

24 ORE DI DAYTONA VINCONO ANGELELLI E LA CADILLAC BY DALLARA

AUT. 6.50 € - BE 6.00 € - F 5.50 €
MC, CÔTE D'AZUR 5.50 € - P.E. 0.20 € - S. 0.30 €
CHGT 7.70 CHF - CH 8.00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 5

Anno LVI Settimanale 31 gennaio-6 febbraio 2017

3 Euro (Italy only)



Poste Italiane SpA - D.L. 33/2005 (conv. in L. 6/2/2006) art. 1, c. 1, DCB Bologna



BRUNI-FERRARI ORA È DIVORZIO

Gimmi lascia
Maranello
e sceglie
la Porsche.
È la fine di una
lunga storia
vincente

Bernie depone la corona e esce di scena.
È una svolta storica per la **F.1.** Si chiude l'epoca
di un uomo solo al comando e con **Liberty Media** se ne
apre un'altra che fa già discutere. Ecco perché

ECCELESTONE IL RE HA ABDICATO

foto: ITP

Fo 1®



AUTOMOTO RACING

TORINO, ITALIA | LINGOTTO FIERE
3 / 4 / 5 FEBBRAIO 2017

Con il patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



AUTOMOBILE CLUB
TORINO



CITTÀ DI TORINO

Con il sostegno di



In contemporanea con



Tel. +39 011 350 936

info@automotoracing.it

www.automotoracing.it



Re Bernie depresso È la fine di un'epoca

Accade. Non accade. Pensa se accade. Per anni siamo andati avanti a pensare a una Formula Uno senza più Bernie Ecclestone. Ora che è successo, adesso che il re è stato depresso tutta la vicenda ha un retrogusto amaro. Soprattutto perché segna la fine di un'epoca, una lunga stagione e una carriera durata quasi 60 anni. A 86 anni Mister E. lascia. Non è più il leader della società che ha retto le sorti della Formula Uno. La sua posizione viene presa da Chase Carey, il bafone americano di Liberty Media che dietro ai sorrisi distribuiti ai vari Gp del 2016 in cui s'è fatto vedere ha mostrato anche la faccia dura di chi ha capito che con ancora in giro Ecclestone sarebbe stato impossibile avere totale libertà d'azione e soprattutto autorevolezza. Con l'uscita di scena del Grande Bernie si chiude definitivamente un'epoca e se ne apre un'altra con tante incognite che sono inevitabili quando si verificano passaggi di consegne di questa portata.

E ascoltando i primi proclami dei nuovi padroni è abbastanza chiaro che ne vedremo delle belle. Ecclestone, dal canto suo, ha già spiegato che non darà vita a una serie alternativa in contrasto con il campionato del mondo della Fia.

«Ho costruito il campionato del mondo negli ultimi 50 anni, cosa di cui vado orgoglioso. L'ultima cosa che ora voglio è danneggiarlo. I nuovi proprietari della società saranno in grado di gestire la società in maniera differente». Intanto il nuovo management si trova a dover affrontare l'uscita di scena della Manor. Si abbassa la saracinesca su un'altra storia da corsa. Lo scorso 27 gennaio tutto il personale (212 dipendenti) è stato mandato a casa. Il Patto della Concordia prevede lo spazio per 12 team: quindi allo stato attuale mancano due squadre all'appello. Non ha ovviamente la stessa portata della vicenda Ecclestone ma anche il divorzio di Bruni dalla Ferrari è la fine di un'epoca, tante volte vincente. Nonostante un contratto che prevedeva ancora 4 anni di impegno con Maranello, il pilota più vincente e pagato della categoria Gte ha scelto di dire sì alla Porsche con la quale flirtava da tempo...



Ps Per una storia che finisce ce n'è una che è all'inizio e che si spera sia altrettanto bella e vincente. Maranello, infatti, ha diffuso la prima immagine di Antonio Giovinazzi di rosso vestito. Lo sai Bon Giovi, anche As fa il tifo per te!

domenicaserre



FORMULA UNO

- 8 IN COPERTINA BERNIE SE NE VA
- 24 INTERVISTA ESTEBAN OCON
- 30 PRIMO PIANO MANOR A FINE CORSA
- 34 CURIOSITÀ QUESTIONE DI NUMERI

VELOCITÀ

- 38 BRUNI-FERRARI DIVORZIO ALL'ITALIANA
- 42 24 ORE DAYTONA
- 66 IL PERSONAGGIO RICCARDO PERA
- 68 AUTOMOTORACING A TORINO
- 70 CIVM RACING START
- 72 SEAT ITALIA I PIANI 2017
- 74 INCHIESTA PICCOLI MA DI VALORE

RALLY

- 62 WRC PLUS DENTRO ALLA SVOLTA EPOCALE
- 58 PANZANI PANZER
- 60 TRICOLORE FORMULA JUNIOR

RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 6 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 16 INTERVISTA RITROVATA
- 18 CUORE DA CORSA
- 29 BASTIAN CONTRARIO
- 51 PISTASPRINT
- 64 RALLYSPRINT
- 80 CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO



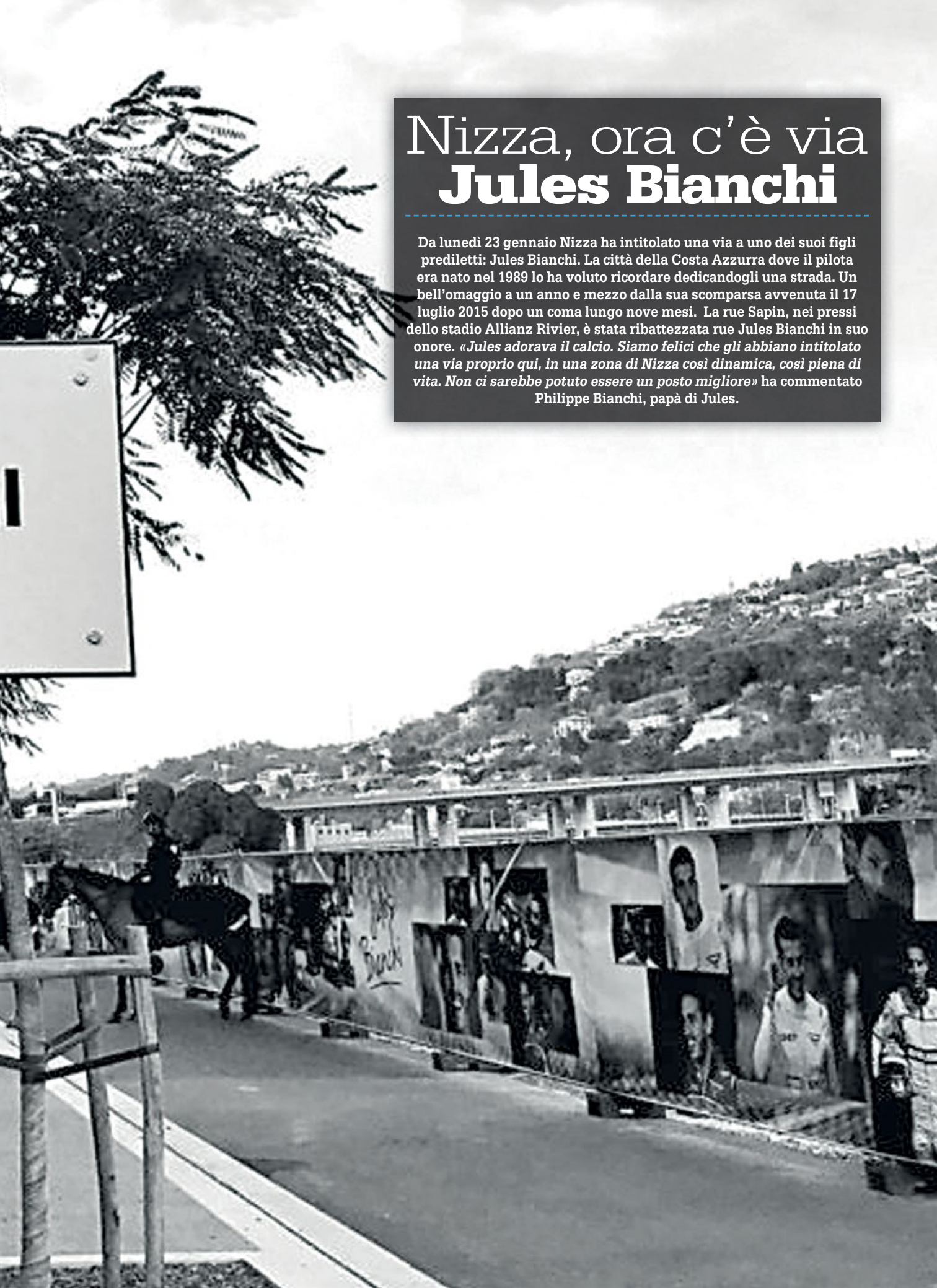
RUE JULES BIANCHI

PILOTE DE FORMULE 1

1989 - 2015

Nizza, ora c'è via **Jules Bianchi**

Da lunedì 23 gennaio Nizza ha intitolato una via a uno dei suoi figli prediletti: Jules Bianchi. La città della Costa Azzurra dove il pilota era nato nel 1989 lo ha voluto ricordare dedicandogli una strada. Un bell'omaggio a un anno e mezzo dalla sua scomparsa avvenuta il 17 luglio 2015 dopo un coma lungo nove mesi. La rue Sapin, nei pressi dello stadio Allianz Riviera, è stata ribattezzata rue Jules Bianchi in suo onore. «*Jules adorava il calcio. Siamo felici che gli abbiano intitolato una via proprio qui, in una zona di Nizza così dinamica, così piena di vita. Non ci sarebbe potuto essere un posto migliore*» ha commentato Philippe Bianchi, papà di Jules.



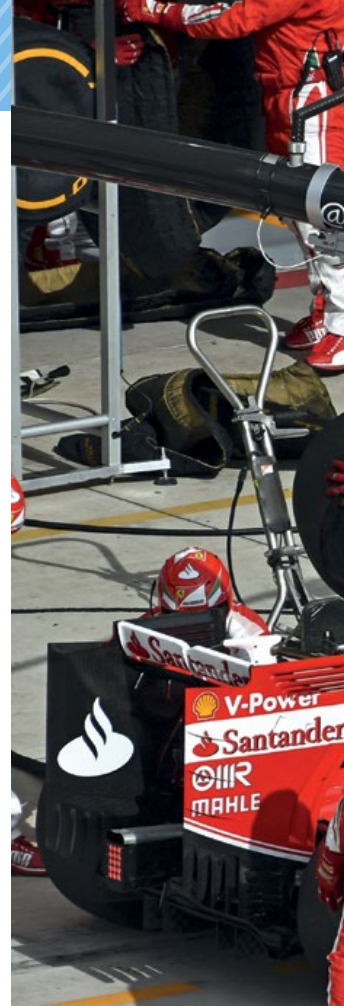
La voce e il peso del **silenzio**

SEMBRA QUASI LA TIPICA PAUSA SONORA CHE PRECEDE UN NODO DA SCIOGLIERE O UN BIVIO MOLTO SIGNIFICATIVO. CON LA ROSSA PROTAGONISTA

Notizie? *Poca roba*, roba ininfluente. La nuova Ferrari sarà intitolata a Jules Bianchi? (anticipazione dello sponsor Santander poi smentita). Benissimo comunque, buona idea. Romantica e portatrice di una gamma ampia di sentimenti caldi. Poi: Julio Velasco chiamato a ripetere vecchie teorie da spirito di squadra, a spiegare il significato di condivisione, appartenenza e sostegno agli ingegneri di pista. Un copione ormai aggiornato e superato da chiunque si occupi seriamente - un po' ovunque - di team building.

Per il resto silenzio. Nulla sappiamo della Ferrari che corre già verso il proprio destino, anche perché nulla sanno dentro la Ferrari, del destino che aspetta una macchina nuova e carica di responsabilità pensanti. Da qualche spiffero sfugge la sen-

sazione che Mattia Binotto stia raccogliendo i primi frutti del lavoro al quale è stato destinato: creare un gruppo di lavoro dentro il quale ogni talento, ogni ambizione personale viri verso un obiettivo comune. Per ottenere tutto ciò, Velasco serve a poco perché trattasi di pratica, di fatica, non proprio di chiacchiere: dare buoni esempi giorno dopo giorno, operare sul campo lavorando di lima, trovare il modo per compensare e gratificare senza emarginare e mortificare. Un lavoro che Binotto conosce da sempre perché fa parte della sua natura. Il nodo: proprio qui. Verrà sciolto, come sanno, come ormai sappiamo, durante e soprattutto dopo la prima gara del 2017. Solo allora avremo una misura più vera, comparata ad altre. E solo allora capiremo se e sino a che punto la creazione di un autentico spirito



SIAMO A UNA SVOLTA

Arrivabene e Binotto sembrano in attesa del momento della verità. Sopra a destra, pit stop in casa Ferrari e, in basso a destra, Julio Velasco



SUTTON-IMAGES.COM

di squadra - aperto a chi faceva fatica ad esprimersi liberamente nel passato recente - può aver generato un salto, una differenza tecnica sprovvista di firma prestigiosa (in omaggio al gruppo, appunto) ma funzionale al rendimento della vettura. Non avremo "la macchina di". Di Rory Byrne, di Simone Resta, di Tizio o Caio, come del resto da tendenza diffusa in ogni grande team.

Il che significa distribuire onori ed oneri eventuali su un intero gruppo di tecnici, con esiti molto rilevanti, in ogni caso. Perché una Ferrari vincente premierebbe anche un metodo, i cui meccanismi potranno generare davvero una moltiplicazione di energie felici, un tempo nuovo e lungo, caratterizzato da una trasversalità efficace. Perché una Ferrari in affanno mostrerebbe un limite profondo, una sorta di impotenza di un intero gruppo e quindi della Ferrari stessa. Soprattutto se quello fosse il risultato di un cambiamento di rotta avvenuto realmente, quanto di meglio, elaborato da una squadra davvero votata a dare il massimo, azzerando i picchi della gelosia, gli ostacoli che genera ogni protagonismo.

Il peso del silenzio sta qui. È il silenzio che precede un nodo, un bivio molto significativo. Perché una vera squadra, animata da intenzioni condivise e perseguite, non è detto che vinca un bel

**LA DIFFERENZA
TRA VINCENTI
E PERDENTI?
I VINCENTI TROVANO
SOLUZIONI. I PERDENTI
CERCANO ALIBI**

JULIO VELASCO



GETTY IMAGES



niente. Può anche retrocedere incontrando semplicemente altre squadre simili nella mentalità ma più dotate di talento individuale. Può aver bisogno di tempi ben più lunghi di quelli disponibili ora. Sembra un paradosso, ma questo capita, questo è: la stoffa di ogni singolo fa la differenza, specie se inserita in una collettività. E se manca la seta, se non c'è luce nell'animo, nel cuore, nei gesti, di un giocatore, grande anche perché al servizio dei compagni, beh, battere gli avversari diventa complicato. E la sconfitta, in questo caso, non ha un capro espiatorio disponibile. La responsabilità riguarda la squadra stessa. Ottima come attitudine, ma con qualche limite oggettivo. Anche per questo tutto tace. Sergio Marchionne aspetta, al pari di Mattia Binotto. In attesa, entrambi, di scoprire se tra i meccanismi di un gruppo che scambia e collabora, opera e investe energie, si nasconde un campione così forte da distribuire il proprio oro, così bravo da condividere la propria stoffa, in un anonimato propedeutico. Sperando che non bastino le prime battute per decretare un giudizio. Un'orchestra è grande in virtù di alcune individualità eccellenti e del tempo a disposizione per farle crescere. Il fatto è che, mentre ascoltiamo un concerto, non conosciamo affatto i nomi dei musicisti che lo rendono memorabile. ●

Bernie

il mito medio se ne va

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**Fine di un'era**

**DOPO 60 ANNI
DI CARRIERA
E UN LUNGO
REGNO IN F.1
ECCLESTONE
LASCIA LA
SCENA.
SCOPRIAMO
COME E PERCHÉ,
OLTRE A CERCARE
DI CAPIRE IN
QUALE DIREZIONE
STA ANDANDO
IL NUOVO CORSO
DEL CIRCUS
ORA TARGATO
LIBERTY MEDIA**

Dicono che la notte prima di annunciare l'uscita di scena di Bernie Ecclestone, la sua definitiva messa in disparte, lo scontro sia stato durissimo e sia finito tra urla e minacce. A "sbrinarsi", Chase Carey e Donald MacKenzie, tra i fondatori della CVC, che sino all'ultimo ha lottato perché Ecclestone rimanesse al suo posto, fosse ancora operativo. Perché la CVC non è più l'azionista di maggioranza, ha perso il potere decisionale, ma rimane comunque presente in forma molto considerevole nel capitale della nuova società che dovrà gestire la F.1 del futuro.

Donald MacKenzie ha sempre rappresentato il classico "squalo" di Wall Street, ambizioso, arrogante, senza scrupoli, è stato tra i fondatori della CVC e tra i maggiori sostenitori della acquisizione dei diritti commerciali della F.1. Eppure, sebbene preparatissimo sotto l'aspetto finanziario, mai aveva pensato di sostituire Bernie Ecclestone. Gli aveva sempre lasciato la gestione autonoma del business, esattamente come quando era Ecclestone a essere il padrone. Mackenzie ha invitato Carey a desistere, a mettere da parte la sua ambizione personale, perché a medio termine, senza Ecclestone al timone, i rischi finanziari che la F.1 correrà saranno enormi. Ha perso la sua battaglia ma forse non la guerra. Che ora trasferirà il suo campo di battaglia non da un ufficio di Londra ma a Wall Street, quando la nuova società Formula One Group, quotata in borsa, diventerà operativa. Bernie Ecclestone esce dunque di scena, il suo posto sarà preso dalla triade Chase Carey, Ross Brawn e Sean Bratches, come già anticipato sullo scorso numero di Autosprint. Che insieme a John Malone e Gregg Maffei formeranno la nuova "cupola" di potere. A Ecclestone viene riconosciuta una qualifica onoraria, ma priva di qualunque funzione operativa e decisionale. Viene messo alla porta: all'età di 86 anni potrebbe essere anche una cosa prevedibile. Se non fosse che chi prenderà il suo posto si muoverà in una sorta di campo minato, fondato soprattutto sui rapporti del tutto personali che Bernie Ecclestone aveva costruito nel corso di una carriera durata quasi 60 anni.

UN'USCITA DI SCENA BEN POCO PIACEVOLE

Con un pizzico d'ironia Bernie mostra il dito medio. In effetti la sua uscita di scena dal Circus è maturata in un clima non esattamente contraddistinto da un clima da gentlemen ottocenteschi...



BERNIE, IL MITO MEDIO SE NE VA

LA NEMESI DI ECCLESTONE

Adda venì baffone

“Adda venì baffone”, diceva il proverbio. E, a forza di evocarlo, Baffone è arrivato per davvero. Chase Carey ha pubblicamente esordito al Gp di Singapore 2016, senza aprire la bocca ma sorridendo a tutti con cortesia. Sempre al fianco di Bernie Ecclestone ma appena due passi più indietro. Non tanto come forma di rispetto, ma perché si era accorto subito che sino a quando Ecclestone sarebbe rimasto al suo posto, lui non se lo sarebbe filato nessuno. Adesso invece dice: «Bernie Ecclestone è sempre stato un one-man team (un individualista n.d.r) ma nel mondo di oggi le cose non funzionano più così. Dipenderà da noi dove e quando i suoi consigli o il suo aiuto saranno considerati appropriati». E bravo “Baffo” Carey! Dopo che Greg Maffei ha auspicato la riduzione dei premi erogati alla Ferrari, che invece sono scolpiti nella pietra del Patto della Concordia sino al 2020. Oppure che ha prospettato lo sfruttamento diretto delle scommesse. Con tutto il sottobosco che ci orbita attorno. Oppure dopo che Carey ha invitato i team a investire in azioni del nuovo gruppo senza essere ascoltato; ora l'ottantaseienne Bernie Ecclestone viene liquidato come il nonno fuori dal tempo, che se in futuro sarà ascoltato, sarà solo per il rispetto dovuto alle persone anziane.

Vediamo adesso come si muoverà Chase Carey quando andrà a trattare con la famiglia reale Al Khalifa del Bahrain. Che con Ecclestone non firmava nulla, ma era tutto sulla parola. Però quando nel 2011 il Gp del Bahrain venne cancellato dal calendario per ragioni di sicurezza, decisero comunque di lasciare ad Ecclestone i 35 milioni di dollari che pagavano per ospitare la F.1. In segno di amicizia e rispetto. Non della Ferrari o della Mercedes, ma di Bernie Ecclestone. Chissà come se la caverà “baffo” Carey quando tratterà con il Presidente dell'Azerbaigian, Ilham Aliyev. Che si è convinto ad investire enormemente sulla F.1, spinto da motivazioni



Fine di un'era

**BERNIE È SEMPRE
STATO
UN INDIVIDUALISTA
MA ORA LE COSE
NON FUNZIONANO
PIÙ COSÌ**

CHASE CAREY



forse poco razionali. Che poco hanno a che vedere con i tabulati, i grafici, le proiezioni, l'audience, i numeri di contatti, che sono alla base del business moderno. Ecclestone amico intimo di Putin, che convince Tony George a costruire un circuito stradale all'interno dell'ovale di Indianapolis. Che porta la F.1 in Cina, in India, in Corea e Turchia. Vedremo quanto gli altri, i nuovi padroni, sapranno fare meglio. Solo il tempo ci dirà se l'arrivo al potere di Liberty Media sarà salutare per la F.1 oppure se tutto servirà a generare il grande scisma del 2020. Quando scaduto il Patto della Concordia, ogni team sarà libero di andarsene, di dare vita alla propria serie. A condizione di non usare il nome F.1. Futura “balcanizzazione” sullo scenario politico ed economico della F.1, che oggi non appare così lontana e irreali.

ECCLESTONE LASCIA CHIUDENDO UN'EPOCA

Bernie, in alto, portato a spasso sulla neve dal suo ex pilota Niki Lauda che corse per lui ai tempi della Brabham, andandosene segna la fine di un'era prospera per la F.1. Al suo posto arriva Chase Carey, nell'altra pagina, di Liberty Media





scenario del mondo moderno nella forma corretta. Dobbiamo lavorare con i nostri partner per migliorare l'attrattività della F.1 verso i fans. Ross Brawn e Sean Bratches avranno un'importanza critica nello sviluppo complessivo della F.1. Brawn porta un'esperienza lunghissima e di successo in questa categoria. Il suo ruolo sarà fondamentale, ci sono molte cose che possiamo fare. I piloti sono delle star, delle icone. Le vetture sono una combinazione perfetta di potenza e tecnologia che affascina il pubblico. La F.1 è un grande sport ma ha bisogno di essere migliorato in pista. Ecclestone ha gestito questo business per la maggior parte della sua vita. Ha capito perfettamente che il cambiamento per lui sarebbe stato difficile. Speriamo di trovare il modo per continuare in una maniera che per lui sia soddisfacente. Voglio che si senta bene, a suo agio. Lui farà sempre parte della famiglia della F.1, sarà sempre il benvenuto. Ma è innegabile che per lui sarà un grande cambiamento, lo capisco benissimo. Rispetto moltissimo Ecclestone e quello che ha fatto. Bisogna riconoscergli grandi meriti per il business che ha costruito, che è stato valutato 8 miliardi di dollari. Mi ha molto aiutato e i suoi consigli saranno sempre tenuti nella giusta considerazione. A breve termine, l'area che mi aspetto che cresca maggiormente è quella degli sponsor. Un settore che nella precedente organizzazione era seguito da una sola persona. Ci sono molte categorie di prodotti che non sono rappresentate in F.1, ci sono pannelli pubblicitari lungo i circuiti che non sono venduti. Dobbiamo migliorare questo aspetto per ottenere dei risultati immediati. Anche il settore televisivo presenta grandi margini di miglioramento. L'accordo che abbiamo siglato recentemente in Inghilterra ha raddoppiato i nostri guadagni in un solo anno. Siamo assenti dal mercato digitale dei media, un'altra grande opportunità di espansione rispetto alle forme di media tradizionali. Vogliamo trasformare i 21 Gp del calendario in 21 edizioni del Super Bowls. Considerando che abbiamo solo un Gp in ogni nazione, vogliamo che questo evento sia straordinario e duri un'intera settimana, con eventi attrattivi per tutta la città, non solo l'autodromo. Non abbiamo comperato il business della F.1 in funzione

IL PRIMO PROVVEDIMENTO DI CAREY

Per prima cosa, una nuova sede

Sapete quale sarà il primo provvedimento preso da Chase Carey? Una nuova sede, perché l'attuale "storico" ufficio di Bernie Ecclestone al numero 6 di Princes Gate, nell'esclusivo quartiere di Knightsbridge a Londra, non viene più considerato adeguato. «Non potremo più continuare a gestire il business dagli uffici di Ecclestone, sono troppo piccoli. Non c'è nemmeno lo spazio per il mio ufficio. Troveremo qualche cosa d'altro. Trascorro la maggior parte del mio tempo in un appartamento a Londra, la gestione della F.1 continuerà ad essere basata in Inghilterra».

GLI UFFICI DI
ECCLESTONE SONO
TROPPO PICCOLI,
QUINDI DOVREMO
TROVARE
QUALCOSA D'ALTRO

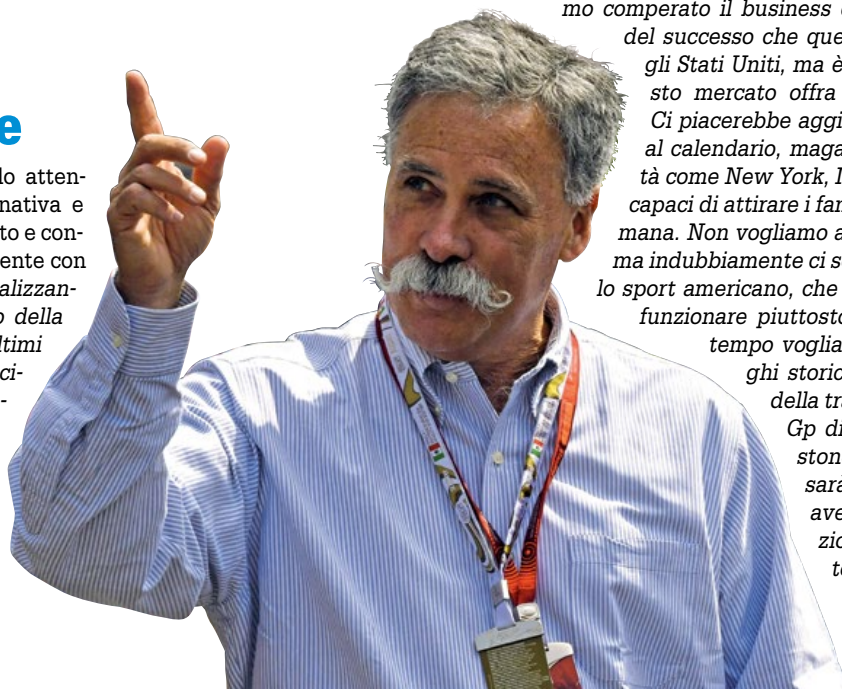
CHASE CAREY

”

UN RUOLO MOLTO DIFFICILE

La voce del padrone

Carey è consapevole che lo attende una sfida molto impegnativa e che il suo lavoro sarà valutato e confrontato quasi quotidianamente con quello di Ecclestone. «Analizzando il business complessivo della F.1, pensiamo che negli ultimi 5 anni non ci sia stata crescita, lo sport non è aumentato quanto il suo reale potenziale avrebbe dovuto consentire. Per questo dobbiamo implementare la nuova organizzazione, per farlo progredire nello



del successo che questa categoria ha negli Stati Uniti, ma è innegabile che questo mercato offra grandi potenzialità. Ci piacerebbe aggiungere un'altra gara al calendario, magari in una grande città come New York, Miami o Los Angeles, capaci di attirare i fans per un'intera settimana. Non vogliamo americanizzare la F.1, ma indubbiamente ci sono degli aspetti nello sport americano, che hanno dimostrato di funzionare piuttosto bene. Nello stesso tempo vogliamo mantenere i luoghi storici della F.1, il fascino della tradizione. Il futuro del Gp di Inghilterra a Silverstone per esempio, non sarà a rischio. Vogliamo avere delle buone relazioni con gli organizzatori di ogni Gp».

IN UN RUOLO PER LUI INCONSUETO

Il grande ritorno di Ross Brawn

Per due volte aveva rifiutato le proposte della Ferrari, che voleva il suo ritorno alla direzione tecnica a Maranello. Poi era stato lui a fare una proposta molto part-time, inaccettabile però dalla Ferrari per i costi e per l'impegno temporale davvero limitato che poteva assicurare. Ora Ross Brawn torna sulla grande scena della F.1. Non più come direttore tecnico o come proprietario di un team, ma come la persona designata da Liberty Media per occuparsi di problematiche correlate ai regolamenti tecnici e sportivi. Sorta di legame tra i problemi delle squadre e la Fia.

Argomento Ross Brawn: «La priorità ora è stabilire tutti insieme dove vogliamo essere nei prossimi anni. Quale sarà la visione futura. La F.1 è un ambiente molto reattivo. Se c'è un problema, reagisce e trova la soluzione. Ma raramente il mondo della F.1 è caratterizzato da una visione a lungo termine, spalmata sui prossimi 5 anni, decidendo cosa bisogna fare. Sappiamo cosa vogliono i fans. Vogliono lo spettacolo, gare combattute, capire cosa sta succedendo. Siamo tutti d'accordo su queste priorità. Dobbiamo trovare un punto in comune con i team per raggiungere questi obiettivi. La semplicità sarà il futuro obiettivo da raggiungere in F.1. Negli ultimi anni ho assistito a molti Gp dalla tv come spettatore. Ci sono state delle volte dove persino io non ero molto sicuro di quello che stava succedendo in pista. La F.1 è un grande sport, la perfetta combinazione tra i piloti e la loro personalità, le vetture, i team e la tecnologia. Ora dobbiamo cercare di migliorare lo show. Ultimamente non abbiamo visto molta azione in pista. Abbiamo assistito a una grande competizione tra due piloti della stessa squadra negli ultimi anni, ma non è certo colpa della Mercedes. Loro hanno fatto un lavoro fenomenale. Poi ci sono diversi tipi di fans, e qui cominciano le complicazioni, perché bisogna cercare di accontentare tutti. Ci sono quelli che vengono alle corse, chi guarda la tv, oppure chi utilizza altri media. Bisogna raggiungere un equilibrio per accontentare tutti. Oggi con l'uscita di scena di Ecclestone finisce un'epoca e inizia un diverso approccio, una diversa struttura che si occuperà di F.1. La maniera con la quale Ecclestone ha costruito la F.1 non potrà mai essere emulata. Ma adesso ha 86 anni e arriva sempre il momento quando bisogna passare alla fase successiva. Per il futuro dovremo evitare siste-

mi artificiali per aumentare la spettacolarità come il Drs. Dovremo trovare una soluzione più pura, naturale. Ho alcune idee in merito, prima ne voglio parlare con i team, in previsione di usarle per il 2018 o 2019. Non dobbiamo cadere in questa tentazione ma dobbiamo pensare di aumentare la competitività. Ci vuole pazienza, non possiamo risolvere tutti i problemi in una notte. Non possiamo passare dal bianco al nero, perché si tratta di uno sport molto complesso».



Fine di un'era

UN PASSAGGIO
NON INDOLORE

Sopra, Bernie con Carey e, a lato, Ross Brawn, nuovo uomo Liberty. Nell'altra pagina, al centro, lo stesso Carey che prende contatto con la per lui nuova realtà della F.1 e, in alto, Bernie con Todt, Presidente della Fia

PROVENIENTE DALLA ESPN

Il nome nuovo è Sean Bratches

Sean Bratches è il nome nuovo scelto da Liberty Media per occuparsi di problematiche commerciali e televisive. Proviene da Espn, il noto canale sportivo americano, di cui è stato uno dei nomi di spicco. «Le mie priorità saranno quattro. Il brand, che dovremo rinnovare per potere entrare nei nuovi mercati. Il mercato digitale, caratterizzato da una grande potenzialità per i fans e gli sponsor. Terzo



obiettivo sarà quello di creare un approccio più democratico tra chi detiene i diritti commerciali e gli sponsor, i team e gli organizzatori dei Gp. Cercheremo di integrare meglio i rispettivi business. L'ultimo target è l'esperienza di corse per coinvolgere meglio tutte le parti. Possediamo i diritti commerciali, quella deve essere la direzione per migliorare le cose». Bratches, però, dovrà fare i conti con la corsa al ribasso di molte televisioni che vogliono pagare di meno per trasmettere i Gp. Le televisioni non a pagamento hanno preso consapevolezza della loro forza dopo i flop di audience da quando la F.1 è andata sulle pay tv. Ecclestone ha spremuto l'arancia dei guadagni immediati, quando ha deciso il passaggio alle pay tv, ma ora Bratches si ritrova le macerie da sistemare. Non sarà facile.

UN PASSAGGIO MOLTO DELICATO

La reazione di Ecclestone

Probabilmente lo aveva sempre saputo, lo aveva capito subito. Ma con correttezza, quando da CVC

aveva ricevuto il mandato a vendere Delta Topco, aveva portato avanti le trattative con Liberty Media con la sua solita abilità commerciale, consapevole che però si stava scavando la fossa da solo. «Oggi sono stato deposto - ha detto Ecclestone - semplicemente me ne vado. Non sono più il leader della società. La mia posizione è stata presa da Chase Carey. Il mio nuovo ruolo sarà definito con uno di quei termini americani, qualche cosa come Presidente onorario. Ora sono questo, anche se in concreto non so cosa voglia dire. Adesso le mie giornate in ufficio saranno piuttosto tranquille. Magari in futuro andrò ad assistere a qualche Gp. In F.1 ho ancora molti amici e ho ancora abbastanza soldi per permettermi qualche viaggio. Ancora non so se manterrò il mio seggio nel Consiglio Mondiale della Fia in rappresentanza di chi detiene i diritti commerciali. Ma ne dubito, dovrò parlarne con Jean Todt. Ma voglio smentire le illazioni che ho sentito in questi giorni che starei già dando vita ad una serie alternativa, in contrasto al campionato del mondo della Fia. Ho costruito il campionato del mondo negli ultimi 50 anni, cosa di cui vado orgoglioso. L'ultima cosa che ora voglio è danneggiarlo. I nuovi proprietari della società saranno in grado di gestire la società in maniera differente. La mia priorità è stata quella di produrre i migliori risultati finanziari per gli azionisti, che è la normale priorità per un direttore amministrativo. Ho rispettato questa priorità per diversi azionisti e anche quando in precedenza possedevo la totalità della società. Sono certo che i fans apprezzeranno gli sforzi che ora Carey farà per restituire i soldi allo sport. Sono commosso per il supporto che ho ricevuto dalle persone con le quali ho lavorato per tanti anni».

LA ROSSA HA PREFERITO NON COMMENTARE

Il silenzio della Ferrari

La Ferrari non ha voluto commentare l'uscita di scena di Ecclestone e l'insediamento di Carey. Marchionne e Arrivabene hanno perso un'altra occasione per cercare di dare un'impronta politica, in una F.1 ormai sempre più dominata da Mercedes e Red Bull. E non a caso sono stati proprio Helmut Marko e Toto Wolff a esporsi maggiormente.

«Bernie ha creato la moderna F.1 dal niente - dice Marko - ha reso molte persone ricche, compreso noi. Ma eravamo consapevoli dei problemi attuali. Sento parlare di molte proposte in futuro, ma ricordiamoci che per la governance e gli aspetti finanziari, tutto è già definito dal Patto della Concordia, sino al 2020. Ma molte novità possono essere implementate a breve termine. Il mondo della F.1 deve essere più aperto e accessibile. Siamo solo all'inizio».

«Finisce un'era e ne inizia un'altra - commenta Toto Wolff - il nuovo management è composto da persone molto esperte nelle rispettive competenze. Brawn conosce benissimo la F.1 dal punto di vista tecnico, Bratches conosce gli aspetti commerciali. Per noi i loro nomi sono una buona notizia. L'assunzione di Brawn, dimostra che Carey ha messo al pri-

PER IL FUTURO
DOVREMO EVITARE
SISTEMI ARTIFICIALI
PER AUMENTARE
LO SHOW COME
AD ESEMPIO IL DRS

ROSS BRAWN



BERNIE, IL MITO MEDIO SE NE VA

mo posto la competenza delle persone. Dobbiamo riconoscere che la F.1 è uno sport tecnico, quindi diventerà sempre. Va bene i cambiamenti ma stiamo attenti a non trasformarla in una sorta di cavia. Non dobbiamo implementare norme e regolamenti che non siano stati sottoposti ad una corretta valutazione. Dovremmo utilizzare i dati con un approccio scientifico e vedere ciò che funziona in altre piattaforme sportive e di intrattenimento, cercando di capire come si può unire con i punti di forza e le risorse della F.1. Non è tutto da buttare. Nelle ultime due gare abbiamo avuto un pubblico da record in alcuni mercati in termini di spettatori televisivi. C'è stato un gran parlare legato al fatto che la F.1 non va bene. In realtà, abbiamo fatto abbastanza bene considerando che il mercato è cambiato moltissimo. Dubito che le generazioni più giovani accendano un televisore alle 14. È più facile che guardino uno smartphone o un social network. Tuttavia, il nostro pubblico resta piuttosto ampio. Non dobbiamo parlare di uno sport 'rotto'. Ci sono modi per ottimizzarlo e ci sono dei punti ciechi su cui non abbiamo lavorato troppo, per esempio le piattaforme digitali ed i social media. Dobbiamo cercare di capirli di più.



Fine di un'era

Non possiamo offrire tutto gratuitamente nel mondo digitale. Lo si può vedere come uno strumento di marketing, ma non come la pallottola d'argento che risolverà tutti i problemi. La fine dell'era di Ecclestone è una cosa grossa. Sono curioso ed ottimista riguardo a cosa ci riserva il futuro. Abbiamo bisogno di abbracciare il futuro e non dovremmo essere troppo nostalgici del passato. Questo sport ha grandi opportunità di crescita e tutti dovremmo trarre beneficio da questo».

Parole costruttive e positive, ma vedremo se Toto Wolff dirà le stesse cose quando in futuro Chase Carey gli chiederà di rinunciare a parte dei bonus che oggi la Mercedes percepisce. Non a caso, quando si parla di soldi, dell'acquisto di azioni che Liberty Media ha proposto ai team, Toto Wolff spiega: «Ci hanno offerto di comperare le azioni della nuova società, ma nessun team ha accettato. Le condizioni non erano allineate per i rispettivi interessi». Come già anticipato da Autosprint, l'offerta prevedeva azioni che non avevano il diritto di voto, quindi i team non avrebbero avuto nessuna influenza nel processo decisionale.

PER ORA IL PANORAMA È STATICO, MA...

Il futuro visto a breve termine

A breve termine non succederà nulla. Ci saranno le presentazioni delle nuove vetture, i test a Barcellona, il Gp di Australia. Le prime novità si potrebbero vedere alla prossima riunione del Gruppo Stra-





tegico della F.1. Quando Ross Brawn toccherà con mano come la situazione regolamentare sia quasi ingestibile. Con una struttura di governance che richiede l'unanimità per ogni cambiamento tecnico e sportivo. E che di fatto blocca tutto. Poi ci saranno le prime trattative per definire il calendario del 2018. Quando gli organizzatori dei Gp di Gran Bretagna e Germania chiederanno sconti elevati sul "gettone" da pagare, perché altrimenti non ce la fanno. Visto che sia Brawn che Carey hanno ribadito l'importanza di questi Paesi nell'aspetto "storico e tradizionale" della F.1, che Liberty Media vuole preservare. Poi verranno i costi gestionali della struttura allestita da Liberty Media, che inevitabilmente saliranno. Visto che ci sarà una nuova sede, e Carey ha citato come esempio la MLB, la lega di Baseball americana, che dispone di 80 persone che lavorano solo sul marketing. Mentre l'organizzazione di Ecclestone ne aveva una sola. Perché in realtà faceva tutto Bernie.

BERNIE, UNA PARTE DI STORIA DELLA F.1

Mister E è stato... la F.1. Eccolo, a lato, con Hamilton, sotto, nell'altra pagina eccolo in veste di pilota Anni '50, quindi con Max Mosley a inizio Anni '70, in compagnia di Schumi e, sopra, a colloquio col presidente della Ferrari Sergio Marchionne



Poi ci saranno i rapporti con la Fia, con Jean Todt che cercherà di approfittare dell'uscita di scena di Ecclestone, per aumentare l'influenza della Federazione anche in aree dove prima Bernie aveva costruito un muro impenetrabile. Le cose inevitabilmente cambieranno in fretta. Non solo per lo spettacolo che le nuove vetture offriranno in pista; ma per le lotte politiche ed economiche, forse persino più feroci e spietate, che vedremo nel paddock e che coinvolgeranno nuovi protagonisti. Di sicuro ci sarà da divertirsi. ●



DA SEMPRE AMICO DI AUTOSPRINT

Bernie Ecclestone, sopra a sinistra, con lo storico direttore di As Marcello Sabbatini, mentre divertito guarda una vignetta apparsa sul nostro settimanale. A lato, è con Lauda ai tempi della Brabham. Infine, lo vediamo, sopra, con la moglie Fabiana Flosi, brasiliana, 38 anni...





CRS

■ Ormai ci si è talmente abituati a vederli assieme, da considerarli quasi complementari. Ricordiamo una scena, al Gp San Marino di un paio di anni fa, in cui Bernie lo voleva assolutamente al suo fianco per la foto ricordo e lui, che tutto sommato non ama comparire, si schermiva e non voleva mettersi in posa. Pasquale Lattuneddu è per tutti, a seconda dei casi, il braccio destro di Ecclestone oppure "l'uomo dei pass", il supervisore che controlla la distribuzione (o la... negazione) dei sospirati lasciassare elettronici. Senza i quali, oggi, l'accesso a un paddock di Formula Uno durante un Gran Premio è virtualmente impossibile. Ma il lavoro di Pasquale non si ferma qui ed è, tuttora, un curioso "mix" di incontri a tutti i livelli e relazioni interpersonali dirette. Con i piloti, con i politici, con i team principals. E con il compito principale, in seno alla Formula One Management, di creare la struttura logistica di un Gran Premio dove, spesso, fino a pochi mesi prima non c'era nulla. «Non avete idea - esordisce - di quante riunioni, di quanto lavoro preparatorio ci sia dietro a un avvenimento nel quale poi, quando si viene a lavorarci, si dà tutto per scontato».

- Quest'anno la categoria affronta un calendario senza precedenti, fitto di diciannove gare. Dal punto di vista logistico, che cosa significa questo per voi?

«Significa lavoro aggiuntivo, la necessità di

Lattuneddu l'ombra di Mr.E

In passato ha raccontato che quando tanti anni fa parti da Tempio Pausania conosceva solo due lingue: l'italiano e il gallurese. Siamo alla fine degli Anni Ottanta e da qui inizia la nuova vita di Pasquale Lattuneddu come uomo di fiducia di Bernie Ecclestone. Mister E sta per prendere possesso della F.1: vuole giovani svegli. Determinati e resistenti. Ci sono colloqui e candidati. Tanti. Il ragazzo sardo li affronta tutti. Passa una decina di colloqui e una volta assunto sale tutti i gradini gerarchici fino a diventare il braccio destro del capo. Nei giorni in cui Ecclestone esce di scena vi riproponiamo una delle rare interviste rilasciate da Lattuneddu nelle tante stagioni passate al fianco di Bernie. Stagioni in primo piano da braccio destro dell'uomo che adesso dovrà lasciare spazio ai nuovi padroni di Liberty Media senza però dimenticare mai quali fossero le sue vere origini... ●



da As n.7

15 febbraio 2005



OK VALE - Non solo Paesi esotici e paddock di Formula Uno nella vita di "Pass-qualè", così soprannominato da chi attende da lui i lasciapassare per i Gran Premi. Qui lo vediamo accanto a Valentino Rossi all'ultimo Motor Show bolognese

Chi è

All'anagrafe dichiara trentaquattro anni (ma aggrungetene pure qualcuno) «perché è l'età che mi danno le ragazze». Sardo di Tempio Pausania, Lattuneddu viveva a Londra quando conobbe, in un locale, Bernie Ecclestone. L'inizio di una collaborazione di oltre due decenni. Oltre alla F.1, Pasquale ha curato la manifestazione di Cagliari e il Rally mondiale di Sardegna.



Alla destra di Bernie

Così «l'ombra» di Ecclestone prepara lo scenario della F.1 2005. Con tante novità in programma

di Alberto Antonini

cambiare la nostra struttura e anche di assumere un po' di gente in più per assicurare la rotazione del personale. Quest'anno l'organico che parteciperà ai Gran Premi sarà di più di cento persone. Significa anche che un anno di 365 giorni non è più lungo abbastanza».

- Si parla anche di un maggiore coinvolgimento nella produzione televisiva dei Gran Premi, di un ritorno - parziale - alla

vecchia "Foa tv". Propiziato, o addirittura richiesto, proprio dalle nazioni ospiti...

«Al momento non possiamo dire molto in proposito. Comunque sì, qualcosa potrebbe cambiare sulla scena di qualche Gran Premio».

- E per giornalisti e ospiti, cambierà qualcosa agli ingressi del paddock?

«La sostanza è la stessa, abbiamo solo sviluppato il sistema per renderlo più perfezionato».

- Secondo te è possibile, per il futuro, espandere ulteriormente il calendario oppure siamo già al limite fisico di saturazione?

«Tutto è possibile».

- Però sembra ci siano problemi per l'organizzazione di una gara messicana nel 2006...

«Attenzione, sembrava che ci fossero problemi anche per la Turchia e invece Istanbul è regolarmente in calendario, no?»

- Imola ha recentemente rinnovato il suo contratto fino al 2009. Un tuo commento?

«Direi che possono essere molto contenti della trattativa».

- Quanto hai intenzione di restare nell'ambiente? Dopo la F.1 ti occuperai ancora di rally?

«Finché ci rimane "il Capo". Poi mollo tutto e mi dedico alla coltura biologica, nella mia Sardegna. Un'attività che coltivo - è il caso di dirlo - già da quindici anni». ■



Anche le **Ferrari** nel loro piccolo si incazzano



LIBERTY MEDIA DAL 2020 NON VUOL RICONOSCERE IL BONUS ECONOMICO FISSO. MA FORGHIERI RICORDA CHE LA ROSSA OGNI VOLTA CHE RISCHIA DI SUBIRE INGIUSTIZIE REAGISCE ALLA GRANDE

di **Mario Donnini**

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



Visto? Per la Ferrari è in bilico il sostanzioso bonus annuale assicurato da Formula One Management in virtù d'essere long-standing team, unico team sempre al via della F.1, dall'alba del mondiale e quasi costantemente al top.

In particolare, sapete già che Liberty Media - a tutti gli effetti la nuova padrona e locandiera della F.1 - non ha alcuna intenzione di confermare tale privilegio allo scadere dell'attuale versione del Patto della Concordia, cioè nel 2020. Il tutto, come noto, viene certificato nientemeno che dall'auto-revole rivista economica Forbes.

Detto questo, a aprirsi è uno scenario indefini-

FERRARI E MONTEZEMOLO DURI NELLE TRATTATIVE

Sopra, Enzo Ferrari e Luca di Montezemolo, qui in un'immagine scattata a metà Anni '70, hanno sempre saputo tutelare gli interessi politico-sportivi della Rossa, anche a prezzo di dure prese di posizione.

In alto, Chase Carey, plenipotenziario di Liberty Media, e un accigliato Sergio Marchionne

to e mica per forza simpatico ma senza dubbio stimolante. Al di là delle dichiarazioni a caldo, nessuna parola detta al presente può essere indicativa quanto lo saranno i futuri fatti e comportamenti. In poche parole, quale sarà la reazione concreta della Casa di Maranello? Rischia davvero d'essere messa sotto scacco dalla nuova gestione della F.1 o ha già pronte le clamorose contromosse?

Ancora una volta il miglior metodo per analizzare il presente e comprendere il futuro è quello di cercare lumi nei precedenti, nella storia e nel dna stesso del Cavallino Rampante.

In fondo non dimentichiamo che molto spesso l'epopea della F.1 ha visto combattere le sue batta-

LE PRIME PRESE DI POSIZIONE DI LIBERTY MEDIA, NUOVA ENTITÀ AL TIMONE DELLA F.1, RISCHIANO DI INTACCARE DAL 2020 IL BONUS ECONOMICO FISSO CHE SPETTA ALLA FERRARI QUALE LONG STANDING TEAM NELLA STORIA DEL MONDIALE. MAURO FORGHIERI, INGEGNERE-SIMBOLO DELL'ERA DEL DRAKE, RITIENE CHE NELLA SUA EPOCA UNO SCHERZETTO COSÌ NON SAREBBE SUCCESSO....



**QUELLA ROSSA
DESTINAZIONE F. INDY**

Nel 1986 la Ferrari realizzò questa monoposto destinata alla F.1, ma era solo un deterrente politico. In alto, Forghieri col Drake e colloquio con Lauda sulla 312 T, nel momento in cui si decise di rinunciare alla presa d'aria ritratta sullo sfondo, quale merce di scambio coi team inglesi



ghe più feroci non solo in pista, ma anche e non raramente ai tavoli delle trattative, con la Ferrari del Drake che - in tutte le situazioni in cui si è sentita minacciata dalle autorità sportive -, ha saputo reagire in modo politicamente (s)corretto quando puntualmente privo di remore, minacciando decine di volte il ritiro dal mondiale di Formula Uno.

Oppure, per la questione della mancata omologazione della 250 Lm - destinata alla categoria Gran Turismo ma che invece fu costretta a confluire coi prototipi - arrivando a correre - e vincere - la finalina del Mondiale 1964 di Formula Uno con una monoposto nei colori bianco-blu della Nart.

E financo a saltare una gara, nel 1976, segnatamente il Gp d'Austria del 5 agosto, quale moto di protesta per le decisioni della Federazione di riammettere in classifica del Gp di Spagna James Hunt, lamentando il vacuo aiuto delle autorità sportive italiane.

Ferrari, lotta dura senza paura

E non finisce qui, anzi questo è niente rispetto alle lotte politiche degli Anni '80, quando nella guerra tra Fisa - ossia la Fia di oggi, quindi la Federazione Sportiva Internazionale - facente capo a Jean-Marie Balestre - e contrapposta alla posizione e agli interessi economici della Foca, la Formula One Constructor Association by Bernie-, la Rossa è puntualmente schierata con i cosiddetti legalisti, alla pari con Renault, Alfa Romeo, Osella e Toleman. Un muro contro muro feroce che porterà all'invalidazione retroattiva del Gp di Spagna 1980, alla mancata validità iridata del Gp del Sudafrica 1981 e alla diserzione dei team Foca (fatta eccezione della Tyrrell) dal Gp di San Marino 1982.

Pugna audace che terminerà momentaneamente e poi stabilmente grazie alla sigla del cosiddetto Pat-



COME RECUPERARE LA POTENZA PERSA

Nel 1976, dal Gp di Spagna, la 312T2 con le prese d'aria Naca anteriori, sopra.

Il team dopo il crash di Lauda saltò il Gp d'Austria in segno di protesta.

Nell'altra pagina. Surtees con la Ferrari bianco-blu di fine 1964 e, a destra, tre manifesti-eventi della F1 Intercontinentale, creata dagli inglesi in opposizione alla Fia nel 1961. In basso, il Gp di Spagna 1980, poi invalidato dalla

Federazione, con la Rossa schierata dalla sua parte

to della Concordia, il primo nel 1981, poi salvificamente rinnovellato l'anno dopo.

La minaccia Rossa di lasciare la F.1 per la Cart

Il Cavallino Rampante con le autorità sportive può andarci a nozze ma anche no. Un esempio? Quando la Federazione Internazionale Sport Automobilistico decide di non dare più seguito al regolamento per la stagione 1985 di F.1, che avrebbe dovuto abbassare la cilindrata dei propulsori turbo a 1200 cm³, con la Ferrari che aveva sviluppato un apposito e nuovissimo propulsore 4 cilindri.

Così, per puro dispetto e minaccia deterrente, vede la luce la non certo fantomatica ma realissima e al-





ternativa Ferrari per Indianapolis, col telaio progettato da Gustav Brunner e equipaggiata da un'unità derivata dall'8 cilindri già utilizzato nel mondiale endurance dalla Lancia Lc2-Martini. Enzo Ferrari lascia intendere che la Rossa è un passo dall'abbandono clamoroso del Mondiale, tanto che si parla insistentemente d'appoggiarsi Oltreoceano al team Truesport di Jim Trueman, il quale schiera con profitto Bobby Rahal nella serie internazionale a base nord-americana. Tanto che la F.Cart della squadra viene in trasferta girando anche a Fiorano, perfino nelle mani del ferrarista Michele Alboreto. Poi improvvisamente tutto si blocca e il progetto



della Ferrari americana improvvisamente si arena ancora prima di avviarsi, con la morte prematura del boss Trueman nel giugno 1986, colpito da un cancro al fegato.

In realtà, a quel punto, Enzo Ferrari il suo scopo l'ha già ottenuto, riacquistando col solo paventato addio iridato tutto il peso politico perduto e con esso la capacità d'aver voce in capitolo sull'immediato futuro della F.1. In una parola, rifacendo suo con gli interessi tutto il potere pericolante.

La Ferrari di F.Cart, pertanto, non è simbolo d'una creatura nata morta, ma, al contrario resta emblema della furba strumentalità statica di una monoposto che non partecipò a nessuna gara ma si rivelò buona per vincere a suo modo una guerra.

La vocazione tattico politica di Maranello

Anche negli ultimi anni la Rossa non manca di battere i pugni sul tavolo e di farsi rispettare. Dal maggio 2005 la Ferrari stimola la nascita della Gpma, sigla che sta per Grand Prix Manufacturers Association, spesso in lotta con Fia e Bernie per motivi finanziari e tecnici. Tanto da paventare la scissione dalla Formula Uno a partire dal 2008 per un nuovo mondiale alternativo, il GPWC o Grand Prix World Championship, salvo far pace al Gp di Spagna 2006.





Ma a fine ottobre 2008 e nel maggio 2009 Montezemolo minaccia a due riprese di far piantare al team baracca e burattini se andrà avanti il progetto di Max Mosley del monomotore per la F.1 piuttosto che il salary cap a 40 milioni di sterline.

Maranello si pone in testa al fronte dei grandi Costruttori che marcia compatto e orgoglioso, come il Quarto Stato nell'omonimo quadro di Pellizza da Volpedo, predicano la rivoluzione rispetto alla F.1 ufficiale del discusso Presidente d'allora. Lo strillo funziona, perché ancora una volta ben presto tutto s'aggiusta e rientra.

Nel biennio 2013 lo stesso Presidente Luca Cordeiro di Montezemolo si lamenta perché la F.1 è l'unica disciplina che, causa i test ultracalmierati, in pratica non permette d'allenarsi e il suo successore Marchionne ben presto, nel dicembre 2015, chiarisce che se la F.1 dovesse diventare nel regolamento dei motori una specie di Nascar, sarebbe a sua volta pronto a ritirare il team dal Mondiale.

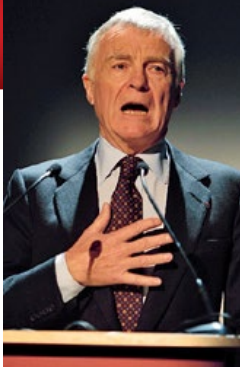
L'esempio della massaia infelice

In poche parole, passano anni e decenni e la Ferrari sa come stare al mondo. Se qualcosa non va, ogni volta si comporta come la massaia scontentata dal negoziante, la quale, infine, esce dal pubblico esercizio minacciando di non acquistare la merce desiderata, salvo farsi immediatamente ricercare dal mercante stesso. Che, varcata la vetrina ricondotto a più miti consigli, aggiusta il prezzo e consente all'affare. Ma stavolta, con l'ingresso di Liberty Media e dopo i suoi primi segnali poco entusiasmanti, le cose stanno davvero così?

A una domanda del genere e a quelle che seguono c'è un uomo abilitato a rispondere più di chiunque altro al mondo: Mauro Forghieri, che pochi giorni fa ha compiuto 82 anni, un quarto di secolo dei quali passati a progettare e dirigere Ferrari, che fossero F.1 o Prototipi. È lui l'uomo giusto per fare un check alla situazione e, nondimeno, per permetterci di capire come si sarebbe comportato Enzo Ferrari prima d'entrare in un simile cul de sac.

«Sì, ho sentito dell'orientamento di Liberty Media di tagliare dal 2020 in poi la forte cifra annuale che viene pagata d'ufficio dalla Fom alla Ferrari e posso dire che Enzo Ferrari non sarebbe restato ad attendere una pronuncia di tal fatta da parte del nuovo gruppo che gestisce la F.1. No, assolutamente. Il Commendatore - prosegue Forghieri -, con molto anticipo, non appena individuate generalità, volti e nomi dei nuovi padroni della F.1, li avrebbe gentilmente invitati a una riunione privatissima a Maranello, allo scopo di analizzare e dibattere i possibili sviluppi della situazione. Il tutto anticipando qualsiasi mossa o decisione altrui. Magari avrebbe invitato anche Ecclestone e tutti insieme avrebbero trovato una strada comune evitando annunci unilaterali che in questi casi finiscono sempre per spiacciare o lasciare male la controparte».

Il ragionamento di Forghieri non fa una grinza e l'ingegnere tiene subito a fare una puntualizzazione importante: «Quello che dico non deve suonare come critica alla attuale dirigenza Ferrari, non è questo il punto. Io voglio dire un'altra cosa: in questo momento, a fare da contraltare ai nuovi proprieta-



QUELLE GUERRE ROSSE CON MOSLEY

Sopra, l'ex presidente Fia Mosley, spesso in lotta con Montezemolo. Sotto, Kennedy su Shadow: la Ferrari volle di concerto con la Fia l'annullamento del Gp di Spagna 1980 e così la sua unica presenza nel mondiale decadde retroattivamente. A lato, il doppio provocatorio alettone della 126C2 a Long Beach 1982, culminato nella squalifica di Gilles, al centro Pironi al top a Imola 1982 e, più a destra, l'alba del Patto della Concordia

ri della F.1, nel Circus in realtà non c'è nessuno che possa vantare una particolare forza d'interdizione. Forse, a ben guardare, l'unico leader monocratico in grado di rappresentare un punto di riferimento forte fatto di esperienza, potere economico e capacità politiche sarebbe Dietrich Mateschitz della Red Bull, ma non credo proprio che sia interessato a giocare un ruolo simile, non vede la F.1 come la sua vita e quindi, in generale, stavolta c'è poco da fare. Liberty Media non dovrebbe trovare resistenze insormontabili da parte di chicchessia».

Detto questo, ingegnere, Enzo Ferrari qualcosina in più comunque l'avrebbe fatta anche negli anni precedenti, perché prevenire è meglio che curare, no? «Certo che sì e non solo ora. Per esempio forse avrebbe evitato di giustificare il sostanzioso premio Fom fisso come una sorta di diritto acquisito, agganciandolo in modo diverso al nome del Cavallino. In poche parole ottenendo la stessa cifra ma collegandola a aspetti meno opinabili, transitori e attaccabili. Di certo Enzo Ferrari avrebbe evitato di andare a perdere senza trattare e se vuoi ti faccio un esempio bello tosto». Prego, ingegnere... «Metà precisa degli Anni '70. I team inglesi stanno facendo i furbi per determinate ragioni che non sto qui a indicare e Enzo Ferrari vuole che la smettano. Che fare? Certo, si può pretendere da loro un comportamento più ligio ai regolamenti, ma qualcosa bisogna concedergli, in contropartita. Cosa? Sempli-



LA GRANDE CAPACITÀ DI ENZO FERRARI ERA NELL'INDIVIDUARE E NEL PREVENIRE I PROBLEMI

MAURO FORGHIERI



ce. Da tempo i team Foca vedono come fumo negli occhi la grossa presa d'aria della Ferrari, che viene percepita come il segreto che rende ancora più potente e quasi imbattibile il nostro motore 12 cilindri. Ci riuniamo a Zandvoort, io faccio loro l'elenco dei comportamenti che secondo noi debbono finire e la risposta è che si può mettere tutto a posto, a patto che la Ferrari rinunci alla sua grossa presa d'aria. Io ho già spiegato al Commendatore che possiamo farlo, perché recuperemo la potenza ricorrendo a due prese d'aria Naca anteriori e così l'accordo viene raggiunto e contenti tutti. Ecco, questa è politica sportiva di un team. La Ferrari in cui ho militato era gestita da un grandissimo imprenditore, un uomo che con una mano era pronto a dare e con l'altra si mostrava lesto a prendere. Così facendo mai



restava fregato e ogni volta si dimostrava pronto a saper cogliere i mutamenti di scenario che non lo vedevano mai passivo spettatore».

Lei, Forghieri, non sembra tuttavia molto sorpreso della stretta del cordone della borsa annunciata in chiave 2020 da Liberty Media... «Non lo sono perché cento milioni di dollari sono una cifra che sposta, nei bilanci di questa F.1, sempre più in crisi d'audience e con tanti circuiti che non vedono grandi presenze di pubblico. A oggi, così facendo, le richieste esose per l'organizzazione di una prova iridata hanno tolto dal giro per anni il Gp di Francia e perfino quello di Germania, bada bene, in pieno dominio Mercedes. Poi, sinceramente, mi chiedo quale sia il reale valore di un Mondiale in cui sono consentiti sorpassi col Drs e col Kers. Non faccio

**ORA UNA BELLA
REAZIONE SAREBBE
PROGETTARE
UN PROTOTIPO
FERRARI
PER LE MANS**

MAURO FORGHIERI



considerazioni definitive, ma mi limito a esternare perplessità e a porre il problema, evidenziando la questione che mi sembra piuttosto scottante».

Ma lei, ingegnere, una rispostina tattica, di quelle intimidatorie assai, l'avrebbe data ai nuovi padroni del Circus, che so, mettendosi immediatamente a progettare un bel prototipo Ferrari in chiave 24 Ore di Le Mans? «Scherzi? Avrei cominciato immediatamente e, t'assicuro, con tantissimo gusto».



TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

FREEMAGS.CC

Ocon

occhi al podio

DOPO AVER DEBUTTATO IN F.1 CON LA MANOR NEL 2016, IL FRANCESE ARRIVA IN FORCE INDIA E VUOL RINNOVARE LA SFIDA CON MAX VERSTAPPEN





di **Alessandro Gargantini**

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

Incontrando Esteban Ocon in una metropolitana o per le vie di qualsiasi città, sarebbe difficile non scambiare per uno studente delle superiori. I tratti ancora da teenager non fanno trasparire nemmeno i vent'anni che il francese che viene dall'Alta Normandia - da Évreux per la precisione - ha compiuto lo scorso mese di settembre. La sua aria riservata, per non dire timida, contribuisce ancora di più a rafforzare l'ingannevole apparenza di questo ragazzo che quando scende in pista non fa sconti a nessuno e che, nonostante l'anagrafe, ha già collezionato una serie impressionante di importanti primati. Si è aggiudicato, da esordiente, sia l'europeo di Formula 3 che la Gp3. Si è poi fatto mezza stagione da pilota ufficiale Mercedes nel Dtm prima di salire sulla Manor a partire del Gran Premio del Belgio della scorsa stagione, premessa di un contratto biennale siglato con la Force India per il 2016 e 2017. Anche in tema Formula Uno, il transalpino vanta un curriculum non da poco: seppur in sessioni di test, Ocon era già salito su Lotus, Ferrari (come premio per la vittoria dell'Euro F.3),

Force India, Mercedes e Renault prima di debuttare a Spa. Un vero e proprio record!

Ocon è, da tempo, supportato da programmi ufficiali. Quando, nel 2014, Esteban primeggiò nella serie cadetta indossava la casacca di pilota junior della Lotus, mentre nella stagione successiva passò nel gruppo dei development drivers della Mercedes, su diretta

**HO INIZIATO
PRESTISSIMO,
AVEVO CINQUE
ANNI QUANDO MIO
PAPÀ MI COSTRUI
UN PICCOLO KART**
ESTEBAN OCON

”

decisione di Toto Wolff, che da quel momento ha nelle proprie mani le sorti della carriera del ventenne. Il boss Mercedes l'anno scorso ha dato il proprio benestare sul ruolo di Ocon come pilota di riserva Renault, poi ha avallato il debutto con la Manor ed ora ha supportato con decisione il contratto biennale con la Force India, che ha garantito ad Ocon un posto da titolare accanto a Sergio Perez in quella che nella passata stagione si è rivelata la quarta forza tra le squadre di Formula Uno. Un volante ambizioso da molti piloti, per il quale il team manager austriaco lo scorso novembre ha preferito il francese al terzo pilota Mercedes Pascal Wehrlein, che è stato annunciato in Sauber qualche giorno fa e che ha seriamente rischiato di essere retrocesso nel Dtm, dove sulla vettura che pareva destinata al tedesco salirà Maro Engel. La scelta di Wolff è stata fortemente voluta della stessa Force India, che è rimasta molto soddisfatta in occasione di due sessioni di test svolte da Ocon nel 2015 a Barcellona e, soprattutto, al Red Bull Ring e che ha fatto di tutto per assicurarsi il transalpino di origine andalusa.

CRESCITA CONTINUA

Esteban Ocon sta lavorando tanto al simulatore presso la sede Force India per arrivare preparato alla stagione 2017, dove punta a crescere gara dopo gara ed entrare con regolarità in zona punti

OCON OCCHI AL PODIO

UN DUELLO CHE VIENE DAL PASSATO

Quest'anno potrebbe tornare in scena la sfida tra Ocon e Max Verstappen, come durante l'accesa stagione 2014 dell'Europeo di F3 (poi vinto da Esteban), e solo rivisto in occasione dei doppiaggi nel 2016



◀-----
Vi sono molte aspettative in merito a quello che il ventenne riuscirà a combinare quest'anno. In primis, se riuscirà a agganciarsi al treno dei migliori; in aggiunta, se saprà rinnovare gli indimenticabili duelli con Max Verstappen che avevano incendiato la stagione 2014 della terza serie continentale. Nella serie cadetta, l'olandese in diverse occasioni ebbe la meglio sul rivale, che però si fregiò con merito del titolo grazie ad una maggior costanza e ad un inizio stagione strabiliante. Entrambi erano al debutto nella categoria e seppero mettere alle loro spalle piloti più esperti che godevano del favore del pronostico, come Rosenqvist, Blomqvist o Auer. I due erano accomunati da un fuoco dentro per la velocità, la competizione e le palpitazioni dei motori, come aveva confessato Ocon. Ora le loro strade si incontrano nuovamente, come era facile prevedere. Le qualità di Ocon sono fuori discussione, e se in casa Force India sforneranno una vettura che si confermerà positiva ci sono davvero tutte le premesse per vedere i due, spesso e volentieri, incrociare nuovamente le armi.

Tra una sessione e l'altra al simulatore nella factory di Silverstone della squadra inglese, in attesa di poter tornare in pista con i test pre-stagionali, Ocon si è aperto con Autosprint in una delle sue prime uscite stagionali. Ma vediamo di conoscere un po' meglio questo ragazzo francese, che porta nome e cognome spagnoli in quanto il nonno paterno emigrò in Francia da Malaga.

- Come hai cominciato con le corse?

«Ho iniziato prestissimo, quando avevo appena compiuto cinque anni. Mio papà lavora come mec-



formativo dal punto di vista tecnico inavvicinabile. Per me è stata davvero fondamentale, anche per la qualità dei piloti in pista. In Gp3 Series l'aspetto più importante è legato alle gomme Pirelli, che aiutano ad avvicinarsi alle categorie superiori. Penso quindi che le mie esperienze siano state entrambe molto utili».

- Che idea ti sei invece fatto del Dtm, visto che ci hai corso metà stagione prima di passare in Manor?

«È stato importante lavorare nel Dtm con Mercedes, visto che il livello di professionalità è identico a quello della Formula Uno. Ho imparato molto. È nel complesso una categoria iper-competitiva, dove basta pochissimo per ritrovarsi nelle retrovie. Nel Dtm ho anche avuto il mio primo contratto da pilota professionista. La mia esperienza nella categoria la considero un punto importante della mia carriera».

- Come hai affrontato il debutto con la Manor a stagione in corso?

«Non è stato semplice recuperare un gap di 12 corse rispetto ai miei rivali. Ho spinto moltissimo per colmare in fretta questo svantaggio, lavorando tantissimo con la squadra. Già dalla Malesia sono stati risolti diversi problemi e si sono visti evidenti progressi. La squadra è riuscita in vista di Sepang a sistemare al meglio il mio posto guida, permettendomi di mantenere una posizione più corretta. Questo aspetto per me è stato fondamentale, anche perché ho iniziato a sentire meglio le reazioni della vettura ed a governarle. Mi sono poi posto il chiaro obiettivo di riuscire a tenere il passo o avvicinarmi il più possibile alle Sauber. Cerco sempre di pormi dei traguardi ambiziosi, ma realistici. Ed una volta che li raggiungo elevo ulteriormente l'asticella».

- E quali sono i tuoi target per il 2017 con la Force India?

«In primis, cercherò di entrare con regolarità nella zona punti. Punto a crescere di gara in gara, senza commettere errori. Poi andrò alla ricerca di qualche podio. Sto lavorando molto al simulatore, ed ho la sensazione che la nuova macchina stia nascendo con le migliori premesse. Bisognerà vedere il livello di crescita degli altri».

- Senti una maggior pressione quest'anno, visto che occupi un posto molto ambito e ci sono chiare aspettative nei tuoi confronti?

«Penso di trovarmi in una situazione migliore rispetto alla passata stagione, quando ho debuttato senza avere riferimenti e, di fatto, senza avere chia-

canico, abbiamo un piccolo garage dove lavora anche mia mamma, e mi ha costruito un piccolo kart con il quale mi portava, non appena possibile, a girare sulla pista di Essay, quella dove ora si disputano anche i mondiali di kart. Da lì è nata la mia passione, prima per i kart e poi per le monoposto. I miei risultati sono stati sempre più incoraggianti. Papà mi è sempre stato vicino e mi ha sempre seguito come meccanico fino a quando ho compiuto quattordici anni e sono poi passato in Formula Renault, con il team Koiranen nel 2012».

- Come sei riuscito a farti notare dalla Lotus ed entrare prestissimo in un programma ufficiale?

«Sono stati fondamentali i risultati in pista, il metodo di lavoro e quel qualcosa in più che a volte sono riuscito a trasmettere facendo qualcosa di speciale. Ricordo una gara in Formula Renault al Paul Ricard dove, partendo decimo, vinsi con le slick su pista bagnata. Abbiamo azzardato nelle nostre scelte e con il set-up, ma alla fine siamo riusciti a fare qualcosa di unico. La considero una delle mie corse più belle perché è stato un fine settimana nel complesso e ne siamo usciti bene. Sono soprattutto questo tipo di cose che lasciano il segno a chi segue con attenzione la crescita delle giovani leve e che ti fanno risaltare tra tanti piloti di talento, che magari vincono più corse».

- Sei l'unico pilota ad aver vinto la Gp3 Series e l'europeo di F3. Puoi fare un confronto? Quale delle due categorie ritieni più importante?

«Sono due serie talmente diverse da poter essere considerate quasi complementari. Penso che l'una non escluda l'altra. La terza serie ha un valore

**MI AUGURO
DI RIUSCIRE
AD ARRIVARE
AI LIVELLI DI MAX
E RINNOVARE
LE NOSTRE SFIDE**

ESTEBAN OCON





ro davanti a me quello che avrei dovuto fare. Ora mi trovo in una situazione molto differente, dove stiamo costruendo una stagione in modo molto razionale. Vedo sinceramente meno incognite».

- Quali sono a tuo avviso le ragioni che hanno portato Toto Wolff a supportare il tuo passaggio alla Force India, preferendoti a Pascal Wehrlein?

«Penso che sia stato importante il lavoro che ho svolto in pista quando ho ricoperto il ruolo di test driver nel 2015 per la Force India. È stato molto apprezzato il contributo che ho fornito a Barcellona e al Red Bull Ring. Penso proprio che questo sia l'aspetto principale. Toto Wolff ha poi dato il proprio assenso a quella che è stata una chiara preferenza della squadra. Ora spetta a me continuare a convincere e confermare la bontà della decisione».

- Prima dell'annuncio del tuo passaggio alla Force India, lo scorso novembre, si era parlato di un forte interessamento nei tuoi confronti da parte della Renault, per la quale svolgevi il ruolo di pilota di riserva. Poi che cosa è successo?

«Sinceramente, non me lo hanno mai detto. Ho sempre svolto il mio lavoro in pista, ma non sono mai stato coinvolto in questa parte decisionale che è stata gestita dal mio management. Ora sono molto soddisfatto dell'accordo fatto con Force India. Ho già svolto diversi test al simulatore, e l'impressione è che la nuova macchina vada davvero forte».

- Così forte da consentirti di rinnovare gli accessi duelli con Max Verstappen che abbiamo visto nella terza serie? In F.3 non vi siete mai risparmiati!

«Sto lavorando sodo per arrivare al debutto di Melbourne il più competitivo possibile. Mi auspico davvero di riuscire a competere ai livelli di Max e rinnovare le nostre sfide, che nella serie cadetta hanno tanto impressionato in una stagione forse irripetibile. Prima di parlare di queste cose, c'è davvero tanto lavoro da fare. Se starò vicino all'olandese sarà già un motivo di soddisfazione, visto che ciò avverrà soltanto se il nostro pacchetto sarà estremamente competitivo».

- C'è una pista del Mondiale che preferisci e che ti consentirà di esprimerti al meglio?

«Ho due piste che mi piacciono molto. Barcellona mi è sempre piaciuta, ma ancor di più prediligo Budapest, che è un tracciato molto tecnico sul quale nella serie cadetta ho vinto tre corse di seguito».

- Cosa hai pensato quando sei venuto a sapere della decisione di Rosberg di lasciare la Formula Uno? È una scelta che condividi?

«È stata una grande sorpresa e penso che la sua decisione sia assolutamente da rispettare. Di fatto, è il miglior modo di uscire dal mondo delle corse



**CON PREMA
HO VINTO UN
CAMPIONATO
BELLISSIMO ED IN
ITALIA HO PASSATO
L'ANNO PIÙ BELLO**

ESTEBAN OCON

”

quando ci si trova al massimo della propria carriera e non c'è punto più alto rispetto alla vittoria di un mondiale. Dovessi trovarmi nei panni di Rosberg, avrei probabilmente un altro metro di giudizio rispetto ad ora. Nico ha corso tanti anni in F.1 ed ha coronato il sogno di vincere il titolo. Probabilmente ora è stanco e appagato. Io sono solo agli inizi e, adesso, dico che non so se avrei fatto la stessa scelta, anche considerando il fatto che Nico ha rinunciato a continuare con la macchina più competitiva e che gli avrebbe consentito di vincere altri titoli».

- Non è che hai anche pensato "adesso mi chiama Toto (Wolff) e mi chiede di cambiare squadra"?

«No, sono talmente coinvolto e felice di questa opportunità che non ho mai nemmeno pensato a questa eventualità. Certo, poi non so quello che avrei risposto a Toto...».

- Sei stato un anno in Italia, quando hai vinto il titolo di F.3 con la Prema nel 2014. Cosa ti è rimasto del nostro Paese?

«Tantissimo. Ho vissuto tanti mesi a Vicenza con uno stile di vita totalmente italiano. Ho imparato la lingua e sono stato veramente bene. Alla Prema sono stato trattato come una parte della loro famiglia, dalla colazione alla cena. Ho assimilato in fretta i ritmi della squadra, dove si lavora con un metodo davvero unico. Ero felicissimo quando hanno scelto di avermi con loro dopo un test a Imola, ed avevo ragione. Con loro ho vinto un campionato bellissimo ed in Italia ho anche trascorso l'anno più bello della mia vita». ●

LA STAGIONE DEL DEBUTTO

A metà 2016 è arrivata l'occasione per Esteban Ocon di debuttare nella massima formula grazie alla Manor, dove ha sostituito Rio Haryanto ed affiancato Pascal Wehrlein. Il nome di Esteban era anche circolato quando si era scatenata la caccia al successore di Nico Rosberg in Mercedes



F.1, sano scetticismo sull'annunciata rivoluzione 2017



**VERNISSAGE
MEMORABILI?**

La presentazione di una nuova F.1 è un momento adrenalinico ma troppo spesso sopravvalutato

F1, nuovo ciclo con Liberty Media. Detta così sembra la misura di un assorbitore. E questo è niente. Mo' ci risiamo pure col flusso dei vernissage di nuove monoposto. Emozioni, aspettative e adrenalina a palla, in attesa che le new and unveiled single seater svelino fantasmagoriche grazie, per introdurci felici alla nuova era con gommoni, pancioni e macchine razzo.

Cioè, maddeché?

Dai, vogliamo dirlo? Negli ultimi 39 anni la monoposto più innovativa, fondamentale e eternamente bella della storia, cioè la Lotus 79, neanche ebbe presentazione ufficiale e fu schierata direttamente in gara, nel bagnatissimo International Trophy di Silverstone. Perché quando c'è la sostanza neanche si sente tutto 'sto bisogno di pasticcini, proclami e foto ricordo.

E la Formula Uno d'oggi, dopo la Lotus 79, la nero-oro musa e diva ispiratrice delle wing-car, è - salvando solo Murray, Barnard, Byrne, Newey e ben poco altro -, un pentolone di citazioni, rifacimenti e evoluzioni lievi in sintonia fine, tale e quale al teatro italiano dopo Pirandello e Eduardo. Ma c'è di peggio. Dico, ma le leggete le cronache esplicative delle presentazioni delle nuove monoposto da almeno un quarto di secolo a questa parte, comprese le prossime? Avete presenti enfasi, gridolini di stupore e sospiri goduriosi di tutti coloro che cercano di spiegare ciascun nuovo e fiammante modello? Roba che neanche il ginecologo di Melania Trump s'azzarderebbe a sbandierare, se sol potesse.

Quando la verità e la machiavellica realtà effettuale da decenni, in F.1, sono diverse

assai. Perché fatte salve due o tre eccezioni, tra cui le sciagurate Lotus 80, Ensign Mn179 e la Williams Fw26 di Antonia Terzi, di roba così sbalorditiva da far cascare la mascella a Leonardo da Vinci non se n'è vista proprio e forse mai più se ne vedrà. Ormai da un secolo si dice e si ripete che se fosse possibile verniciare di bianco tutte le monoposto nessun tecnico sarebbe in grado di riconoscere la sua dalle altre. Anni fa hanno fatto la prova e un paio d'ingegneri sono andati in confusione peggio di mia zia che uscendo dal fornaio in un giorno di pioggia finisce sempre per prelevare dal vaso l'ombrello sbagliato.

Ma questo è niente. La raccapricciante verità è che non solo le F.1 rivali non tutte uguali tra loro, ma lo sono fondamentalmente e mediamente anche all'interno di una stessa Casa il modello precedente con quello successivo. Tanto che basterebbe pubblicare ogni volta due o tre foto, sette righe di didascalia, la scheda tecnica e pedalare. Nulla di nuovo sotto il sole.

Invece no. Decine e decine di pensatori si scervellano per rivelarvi in anteprima i colpi di genio all'interno di temi regolamentari assolutamente fissi, costrittivi e ingessati, norme tecniche che sembrano stampanti in 3D, capaci di produrre la fauna al carbonio più monocorde, imbrigliata e meno creativa della galassia, peggio di dischi volanti fatti da marziani tonti.

Il bello è che se leggete attentamente le ultime cento presentazioni della storia, in tutti i media, mica solo in Autosprint, sono più o meno varianti allo stesso ciclostilato. Così per ridere e anche no, ve ne svelo il foglio mastro, il cliché ogni volta ricicciato

e riciclato ma, sotto sotto, sempre implacabilmente uguale a se stesso.

Buio in sala, maestro...

«LONDRA - È stata presentata nella sede di Z la monoposto X del team Y, alla presenza del team principal Caio e dei piloti Tizio e Sempronio, che rappresenta un'evoluzione logica del modello precedente, ricalandone le forme ma allo stesso tempo costituendo un importante step evolutivo.

In realtà, a un'analisi approfondita, ci sono almeno 97 piccole novità che tuttavia sfuggono all'occhio disattento. Tra queste, va sottolineata l'ampia opera di miniaturizzazione che ha portato a pance più rastremate, in grado di meglio sfruttare la fluidodinamica garantita dai nuovi flussi, frutto dell'evoluzione dell'ala anteriore, ottimizzata dopo lunghi studi in galleria del vento. La cui versione mostrata non è ancora in veste definitiva.

Lo stesso air-scope presenta un andamento più razionale, consentendo un maggior afflusso d'aria pur mostrando una forma apparentemente immutata. Irrobustito l'anteriore, col musetto che ha subito superato il crash test.

Quanto al posteriore, spicca l'andamento rastremato della coca-cola, lievemente più estrema del modello precedente. Quanto alla parte aerodinamica, è ancora presto per pronunciarsi perché i pacchetti mostrati, ovviamente, non sono ancora nella forma finale, che verrà opportunamente montata soltanto all'ultimo momento, cioè all'inizio delle prove libere del primo Gran Premio stagionale. Il vero momento della verità».

Aggiungete due cavolate sugli sponsor, tre virgolettati su boss e piloti, un riquadrino sul tester e il gioco è fatto. Wow, sempre meglio fare il giornalista e il designer, che lavorare al tornio della Breda. E prendete proprio questo 2017.

Mesi e mesi a spiegarci che tutto cambia, si riparte da zero, progettualmente dal foglio bianco, manco gli adesivi potranno restare gli stessi sui nuovi mostri e poi, non appena la Manor va in difficoltà di ghelli e entra in coma, ecco girare l'indiscrezione che avrebbero potuto usare telai dello scorso anno un po' aggiornatini in ali, pance e bargeboard, risparmiando pure di fare il crash test. Solita storia. Corse e vita si rassomigliano, in fondo. Le vere rivoluzioni avvengono per caso, quando nessuno se le aspetta, come in quel giorno in cui si vide per la prima volta in giro la Lotus 79. Invece le rivoluzioni plastificate, mediaticamente e istituzionalmente strombazzate, finte e di facciata, servono solo a suscitare clamore agli estrogeni.

Per poi lasciare in realtà il mondo esattamente e gattopardescamente com'è. ●

Manor a fine corsa

ESCE DI SCENA LA SQUADRA-CENERENTOLA DEL MONDIALE. LA SCORSA SETTIMANA L'AMMINISTRATORE NOMINATO DAL TRIBUNALE HA GETTATO LA SPUGNA...

di [Cesare Maria Mannucci](#)

Con l'uscita di scena della Manor, la F.1 torna a 10 squadre al via. Scompare l'ultimo team che era arrivato in F.1 dopo la rivoluzione regolamentare e sportiva voluta da Max Mosley per ridurre i costi operativi. All'inizio erano Hrt, Caterham e Marussia, poi era rimasto solo il team nato da capitali russi e che alla fine era stato rilevato all'asta fallimentare da Stephen Fitzpatrick.

La scorsa settimana l'amministratore nominato dal tribunale fallimentare per cercare di trovare un compratore si è arreso, decidendo di interrompere l'attività della società JST, quella che faceva correre la Manor. «Negli ultimi mesi il management della società ha cercato nuovi investitori in grado di assicurare un futuro a lungo termine, ma purtroppo considerando il poco tempo disponibile è stato tutto inutile. Il 27 gennaio tutto il personale, 212 dipendenti, sono stati dimessi».

In teoria la storia non è del tutto chiusa, perché il diritto di partecipazione al campionato del mondo è ancora nelle mani della Manor, che ha diviso la sua attività in diverse società.

Ma ormai tutti se ne sono andati, da Pat Fry che potrebbe andare alla Williams, a Nick Tombazis che potrebbe tornare alla McLaren. Sino a Luca Furbatto che potrebbe fare ritorno alla Toro Rosso.

Il Patto della Concordia prevede lo spazio per 12 team, quindi oggi mancano due squadre all'appello. La vendita dei pochi asset della Manor - le vetture del 2016 - questa volta non sarà fondamentale come quando avvenne il primo fallimento. Perché i vecchi telai non si potranno più usare e mancano i soldi per finire di costruire la nuova vettura.

Com'era prevedibile, il piazzamento di Felipe Nasr al Gp del Brasile con la Sauber ha finito per decretare la morte della Manor.

Anche la trattativa con il gruppo indonesiano rappresentato dal padre di Sean Gelael, pilota di Gp2, non ha prodotto gli effetti sperati. Un piano che prevedeva una sorta di fusione con il team Arden e il coinvolgimento del fratello di Christian Horner.

Sulla carta, la Manor ha ancora tempo sino al Gp d'Australia per essere al via. Ma con la chiusura della società che si occupava della gestione in pista, senza dipendenti, sarà impossibile essere presenti ai test di Barcellona.

Peccato, perché Dave Ryan aveva fatto un buon lavoro e con i 43 milioni di dollari che il team avrebbe ottenuto dalla Fom qualora avesse terminato al decimo posto della classifica Costruttori, la Manor avrebbe potuto pianificare un degno futuro a lungo termine. ●



Luca Furbatto



Pat Fry

ADDIO INEVITABILE

I meccanici spingono la Manor definitivamente verso il box. Un'immagine emblematica di un addio che fa slittare da 22 a 20 le F.1 al via nel 2017



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Specialista in resurrezioni

CON LA DEFEZIONE MANOR IL MONDIALE VEDE 20 VETTURE AL VIA E DUE TEAM DEBOLI... ANCHE SE LA SQUADRA INGLESE NON VA MAI DATA PER SPACCIATA

di **Mario Donnini**

Le considerazioni che nascono dall'uscita di scena della Manor sono due. La prima generale, la seconda specifica. Anzitutto è un gran brutto colpo all'assetto granitico della F.1, nel momento in cui Liberty Media prende pieni poteri.

Infatti le vetture al via passano da 22 a 20 e, considerando che la Sauber è uscita ristrutturata e lavata solo di recente dalla palude che rischiava d'inghiottirla e che la stessa Force India è gestita da Vijay Mallya, pluriprotostato e desideratissimo dalla giustizia indiana - dell'India eh, mica degli apaches - tanto da restarsene prudentialmente rifugiato in Inghilterra, ecco che il Circus appare una sorta di piramide rovesciata, poggiate su una punta piuttosto fragilina. Perché se anche gli altri due team non debolissimi ma debolucci dovessero presto accusare guai veri, si scenderebbe in un battibaleno a 16 monoposto in pista, mentre per contratto devono essere almeno 18, senno' salta tutto il cucuzzaro.

In poche parole, dal momento in cui la Manor saluta la compagnia è intelligente tenere d'occhio quest'aspetto. Perché, a differenza di ciò che accade nelle favole, se saltano tre cenerentole, poi vanno nei casini pure le altre sorellastre ricche e il loro sfavillante ballo a corte. Tanto da trovarsi costrette - e ora si sta parlando di squadre, ovvio, segnatamente i top team - a schierare la terza vettura, per salvare baracca, burattini, recite e incassi. Staremo a vedere e speriamo bene.

Quanto alla Manor, la sua è stata fin dall'inizio una storia strana, complessa, ramificata e caratterizzata da inizi travolgenti, salti di qualità, fusioni, cadute, debiti, tragedie, metamorfosi e riscatto. Tanta roba per un solo nome, Manor, che in inglese significa maniero, mai come in questo caso sinonimo di gotici sviluppi e romanzesche svolte.

Ben 27 anni di vicissitudini

John Alfred Booth, inglese, classe 1954, ex-pilota di F.Ford, fonda la Manor Motorsport, squadra pigliatutto nelle formule promozionali, con 19 titoli vinti in F.3 Britannica, F.3 Euroseries e Formula Renault, nonché trampolino di lancio per campioni del futuro rispondenti ai nomi di Lewis Hamilton, Kimi Raikkonen e Paul di Resta.

Già nel 2007, la prima metamorfosi. Manor Motorsport è rilevata in parte da Tony Shaw, che si pone a capo di Manor Competition, mentre il padre

fondatore John Booth resta con Manor Motorsport, nell'Euroseries F.3 sino al 2009, anno in cui tutto cambia.

Mosley la stimola a entrare in F.1

La Fia, ben decisa col presidente Max Mosley a portare da dieci a tredici le scuderie ammesse in F.1, il 12 giugno 2009 annuncia di aver accettato tre entità, Campos, Us F.1 e, appunto, Manor Grand Prix, nuovo organismo nato dall'unione sinergica della gloriosa Manor Motorsport e della Wirth Research di Nick Wirth, già artefice nel 1994 della Simtek e poi tecnico Benetton. I soldi li mette il magnate Richard Branson, che assume il controllo del pacchetto all'80%, ribattezzando la nuova creatura col nome del suo variegato impero: Virgin. Al timone, Booth divide gli onori con Graeme Lowdon, mentre Wirth è ingegnere responsabile, tanto che realizza la prima monoposto nella sede della sua struttura, a Bicester, mentre il quartier generale passa dalla vecchia sede Manor, presso Dinnington, a quella nuova di Banbury, in pieno 2010.

Un debutto privo di acuti

In gara le Virgin-Cosworth remano nelle retrovie e l'anno dopo idem, mentre la Wirth Research viene silurata, per affidarsi alla McLaren Applied Technologies e a una consulenza di Pat Symonds. Lo stesso Branson e la Virgin vengono sostituiti al timone dal gruppo Marussia, prima come title sponsor e poi quale proprietario della squadra, che si trasferisce a Banbury e si appresta a correre nel 2012 con licenza russa, secondo team a farlo dopo Midland.

Il dramma, la gioia e infine la tragedia

Il 3 luglio 2012, durante un test privato svolto presso l'aeroporto di Duxford, a pochi chilometri dalla città di Cambridge, la tester Maria de Villota urta contro la sponda aperta di un camion del team, riportando gravi ferite alla testa e, come conseguenza, la perdita dell'occhio destro. La sfortunata ragazza cerca di riprendersi e di tornare a un'esistenza normale, ma viene trovata senza vita l'11 ottobre 2013 nella stanza di un albergo a Siviglia. Una storia tragica, che proietta un'ombra di immensa tristezza sul team e, di riflesso, sulla F.1.

La riscossa la Marussia Mr03, vivificata dall'arrivo dei motori Ferrari turbo, la vive con Jules Bianchi a Montecarlo, con un 9° posto che assicura al team il



SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES



QUEL PUNTO IRIDATO IN AUSTRIA 2016

Lo scorso anno il team sembrava salvo coi premi Fom dovuti per il 10° posto di Wehrlein in Austria, a lato e sotto, ma poi Nasr con la Sauber ha fatto di meglio in Brasile (9°), condannando di fatto la squadra inglese



SUTTON-IMAGES.COM

salvifico contributo in premi Fom. Ma durante il Gp del Giappone a Suzuka lo sfortunato Bianchi, proprio come Maria De Villota, finisce contro un mezzo che non dovrebbe stare dov'è. Jules riporta ferite gravissime e piomba in un coma dal quale mai si riprenderà, spegnendosi il 15 luglio 2015.

A inizio 2015 la Marussia è un fantasma, l'antico fondatore della Manor, John Booth, in coppia con Graeme Lowdon, naviga in un mare di debiti, dovendo 60 milioni di sterline a creditori importanti, tra i quali Ferrari e McLaren. Si parla di un'imminente asta del materiale residuo per pagare giusto il pagabile, ma poi arriva il gancio dal cielo.

Il salvataggio di Fitzpatrick

Stephen Fitzpatrick, facoltoso boss di Ovo Energy, investe 30 milioni di sterline cash in ciò che resta della Manor, promettendo una ristrutturazione severa. Il team riacquista licenza britannica, anche se le monoposto continuano a chiamarsi Marussia. I pay driver Stevens, Mehri e Rossi navigano a fondo gruppo senza speranza per tutto l'anno, con materiale da museo, anche se un paio di 12esimi posti son meglio che niente.

Nel 2016 tutto cambia davvero. Fitzpatrick annuncia la partnership Mercedes e ingaggia il neozelandese Dave Ryan, ex-McLaren, e i transfughi ferraristi Nic Tombazis e Pat Fry, nonché Luca Furbatto, liquidando Booth e Lowndes, che finiscono nel Wec, prima che lo stesso Booth passi a Toro Rosso. La Mrt è tutta un'altra storia e Wehrlein a Baku si affaccia su posizioni interessanti, grazie a un cambio gomme ritardato, viaggiando per diversi giri in zona punti. Poi il colpaccio in Austria, con lo stesso Pascal che percorre 40 tornate filate con le soft e strappa un 10° posto e un punto iridato che hanno del clamoroso. Ma l'exploit di Nasr in Brasile, dov'è

sorprendente nono, di fatto tramuta la gara d'Interlagos in una sorta di spareggio salvezza nel quale i mancati premi Fom condannano la Manor alla dannazione eterna.

La fine?

Però c'è un però. Quando si parla di Manor, bisogna attendere l'inizio delle prove ufficiali del successivo Gp, prima di timbrare il referto necroscopico. Perché, come un'entità eroica nei romanzi d'appendice, tante e varie in passato sono state catalessi e fini apparenti di una squadra poi puntualmente risorta quando tutti pensavano che l'ultimo coperchio avrebbe sigillato la sua storia. Così, anche stavolta, malgrado i lugubri e ineludibili rintocchi della realtà di cronaca, ci si avvicina verso la nuova stagione con un po' di tristezza per ciò che la Manor fu, ma anche con un pizzico di riserva mentale. Non escludendo al mille per mille che si possa verificare l'ennesima, clamorosa e, perché no, piacevole resurrezione last minute. ●

SUTTON-IMAGES.COM

UNA STORIA RICCA DI LUCI E OMBRE

Sotto, la maquette della Manor 2017, in basso il gruppo del biondo Branson, boss nell'era Virgin, e, nell'altra pagina, i compianti Jules Bianchi e Maria De Villota



PILOTI E CASE AUTOMOBILISTICHE HANNO AVUTO STORIE E LEGGENDE LEGATE ALLE CIFRE PORTATE SULLE CARROZZERIE. ECCOLE TUTTE RIASSUNTE ASSIEME

di **Dario Lucchese**
foto **Sutton-Images.com**

I numeri hanno sempre avuto nelle corse un significato scaramantico che fa ormai parte del rito della velocità e della pista (ma non soltanto). Per chi ci crede o meno, la "matematica", in questo caso, a volte è solamente un'opinione. Per i britannici il 17, per esempio, non rappresenta affatto un problema. Eppure, le ultime due cifre dell'anno in corso, da noi non sono state mai gradite. In Formula Uno con l'uno e il sette sulla carrozzeria, dalla metà degli Anni '70 in poi, ci hanno corso ben 43 piloti (compresi sei italiani). L'ultimo, in ordine di tempo, è stato il povero Jules Bianchi. Prima di allora il 17 si era rivelato quasi sempre "innocuo". Anche se va ricordato che è stato quello con cui Ugo Sivocci si uccise a Monza con la sua Alfa Romeo P1 nel 1923 e lo stesso che nel 1982 distingueva la March di Jochen Mass, la stessa su cui impattò a Zolder in prova la Ferrari di Gilles Villeneuve. A proposito del canadese, sempre in F.1 a ereditarne il mitico 27 rosso sulla propria vettura sono stati nove piloti.

Tra questi Michele Alboreto, che lo ebbe per cinque stagioni (dal 1984 al 1988); un "privilegio" che è spettato anche a Patrick Tambay, Nigel Mansell, Alain Prost, Gianni Morbidelli, Jean Alesi e Nicola Larini. Un numero da campioni, visto che nel '90 sulla sua McLaren lo ebbe anche Ayrton Senna, mentre in tempi più recenti è appartenuto al tedesco della Force India, Nico Hülkenberg. Sempre a proposito di Gilles Villeneuve, il suo debutto sulla Ferrari, in occasione del Gran Premio del Canada del '77, avvenne con il numero 21, ovvero il 12 che aveva consentito al suo predecessore Niki Lauda di conquistare il titolo due anni prima, ma con le cifre invertite. Va però detto che i numeri fissi nella massima categoria esistono praticamente dal '74, anno in cui Ronnie Peterson corse con l'1. Lo svedese è stato uno dei due piloti ad averlo pur senza essersi laureato campione l'anno prima, visto che il titolo era andato a Jackie Stewart, ormai sull'orlo del ritiro. Nel 1985 la stessa sorte spettò a John Watson, anche se in occasione del solo Gran Premio d'Europa, dove guidò la McLaren/Tag che fu di Lauda, campione nel 1984. Di certo meno glorioso è il destino di Damon Hill, che nel biennio '93-'94 corse con uno 0 in evidenza sulla sua Williams. Ci sono però delle altre serie in cui questo numero ebbe popolarità: come nella Can-Am, in cui lo ebbe agli albori della sua fulgida carriera Jody Scheckter. A Le Mans,



Questione di **nu**





meri



SCARAMANZIA OCASUALITÀ?

Sopra Jean-Pierre Jarier, ed in alto Jos Verstappen, al via col temuto (da noi italiani) numero 17 sulle fiancate. A sinistra, la classica Ferrari col 27, appartenuto anche a Gilles Villeneuve e utilizzato pure da Tambay, a destra Lella Lombardi nell'unica volta che in F1 corse una vettura con un triplice numero





nel 1963, Graham Hill (padre dello stesso Damon), corse con una Rover Brm a turbina contrassegnata dallo 00 perché fuori classifica. Il doppio 0 lo ebbe forse per la prima volta Vincenzo Florio, in occasione dell'edizione del 1930 della "Targa", a cui prese parte extra-gara con una Fiat guidata dal proprio autista personale. Un duplice record spetta a Lella Lombardi, che oltre ad essere stata l'unica donna ad avere conquistato mezzo punto nella massima serie, è stata anche la sola ad avere corso in F.1 con un numero a tre cifre, il 208, che ebbe sulla sua Brabham nel Gran Premio di Gran Bretagna del '74. Nella speciale "classifica" segue Adrian Sutil, a cui nel 2014 venne assegnato il 99. Il 13 è il numero praticamente bandito dalle competizioni: gli anglofoni lo credono, per così dire, poco benevolo. In molti aerei, non a caso, manca la fila 13 e in F.1 negli ultimi 40 anni lo hanno avuto solamente Divina Galica e più recentemente Pastor Maldonado. Con il 13, sempre alla Targa Florio, vi perse la vita nel 1926 il conte Giulio Masetti, uscito di strada con la sua Delage: fu quello il primo dei rari incidenti fatali avvenuti nelle 100 edizioni della corsa più antica del mondo. Poi ci sono i "numeri magici". Come il 5 che accompagnò Mansell nella conquista del titolo del '92 con la Williams e l'anno successivo nella sua stagione trionfale nella Champ Car

**QUESTIONE...
DI LOTUS**

Sopra Ronnie Peterson nel 1974, quando corse con l'1 sulla macchina pur non avendo vinto il titolo l'anno prima. A destra Pastor Maldonado, che incurante della presunta sfortuna portata dal numero 13 decise di corrervi lo stesso

americana al volante della Lola-Ford del team Newman/Haas Racing. Il 5 lo ebbe anche Mario Andretti nel '78, anno in cui conquistò la corona iridata in F.1. Dopo la tragica scomparsa del suo compagno di squadra Peterson, a disputare gli ultimi due Gp della stagione sulla seconda Lotus fu il francese Jean-Pierre Jarier, che però preferì correre con il numero di "Piedone" raddoppiato: il 55.

A proposito di numeri divenuti delle vere e proprie icone, c'è il 14 che ha quasi sempre identificato nelle competizioni d'oltreoceano la leggenda A.J. Foyt, mentre il 43 va rigorosamente associato al pluri-campione della Nascar, Richard Petty. Numeri, per ciascuno di loro, con una valenza positiva; come lo furono nelle moto, giusto per intenderci, il 7 per Barry Sheene, il 34 per Kevin Schwanz ed ovviamente lo è tuttora il 46 per Valentino Rossi. Poi ci sono i numeri che riportano alla memoria degli avvenimenti memorabili. Il Team Bentley nel 2003 conquistò la doppietta alla 24 Ore di Le Mans con il 7 e l'8, quest'ultimo numero storico della scuderia inglese tra la fine degli anni '20 e l'inizio del successivo decennio.

Nelle competizioni di durata, la Aston Martin ha utilizzato per un certo periodo il 59 in onore dell'unica vittoria ottenuta sul circuito de La Sarthe appunto nel 1959. Lo scorso anno la Lamborghini ha



HANNO CORSO COL N.1 SENZA ESSERE CAMPIONI

1974	Ronnie Peterson	Lotus
1985	John Watson	McLaren

HANNO AVUTO IL NUMERO 27 DOPO VILLENEUVE

1982-1983	Patrick Tambay	Ferrari
1984-1985-1986-1987-1988	Michele Alboreto	Ferrari
1989	Nigel Mansell	Ferrari
1990	Ayrton Senna	McLaren
1991	Alain Prost	Ferrari
1991	Gianni Morbidelli	Ferrari
1992-1993-1994-1995	Jean Alesi	Ferrari
1994	Nicola Larini	Ferrari
2014-2015-2016	Nico Hülkenberg	Force India

I NUMERI PIÙ ALTI DELLA F.1

208	Lella Lombardi	1974
99	Adrian Sutil	2014
98	Roberto Merhi	2015
94	Pascal Wehrlein	2016
88	Rio Haryanto	2016

CHI HA CORSO CON IL NUMERO 13

1976	Divina Galica	Shellsport
2014-2015	Pastor Maldonado	Lotus

* tutti i dati prendono come anno di inizio il 1974

invece fatto il suo debutto nella 24 Ore di Daytona nel 100° anniversario della nascita di Ferruccio Lamborghini; per questo, una delle vetture della Casa del Toro è stata schierata con il numero 16, rievocando gli anni 1916 e 2016. Sempre a Le Mans, nel 1982, quando entrarono in vigore le nuove regole Fia per il Gruppo C, la nuova Porsche 956 che aveva esordito poche settimane prima a Silverstone sorprese tutti conquistando le prime tre posizioni assolute con le vetture numero 1-2-3: che non sia stato soltanto un caso? ●



CHI HA CORSO CON IL N.17

1974-1975-1976	Jean-Pierre Jarier	Shadow
1977	Renzo Zorzi	Shadow
1977	Alan Jones	Shadow
1978	Clay Regazzoni	Shadow
1979	Jan Lammers	Shadow
1980	Stefan Johansson	Shadow
1980	Geoff Lees	Shadow
1981	Darek Daly	March
1981-1983	Eliseo Salazar	March
1982	Jochen Mass	March
1982	Rupert Keegan	March
1983	Kenny Acheson	March
1983	Jacques Villeneuve Sr.	March
1984-1986	Marc Surer	Arrows
1985	Gerhard Berger	Arrows
1986	Christian Danner	Arrows
1987-1988	Derek Warwick	Arrows
1989-1997	Nicola Larini	Osella/Sauber
1990-1991	Gabriele Tarquini	Ags
1991	Olivier Grouillard	Ags
1992	Paul Belmondo	March
1992	Emanuele Naspetti	March
1995	Andrea Montermini	Pacific
1996	Jos Verstappen	Footwork
1997	Gianni Morbidelli	Sauber
1997	Norberto Fontana	Sauber
1998-2000	Mika Salo	Arrows
1999	Johnny Herbert	Stewart
2002-2011	Pedro de la Rosa	Jaguar
2003	Jenson Button	Bar
2004	Olivier Panis	Toyota
2004-2005	Ricardo Zonta	Toyota
2005	Ralf Schumacher	Toyota
2006	Jacques Villeneuve	Sauber
2006	Robert Kubica	Sauber
2007	Alexander Wurz	Williams
2007-2009	Kazuki Nakajima	Williams
2008	Rubens Barrichello	Honda
2010	Jaime Alguersuari	Toro Rosso
2011	Sergio Pérez	Sauber
2012	Jean-Éric Vergne	Toro Rosso
2013	Valtteri Bottas	Williams
2014	Jules Bianchi	Marussia

Divorzio all'italiana

GIMMI BRUNI LASCIA LA FERRARI E VA ALLA PORSCHE. SCOPRIAMO COSA C'È DIETRO AL CLAMOROSO TRASFERIMENTO DESTINATO AD ALIMENTARE LE POLEMICHE

di **Cesare Maria Mannucci**

foto **Fundarò**

Gimmi Bruni e la Ferrari si separano. Il divorzio avviene per una decisione unilaterale presa dal pilota, che nonostante un contratto firmato che prevedeva ancora 4 anni di impegno con Maranello, sceglie di andarsene per inseguire prospettive future con la Porsche ancora tutte da verificare. Una decisione sorprendente considerando che la Ferrari aveva fatto di Bruni il pilota più vincente e più pagato della categoria Gte - 500.000 euro all'anno - e lo aveva sempre considerato il pilota di punta, assecondandolo in quasi tutti i suoi desideri.

Bruni abbandona la Ferrari perché attratto dalle promesse della Porsche per correre nel 2018, senza averne ancora avuto la conferma, con la 919H. Evenienza da verificare, perché la Porsche ha appena rinnovato per metà la squadra, assumendo Lotterer, Tandy e Bamber al posto di Webber e dei campioni del mondo Lieb e Dumas.

Folgorato dalla 911 a motore centrale

Nel 2018 Bruni avrà 36 anni e, anche se in perfette condizioni fisiche, potrebbe essere considerato troppo vecchio per questo programma Porsche. Con il Prototipo farà dei test ma la Porsche lo vuole soprattutto per il suo programma Gte, la cui nuova 911 Rsr ha "folgorato" Bruni, convincendolo che quella sarà la dominatrice dei prossimi anni. Oltre che per indebolire la Ferrari. In realtà, il pilota romano deve aspettare e vedere cosa accadrà, perché è vero che la nuova Porsche a motore centrale ha fatto invecchiare di colpo le recenti Ferrari 488 e Ford Gt a livello di soluzioni tecniche ma questo non vuol dire che in futuro dominerà la scena.

Perché l'Aco ha sempre gestito questa categoria con una visione "democristiana". Non a caso nel 2016 la Ferrari ha vinto il Wec, la Ford la 24 Ore di Le Mans, l'Aston Martin il campionato piloti, la Corvette ha primeggiato a Daytona ed a Sebring. Un equilibrio prestazionale che l'Aco gestisce con il bilancino, attraverso il Bop. Potrà succedere in futuro che la nuova Porsche a motore centrale si riveli la vettura più competitiva ma questa situazione non sarà per sempre.





LA PORSCHE IN TESTA (DA TEMPO)

Del trasferimento di Gimmi Bruni alla Porsche si parlava da parecchio tempo e la foto sopra è emblematica... Il romano lascia la Ferrari, a sinistra la 488 Gte, per trovare in futuro la LmP1 tedesca, in basso a sinistra, e salire intanto sulla 911 Rsr Gte a motore centrale, sotto



DIVORZIO ALL'ITALIANA

Se ne parlava da un anno

Ormai da un anno Gimmi Bruni sembrava confuso, desideroso di cambiare aria, nonostante si fosse impegnato per 5 anni con la Ferrari. Nel 2015 aveva trattato prima con la Ford, poi con la Porsche, poi con le rispettive offerte era andato dalla Ferrari, che pur di tenerlo, gli aveva aumentato considerevolmente l'ingaggio. Si era esposto lo stesso Sergio Marchionne, dopo che Antonello Coletta gli aveva spiegato quanto Bruni fosse abile e strumentale nel programma Gte. E che per lui fosse necessario fare un ulteriore sforzo economico.

Cambio di compagno inutile

Cinque anni di contratto con la Ferrari avrebbero dovuto dargli quella serenità e stabilità, che sono il sogno di qualunque pilota. Eppure durante il 2016, Bruni ha mostrato spesso di essere irrequieto, dando segnali di insoddisfazione quasi sempre immotivata. Aveva preteso il cambio del compagno da Vilander a Calado, in quanto non riteneva più adeguato il pilota finlandese. Poi non aveva gradito il successivo arrivo in squadra di Sam Bird, pensando che potesse mettere in discussione il suo status di numero 1, che la Ferrari invece gli ha sempre riconosciuto. Dopo le prime gare negative del campionato Wec, addirittura si era convinto che alla Ferrari lo sabotassero. A Città del Messico, quando via radio gli avevano detto di far passare Rigon perché meglio piazzato nella classifica di campionato e in quel momento più veloce, lui si era rifiutato di farlo. E per tenere dietro il compagno di squadra era poi incappato in una penalizzazione per aver oltrepassato i limiti della pista.

Insoddisfazione crescente

Un crescendo di insoddisfazione progressiva, poi Bruni s'è rivolto allo stesso legale che in precedenza s'era occupato della sua separazione dal team Coloni e del suo approdo alla Trident, ai tempi della Gp2. E che lo scorso anno ricopriva il ruolo di manager per James Calado. Dopo l'ultima gara, in Bahrain, Bruni ha chiesto alla Ferrari di essere liberato dal contratto di cinque anni che aveva firmato. Antonello Coletta gli ha risposto che se era per correre con la Porsche 919H non c'erano problemi ma a Stoccarda non hanno voluto impegnarsi in quel senso. A quel punto Bruni e il suo legale si sono irrigiditi, sono subentrate argomentazioni pretestuose e forzate, fuori luogo considerato come la Ferrari si è sempre comportata con lui. Criticabile anche il comportamento della Porsche, che ha contattato un pilota pur sapendolo sotto contratto. E che precedentemente interpellata, aveva sempre negato la trattativa. Di regola, le relazioni tra Costrutto-



PREGO, S'ACCOMODI
Sergio Marchionne, sotto, sembra indicare l'uscita a Gimmi Bruni, sopra. Il forte pilota romano ha vinto tanto con la Ferrari, in alto a Le Mans con la 488 Gte davanti proprio ad una Porsche, ma nessuno ha cercato di farlo rimanere "per forza"

ri dovrebbero essere improntate ad una maggiore correttezza. Ma i rapporti tra Antonello Coletta e Frank Walliser, della Porsche, non sono mai stati molto cordiali.

Il via libera di Marchionne

A quel punto è intervenuto lo stesso Sergio Marchionne, che in maniera pragmatica ha deciso che se Bruni non era più felice a Maranello era inutile esasperare la situazione e farlo rimanere contro voglia. Ma ha posto come condizione che nel 2017 Bruni non corresse contro la Ferrari nel Wec. Alle finali Ferrari a Daytona in dicembre, il romano era l'unico pilota assente tra tutti quelli sotto contratto. «Ero ammalato» la sua motivazione. Ma poi non era venuto nemmeno alla premiazione dei Caschi d'oro di Autosprint, dove la Ferrari era rappresentata da Coletta e da Rigon.

La concorrenza di Vanthoor (e non solo)

Per Bruni si prospetta ora un anno di molti test e poche gare. Dove difficilmente guadagnerà di più di





quanto non fosse con Ferrari ma disporrà di un paio di Porsche stradali come macchine in uso. Ma si dovrà confrontare con la moltitudine dei piloti Porsche, una sorta di "jungla vietnamita" per i tranelli che spesso si fanno tra di loro. Perché la rivalità interna è fortissima. Inoltre, la Porsche ha appena ingaggiato dall'Audi il belga Laurens Vanthoor - plurivittorioso in Gt3 e più giovane di Bruni di 9 anni - sul quale si nutrono molte aspettative per il futuro.

Pierguidi in pole per sostituirlo

La Ferrari in tutta questa storia si è comportata in maniera esemplare ma a Maranello sono rimasti prima sorpresi e poi feriti dall'atteggiamento di Bruni. Ora comunque si volta pagina e si guarda al futuro, pensando ovviamente a chi sarà il suo sostituto nel Wec.

Presto sarà organizzato un test di selezione, al quale parteciperanno Alessandro Pierguidi, Marcel Fassler, Alex Riberas e, forse, Lucas Luhr, che lo scorso anno correva in Imsa con la BMW. Il favo-

DALL'ALBUM DEI RICORDI

Sopra, Antonello Coletta, l'uomo Ferrari incaricato di seguire il programma Gt con l'AF Corse. Sopra a sinistra Bruni insieme a James Calado, voluto dal romano al suo fianco al posto di Toni Vilander

rito per correre al fianco di James Calado dovrebbe essere Pierguidi, che negli ultimi anni è migliorato molto in termini velocistici ed ha imparato a stare lontano dagli incidenti. Antonio Giovinazzi non rientra invece in questa selezione perché, essendo stato nominato terzo pilota Ferrari in F1, dovrà essere presente ai Gp. Inoltre, il suo management non desidera che guidi vetture caratterizzate da poco carico aerodinamico rispetto alle monoposto.

Il futuro darà delle risposte

Sostituire un campione e un talento come Gimmi Bruni non sarà facile, anzi: l'impresa forse è impossibile. Però il clima in squadra potrebbe forse guadagnarci, con un pilota magari più lento ma meno tormentato e tormentoso.

Gimmi Bruni abbandona dunque la Ferrari, getta alle ortiche un futuro di altri 4 anni con il Cavallino per inseguire altre prospettive che al momento restano ancora tutte da valutare. Sarà il tempo a fornire il verdetto finale. ●

Mitico Max

ANGELELLI CONQUISTA IL SECONDO SUCCESSO NELLA 24 ORE DI DAYTONA E FA FESTA, NONOSTANTE LA MANOVRA DI RICK TAYLOR CHE SI "SBARAZZA" DI ALBUQUERQUE



IN ALTO IL TRICOLORE

Con il sorriso che va da un'orecchia all'altra, il nostro Max Angelelli tiene alto il tricolore e porta un po' d'Italia (insieme a Dallara, che ha firmato il telaio) nel trionfo della Cadillac a Daytona





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. R. Taylor-J. Taylor-Angelelli-Gordon (Cadillac DPi); 2. Barbosa-Fittipaldi-Albuquerque (Cadillac DPi); 3. Goossens-van der Zande-Rast (Multimatic-Riley).

La classifica completa è riportata a pag. 80

di **Cesare Maria Mannucci**

DAYTONA - Una manovra brutale e scorretta di Rick Taylor ai danni di Felipe Albuquerque, a 5 giri dal termine, regala la vittoria alla Cadillac guidata dai fratelli Taylor, Angelelli e Jeff Gordon, che torna al successo dopo un anno dal ritiro. Al di là della soddisfazione per la seconda vittoria a Daytona di Max Angelelli, che chiude così la sua carriera nel migliore dei modi, quello che è accaduto negli ultimi giri è semplicemente vergognoso.

Dopo una gara sempre dominata dalle tre Cadillac, quella del team Action Express guidata da Barbosa-Fittipaldi-Albuquerque sembrava ormai irraggiungibile. Più volte Rick Taylor aveva tentato il sorpasso ma Felipe Albuquerque dava l'impressione di controllare agevolmente la posizione di testa. Poi, al 654esimo giro, Rick Taylor ha deciso che comunque lui doveva passare. Alla frenata della prima curva ha colpito in pieno Albuquerque, mandandolo in testacoda. Una manovra che non sarebbe stata tollerata nemmeno in una gara amatoriale ma che paradossalmente la direzione gara, dopo un'investigazione durata 4' e senza parlare con nessuna delle parti, ha deciso di ritenere valida.

Una vergogna giustificabile solo con il desiderio di vedere Jeff Gordon di nuovo vincitore a Daytona, per guadagnare così tutta l'attenzione dei media. Visto che Jeff Gordon, anche da pensionato, rimane uno dei piloti più noti negli Stati Uniti.

Chi si lamenta delle investigazioni a volte troppo ossessive di Charlie Whiting durante le fasi controverse dei Gp, dovrebbe pensare che il rovescio della medaglia è quanto accaduto a Daytona. Dove una scorrettezza che andava punita con una sanzione esemplare è stata invece premiata come una temeraria manovra di pilotaggio.

Al termine Felipe Albuquerque non credeva ai suoi occhi ma non ha voluto sbilanciarsi più di tanto perché il team Action Express appartiene a Jim France, proprietario dello speedway di Daytona, dell'Ima e della Nascar, che dalla presenza della Cadillac e di Jeff Gordon ha comunque tratto grande beneficio.

La Cadillac doveva vincere, ha dominato ogni fase della gara, così alla fine poco importa che Rick Taylor abbia spedito in testacoda l'analoga vettura di Albuquerque. Comunque è una vittoria "rubata", sotto l'aspetto sportivo.

Peccato perché la Cadillac, costruita dalla Dallara, si è rivelata al debutto una vettura perfettamente a punto, rimanendo in testa per 22 ore di gara. Nel dettaglio, quelle di Curren-Cameron-Conway e di Fittipaldi-Barbosa-Albuquerque sono rimaste al comando per 4 ore; mentre quella di Rick e Jordan Taylor-Angelelli e Gordon ha condotto per 14 ore. Gli altri non sono mai esistiti, tranne la Nissan di Hartley-Senna-Van Overbeck-Brown, che sotto la pioggia si era portata al comando allo scadere della nona ora. In quel momento Brendon Hartley stava guidando come un demone ma dopo il successivo cambio gomme si è schiantato contro una Porsche, perché senza le termocoperte, non ammesse per regolamento, non era riuscito a mandare in temperatura le gomme, ancora fredde. Fuori la Nissan di Hartley, subito attardata da problemi elettronici l'Oreca Rebellion di Jani, la gara si è trasformata in una marcia trionfale delle tre Cadillac. Le prime 5 ore sono state dominate da quella di Curren-Cameron-Conway, prima che si verificassero problemi di avviamento. Poi Curren si è toccato con una Oreca durante una fase di doppiaggio, danneggiando così il braccetto dello sterzo. La successiva riparazione è costata 6 giri.

Così la gara, dopo un quarto di distanza, si è ristretta alla sfida tra le due Cadillac dei team Action Express e Wayne Taylor. Albuquerque ha prima perso tempo a causa di una gomma forata e rientrando ai box ha danneggiato il condotto della carrozzeria per il raffreddamento dei freni. Poi Barbosa è stato spedito nell'erba da Angelelli dopo un restart. Anche l'altra Cadillac ha conosciuto alcune vicissitudini. Angelelli prima ha sfiorato il muro, poi ha commesso un testacoda quando la pista si stava asciugando dalla pioggia che ha flagellato quasi tutta la notte. Quindi la sua vettura è stata penalizzata perché, durante un rifornimento, era assente il meccanico con l'estintore. A due ore dalla fine le due Cadillac si sono così ritrovate una in scia all'altra ed è iniziato un duello feroce. Sempre interrotto





IL SUCCESSO DI UNA FORMAZIONE UNITA

La Cadillac numero 10 lanciata verso il trionfo, scaturito anche dal grande affiatamento fra i fratelli Taylor e Max Angelelli, con la partecipazione straordinaria di Jeff Gordon



Vinco e chiudo Un finale da film

MAX ANGELELLI RACCONTA LE EMOZIONI DEL SECONDO TRIONFO NELLA 24 ORE AMERICANA CHE HA CHIUSO LA SUA BELLA CARRIERA

All'età di 50 anni, all'ultima gara della sua vita, arriva forse il successo più incredibile per Max Angelelli: «Per certi versi la considero la vittoria più bella, la più appagante. Non tanto per il mio pilotaggio in questa occasione, che è stato normale, ma per le responsabilità che mi sono accollate da quando questo progetto è partito. Sono io che ho fatto nascere questa vettura, ne ho seguito la genesi e il processo costruttivo con la Dallara e con la

Cadillac. Un'esperienza difficile e complessa, ho affrontato delle pressioni persino superiori a quando ti trovi al volante. Perché dovevo rendere conto a moltissime persone. I capitoli coinvolti erano considerevoli. Ero fiducioso che potevamo vincere, perché sapevo cosa avevo in mano, ero consapevole dell'affidabilità complessiva. Che è stata davvero perfetta, considerando che parliamo di una vettura che al debutto ha vinto una 24 ore. Non suc-

cede spesso una cosa del genere. Certo, oggi ho 50 anni, questa è stata la mia ultima gara. In passato varie vol-

LA SECONDA
VITTORIA ARRIVA
DOPO SETTE
SECONDI POSTI.
MI SEMBRA
INCREDIBILE!

MAX ANGELELLI



te mi ero caricato il team sulle spalle ma ora questo non è più il mio compito. Ci pensano i figli di Wayne Taylor a farlo. Diciamo che ho preferito fare il protagonista fuori dall'abitacolo, concentrandomi di più sull'aspetto organizzativo. Il sorpasso di Rick Taylor ai danni di Felipe Albuquerque? Manovre simili aprono sempre la porta a molte discussioni e interpretazioni ma io posso dire che per me è stato bravissimo. Sapevo che ci avrebbe provato perché lui caratterialmente non s'arrende mai. Ma speravo che la cosa avvenisse in maniera pulita, proprio per evitare le inevitabili polemiche. Ci eravamo accorti che il punto debole di Albuquerque era la curva 1, tendeva sempre ad arrivare lungo. Speravo che

sbagliasse anche quel giro così Rick Taylor sarebbe passato all'interno senza contatto. Invece le cose sono andate in maniera diversa. Ma abbiamo meritato la vittoria, siamo rimasti al comando per il maggior numero di ore. Strano, lo scorso anno dopo la Petit Le Mans a Road Atlanta volevo ritirarmi, chiudere la mia carriera con il 2016. Proprio perché ero consapevole del lavoro che mi attendeva nel progetto Cadillac. È stato Wayne Taylor a volere che continuassi, a volermi ancora al volante per Daytona. Ed è arrivata la seconda vittoria in questa gara. Dopo aver concluso per sette volte al secondo posto mi sembra quasi un film: la vittoria più importante all'ultima corsa della tua vita. Invece è tutto vero». ●

dalle numerose neutralizzazioni con la safety car - 20 complessivamente - che hanno impedito di costruire un margine. Poi, quando Albuquerque sembrava ormai avviato alla vittoria, a 5 giri dalla fine è arrivata la manovra scorretta di Taylor, che la direzione gara non ha voluto sanzionare. Finendo così per danneggiare la credibilità complessiva di questa gara, sempre bella e incerta.

È anche il giorno della Dallara

Certo, noi italiani siamo contenti per la Dallara, anche se a livello statistico non potrà attribuirsi questa vittoria, perché il suo nome non appare nella sigla della vettura. Ma soprattutto gioiamo per Max Angelelli che chiude così la sua lunga carriera nel migliore dei modi. A Daytona, Max sembrava ormai condannato al secondo posto. Complessivamente ne aveva conquistati 7, la sua vittoria del 2005 sembrava ormai un fatto irripetibile. Invece, all'età di 50 anni, Max Angelelli ha conquistato il secondo successo a Daytona, unico italiano ed essere riuscito in questo prestigioso traguardo. Una vittoria che premia Max non solo come pilota ma anche come tecnico e team manager, visto che nel processo costruttivo e organizzativo di questa vettura il suo contributo d'esperienza è stato molto importante. Ora appenderà il casco al chiodo ed entrerà a far parte della direzione dei programmi sportivi della Cadillac. Un traguardo prestigioso, che premia la sua lunga dedizione all'Endurance. Certo, il tempo è passato anche per lui, i giorni quando si carica il team Taylor sulle spalle sono ormai terminati. La maggior parte del lavoro lo hanno fatto i fratelli Rick e Jordan Taylor, ma comunque "Max the Axe", come lo chiamavano una volta, il suo compito lo ha fatto. Mentre decisamente lento è risultato Jeff Gordon che, consapevole della sua popolarità e del suo prestigio, si è comportato da istrione, convogliando un interesse mediatico sulla corsa che altrimenti non ci sarebbe stato.

Menzione speciale per la Riley-Gibson di Goossens-Van der Zande-Rast, terza ad un giro. Sia il motore inglese in versione Wec che il telaio americano erano al debutto. Per un'ora sono rimasti al comando della gara e se non fosse stato per un errore di Van der Zande nelle ultime fasi, con relativa penalità da scontare, forse questa vettura avrebbe potuto unirsi alla sfida tra le due Cadillac nell'ultima ora di gara. Certo, la Cadillac di Barbosa ha ottenuto il giro più veloce in 1'36"269 contro l'1'39"183 della Riley di Rast, a dimostrazione della differenza cronometrica tra le due vetture. In termini di Bop, al motore Cadillac è stato concesso troppo e dopo le vittorie a ripetizione del motore Ford Turbo, il successo a Daytona torna ad un propulsore atmosferico. Ma dalla prossima 12 Ore di Sebring l'Imsa annuncia che il Bop nella classe prototipi sarà sensibilmente modificato. Perché il contentino alla Cadillac e a Jeff Gordon è già stato pagato...

Tabella di marcia Cadillac

Il trionfo della Cadillac è stato indubbiamente propiziato da un Bop piuttosto favorevole ma lo è stato soprattutto grazie alla decisione anticipata rispetto alla concorrenza di avviare il programma DPi.



AVANTI A SPALLATE

In basso, le immagini della speronata con la quale Rick Taylor ha "spinto via" Felipe Albuquerque alla curva 1 a 5 giri al termine: notare l'espressione perplessa di papà Taylor, sotto... In alto la Ford di Dirk Muller, Hand e Bourdais, prima in Gt e quinta assoluta



Nel febbraio del 2015 Dallara ha iniziato a progettare la vettura, dopo avere ricevuto l'incarico dalla Gm. In aprile, a Varano hanno studiato l'installazione del nuovo motore americano. Non facile visto la cilindrata notevole, 6,2 litri. Maggiore del motore Chevrolet di 5,5 litri che equipaggiava i vecchi DP. A maggio, il primo concept di vettura è stato presentato alla Cadillac. A novembre è iniziata la collaborazione tra la Dallara e il centro stile Cadillac per personalizzare l'aerodinamica. Nello stesso periodo la società Ecr, che ha realizzato tutti i recenti motori da competizione della Gm, ha iniziato lo sviluppo del nuovo propulsore e l'installazione in vettura mediante Cad. Si tratta di un'azienda indipendente che produce tutti i motori Gm da corsa, recentemente rilevata dal gruppo Earnhardt Childress Racing Technologies. Il nuovo V8 americano ha dovuto trovare posto nello stesso spazio destinato al Gibson V8 di 4,2 litri che sarà impiegato nel Wec. Procedura complessa perché per regolamento quelle misure non possono essere cambiate. Lavoro difficile, che ha richiesto un particolare alloggiamento delle pulegge e del sistema di lubrificazione. A gennaio 2016 il primo modello in scala 1/1 è stato presentato al centro di design della





La **Ford** è fordissima

IL COSTRUTTORE AMERICANO REPLICA IL TRIONFO DI LE MANS NELLA 24 ORE DI CASA CON MULLER, HAND E BOURDAIS. MA LA DEBUTTANTE PORSCHE 911 A MOTORE CENTRALE, SECONDA, METTE GIÀ PAURA

Cadillac. Ad aprile la Cosworth ha iniziato a lavorare sull'apparato elettronico. A giugno, i tecnici di Dallara e Cosworth si sono incontrati per procedere all'installazione in vettura dell'impianto elettronico. Nel mese di luglio per la prima volta il motore è stato messo in moto in vettura e poi questa è stata spedita ad Indianapolis, sede del team di Wayne Taylor. A settembre, per la prima volta, la Cadillac è scesa in pista, a Putnam Park. Nello stesso mese, il team Action Express ha ricevuto due vetture che sono state provate in North Carolina. In ottobre, entrambi i team Cadillac hanno sostenuto la prima lunga sessione di prove sulla pista di collaudo della Corvette a Bowling Green. Nello stesso mese il primo test a Watkins Glen, su una pista del calendario Imsa. A novembre il primo test sulla distanza delle 24 Ore a Charlotte, dove Jeff Gordon ha guidato la vettura per la prima volta. Nello stesso mese il team Action Express ha provato a Road Atlanta. A dicembre la Cadillac ha annunciato ufficialmente il ritorno alle competizioni e la vettura è stata presentata ai test di Daytona. Sempre a fine 2016 Action Express ha provato sul circuito di Sebring. Complessivamente, prima della 24 Ore di Daytona, la Cadillac ha percorso circa 8500 km di test. ●

Dopo il trionfo alla 24 Ore di Le Mans arriva quello alla 24 Ore di Daytona. La Ford e il team Ganassi si ripetono, in una gara per certi versi molto simile a quella dello scorso anno in Francia. Ancora una volta quattro Ford contro una sola Ferrari, ma questa volta a complicare le cose ci pensa la nuova Porsche a motore centrale, in lotta per la vittoria sino all'ultimo giro. Complessivamente la Ford rimane al comando per 13 ore, sfrutta al meglio la superiorità numerica, però ottiene il successo solo nelle ultime fasi. Quando, a 29 minuti dal termine, Dirk Muller, approfittando di un'ingenuità di James Calado, in quel momento spavaldamente al comando ma che non protegge in maniera adeguata la posizione, lo supera e s'invola verso la vittoria.

La Ford è complessivamente la vettura più performante con la pista asciutta, ottiene il giro più veloce con Westbrook in 1'43"385, mentre Fisichella con la Ferrari gira in 1'43"654, Pilet con la Porsche in 1'43"964, Garcia con la Corvette in 1'43"979. A dimostrazione di un Bop davvero azzeccato, che porta quattro vetture diverse a giocarsi la vittoria negli ultimi giri, racchiuse nello spazio di 3". Alla fine la vittoria va a Muller-Hand-Bourdais ed è un successo meritato, considerando che sono rimasti al comando per 12 ore.

Ma quando un Costruttore può contare su quattro vetture al via, certamente la vita è più facile. La Gt di Briscoe-Dixon-Westbrock è attardata da un incidente; quelle di Mucke-Pla-Johnson e Tincknell-Priaux-Kanaan da penalità per salto di chichane e irregolarità nelle fasi di rifornimento. Alla fine, l'unica Ford che non lamenta problemi ottiene, giustamente, la vittoria. Bourdais-Hand-Muller corrono sempre in maniera spavalda, all'attacco, e il sorpasso del pilota tedesco ai danni della Ferrari di Calado rappresenta un momento di grande pilotaggio. Quello che Rick Taylor non riesce ad imitare quando passa brutalmente Albuquerque. →

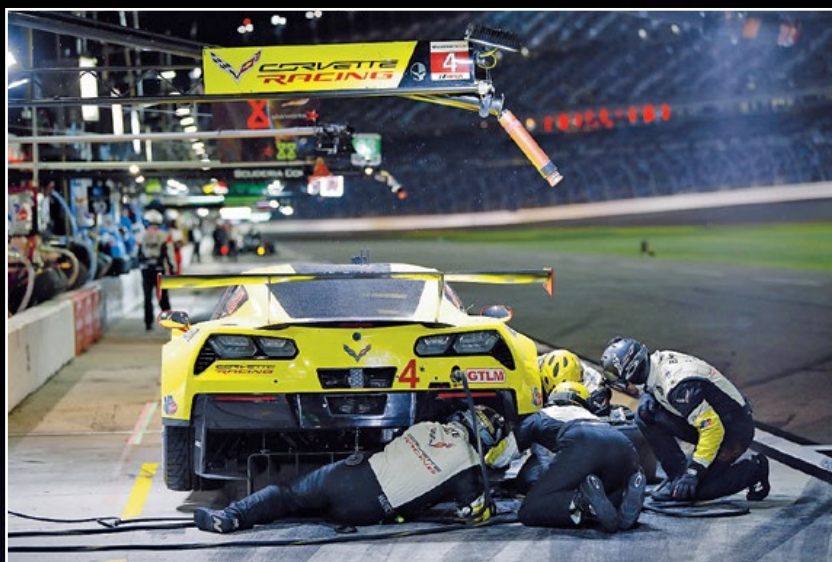


La corsa della Ferrari

La corsa dell'unica Ferrari 488 al via, iscritta dal team Risi per Vilander-Fischella-Calado, è comunque esaltante e ammirevole: il Cavallino conclude al terzo posto, a 3" dalla Ford vincitrice. Dopo 24 ore di gara infernali, sempre combattute ruota a ruota. Se la Ford si dimostra la vettura più veloce con l'asciutto e la Porsche la più performante sul bagnato, la Ferrari si conferma la più equilibrata, a proprio agio in ogni condizione di aderenza. Il fatto d'aver una sola 488 in gara, condiziona indubbiamente la messa a punto e probabilmente la strategia. Anche se il team Risi ha impostato tutto con la filosofia del "maximum attack" sino dalle prime fasi di gara. Complessivamente la Ferrari rimasta al comando per 4 ore, è sempre stata una spina nel fianco per Chip Ganassi, che durante la notte dichiara: «Ancora loro, sembra un incubo. Ancora Fischella e Vilander e la Ferrari. Meno male che hanno una macchina sola, altrimenti le cose per noi sarebbero più complicate». La Ferrari avrebbe meritato la vittoria, la 488 ha reso al massimo, il team Risi non ha sbagliato nulla e i piloti hanno corso in maniera esemplare. Con una menzione speciale per Toni Vilander, autore forse della gara migliore della sua vita.

Certo, rimane un dubbio, se nell'ultima parte di gara ci fosse stato Gimmi Bruni al volante della Ferrari che comandava la gara, Dick Muller sarebbe passato con la stessa autorevolezza che ha dimostrato con James Calado? Probabilmente no, ricordando l'irriducibilità del pilota italiano nelle fasi determinanti e la sua abilità nel proteggere la posizione. Anche se va detto che nell'ultima parte di gara, Calado stava risparmiando il carburante. Salvo poi attaccare di nuovo negli ultimi giri, quando ha cercato di riprendere il secondo posto alla Porsche di Pilet.

La casa di Stoccarda riparte da Daytona con un secondo posto al debutto con la nuova 911 Rsr a motore centrale. Per la Porsche un risultato positivo, che avrebbe potuto trasformarsi anche in una vittoria se entrambe le vetture al via non fossero state attardate da problemi alle gomme. Noie provocate dalla decisione della Porsche di adottare regolazioni di





FERRARI CON I BOTTI
Con l'unica Ferrari 488 Gte in gara, Fisichella, Calado e Vilander, sopra, sono terzi di categoria, a 3" dai vincitori... Dietro anche alla nuova Porsche 911 a motore centrale, a fianco. Nell'altra pagina, in basso, la Ford prima e in alto la Corvette, quarta fra le Gt e ottava assoluta



← camber e pressioni di gonfiaggio del tutto in contrasto con quanto indicato dalla Michelin. Per 6 volte le gomme hanno ceduto o hanno mostrato usura del tutto anomala. Poi, di fronte all'evidenza, alla Porsche hanno ridotto il camber posteriore e aumentato la pressione di gonfiaggio. In F.1 c'è l'obbligo di rispettare questi valori, nell'Endurance no. La Porsche di Estre-Lietz-Vanthoorne ha perso 3 giri per riparare la sospensione anteriore destra. Quella di Pilet-Werner-Makowiecki, protagonisti di una gara molto regolare, hanno concluso al secondo posto a 2"9 dalla Ford vincitrice. Un debutto convincente, per una vettura che siamo certi segnerà il futuro delle gare Gt dei prossimi anni. Complessivamente, la Porsche è rimasta al comando per 7 ore. La casa di Stoccarda si è però rifatta nella classe Gtd, dove ha conquistato la vittoria con la Gt3R af-

NEL GTD LE ITALIANE FANNO UN PO' FATICA

Sopra a destra la Ferrari 488 di Rigon e sopra a sinistra la Lamborghini Huracan di Babini e Busnelli. In alto, la Ferrari 488 di Balzan, fermato dal motore a 2 ore dalla fine quando era in testa

fidata ai De Quesada padre e figlio-Morad e Lazare. In questa categoria, la lotta per la vittoria è stata la più contesa, ma per la Ferrari è stata un'autentica beffa. Considerando che la 488 di Balzan-Bird-Nielsen-Cressoni, saldamente al comando a 2 ore dal termine, si è ritirata per la rottura del motore. Problemi simili anche per l'altra 448 di Af Corse affidata a Rigon-Mastronardi-Pierguidi-Mediani-Mann, che in qualifica aveva conquistato la pole di categoria. Complessivamente la Ferrari è rimasta al comando per 3 ore, l'Audi per 6 ore, la Porsche per 4 ore, altrettante la Mercedes. Forse la sorpresa della gara è stata la Acura, al debutto, che è rimasta al comando per 7 ore. Vettura costruita in parte in Italia dalla Jas, che ha realizzato davvero un ottimo prodotto al debutto in una categoria così impegnativa. ●

TEAM HONDA WTCC

Il team Honda ha confermato il proprio impegno nel Wtcc con tre Civic ufficiali che verranno schierate dalla Jas Motorsport. A guidarle ci saranno Tiago Monteiro e Norbert Michelisz, con l'aggiunta del giapponese Ryo Michigami, che nel 2016 aveva preso parte al solo appuntamento di Motegi.

ALGUERSUARI

Importante riconoscimento, quello conferito a Jaime Alguersuari dalla federazione automobilistica spagnola. Il numero uno della World Series Formula V8 3.5, da 40 anni impegnato in varie vesti nelle corse, ha ricevuto la scorsa settimana a Madrid la "Insignia de Oro". Il premio gli è stato consegnato direttamente dal presidente della Fia, Jean Todt.

BELL IN GT OPEN

Sarà Rob Bell uno dei piloti di punta del team Balfe Motorsport nell'International Gt Open. Dopo avere fatto in passato alcune delle apparizioni nella serie ed avere vinto lo scorso anno il titolo della Blancpain Endurance Cup, l'inglese disputerà tutta la stagione al volante di una McLaren 650S.

PESCATORI DIESSE

Christian Pescatori entra a far parte della famiglia del team Cetilar Villorba Corse. L'ex pilota bresciano affiancherà il team principal Raimondo Amadio, andando a ricoprire il ruolo di direttore sportivo e coordinatore dei programmi endurance Lmp2 per il 2017.

VSR IN ASIA

Tra le conferme della Blancpain Gt Series Asia, c'è anche quella del Vincenzo Sospiri Racing. La squadra dell'ex pilota forlivese, dopo avere debuttato nell'Asian Le Mans Series alla fine dello scorso anno ottenendo un quarto posto nella gara del Fuji, farà il suo ingresso nel nuovo campionato di Sro con una Lamborghini Huracán Gt3.



INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

12 Ore di Bathurst al via

Scatta questo weekend in Australia la seconda edizione dell'Intercontinental Gt Challenge, articolato su quattro appuntamenti di prestigio. Il primo di questi è la 12 Ore di Bathurst, che precede la 24 Ore di Spa in programma a fine luglio, la 8 Ore del Mazda Raceway (15 ottobre) e la 12 Ore di Sepang che si svolgerà il 10 dicembre. Sul circuito di Mount Panorama è atteso uno schieramento di tutto rispetto che includerà tanto le vetture Gt3 che Gt4, con una cinquantina di equipaggi in totale. Tra gli iscritti figurano dieci piloti che la scorsa settimana hanno preso parte alla 24 Ore di Daytona, incluso il belga Laurens Vanthoor, vincitore del titolo 2016, pronto a completare un trio di tutto rispetto con Earl Bamber e Kevin Estre (anch'egli reduce dalla "maratona" americana) sulla Porsche schierata dal team Walkinshaw. A seguire Toni Vilander, sull'unica Ferrari 488 Gt3 della Maranello Motorsport presente nella maggiore classe Pro.

FIGLIO D'ARTE SCATENATO IN MRF CHALLENGE

Doppietta in India per Schumi Jr

Continua l'avventura di Mick Schumacher nel campionato indiano per monoposto. Dopo le tappe in Bahrain (dove ha ottenuto due vittorie ed un podio) e Dubai, il tedesco ha ottenuto al Buddh International Circuit di Dehli la pole position e le

vittorie della prima e terza corsa, cui aggiungere un podio in gara-2 (vinta dall'australiano Joey Mawson) ed un ritiro nella quarta. Ora Mick è terzo in campionato, quando manca solo il quarto appuntamento di Chennai per chiudere la stagione.

A JEREZ IL PENULTIMO ROUND, POI YAS MARINA

Il 2017 di Gp2 e Gp3

Ufficializzato il calendario 2017 della Gp2 Series, che si articolerà nuovamente su 11 round, dieci dei quali negli stessi weekend della F.1. Sette le tappe europee di questa 13ª edizione, incluse quella di Monza e la novità di Jerez. Il via da Sakhir il 16 aprile; l'appuntamento del Bahrain precederà quelli di Barcellona (14/5), Montecarlo (27/5), Baku (25/6), Spielberg (9/7), Silverstone (16/7), Budapest (30/7), Spa (27/8), Monza (3/9), Jerez (8/10) e Yas Marina (26/11). I test ufficiali a Barcellona (13-15 marzo) e Sakhir (29-31 marzo). Otto le tappe della Gp3, ovvero Barcellona, Spielberg, Budapest, Spa, Monza, Jerez e Yas Marina, nelle stesse date della serie maggiore; a queste bisogna aggiungere Silverstone, in programma il 16 luglio.



C'È IL CALENDARIO Sei round per il Tcs

Quest'anno il Campionato Italiano Turismo vivrà la suddivisione tra Tcr e Tcs, che seguiranno due differenti calendari. Nei giorni scorsi sono state ufficializzate tutte le date della serie riservata alle vetture di più stretta derivazione stradale, che affronterà sei doppi round contro i sette del campionato maggiore. Si inizierà da **Adria** (7/5), per poi affrontare le tappe di **Misano** (4/6), **Vallelunga** (25/6), **Mugello** (16/7), **Imola** (10/9) e in conclusione **Monza** (22/10). Solo quest'ultimo appuntamento e quello di Misano si svolgeranno negli stessi weekend del Tcr.

SI PUNTA AL 2018

Formula E, forse salta Bruxelles

Sebbene non sia stata ancora cancellata dal calendario, la gara della Formula E in programma sul circuito di Bruxelles a inizio luglio è fortemente a rischio. Lo "stop" è giunto dal governo regionale della capitale belga che, pur favorevole all'iniziativa e disposto a coprire una parte dei costi, ha bocciato sia la data che il secondo tracciato proposto. Ora si sta tentando di trovare una terza ipotesi di tracciato, altrimenti si potrebbe arrivare ad una doppia tappa in Germania per mantenere i 12 weekend di gara, mentre il promotore dell'evento si è comunque ripromesso di portare la categoria in Belgio nel 2018.

RANDLE PROTAGONISTA

Trs: Verschoor ancora leader

L'olandese Richard Verschoor mantiene il comando della Toyota Racing Series. L'appuntamento di Hampton Downs ha visto tuttavia protagonista Thomas Randle, più veloce in entrambe le sessioni di qualifica e autore del suo secondo successo dopo quello messo a segno sul circuito di Ruapuna. L'australiano è secondo in campionato. Sul tracciato neozelandese le altre vittorie sono andate a Marcus Armstrong e Enaam Ahmed.

Svolta epocale

IL RITORNO AL SUCCESSO CON OGIER E LA FIESTA WRC "PLUS" NEL MONTECARLO CHE
IL VIA ALLA STAGIONE DEI "NUOVI MOSTRI" APRE SCENARI INEDITI PER M-SPORT. ECCO

di Marco Giordo
foto Bettiol

Vedi, vidi, vici. Per dirla alla Valerio Massimo Manfredi, le truppe del generale Malcolm Wilson sono scese dalla Britannia alla conquista della Gallia portandosi a casa l'intero bottino. Sulle strade della Gallia meridionale e alpina, le vetture "made in Britannia" hanno sorpreso i rivali e sbancato la roulette di Montecarlo. Tant'è che Wilson, all'arrivo nel Principato di Monaco, sembrava un bambino che aveva appena ricevuto un regalo di Natale inaspettato. Non credeva ai suoi occhi, faceva fatica a trattenere l'emozione. E c'è voluto tutto il suo sangue inglese per non fargli perdere il classico self control dei sudditi di Sua Maestà la Regina Elisabetta, tant'è che davanti alle telecamere ha abbracciato solo suo figlio Matthew. Al suo fianco c'era un italiano, l'ingegnere pescarese Massimo Carriero, anche lui felice come una Pasqua, mentre poco distante, sul viso dell'addetta stampa del team, Anna Rudd, che è di Cockermouth ed è in primis una grandissima tifosa della squadra di Wilson, scendevano lacrime di gioia. Ovviamente sentire l'innocente britannico ha fatto immensamente piacere a tutti gli uomini del team ed il pathos in quel momento è salito davvero alle stelle. Il day after in questi casi è sempre un bel risveglio, anche perché si capisce che quanto è successo non era un sogno ma è stata un'effettiva realtà...

«È impossibile descrivere qual era il mio stato



E HA DATO
D QUALI



OGIER BRIVIDO CALDO

In questa immagine c'è tutta l'atmosfera del Montecarlo vinto da Ogier e Ingrassia all'esordio con la loro nuova squadra, l'M-Sport, che nutre già ambizioni iridate

«d'animo dopo questa incredibile vittoria» confessa Malcolm Wilson, il 60enne team manager inglese che vanta due titoli mondiali Costruttori vinti dalla sua M-Sport nel 2006 e 2007 per conto della Ford. «Sono state sensazioni fantastiche, che non avevamo più vissuto negli ultimi cinque anni. Ora sono tornate. Vedere Ogier al volante di una mia vettura ci aveva di per sé regalato un feeling fantastico, ed ha motivato tutto il team. Per noi è stato un vero "boost". Ora abbiamo un bel "problema". Dobbiamo rimanere a questo livello, al top, e non sarà facile. Vincere di nuovo un rally mondiale regala però sensazioni fantastiche, ecco perché noi siamo determinati a restare al massimo in questa e nelle prossime stagioni».

- Poi, l'ex-pilota divenuto manager di successo parla delle difficoltà della tappa finale del rally che ha aperto l'era delle Wrc "Plus"...

«Ovvio che speravamo in una doppietta - continua - . Quando ho visto il primo split di Tanak

sul Turini ho capito che aveva qualche problema, un colpo di scena che ci ha messo tutti in apprensione perché poteva succedere qualcosa di analogo anche sulla vettura di Ogier. Abbiamo capito che si trattava di un problema al motore, ci siamo tranquillizzati quando è stato risolto e siamo rimasti impressionati dalla grinta di Ott nell'ultima speciale».

- Infine Wilson parla anche di Evans (nella foto sotto) e della nuova Fiesta Wrc Plus.

«Anche Elfyn ha fatto una splendida gara, ha pure vinto una prova sull'asciutto. Sapevamo già che la Fiesta ha una base ottima, adesso dobbiamo lavorare per svilupparla sempre di più ed i feedback che ci fornirà Ogier saranno decisivi per permetterci di fare un ulteriore salto di qualità». ●

VEDERE OGIER
SULLA FIESTA CI HA
DATO LA CARICA.
ORA ABBIAMO
UN "PROBLEMA":
PUNTARE AL TITOLO

MALCOLM WILSON



Ogier vincente in un mese appena

UNA TRENTINA DI GIORNI SONO BASTATI AL CAMPIONE FRANCESE PER PORTARE IN TRIONFO LA FIESTA. E ORA PENSA GIÀ ALLA SVEZIA

È stata una delle gare più difficili della mia carriera - ha ammesso alla fine il tetracampione del mondo Sébastien Ogier - . Perché tante cose sono cambiate, siamo tutti ripartiti praticamente da zero ed io sono salito sulla Fiesta solo un mese fa. Alla fine abbiamo vinto, è stata una bella sorpresa che francamente non mi aspettavo alla vigilia. E sono contento soprattutto per il team, sono stati tutti bravissimi e motivati».

La vittoria conquistata una settimana fa da Ogier ha ricordato agli addetti ai lavori più brizzolati quella ottenuta, sempre a Mon-

tecarlo, da Sainz con la Toyota Corolla Wrc nel 1998, anno del suo ritorno dopo cinque stagio-

ni nel team nipponico gestito da Ove Andersson. All'epoca, anche il matador madrile-





no aveva fatto centro al primo colpo, in un campionato che poi perse incredibilmente nell'ultima speciale della stagione, a Margam Park. Vincendo all'esordio al "Monte" al volante della nuova Wrc Plus della Ford, Ogier ha eguagliato il campione spagnolo dopo 19 anni. «La Fiesta si è rivelata un'ottima vettura, che sappiamo di dover an-

cora sviluppare. La verità è che quest'anno c'è molto equilibrio tra i vari team, siamo tutto lì, in un fazzoletto. Ora vedremo in Svezia cosa succederà. Quella nordica è una gara che mi piace parecchio, un rally che ho vinto tre volte con la Polo, e nel quale la Fiesta ha sempre fatto molto bene. Sono fiducioso che andremo bene anche lì». ●

UN TRIONFO AL BACIO

A destra, un gesto eloquente di Ogier ai suoi nuovi uomini: quello con gli occhiali è il tecnico italiano Massimo Carriero, uno dei "padri" della Fiesta Wrc "Plus". A sinistra, Ogier riceve il giusto premio per la vittoria al "Monte" dalla sua signora, Andrea Kaiser. In alto, tutta l'M-Sport posa per la foto ricordo di un Montecarlo che sarà impossibile dimenticare



**IN SVEZIA
SIA IO CHE
LA FIESTA SIAMO
SEMPRE ANDATI
BENE E SONO
DECISAMENTE
FIDUCIOSO**
SÉBASTIEN OGIER



ABRUZZESE IL RESPONSABILE M-SPORT

La Fiesta va di gran Carriero

Nel trionfo di Ogier e di tutta l'M-Sport c'è qualcosa d'italiano: responsabile della parte tecnica del progetto Fiesta Wrc "Plus", infatti, è il 38enne ingegnere abruzzese Massimo Carriero, che ha vissuto in prima persona la prima vittoria della Fiesta a Montecarlo.

«Un trionfo quasi inaspettato - esordisce Carriero - e per la Svezia abbiamo in programma un test intensivo sulla Fiesta soprattutto per quanto riguarda gli ammortizzatori. Faremo poi anche alcune prove di geometria della vettura. Gireremo per 5 giorni, due con Ogier, due con Tanak, uno con Evans».

- Carriero, torniamo a parlare del Montecarlo...

«La gara l'abbiamo disputata con determinazione, perché sapevamo cosa avevamo a disposizione e quali erano le nostre capacità e possibilità. Ed abbiamo fatto del nostro meglio per applicarle. Se lo si legge in una chiave diversa, vorrei dire in due parole che non abbiamo mai cercato di strafare. Nessuno sapeva quali potessero essere le prestazioni degli avversari e soltanto dopo le prime speciali abbiamo cominciato a capire quali erano i vari livelli. Ma il Rally di Montecarlo è una gara atipica, dove devi andare avanti al tuo passo con pazienza e saggezza».

- Cosa è successo all'auto di Tanak?

«Il motore che non andava più a 4 cilindri. Da tifoso, rivedendolo alla televisione, mio è sembrato come se il suo propulsore suonasse da bicilindrico "Café racer"... Però il modo con il quale ha finito la power stage, con un rumore cupo e andando sempre di traverso, è stato fenomenale. Ed è anche salito sul podio: è stato giusto così, dopo la corsa che ha fatto se lo meritava ampiamente».



DALL'ANALISI DEI TEMPI IL CONF

1ª TAPPA TABELLA DEI TEMPI

	PS 1	PS 2
Scratch	Annullata	Neuville
	-	15'01"1
Ogier	-	+7"8
Hanninen	-	+15"0
Meeke	-	+15"8
Latvala	-	+28"4

1ª TAPPA: 1. Neuville in 15'01"1; 2. Ogier a 7"8; 3. Hanninen a 15"; 4. Meeke a 15"8; 5. Tanak a 19"4; 6. Evans a 21"0; 7. Breen a 25"4; 8. Sordo a 26"6; 9. Latvala a 28"4.

Da notare che: la ps 1 era quella di Entrevaux di 21,25 km.

La ps 2 era quella di Bayons-Breiziers di 25,49 km.

Dall'analisi dei tempi è evidente che Neuville e la Hyundai sono stati i più veloci con una certa continuità. Il belga si è aggiudicato

6 delle 15 speciali disputate, mentre la vettura coreana ne ha firmate in totale 7, quasi la metà di quelle in programma, aggiungendo lo scratch ottenuto da Sordo nella

tappa finale. Molto bene anche la Ford Fiesta, con 7 prove vinte: 3 a testa da Ogier e Evans e 1 da Tanak. Latvala ha costruito il suo secondo posto con la Toyota senza

2ª TAPPA / TABELLA DEI TEMPI

	PS 3	PS 4	PS 5	PS 6	PS 7	PS 8
Scratch	Tanak	Neuville	Neuville	Neuville	Ogier	Ogier
	19'17"8	25'41"9	11'22"2	18'09"6	24'17"8	11'05"4
Neuville	+1"6	-	-	-	+19"6	+7"6
Ogier	+43"2	+4"9	+4"8	+13"2	-	-
Meeke	+2"3	-	rit.			
Latvala	+11"9	+30"4	+12"3	+22"5	+16"0	+37"0

2ª TAPPA: 1. Neuville in 2.05'24"6; 2. Ogier a 45"1; 3. Tanak a 45"4; 4. Latvala a 2'09"7; 5. Sordo a 2'57"8; 6. Breen a 3'04"01 7. Mikkelsen a 5'50"8; 8. Evans a 8'12"1.

Da notare che: la ps 6 era la ripetizione della ps 3 Agnieres en Devoluy-Le Motty 24,63 km.

La ps 7 era la ripetizione della ps 4 Aspres Les Corps-Chailloil 38,94 km.

La ps 8 era la ripetizione della ps 5 St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve 16,83 km.



UNA SFIDA FRA TITANI

La Toyota, a fianco, la Citroën, sotto, e la Hyundai, a sinistra, hanno animato con la Ford il Montecarlo vinto da quest'ultima. Ma ora è già tempo di pensare alla Svezia...



RONTO FRA LE QUATTRO GRANDI

far segnare alcun scratch ma con una serie di tempi spesso tra i top 5 e con l'acuto finale del secondo crono sulla corta prova di Luceram, la domenica. Nelle uniche due

prove non bagnate effettuate, la 12 e la 13, spiccano i due scratch di Evans, a conferma della bontà del lavoro di Fiorenzo Brivio sulle nuove DMack da asfalto asciutto,

mentre la delusione della gara è stata la tanto attesa Citroën C3 Wrc. Che si è riscattata solo nelle tappa finale, con uno scratch ed una serie di buoni tempi ottenuti da Léfèbvre.

3ª TAPPA / TABELLA DEI TEMPI

	PS 9	PS 10	PS 11	PS 12	PS 13
Scratch	Neuville	Evans	Ogier	Evans	Evans
	24'02"9	9'15"2	22'53"0	8'56"7	14'27"5
Neuville	-	+1"0	+2"1	+15"0	+32'57"4
Ogier	+2"6	+14"0	-	+7"4	+1"7
Meeke	+39"8	+34'04"6	+24"2	+33"1	+7"9
Latvala	+35"1	+7"1	+14"4	+15"9	+9"2

3ª TAPPA: 1° Ogier in 3.26'10"7; 2. Tanak a 47"1; 3. Latvala a 2'20"6; 4. Breen a 3'47"3; 5. Sordo a 4'03"2; 6. Evans a 7'27"2.

Meeke ritirato causa incidente nel trasferimento verso Montecarlo.

Da notare che: la ps 11 era la ripetizione della ps 9 di Lardier et Valença-Oze di 31,17 km. La ps 12 era la ripetizione della ps 10 La Batie Monsaleon-Faye di 16,78 km. La ps 13 era quella di Bayons-Breiziers di 25,49 km.

4ª TAPPA / TABELLA DEI TEMPI

	PS 14	PS 15	PS 16	PS 17
Scratch	Sordo	Léfèbvre	annullata	Neuville
	3'35"7	13'51"1	-	14'14"54
Neuville	+2"0	+17"5	-	-
Ogier	+1"4	+14"1	-	+1'56"2
Léfèbvre	+7"0	-	-	+30"1
Latvala	+1"1	+21"6	-	+1'43"4

Classifica finale: 1. Ogier in 4.00'03"6; 2. Latvala a 2'15"0; 3. Tanak a 2'57"7; 9. Léfèbvre a 14'43"8; 15. Neuville a 30'52"5.

Da notare che: la ps 16 era la ripetizione della ps 14 Luceram-Col St.Roch di 5,50 km.

La ps 17 era la ripetizione della ps 15 La Bollène Vesubie-Peira Cava di 21,36 km (la speciale del Col de Turini).



Panzani il panzer

CON LE TUTTOAVANTI A MONTECARLO SI OTTENGONO SPESSO E VOLENTIERI OTTIMI RISULTATI. A PATTO DI SPINGERE FORTE. COME HA FATTO IL TOSCANO

di **Daniele Sgorbini**

Un sogno divenuto realtà. Di quelli da mettere da parte, ricordare e raccontare ogni tanto. Il navigatore che lo ha accompagnato nelle prime gare. Il Rally di Montecarlo. Il debutto nel Mondiale. Lo status di pilota ufficiale. E, infine, la Vittoria. La prima di Luca Panzani al "Monte" ha racchiuso dentro di sé tutto questo in un mix di emozioni, sensazioni ed esperienze, che il 26enne meccanico lucchese non potrà scordare tanto facilmente. Invitato alla gara monumento grazie alla vittoria nel Trofeo Renault Clio italiano, il nostro ha avuto la meglio sui diretti rivali e ha chiuso al 21esimo posto assoluto, con il successo di classe RC3 e la seconda piazza nel Wrc3. **Roba da "montarsi la testa" davvero per chiunque, ma non per Luca Panzani, che il giorno dopo era regolarmente al lavoro in officina...** «Il capo mi aveva detto che, volendo, avrei pur potuto rimanere a casa - racconta Luca - ma va benissimo così. Le sensazioni del giorno dopo? È bello pensare che sono arrivato in fondo al Montecarlo ed è bello pensare che alla fine è arrivato un bel ri-

È BELLO PENSARE CHE SONO ARRIVATO IN FONDO AL MONTECARLO E CON UN RISULTATO DA INCORNICIARE

LUCA PANZANI

”

sultato, di quelli da incorniciare».

- Non se la tira Panzani e non c'è modo di farlo sbilanciare. Nemmeno se gli si chiede cosa l'ha stupito di più di questa esperienza...

«Mi ha stupito l'ambiente, che è diverso in tutto rispetto a quello cui sono abituato. E correre da ufficiale è stato davvero speciale. La gara è stata davvero difficile, anche gli esperti dicono che è stata una delle edizioni con le condizioni peggiori.»

- Come hanno accolto, i francesi, te e Federico Grilli?

«Renault Sport è stata magnifica, mentre gli avversari mi hanno trattato da... avversario. Ma la squadra ha lavorato benissimo, ognuno di noi aveva il proprio ingegnere personale. È stato tutto semplicemente perfetto».

- Ora che hai assaggiato il Mondiale, avrai voglia di continuare...

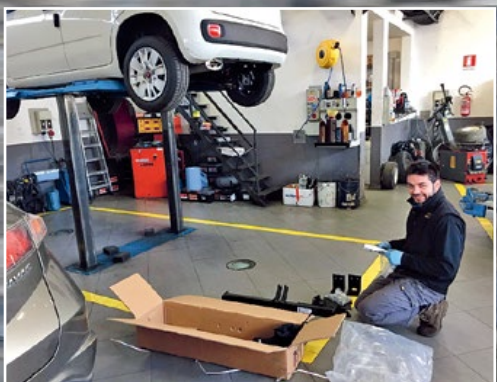
«Correre nel Wrc3 sarebbe un sogno ma bisogna fare i conti con la realtà. Non sono momenti facili e purtroppo a oggi non so bene come e dove potrò correre quest'anno. Sto cercando di sistemare qualche tassello e non mi pongo limiti. Se potessi, mi piacerebbe correre anche all'estero». ●

Astier la sorpresa ora vuole il **Wrc3**

DA PRIVATO CHE CORRE NEI RALLY NAZIONALI A RIVELAZIONE DEL MONTECARLO. ECCO CHI È QUESTO 25ENNE CHE VA DAVVERO FORTE

MECCANICI DA CORSA

Il giorno dopo la vittoria tra le Clio R3T Trofeo, Luca Panzani era in officina a lavorare (sotto). Ed anche Raphael Astier, primo tra le 2Rm con la Peugeot 208 dell'Oreca (in basso) nella vita fa il meccanico



RAphael Astier, chi? A vederlo all'opera sulle speciali del Montecarlo sembrava un marziano. Velocissimo, molto sicuro nella guida ed efficace nelle traiettorie della sua Peugeot 208 R2, il 25enne meccanico dell'Ardèche ha chiuso 19° assoluto (!) e primo fra i piloti al volante di vetture a 2 Ruote Motrici, dominando il Wrc3 nella gara monogasca. E surclassando una nutrita schiera di avversari al volante di mezzi di categoria superiore, in primis i finalisti del Trofeo Renault che con le loro Clio R3T hanno chiuso a quasi 10 minuti di ritardo dal "flying french"... Astier, come detto, fa il meccanico al suo paese, nel cuore dell'Ardèche, regione dove da sem-

pre i rally, in particolare il Montecarlo, sono di casa.

L'anno scorso Astier, insieme al fido navigatore Fred Vaclare, giovane tecnico commerciale di belle speranze anche lui "ardechois", aveva strabiliato tutti nella finale del campionato nazionale francese al volante della Porsche Gt3 di Romain Dumas. Era stato davanti a tutti sull'asfalto bagnato del Rally di Luneville, nel nord-est della Francia, mettendo in riga piloti più affermati, come Quénin Giordano e tutta la pattuglia delle R5 in gara. Il ragazzo, che ricorda un po' il Craig Breen che era alle prime armi, ci sa fare anche con vetture ben più prestanti di una R2. Anzi: scendere da una poten-

te Porsche e sfruttare tutti i cavalli, che sono ovviamente molto meno, di una R2 non è certo facile... Ora il suo obiettivo primario potrebbe diventare la caccia al Wrc3, il "Mundialito" per le 2 Ruote Motrici. Dopo il "Monte", Astier e Vaclare hanno capito che ce la possono fare e stanno battendo l'Ardèche a tappeto per trovare sponsor, con l'obiettivo di essere al via anzitutto in Corsica, ad inizio aprile, per poi vedere che fare. Una bella iniezione di fiducia, dunque, per chi lotta con loscopo di mwerger nelle corse e la conferma che, al "Monte", con le trazioni anteriori si "rischia" sempre di raggiungere risultati impensabili a priori. (m.g.)



di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

Poche parole, che fanno la differenza: «Potranno concorrere all'aggiudicazione del Campionato Italiano Rally Junior soltanto i Conduuttori che saranno stati iscritti preventivamente al Campionato stesso e che rientrino nella definizione di Under 26». Se fino allo scorso anno il Tricolore Junior era affare soltanto per i ragazzi con meno di 25 anni, ora i federati hanno deciso di concedere un anno in più, inglobando nella categoria chi è nato dopo il 31 dicembre 1990. Il motivo è piuttosto semplice e va ricercato nella difficoltà, sempre crescente, di mettere assieme un buon numero di giovani con ambizioni - e soprattutto budget - adeguati a dar vita a un campionato ben frequentato.

I numeri son fin troppo chiari: se nelle prime gare degli scorsi anni il gruppetto di Junior al via del campionato è stato discreto, nell'avanzare delle stagioni in molti si sono persi per strada. Mantenere il limite a 25 anni avrebbe significato escludere a priori alcuni potenzialmente interessati alla faccenda. La regola si applica, per estensione, anche a tutte le altre realtà dove è prevista un'età massima per marcare punti, a iniziare dal Costruttori Assoluto, dove le case potranno marcare punti con due vetture a condizione che una sia condotta da un pilota nato dopo il 31 dicembre 1990. E Peugeot, manco a dirlo, già si sta muovendo di conseguenza... ●



Formula Junior

IL LIMITE DEGLI UNDER PASSA DA 25 A 26 ANNI. SCOPRIAMO CHE COSA CAMBIA E QUALI SONO I NOMI SUI QUALI SCOMMETTERE MAGGIORMENTE



SERVE DAVVERO VINCERE?

Campioni senza aiuti

Lo scudetto riservato ai giovani ha incoronato 7 vincitori diversi su 7. Campionati quasi sempre molto combattuti, di alto livello, tiratissimi. Ragazzotti dal piede pesante e dalla testa pesante se ne sono visti parecchi a darsi ceffoni sportivi con le trazioni anteriori. Eppure, per un motivo o per l'altro,

nessuno tra quelli che si sono cuciti lo scudettino sulla tuta è riuscito poi ad avere una carriera in discesa. Tutti, chi più chi meno, hanno dovuto fare i salti mortali per seguire a correre ad alto livello. Campedelli ora è una bella realtà nell'Assoluto, ma per arrivarci

ha dovuto anche passare attraverso stagioni difficili. E poi Crugnola, che ha avuto l'onore e l'onere di vestire i panni da ufficiale Renault, ma che per correre all'estero ha dovuto far ricorso anche e soprattutto alle proprie forze. Storia simile per Scattolon, autore di un'ottima campagna d'Europa nella stagione appena conclusa, ma sempre da privatissimo. Senza dimenticare Nucita, che suo malgrado corre ormai pochissimo ma che quando lo fa graffia sempre in profondità.

L'ALBO D'ORO DEL TRICOLORE JUNIOR

2010	Albertini	Renault Clio R3
2011	Campedelli	Citroën Ds3 R3T
2012	Nucita	Citroën C2 R2
2013	Crugnola	Renault Twingo R2
2014	Scattolon	Peugeot 208 R2
2015	Tassone	Peugeot 208 R2
2016	Testa	Peugeot 208 R2

UN SALTO VERSO IL FUTURO

Tommaso Ciuffi, figlio d'arte, classe 1993, si è messo in evidenza correndo nel Trofeo Terra. È lui uno dei giovani sui quali puntare

DIECI UNDER 26 DA TENERE D'OCCHIO

MARCO POLLARA

nato il 20-02-1996

Ha rappresentato la sorpresa del Tricolore Junior 2016: alla sua prima stagione nel Campionato Italiano, il pilota palermitano, in coppia con Giuseppe Princiotta, ha conteso il titolo a Giuseppe Testa sino all'ultima gara. Veloce, concreto e con la testa sulle spalle, Peugeot Italia potrebbe pensare a lui per il proprio Junior Team.

MICHELE TASSONE

nato il 29-12-1991

Viene da un anno obiettivamente molto difficile: dopo aver conquistato il titolo Junior nel 2015 al volante della Peugeot 208 R2B ufficiale, il pilota piemontese si è presentato nel Cir 2016 con la Peugeot 208 T16 della PA Racing. L'incidente nello shake-down pre Rally di Sanremo ne ha condizionato pesantemente la stagione, nella quale non ha mai ritrovato se stesso. Può e deve riprovarci.

GIANANDREA PISANI

nato il 25-05-1992

Lo scorso anno è stato la rivelazione delle prime gare nel Tricolore 2Rm, dove ha brillato al volante della 500 Abarth, vettura che ha riportato all'attenzione dei rally italiani, vincendo addirittura l'assoluta al Carnevale. Ed in autunno è stato giudicato il migliore tra i partecipanti al Supercorso Federale. Il talento c'è, ora gli serve un programma completo per metterlo a frutto.

SIMONE TEMPESTINI

nato il 12-08-1994

Corre con licenza rumena ma è italianissimo. Simone Tempestini è il più esperto e il più titolato tra i nostri giovani: vincitore nello Junior Wrc, nel Wrc3, nel Ter e due volte campione romeno, nel Tricolore si è fatto vedere con la Fiesta R5 gommata Hankook. È l'Under 26 ideale cui affidare una R5 per cercare punti nei Costruttori e non a caso Peugeot Italia ci ha messo gli occhi sopra.

GIUSEPPE TESTA

nato il 14-02-1994

Il campione in carica del Tricolore Junior ha già iniziato a prendere le misure con le vetture da assoluto prendendo parte prima al Monza Rally Show e poi alla Ronde di Sperlonga. Il molisano ha dimostrato di saper crescere con costanza e di avere la lucidità necessaria a far proprio un campionato. Gli manca un budget importante alle spalle ma quello è un problema comune a molti...

ALESSANDRO CASELLA

nato il 20-02-1996

All'inizio della passata stagione il giovanissimo siciliano ha esordito alla grande nello Junior stupendo subito al Ciocco, dove ha conquistato il podio in entrambe le tappe, e riprendendosi poi alla Targa Florio. La sua stagione nel massimo campionato si è però conclusa lì e in seguito lo si è rivisto soltanto al Rally dei Nebrodi al volante di una Clio Super1600.

CERTI BRAVI RAGAZZI

Simone Tempestini, Marco Pollara (sotto) e Giuseppe Testa (in basso a destra) sono tra i nostri giovani da seguire con interesse



TOMMASO CIUFFI

nato il 24-11-1993

Il figlio d'arte – il padre Paolo corre da una vita ed è istruttore di pilotaggio – è senza dubbio uno dei migliori giovani emergenti nostrani: sulle strade bianche ha già dimostrato di saper fare, vincendo anche la Coppa R2B nel Trofeo

Terra. Selezionato per il Supercorso Federale, è stato classificato al terzo posto alle spalle di Pisani e Pollara.

LORENZO GRANI

nato il 03-07-1994

Tra i piloti di questo gruppo è l'unico a non aver mai messo le ruote sulle strade di una

gara valida per il Cir. In compenso, il pilota di Sassuolo ha vinto la coppa R2 nell'ambito del Campionato Italiano Wrc, si è imposto al Motor Show nella sfida riservata agli Junior e al Supercorso Federale di fine anno ha chiuso terzo a pari merito con Ciuffi.



ANDREA MAZZOCCHI
nato il 25-11-1994

Terzo nel Tricolore Junior 2016 al termine di una stagione nella quale ha mostrato costanza, umiltà, voglia di crescere e grande serietà. Andrea Mazzocchi ha affrontato la sua prima stagione nel Cir con il giusto approccio mentale, affidandosi a una squadra di provata esperienza come la Vieffe. Un'annata di semina, cui dovrà seguire il primo raccolto.

GIORGIO BERNARDI
nato il 24-04-1993

Lo scorso anno aveva iniziato alla grande, imponendosi in entrambe le tappe al Ciocco. Poi, da Sanremo, è iniziata una stagione quasi da incubo, costellata da vere e proprie sfortune e da qualche errore di troppo. Eppure, il piemontese è uno di quelli che ha mostrato la maggiore crescita. Se sarà capace di trovare la continuità può davvero puntare in alto.

Testa pensante adesso vuole la R5

IL CAMPIONE JUNIOR 2016 SPERA NEL SALTO DI VETTURA, IN MODO DA CONTINUARE QUELLA CRESCITA CHE LO HA VISTO CENTRARE OBIETTIVI IMPORTANTI IN SEQUENZA

Oрмаi è chiaro: Giuseppe Testa studia già da grande. Il pilota molisano, che ha vinto il Tricolore Junior 2016 in coppia con Daniele Mangiarotti sulla Peugeot 208 R2 ufficiale, guarda avanti e fa le prove generali in vista del prossimo anno. Dopo aver debuttato sulla Peugeot 208 T16 R5 al Rally di Monza, ci ha poi riprovato a Sperlonga, dove ha però dovuto fare i conti con diversi problemi tecnici.

- Due gare sulla T16 della Friulomotor, squadra che collabora da tempo con Peugeot. Prove generali in vista del Tricolore 2017?

«Un po' sì – ammette il 22enne di Cercemaggiore – voglio cercare di capire a che livello sono con questa macchina nelle speciali classiche. La strada è il vero banco di prova, è la vera "Bocca della Verità". La R5 l'ho scoperta a Monza, ma in pista è tutta un'altra cosa»

- Già, Monza: com'è stato il primo impatto su una vettura così totalmente diversa rispetto a quelle che avevi guidato sino a ora?

«A dire il vero – confida Testa – all'inizio pensavo che fosse più difficile, invece mi sono trovato subito a mio agio. Chiaramente andare forte per davvero è tutta un'altra cosa. Però, speciale dopo speciale, sono sempre migliorato. L'aspetto più difficile è stato prendere i riferimenti con le staccate, perché il potenziale in frenata, rispetto alla R2, è semplicemente incredibile. Però col tempo sono riuscito a staccare sempre più sotto alle curve. Nel complesso sono abbastanza soddisfatto, ho iniziato a capirci qualcosa. Certo però che su strada sarà tutto diverso e per questo voglio subito mettermi alla prova a Sperlonga».

- Certo un Under al volante di una vettura da assoluto farebbe comodo al Leone: per vincere il Costruttori sarebbe un bell'aiuto...

«Correre con la R5 nell'Italiano sarebbe bellissimo – argomenta – ma a oggi non so ancora davvero se e come correremo. Quello che più mi preme – comunque – è stare in macchina il più a lungo possibile. Voglio correre e voglio guidare e per farlo sono anche disposto a disputare una serie inferiore ma con un buon numero di gare. Con Peugeot ancora non abbiamo discusso di nulla. Ma so che queste faccende in Italia si muovono piuttosto lentamente, quindi è probabile che fino a gennaio o febbraio non si sappia niente».

- Facciamo un passo indietro, al 2016: dopo l'ini-

zio di stagione difficile, con la prima tappa del Ciocco non disputata per l'infortunio alla mano del navigatore dopo la ps di Forte dei Marmi, hai passato la parte iniziale del campionato a rincorrere. C'è mai stato un momento in cui hai pensato di non farcela?

«No, sinceramente. Anzi, di fronte ai problemi ci ho creduto ancora di più. Sapevo di non poter sbagliare e questo mi ha effettivamente mes-

so una grossa pressione addosso. Senza questo condizionamento i ritmi avrebbero potuto essere più alti, ma alla fine contava vincere il campionato e ci siamo riusciti».

- Ti aspettavi un Pollara così forte, anche se era alla sua prima stagione nel Cir?

«Sì, perché lo conoscevo. È vero che lo Junior non lo aveva mai fatto, ma in parte aveva anche più esperienza di me, visto che aveva già corso anche con macchine più grandi. Sapevo che era forte e i suoi risultati non mi hanno mai sorpreso».

- Sei riuscito a diventare ufficiale e a vincere un Tricolore dopo essere stato accantonato da Acì Team Italia. Nessun sassolino da togliere?

«Non ci penso più. È una cosa che ormai fa parte del passato. Forse per qualcuno ero di troppo, ma ora come ora preferisco non pensarci. Avevo degli obiettivi e li ho conquistati con le mie forze, ora voglio continuare a guardare avanti». ●

**FARE IL CIR
CON UNA VETTURA
DA ASSOLUTO È IL
NATURALE PASSO
AVANTI CHE DEVO
RIUSCIRE A FARE**

GIUSEPPE TESTA

”



RICORDANDO GROSSI

Rallylink ha svolto la sua annuale premiazione in contemporanea con quella Irc, per rendere onore alla figura di Pucci Grossi, in quella che è stata una affollata e partecipata giornata in ricordo del campione riminese. Il 13° Trofeo Loris Roggia è andato a Giovanni Bernacchini. Personaggio del Rally è stato premiato Simone Tempestini mentre come Promessa del Rally il più votato è stato Fabio Andolfi.

ARCTIC AD ASUNMAA

Teemu Asunmaa ha vinto con una Fabia R5 l'Arctic Rally battendo nell'ultima prova speciale la Peugeot 208T16 di Juha Salo. Poca fortuna per gli stranieri in gara a Rovaniemi: sia Yazeed Al Rajhi che Pierre-Louis Loubet sono infatti finiti fuori strada, dovendosi ritirare.

FRANCIACORTA

Iscrizioni aperte fino all'11 febbraio per il 1° Rally Circuit in memoria di Daniel Bonara, in programma a Franciacorta dal 17 al 19 febbraio. Ci sono già piloti di prestigio annunciati al via, con Longhi, Perico e DiBenedetto tra i top. In programma 6 prove, sabato 18 e domenica 19 febbraio, per 62,7 km. Finale con una testa a testa la domenica. Ammesse al via le vetture moderne più le storiche, con Toto Riolo già iscritto.

IRC PREMIA

Premiazione 2016 per l'Irc all'Hotel National di Rimini in omaggio e alla memoria di Pucci Grossi, che aveva vinto il campionato nel 2008. Davanti a Lorianò Norcini e Michele Tedaldi sono sfilati tutti i campioni della scorsa stagione, con il podio assoluto conclusivo composto dal vincitore Elwis Chentre, dal secondo classificato Luca Rossetti e dal terzo, Giuseppe Freguglia. I tre si sono spartiti un montepremi di 60mila euro. Premi in denaro anche per tutti gli altri titoli di classe. Presentato infine il calendario 2017 che torna a quattro gare, con la conferma dei Rally del Taro e del Casentino e le new entry Lirenas e Coppa Valtellina.



CLAMOROSO

TOYOTA NON CONFORME PER TURBO E AMMORTIZZATORI

Yaris in gara sub giudice!

Dopo il Rally di Montecarlo chiuso con il secondo posto di Latvala, i rumors sulla non conformità della Toyota Yaris (sopra) si sono fatti sempre più insistenti e nessuno li ha smentiti. La Wrc giapponese ha corso sub-judice nella prima prova del Mondiale 2017 e così sarà anche nella seconda, in Svezia (9-12 febbraio). Motivo? Durante le verifiche tecniche in vista del "Monte", sulla Yaris Wrc sono stati trovati particolari non conformi a livello di sospensioni e sovralimentazione! In particolare, l'escursione degli ammortizzatori e le valvole del turbocompressore non sono quelli omologati e la Fia ha dato tempo sino al Messico al team diretto da Tommi Makinen per presentarsi con questi elementi come da fiche d'omologazione. Tutto verrà certamente risolto, però resta il fatto che passano gli anni, cambiano gli uomini, ma per la Casa giapponese i problemi con i commissari tecnici Fia rimangono una costante. Senza dimenticare che in passato sono state comminate sanzioni anche clamorose ad altri Costruttori per molto meno...

GRANDE NOVITÀ PER LA TERZA GARA DEL MONDIALE 2017

Il Messico parte dalla capitale

Il Rally del Messico partirà da Città del Messico. Il programma prevede lo shakedown anticipato a mercoledì 8 marzo a Guanajuato e il via della gara giovedì 9 dalla capitale, con prova cittadina alle 19 locali (le 2 di notte in Italia) nelle vie del centro storico, tra le calles 5 de

febrero y 20 de noviembre. Poi, il trasferimento a León, dove la gara ripartirà venerdì 10, con la speciale cittadina di Guanajuato. Portando la gara nella capitale, gli organizzatori vogliono avvicinare il grande pubblico al Wrc, dopo il successo ottenuto da F.1, Wec e Formula E.

CI SAREBBE UNO SPIRAGLIO AL NO DI ALCUNI COSTRUTTORI

Vw in Portogallo?

Alla riunione tra i Costruttori e la Fia, svoltasi a Montecarlo nel fine settimana della gara che ha aperto il Wrc 2017, ha partecipato anche Sven Smeets per la Volkswagen. In un clima abbastanza tirato, alcuni Costruttori iscritti al campionato hanno chiesto garanzie scritte alla Casa tedesca, per evitare che si ripeta quanto successo nel 2016 con la Citroën che, correndo con i colori del team privato PH Sport, ha vinto due prove (Portogallo e Finlandia). La posizione della Citroën era diversa, perché la Casa francese aveva garantito, in accordo con la Fia, che sarebbe rientrata nel Wrc, come ha poi fatto, da quest'anno. Dopo la fumata grigia di Montecarlo tutto è stato aggiornato alla Svezia, dove si capiranno meglio le intenzioni Vw, con l'omologazione della Polo 2017 che arriverà - se arriverà - in tempo forse per il Portogallo. L'idea della Volkswagen resta quella di un mini programma di tre o quattro gare con la Polo "Plus" ed intanto per Mikkelsen, se le cose andranno avanti di questo passo, una stagione in Skoda diventa sempre più vicina alla realtà...

PER LA SESTA VOLTA

Ostberg vince il Finnskog

Mads Ostberg si è aggiudicato con la Ford Fiesta R5 il Finnskog Rally che ha fatto sua per la sesta volta. Ostberg ha preceduto di 5" Ole Christian Veiby e di 5"3 Eyvind Brynildsen, anche loro al volante di Fiesta R5. Si è trattato di un utile allenamento per Ostberg, visto che il 29enne driver di Fredrikstad debutta nel prossimo Rally di Svezia con la Ford Fiesta Wrc 2017 nei colori Adapta-Jipo Car.

DOPO I CONTROLLI DELLA FIA

Roll-bar ok sulla 124 Abarth

La 124 Abarth R-Gt ha stupito i tecnici della Fia per come il roll-bar della vettura di Andolfi ha resistito nel violento urto laterale contro un albero al Rally di Montecarlo. Un, ottimo, risultato che dipende da tre fattori. Intanto dal notevole spazio tra il sedile del pilota e del navigatore e la parte esterna della portiera, fatto che comporta una maggiore superficie di assorbimento degli urti. Poi, l'interno delle portiere è saturato con poliuretano espanso, prodotto che è stato aggiunto anche sul pannello delle portiere e negli interstizi della croce del roll-bar, formando una parete morbida supplementare, che assorbe gli urti, propagando la forza in modo attenuato. Un modo molto intelligente di ridurre le conseguenze di un urto laterale, da sempre una delle ipotesi più problematiche nei rally. Il roll-bar ha infatti ceduto quel tanto necessario da proteggere il pilota e ridurre la forza dell'impatto su pilota e navigatore.

AL BOUCLES DE BASTOGNE

Neuville storico con la Porsche

La settimana dopo il rally di Svezia, Thierry Neuville parteciperà al Legend Boucles de Bastogne 2017. Il veloce pilota belga, protagonista (nel bene e nel male) del Montecarlo con la Hyundai Wrc, sarà al via della seguitissima gara storica di casa al volante di una Porsche 911 Gruppo 4 del team di Bernard Munster.



HA VINTO IL TENDER DELLA FIA PER LA CATEGORIA "ECONOMICA"

Orega sviluppa il kit della nuova R4

La struttura francese Orega s'è aggiudicata il tender promosso dalla Fia per lo sviluppo e la fornitura dei kit della nuova R4, che non ha nulla a che vedere con quanto conosciamo. Si tratta infatti di una categoria totalmente inedita, riservata a vetture che corrono nei campionati nazionali e continentali, che permette di trasformare diverse vetture stradali in 4x4 sovralimentate. Il kit Fia-Orega prevede infatti sia il propulsore con tutti i componenti dedicati, sia la trasmissione completa, i semiassi, i freni e il sistema di alimentazione. Un po' come l'argentina Formula Rally (in alto). In questo modo la Federazione internazionale vuol dare la possibilità, creando una formula tecnica a costi calmierati e con specifiche ben definite, di competere nei campionati nazionali a marchi che fino ad ora erano stati lontani dai rally, scoraggiati dai costi di progettazione e sviluppo delle R5. A livello di prestazioni le nuove R4 dovrebbero collocarsi immediatamente al di sotto delle R5, con costi di gestione però nettamente più contenuti.

IN PRODS E PRODE CONFLUIRANNO LE GRUPPO A ED N "SCADUTE"

Nuovi Gruppi per vecchie auto

Decisione importante della Giunta Sportiva dell'Acì, che ha deciso di istituire due nuovi gruppi, nominati Produzione di Serie e Produzione Evo. Nel ProdS e nel ProDE potranno confluire, rispettivamente, tutte le Gruppo N e tutte le Gruppo A (con scadenza omologazione nel 2014) per correre nelle sole gare nazionali. I passaporti tecnici potranno essere convertiti nei nuovi gruppi a titolo completamente gratuito da un Commissario Tecnico Nazionale, purché le vetture rispettino i regolamenti tecnici, già disponibili sul sito.

logazione nel 2014) per correre nelle sole gare nazionali. I passaporti tecnici potranno essere convertiti nei nuovi gruppi a titolo completamente gratuito da un Commissario Tecnico Nazionale, purché le vetture rispettino i regolamenti tecnici, già disponibili sul sito.

CORSI DI PRONTO INTERVENTO IN CASO D'INCIDENTE IN GARA

Rally Safety Tour per la sicurezza

Si chiama "Rally Safety Tour" l'iniziativa itinerante, promossa dalla Vittorio Caneva Rally School, che ha l'obiettivo di fare formazione a piloti e navigatori in tema di sicurezza e primo soccorso. L'intento è quello di insegnare agli equipaggi come gestire gli istanti successivi a un incidente, in attesa dell'arrivo dei soccorsi, per prestare assistenza al meglio al compagno d'abitacolo eventualmente ferito. Questi corsi saranno tenuti da professionisti del 118. Già attiva la pagina Facebook dedicata, in cui è possibile reperire date e informazioni.

RIUNIONE FRA ADDETTI AI LAVORI E ORGANIZZATORI DEL CAMPIONATO

CiWrc "a modo mio" per costruire

Tre vincitori diversi e lo scudetto assegnato sempre all'ultima gara. Il tricolore su asfalto gode di buona salute e può attirare nuovi competitor. Ne sono convinti gli addetti ai lavori che si sono incontrati a San Martino di Castrozza nella seconda edizione de "Il Ciwrc a modo mio",

convention partorita dall'accoppiata Brunetta & Marin (Marca e San Martino). Presenti anche Centola (1000 Miglia) e Croce (Friuli), oltreché Tedeschi (Acisport), per discutere con piloti e navigatori di novità regolamentari, gomme, serbatoi, trofei, premi.



Pettenuzzo due su tre

ICE CHALLENGE FIRMA DUE MANCHE E CONQUISTA UNA MERITATA VITTORIA A PRAGELATO DAVANTI A COBBE

PRAGELATO - Seconda gara dell'Ice Challenge a Prigelato e secondo successo per Alessandro Pettenuzzo e la sua Mitsubishi Lancer Evo6. Pettenuzzo, dopo essersi "nascolato" nelle libere del sabato sera, ha fatto segnare il miglior tempo nelle prove ufficiali la domenica, vincendo con autorevolezza le prime due manche della giornata. E mancando la terza vittoria nella terza manche solo a causa di un errore al secondo giro, del quale ha subito approfittato Luciano Cobbe. Terza piazza per Sergio Durante, veloce e determinato con la sua Citroën Ds3 Prototipo, secondo nella terza e ultima manche, disputata con un sole stupendo e temperatura che si avvicinava allo zero dopo le due batterie di prima mattina con il termometro sceso sino a meno dieci gradi...

Appena giù dal podio c'è poi Alessandro Pregnotato con la Subaru Impreza Gruppo N, mentre per stabilire la quinta piazza occorre andare alla discriminante (il miglior tempo sul giro in giornata) che pre-

mia Mirko Pettenuzzo, ancora una volta non troppo fortunato, appiedato nella prima manche da un problema, che ha la meglio sul bolzanino Aldo Pistono, altalenante con la sua Opel Astra ex-Trofeo Andros. Segue lo svizzero Paolo Vallivero, che assaggia per la prima volta il ghiaccio e la Toyota Yaris Proto e deve apprendere tecniche di guida e di gestione delle vetture sul fondo ghiacciato. Luca Oldini, Peugeot Maxi Proto, paga un problema di gomme nelle prime battute e lo stallonamento contro le barriere di neve nella seconda manche. Chiudono la classifica due nuovi entrati dell'Ice Challenge: Ivano Nicoletta, che ha problemi di messa a punto del suo Proto Volkswagen quattro ruote motrici, e Fabrizio Cerioli (Punto Proto) che si ripresenta a Prigelato dopo quattro anni. Il Master King, infine, vede Sergio Durante primo davanti a Luca Oldini e Vallivero. Il terzo appuntamento dell'Ice Challenge è l'11 e 12 febbraio ancora a Prigelato

Sergio Zaffiro

Nulla ha potuto Luciano Cobbe con la Ford Focus Wrc. nella foto, contro uno scatenato Pettenuzzo e la Mitsubishi Lancer, in alto



Studiante in corsa

DEBUTTO CON TITOLO PER IL GIOVANE RICCARDO PERA, CHE PENSA AL SUO FUTURO IN BASE AGLI IMPEGNI DI SCUOLA

di **Dario Lucchese**

A 17 anni e due mesi ha conquistato il primo titolo del Cayman Gt4 Trophy Italia. Riccardo Pera, è una delle rivelazioni della scorsa stagione. Il toscano ha messo a segno otto vittorie su 12 gare, portando in alto i colori del team Ebimotors che, grazie al secondo posto in campionato ottenuto da Sabino De Castro, ha potuto festeggiare una doppietta nel neonato monomarca riservato alle vetture della Casa di Stoccarda. Al suo debutto in auto, Pera non ha avuto difficoltà a tenere testa in alcune occasioni anche alle vetture Gt Cup del Tricolore Gran Turismo, con cui la serie ha condiviso lo schieramento. Gli abbiamo chiesto se aveva previsto tutto ciò.

«A inizio stagione non mi aspettavo questo risultato. A parte il Mugello, dove avevo già girato, tutte le piste per me erano nuove. Eppure, fin dalla prima gara di Imola mi sono trovato a mio agio».

- Un campionato partito con non molti iscritti, ma in continua crescita. Quale è stato il livello della serie in generale?

«Devo dire che i primi quattro, mettendoci dentro anche Sabino, Jonathan Cecotto e Niccolò Mercatali, erano sempre molto vicini, con un distacco mai superiore ai tre/quattro decimi. In gara la lotta è stata dunque serrata, con le penalità in tempo a rimettere continuamente in discussione il risultato. La vettura, pur essendo di derivazione stradale, non si è rivelata molto più semplice da guidare rispetto alla 911 Gt3 Cup che avevo avuto modo di provare. Avendo il motore in posizione centrale, il posteriore risulta molto leggero e in entrata di curva non è facile portarla al limite».

- Quale è stato l'ingrediente di questo successo?

«Le migliaia di chilometri che ho percorso nei kart, con cui ho iniziato la mia carriera tanti anni fa: stessa trazione posteriore, uguale grinta».

- Cosa ti ha spinto a muovere i primi passi con una vettura Gt, piuttosto che in monoposto?

«Mio padre Carlo correva in salita con le



INIZIO DI UNA CARRIERA VOLTA ALLE GT

Il 17enne lucchese Riccardo Pera, in alto, sogna di rimanere sempre nell'ambito dei campionati Gran Turismo, e per questo ha debuttato con la Cayman Gt4, sopra, del team Ebimotors, sotto



Golf. Forse per questa ragione ho sempre preferito le ruote coperte in generale. Il mio sogno è diventare un pilota "pro" e rimanere nell'ambito dei campionati Gran Turismo».

- Vincendo il Cayman Gt4 Trophy Italia lo scorso anno, hai anche il diritto all'iscrizione gratis nella Carrera Cup Italia. Hai già un programma per il 2017?

«Per il momento non ho nulla di definito. Mi sto guardando intorno, ma penso anche allo studio. Frequento il penultimo anno dell'Istituto Tecnico Industriale a Lucca e nel 2018 avrò gli esami».

- Pilota e studente modello, comunque molto giudizioso all'apparenza. Che voto ti dai quando sei al volante?

«Sinceramente non saprei. Però, fino a questo momento, ho collezionato solo due ritiri e non per colpa mia: in una gara ho forato e in un'altra sono stato coinvolto in un contatto con un'altra vettura. Al Mugello ho concluso la stagione con due secondi posti; li De Castro ne aveva di più e inoltre vincendo ha portato in casa Ebimotors anche il secondo piazzamento nella classifica del campionato».

- Un grazie a...

«Enrico e Riccardo Borghi, ovviamente. Alla Ebimotors ho trovato più una famiglia che un team. Nei kart andavo in giro con due o tre persone. Qui c'era proprio un gruppo di amici, tecnici e meccanici a sostenermi». ●

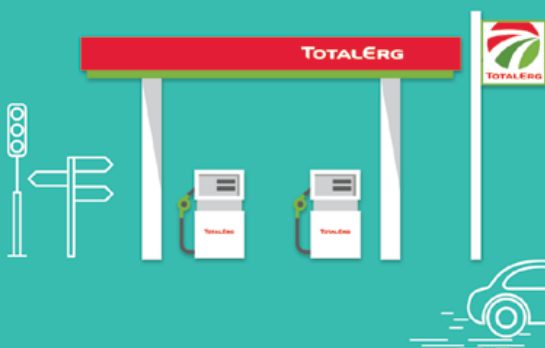
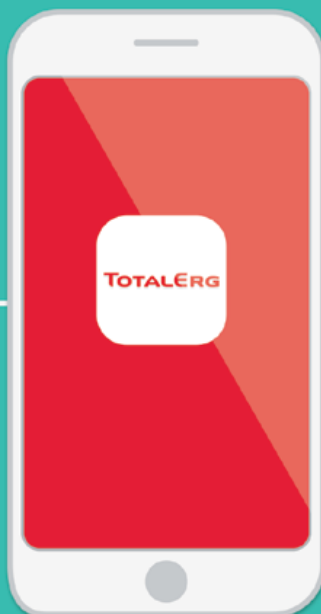


GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



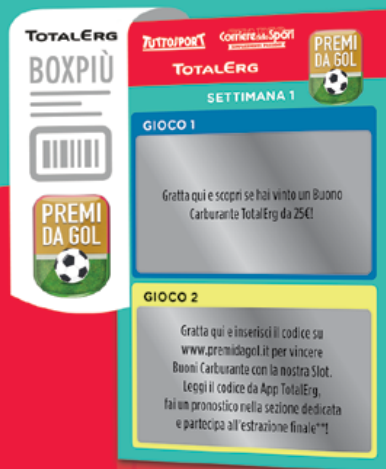
FAI UN
PRONOSTICO

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

Torino

passione per l'auto

DUE MANIFESTAZIONI, UNA RISERVATA ALLE CLASSICHE L'ALTRA ALLE CORSE, IN COSTANTE CRESCITA. E LA CAPITALE SUBALPINA CONTINUA LA TRADIZIONE

di **Sergio Remondino**

foto **Torchio**

Torino ex-capitale dell'auto che l'auto l'ama ancora. E non poco. Come conferma il successo sempre crescente di Automotoretro e Automotoracing, la doppia manifestazione - in programma nel week-end al Lingotto - che sta raggiungendo indici di gradimento degni dei Saloni più celebrati. E che spegne quest'anno 35 candeline per quanto riguarda la rassegna dedicata al classic e 8 per quella consacrata al motorsport. Tante come sempre le novità e sempre ricco il carnet. Tutto, e qui sta probabilmente una delle chiavi del successo, a misura di appassionato, sia del "vecchio" che del moderno, in una sorta di "grande mercatino" all'interno del quale ci si può aggirare con la speranza-cerchezza di trovare quello che si cerca. Anche se non si sa esattamente cos'è...

Automotoracing

L'ultima nata della famiglia Gianoglio - papà Beppe e Alberto - è quella che, per forza di cose, è cresciuta di più e più in fretta. Ed è così che Automotoracing fa ogni anno il pieno di inserzionisti, espositori, partecipanti e pubblico. Per tenere il passo con i tempi è stata allestita a nuovo tutta l'area esterna, sempre più in grado di accogliere il pubblico come in una sorta di grande paddock. Dove si esibiranno auto da rally, stradali ad alte prestazioni e da drifting, unitamente a freestylers, quad tanto altro. Con la novità della presenza dello Zoo di 105. Tra le manifestazioni da corsa segnaliamo le premiazioni-presentazioni dei Trofei Rally Renault, della Brc, della Michelin e del Trofeo Rally Alpi Occidentali. Tanti gli stand e le presenze importanti, fra le quali citiamo Mazda, Fca, Team Gsk con F.Renault e Kart endurance, DMack Italia e molti dei marchi che animano "l'industria da corsa" italiana e quella del tuning.

Automotoretro

Dallo stand ufficiale di Porsche Italia a quelli di Jaguar, Fca Heritage, collezio-

PREZZI E ORARI

Venerdì 3 dalle 10 alle 19

Sabato 4 dalle 9 alle 19

Domenica 5 dalle 9 alle 19

Prezzo del biglietto 13 euro

acquistabile alle biglietterie del Lingotto, in Via Nizza 294 o su: www.automotoretro.it e automotoracing.it



RALLY PROTAGONISTI

Le Lancia Delta, a fianco, le Renault, sopra, e la Brc, in alto, tengono banco a Torino nel week-end di Automotoracing e Automotoretro

nisti Ferrari, a quello dedicato ai 30 anni della Lancia Delta Gruppo A, il settore classic della manifestazione torinese è sempre più ricco di presenze ed iniziative tutte da gustare.

Una chicca, a proposito, lo stand intitolato "60 anni di 500" allestito in collaborazione con Eataly.

Gli oltre 70mila visitatori del 2016, con più di 100 mila metri quadri di spazi espositivi tra Lingotto Fiere e l'Oval,

fanno davvero ben sperare per il futuro. Un dato su tutti la dice lunga sul fenomeno: il 43% dei visitatori nel 2016 era composto da appassionati stranieri... «Cerchiamo di continuare a crescere» spiega Alberto Gianoglio - nonostante una burocrazia sempre più stringente. Il racing vorremmo farlo diventare una specie di piccolo Birmingham; il retrò ha numeri che parlano da soli: 4mila auto esposte nel 2016...». ●

excellium
NEW GENERATION

**PULISCE IL MOTORE, TI FA LO SCONTO.
4 € DI SCONTO CON UN RIFORNIMENTO DI 25 €
CON UNA NUOVA CARTA FEDELTÀ BOX PIÙ.**

DIESEL



3762340157315503

Il codice sarà leggibile una sola volta per carta e solo su nuove carte entro il 15/02/17, tramite App TotalErg o presso uno dei Punti Vendita aderenti al programma fedeltà Box Più®. Info, regolamento e Punti Vendita aderenti su totalerg.it



TOTALERG





TANTI NUOVI AVVICINATI ALLE CORSE

A sinistra ed in basso Nicola Novaglio, sopra Andrea Marchesani, sotto Giulia de Ciantis. Nell'altra pagina in alto Giovanni Loffredo, poi la Renault Clio di Luca Zuurbier, Rachele Somaschini e Giacomo Liuzzi

Via con un nuovo **Start**

LA SERIE NATA PER PERMETTERE A NUOVI PILOTI DI AVVICINARSI ALLE CORSE PUNTA A CORREGGERE I PROBLEMI CHE NE HANNO ACCOMPAGNATI GLI INIZI

di **Gianluca Marchese**
foto **E.Caliò, G.Marchese e Photostudio**

Dal 2017 la Racing Start prova a giocare a viso aperto. La categoria delle vetture stradali è stata introdotta e poi evoluta qualche anno fa dalla federazione e soprattutto nelle salite i numeri sono presto cresciuti. Non soltanto per il travaso che ha favorito l'arrivo di piloti dai gruppi N e A (dove le omologazioni sono ormai una rarità), ma anche per l'approdo e la crescita di preparatori (e con essi di nuove auto) e di diversi under 25 del volante, a volte anche al primo approccio con l'automobilismo. Nelle ultime stagioni driver come Nicola Novaglio (che è pure rallista) e Ivan Pezzolla si sono costruiti un bel "vissuto" di corse, così come stanno facendo nomi più "nuovi" quali Rachele Somaschini (a proposito, proprio l'esordio di diverse ragazze è stato facilitato dalla Rs), Andrea Palazzo, Luca Zuurbier, Salvatore D'Aguanno e Daniele Filippetti. E non sono gli unici, anche grazie al successivo varo della Racing Start Plus. Ma se in generale la categoria ha saputo sorprendere, con tanto di campionati spesso decisi sul filo di lana, sull'aspetto pret-

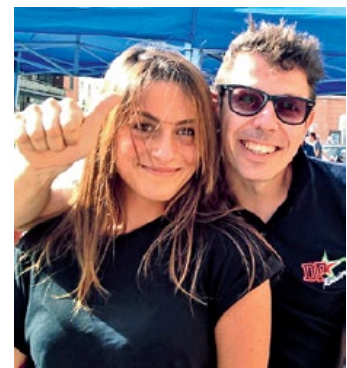
FUNZIONERÀ SE FATTA IN UN CERTO MODO, CIOÈ SENZA LA POSSIBILITÀ DI MILLE INTERPRETAZIONI

NICOLA NOVAGLIO

”



tamente tecnico dubbi e perplessità l'hanno spesso accompagnata e, a volte, pure avvelenata. La mancanza di una profonda chiarezza tecnica e di una trasparente possibilità di controllo e verifica è stata spesso additata come gravoso tallone d'Achille. Ecco perché dalla stagione alle porte la federazione ha pensato a dei correttivi, in particolare un nuovo regolamento tecnico più definito e soprattutto l'introduzione di una scheda tecnica Rs ed Rs Plus per ciascuna auto: «C'è da sottolineare che non è facile redarre un regolamento pressoché unico per rally e velocità, ma l'importante è che con questo allegato tecnico le cose si sistemino», commenta Novaglio. Oltre a pilota campione italiano Rs turbo nel 2013, il bresciano attraverso l'Elite Motorsport è anche preparatore in tutte le specialità: «La federazione continua - parla di un dossier con tanto di dati tecnici, fotografie e ciò che sarà importante da capire in sede di verifica, come ad esempio i dati su motore e trasmissione, come si è lavorato fino a quel momento sulla vettura. Fino all'anno scorso c'era soltanto il manuale d'uso e manutenzione o quello d'officina della casa madre, ma è chiaro che non trattandosi di prodotti "racing" fosse quasi inverosimile verifi-



care del tutto le auto». Che cosa cambierà dunque? «Con la nuova scheda tecnica in teoria si potrà vedere che a un determinato telaio corrisponda un determinato motore o altri elementi, salvo migliorie, ma pur sempre omologate dalla casa costruttrice per quel tipo di telaio e sempre di serie». Funzionerà? «Funzionerà se fatta in un certo modo, cioè senza la possibilità di mille interpretazioni. Mi piacerebbe una scheda chiara, che sia uguale per tutti, oltre che rispettata da tutti». L'importante è che l'arrivo di queste schede elettroniche, che bisogna richiedere ad Aci Sport, rispettino le tempistiche della stagione alle porte, visto che si profila una copiosa domanda e su modelli ben diversi.

Nasce la RsGt

Un parco macchine, quello della Rs, potenzialmente enorme, che tra l'altro dal 2017 si arricchisce ulteriormente grazie all'introduzione in via sperimentale della RsGt (rally esclusi). Suddivise in quattro classi (fino a 1.6, 1.8, 2.0 e 1.2 turbo) la categoria accoglierà per la prima volta auto a 2 posti o 2+2 alimentate a benzina. In realtà i modelli competitivi disponibili non sembrerebbero molti. Al momento si parla di Mazda Rx-8 (con motore rotativo), Mini Coupé e forse Honda Rs2000 (che però è cabrio e va valutata). In futuro potrebbero diventare le nuove regine della categoria. Per le altre, modifica sostanziale è il ricongiungimento tra le turbo e le turbo a doppia sovralimentazione in un'unica categoria (in pratica le Mini e le Polo Gti 6R).

Serbatoi e pneumatici

Gran parte delle recenti discussioni vertevano però sul nuovo serbatoio di sicurezza e sull'utilizzo pneumatici. Per il primo, richiesto dalla Fia, non c'è alcun obbligo di montaggio (anche perché la Rs è categoria nazionale). Per le gomme sembra invece risolta la diatriba tra chi spingeva per le racing (le slick erano vietate) e chi per le stradali, visto che in pratica sono state autorizzate entrambe. Nei rally si potranno utilizzare le Fia (secondo il regolamento di specialità), le semislick con omologazione stradale e le stampo (solo per cerchi da 13" e 14"), con mantenimento della ruota di scorta. In salita/pista/slalom, invece, stradali a parte, sono ammesse le slick, le semislick sempre con omologazione stradale



e in caso di necessità le intagliate tipo rain, con possibilità di rimuovere la ruota di scorta. In pratica la Rs si è uniformata a quanto succede nelle altre categorie, mentre anche per il contingentamento in gara dovrebbero arrivare regole più semplici rispetto allo scorso anno, dove in salita era tutto molto più complicato (fiumi di discussioni compresi), sperando appunto che sia la chiarezza a farla da padrone. ●



Rs Plus con fin troppa libertà?

IL NUOVO REGOLAMENTO TECNICO PARE USARE FIN TROPPE VOLTE L'AGGETTIVO "LIBERO", AL PUNTO DA AMMETTERE IN PRATICA AUTO E1

Oltre alla scheda tecnica, due ulteriori novità importanti interesseranno le Rs Plus nel 2017. Intanto saranno ammesse anche nei rally (in precedenza lo erano soltanto nel rally day), mentre in Civm sembra ormai fatta per l'introduzione del titolo tricolore (finora si sono assegnate soltanto coppe di classe). Questa categoria è andata in crescendo e in soli due anni diversi piloti l'hanno voluta sperimentare, anche grazie al fatto che tra le altre ospita vetture cup in precedenza iscritte nel gruppo E1. Il regolamento tecnico è piuttosto diverso da quello delle Rs "normali", molto più permissivo. Forse fin troppo, anche rispetto allo scorso biennio. Sulle nuove norme non sono infatti specificate numerose limitazioni su diversi componenti e gli addetti ai lavori fanno notare che l'aggettivo "libero" è perfino abusato. A parte la questione di chi già pensa di poter elaborare "aerei", come si diceva la Rs Plus

ha proliferato anche grazie a modelli che in E1 faticavano a emergere rispetto a certi "mostri" ultra preparati; ora il rischio è di ritrovare vetture praticamente da E1 fra le Plus, con la possibilità di esagerati squilibri. Costi e prestazioni magari non enormi ma comunque non aderenti rispetto alla "mission" di una categoria anche propedeutica. La Rs Plus è un gruppo nato da poco cui le evoluzioni non mancheranno. Vedremo se andranno anche in direzione di una libertà comunque più limitata e che in qualche modo faciliti i controlli, rendendo reale la possibilità di verificare il lavoro fatto sulle modifiche e sull'evoluzione delle componenti. In definitiva è sempre questa la vera sfida da quando esiste la Racing Start. Al gruppo di lavoro nato in federazione la facoltà di proseguire al meglio, sulla strada intrapresa affinché nel 2017 la categoria possa davvero contare più sulle soluzioni che su problemi e polemiche. ●





Seat Italia i piani 2017

di **Fiammetta La Guidara**
foto Rigato

VERGIATE - Due trofei monomarca e la partecipazione nel campionato italiano Tcr: questo il "piatto ricco" proposto da Seat Motorsport Italia per la nuova stagione. I programmi sono stati svelati nel quartier generale di Tarcisio Bernasconi, il patròn della scuderia che da un decennio organizza in Italia i trofei della Casa di Martorell. All'incontro con la stampa erano presenti anche Seat Sport, con il suo capo Jaime Puig, e Seat Italia, con Vincenzo Vavalà, direttore del marketing, ma anche con il direttore generale Gianpiero - Peter - Wyhinny, che è intervenuto con un collegamento Skype dall'Inghilterra.

«Quest'anno l'Ibiza Cup è andata in pensione dopo sei stagioni di successo e al suo posto entra una nuova sfida, con le León St, nate per coniugare spazio e versatilità con stile e prestazioni elevate. Una vettura stradale di alto livello tecnico che dà gusto anche in pista», ha detto Tarcisio Bernasconi, che si prepara a schierare il primo monomarca in assoluto con vetture station wagon. «Già lo scorso anno questa macchina ha dimostrato di essere molto veloce, vincendo anche il campionato italiano Tcs con il nostro Alberto Bassi. Quest'anno andremo a potenziare la vettura, con oltre 300 cavalli e freni nuovi e avremo anche la telemetria. È una vettura difficile da portare al limite ma allo stesso tempo può essere guidata da tutti».

Il trofeo con la station wagon sarà gestito completamente da Seat Motorsport Italia, che noleggerà le vetture e metterà a disposizione anche i tecnici e l'hospitality in pista.

«La stagione, tutto compreso, costerà meno di 40.000 euro, con la possibilità di dividere il sedile, e quindi la spesa, con un altro pilota, perché ogni

**MANDATA
IN PENSIONE
L'IBIZIA, ECCO
IL NUOVO TROFEO
CUPRA ST
A FARE
COMPAGNIA
ALLA LEÓN CUP
ED AL TCR.
TUTTE LE
NOVITÀ 2017**

**LA STAGIONE CON
LA LEÓN ST
COSTERÀ MENO DI
40.000 EURO, CON
LA POSSIBILITÀ DI
DIVIDERE LA SPESA**

TARCISIO BERNASCONI



PRESENTAZIONE IN SEDE

Il quartier generale di Seat Motorsport Italia ha ospitato la presentazione dei programmi per la nuova stagione della filiale italiana della Casa di Martorell. A destra il gruppo che si occupa dell'organizzazione delle attività sportive di Seat Italia



weekend prevede due gare da mezz'ora - spiega Bernasconi - Con il servizio che daremo, chi si trova sul campo di gara non dovrà pensare a niente. Se il pilota avrà il meccanico, potrà usufruire soltanto della tenda e dell'attrezzatura, togliendo i costi ma mantenendo tutto il servizio».

Il trofeo correrà nel contesto del tricolore Tcs, quindi il vincitore avrà la possibilità di conquistare anche il titolo italiano. Confermato per il 2017 il trofeo con la León Cup Racer, che guadagna 20 cavalli. Cambia anche il format di gara.

«Già lo scorso anno era una vettura alla quale dare del lei, adesso darà ai piloti delle soddisfazioni incredibili - dice Tarcisio Bernasconi. - Ci saranno 2 gare da 48 minuti più un giro, un turno di prove libere da 40' e prove ufficiali da altri 40', quindi si starà in macchina parecchio. Ed anche in questo caso i costi si possono dividere con un compagno di squadra. Qui noi daremo l'organizzazione sul campo di gara e i ricambi, ma le vetture saranno acquistate dai team».

Altra conferma, la presenza nel Tcr italiano, dove lo scorso anno Seat ha vinto il titolo italiano costruttori. «Saremo presenti come struttura tecnica e anche per i ricambi - spiega ancora Tarcisio Bernasconi».



CALENDARIO TROFEI

6-7 maggio	Adria
3-4 giugno	Misano
24-25 giug.	Vallelunga
15-16 luglio	Mugello
9-10 sett.	Imola
21-22 ott.	Monza



STAGIONE AL VIA

In alto l'invio di Striscia la Notizia Edoardo Stoppa, a destra immagini della presentazione e sotto il boss di Seat Motorsport Italia Tarcisio Bernasconi



ni - Abbiamo già parecchie adesioni: ci sarà anche Nicola Baldan, vincitore del trofeo León, al quale daremo una mano per premiarlo del titolo vinto. Aiuteremo anche Alberto Bassi, vincitore del Tcs, Gabriele Torelli, vincitore dell'Ibiza, Matteo Greco, vincitore fra i rookie Ibiza, e Carlotta Fedeli, vincitrice del femminile nella León, perché con Seat si cresce. C'è una filiera, ci piace accompagnare i nostri piloti dalle basi fino ai massimi livelli».

«Far scoprire il motorsport è una delle missioni che ci siamo dati lo scorso anno - ha aggiunto Vincenzo Vavalà, direttore marketing di Seat Italia. - Vogliamo trasferire la passione che i nostri ingegneri e designer di Martorell mettono dentro ad ogni elemento che va a comporre le nostre automobili, che poi devono vivere fra i profumi della pista. Nel 2017 vogliamo investire ancora di più nel motorsport. Sarà un anno indimenticabile».

«Vogliamo sempre più persone nel motorsport»

«Vogliamo "importare" sempre più persone nel motorsport - fa eco il direttore generale Peter Wyhinny. - Continueremo a fare nel weekend degli eventi in circuito, che vogliono essere un'alternativa molto più bella che andare al cinema, al centro



**CON SEAT SI
CRESCIE, CI PIACE
ACCOMPAGNARE
I NOSTRI PILOTI
DALLE BASI FINO
AI MASSIMI LIVELLI**

TARCISIO BERNASCONI



commerciale - ha aggiunto. - Stiamo lavorando per andare sempre più incontro alle esigenze dei nostri amici piloti ma anche del pubblico, per portare lo spettacolo in tv e in autodromo».

La passione di Edoardo Stoppa

Tra gli ospiti illustri, l'invio di "Striscia la Notizia" Edoardo Stoppa, che con i trofei Seat è già sceso in pista due volte l'anno scorso, al Mugello e a Monza. «La passione per le auto l'ho sempre avuta, ma da quando ho la possibilità di correre in pista non vedo l'ora di tornarci. Appena inizi a capirci qualcosa è come una droga - sottolinea il personaggio della tv. - Il programma Seat di quest'anno è ancora più ricco e mi piace molto. La Leon Cupra St mi incuriosisce... correre con una station wagon mi sembra stranissimo e sicuramente vorrei provarla. Alberto Bassi mi ha detto che in gara si comporta molto bene. Ma poi qualunque macchina ci sarà da portare in pista, non mi tirerò di certo indietro. Mi diverte anche a fare gli hot laps con le vetture stradali: memorizzi bene le curve, prendi i riferimenti... più stai in pista e meglio è!» conclude Edoardo Stoppa, che lo scorso anno a Monza ha portato in pista come passeggera anche l'attrice Francesca Leto. ●

di Salvatore Tarantino

C'è un automobilismo dove i budget sono più piccoli. A volte anche le auto sono più piccole. Dove la passione però è enorme. Le potenze importanti. Le emozioni gigantesche. È l'automobilismo soprattutto degli slalom e dei formula challenge, quello che a fine 2016 si è dato appuntamento nel Circuito Internazionale Napoli, kartodromo ai vertici mondiali per la disciplina ed anche minimpianto disegnato sulle pianure di Sarno che guardano il Vesuvio.

Una kermesse voluta dalla Commissione Abilità Aci Sport presieduta dall'instancabile Pino Santacroce, con tanto di serata di gala al sabato, per le premiazioni stagionali ed a seguire alla domenica la gara celebrativa. La "Corsa dei Campioni", articolata in slalom e formula challenge.

Mai denominazione poteva restituire maggiore valore emozionale. Per quell'automobilismo dove prima si impara a salire con il proprio bolide sulle pedane di un carrello e poi a fare il pelo al birillo o ad un new jersey. Dove la trasferta per raggiungere i campi di gara parte quando si spengono le luci della propria officina dopo una settimana di lavoro. È

l'automobilismo di cappellini appoggiati sui cofani in allineamento tra una manche e l'altra, con la tuta svestita a metà. Con le maniche lasciate penzolare come oggi fa Hamilton, ma una volta le si annodava in vita come faceva Senna. È quell'automobilismo di applausi fragorosi che partono dai bordi di un piazzale ed entrano nell'abitacolo per un numero su

due ruote o un sovrasterzo pennellato. Dove quelle emozioni gigantesche gonfiano il respiro come quando il display dopo il traguardo dice che in quel momento il risultato sta arrivando.

I Campioni presenti a Sarno, quel risultato lo hanno raggiunto al termine di una stagione appassionante. Perché la passione muove tutto in questo automobilismo "low-cost".

«Si la chiave è proprio questa – spiega Santacroce che ha guidato la Commissione Abilità Aci Sport, dapprima Sottocommissione Csaì Slalom, da venti anni a questa parte – parliamo di un automobilismo alla portata di una schiera di piloti decisamente ampia. E se organizzare uno slalom anche "bello" non costa più di 15mila euro, questo è un automobilismo aperto anche ad una schiera di organizzatori altrettanto ampia. Almeno per quelli che nel tempo hanno privilegiato la passione all'aspetto imprenditoriale. Proprio come facevamo ai tempi della Livorno Corse. Parliamo di gare dove c'è spazio per la fantasia dei preparatori, dove le vetture sono curatissime ed i costi i più bassi in assoluto. Sono gare di abilità e non di velocità pura. Certo, i piloti devono essere necessariamente veloci per vincere, ma il

PARLIAMO DI UN
AUTOMOBILISMO
ALLA PORTATA
DI UNA SCHIERA
DI PILOTI MOLTO
AMPIA

PINO SANTACROCE

”



SLALOM, FORMULA CHALLENGE,
VETTURE BICILINDRICHE, MASTER
PROTOTIPI... UN AUTOMOBILISMO
MINORE DA COSTI MINORI CHE
PERMETTE A TANTI DI PROVARE LE
EMOZIONI CHE DONA UN VOLANTE

Piccol

**DAL GUARDARSI LE GARE
AL CORRERLE**

Salvatore Venanzio
ha conquistato il titolo
Tricolore negli slalom
al termine di un testa
a testa con Fabio Emanuele



i ma non di valore

tutto deve rimanere nei limiti di sicurezza. Su questo fronte vogliamo lavorare ancora di più, soprattutto pensando ai formula challenge. Credo che in prospettiva debbano sempre più proiettarsi sulle piste, come kartodromi e minimpanti, anche perché garantire i necessari standard di sicurezza sui piazzali diventa sempre più difficile».

CAMPIONATO ITALIANO FORMULA CHALLENGE

Michele Zaniboni è tri-Campione

Al termine di una stagione dove firma quattro vittorie di Raggruppamento 5, Michele Zaniboni conquista per la terza volta il Campionato Italiano Formula Challenge al volante di una Lotus Exige, una vettura decisamente inedita per il panorama della categoria.

«Ho corso tanti anni con la Fiat X1/9 e nel 2010 con mio fratello Giuseppe abbiamo deciso di passare ad una vettura più moderna – spiega il pilota di Casano d'Adda – fu un'idea di mio padre ed anche oggi, che non c'è più, non abbiamo abbandonato questo progetto. La vettura è sicuramente più potente della X1/9, ma molto più impegnativa da portare al limite e scaricare tutti i 287 cavalli. Con la X1/9 invece si poteva fare quello che si voleva. Il motore con compressore volumetrico è strettamente di serie, ridotto a 1.750 cc dai 1.790 per non dover subire 60 kg di zavorra, ed è curato dalla Lella Lombardi Autosport. È stata una stagione impegnativa, anche per le trasferte. La prima di Lecce abbiamo dovuto saltarla per la distanza. Poi, da settembre in poi, erano tutte di fila e non è stato semplice gestire il tutto anche perché il lunedì si riapre l'officina. Il budget poi è gestibile. Di fatto ogni evento richiede circa 30-40 km di percorrenza da gara. Ai tempi della X1/9 un treno di gomme mi bastava per l'intera stagione e facevamo anche 30 gare all'anno. Capitava magari di cambiare solo le due posteriori. Oggi per la verità ad ogni weekend porto un treno nuovo perché il livello di competitività si è alzato e la Lotus sente molto la gomma nuova. Un set costa circa 1400 euro. Ne ho usato cinque e con gli altri costi vivi con 10mila euro si fa una stagione. Il prossimo anno puntiamo a confermare il titolo».

Tra gli altri protagonisti della stagione 2016, Giovanni Emilio Rizzi secondo assoluto e con una vittoria in Raggruppamento 9 su Fiat X1/9 Dallara. Terzo a pari punti ma con sole cinque gare all'attivo, Christian Bussandri, due volte vincitore in Raggruppamento 5 con la Peugeot 208 alimentata a metano. Primo nella Under 23 Giacomo Pollini su Proto Pollini.

CAMPIONATO ITALIANO SLALOM

Salvatore Venanzio Vs. Fabio Emanuele

Come già nelle tre precedenti stagioni, il Campionato Italiano Slalom è stato un testa a testa appassionante tra Fabio Emanuele e Salvatore Venanzio, che quest'anno è riuscito a spuntarla chiudendo a



NON È STATO
SEMPLICE
GESTIRE LE GARE,
PERCHÉ IL LUNEDÌ
SI RIAPRE
L'OFFICINA

MICHELE ZANIBONI



pari punti ma firmando per la seconda volta la corona tricolore grazie ad una vittoria in più sul rivale della Osella PA9/90, due volte sul gradino più alto in gara. Destini che si incrociano come nel 2015, con il 29enne pilota sorrentino che vince l'ultima gara, ma deve cedere ad Emanuele per 0,5 punti. Il molisano conquista quest'anno l'ultimo round, ma Venanzio, terzo assoluto, si laurea Campione.

«È stata ancora una volta una lotta appassionante, fino all'ultima bandiera a scacchi della stagione – ha commentato il pilota campano, Campione per la seconda volta dopo lo scudetto 2014 sempre sulla Radical SR4 – una sfida emozionante. È una vittoria importante che mi sento di dividere con l'Autosport Sorrento e con Tonino Esposito. Ma anche con chi è stato fondamentale per i miei primi passi. Parlo di Salvatore Pagano, pilota e titolare della Pagano Corse. Quando non ero ancora maggiorenne, dopo la scuola lavoravo da apprendista meccanico e la sera mi facevo accompagnare nella sua officina. È stato lui a permettermi la mia prima gara su una Cinquecento Sporting, avevo 23 anni. Mio padre faceva il contadino, sarebbe stato impossibile per me. Pagano mi ha insegnato come non perdere la testa per le corse, a spendere solo sull'indispensabile. Mi ha insegnato a capire subito quando il



TANTE VETTURE DIVERSE

A sinistra la Fiat 500 di Onofrio Crisculo, sopra la Radical di Saverio Miglionico, secondo negli Slalom. Per la F.Challenge, sotto la Lotus Elise di Michele Zaniboni, nell'altra pagina la Peugeot 208 di Christian Bussandri



problema è nella macchina o quando è invece nel pilota. Il passaggio alle Radical è arrivato per caso. Arrivò la proposta di Tonino Esposito quando un cliente della mia officina decisa di non fare più una gara già pagata. Feci subito il quinto assoluto. Di lì arrivarono le prime vittorie assolute fino a sfiorare il titolo la prima volta nel 2013. Sono felice di questa stagione e di tutti questi anni. Si vivono emozioni straordinarie anche perché non si è costretti a spendere cifre folli. La competizione è sempre ai massimi livelli, ma il chilometraggio di gara è minimo, parliamo di 2-3 manche da circa 3 km ciascuna. È tutto in apnea, ma la spesa è abbordabile. Chi punta al top deve usare un treno di gomme nuove a gara e studiare in quale della manche sarà più utile montarlo in funzione di come cambiano le condizioni nella giornata. Il prossimo anno vorrei tornare in pista dopo le esperienze nell'Italian Radical Trophy, ma senza neanche lasciare gli slalom. Con Moreno Lotto ed i tecnici della Gas39 stiamo già lavorando ad un nuovo sviluppo del motore».

Grandi protagonisti della stagione, anche Saverio Miglionico, due volte vittorioso su Radical SR4, Vincenzo Manganiello, primo di Under 23 e del Gruppo Prototipi su Fiat 126 Proto, mentre Martina Iacampo ha fatto suo il titolo Femminile sulla Peugeot



EMOZIONI STRAORDINARIE ANCHE PERCHÉ NON SI È COSTRETTI A SPENDERE CIFRE FOLLI

SALVATORE VENANZIO



106. Nei Trofei d'Italia, primo posto assoluto per Paolo Bordo in Zona Nord ed Antonino di Leva nel Centro-Sud, mentre nel Trofeo Nazionale vittorie per Benedetto Guarino in Gruppo N, Domenico Gangemi in Gruppo A, Luigi Sambuco in Gruppo Speciale, Francesco D'Amario nel Gruppo E1 Italia ed Antonio Cardillo tra le Bicilindriche.

Nelle Coppe Slalom di Zona, vittoria in Zona 1 e 2 per Marco Riva (Gruppo N), Paolo Bordo (Gruppo A), Francesco Cavaglia (Gruppo SS), Palmiro Strizzi (Gruppo PS), Andrea Vescovi (Gruppo E1 Italia), Corrado Manara (Gruppo Racing Start). In Zona 3 e 4, vittoria per Marcello Bisogno (Gruppo N), Saverio Luzzi (Gruppo A), Giuseppe Pollio (Gruppo SS), Antonio Corbo (Gruppo PS), Fabio Emanuele (Gruppo SPS), Giuseppe De Maio (Gruppo E1 Italia), Luca Fersini (Gruppo Racing Start). Campioni di Zona 5 sono Antonio Di Leva (Gruppo N), Sebastiano Buonocore (Gruppo A), Giuseppe Pollio (Gruppo SS), Giuseppe Sellitto (Gruppo PS), Luigi Vinaccia (Gruppo SPS), Giovanni Leo (Gruppo E1 Italia), Michele Carratù (Gruppo Racing Start). In Zona 6, i migliori di Gruppo sono Ignazio Bonavires (Gruppo N), Andrea Patané (Gruppo A), Salvatore Polizzi (Gruppo SS), Girolamo Ingardia (Gruppo PS), Giuseppe Castiglione (Gruppo SPS), Giuseppe Pappalardo (Gruppo E1 Italia), Salvatore Giacalone (Gruppo Racing Start) e Vito Calvaruso (Gruppo Racing Start Plus).

LE TRASFERTE

Con il carrello o con il camion all inclusive

La gestione fai da te è l'approccio più diffuso in questo tipo di gare ed anche le trasferte sono una voce di costo da monitorare con cura.

«Il costo delle trasferte dipende da come ci si organizza - spiega Venanzio - Nel mio caso preferisco muovermi ancora con il carrello e con un Voyager allestito anche per gli attrezzi e trasporto gomme. Ho preferito questa soluzione perché così posso usarlo anche per le ricognizioni del percorso».

«Io il carrello l'ho lasciato solo pochi anni fa - così spiega i suoi asset logistici Zaniboni - Ho iniziato nel 1995 e a vent'anni non si hanno poi tante alternative. Poi sono passato al furgone ed infine al camion della nostra Sportauto, l'officina che curo con mio fratello e due operai. È un camion officina, ma anche motorhome, con tanto di posti letto e cucina. Si parte al venerdì per le trasferte più lunghe, ma anche al sabato dopo aver abbassato la serranda. Prima il lavoro e poi la passione. E questo nei Formula Challenge è ancora possibile, soprattutto perché il weekend è concentrato di fatto alla domenica, al netto delle verifiche».

PARLA IL DIRETTORE DI GARA ROSARIO MOSELLI

Slalom, una scuola che lanciò Postiglione

Al suo attivo conta oltre 600 direzioni di gara, la gran parte delle quali negli Slalom. Rosario Mosel-



li conosce perciò profondamente questo mondo ed i suoi protagonisti.

«Si tratta di gare che hanno una loro precisa identità – spiega il direttore di gara napoletano impegnato anche nella Corsa dei Campioni di Sarno – La competizione è tiratissima. Proprio perché la durata chilometrica è breve, non c'è spazio per l'errore e la minima sbavatura è irrecuperabile. La concentrazione deve essere massima ed a vincere sono quelli bravi. Non dobbiamo dimenticare che possono rappresentare un primo passo per verificare le proprie capacità, crescere ed avere così un trampolino di lancio. Basti pensare a Vito Postiglione, oggi uno dei piloti più forti ed accreditati della scena Gt nazionale. Dopo il karting si dedicò proprio agli slalom, con una piccola Peugeot, e solo dopo passò alla pista, nei monarca che lo lanciarono definitivamente».

GLI ALTRI CAMPIONI

Le Bicilindriche ed i Prototipi

Oltre a Slalom e Formula Challenge, non mancano le espressioni "small" che animano la base. Come nel caso delle "Bicilindriche", ovvero le Fiat 500, 600 e 126 gruppo 5, che in pista hanno visto Onofrio Criscuolo conquistare il Campionato Italiano. Il 20enne portacolori della Scuderia Vesuvio, il prestigioso sodalizio napoletano oggi capitanato da Valentino Acampora, si è imposto alla guida di una Fiat 500 autoelaborata di proprietà di Gaetano Nappo ed avendo la meglio su Giancarlo Cuomo e Pasquale Coppola. Saltando dalla Costiera Amalfitana alla Penisola Sorrentina, un altro 20enne di belle speranze, Francesco Celentano, figlio di Giuseppe protagonista nel Campionato Italiano Turismo con un VW Polo, ha vinto la classifica Master

DALLA STRADA ALLA PISTA

Sopra una vettura in gara in uno slalom di campionato, e sulla destra le immagini dei due vincitori della Corsa dei Campioni di Sarno, con Emanuele in alto a svettare in F.Challenge e sotto la Rebo-Alfa Romeo di Luigi Sambuco, primo negli Slalom

Prototipi indetta dal Gruppo Peroni, al volante di una Radical dell'Autosport Sorrento.

LA CORSA DEI CAMPIONI DI SARNO

Emanuele e Sambuco a prevalere

Il weekend che ha celebrato i campioni 2016 si è concluso alla domenica con la pista del Circuito Internazionale Napoli teatro di due differenti manifestazioni, rispettivamente per Formula Challenge e Slalom. Nella gara sui 1.416 metri del tracciato di Sarno, rallentato da quattro postazioni di birilli, è stato Luigi Sambuco ad imporsi al volante della Rebo Alfa Romeo, precedendo Fabio Emanuele. Il cinque volte Campione Italiano di specialità si riscatta però nella gara di Formula Challenge, dove con la fida Osella PA9/90 ha preceduto Luigi Vinaccia e Rosario Iaquinta.

LA GEOGRAFIA

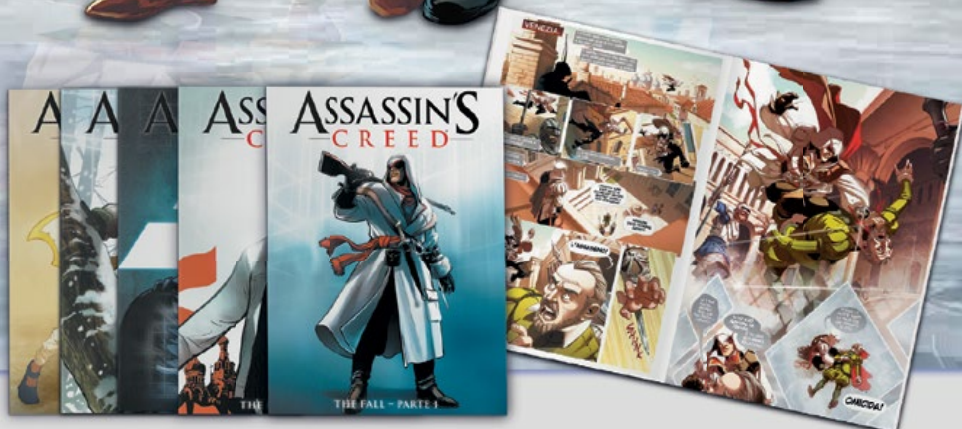
Un automobilismo chiave in Sud Italia

Nelle regioni del Centro Sud sono localizzati un terzo dei 37 Formula Challenge del calendario 2016 ed addirittura il 70% dei 127 Slalom organizzati nell'anno. Il 50% concentrato in Campania, Calabria e Sicilia. Una frequenza, quindi, sempre più intensa verso latitudini sempre più mediterranee e per una geografia che probabilmente fissa con particolare forza la base del nostro stivale automobilistico tricolore. Dopo Karting, che nella stessa area vede oltre il 50% delle manifestazioni, e Rally, il solo per il 22%, gli Slalom sono la terza specialità per numero di gare. Sesto il Formula Challenge, dopo Regularità auto storiche e Pista. ●

ASSASSIN'S —CREED—

NIENTE È VERO, TUTTO È PERMESSO.

LA CONFRATERNITA TI ASPETTA IN EDICOLA CON 12 FUMETTI.



Per la **prima volta** l'opera completa di **fumetti** su **Assassin's Creed** è in **edicola**. Un'unica edizione di **12 volumi** dove sono raccolte le storie americane e francesi dedicate alla famosa serie di videogiochi. Ti aspettano in **edicola** con il **Corriere dello Sport - Stadio** e **Tuttosport**.

© 2017 Ubisoft Entertainment. All Rights Reserved.

panini COMICS

TUTTOSPORT

STADIO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

UBISOFT

Se non li trovi in edicola potrai richiederli all'indirizzo mail assassinscreed@corpport.it - assassinscreed@tuttosport.com specificando a quale numero sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

* A soli € 4,99 + il costo del quotidiano.

Leclassifiche

24 ORE DI DAYTONA

VELOCITÀ

DAYTONA

VELOCITÀ

IMSA

24 Ore di Daytona

Resoconto della gara a pag. 42
Daytona (Usa), 28-29 gennaio 2017

Assoluta: 1. R. Taylor-J. Taylor-Angelelli-Gordon (Cadillac DPi) 659 giri in 24.00'57"343 alla media di 157,211 km/h; 2. Barbosa-Fittipaldi-Albuquerque (Cadillac DPi) a 0'671; 3. Goossens-van der Zande-Rast (Multimatic/Riley) 658 giri; 4. Sharp-Dalziel-De-rani-Hartley (Nissan DPi) 656 giri; 5. Müller-Hand-Bourdais (Ford GT) 652 giri; 6. Pilet-Werner-Makowiecki (Porsche 911 RSR) 652 giri; 7. Fisichella-Calado-Vilander (Ferrari 488 GTE) 652 giri; 8. Garcia-Magnussen-Rockenfeller (Chevrolet Corvette C7R) 652 giri; 9. Tincknell-Priaux-Kanaan (Ford GT) 652 giri; 10. Estre-Vanthoor-Lietz (Porsche C7R) 652 giri; 11. Mücke-Pla-Johnson (Ford GT) 652 giri; 12. Auberlen-Sims-Farfus-Spengler (Bmw M6 GTLM) 651 giri; 13. Miller-Simpson-Goikhberg-Beche (Oreca) 646 giri; 14. Cameron-Cunran-Conway-Morris (Cadillac DPi) 639 giri; 15. French-O'Ward-Masson-Bouille (Oreca FLM09) 638 giri; 16. Gavin-Milner-Fässler (Chevrolet Corvette C7R) 636 giri; 17. Brown-van Overbeek-Senna-Hantley (Nissan DPi) 636 giri; 18. C.de Quesada-Morad-Lazare-M.De Quesada-Christensen (Porsche 911 GT3 R) 634 giri; 19. De Phillippi-Mies-Gounon-Schmidt (Audi R8 LMS GT3) 634 giri; 20. Keating-Bleekemolen-Farnbacher-Christodoulou (Mercedes-AMG GT3) 634 giri; 21. Aschenbach-Davis-Bell-Liddell (Audi R8 LMS GT3) 634 giri; 22. Segal-Negri-Dyer-Hunter Reay (Acura NSX GT3) 634 giri; 23. Sweedler-Bell-Montecalvo-Kaffer (Audi R8 LMS GT3) 633 giri; 24. Sellers-Snow-Miller-Caldarelli-von Moltke (Lamborghini Huracan) 629 giri; 25. Marks-Klingmann-Martin-Krohn (Bmw M6 GT3) 628 giri; 26. Busnelli-Babini-Collard-Perrodò (Lamborghini Huracan) 626 giri; 27. Briscoe-Westbrook-Dixon (Ford GT) 624 giri; 28. Creel-Hedlund-Henzler-Heyley-Pappas (Porsche

911 GT3 R) 621 giri; 29. Lally-Legge-Wilkins-Rahal (Acura NSX GT3) 617 giri; 30. Papadopoulos-Mowlem-Merzon-Hindman-Cheng (Oreca FLM09) 616 giri; 31. Buemi-Heidfeld-Jani-Sarrazin (Oreca) 609 giri; 32. Yount-Rice-Kvamme-Ducote-Yacaman (Oreca FLM09) 599 giri; 33. Dalla Lana-Lamy-Lauda-Sørensen (Aston Martin Vantage) 593 giri; 34. Anassis-Gdovic-DeMelo-Massari (Lamborghini Huracan) 590 giri; 35. Guasch-Gutierrez-Enerson-Kimber Smith (Ligier) 584 giri; 36. Haworth-Alon-Cindric-Farnbacher (Lexus RCF GT3) 581 giri; 37. Engelhart-Isichen-Compans-Bortolotti (Lamborghini Huracan) 580 giri; 38. Nielsen-Balzan-Cressoni-Bird-Hedman (Ferrari 488 GT3) 575 giri; 39. Hedman-Lapierre-Hanley-Duval (Oreca 07-Gibson) 562 giri; 40. Nunez-Bomarito-Pigot (Mazda DPi) 538 giri; 41. Engelhart-Isichen-Pampanini-Beretta-Pavlovic (Lamborghini Huracan) 526 giri; 42. Habul-Said-Vautier-Engel-Morris (Mercedes-AMG GT3) 524 giri; 43. DeGeorge-Sbirrazzuoli-Ruberti-Persiani-Giammaria (Lamborghini Huracan) 488 giri; 44. Mayer-Dayson-Popow-Rayhall-Daly (Oreca FLM09) 487 giri; 45. Keating-Wickens-Cumming-Falb-Ruscitti (Oreca FLM09) 464 giri; 46. Long-Miller-Hinchcliffe (Mazda DPi) 462 giri; 47. Mapelli-Basseng-Stolz-Willsey-Konrad (Lamborghini Huracan) 399 giri; 48. MacNeil-Jeanette-van Gilsbergen-Jäger (Mercedes-AMG GT3) 373 giri; 49. Bennett-Braun-Long-Jönsson (Porsche 911 GT3 R) 340 giri; 50. Mann-Mediani-Guidi-Rigon-Mastronardi (Ferrari 488 GT3) 105 giri; 51. Lindsey-Bergmeister-McMurry-Siedler (Porsche 911 GT3 R) 102 giri; 52. Lewis-Mul-Grala-Sandberg (Lamborghini Huracan) 79 giri; 53. Smith-Renger-Proczyk-Cairrö-Müller (Porsche 911 GT3 R) 61 giri; 54. Pruett-Karam-James-Menezes (Lexus RCF GT3) 52 giri; 55. Edwards-Tomczyk-Catsburg-Wittmer (Bmw M6 GTLM) 15 giri.

Giro più veloce: Albuquerque in 1'36"269 alla media di 214.247 km/h.

Dovesicorre

VELOCITÀ

4-5 febbraio

12 ORE BATHURST

Endurance - Bathurst

www.bathurst12hour.com.au

FTOYOTA

4° round a Taupo

www.toyota.co.nz

RALLY

4-5 febbraio

RONDE VAL MERULA

RallyRonde - Andora

www.sportinfinitiy.it

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... per entrare nel mondo dei motori dalla porta della passione. Questo è lo slogan della Selezione Nazionale Piloti, una realtà fatta di passione, appunto, competenza, professionalità, che da ben 15 anni, calca le piste, con vari obiettivi, tutti raggiunti sino ad oggi. Uno di questi è, senza dubbio, quello di permettere a tutti di poter scendere in pista, e diventare veri piloti, capaci di guidare e correre, qualunque mezzo. Proprio come i piloti della Sn1, i "top driver" di casa Selezione. Le attività sono molteplici, tra queste segnaliamo: corsi di avviamento, in kart e auto, corsi di guida sicura o sportiva, corsi di agonistica e preparazione alle gare, infine, corsi di telaistica. E per i più bravi... c'è appunto la Sn1, che fa dei suoi piloti, dei "campioni completi". Per informazioni: selezione nazionale@alice.it

AUTO

FERRARI DINO 208 GT4, perfetto, colore rosso, da concorso, mai usata con la pioggia. Prezzo interessante. Telefonare al 333-2235253.

MOTO

ACQUISTO DUCATI 916/996/998/999/1098 solo RS ex World SBK, BSB, CIV, documentata. Per informazioni: historicalsbk@gmail.com - telefonare al 349-5915711.

CASCHI



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.

VENDO CASCO Arai GP6 RC carbonio come nuovo. Usato una gara. Non verniciato. Taglia L. Prezzo euro 2.800. Telefonare 335-6903978.

TI FACCIAMO VIVERE LE PRESTAZIONI DELLE AUTO. **auto**
ANCH'E SENZA AVERLE TUTTE. *in edicola dal 15 del mese*

AUTO SPRI NT

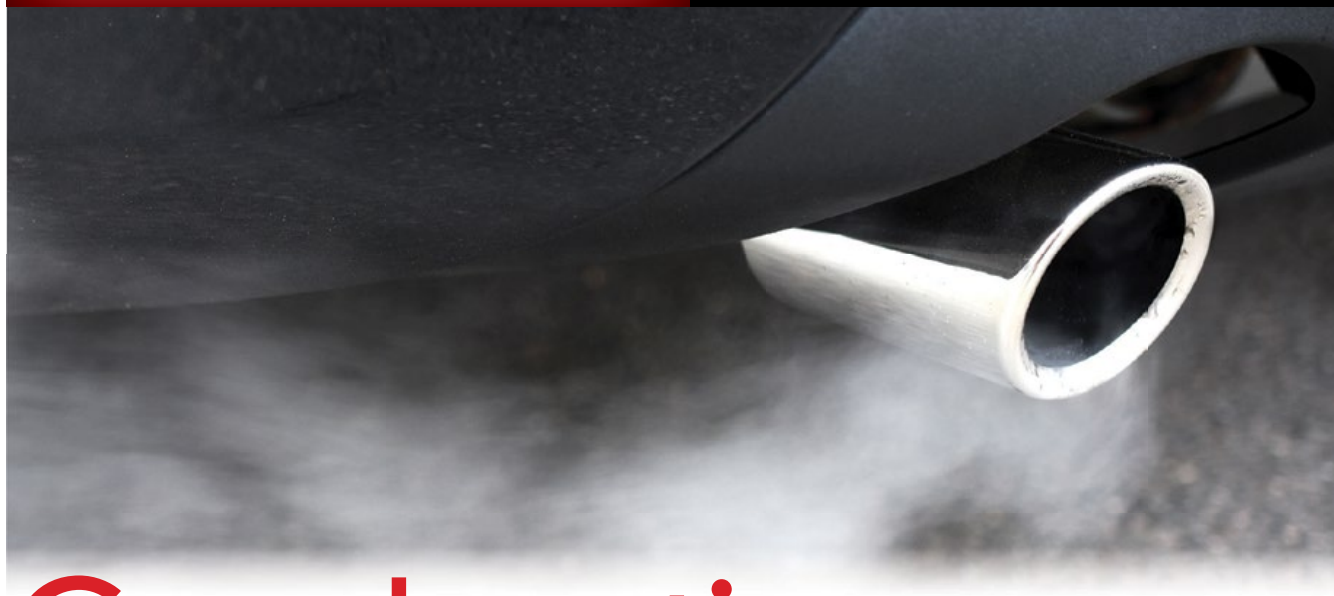
CONTI EDITORE

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: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario (IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX)).
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valpurga, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.
Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Alberto Sabbatini
Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa



Combustione e inquinamento

Prosegue l'analisi stilata da ingegneri e docenti di UnicusanoLab: qui si pone l'accento sulle emissioni e sulla loro possibile riduzione

La scorsa settimana abbiamo introdotto le basi fenomenologiche che governano il processo della combustione. Ovviamente, la combustione ha dei risvolti negativi e che devono essere inevitabilmente affrontati, quali la formazione di specie inquinanti. Come già anticipato la scorsa settimana la combustione è una reazione chimica che dai reagenti di partenza ci restituisce dei prodotti. A seconda del rapporto tra aria e combustibile (chiamato dosatura) introdotto oppure della modalità con cui combustibile e aria si miscelano, si può avere la formazione di diverse specie inquinanti che necessitano di specifiche unità di post-trattamento prima di essere immesse in atmosfera. Teoricamente, nelle condizioni di dosatura ottimali e in presenza di miscelamento perfetto, si riesce a ottenere quella che viene chiamata combustione completa, ovvero tutti gli atomi di carbonio e idrogeno presenti nel combustibile vengono ossidati dalle molecole di ossigeno presenti nell'aria, e come prodotti si hanno esclusivamente anidride carbonica (CO₂), acqua (H₂O) e azoto (N₂),



presente nell'aria e che risulta inerte fino a determinate temperature. Naturalmente, i nostri motori difficilmente si troveranno a funzionare nelle condizioni ottimali di miscelamento e dosatura. Qualora ci si allontani da tali valori, la combustione porterà anche alla formazione di prodotti parziali di combustione, come il monossido di carbonio (CO) e altre sostanze inquinanti, quali gli ossidi di azoto (NO, NO₂ – indicati con NO_x). La formazione delle specie in-

quinanti dipende molto dalla modalità di combustione, ovvero si hanno inquinanti differenti tra motori ad accensione comandata (benzina) e motori ad accensione spontanea (diesel). Un discorso a parte merita il particolato (PM₅, PM₁₀, etc) che è una specie inquinante fortemente presente nei motori diesel, tanto da richiedere l'introduzione del DPF (Diesel Particulate Filter), ma che non è presente nei motori a benzina. Da queste semplici considerazioni possiamo vedere come la complessità della combustione sia non solo legata ad aspetti fenomenologici, ma anche ad aspetti tecnologici, imponendo linee di post-trattamento differenti a seconda delle modalità di combustione realizzate. Nell'ottica della riduzione delle emissioni inquinanti nei laboratori di Ingegneria dell'Università Niccolò Cusano si sta portando avanti un'intensa attività di modellazione numerica al fine di migliorare la comprensione del processo di combustione.

Daniele Chiappini, PhD
Assistant Professor Fluid Dynamics
and Internal Combustion Engines
Università Niccolò Cusano



COLOMBO

LA DATA IN CUI NACQUE VILLENEUVE E SE N'È ANDATO MARIO...

Quel fatidico 18 gennaio

Oggi, 18 gennaio, ho letto l'ultimo numero di As, critico sul "letargo" dei piloti della F1, esaltante nel descrivere le gesta dei dakariani e dubbioso sull'incalzare di un automobilismo tecnologico se non addirittura virtuale. Oggi, 18 gennaio, mi sono ricordato del compleanno di Gilles, indimen-

ticato portatore del virus del coraggio e della velocità. Oggi, 18 gennaio, Mario Poltronieri è volato via con la sua Abarth da record; è andato ad intervistare Ayrton Senna, Elio De Angelis, Ronnie Peterson, Tom Pryce, François Cévert, Jochen Rindt, Lorenzo Bandini... Oggi, 18 gennaio, ho una gran-

de nostalgia di com'era il mio sport preferito, magicamente rappresentato da questa foto che riunisce Uomini che hanno lasciato vuoti ancora non colmati nei rispettivi campi d'attività: Enzo Ferrari, Gilles Villeneuve e Marcello Sabbatini. Sarebbe bello vedere pubblicata questa immagine sulla rivista che leggo da ben 43 anni (!), in attesa di tempi più "eroici" e di degni "eredi". Un caro saluto e buon lavoro a tutti.

Piero Roca

Si, purtroppo lo scorso 18 gennaio ha rappresentato un momento ambivalente ma triste. Perché ci ha permesso di ricordare il genetliaco di Gilles Villeneuve, facendoci piombare nel contempo nella più pura commozone per la scomparsa del caro Mario Poltronieri. A segnare ancora di più la distanza con un'epoca di una F.1 stupenda e umanissima che ora, guardando il Circus, si fa sempre più fatica a identificare come tale. La stessa bellissima immagine del Drake, con Gilles in primo piano e il direttore di Autosprint Marcello Sabbatini a colloquio, è un altro di quei simboli belli della calda civiltà di una F.1 impossibile da dimenticare.

QUANDO LA PASSIONE SI SFOGA ANCHE COL MODELLISMO

Rossa mon amour!

Ciao Autosprint, sono un vostro giovane lettore nonché appassionato di Formula Uno. Ultimamente questa passione è sfociata nel collezionare modellini delle più belle monoposto mai prodotte. Allego foto della mia collezione con focus sulla parte Ferrari.

gorillone99@gmail.com

Certo, se ci mettessimo a pubblicare tutte le immagini delle collezioni dei modellini appartenenti ai nostri lettori, saremmo spacciati... Però, per una volta, così per contraccambiare e premiare questo impeto di pura passione, si può anche fare. La prossima, però, metti la tua firma...



**AUTO
SPRINT**

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

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

MOTOR & STYLING QUERIN SPORT SPORT & STYLING

Tutto incluso Full. Non averlo è proprio un peccato.

ADSL senza limiti fino a 20 Mega e chiamate incluse.

24.95
€/mese
PER SEMPRE

PROMO
ATTIVAZIONE
GRATIS



PER CASA E PARTITA IVA ANCHE SU NUOVA LINEA TELEFONICA

Una passione che unisce



moto
days

9-12 Marzo 2017
i giorni della moto a Roma

 **FIERA
ROMA**

motodays.it