla 12 Ore di Abu Dhabi. In Malesia la squadra di Gianluca De Lorenzi schiererà una Huracán Super Trofeo per l'olandese Rik Breukers, il singaporiano Wee Liam Lim ed il locale Melvin Moh. Confermato per Abu Dhabi il coreano Yoon Sangwei.

FRANCIACORTA

Al 1° Trofeo Endurance Mitjet di Franciacorta del 9 dicembre verrà attivato il servizio dell'Acì di Brescia per rilasciare una licenza temporanea di Categoria D. Condizione necessaria è che i piloti siano in possesso dei certificati medici richiesti.



DEFINITO (FORSE) IL CALENDARIO 2017

Il Tcr insieme a F.1 e Wec

Il calendario 2017 del Tcr International Series si presenta con clamorose novità. Giunto alla sua terza stagione, il campionato di Marcello Lotti in teoria approderà tre volte assieme alla F.1, in Bahrain, Abu Dhabi ed anche sulle strade di Montecarlo. In teoria perché alla riunione Fia di Vienna i responsabili dell'Automobile Club de Monaco hanno negato accordi con il Tcr. Il calendario annunciato comunque prevedeva il via ad inizio aprile, sul Rustavi International Motopark, in Georgia, poi la gara in Bahrain. Il 7 maggio a Spa, insieme al Wec. Quindi il dubbio Montecarlo, cui seguono Salisburgo, Budapest ed Oschersleben. Il 3 settembre la trasferta asiatica di Buriram, poi ad ottobre Cina o Corea (da definire). Epilogo il 26 novembre sullo Yas Marina Circuit.

ASIAN LE MANS SERIES

Al Fuji Rugolo vince tra le Gt

Struan Moore, Giorgio Maggi e Fabien Schiller hanno portato al successo la Oreca 03-Judd Lmp2 del team Race Performance nella 4 Ore del Fuji, secondo appuntamento dell'Asian Le Mans Series 2016-2017. Secondo posto per la stessa vettura motorizzata Nissan divisa da Ho-Pin Tung, Thomas Lawrent e Gustavo

Menezes. Sul podio anche Andrea Pizzitola, autore della pole con la Ligier Jsp2 schierata dalla Algarve Pro Racing, che ha concluso terzo assieme ad Andrea Roda, primo degli italiani al via, e Michael Munemann. Vittoria tra le Gt della Ferrari 488 Gt3 della Dh Racing divisa da Michele Rugolo, Matthieu Vaxiviere e Stéphane Lemeret.

NEL 2017 SI TORNA AL VECCHIO FORMAT

Novità Carrera Cup

Si è svolta a Imola, nei locali del Museo Checco Costa, la Porsche Carrera Cup Night. In occasione dell'appuntamento di fine anno con cui Porsche Italia premia i protagonisti della stagione, il 18enne Mattia Drudi, vicecampione in carica alle spalle del francese Côme Ledogar, quest'anno selezionato per l'International Scholarship, ha ufficializzato la propria partecipazione alla Mobil 1 Supercup 2017. Valentina Albanese, neo-responsabile di Porsche Italia Motorsport, ha inoltre annunciato alcune novità importanti per il monomarca tricolore. Tra queste, il fatto che dal 2017 le 991 potranno disporre dell'abs, mentre il format del weekend tornerà ad essere su due sole gare "sprint", reintroducendo la superpole.



DEBUTTO NEL 2017

Coloni entra in Formula 4

Il team Coloni Motorsport è pronto a fare il proprio ingresso in F.4. Con un passato glorioso in F.1, F.3000 e Gp2, la squadra di Passignano sul Trasimeno debutterà il prossimo anno nel campionato tricolore con due vetture. La scorsa settimana la squadra ha svolto un primo test sul circuito di Magione con il 18enne Diego Bertonelli. Il pilota di Forte dei Marmi, a distanza di pochi giorni è ritornato in pista a Vallelunga, proseguendo il lavoro di sviluppo sulla monoposto, rigorosamente nella classica livrea rossa del team umbro.

UNA PROVA A MONZA

F.3 Europea su 10 round

È stato ufficializzato il calendario 2017 del Fia F3 European Championship. Nonostante rimangano ancora da definire le date delle tappe di Monza e Spielberg, nonché il circuito che ospiterà il round inglese, si sa per certo che saranno in tutto dieci gli appuntamenti della prossima stagione. La serie approderà sul cittadino di Pau il 21 maggio, per poi affrontare le trasferte di Zandvoort e Norisring (4 e 25 giugno), Spa-Francorchamps (29 luglio), Hungaroring (20 agosto), Nürburgring (10 settembre) e Hockenheim (15 ottobre).

IL VIA DAL REVENTINO

Confermate le 12 tappe Civm

È pronto il nuovo calendario del Campionato italiano Montagna, che partirà con il Reventino e si concluderà in veneto con la Pedavena, confermando la formula di nove prove più tre "finali" a coefficiente maggiorato. Ecco le dodici tappe: Reventino (30/4); Trofeo Scarfiotti (21/5); Verzegnis-Sella Chianzutan (28/5); Morano-Campotenesse (11/6); Coppa Teodori (25/6); Trento-Bondone (2/7); Coppa Selva di Fasano (16/7); Trofeo Vallecamonica (30/7); Trofeo Luigi Fagioli (20/8); Monte Erice (17/9); Coppa Nissena (24/9); Pedavena-Croce d'Aune (8/10).

Quaranta anni ben portati

L'EDIZIONE DELL'ANNIVERSARIO SEGNA IL RITORNO IN SCENA DI UNO SPETTACOLO CAPACE DI RITROVARE LE SUE RADICI, TRA BOLIDI STATICI, ROMBANTI, NUOVI MODELLI E F1 DEL PASSATO

di **Maurizio Voltini**
foto **Fuggiano**

Questa che segna il traguardo dei 40 anni per il Motor Show è un'edizione importante perché segna il ritorno "in pista" della rassegna bolognese, dopo alcuni anni difficili. Una rinascita che può solo far piacere a tutti gli appassionati dei motori, vuoi di quelli mirati al motorsport, vuoi di quelli che si interessano più ai veicoli che percorrono le strade, in tutte le loro sfaccettature. Perché anche le auto storiche hanno trovato degno riscontro, sia nel padiglione "Passione Classica", sia in pista con le nostalgiche ma anche affascinanti e "rombanti" F1 del passato assieme alle auto dell'Historic Challenge della Scuderia Bologna. Parliamo di monoposto quali le Ferrari 312 B3 e 312 T rispettivamente del '73 e del '75, ma anche la Tecno 123/3 del '72, la Wolf Wr7 del '79, la Ensign Theodore Et 183 dell'83 e la Minardi Ps04/B del 2004, oltre a varie Alfa Romeo, Porsche e così via delle classi Gt passate.

Oltre alle gare che descriviamo di questo weekend passato, in pista si alterneranno varie categorie da corsa ma anche drifting, moto, quad e "side-by-side", per concludere con il classico evento clou rappresentato dal Memorial Bettega, inframezzato sabato sera dal trofeo Pucci Grossi in notturna. Sempre sulla pista mista asfalto-terra del weekend



QUELLE FORMULA UNO DAL GUSTO VINTAGE

Nuovi modelli, bellezze in posa, sotto gli stand ben frequentati, sopra, e là fuori le Formula Uno mai dimenticate, a lato la Wolf Wr7 del 1979, in azione: il Motor Show 2016 è anche questo. Nell'altra pagina, in alto a destra, la festa più importante dell'anno per noi di Autosprint: i Caschi d'Oro





Palmer lancia la Twingo Gt

JOLYON È IL TESTIMONIAL D'ECCEZIONE DELLA TWINGO GT BABY PEPATA E FIRMATA DA RENAULT SPORT, CON 110 CAVALLI IN SERBO

A sottolineare l'aspetto "trasversale" del Motor Show, per gli appassionati di corse ha avuto interesse perfino la presentazione della Twingo Gt, la piccola "pepata" e firmata Renault Sport con 110 cv. Questo perché a promuoverla c'era Jolyon Palmer quale testimonial d'eccezione. Abbiamo così scambiato qualche battuta con il pilota inglese relativamente alla sua prossima stagione F.1 in Renault: «Sono molto fiducioso - ha spiegato - sul fatto che la squadra possa fare un considerevole passo avanti e che potremo puntare alla top ten in modo più incisivo e continuo, sia in qualifica che in gara. Quest'anno siamo partiti in ritardo (per via dei problemi di acquisizione dalla Lotus, ndr) mentre per il 2017 c'è già un bel progetto in corso. Certamente c'è l'incognita sulle nuove regole tecniche, da considerare, ma questa vale per tutti. Dunque penso ci aspetti una bella stagione, il prossimo anno».

Ad affiancare Palmer nel 2017 ci sarà Nico Hulkenberg, un pilota esperto e consistente: quali sono le possibilità di ben figurare contro di lui? «Sicuramente non sarà facile batterlo, è un pilota notevole, ma posso contare sul fatto che anch'io l'anno prossimo avrò maggiore esperienza rispetto a inizio 2016 e anche sul maggior affiatamento con la squadra. In ogni caso credo che la sua esperienza porterà beneficio a tutto il team, per cui vedo positivamente il suo arrivo. Faremo un passo alla volta e vedremo fin dove potremo arrivare, ma abbiamo tutto quello che serve per fare bene e sono sicuro che avremo una stagione eccitante».

PER IL PROSSIMO ANNO IN F.1 SPERO DI POTER STARE NELLA TOP TEN IN MODO PIÙ INCISIVO E CONTINUO

JOLYON PALMER



ALLO STAND RENAULT BRILLA PER LA SUA PRESENZA IL PILOTA DI F.1 JOLYON PALMER

Un bel segnale di questo Motor Show è dato dalla presenza di personaggi appartenenti al mondo della F.1, quali il britannico Jolyon Palmer, figlio d'arte del dottor Jonathan, che si è visto allo stand Renault, cioè la Casa per cui ha corso nel mondiale: qui è con la Twingo Gt

← finale, con le Lamborghini del SuperTrofeo a sfruttare il perimetro. Oltre a tutto questo vi saranno varie altre “modalità di sfogo”, per gli appassionati: numerosi i “simulatori”, ma chi volesse un’esperienza più diretta può provare i kart di Parolin Racing nella pista indoor del Padiglione 32. Tra le Formula Student/SAE delle università italiane e i rispettivi team di studenti, poi, chissà che non possiate conoscere il futuro Newey italiano... E anche nel caso delle esposizioni statiche non c’è di che lamentarsi: 200 espositori, 43 marchi auto presenti per 300 auto in mostra, le finaliste di “Car of the Year 2017” allo stand di Auto e comunque 12 anteprime nazionali. Cui aggiungere i 25 convegni e soprattutto i vari test drive (alla guida o a fianco di piloti professionisti) possibili anche lungo le strade esterne al quartiere fieristico oppure nelle aree specifiche, come quella dedicata ai fuoristrada. Il tutto “condito” da una presenza femminile sempre di prim’ordine, al di là di Eleonora Pedron madrina ufficiale della manifestazione. Giusto per rafforzare il concetto di “full-immersion con l’auto a 360 gradi” che si vuole rilanciare con questa edizione. ●



Area 48

la vera zona mito

LA RIPARTENZA DEL MOTOR SHOW VEDE RESTITUIRE TUTTO IL SUO FASCINO ALLA PARTE AGONISTICA IN QUELLA CHE È STATA RIBATTEZZATA MOTUL ARENA

L'edizione del “restart” del Motor Show sembra partita con il piede giusto, con una soddisfacente risposta del pubblico in questo primo weekend e gare interessanti sulla mitica Area 48, per l’occasione ribattezzata anche Motul Arena. Così gli intervenuti hanno potuto alternare veramente a 360 gradi (come dice il “gingle” della manifestazione) i propri interessi, considerando anche le vetture sia storiche che attuali esposte nei vari padiglioni dove circolava la madrina Eleonora Pedron e dove evidenziamo la “parata” delle candidate per il titolo di “Car of the Year 2017” messe in mostra presso lo stand di Auto.

Ma per quanto riguarda l’Area 48 si è iniziato sabato con la sfida fra le Porsche 911 GT3 dell’omonima coppa. Qui la vittoria è andata al 20enne Gianmarco Quaresmini, riuscito in finale a battere Luciano Linossi, dopo che la gara per il terzo posto era

È STATA UNA FANTASTICA VITTORIA. LA MIA. ERA IL MIO SOGNO DA PICCOLO VINCERE QUI

TOBIA ZARPELLON

”



UNA PARTENZA SOTTO OTTIMI AUSPICI

A sinistra, il simbolo dei Caschi d’Oro e, a destra, l’inaugurazione di questa edizione del Motor Show





LIVREE E BOLDI CHE HANNO FATTO STORIA

Lancia, rally e Martini compongono un trionfo nel cui mare è sempre dolcissimo naufragare. E al Motor Show spiccano pure le auto di oggi, sotto. A destra, Biagi, al top in Lambo e, in basso, Tramontozzi in Mini



THOMAS HA OTTENUTO IL SUO SESTO CENTRO NELL'EVENTO

Biagi e Lambo al top

«Questo è il completamento di un anno da incorniciare», dice Thomas Biagi dopo la vittoria del Motor Show, che fa seguito al successo nel Gt Open (uno dei pochi piloti italiani ad aver vinto una serie internazionale, quest'anno) e a quello di una settimana fa alla 24 Ore di Adria. «Vengo qui al Motor Show da quanto avevo 10 anni, e quindi è una vittoria che ha molto significato, nonostante sia già la sesta volta, tra F.3000 e altre macchine». Parlando più approfonditamente su come l'ha ottenuta, Thomas spiega: «È stata difficile fin dall'inizio, quando nelle eliminatorie ho battuto Walter Margelli per 2 soli centesimi. Un'altra fase difficile è stata contro la Porsche di Gianluca Carboni, molto veloce su questo fondo, e lì ho davvero dovuto tirare al massimo per passare il turno. Poi in finale contro Mauro Trentin è stata una gara insidiosa, sembrava di essere sul ghiaccio, e ho cercato di gestire senza sbagliare ma nemmeno andare troppo piano, e ha funzionato».



stata vinta da Simone Iaquinta su Stefano Zanini. La sfida decisiva ha visto Linossi precedere Quaresmini solo al primo giro assoluto, poi anche per un piccolo "lungo" c'è stata la supremazia del bresciano che a fine gara ha dichiarato: «Non mi sarei mai aspettato di vincere, ed è un'emozione incredibile, anche perché è la mia prima vittoria in macchina». Infatti questa è la sua prima stagione da quando ha smesso con gli Easykart, come ribadisce lui stesso: «Questa è stata una stagione di allenamento, che mi è servita per crescere. E l'anno prossimo spero di lottare fra i migliori».

Alla domenica sono entrate in pista le vetture di un altro trofeo monomarca, il Challenge Mini. In questo caso la finale per il 3° posto è stata vinta da Zanin contro Alcidi, mentre l'assoluta ha visto il successo di Tobia Zarpellon riuscito a battere Ivan Tramontozzi che cercando di reagire nella seconda manche ha però commesso un errore al secondo giro. «È stata una vittoria fantastica - ha detto poi Zarpellon - è il mio sogno fin da piccolo di vincere qui al Motor Show».

Fra le Gran Turismo del Trofeo Italia la sfida per il 3° gradino del podio è stata fra le gare più incerte, con Gianluca Carboni (Porsche 997 Gt Cup) riuscito a prevalere nella prima manche. Però Gabriele Lancieri (Ferrari 458 Challenge) risponde nella seconda e sventa per il miglior cronometro, sul fondo reso già viscido per l'arrivo della pioggia.

Pioggia che risulta decisiva anche per la "finalissima" Gt: Mauro Trentin non può vantare una grande confidenza con la Lamborghini Huracan SuperTrofeo che la Petri Corse gli ha offerto per l'occasione, mentre Thomas Biagi si mostra subito più a suo agio con l'altra Lamborghini (però Gt3) di Antonelli Motorsport, nonostante un paio di intransigenti. Così è quest'ultimo a conquistare il successo "tutto bolognese" come da lui stesso definito a fine gara ai microfoni della rassegna. «Ci ho messo un po' a prendere le misure - ha ammesso Trentin - ma più ancora che con la macchina, con le gomme che andavano un po' in temperatura solo all'ultimo giro. Ringrazio il team che ha creduto in me, dopo che quest'anno ho fatto un programma ridotto, e vedremo se proseguiamo. La nostra Lamborghini era leggermente inferiore a quella di Thomas, perché in configurazione SuperTrofeo, ma devo ammettere che in queste condizioni lui è stato bravo».

LA MIA LAMBO ERA APPENA INFERIORE A QUELLA DI BIAGI MA DEVO AMMETTERE CHE LUI È STATO BRAVO

MAURO TRENTIN



Memorial Bettega da giovedì in scena

DALL'8 DICEMBRE SCENDONO IN CAMPO I PROTAGONISTI DEI RALLY TRA I QUALI IL PROMETTENTE FABIO ANDOLFI, PILOTA HYUNDAI

Da giovedì 8 dicembre ci saranno i protagonisti dei rally e scenderà in campo anche Fabio Andolfi, il ventitreenne che ha disputato due gare di Campionato del Mondo al volante della Hyundai I20 New Generation e che nel 2017 sarà sulla vettura coreana nella serie iridata. Andolfi ha rilanciato un nome italiano nella classe regina del Mondiale Rally ed è il giovane talento Acì Team Italia che, affiancato dalla Federazione, è pronto alle sfide di vertice. Ci sarà anche il Trofeo Italia R5, a cui parteciperà il nove volte Campione Italiano Paolo Andreucci sulla Peugeot 208 T16, pilota toscano tra i più noti del panorama ralistico. In arrivo, i piloti Massimiliano Rendina con la Skoda Fabia R5, sul fronte Ford la Fiesta R5 affidata ad Andrea Dalmazzini, vincitore del "Nido dell'Aquila" e 3° nel Trofeo Italiano Terra 2016. Nella stessa giornata anche le Peugeot 208 a due ruote motrici del Trofeo Italia Junior R2, dove è atteso Tommaso Ciuffi, neo vincitore della Coppa Acì Sport del Trofeo Terra su Peugeot 208 R2. Le grandi emozioni continueranno sabato 10 e domenica 11 dicembre con le sfide del Trofeo Italia Rally Autostoriche, dove sventa il nome di "Luky" sulla leggendaria Lancia Delta Integrale 16 V. Mentre tra le due ruote motrici risuona un altro nome dell'epopea dei rally italiani, quello di Tony Fassina, che sarà nuovamente al volante della mitica Lancia Rally 037. ●



CHE BELVA LA CITROËN C3 WRC PLUS!

Sopra e in alto, la Citroën C3 Wrc Plus, belva particolarmente ammirata al Motor Show. A sinistra, l'ibrido in salsa Toyota

AUTO SPY



EMC ✓

Electric Mobility Channel

future is now



Direttore Marco Foresi

In onda tutti i giorni dal 23 gennaio

in collaborazione con

AUTOMOTOTV Solo su sky | Canale 148

Daytona

rampante

KAUFFMANN (PIRELLI), LEOFFLAD (SHELL) METTONO LA LORO FIRMA NELLE FINALI DEL MONOMARCA DEL CAVALLINO

di [Fulvio Cavicchi](#)



AL TRAGUARDO

Trofeo Pirelli: 1. Carlos Kauffmann; 2. Wei Lu. Coppa Shell: 1. Thomas Loefflad; 2. Vladimir Hladik.

Un grande spettacolo, tutto marchiato rosso Ferrari, quello andato in scena per la prima volta negli Stati Uniti, sullo storico tracciato di Daytona. Le gare finali dei tre Ferrari Challenge, ma anche la prima volta delle vetture da Formula 1 sulle curve sopraelevate di un ovale, la presenza di Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen la domenica al volante di due F60 del 2009, e tutte le vetture del programma Xx (quindi Fxx, 599Xx, 599 Xx Evo e la Fxx K da oltre 1000 cv). Inoltre sono scese in pista le F.1 storiche ed anche ben nove 333Sp, il prototipo che proprio su questo circuito vinse la 24 Ore del 1998 grazie a "Momo" Moretti, Dieder Theys, Mauro Baldi ed Arie Luyendyk. Ma in pista si sono mostrate anche le 458 Italia e 488 GTE vincitrici nel Wec ed in Imsa e sabato sera è stata presentata alla cena di gala la 488 Challenge che animerà il monomarca di Fiorano nel 2017, di cui potete leggere nel box.

Però, oltre all'immenso godimento per gli occhi di tutti i fan malati di "cavallinite rampante", c'è stata anche la parte agonistica, con le gare finali delle serie Europa, Nord America ed Asia-Pacifico. Tutto si è aperto venerdì in notturna, con Gara 1 della Coppa Shell vinta dal tedesco Thomas Loefflad, pilota della StileF Squadra Corse nel Challenge europeo, dopo che prima Matt Keegan e poi Rick Lovat hanno guidato la gara fino ai due periodi

di safety car. A 3' dalla fine il sorpasso vincente di Loefflad.

A seguire Gara 1 del Trofeo Pirelli, che ha assegnato i titoli sia americano che asiatico. A vincere il primo è stato Carlos Kauffmann, vincitore anche della gara davanti a MacNeil ed alla guest star Rusty Wallace, tornato al volante dopo 10 anni dall'interruzione del suo impegno in Nascar. Invece il titolo Asia-Pacifico è andato al belga Florian Merckx, alla sua quinta vittoria consecutiva dopo le doppie di Singapore e del Fuji. Gara 1 dell'europeo è andata a Philip Baron, che ha battuto Marcello Puglisi e Bjorn Grossmann.

Sabato si sono disputate le Gare 2, con la sfida della Coppa Shell andata a Rick Lovat, canadese del Kessel Racing, partito

dalla pole position e dominatore fino alla bandiera a scacchi. Secondo Vladimir Hladik, davanti a Fons Scheltema.

La seconda corsa del Trofeo Pirelli ha assegnato i titoli Am di Nord America ed Asia-Pacifico, andati a James Weiland e Xin Jin, ma soprattutto ha visto la vittoria nell'Europa del nostro Daniel Mancinelli, che ha battuto di 1"4 il campione Grossmann.

Domenica si sono disputate le Finali Mondiali: nella Coppa Shell Thomas Loefflad ha preso velocemente il comando ai danni del poleman Matt Keegan, e poi un sorpasso e controsorpasso con il ceco Vladimir Hladik ha decretato il risultato finale. Nel Trofeo Pirelli il titolo di campione del mondo è andato a Carlos Kauffmann,

SPETTACOLO ANCHE IN NOTTURNA

Venerdì si è corso coi fari accesi, sotto, e c'è stata anche una parata, sopra. In alto, Daniel Mancinelli, premiato da Giancarlo Fisichella, e le F60 in azione sull'ovale





del trofeo Nord America. In realtà la gara l'ha guidata per 33' il campione europeo Bjorn Grossmann, ma una foratura ha regalato la vittoria al venezuelano. E lo stesso problema ha compromesso anche la gara di Fabio Leimer, compagno di squadra di Grossmann, che occupava la seconda posizione! Così il secondo gradino del podio è andato a Wei Lu, del Trofeo Asia-Pacifico, davanti a Sam Smeeth. Il commento di Alessandro Balzan, vincitore della Finale Mondiale 2012, presente come campione Gt Daytona in Imssa con la sua Ferrari 488 Gt3: «L'atmosfera è sempre magica, quando oggi abbiamo preso parte alla parata delle GT durante l'esibizione Ferrari è stato davvero emozionante!».



La 488 Challenge per la stagione 2017

LA CENA DI GALA DI SABATO SERA HA FATTO DA PALCOSCENICO PER LA NUOVA ARMA CHE ANIMERÀ I FERRARI CHALLENGE DEL PROSSIMO ANNO

Nato nel 1992, il Ferrari Challenge non accenna a fermarsi, nonostante le oltre 1000 gare corse, e così a Daytona è stata presentata la 488 che scenderà in pista nel 2017 nelle tre serie del monomarca. Spinta da un V8 da 3,9 L, sovralimentato e capace di 670 cv, la nuova vettura è già scattata alla grande nei primi test svolti a Fiorano, dove ha abbassato di un secondo il tempo ottenuto dalla 458 Challenge Evo che andrà a sostituire, arrivando a 1'15"5. Rispetto alla vettura di serie, sono stati accorciati i rapporti del cambio, modificata la coppia motrice ed alleggerito tutto il powertrain. Inoltre per la prima volta una vettura del Challenge avrà il Ferrari Slip Slip Control, integrato con gli altri dispositivi elettronici per garantire migliori ingresso, percorrenza e trazione in uscita delle curve. Rivisto il layout del radiatore frontale, per garantire più aria e ridurre la resistenza. Ridisegnato il paraurti anteriore, con l'efficienza aerodinamica migliorata del 7% rispetto alla precedente. Incrementata l'ala posteriore e resa molto più simile a quella della 488 Gte del Mondiale Endurance, così da aumentare la stabilità ad alta velocità. Insomma, pronta per festeggiare nel modo migliore il 25° anno del Ferrari Challenge. ●



AZIONE IN PISTA. SPETTACOLO NEL PADDOCK

A Daytona si sono viste gare emozionanti, sopra, ma il tanto pubblico accorso, sotto, non ha mancato di godere anche delle Ferrari ferme nei box. A sinistra il podio di domenica, con Vettel, Raikkonen ed Arrivabene a premiare





Dovizioso toro scatenato

TANTA ADRENALINA,
E PROVARE
UNA COSA COSÌ
IN AUTO, PER UN
MOTOCICLISTA,
NON È SCONTATO

ANDREA DOVIZIOSO

”

Una vittoria a Sepang con la Ducati lo scorso ottobre, la seconda per lui nella MotoGP, e poi quella di Valencia. In Spagna, Andrea Dovizioso ha coronato come meglio non poteva la sua stagione, ma lo ha fatto con due ruote in più. Al proprio esordio nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo, il centauro romagnolo è stato sempre all'altezza della situazione, riuscendo ad andare subito a segno, mettendo tutti dietro nella classe Pro-Am in occasione della seconda gara della serie europea in cui ha conquistato anche il sesto posto assoluto. "Guest star" della Finale Mondiale del monarca della Casa di Sant'Agata Bolognese, in cui ha concluso secondo in gara-2 sotto il diluvio, Dovizioso ha dimostrato di avere talento anche al volante. Insomma, quella che abbiamo visto a Valencia, è stata una versione del "LamboDovi" in gran palla. Debutto e gradino più alto del podio, in un campionato di elevato livello. Che cosa poter chiedere di più?

«La mia prima esperienza in pista con la Huracán è stata strepitosa. È vero che non avevo altri termini di paragone, ma questa vettura di adrenalina te ne dà tanta e provare una sensazione del genere in auto, per uno che come me corre con le moto, alla fine non è una cosa così scontata. Mi sono divertito molto, perché sono riuscito ad imparare velocemente. Ogni volta che mettevole le ruote in pista, giravo sempre meglio».

**IL PASSAGGIO
DALLE DUE ALLE
QUATTRO RUOTE
NON HA FERMATO
ANDREA, CHE
ADDIRITTURA
È ANDATO
A VINCERE UNA
GARA DI CLASSE
PRO-AM
AL DEBUTTO
SULLA HURACAN
ALLE FINALI
LAMBORGHINI
A VALENCIA**

di **Dario Lucchese**

- Quali le differenze tra guidare la tua moto ed una Lamborghini, su una pista che conosci particolarmente bene come quella di Valencia?

«Di differenze ce ne sono diverse ed enormi. È stato quasi come girare su un tracciato completamente nuovo. Mi sono sempre avvicinato a questo circuito con la mentalità da pilota di moto. All'inizio mi mancava pertanto quella componente istintiva che in auto ti porta a frenare prima e anche tanto, puntando il cordolo interno. Normalmente nelle moto cerchi infatti di raccordare la curva in maniera più larga possibile, per poi uscire forte. Con le auto dove puoi guadagnare di più è invece nell'inserimento. È normale che non avendo tanta esperienza su questa vettura, per il peso e le sue caratteristiche in generale, bisognava essere bravi a rimanere vicino al limite senza oltrepassarlo. Ho dovuto lavorare molto su questi due aspetti, anche se giovedì mattina, nelle libere, abbiamo avuto la sfortuna che la pista non era ancora asciutta ed ho praticamente perso un turno. Però alla fine, con l'aiuto degli ingegneri e dei ragazzi della squadra, ho potuto velocizzare tantissimo il mio apprendistato».

- Prima volta nel Super Trofeo. Che ambiente hai trovato?

«È stata un'esperienza particolare, che ho potuto apprezzare tanto. Prima di tutto perché ero in un team con della gente veramente in gamba, che



CENTAURO A QUATTRO RUOTE

A sinistra la Lamborghini Huracán con cui è sceso in pista a Valencia Andrea Dovizioso, in alto nel box, in occasione della Finale Mondiale dei campionati monomarca della Casa di Sant'Agata Bolognese

ha fatto ogni cosa per mettermi nelle condizioni di andar forte. Ero qui per divertirmi, ma alla fine ha prevalso anche la voglia di fare bene. Tutti i piloti Lamborghini mi hanno dato dei consigli che si sono rivelati preziosi. Marco Mapelli mi ha seguito passo per passo durante il weekend. I suoi suggerimenti sono stati fondamentali per andare ancora giù di qualche decimo, soprattutto quando sono arrivato a un buon livello. Con Andrea Fontana abbiamo condiviso la telemetria e poi ci siamo ritrovati a lottare in pista, l'uno contro l'altro. Riccardo Agostini mi ha "tirato" nel primo turno di libere. Tutti meravigliosi...».

- Debutto e subito la vittoria. Poi il secondo posto di gara-2 nella World Final. Un'escalation di prestazioni veramente notevole, non credi?

«Prima di arrivare qui, non sapevo cosa aspettarmi, anche a livello di competitività del campionato. All'inizio è stato tutto un po' complicato, ma nella seconda gara sono riuscito a partire da una buona posizione, ho giocato bene le mie carte ed ho vinto in volata. È stata una bella soddisfazione, anche per il team. Davvero una grande emozione».

- Eppure di esperienze al volante ne avevi avute poche. Seppure con qualche piacevole parentesi. Parlaci per esempio del Memorial Bettega 2011, l'anno che vi corse anche Tony Cairoli.

«Di quella gara conservo un bel ricordo. Nella semifinale riuscii infatti a battere il mio compagno di squadra Latvala con la Ford Wrc, arrivando nella finale a sfidare Solberg, che vinse dopo che ottenemmo due vittorie a testa. L'anno seguente ho partecipato al Rally di Monza con la Citroën e ancora prima, nel 2008, avevo disputato una gara a Misano con la Seat. Non molta roba, in verità».

- Una futura carriera in auto... cosa ne pensi?

«Forse ci stiamo allargando troppo. Diciamo che ho sempre avuto la passione per le macchine e mi pia-

HO SEMPRE AVUTO
LA PASSIONE PER
LE MACCHINE,
MI PIACEREBBE
IN FUTURO FARE
QUALCOS'ALTRO

ANDREA DOVIZIOSO

”

cerebbe in futuro fare qualcos'altro, ma sempre in maniera divertente ed in relax. Però, mai dire mai».

- Tra le auto e le moto ci sono tanti punti in comune, ma anche numerose differenze. Quali?

«Per esempio l'aspetto relativo alla preparazione atletica, che per noi motociclisti è sempre ultra-meticolosa. Certo, lo è anche per i piloti di F.1. In moto, anche se siamo più esposti, studiamo maggiormente. Ma soprattutto in auto non devi preoccuparti di tanti piccoli fattori che per noi motociclisti diventano fondamentali. Se a Valencia il primo turno di giovedì fosse stato quello del venerdì della MotoGp, con pochissima acqua sulla pista, sarebbe stato per noi tutti un "disastro". Nelle moto non ci sono delle gomme adatte per questa condizione. Devi usare per forza quelle da bagnato, che se non piove tanto si distruggono velocemente. Però giri ugualmente, perché in gara puoi trovare quella stessa situazione e devi essere preparato. Ma devi sapere esattamente al centimetro che cosa c'è per terra, perché una piccola pozzanghera ti può portare a cadere e a farti male. In macchina rischi di non avere grip e tutto finisce lì».

- A proposito di F.1, cosa ne pensi del duello Hamilton-Rosberg di quest'anno?

«In realtà è indubbio il talento di Hamilton, la cui definizione di "cannibale" gli calza a pennello. Lo ritengo un pilota davvero forte. Però bisogna fare i complimenti a Nico, perché quest'anno, a parte l'aiuto che ha avuto dalla rottura di Lewis in Malesia, che ha condizionato l'ultima parte del campionato, secondo me è stato strepitoso. Ha affrontato il campionato nel modo migliore ed ha sempre portato a casa il massimo che poteva. Sono contento che abbia vinto lui, perché questa vittoria se l'è guadagnata stringendo i denti; forse non è un pilota veloce come Hamilton e riuscire a vincere quando non sei il più forte, vuol dire che te lo sei meritato ancora di più».

- ... e riguardo al ritiro di Rosberg?

«Lo ammiro tantissimo. Credo che quando sei a quel livello c'è molto stress e viene in parte a mancare il divertimento. Dopo che hai ottenuto un risultato così importante come il Mondiale, che hai inseguito per diversi anni, cominci a pensare che la vita è fatta anche di altre cose. Allora tanto di cappello».

IL LOMBARDO HA GUIDATO "DOVI" NELL'AVVENTURA A 4 RUOTE

Mapelli driver trainer

A Valencia, a fare da "angelo custode" a Dovizioso è stato Marco Mapelli, il quale non ha mancato di elogiare le doti del centauro forlivese. «Di Andrea ho potuto ammirare la sua precisione e l'impegno che ha messo in pista fin dal primo giorno. Ha ascoltato i nostri consigli, migliorando di volta in volta fino ad arrivare al "top". Credo che ben pochi, nelle sue condizioni, con un solo test alle spalle svolto una decina di giorni prima, con il bagnato, sarebbero riusciti a fare altrettanto. Ricordiamoci che Andrea ha saputo inserirsi subito tra i primi dieci. Tutto quello che doveva imparare lo ha imparato. Se avesse avuto la possibilità di girare di più, forse avrebbe potuto guadagnare ancora quel mezzo decimo in più che scaturisce dalla sensibilità di guida di ogni pilota e non dalla tecnica, che Andrea ha appreso bene ed in fretta».



C'è dell'oro in Danimarca

DENNIS LIND, NIPOTE DI JAN E CUGINO DI KEVIN MAGNUSSEN, È CAMPIONE EUROPEO E VINCITORE DELLA FINALE MONDIALE DEL MONOMARCA LAMBO

di **Dario Lucchese**

VALENCIA - Dennis Lind "bussa" due volte; il danese del team Raton Racing è tornato da Valencia con il titolo europeo Pro del Lamborghini Blancpain Super Trofeo in tasca e la vittoria nella quarta edizione della World Final. Per il pilota dello Young Drivers Program di Squadra Corse, 23 anni, alla sua prima stagione nel monomarca riservato alle Huracán, un finale col brivido nell'appuntamento "clou", quello della seconda gara del Mondiale che si è disputata sotto il diluvio. Perché fino a 12 minuti dalla bandiera a scacchi la ruota sembrava girare a favore di Vito Postiglione, vincitore di gara-1 e sino all'ultimo protagonista indiscusso. In quell'istante la matematica era a favore del potentino della Imperiale Racing, il quale si era portato terzo superando Harald Schlegelmilch. Un'illusione, visto che Lind, subito dopo, è balzato al comando passando il leader Loris Spinelli, autore della pole e davanti a tutti fin dalle fasi iniziali. Poi l'uscita di pista di Richard Antinucci, che ha chiamato in causa la safety car, neutralizzando la corsa sino all'arrivo.

Un finale simile a quello della serie continentale, che si è decisa nell'ultima gara del conclusivo round di una stagione tutta in crescendo, segna-

AL TRAGUARDO

Pro-AM G-1: 1. Postiglione. G-2: 1. Lind. Lamborghini Cup G-1: 1. Amstutz. G-2: 1. Amstutz.

Le clas. complete sono alle pag. 80-81

ta dal record di 50 vetture raggiunto Spa. Per la squadra di Roberto Tanca e Marco Ubaldi, al secondo anno nel Lamborghini Super Trofeo, è stato un finale entusiasmante. Così come per la Bonaldi Motorsport, che ha messo a segno il titolo europeo della Pro-Am con Adrian Amstutz e Patrick Kujala (protagonisti di una volata finale con il 18enne olandese Rik Breukers), ha conquistato la vittoria tra i team e poi si è imposta nella World Final della classe Am con lo stesso Amstutz, vincitore di entrambe le gare. Successo tutto tricolore nel Mondiale Pro-Am, grazie alla vittoria di Andrea Fontana e Lorenzo Veglia (20 anni entrambi), i quali hanno ottenuto un secondo posto alle spalle di Breukers ed una vittoria in gara-2, sotto la pioggia, precedendo al traguardo uno strepitoso Andrea Dovizioso. Il centauro della Ducati ha esordito con la vittoria europea





Imola diventa casa del Toro

CONFERMATA LA PARTNERSHIP TRA LAMBORGHINI E L'AUTODROMO DEL SANTERNO, CHE OSPITERÀ LA WORLD FINAL DEL 2017

Svilgerà a Imola, dal 16 al 19 novembre 2017, la quinta edizione della Finale Mondiale Lamborghini. Dopo Vallelunga, Sepang, Sebring e Valencia, l'appuntamento più importante della stagione del monomarca riservato alle vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese, torna pertanto in Italia. L'annuncio è stato dato in Spagna, dove sono stati presentati tutti i programmi "racing" del prossimo anno, legati alle quattro serie continentali del Lamborghini Blancpain Super Trofeo. Come già noto da tempo, ai campionati Europa, Asia e Nord America, si aggiungerà infatti quello del Middle East, che si disputerà tra febbraio e marzo su tre appuntamenti; cominciando da quello di Abu Dhabi del 9-11 febbraio, cui farà seguito a distanza di una sola settimana la trasferta di Dubai, che ospiterà anche il

conclusivo round del calendario nel weekend del 2-4 marzo. Tutte le altre serie si articoleranno su sei appuntamenti, l'ultimo dei quali a Imola nel contesto della "World Final". Confermato per il Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, l'abbinamento con il Blancpain Gt.

Monza (23/4), Silverstone (14/5), Paul Ricard (25/6) e Spa (28/7) si disputeranno in concomitanza con la Endurance Cup, mentre le gare del Nürburgring del 17 settembre si svolgeranno nel contesto della Sprint Cup del campionato di Sro.

La Finale Mondiale di Imola suggellerà di fatto una partnership con l'Autodromo del Santerno, dove nel 2017 Lamborghini Squadra Corse ha previsto oltre 50 giornate di attività, incluse quelle di Accademia e degli Youngster Programs. ●



IL VIA DELLA "CORRIDA"
Sopra la partenza di Gara-1 della World Final "Pro" di Valencia, in alto a sinistra il campione Dennis Lind che "prega" la sua Huracán di non tradirlo, a sinistra Andrea Fontana e Lorenzo Veglia, vincitori in Gara-2 Pro-Am

conquistata il venerdì ed ha sempre viaggiato tra i primi dieci assoluti. La classe insomma non è acqua, anche con il bagnato e per un pilota abituato a viaggiare su due e non su quattro ruote.

A tenere alti i colori degli americani è stato invece Ross Chouest, che è andato a segno nella Lamborghini Cup, classe in cui l'olandese Gerard Van der Horst ha conquistato il titolo europeo. Un titolo europeo anche per Nouri Shahin, primo in Am con la Leipert Motorsport. Una nota infine, ancora per Spinelli, particolarmente sfortunato ed altrettanto veloce, autore dell'ultima vittoria della stagione continentale, sempre con i colori del team Antonelli Motorsport. Ma anche per il suo compagno di squadra Kikko Galbiati, dominatore nella prima gara della classe Am, in occasione del proprio debutto nel Super Trofeo. ●



VETTURE IN AZIONE

Nell'altra pagina Vito Postiglione, vincitore di Gara-1, a sinistra il Team Bonaldi per le vittorie di Adrian Amstutz, a destra, vincitore di entrambe le gare della class Am. Sopra Domenicali e tutti i vincitori



Scaramelli ci ha lasciato

PAOLINO SE N'È ANDATO A 75 ANNI. È STATO UOMO SQUADRA AL BOX DELLA FERRARI F.1 E SOPRATTUTTO FU CAPOMECCANICO DI GILLES VILLENEUVE

di Mario Donnini

Paolo Scaramelli se ne è andato all'improvviso, di sera, a metà della scorsa settimana, lasciando muto e più solo chi e ciò che resta ancora del mito del grande Gilles Villeneuve.

Settantacinque anni, Paolino era stato meccanico Ferrari in Formula Uno dal 1974 al 1988, vivendo in prima persona la rinascita Rossa targata Mauro Foghieri e Luca Cordero di Montezemolo, nonché l'iride purtroppo fantasma al Glen di Clay Regazzoni, i due mondiali vinti da Lauda inframezzati dal fuoco del Nurburgring. Poi il trionfo di Schekker nel 1979, l'arrivo di Alboreto e il suo alloro sfiorato nel 1985, su, su, fino al 1988, l'anno dei primi collaudi della Ferrari "Papera" di Barnard e, purtroppo, della scomparsa del Drake, in piena estate.

Fu proprio allora che a quarantasette primavere Paolino Scaramelli, dopo quindici anni di militanza sui circuiti di tutto il mondo, aveva capito che era tempo di pensare a qualcos'altro. Al presente, agli affetti, al senso quotidiano e minimalista della vita, privilegiando la lentezza assaporante della routine emiliana paraurale alle pressioni quasi insopportabili e alle emozioni stordenti che aveva vissuto da membro itinerante della crew Rossa.

Cultore del mito del Canadese Volante

Tante erano le cose di casa Ferrari che aveva visto succedere davanti agli occhi, Paolino, robe che ogni storico serio e qualsiasi giornalista vecchio o giovane gli avrebbero invidiato con rabbiosa voglia di farlo parlare, ma lui ben volentieri amava raccontare soprattutto di un ragazzo, che sentiva sempre vicino malgrado da decenni proprio quel ragazzo avesse smesso di vivere evitandosi d'invec-



chiare quale prezzo per correre e volare: Gilles Villeneuve. A cena con la crew storica dei meccanici Ferrari, i Corradini, i Bellentani corredati e guardati dal cuoco "Pasticcino", al secolo Luigi Montanini, Scaramelli si comportava come un autorevole capogruppo in una seduta plenaria del Senato.

Quel primo Gilles

L'intervento più istituzionale, corposo e ufficiale era sempre suo, ma quando sembrava ben avviato sulla strada dell'ufficialità, eccolo lasciarsi tradire dal sentimento e la voce s'inclinava. Permettendo al cuore, alla nostalgia e a tutto ciò che di struggente si portava dentro, di riemergere come

raggi di sole caldi da una crepa: «Gilles arriva una sera d'estate 1977 a Maranello. C'ero solo io di turno, al Reparto Corse, in quanto tutti gli altri erano in trasferta a un Gp. Il canadese si ferma fino a tardi per fare il sedile, poi, il giorno dopo, si gira a Fiorano con la 312 T2. Una mezz'ora e ai box siamo tutti sbalorditi: in appena venti giri ha fatto fuori un set completo di pastiglie. I freni sono già fuori uso, quando avrebbero dovuto durare senza problemi almeno per una corsa intera, se non più. Il biglietto da visita di Gilles Villeneuve a Maranello è questo. Tempo tre giorni e arriverà l'okay per farlo correre a Mosport, nel suo Gp di casa».

Testimone del tempo

Scaramelli era pure in Giappone al Fuji 1977, quando Gilles, alla seconda gara con la Rossa e al terzo Gp della sua carriera, si toccò con Peterson, volando, finendo oltre le barriere e seminando la morte tra il pubblico. Ricordava ancora turbato: «Non era colpa sua, ma lui aveva capito quello che era suc-



SEI STAGIONI

ALLA CORTE DI GILLES

Per una piccola parte del 1977 e fino al 1982 Paolo Scaramelli in F.1 fu l'uomo di fiducia di Gilles Villeneuve, a sinistra. Eccolo con la 312 T4 a Erbè, sopra, con Arnoux nel 2012, a 30 anni dalla scomparsa del canadese e, nell'altra pagina, primo da sinistra insieme agli altri gloriosi meccanici rossi Corradini e Bellentani, che hanno in mezzo a loro il mitico cuoco "Pasticcino"



davano tanto. Tutto, direi. Mando un abbraccio alla moglie e alle due figlie che ha lasciato e mi limito a sottolineare un particolare non da poco: quando l'abbiamo salutato, Paolino, la chiesa era strapiena e parecchia gente è restata fuori...».

Occhi lucidi e una soffiata di naso

Quattro anni fa, nel trentesimo della scomparsa di Gilles, Paolino Scaramelli e la sua leggendaria crew erano tornati entusiasticamente alla ribalta in due distinte giornate, rimettendo le mani sulla 312 T4 fatata che fu di Gilles, poi restaurata e di proprietà della collezione di Jonathan Giacobazzi.

La prima volta a Erbè, per una parata stradale di René Arnoux, la seconda a Fiorano, con Jacques Villeneuve all'opera, sotto gli occhi della mamma Joann e della sorella Melanie. Infine, rieccoli in borghese a Imola, lo scorso anno, in una giornata dedicata al mito di Villeneuve.

E fu proprio a Erbè, rivedendo Paolino mettere le mani sulla monoposto, che Joann, peraltro sempre sorridente, improvvisamente pianse, dicendo: «Per un attimo ho rivisto Scaramelli toccare quella macchina, ripetendo gesti e automatismi che avevo quasi dimenticato ma che sono riaffiorati, facendomi sentire tutto come allora...».

Lacrimò appena un po' e quasi di nascosto, Joann, a Erbè, e pure Paolino, che era lì e faceva il duro ma non lo era, per un attimo ebbe gli occhi lucidi, ma poi chiuse virilmente la partita, facendo finta di soffiarsi il naso. Con la discrezione di chi vuole salvaguardare le storie e i valori che nella sua vita hanno contato davvero.

Amava chiudere con un aneddoto su Gilles

Perché in fondo Paolino Scaramelli sapeva raccontarle, le cose, ma anche metterci il gusto del laconico mistero, che non guasta mai, se vuoi chiudere un racconto nel modo giusto. Quando una sera gli posi la faticosa domanda circa il rapporto che legava Enzo Ferrari a Gilles Villeneuve, Paolino se la cavò così, con fare dialettico stupendamente ferrarista e veracemente emiliano: «Una volta, durante una burrascosa riunione, un irriducibile avversario di Gilles chiese a Enzo Ferrari: "Ma come si fa a tenere uno così?". Il Commendatore rispose secco: "A me am piés acsé". A lui, come a tutti noi, Gilles piaceva così».

E a chiunque l'abbia conosciuto e apprezzato, pure Paolino Scaramelli piaceva così. ●

cesso. Tornò ai box sporco, depresso, distrutto». Poi però guardava oltre, al dopo e tornava a sorridere: «Ci aspettava un'epoca meravigliosa. Finalmente nel 1979 il motore della 312 T4 si rompeva solo se lo facevi cadere dal camion e Gilles fu fantastico. Ecco, quello lo ricordo come il periodo più bello della mia esperienza alla Ferrari, contrassegnato dalle emozioni più positivamente intense che ho provato nella mia vita».

Mauro Forghieri lo ricorda così

«Dai, poche storie, Scaramelli era l'uomo di Gilles. Il suo fedelissimo - puntualizza l'ingegnere Mauro Forghieri, che fu suo capo in F.1 - Per me? Nessun dubbio, è stato tra i migliori che ho avuto alle mie dipendenze, rivelandosi un uomo vero, credibile e piacevole. E molto buono: ricordo il suo lungo e proficuo impegno nel volontariato. Ecco, Paolino insieme a Borsari e Bellentani è stato uno di quelli che ha fatto grande la Ferrari, in un periodo in cui c'erano pochi soldi e grandi uomini che nell'ombra



Le classifiche

VELOCITÀ

FINALI LAMBORGHINI

VALENCIA

RALLY

MONZA RALLY SHOW

MONZA

MONZA RALLY HISTORIC

MONZA

FINALI LAMBORGHINI

Resoconto della gara a pag. 76
Valencia (E), 3-4 dicembre 2016

Pro/Pro-Am

Gara-1: 1. Postiglione (Imperiale Racing) 32 giri in 51'28"108, alla media di 149,4 km/h (1. Pro); 2. Lind (Raton Racing) a 2"321; 3. Antinucci (Change Racing) a 12"368; 4. Schlegelmilch (Artline Team Georgia) a 22"903; 5. Breukers (Gdl Racing) a 40"338 (1. Pro-Am); 6. De Marco (Orange Team Lazarus) a 41"712; 7. Veglia-Fontana (Antonelli Motorsport) a 53"935; 8. Giannoni (Automobile Tricolore) a 54"307; 9. Dovizioso (Squadra Corse) a 54"779; 10. Pellegrinelli (Imperiale Racing) a 1'10"234; 11. Michimi (Prestige Performance) a 1'10"925; 12. Gdovic (Dac Motorsports) a 1'11"921; 13. Ochiai-Yazid (Aran Racing) a 1'18"173; 14. Uchida-Hiramine (Direction Motorsports) a 1'18"373; 15. Hidman-Duerson (Prestige Performance) a 1'21"372; 16. Navarro-Brichè (Mn Development) a 1'25"077; 17. Kujala-Thienes (Us RaceTronics) a 1'30"839; 18. Anassis (Dac Motorsports) a 1'34"079; 19. Zöchling-Spengler (Konrad Motorsport) a 1 giro; 20. Sbirrazzuoli-DeGeorge (Dream Racing Motorsport) a 4 giri; 21. Spinelli (Antonelli Motorsport) a 7 giri.

Giro più veloce: il 2° di Schlegelmilch in 1'32"569, alla media di 155,8 km/h.

Gara-2: 1. Lind (Raton Racing) 25 giri in 51'07"682, alla media di 117,5 km/h (1. Pro); 2. Spinelli (Antonelli Motorsport) a 0"235; 3. Postiglione (Imperiale Racing) a 0"875; 4. Schlegelmilch (Artline Team Georgia) a 1"830; 5. Kodric (Bonaldi Motorsport) a 2"671; 6. Zöchling-Spengler (Konrad Motorsport) a 3"390; 7. Veglia-Fontana (Antonelli Motorsport) a 5"624 (1. Pro-Am); 8. Dovizioso (Squadra Corse) a 5"707; 9. Michimi (Prestige Performance) a 18"000; 10. De Marco (Orange Team Lazarus) a 18"316; 11. Anassis (Dac Motorsports) a 19"417; 12. Kujala-Thienes (Us RaceTronics) a 23"253; 13. Ochiai-Yazid (Aran Racing) a 23"710; 14. Pellegrinelli (Imperiale Racing) a 55"902; 15. Breukers (Gdl Racing) a 56"479; 16. Hindman-Duerson (Prestige Performance) a 57"718; 17. Gdovic (Dac Motorsports) a 59"625; 18. Navarro-Brichè (Mn Development) a 1'01"629; 19. Uchida-Hiramine (Direction Motorsports) a 1'32"322; 20. Giannoni (Automobile Tricolore) a 2 giri; 21. Antinucci (Change Racing) a 4 giri; 22. Sbirrazzuoli-DeGeorge (Dream Racing Motorsport) a 6 giri.

Giro più veloce: l'11° di Lind in 1'43"284, alla media di 139,6 km/h.

Am/Lamborghini Cup

Gara-1: 1. Adrian Amstutz (Bonaldi Motorsport) 31 giri in 50'37"593, alla media di 147,1 km/h (1. Am); 2. Shahin (Leipert Motorsport) a 12"769; 3. Abkhazava (Artline Team Georgia) a 30"133; 4. Myszkowski-Lewandowski (Gt3 Poland) a 37"948; 5. Gerskowski-Eskelinen (Leipert Motorsport) a 40"638; 6. Liang (Vincenzo Sospiri Racing) a 46"838; 7. Haryanto (Lunacea) a 59"751; 8. Ockey (Us RaceTronics) a 1'01"429; 9. Krenzia (Vincenzo Sospiri Racing) a 1'30"752; 10. Mikrut-Moczulski (Gt3 Poland) a 1'36"284; 11. Yoon (Gdl Racing) a 1 giro; 12. Krebs (Attempo Racing) a 1 giro; 13. Chouet (Dxdt Racing) a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 14. Wong-Chou (Ts) a 1 giro; 15. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 16. Van Deyzen (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 17. Lawless (Dream Racing Motorsport) a 1 giro; 18. Dirg Parhofer-Dimitri Parhofer (Attempo Racing) a 1 giro; 19. Heinricher (Dac Motorsports) a 1 giro; 20. Ineichen (Bonaldi Motorsport) a 2 giri; 21. Weeraborwornpong (Siam Gas Racing Kong) a 2 giri; 22. Metzger-Sarrea (Driving-Evolution by Autovitesse) a 2 giri.

Giro più veloce: il 2° di Myszkowski in 1'34"119, alla media di 153,2 km/h.

Gara-2: 1. Amstutz (Bonaldi Motorsport) 26 giri in 50'40"456, alla media di 123,1 km/h (1. Am); 2. Shahin (Leipert Motorsport) a 13"391; 3. Abkhazava (Artline Team Georgia) a 14"259; 4. Gerskowski-Eskelinen (Leipert Motorsport) a 33"474; 5. Myszkowski-Lewandowski (Gt3 Poland) a 35"808; 6. Haryanto (Lunacea) a 36"287; 7. Liang (Vincenzo Sospiri Racing) a 39"792; 8. Wong-Chou (Ts) a 1'00"631; 9. Ineichen (Bonaldi Motorsport) a 1'20"829; 10. Krebs (Attempo Racing) a 1'21"038; 11. Chouet (Dxdt Racing) a 1'35"852 (1. Lamborghini Cup); 12. Mikrut-Moczulski (Gt3 Poland) a 1'40"225; 13. Richards (Toro Loco) a 1'47"160; 14. Yoon (Gdl Racing) a 1 giro; 15. Weeraborwornpong (Siam Gas Racing Kong) a 1 giro; 16. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 17. Van Deyzen (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 18. Lawless (Dream Racing Motorsport) a 1 giro; 19. Metzger-Sarrea (Driving-Evolution by Autovitesse) a 1 giro; 20. Dirg Parhofer-Dimitri Parhofer (Attempo Racing) a 1 giro; 21. Krenzia (Vincenzo Sospiri Racing) a 2 giri; 22. Heinricher (Dac Motorsports) a 2 giri; 23. Aronson (Toro Loco) a 3 giri; 24. Ockey (Us RaceTronics) a 4 giri; 25. Bartels (Dör Motorsport) a 4 giri.

Giro più veloce: il 22° di Amstutz in 1'44"930, alla media di 137,4 km/h.

Il campionato

Pro: 1. Lind 27 punti; 2. Postiglione 25; 3. Schlegelmilch 16; 4. Spinelli 14; 5. Antinucci 11; 6. De Marco 9; 7. Michimi 9; 8. Zöchling-Spengler 8; 9. Kodric 6; 10. Anassis 6.

Pro-Am: 1. Fontana-Veglia 27 punti; 2. Dovizioso 20; 3. Breukers 20; 4. Pellegrinelli 12;

zava (Artline Team Georgia) a 30"133; 4. Myszkowski-Lewandowski (Gt3 Poland) a 37"948; 5. Gerskowski-Eskelinen (Leipert Motorsport) a 40"638; 6. Liang (Vincenzo Sospiri Racing) a 46"838; 7. Haryanto (Lunacea) a 59"751; 8. Ockey (Us RaceTronics) a 1'01"429; 9. Krenzia (Vincenzo Sospiri Racing) a 1'30"752; 10. Mikrut-Moczulski (Gt3 Poland) a 1'36"284; 11. Yoon (Gdl Racing) a 1 giro; 12. Krebs (Attempo Racing) a 1 giro; 13. Chouet (Dxdt Racing) a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 14. Wong-Chou (Ts) a 1 giro; 15. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 16. Van Deyzen (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 17. Lawless (Dream Racing Motorsport) a 1 giro; 18. Dirg Parhofer-Dimitri Parhofer (Attempo Racing) a 1 giro; 19. Heinricher (Dac Motorsports) a 1 giro; 20. Ineichen (Bonaldi Motorsport) a 2 giri; 21. Weeraborwornpong (Siam Gas Racing Kong) a 2 giri; 22. Metzger-Sarrea (Driving-Evolution by Autovitesse) a 2 giri.

Giro più veloce: il 22° di Amstutz in 1'44"930, alla media di 137,4 km/h.

Il campionato

Pro: 1. Lind 27 punti; 2. Postiglione 25; 3. Schlegelmilch 16; 4. Spinelli 14; 5. Antinucci 11; 6. De Marco 9; 7. Michimi 9; 8. Zöchling-Spengler 8; 9. Kodric 6; 10. Anassis 6.

Pro-Am: 1. Fontana-Veglia 27 punti; 2. Dovizioso 20; 3. Breukers 20; 4. Pellegrinelli 12;

5. Yazid-Ochiai 12; 6. Giannoni 10; 7. Thienes-Kujala 10; 8. Gdovic 8; 9. Duerson-Hindman 6; 10. Hiramine-Uchida 4; 11. Navarro-Brichè 3.

Am: 1. Amstutz 30 punti; 2. Shahin 24; 3. Abkhazava 20; 4. Lewandowski-Myszkowski 14; 5. Gerskowski-Eskelinen 14; 6. Haryanto e Liang 6; 7. Chou-Wong 3; 8. Ockey 3; 9. Krenzia 2; 10. Ineichen 2; 11. Krebs 1; 12. Moczulski-Mikrut 1.

Lamborghini Cup: 1. Chouet 30 punti; 2. Van der Horst 20; 3. Van Deyzen 16; 4. Weeraborwornpong 15; 5. Lawless 13; 6. Richards 12; 7. Heinricher 9; 8. Sarrea-Metzger 8; 9. Aronson 2.

Blancpain S. Trofeo Europa Pro/Pro-Am

Gara-1: 1. Lind (Raton Racing) 32 giri in 51'24"180, alla media di 149,6 km/h (1. Pro); 2. Postiglione (Imperiale Racing) a 0"570; 3. Schlegelmilch (Artline Team Georgia) a 15"056; 4. Kang (Fff Racing Team by Acn) a 28"538 (1. Pro-Am); 5. Kodric (Bonaldi Motorsport) a 30"332; 6. Costa-Liang (Vincenzo Sospiri Racing) a 48"902; 7. Veglia-Fontana (Antonelli Motorsport) a 50"690; 8. Dovizioso (Squadra Corse) a 52"361; 9. Zöchling-Spengler (Konrad Motorsport) a 1'00"488; 10. De Marco-Janosz (Orange Team Lazarus) a 1'27"962; 11. Pellegrinelli (Imperiale Racing) a 1'32"015; 12. Navarro-Brichè (Mn Development) a 1'41"146; 13. Moore (Bonaldi Motorsport) a 3 giri; 14. Breukers (Gdl Racing) a 4 giri.

Giro più veloce: il 2° di Lind in 1'32"092, alla media di 156,6 km/h.

Gara-2: 1. Spinelli (Antonelli Motorsport) 32 giri in 51'19"239, alla media di 149,8 km/h (1. Pro); 2. Postiglione (Imperiale Racing) a 1'20"7; 3. Schlegelmilch (Artline Team Georgia) a 1'29"9; 4. Kodric (Bonaldi Motorsport) a 25"197; 5. Lind (Raton Racing) a 32"259; 6. Dovizioso (Squadra Corse) a 43"052 (1. Pro-Am); 7. Giannoni-Fumanelli (Automobile Tricolore) a 43"436; 8. Kang (Fff Racing Team by Acn) a 43"845; 9. De Marco-Janosz (Orange Team Lazarus) a 45"689; 10. Liang-Costa (Vincenzo Sospiri Racing) a 47"044; 11. Zöchling-Spengler (Konrad Motorsport) a 56"408; 12. Amstutz-Kujala (Bonaldi Motorsport) a 1'05"300; 13. Breukers (Gdl Racing) a 1'05"795; 14. Navarro-Brichè (Mn Development) a 1'12"357; 15. Moore (Bonaldi Motorsport) a 1 giro; 16. Pellegrinelli (Imperiale Racing) a 1 giro.

Giro più veloce: il 4° di Spinelli in 1'32"447, alla media di 156,0 km/h.

Am/Lamborghini Cup

Gara-1: 1. K. Galbiati (Antonelli Motorsport) 31 giri in 51'05"499, alla media di 145,8 km/h (1. Am); 2. Shahin (Leipert Motorsport) a 8"465; 3. Myszkowski-Lewandowski (Gt3 Poland) a 9"675; 4. Gerskowski-Eskelinen (Leipert Motorsport) a 14"431; 5. Hassid (Konrad Motorsport) a 16"178; 6. Abkhazava (Artline Team Georgia) a 23"756; 7. Krenzia (Vincenzo Sospiri Racing) a 28"025; 8. Bartels (Dör Motorsport) a 45"543; 9. Dirg Parhofer-Dimitri Parhofer (Attempo Racing) a 1 giro; 10. Aronson-Julian (Toro Loco) a 1 giro; 11. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 12. Van Deyzen (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 13. Richards (Toro Loco) a 1 giro; 14. Metzger-Sarrea (Driving-Evolution by Autovitesse) a 1 giro; 15. Mikrut-Moczulski (Gt3 Poland) a 3 giri.

Dovesicorre

VELOCITÀ

9-11 dicembre

STOCK CAR BRASIL

Ultimo round

Interlagos

www.stockcar.com.br

MEMORIAL BETTEGA

Motor Show

Bologna

www.motorshow.it

PREALPI MASTER SHOW

Ronde Raceday

Sernaglia

www.prealpimastershow.net

RALLY FETTUNTA

RallyDay

Tavernelle Val di Pesa

www.valdelsacorse.it

RONDE DI GIOIOSA MAREA

RallyRonde

Gioiosa Marea

www.ctsport

RALLY IL GRAPPOLO

RallyDay

San Damiano d'Asti

www.sandamianorallyclub.it

Montez-S. Montez 28.

Lamborghini Cup: 1. Van der Horst 139 punti; 2. Van Deyzen 132; 3. Richards 105; 4. Metzger-Sarrea 77; 5. Songyang 72; 6. Lima 46; 7. Aronson 28.

RALLY

Monza Rally Show

Resoconto della gara a pag. 54

Autodromo di Monza,

2-4 dicembre 2016

Assoluta: 1. Rossi-Cassina (Ford Fiesta) in 1.31'22"; 2. Sordo-Marti (Hyundai i20 N) a 18"4; 3. Bonanomi-Pirollo (Citroen DS3) a 18"9; 4. Bosca-Aresca (Ford Fiesta) a 1'14"5; 5. Brivio-Brivio (Ford Fiesta) a 1'51"6; 6. Longhi-Santini (Ford Fiesta) a 2'06"5; 7. Beretta-Carrara (Ford Fiesta) a 2'20"9; 8. Perico-Turati (Ford Fiesta) a 2'26"1; 9. Salucci-Dotta (Ford Fiesta) a 2'49"6; 10. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16) a 2'55"4; 11. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta) a 2'59"8; 12. Fontana-Monti (Hyundai i20) a 3'07"1; 13. Rossetti-Franzi (Skoda Fabia) a 3'11"3; 14. Grooten-Louette (Citroen C4) a 3'30"6; 15. Andolf-Penoli (Hyundai i20) a 4'28"1; 16. Cairoli-Fappani (Citroen DS3) a 4'49"1; 17. Rovanner-Pietlainen (Skoda Fabia) a 4'53"5; 18. Della Casa-Pozzi (Ford Fiesta) a 5'08"2; 19. Rizzello-Cicognini (Skoda Fabia) a 5'20"5; 20. Fontana-Savastano (Ford Focus) a 6'29"5; 21. Riconetto (Ford Fiesta) a 6'38"6; 22. Tosini-Peroglio (Citroen DS3) a 6'40"6; 23. Vellani-Amadori (Peugeot 208 T16) a 6'43"1; 24. Pederzani-Reto (Hyundai i20) a 6'46"2; 25. Tagliani-Bollito (Ford Fiesta) a 6'53"1; 26. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 T16) a 6'57"9; 27. Cavallini-Rossetto (Ford Fiesta) a 7'19"3; 28. De Martini-Baggio (Ford Fiesta) a 7'19"4; 29. Biolghini-Rocchi (Peugeot 208 T16) a 7'21"4; 30. Pinzano-Cerutti (Skoda Fabia) a 7'30"5; 31. Locatelli-Torri (Ford Fiesta) a 7'32"2; 32. Fontana-Mometti (Hyundai i20) a 7'46"0; 33. "Ciava"-Manfredi (Ford Fiesta) a 7'49"3; 34. Caffoni-Minazzi (Peugeot 207) a 8'00"0; 35. Butti-Rocca (Ford Fiesta) a 8'03"2; 36. Bonacini-Novelli (Mitsubishi Evo X) a 8'11"7; 37. Ballinari-Togni (Ford Fiesta) a 8'16"7; 38. Gianesini-"Pulvione" (Ford Fiesta) a 8'18"6; 39. Roncoroni-Brusadelli (Peugeot 207) a 8'25"2; 40. Reduzzi-Maifredini (Skoda Fabia) a 8'26"4; 41. Mella-Marchioni (Hyundai i20) a 8'44"1; 42. Sassi-Ronchi (Ford Fiesta) a 8'44"1; 43. Spinelli-Vimercati (Ford Fiesta) a 8'44"1.

Pierino Longhi, sesto nel Monza Rally Show con la Ford Fiesta Wrc e in coppia con Santini



BEITTEL

sta) a 8'46"3; 44. Brega-Biglieri (Hyundai i20) a 8'47"8; 45. Testa-Mangiarotti (Peugeot 208 T16) a 9'08"2; 46. Gilardoni-Bonato (Renault Clio) a 9'42"9; 47. Maggi-Maggi (Ford Fiesta) a 9'46"1; 48. Terrini-Nuara (Peugeot 207) a 9'54"3; 49. Degani-Marai (Ford Fiesta) a 10'01"0; 50. Nicelli-Berutti (Peugeot 207) a 10'19"9; 51. Beltrami-Ventura (Citroen DS3) a 10'21"6; 52. Scattolon-Zanini (Ford Fiesta) a 10'24"8; 53. Gabbiani-Piva (Mitsubishi Evo X) a 10'33"9; 54. Abdulhalim-Osman (Ford Fiesta) a 10'41"8; 55. Cianfanelli-Mostacchi (Peugeot 207) a 10'49"9; 56. Ogliari-Verdelli (Ford Fiesta) a 11'33"8; 57. Maiani-Budoia (Peugeot 207) a 11'39"8; 58. Messori-Lavazza (Ford Fiesta) a 11'44"1; 59. Moricci-Garavaldi (Hyundai i20) a 11'46"1; 60. Caffi-Granata (Porsche 997 GT3 RS) a 12'04"0; 61. Modanesi-Modanesi (Ford Fiesta) a 12'14"3; 62. "Traversun"-Zambiasi (Mitsubishi Evo IX) a 12'25"4; 63. Tavelli-Cottellero (Peugeot 208 T16) a 12'32"9; 64. Giorgioni-Lenzi (Peugeot 207) a 12'34"9; 65. Bellotti-Maggiulli (Peugeot 207) a 12'59"7; 66. Melloni-Boccardo (Renault Clio) a 13'05"0; 67. Redolfi-Frigerio (Porsche 997 GT3 RS) a 13'10"0; 68. Meda-Meda (Mitsubishi Evo IX) a 13'42"0; 69. Colombo-Sala (Peugeot 207) a 14'00"1; 70. Berti-Terrassan (Peugeot 207) a 14'06"4; 71. Colombini-Baldacci, (Peugeot 207) a 14'13"8; 72. Riccio-Menchini (Ford Fiesta) a 14'16"8; 73. Re-Luca (Peugeot 207) a 14'25"7; 74. Brignoli-Brignoli (Mitsubishi Evo X) a 14'41"5; 75. Chentre-Floren (Mitsubishi Evo X) a 14'42"4; 76. Margaroli-Zagami (Renault Clio) a 15'37"3; 77. Serini-Miglini (Renault Clio) a 15'52"3; 78. Bianco-Ughetti (Mitsubishi Evo IX) a 15'58"7; 79. Marchetti-Turatti (Renault Clio) a 16'23"0; 80. Polisini-Iscaro Fiorenti (Mitsubishi Evo X) a 16'40"3; 81. Berti-Farina (Peugeot 207) a 16'53"5; 82. Gelli-Ciucci (Ford Fiesta) a 16'59"4; 83. Conforto Galli-Scarafoni (Toyota GT86) a 17'51"5; 84. Di Dio-Patti (Mitsubishi Evo X) a 17'56"4; 85. De Santis-Colapietro (Ford Fiesta) a 18'38"7; 86. Carigi-Mitia (Renault Clio) a 20'17"7; 87. Perosino-Scamperle (Renault Clio) a 20'42"0; 88. Ghirri-Figone (Fiat Punto) a 20'44"8; 89. Antonucci-Antonucci (Subaru Impreza) a 21'37"8.

Monza Rally Historic

Autodromo di Monza
2-4 dicembre 2016

Assoluta: 1. Bianchini-Darderi (Lancia Rally 037) in 50'43"9; 2. Da Zanche-Vezzoli (Porsche 911 RSR) a 13"4; 3. Nori-Biasion, B. (Porsche 3000) a 33"7; 4. "Pedro" - Baldaccini (Lancia Rally 037) a 49"4; 5. Superti-Dell'Acqua, M. (Porsche 911 SC) a 49"8; 6. "Lucky"-Pons (Lancia Rally 037) a 1'08"7; 7. Musti-Natino (Porsche 911 SC) a 1'24"3; 8. Melli-Badessi, N. (Porsche 911 SCRS) a 1'34"7; 9. Zanchi-Coldani (Lancia Delta 16V Fina) a 3'30"5; 10. Filippone-Zanolì (Porsche 911 SC) a 3'45"4; 11. De Bellis-Celli (Porsche 911 Carrera) a 6'06"8; 12. Lo Presti-Sala (Porsche 911 SC) a 6'30"8; 13. Lumini-Quarantani (Porsche 911 SCRS) a 6'55"6; 14. Accocciaco-Demonte (Porsche 911 SC) a 7'17"4; 15. "Ben Walter"-Torlasco (Porsche 911 SC) a 9'30"1; 16. Vicino-Oberetti (Renault Alpine A110) a 10'18"0; 17. Rossi-Casazza (Mercedes 190) a 10'37"5; 18. Dolce-Tripiciana (Porsche 911 SC) a 11'07"2.

L'OUTLET DI



per informazioni
outlet@autosprint.it

AUTO

FORMULA ABARTH FA010 vendo, anno 2010, privato, usata poco, in perfette condizioni. Per info mail: asmotorsport@iol.com, tel. 00386 41 706231.

ACCESSORI



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

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, Cervesina (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

RIVISTE



ENCICLOPEDIA Autosprint d'epoca vendo in buono stato, solo per collezionisti appassionati di auto. Si compone di: anno 1969 II volume,

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



SN1 Pro - Open Cup - ENDURANCE

PER I PILOTI SN1 PARTE LA OPEN CUP - Un nuovo, difficilissimo impegno, si presenta all'orizzonte per i piloti della Sn1, la "Open Cup", ovvero la parte riguardante l'endurance, capitolo della guida a cui la Snp tiene moltissimo. Lo scorso anno, i campioni della serie, sono stati i plurititolati, Mario Longo e Maurizio Rizzo, autori di una stagione davvero strepitosa, che li ha visti vincere anche quando le condizioni di pista e gomme, erano del tutto avverse a questo velocissimo equipaggio. Chi sarà quest'anno il pilota o la coppia di piloti migliore che verra fuori dalla "Top Ten" della Sn1? Presto lo scopriremo... Per info: selezionenazionale@alice.it

SELEZIONE NAZIONALE ED ENPA INSIEME - La Selezione Nazionale Piloti è felice di annunciare la propria partnership con l'Enpa, l'ente nazionale per la protezione degli animali. La Snp sposa, difatti, appieno la causa e le finalità dell'Enpa ed è fiera di averla tra i propri partners.

anno 1970 I-II volumi, anno 1971 I-II volumi anno 1972 I-II volumi, anno 1973 I-II volumi, anno 1974 I-II -III volumi, anno 1975 I-II volumi, volume blu (anno 70/75), volume blu (mese 72/73). Prezzo 1.000 euro. Contattare Gianni per email casagibby@gmail.com

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

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

BILICO

VENDESI BILICO ad uso

speciale Volvo FH42 del 2002, rimorchio Lecitrailer allestimento corse. Vendibili sepa-

ratamente. Telefonare allo 059-7231741.



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.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 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bc BPPITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via

Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via

Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2,

del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica

ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che

presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7, s.s.

del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro

n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

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

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa



SUTTON-IMAGES.COM

IL COMMIO DI UN TIFOSO A JB CHE HA LASCIATO LA F.1

Button, ciao campione!

Il cerchio si è chiuso e lo stesso Jenson lo sa. La scelta di "riportare" sul casco i colori del mondiale del 2009 è un messaggio chiaro per tutti noi tifosi e per l'intero ambiente della F.1. Sette anni fa ad Abu Dhabi Button festeggiava il titolo ottenuto a Interlagos mentre oggi lascia, credo per sempre, lo sport che lo ha reso il personaggio che vediamo tutti. Un gentleman che non ha bisogno

di scrivere libri tra 10 anni per raccontare verità misteriose, oppure di offendere colleghi e direttori di gara via radio per urlare la propria frustrazione. Button ha vissuto tutti i cambiamenti della F.1 degli ultimi 20 anni, cambiando anche lui come persona e pilota. Da paracarro a campione del mondo, da bravo ragazzo inglese a bad boy della F.1 che pensava solo alla bella vita invece che alle

corse. Jenson ha avuto un percorso coerente di crescita, affrontando con intelligenza e a testa alta ogni situazione. La presenza di papà John ai box è stata fondamentale nei vari momenti della carriera. Quando se n'è andato, lo stesso Jenson ha saputo superare una perdita così grande con la forza di chi sa tenere vivo un ricordo andando avanti però per la propria strada. Gli occhi lucidi davanti alla foto con il padre durante un omaggio che Coulthard gli fece ad Abu Dhabi due stagioni fa sono uno dei momenti più intensi e belli dell'uomo prima che del pilota. Nella sua carriera ci sono stati due momenti che voglio ricordare; il mondiale del 2009 e la vittoria a Montreal 2011. La stagione con la Brawn Gp, partita senza aspettative e conclusa portando a casa 2 titoli mondiali ha dei contorni leggendari. Una macchina ricordata solo ed ingiustamente per il doppio diffusore (che avevano anche Toyota e Williams) portata alla vittoria nonostante uno sviluppo inferiore rispetto alla concorrenza a causa di un budget quasi inesistente. Un progetto durato un anno che però avrà un record difficilmente irripetibile. E poi la gara pazzesca di Montreal vinta nonostante 5 soste ai box, 2 incidenti e un drive through. Quando ho voglia di darmi una botta di adrenalina mi rivedo gli ultimi 20 giri che hanno visto Jenson volare rispetto agli avversari costringendo poi all'errore Vettel nel tiratissimo e indimenticabile ultimo giro. Due situazioni, ma ce ne sarebbero anche altre... (...) Certe cose solo Jenson le ha sapute fare e un motivo ci sarà. Button non è stato il più veloce ma sicuramente il più intelligente degli ultimi anni. Mi mancherà molto non vederlo in F.1, ancora stento a credere che il prossimo anno non ci sarà il suo nome in griglia. Il futuro però è pieno di tante cose come il Rallycross, la 1000 km di Suzuka e chissà, un mondiale di Triathlon da vincere. Eh si perché il Sig. Jenson Button a quasi 37 anni è anche un ironman che si diverte e fatica. "The journey is the reward" è la scritta che compare sul casco di JB, per chiudere un capitolo importante ma per aprirne altri pieni di gioia e soddisfazioni.

Andrea Etori

IL GENTLEMAN DRIVER BENUSIGLIO LODA L'INGEGNERE E AS

Dallara, un signore

Bravi! Questa volta ve lo dico con particolare piacere. Bravi. L'articolo con l'intervista a Gianpaolo Dallara è fatto molto bene. Con domande calibrate siete riusciti a fare un ritratto veritiero sulla personalità e sulla umanità di questo personaggio forse un po' trascurato dai media.

L'ingegner Dallara, che ho avuto la possibilità di conoscere tanti anni fa quando ho corso con una sua vettura in coppia con Giuseppe Piazzi e Renzo Zorzi, è sempre stato una persona schiva, ma non riservata perché appena si relazionava con persone che stima mostra subito i migliori aspetti del suo carattere.

Rispetto per l'interlocutore, disponibilità a spiegare sia gli aspetti tecnici di un problema così come gli aspetti più umani legati al mondo delle corse.

Purtroppo le mie frequentazioni con Dallara non sono state molte (...) ma quando poi gli ho chiesto di far fare uno stage a un mio giovane nipote ingegnere è stato lieto di aiutarmi. E mio nipote ricorda quel periodo come uno dei più formativi della sua vita professionale.

La signorilità e il rispetto per le persone da parte dell'ingegnere sono inoltre diventati un *modus vivendi* per la sua azienda. Dalle piccole tri-posto Sport alle F.1, dalla Dallara sono usciti progetti e vetture favolosi. E il vostro articolo, secondo me, è andato decisamente nella direzione giusta.

Renato Benusiglio

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**
Alberto Crippa, Mario Chiarappa
Fotografie: **Sutton-Images.com,**
Massimo Bettiol,
Getty Images, Oliver

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

Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi,**
Gianni Cogni, Massimo Costa,
Beppe Donazzan, Alfredo
Filippone, Alessandro Gargantini,
Marco Giordo, Martin Holmes,
Fiammetta La Guidara,
Piero Libro, Dario Lucchese,
Arturo Rizzoli, Daniele Sgorbini,
Leonardo Todisco Grande,
Giorgio Terruzzi, Maurizio Voltini,
Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **QUERIN** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

Tiscali Mobile Smart 3 GB. È facile lasciarsi tentare.

**500
minuti**
VERSO TUTTI

+

**minuti
ILLIMITATI**
VERSO TISCALI MOBILE

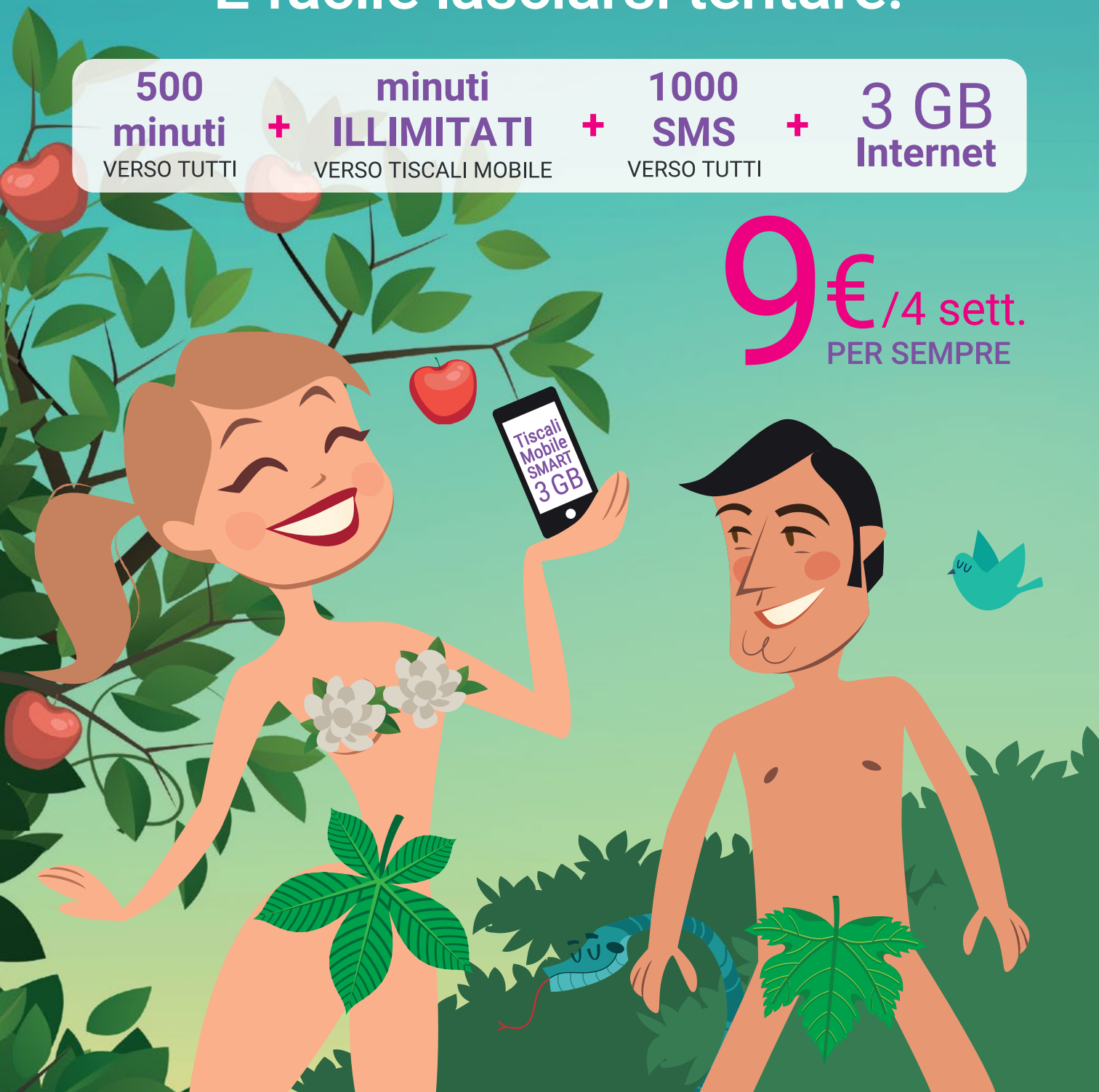
+

**1000
SMS**
VERSO TUTTI

+

**3 GB
Internet**

9€ /4 sett.
PER SEMPRE



tiscali.it | ☎130 | tiscali store

COPERTURA SU RETE TIM

tiscali:

70 BORSE DI STUDIO

INVIA LA DOMANDA
A PARTIRE DAL
1 FEBBRAIO FINO
AL 28 FEBBRAIO



**CLICK
DAYS**
ROMA 2017

STUDIA GRATIS PER 5 ANNI

Requisiti e modulo d'iscrizione su www.unicusano.it/borsa-di-studio
Per qualsiasi informazione: laurea.plus@unicusano.it



UNIVERSITA' NICCOLO' CUSANO