

TRICOLORE RALLY AL CIOCCO UN CAMPEDELLI SUBITO IN FIORE

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
MC, CÔTE D'AZUR 5,50 € - PE 6,00 € - P 5,50 €
CH 6,70 CHF - CA 8,00 GNF - USA 9,95 \$

AUTO SPRI NT

n. 12



70012
9 11 770005 174006
Rivista Internazionale - D.L. 50/2001 (conv. in L. 4/2004 art. 1, 10/2008 art. 1)

Anno LVI Settimanale 21-27 marzo 2017

3 Euro (Italy only)



**IN REGALO C'È
IL POSTER-STORY**

La storia di tutti
i Gp di F.1
da collezionare

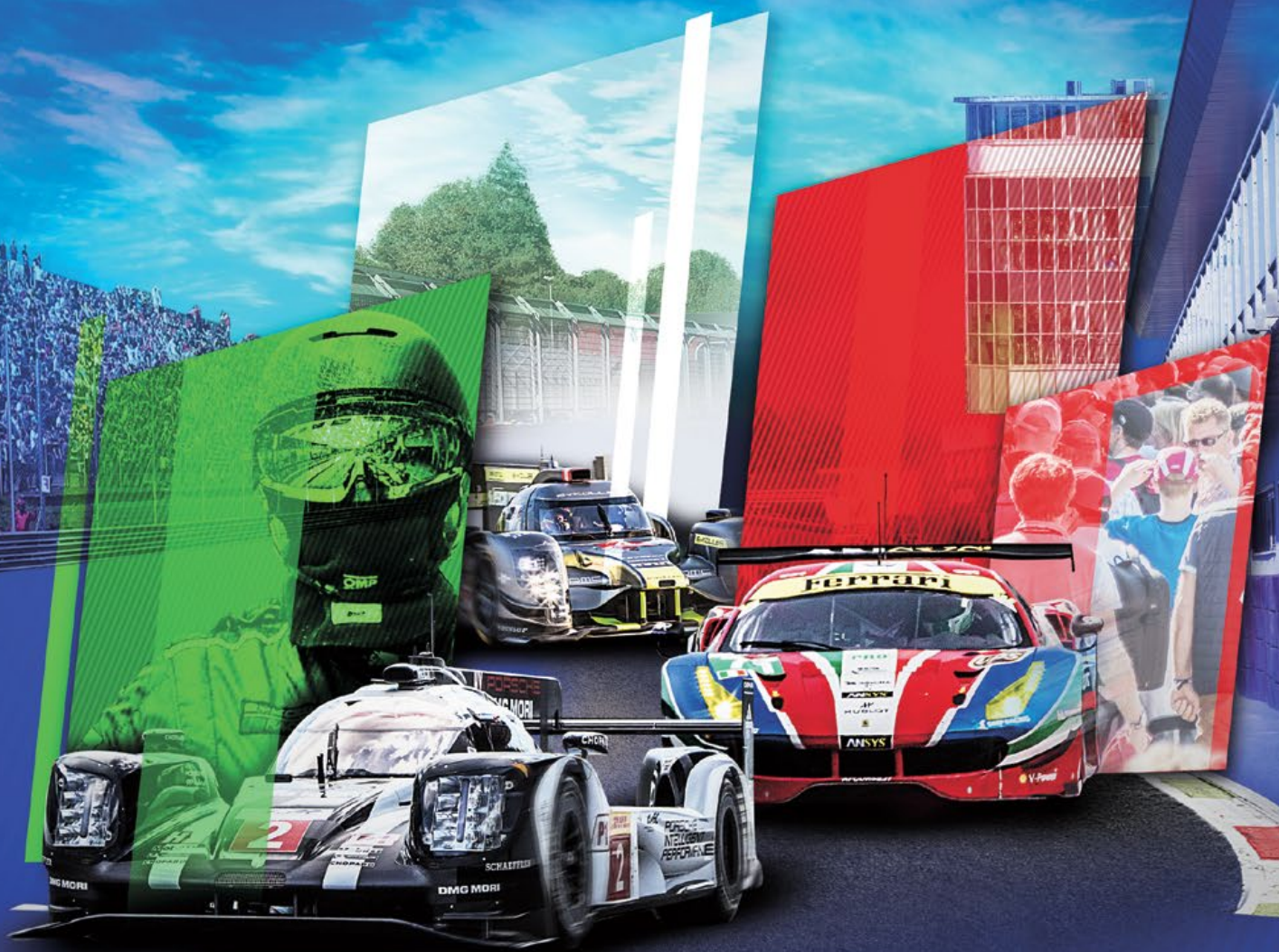


F.1 TAGLIE FORTI

Scatta da Melbourne con il **Gp d'Australia**, il Mondiale 2017, quello con monoposto e gomme in versione XL. **Mercedes** e **Hamilton** sono i grandi favoriti, ma la **Ferrari** tutta **made in Italy** parte col sorriso e la **grande voglia** di cancellare le delusioni del 2016

PROLOGUE WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

01-02 APRIL
AUTODROMO NAZIONALE MONZA



INGRESSO GRATUITO

FOLLOW US ON
#PROLOGUE2017



FAIWEC



@FAIWEC



FAIWEC_OFFICIAL

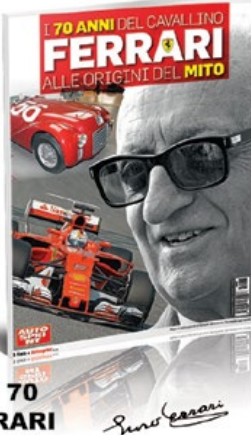
WEC

FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP
A PARTNERSHIP



Attenzione al nuovo gioco delle **coppie**

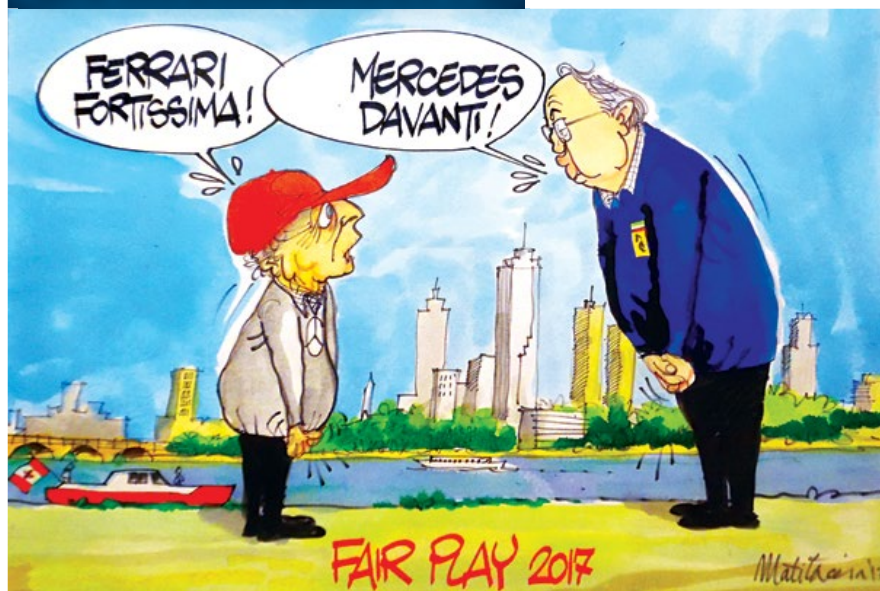
Si d'accordo le monoposto, le F1 più prestazionali di sempre, i Nuovi Mostri che aggrediscono le curve come fossero il loro peggior nemico. Ma poi ci sono gli uomini, i piloti, quelli che ogni domenica di Gp ci faranno sognare o ingastrire a seconda del tifo e delle preferenze. Ecco, inquadrato da questa prospettiva, il Mondiale di Formula Uno che scatta domenica prossima da Melbourne col Gp d'Australia apre altri capitoli nella lunga storia che inizieremo a leggere sull'asfalto dell'Albert Park. Dice il team principal della Red Bull, Christian Horner: «*Abbiamo la coppia più forte. Ricciardo ha guidato in maniera eccezionale nel 2016 raggiungendo elevati picchi di forma, mentre Max ha un talento straordinario e diventa sempre più bravo. Con due ragazzi così le dinamiche all'interno del team sono fantastiche*». Già, le dinamiche all'interno del team. Quelle ancora tutte da costruire alla Mercedes tra Lewis Hamilton e Valtteri Bottas rappresentano uno dei temi più scottanti alla via della stagione. Da una parte c'è il tre volte campione del mondo, rimasto a bocca asciut-



LO SPECIALE SUI 70 ANNI DELLA FERRARI TI ASPETTA IN EDICOLA

ta l'anno scorso a un amen dalla fine per mano di Nico Rosberg; dall'altra il finlandese che non ha mai vinto un Gp e che non ha alcuna voglia di farsi stritolare sulla W08 lasciata libera proprio dal campione del mondo 2016. L'anno scorso la rivalità velenosa tra Lewis e Nico aveva costretto Toto Wolff a stilare precise regole d'ingaggio. Per un verso o per un altro sia Hamilton che Bottas non possono fallire. L'inglese si gioca la faccia, il finnico il posto. Di solito in situazioni del genere succede come in Highlander: ne rimarrà uno solo. E la Ferrari? Sia Sebastian Vettel che Kimi Raikkonen sono in scadenza di contratto. Anche loro, come gli uomini del team, hanno ritrovato timidi sorrisi dopo le otto giornate di test collettivi a Montmelò, in un pre-campionato che ha risvegliato piccole speranze dipinte di rosso. Unico team ad avere due campioni del mondo sotto lo stesso tetto, la Scuderia sa che il primo obiettivo per iniziare a intavolare una trattativa in chiave futura dipende dalla competitività della SF70H. Se la Rossa riuscisse a spezzare il triste incantesimo del 2016 il futuro potrebbe essere diverso e riservare un finale che non necessariamente deve essere scritto con Vettel alla Mercedes e Raikkonen avviato verso una dolce pensione stile Nico Rosberg. Sì, Nico: ci mancherà il tedesco poliglotta che ha sconfitto il drago Hamilton, uno che come dice suo papà Anthony «*spezza le carriere*».

domenicaser



FORMULA UNO

- 8 VERSO GP AUSTRALIA I NUOVI MOSTRI
- 16 VERSO GP AUSTRALIA TEAM PER TEAM
- 26 VERSO GP AUSTRALIA TELAIO RE
- 30 VERSO GP AUSTRALIA PARLA GROSJEAN
- 46 IL RICORDO PATRICK NEVE

VELOCITÀ

- 64 F2 TEST A BARCELONA
- 66 12 ORE SEBRING
- 68 WTCC RIBEIRO GUARDA AVANTI
- 72 12 ORE MUGELLO
- 73 BLANCPAIN TEST A CASTELLET
- 74 EURONASCAR TEST IN PISTA
- 76 CIVM C'È MICHELIN

L'ALTRA STORIA

- 42 FERRARI SETTANTA VOGLIA DI ROSSA

RALLY

- 48 MONDIALE LASSÙ QUALCUNO LO AMA
- 52 TRICOLORE IL CIOCCO
- 60 INTERVISTA "LUCKY"

RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 6 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 36 BASTIAN CONTRARIO
- 38 CUORE DA CORSA
- 62 RALLYSPRINT
- 63 PISTASPRINT
- 78 PRODUZIONE SPRINT GTC4LUSSOT
- 80 LE CLASSIFICHE
- 81 OUTLET
- 82 POSTASPRINT

Iceman si scoglie on ice

Anche se pare un controsenso, è una delle tante facce di Kimi Raikkonen, quella in versione hockeista. Ed è una faccia che sorride quella di Iceman on ice, pattini, bastone, caschetto e maglia rossa con lo scudetto del Cavallino sul petto. Si avete capito bene: sorride. E va anche in gol, Kimi con un diagonale potente: il disco s'infilava quasi all'incrocio dei pali, gonfiando la rete. Sono le immagini tratte dal video di presentazione ufficiale della nuova Ferrari GTC4LussoT per la quale Kimi ha fatto da testimonial. Nel filmato Raikkonen esce dal garage per andare con gli amici a giocare a hockey su ghiaccio. Da buon finlandese (la Finlandia è la quarta potenza della specialità nel ranking IIHF) da piccolo si è diletto con pattini e bastone e quando torna nella propria città natale va sempre a vedere la sua squadra del cuore, gli Espoo Blues. Ora però a Kimi servono altri gol e dribbling velocissimi: domenica prossima il Mondiale 2017 scatta da Melbourne. A dieci anni dal suo primo e unico titolo iridato Raikkonen l'hockeista sbarca all'Albert Park. Speriamo di vederlo sorridere anche in quella occasione.





Il sogno che non muore

**È UNA SETTIMANA DI VIGILIA CHE PESA, QUESTA
IN ATTESA DI VEDERE IN AZIONE UNA FERRARI
TANTO NAZIONALE ITALIANA E SEMPRE PIÙ NOSTRA**

Questa è una settimana che pesa. Annuncia, nel finale, un verdetto, il primo, dopo lunghi silenzi, dentro un'attesa che dura da troppi anni, preannunciata dalla nebbia dei test. Attraverso la quale abbiamo avvertito qualche sagoma veloce, un'ombra rossa e guizante.

Non c'è verso, mentre il conto alla rovescia aumenta ogni tensione, sale un desiderio comune e antico. Una passione abbinata a quel Cavallino li, come se si trattasse di un'appartenenza antica, una faccenda di famiglia. Non contano le delusioni, i dubbi, uno scaramantico pessimismo. Contano le immagini che stanno nelle nostre memorie, colme di caschi e smalti, forme e volti. Protagonisti di una lunga storia a alta intensità, comunque nostra, sin da quando eravamo piccoli bambini. Ciascuno ha nel cuore i propri eroi, il volto mascherato dagli occhiali neri di Enzo Ferrari, gioie condivise, così come i dolori, i lutti, i momenti grami. Abbastanza per conservare il desiderio di condividere ogni nuova avventura perché ogni avventura in qualche modo ci riguarda, collega passato e presente, ci fa tornare più giovani comunque. Dunque, eccoci qui. Con qualche ingrediente nuovo a portata di mano, qualche profumo gradevole e persino la sensazione che questa squadra, al pari di altre, azzurre e calcistiche, parta ad handicap e per questo sia capace magari di ribaltare un pronostico sfavorevole. Come l'Italia di Bearzot dell'82 o quella di Lippi del 2006. Campioni del Mondo, ma pensa te. Dopo una vigilia da campioni mica tanto, mica detto, proprio no.

È il tifo a portare i paragoni, sia chiaro. Anche se qui, adesso, siamo di fronte a una squadra molto più italiana del solito, a un capitano fresco, per molti versi inatteso, che fa del lavoro, dell'umiltà e della determinazione (e del silenzio) uno stile. Nella scommessa di Mattia Binotto, che è nato in Svizzera ma che della Svizzera ha conservato solo la precisione, c'è un invito a accompagnare questa Ferrari con un entusiasmo rinnovato, con una benevolenza quasi dovuta. Ma certo, ma sì. Cosa vuoi che facciano? Con che uomini potrà fare? Cosa vuoi che combinino? È troppo giovane, è un motorista, non è un progettista.... Sì, sì, roba detta e letta più volte, abbinata ad una specie di scetticismo quasi cronico, sostenuto da una quantità piuttosto rilevante di delusioni pregresse. Eppure, nella Ferrari che va alla battaglia tra poche ore, riconosciamo soldati e capitani che ci somigliano. Più del solito. Abbiamo un sensore da Emilia, da terra bassa, da mattoni e vino giovane, recuperato, ritrovato, addirittura riesumato.

Qualcosa che ha a che fare con l'orgoglio, la tacita aspirazione - appunto - a ribaltare ogni pronostico diffidente. Il resto riguarda passi lunghi e passi corti, sensori e gomme larghe, il solito repertorio che suggerisce una prudenza protettiva, che sottintende note gerarchie, che ipotizza altre delusioni, un'amarezza da mettere in conto. Ma intanto, chisseneffrega? C'è una vigilia da gustare, un sogno da tenere in pista, un'altra sfida. Da aggredire con le stimmate dei perdenti e quindi, proprio per questo, da cavalcare con il privilegio riservato all'outsider. La Formula Uno non aspetta altro. Ciascuno di noi non vede l'ora. Il nostro passato è un tappeto volante che trasporta ancora, lo fa sempre, in un privilegio che altri non hanno. Sarà dura? Certo, ma intanto è bellissimo. Dunque, buon vento. Oh, sì. ●

**BINOTTO SVIZZERO SOLO
DI NASCITA E PRECISIONE**

**Binotto lo sentiamo
italianissimo
e con la Svizzera
ha a che fare
solo perché
c'è nato
ed è preciso assai...**





I nuovi **mostri**

SCATTA IN AUSTRALIA IL MONDIALE 2017 CON MONOPOSTO E GOMME XL, UN NUOVO EQUILIBRIO DI FORZE DA DECIFRARE, TANTI SOGNI NEL CASSETTO. MERCEDES E HAMILTON SONO I GRANDI FAVORITI. MA LA FERRARI SILENZIOSA E TUTTA MADE IN ITALY PARTE COL SORRISO E LA VOGLIA DI CANCELLARE LE DELUSIONI DEL 2016. UN OBIETTIVO PRECISO PER I 70 ANNI DEL CAVALLINO

di Andrea Cordovani - foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

LAMPI DI ROSSO

Le monoposto più prestazionali di sempre iniziano finalmente a ruggire con il debutto del Mondiale di F1 in Australia. L'introduzione delle nuove regole ha incendiato la vigilia e aperto diversi temi di discussione. Ora tocca alla pista dire quali sono i reali valori in campo. Sarà ancora una stagione anestetizzata dai trionfi Mercedes, oppure potremo vedere anche qualche lampo di Rosso Ferrari?

Gp d'Australia, circuito Albert Park, Melbourne. Domenica 26 marzo, poco dopo l'alba. Allo spegnimento dei semafori, scatta il Mondiale dei Nuovi Mostri. Quello che ha elevato la formula extralarge alle dimensioni del monoposto, degli pneumatici e pure alle aspettative di chi rincorre da tre stagioni una Mercedes famelica divoratrice di titoli iridati, regina incontrastata nell'Era Hybrid, capace di vincere 51 Gp negli ultimi tre anni lasciandone 5 alla Red Bull e 3 alla Ferrari. Una vera e propria macchina da guerra quella della Stella a tre punte che vuole continuare ad artigliare titoli iridati e allungare un ciclo vincente finora inarrestabile. Grazie anche a Lewis Hamilton, l'unico che non può assolutamente fallire dopo il finale del 2016 quando ha visto festeggiare il suo compagno di squadra Nico Rosberg che poi l'ha lasciato lì con un sorriso a rimuginare su un titolo sfuggito forse anche per qualche distrazione di troppo. Ha raccontato suo papà Anthony: «*Lewis non è un pilota, è una superstar. L'ha detto anche Flavio Briatore, è la miglior cosa che sia mai capitata nel motorsport, perché ha superato tutte le barriere e non si è limitato a essere un pilota, è un po' come una stella del cinema o della musica e ha avvicinato queste persone alla F.1.*»





E che cosa pensa la stella Hamilton alla vigilia del via del Mondiale 2017? *«Mi aspetto una battaglia vera con Ferrari e Red Bull. Non ho mai desiderato dominare. Ovviamente voglio una macchina con la quale andare in pista e lottare per il campionato, per i tifosi è meglio quando più squadre sono della partita».*

Lui nel frattempo si rifà allo spirito del Barcellona dell'amico Neymar che con una storica remontada ha raggiunto gli ottavi di finale della Champions League dove troverà la Juventus. Era in tribuna al Camp Nou, quella sera, Lewis e ha spiegato: *«È stato grandioso vedere lo spirito battagliero che li ha contraddistinti. I blaugrana non si sono fermati, non hanno mollato e hanno continuato a spingere. Ho lasciato lo stadio pensando che dovrò avere la stessa mentalità nella mia stagione».* Già, non mollare mai. Lo pensa Hamilton. E lo pensa pure la Ferrari. Dopo i test di Barcellona si respira un'atmosfera diversa anche a Maranello. Dove nessuno culla più sogni mostruosamente proibiti. Quello che succede nel precampionato è una storia a sé stante, serve per prepararsi alla battaglia, guai a prenderlo sul serio. Comunque sia, dopo i due round di test collettivi sotto il sole della Catalunya è abbastanza evidente che anche se esiste un distacco tra le big del Mondiale di F.1 non sarà lo stesso dell'anno scorso. È un'idea che si è fatta soprattutto la Mercedes visti i vari commenti dei boss della Regina. Si percepisce nell'aria che la Ferrari non va a Melbourne solo per prenderle; c'è ragionevole considerazione di potersela giocare. Si legge questo soprattutto nei silenzi di Casa Ferrari, una delle viglie più mute nei settanta anni di storia del Cavallino. Fino

CAVALLINO SILENTE

È rimasto nell'ombra finora Maurizio Arrivabene. Il team principal della Ferrari non ha rilasciato nessuna dichiarazione, supportando al massimo i ragazzi del Reparto Corse. Stavolta è abbastanza chiaro che a Maranello vogliono far parlare i fatti. Sarà riuscita la nuova SF70H a ridurre il gap con la regina Mercedes?

a questo momento ha parlato (poco) il presidente Sergio Marchionne, hanno parlato (pochissimo) Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen, non hanno detto neanche una parola il team principal Maurizio Arrivabene e gli altri uomini della truppa in Rosso.

AGLI ANTIPODI PER SCOPRIRE I NUOVI VALORI IN PISTA

Davvero cose dell'altro mondo?

Se saranno davvero cose dell'altro mondo lo scopriremo presto. Ma non immediatamente. Al di là dell'esito della prima gara iridata del 2017, per capire fino in fondo i reali valori in campo serviranno alcuni Gp. Così la pensa, ad esempio, Sebastian Vettel: «Non è possibile prevedere nulla. Anche i test invernali a Barcellona ti forniscono solo un'idea di base di dove ti trovi e avremo maggiore chiarezza solo dopo quattro gare. In Formula Uno contano solo i risultati».

In un'intervista rilasciata alla Bild, il tedesco della Rossa non si è sbilanciato completamente sulle proprie chance iridate per il 2017, ma si è detto determinato a raggiungere l'obiettivo prefissato fin dal suo arrivo a Maranello: diventare campione del mondo con la Ferrari. «Sì, in caso contrario non vorrei andare in griglia. Anche se quello che conta in Formula Uno è vincere, tre anni fa, quando c'era Alonso, a Maranello eravamo più lontani dalla vetta rispetto all'anno passato. Comunque sia tutto quello che posso dire è che lo spirito della squadra è buono, tutti lavorano per il bene di tutti gli altri».

QUELLE VIGILIE MOLTO ITALIANE

Una truppa che ricorda altre truppe

C'è musica nuova nella cucina di Maranello, in quel Reparto Corse rivoluzionato da Sergio Marchionne e che ha dato alla luce la SF70H, la Ferrari di tutti, nata da una tempesta di cervelli made in Italy. Mattia Binotto è a capo di uno staff che, nei posti chiave, vanta altri italiani come Simone Resta (chief designer), Enrico Cardile (aerodinamica), Lorenzo Sassi (motore), Luigi Fraboni (power unit). A loro si aggiungono David Sanchez, (aerodinamica), Wolf Zimmerman (power unit), Thierry Baritaud (Ers), Tiziano Battistini, Jock Clear, Giacomo Tortora, Stefano Lovera. Uomini in rosso che hanno lavorato a testa bassa, in silenzio, guardando in casa propria col massimo rispetto dei rivali e pure la minima considerazione da parte di chi avrebbe preferito un nome roboante e soprattutto straniero per risollevare le sorti della Scuderia ferita da un 2016 che continua ancora a fare male. Proprio nella vigilia silente e alla fine anche un po' sorridente della Ferrari, c'è uno snodo fondamentale per capire il modo in cui ha scelto di operare il team di Maranello. Una vigilia molto italiana, tipica in situazioni analoghe anche in altri sport. Questa Ferrari molto bistrattata assomiglia all'Italia di Bearzot campione del mondo nel 1982 o anche a quella di Lippi che nel 2006 ha alzato la coppa nel cielo di Berlino. Agli

**I TEST INVERNALI
TI FORNISCONO
SOLO UN'IDEA
DI BASE. AVREMO
LE IDEE PIÙ CHIARE
TRA 4 GP. IN F1
CONTANO SOLO
I RISULTATI**

SEBASTIAN VETTEL

”

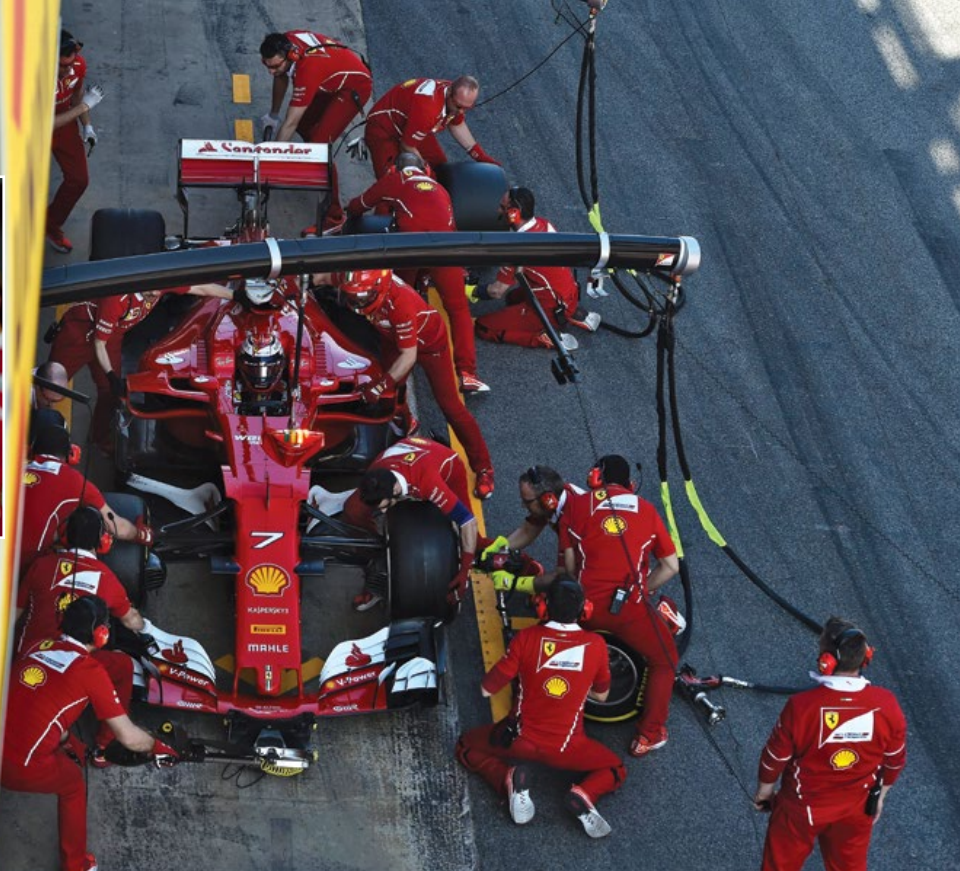
azzurri non li calcolava nessuno, talora venivano pure derisi. Gli altri parevano inarrivabili. Troppo forti, troppo figli. All'inizio sul carro dei futuri vincitori non saliva nessuno, alla fine ci salirono tutti al grido di "Noi l'avevamo sempre detto!". Un'idea di come è stato vissuto questo precampionato tra i boys in red l'ha fornita Marc Gené. Eccola: «Sono in Ferrari da 13 anni e questo è stato uno dei migliori periodi di preparazione alla stagione. L'affidabilità è indicativa, con appena 8 giornate ci sono così pochi test che se non si riesce a girare è un handicap enorme. E quest'anno, anche se non siamo stati i più affidabili - lo è stata Mercedes - abbiamo avuto un livello molto buono, la macchina ha risposto molto bene e i piloti sono contenti». Sono stati 956 i giri completati da Vettel e Raikkonen, con qualche inconveniente fisiologico e risolto celermente, vedi lo stop di Raikkonen nell'ultima giornata di test. Mercedes ha fatto meglio, vero, 1.096 giri. «Non cambiamo il nostro programma in funzione degli altri, ed è quello che mi è piaciuto di più, restare totalmente concentrati sul nostro lavoro. Sebbene sia sempre possibile completare più giri, abbiamo svolto quasi tutto il programma».

LE VOCI SONO LE STESSA DI UN ANNO FA

Ferrari c'è, Mercedes favorita

Non serve perdersi nei meandri degli archivi. Lo scorso anno, proprio di questi tempi le dichiarazioni erano pressappoco le stesse. Mercedes e Red Bull temevano le Rosse. Le voci si sommavano poi





ai proclamoni battaglieri dell'entourage di Maranello. Quest'anno, nell'era della F.1 monstre e alla prima stagione dopo che anche Re Bernie Ecclestone ha abdicato, è quasi tutto uguale. Solo che ai commenti dei rivali, stavolta, la congiura del silenzio ha chiuso le bocche ai ferraristi. Gli avversari, invece, hanno mostrato grande attenzione per la SF70H. Il boss di Mercedes, Toto Wolff ha sottolineato: «La Ferrari è veramente veloce mentre Red Bull non ha ancora portato in pista la vera monoposto per la stagione 2017. Stanno portando avanti un programma di lavoro differente e le loro prestazioni vanno valutate con estrema attenzione. Secondo me non hanno messo in mostra ancora il 100% del loro potenziale e penso che vedremo la vera RB13 solo durante il Gran Premio d'Australia». Cristian Horner della Red Bull ha spiegato: «La Mercedes è ovviamente la favorita. Siamo soddisfatti del nostro precampionato, è stato piacevole verificare il modo in cui la nostra macchina ha reagito alle modifiche. Anche la Renault ha lavorato bene nel corso dell'inverno e speriamo che il loro propulsore sia performance. Stabilire adesso quanto sarà performance è però, al momento, pura speculazione». Anche Helmut Marko ha raddrizzato il tiro dopo le prime dichiarazioni sulla Ferrari. E ha commentato: «La Ferrari oggi è molto forte e affidabile, è questa la differenza rispetto allo scorso anno. Mi spaventa, per quanto lo conosco, Vettel, ha alzato provocatoriamente il piede dall'acceleratore nel suo giro veloce sul rettilineo d'arrivo, tutti possono confermarlo. E se fai qualcosa di simile la fiducia e la consapevolezza di avere tanto potenziale ancora in macchina sono enormi. Nessuno ha mostrato davvero le proprie carte. Se giri con 10 kg di benzina in più guadagni 3 decimi e mezzo a giro. Sono diverse anche le mappature del motore e puoi arrivare a guadagnare fino a 1". C'è tanto tenuto ancora nel buio, ma se



**FUORI DAL CIRCUS
PEZZI DA NOVANTA**
Sopra, Rosberg nei test a Barcellona, sotto Bernie Ecclestone: è la prima volta che il Mondiale prende il via senza l'inventore della F.1 moderna ora che il Circus è passato a Liberty Media. In alto, Marchionne sprona la Rossa



si fosse corso con le stesse temperature dei test allora la Ferrari sarebbe di sicuro davanti». «Nei test non si fa mai vedere il reale potenziale. Cerchi solo di migliorare la monoposto e di arrivare a Melbourne in buona forma», ha spiegato Max Verstappen il baby fenomeno che ha già vinto un Gp e ha tutto per costruirsi un futuro da leggenda.

I GRANDI ASSENTI DEL MONDIALE 2017 La Formula Uno senza Bernie e Nico

Il Mondiale 2017 della Formula Uno passerà alla storia non solo per l'entrata in azione dei Nuovi Mostri con taglie XL, scatta senza due personaggi che, finora, sono comunque rimasti al centro dell'attenzione. Non ci sarà Nico Rosberg, il campione del mondo 2016 che ha deciso di dire basta appena conquistato il titolo. «Un mio ritorno da pilota è impossibile – ha raccontato – Ci saranno momenti particolari quando vedrò la prima gara in televisione. Sono ancora un grande fan della Formula Uno». E non ci sarà neanche Bernie Ecclestone, il papà della F.1 moderna, l'uomo che ha creato il Circus ora passato nelle mani degli americani di Liberty Media. «Probabilmente non avrei fatto gli stessi cambiamenti. Avrei chiesto loro di lavorare al mio fianco per un po', attendere un anno, dopodiché dire "ha funzionato o no?", "non ha funzionato? Ci dispiace, devi lasciare", o quel che sarebbe stato – ha detto il Supremo – Ma persone diverse gestiscono diversamente le società, è ovvio. Credo sia il modo in cui operano le aziende americane. Comprano la macchina e vogliono guidarla. Mi è stato chiesto e sono stato invitato a recarmi a gran parte delle gare, dovrò organizzarmi e probabilmente presenzierò almeno a metà dei Gp». ●

*"Date a un bambino un foglio di carta, dei colori
e chiedetegli di disegnare un'automobile,
sicuramente la farà rossa."*

Enzo Ferrari



SCOPRI LA STORIA DELLA FERRARI CON LO SPECIALE DA COLLEZIONE*
IN EDICOLA DAL 14 MARZO CON AUTOSPRINT.

Per celebrare i **70 anni** dalla nascita della prima **Ferrari**, Autosprint ha realizzato uno **speciale da collezione** con 132 pagine dedicate alla grande storia di Enzo Ferrari e alla leggenda su quattro ruote da lui creata. Racconti inediti, interviste, le più grandi firme del giornalismo e i preziosi articoli scritti dal **Grande Vecchio di Maranello**.

**AUTO
SPRI
NT**

* A € 5, - il costo della rivista.



LE BESTIE E LA BELLA...

Sarà la Red Bull ancora una volta il terzo incomodo nella rincorsa della Ferrari alla Mercedes? Sotto, Federica Masolin, volto bellissimo e familiare per chi segue la Formula Uno su Sky

Sky F.1

30 ore live a Gp

FEDERICA MASOLIN RACCONTA TUTTE LE NOVITÀ DELLA STAGIONE 2017 SULLA TV SATELLITARE: «UN VERO SQUADRONE AL SEGUITO DEL CIRCUS»

La Formula Uno 2017 parte subito di slancio su Sky F.1. Trenta ore di diretta per ogni Gp. Tanta manna per gli appassionati. «Ogni Gp è come una piccola Olimpiade», racconta Federica Masolin, volto bellissimo e familiare per chi segue il Circus sulla tv satellitare. «Cosa dovranno aspettarsi i nostri telespettatori? Beh, anzitutto che saremo ancor più tecnologici: ovvero avvalendoci della tecnologica cercheremo di spiegare meglio questa F.1 2017 che si presen-

ta con tante novità regolamentari e soprattutto nel modo più semplice. E poi cercheremo di coinvolgere la gente attraverso i nostri social». Sarà una lunga maratona con 20 Gp e speriamo anche tanto show. «Lo schema dei nostri appuntamenti sarà quello classico e si svilupperà dal giovedì alla domenica. Al giovedì partiremo con conferenza stampa e il pit walk dove ci occuperemo di tutti i dieci i team al via. Al venerdì oltre a trasmettere le prove libere

avremo anche Paddock Live (assieme a me ci saranno Carlo Vanzini, Jacques Villeneuve e Davide Valsecchi, più eventuali ospiti) che con lo stesso format andrà in onda anche al sabato giorno di qualifiche. Alla domenica partiremo con la driver parare pre-gara, poi ci sposteremo in corsia box e quindi in griglia prima del via dei Gp». Ormai quello di Sky ai Gp di F.1 è un vero e proprio squadrone. «Siamo come i meccanici, ognuno occupa un settore ben definito. Oltre ai già citati Vanzini, Valsecchi e Villeneuve, avremo anche il solito grandissimo supporto dai box di Mara Sangiorgio che quest'anno sarà coadiuvata da Matteo Bobbi (soffiato alla trasmissione Race Anatomy del bravo Fabio Tavelli) che quando non sarà in pista commenterà i Gp con Vanzini al fianco del quale avremo ancora Roberto Chinchero, il nostro insider. Da non perdere sarà infine la lettura storica dei Gp da parte di Giovanni Bruno. Insomma, anche noi siamo già in griglia...» ●



PROSSIMO GP

26 MARZO

**IN AUSTRALIA
VIA ALLE ORE
7.00 DIRETTA
SKY DIFFERITA
RAI 14.00**

Circuito Albert Park, Melbourne
5303 m / 58 giri / ore 7,00

I PRIMATI

In prova: S.Vettel (Red Bull Rb6/ Renault, 2011) 1'23"529, media 228.552 Km/h

In gara: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'24"125, media 226.933 Km/h

Distanza: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1H24'15"757, media 219.011 Km/h

**IL GP SU SKY SPORT F1
E SULLA RAI (LIVE)**

VENERDÌ 24 MARZO

SkySportF1	libere 1	2.00
SkySportF1	libere 2	6.00
RaiSport	libere 1	8.30
RaiSport	libere 2	15.00

SABATO 25 MARZO

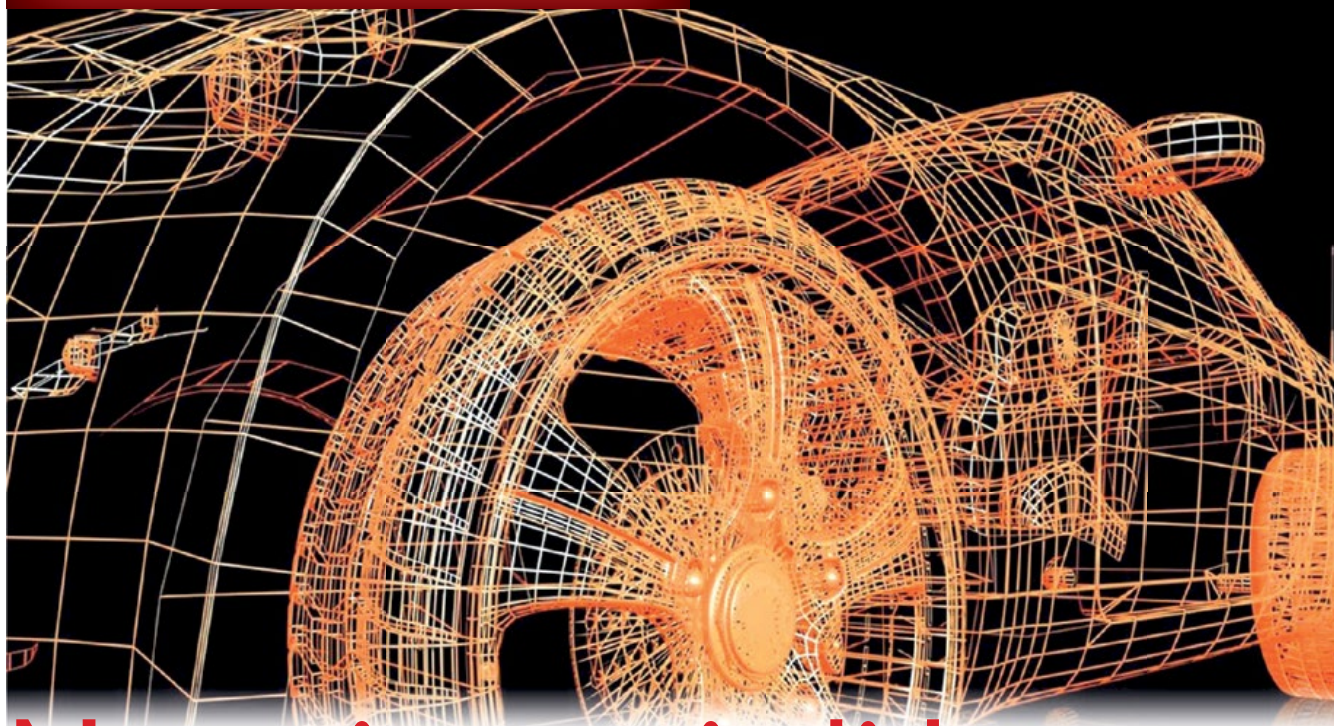
SkySportF1	libere 3	4.00
RaiSport	libere 3	12.20
SkySportF1	Qualifiche	7.00
Rai2	Qualifiche	13.45

DOMENICA 26 MARZO

SkySportF1	Gara	7.00
SkySportF1	Gara replica	9.30 14.00
SkySportF1	Gara sintesi	18.00 20.00 22.30
Rai1	Gara	14.00

**IL GP CON
AUTO SPRI
NT**

Diretta delle prove e della gara da venerdì 24 a domenica 26 marzo su www.autosprint.it e su [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)



Nuovi posti di lavoro con la svolta digitale

Connessioni e dispositivi hi-tech a bordo stanno moltiplicando le opportunità occupazionali: l'Unicusano Lab risponde sostenendo la formazione e la ricerca

L'affermazione delle tecnologie di connessione delle vetture alla rete Internet e dei sistemi di bordo ai dispositivi portatili di guidatori e passeggeri sta portando in Italia alla creazione di nuovi posti di lavoro. Una buona notizia anche per l'Università Niccolò Cusano che, attraverso i suoi laboratori di ingegneria, continua a investire sulla formazione specialistica degli studenti e sulla ricerca in campo motoristico. A sottolineare il trend positivo, collegato in particolare alla disponibilità di ruoli di dirigenza in merito ai processi di digitalizzazione, è la società di ricerca e selezione di profili manageriali Wyser. Questa, infatti, evidenzia come nell'industria delle quattro ma anche delle due ruote siano sempre più ricercati profili nell'ambito del "Mechatronic R&D Manager & Engineer, System Architect Manager e Firmware/Hardware/Software Engineer, Senior Buyer Componentistica Elettronica

e Innovation Manager 4". Oltre che alla diffusione dei sistemi evoluti di intrattenimento e di sicurezza di bordo tale trend, sempre secondo Wyser, è da imputare allo sviluppo di processi industriali sempre più automatizzati e interconnessi, unitamente all'affermazione di tecnologie di propulsione sostenibili, a impatto ambientale ridotto. Fenomeni che, chiarisce la società che fa parte di Gi Group, «stanno portando le imprese costruttrici e tutta la filiera di componenti e tecnologie industriali a fare insourcing di comparti produttivi strategici e a investire su competenze altamente specializzate». Al momento, tali figure specializzate sono particolarmente ricercate tra Piemonte, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto e, a seconda della mansione, sono remunerate con stipendi lordi compresi tra i 38.000 e gli 85.000 euro. Requisito fondamentale per accedere a tali posizioni è la laurea in In-

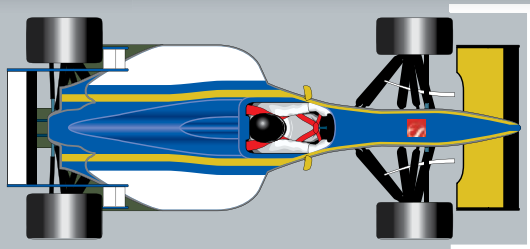
gegneria, con una specializzazione in meccanica, elettronica o in mecatronica, a seconda dell'ambito applicativo. Carlo Caporale, amministratore delegato Italia di Wyser chiarisce in proposito: «Connettività, automazione ed elettrificazione sono i macro trend che guidano e guideranno per i prossimi 5-10 anni, in tutto il mondo, lo sviluppo dei costruttori di veicoli a due e quattro ruote, sempre più orientati a tessere alleanze con i comparti Telco, per rispondere alla digitalizzazione che sta modificando i processi e l'offerta. Oggi si registra, pertanto, una crescita di richiesta per ingegneri elettronici o delle telecomunicazioni per la ricerca e sviluppo di soluzioni e sistemi a bordo macchina e per guidare il cambiamento all'interno dei processi industriali stessi, sempre più automatizzati e interconnessi, a garanzia di una più elevata flessibilità».



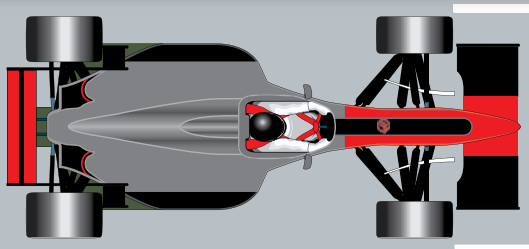
**ABBIAMO TASTATO IL POLSO
 AI VARI TEAM, PER CERCARE
 DI CAPIRE QUAL È IL LORO
 REALE STATO DI FORMA AL VIA
 DEL MONDIALE DELLE NUOVE F.1
 (E GOMME) EXTRA LARGE**



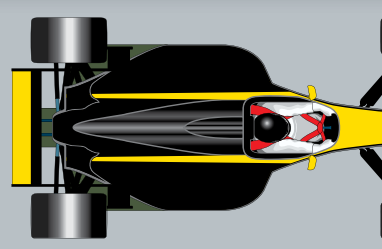
Pronti alla



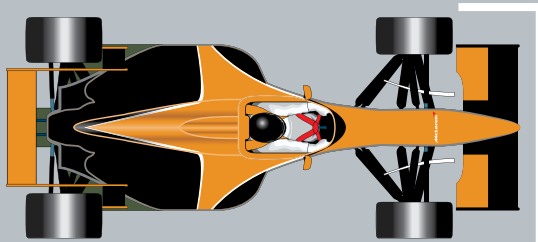
1'21"670 SAUBER C36 ERICSSON



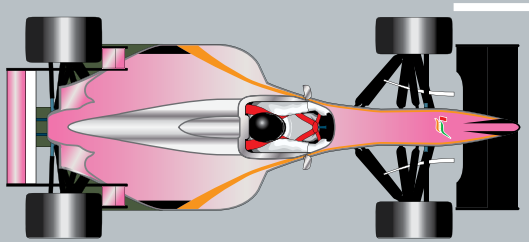
1'20"504 HAAS VF-17 MAGNUSSEN



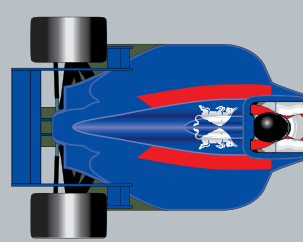
1'19"885 RENAULT RS17 HULKENBERG



1'21"348 McLAREN MCL32 VANDOOORNE



1'20"116 FORCE INDIA VJM10 PEREZ



1'19"837 TORO ROSSO STR12 SAINZ

Illustrazioni a cura di MARCO FINIZIO

ANCORA MERCEDES (E FERRARI) DAVANTI A TUTTI

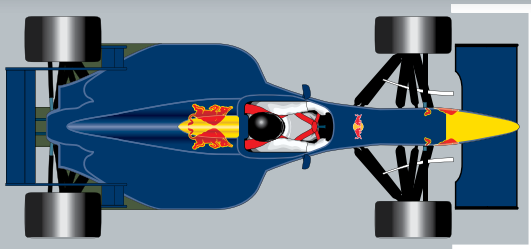
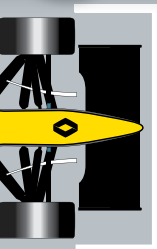
Lo start del Gp d'Australia 2016 illuse sulle reali possibilità della Ferrari nei confronti delle Mercedes che, partite in prima fila, scapparono via per non essere più riprese

di **Alessandro Bucci**

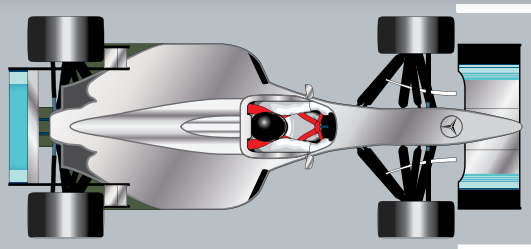
foto **Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com**

Test invernali a Montmeló hanno fornito senz'altro dei primi dati indicativi ma non c'è dubbio che dovremo aspettare il responso dei primi appuntamenti stagionali per poter avere un quadro più chiaro dei valori in campo. Sorpresa assoluta della pre season è stata la Ferrari, seconda nella classifica dei km percorsi (oltre 4400), con Sebastian Vettel autore di 590 giri. Entrambi i piloti hanno potuto contare su una SF70H molto affidabile e che, probabilmente, si è anche nascosta nella ricerca della prestazione assoluta. Stratosferico il miglior tempo

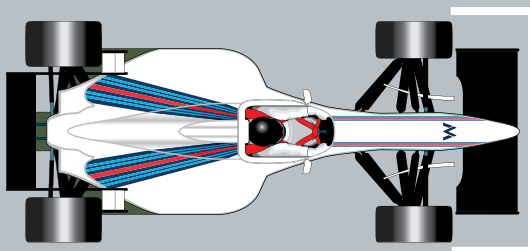
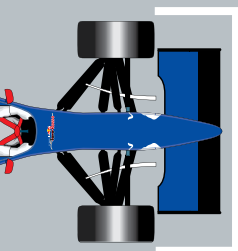
grande sfida



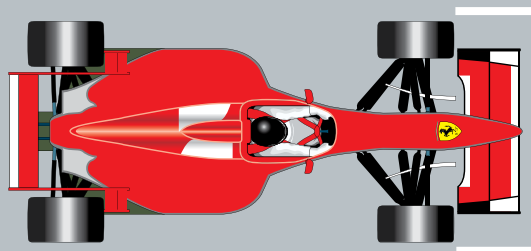
1'19"435 RED BULL RB13 VERSTAPPEN



1'19"310 MERCEDES W08 BOTTAS



1'19"420 WILLIAMS FW40 MASSA



1'18"634 FERRARI SF70H RAIKKONEN



firmato da Kimi Raikkonen con gomme Supersoft nell'ultima giornata di test, quando ha segnato il crono di 1'18"634, un tempo che se comparato ai riferimenti registrati con mescole Ultrasoft fa venire la pelle d'oca pensando a quanto margine di miglioramento possa essere svelato quando il gioco si farà duro.

Il team Mercedes, campione del mondo in carica, ha dimostrato d'essere sempre molto temibile, con Valtteri Bottas in testa alla classifica dei giri compiuti (628), seguito al terzo posto da Lewis Hamilton con 2178 km macinati, a testimonianza di un'affidabilità disarmante da parte della W08.

Tra le sorprese in positivo possiamo annoverare la Williams, con un Felipe Massa "ritrovato" (buono il tempo di 1'19"420 realizzato il sesto giorno con le Ultrasoft) e un totale di 800 giri messo a segno dalla coppia di piloti del team di Grove, per oltre 3700 km complessivi.

Il debutto del giovanissimo Lance Stroll, autore di varie uscite, lascia intendere che il canadese dovrà accumulare diversa esperienza prima di poter dire la sua.

In generale, i team motorizzati Mercedes non hanno lamentato gravi problemi, infatti anche la Force India ha ben impressionato, attestandosi al quinto posto della classifica di giri percorsi in Spagna con 785 tornate, appena tre in meno del team Sauber, dotato di propulsori Ferrari della passata stagione. Proprio in merito alla squadra elvetica è opportuno sottolineare i 445 giri messi a segno dallo svedese Marcus Ericsson, attestatosi in quarta posizione nella classifica generale delle tornate compiute. A destare diverse perplessità invece è stato il team Red Bull Racing, attanagliato da problemi so-

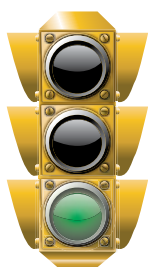
FRECCHE ROSSE E FRECCHE D'ARGENTO

Ferrari e Mercedes si marciano nei test a Barcellona: solo in Australia riusciremo a capire se e quanta pretattica hanno fatto i due top team della F1

prattutto all'Ers, seguito a debita distanza dalle altre scuderie che utilizzano le power-unit francesi. In maggior difficoltà, infatti, Toro Rosso e Renault stessa, con il team di Faenza che sembra sulla buona strada per risolvere le noie tecniche del propulsore (seppur ancora con qualche riserva), mentre la scuderia d'oltr'Alpe, stando alle ultime dichiarazioni, ha la situazione maggiormente sotto controllo. Non male, parlando della Haas, il debutto della VF17, nonostante i problemi all'impianto frenante riscontrati da Romain Grosjean. Il team Haas ha completato 715 giri, potendo contare su una power-unit Ferrari apparsa decisamente affidabile.

Il fanalino di coda di questi test invernali è senza dubbio la McLaren. Davvero magro, il bottino della scuderia di Woking, con un totale di appena 425 tornate nell'arco di otto giornate e soli 1978 km completati dalla coppia di piloti formata da Fernando Alonso e Stoffel Vandoorne. Un vero e proprio incubo, quello che avvolge il binomio McLaren-Honda, con i tecnici nipponici che non sanno da che parte farsi per sbloccare una situazione molto difficile e che dura da più di due anni, giunta ora al massimo della tensione.

I test invernali in terra spagnola hanno visto, tra le tante novità, il debutto del nostro Antonio Giovinazzi sulla Sauber, chiamato a sostituire Pascal Wehrlein dopo l'incidente rimediato dal tedesco alla Race of Champions. Il pilota pugliese ha completato 151 giri nella prima parte di prove, acclimatandosi nel migliore dei modi alla squadra e alla monoposto svizzera. In Catalunya s'è visto in pista anche il terzo driver della Force India, Alfonso Celis Jr, risultato il pilota con il minor numero di chilometri percorsi in pre season (330). ●



Mercedes da battere

LA SQUADRA CHE DOMINA IL MONDIALE DA TRE STAGIONI S'È CONFERMATO AL TOP NEI TEST PRE SEASON. ANCHE CON IL NUOVO ACQUISTO BOTTAS

Il team teutonico sembra avere un'unica area opaca sulla nuova W08: l'altalenanza del rendimento mostrato dai nuovi sviluppi portati nella seconda tornata di test. Stiamo comunque parlando di un progetto formidabile e, stando alle prime apparenze, in grado di poter continuare il ciclo vincente nonostante lo stravolgimento regolamentare. Tuttavia Niki Lauda e Lewis Hamilton hanno da subito mostrato un profilo basso nelle loro dichiarazioni, affermando di aspettarsi una stagione difficile e con una concorrenza più agguerrita.

Come accaduto nei test invernali della passata stagione, la scuderia tedesca occupa la prima posizione nei giri percorsi ma ha totalizzato meno chilometri rispetto al 2016. Un dato che non deve sorprendere, sia in virtù del nuovo scenario tecnico in Formula Uno, sia per un problema di affidabilità incontrato da Hamilton durante il quarto giorno di prove. Tuttavia è opportuno sottolineare come la passata stagione i due alfieri Mercedes avessero annichilito la concorrenza marcando tempi e marciando senza nemmeno dover impiegare le gomme più performanti.

Abbastanza curiosa l'apparizione del Campione del Mondo 2016 Nico Rosberg nel corso della se-

conda giornata di test. Facile immaginare un balloon accanto al volto di Rosberg con scritto: "Vedi di andare forte Valtteri, che altrimenti mi punge vaghezza di tornare a far danni". Scherzi a parte, il tedesco ha negato di avere nostalgia del grande Circus, dicendosi solo di passaggio per salutare gli amici dei bei tempi andati.

In seguito al match tra Barcellona e Psg, terminato con il risultato tennistico di 6 a 1, Hamilton ha dichiarato pubblicamente di volersi ispirare allo spirito ed alla grinta della squadra catalana, per poter riagguantare il titolo.

Quanto a Bottas, autore del maggior numero di giri in Spagna (oltre 620) e dettosi particolarmente colpito dalle differenze richieste nell'approccio alla guida tra le vetture della passata stagione e quelle odierne, urge cautela sul suo conto. Negli anni in Williams, il finlandese ha dimostrato di saper realizzare exploit ma il suo rendimento altalenante non gli ha consentito di convincere pienamente. Mercedes non risulta prima nei tempi fatti segnare nei test invernali (palma che spetta alla Ferrari), ma sembra essersi nascosta in più di un'occasione, con i piloti impegnati su altri versanti tecnici. Presto sapremo se era pretattica... ●

I NUMERI DEI TEST

5102

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

2923

KM PERCORSI DA BOTTAS

2179

KM PERCORSI DA HAMILTON

1096

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

628

GIRI PERCORSI DA BOTTAS

468

GIRI PERCORSI DA HAMILTON



Lewis Hamilton

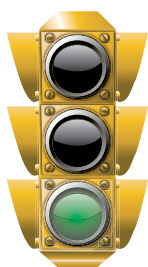


Valtteri Bottas





Sebastian Vettel



Ferrari

forse ci siamo

VELOCE, AFFIDABILE, COSTANTE, GENTILE CON LE GOMME. LA ROSSA È PARSA IN SPLENDIDA FORMA. ANCHE SE C'È IL DUBBIO CHE SI SIA UN PO' NASCOSTA

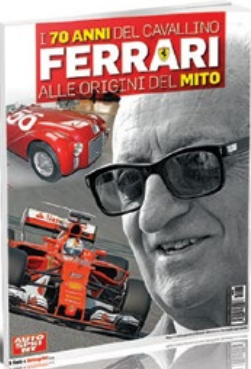
Inutile nascondersi dietro ad un dito: la SF70H nei test spagnoli ha dimostrato velocità, potenza ed affidabilità, destando preoccupazione negli alti vertici della concorrenza. Questo non significa che vedremo necessariamente in prima fila la Ferrari a Melbourne ma che le basi su cui poter lavorare e crescere sono decisamente più solide e promettenti rispetto alla passata stagione. Il team di Maranello non disputava una pre season così ben augurante da più di un lustro e la riconferma del Presidente Sergio Marchionne sino al 2021 delinea una scelta importante di continuità.

Lo stravolgimento avvenuto lo scorso anno in seno alla squadra, sembra aver portato buoni frutti in termini di clima interno con Mattia Binotto a coordinare la struttura orizzontale del Reparto Corse. I significativi riscontri cronometrici messi a segno dalla coppia Vettel-Raikkonen nella seconda tornata di test spagnoli ha visto il tedesco "pelare" il muro dell'1'19", mentre il finlandese lo ha addirittura abbassato di mezzo secondo, avendo bloccato il crono in 1'18"634. Eppure, la sensazione che gli alfieri del Cavallino non abbiano spremuto il pacchetto a loro disposizione al massimo è ben presente nel paddock.

La SF70H, oltre ad essersi adattata bene a tutti i tipi di mescola provati a Barcellona, ha im-

pressionato anche per affidabilità e simulazione di passo gara, con la prima messa in discussione solamente nell'ultima giornata, quando Iceman è finito nella sabbia per una presunta noia elettrica. Molti i test aerodinamici svolti sulla nuova creatura di Maranello, operazioni consentite grazie soprattutto alla sorprendente affidabilità dimostrata dalla power-unit. Kimi Raikkonen, ultimo iridato con la Rossa di Maranello, ha tenuto a precisare che al momento è impossibile stabilire quanto gap esiste tra il Cavallino e la concorrenza, non mancando di specificare che neppure la pista di Melbourne, peraltro molto diversa da quella di Catalunya, potrà

fornire un quadro sul quale sarà possibile spendere giudizi o termini di paragone effettivi. Senza dubbio il numero 7 Ferrari ha dimostrato di gradire maggiormente lo stile di guida richiesto dalle nuove vetture 2017, potremmo dire più "fisico", e questo fattore potrebbe rivelarsi fondamentale ai fini di una maggior costanza nei risultati. ●



LO SPECIALE SUI 70 ANNI DELLA FERRARI
TI ASPETTA IN EDICOLA

I NUMERI DEI TEST

4450

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

2751

KM PERCORSI DA VETTEL

1699

KM PERCORSI DA RAIKKONEN

956

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

591

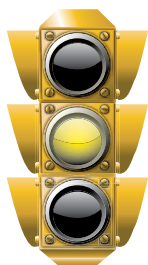
GIRI PERCORSI DA VETTEL

365

GIRI PERCORSI DA RAIKKONEN



Kimi Raikkonen



Red Bull con i dubbi

LA POWER UNIT RENAULT NON HA DATO AL TEAM DI MARKO LA POSSIBILITÀ DI SAGGIARE A FONDO LE DOTI AERODINAMICHE E TELAISTICHE DELLA RB13

I problemi riscontrati sulla power-unit Renault durante i test invernali non consentono al team austriaco di aggiudicarsi il semaforino verde. I 684 giri completati dalla RB13, soprannominata "aspirapolvere" in virtù del particolare foro sulla punta del musetto, non sono particolarmente incoraggianti, così come le prestazioni mostrate in pista. A differenza di altre scuderie apparse un po' opache in Catalunya, alla Red Bull sembra comunque regnare la calma, dal momento che gli uomini Renault hanno dichiarato pubblicamente che le problematiche riscontrate sulla power-unit (in particolare all'Ers) sono sotto controllo e, addirittura, temevano un debutto più ostico per i nuovi propulsori. In tempi non troppo lontani ricordiamo le tensioni tra i vertici Red Bull e quelli della Casa fornitrice francese ma, nonostante qualche malumore da parte del team principal Chris Horner per i programmi "singhiozzanti" a causa dei problemi tecnici sulle power-unit Renault, tutto sembra essersi risolto senza alcun strascico.

Entrambi i piloti, Daniel Ricciardo e Max Verstap-

pen, non sono riusciti a sfondare il numero dei 350 giri, con l'australiano fermatosi a 337 e l'olandese con dieci giri in più all'attivo rispetto al sorridente compagno di squadra. Il figlio di Jos, sempre più sotto pressione avendo raggiunto uno status simile a quello di una rockstar, ha realizzato il suo miglior giro nell'ultima giornata, bloccando il crono in 1'19"438 utilizzando gomme Supersoft, mentre il numero 3 della Red Bull ha fatto segnare un tempo di 1'19"900, ma con pneumatici Ultrasoft, il quinto giorno.

A tenere alto il morale dei piloti Red Bull, stando alle loro ultime dichiarazioni, sono principalmente la guidabilità della RB13 e la velocità raggiunta in curva, che non si discosta troppo dalle prestazioni messe in luce dagli altri due top team, Mercedes e Ferrari.

Per finire, una curiosità: l'accordo tra Red Bull e la casa Earin, che fornirà alla squadra cuffie wireless, garantendo inoltre una buona qualità audio e playlist griffate RB su Spotify e Soundcloud. Il marketing non conosce davvero più barriere... ●

I NUMERI DEI TEST

3184

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

1615

KM PERCORSI DA VERSTAPPEN

1569

KM PERCORSI DA RICCIARDO

684

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

347

GIRI PERCORSI DA VERSTAPPEN

337

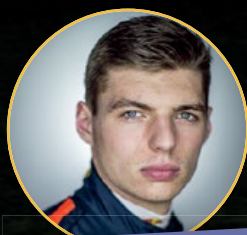
GIRI PERCORSI DA RICCIARDO

PILOTI IN CERCA DI GLORIA

Verstappen e Ricciardo con la Red Bull, in queste foto, come Raikkonen e Vettel con la Ferrari, nell'altra pagina, sono in cerca di riscatto contro le Mercedes



Daniel Ricciardo



Max Verstappen

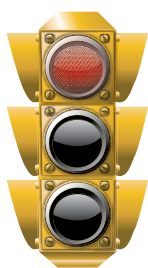




Fernando Alonso

ALONSO SUL PIEDE DI PARTENZA

Quanti Gp resisterà Alonso con la McLaren-Honda? Le scommesse si sprecano... Nell'altra pagina, Massa, velocissimo con la Williams e la stakanovista Sauber



McLaren che angoscia

LA POWER UNIT HONDA È TALMENTE DELUDENTE CHE LE MONOPOSTO ARANCIO HANNO GIRATO POCO. LA STAGIONE S'ANNUNCIA IN SALITA E ALONSO FREME

Complessivamente parlando, il team che ha deluso maggiormente nei test invernali è la McLaren, assolutamente travolta dai problemi riscontrati sulla power-unit Honda. E l'aspetto più negativo sembra essere l'impossibilità da parte dei tecnici nipponici (perlomeno al momento) di venirme a capo. Fernando Alonso ha già manifestato i primi segnali di insofferenza, mentre Stoffel Vandoorne vede il suo debutto vero ostacolato da una situazione per nulla rosea. Yusuke Hasegawa, capo progettista Honda, ha dichiarato d'essere rimasto sorpreso da una situazione così drammatica, dicendosi oltretutto stupito dai progressi effettuati dalle power-unit della concorrenza. Il tecnico nipponico ha ribadito che gli uomini Honda dovranno continuare a lavorare sull'unità di combustione interna facendo ancora tanti test, con la speranza di correggere gli inconvenienti presenti. I problemi in casa Honda sono tanti ed hanno costretto la McLaren ad utilizzare nei test un quantitativo di propulsori superiore al numero di power-unit consentite in un'intera stagione...

Solo 425 giri per un totale di oltre 1900 chilometri il bottino portata a casa dal team di Woking nelle due tornate di test spagnole, risultati che, uniti

alla scarsa velocità di punta, fanno ipotizzare una McLaren relegata nuovamente alle retrovie. Le parole del team principal Eric Boullier («Honda è indietro di tre anni rispetto alle power-unit della concorrenza») portano a pensare ad una terza stagione con il mastino Fernando Alonso costretto ad accontentarsi di duelli rusticani per piazze non di particolare rilievo (come accaduto lo scorso anno ad esempio ad Austin con il connazionale Sainz Jr) e ad un Vandoorne impossibilitato a mostrare le sue indubbie qualità, in una stagione che lo vedrà al debutto vero e proprio nella categoria regina. Come accennato in precedenza, è stato proprio il principe delle Asturie a sbilanciarsi sulla tragica situazione interna alla McLaren, sottolineando come quest'anno, la mancanza di cavalli spremuti dal motore possa avere conseguenze ben peggiori rispetto alle passate stagioni dell'epoca "hybrid". Le preghiere e le candele evocate scherzosamente da Boullier durante la fase del pre stagione non serviranno assolutamente a nulla: McLaren e Honda dovranno realizzare realmente un miracolo, onde evitare di diventare una sorta di barzelletta (con tutto il rispetto per le parti chiamate in causa) una volta di più. ●

I NUMERI DEI TEST

1978

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

1094

KM PERCORSI DA VANDOORNE

884

KM PERCORSI DA ALONSO

425

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

235

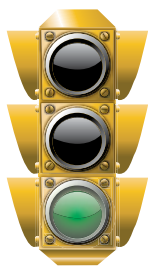
GIRI PERCORSI DA VANDOORNE

190

GIRI PERCORSI DA ALONSO



Stoffel Vandoorne



Williams batte quattro

IL TEAM DI SIR FRANK SALUTA L'ARRIVO DI PADDY LOWE E PUNTA A SCALZARE LA FORCE INDIA DAL RUOLO DI DAMIGELLA DI LUSSO



Se da un lato i test invernali erano iniziati nel peggiore dei modi, con il debuttante Lance Stroll autore di due errori che hanno costretto la squadra a non disputare metà delle prove (causa pezzi di scorta mancanti), dall'altro la seconda sessione ci ha consegnato una FW40 competitiva, con Felipe Massa - richiamato dopo il ritiro più corto di tutte le epoche - in gran spolvero. Terzo assoluto per numero di giri effettuati (800), il team di Grove ha dimostrato affidabilità e



Felipe Massa



Lance Stroll

velocità, candidandosi a rivale molto credibile della Force India, stupenda quarta nel 2016, con grandi margini di miglioramento su tutto il pacchetto progettato da Pat Symonds ed ereditato da Paddy Lowe. Restano legittimi dubbi sulla capacità di reggere la pressione nell'arco dell'intera stagione da parte del canadese pluricampione nelle serie minori (F4 italiana, Toyota Racing series e F3 europea), ma come sempre sarà la pista a parlare. Senza dubbio il giovane ragazzo di Montréal divide piloti ed addetti ai lavori ed è chiamato ad un debutto convincente nella per lui sconosciuta Melbourne. ●

I NUMERI DEI TEST

3724

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

1927

KM PERCORSI DA MASSA

1797

KM PERCORSI DA STROLL

800

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

414

GIRI PERCORSI DA MASSA

386

GIRI PERCORSI DA STROLL

I NUMERI DEI TEST

3668

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

2071

KM PERCORSI DA ERICSSON

894

KM PERCORSI DA WEHRLEIN

703

KM PERCORSI DA GIOVINAZZI

788

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

445

GIRI PERCORSI DA ERICSSON

192

GIRI PERCORSI DA WEHRLEIN

151

GIRI PERCORSI DA GIOVINAZZI



Sauber senza sosta

LA SQUADRA SVIZZERA È TRA QUELLE CHE HANNO GIRATO DI PIÙ E ORA GUARDA CON UN CERTO OTTIMISMO ALLA NUOVA STAGIONE

La scuderia svizzera, montante propulsori Ferrari 2016, ha totalizzato oltre 3600 km di test in 800 giri. Cifre che issano il team al quarto posto assoluto nella classifica dei giri percorsi ma che non devono ingannare. Riferimenti cronometrici alla mano, infatti, Marcus Ericsson e Pascal Wehrlein (sostituito nella prima parte di prove dal nostro Antonio Giovinazzi per problemi dopo l'incidente alla Race of Champions), non han-

no impressionato, segnando tempi alti persino con le Ultrasoft (1'21"670 lo svedese e 1'22"347 il tede-

sco). Non mancano tuttavia segnali positivi per la squadra di Peter Sauber, come l'affidabilità mostrata dalla power-unit del Cavallino, oltre all'ingresso del partner finanziario Lowbong, elemen-

to che dovrebbe consentire alla scuderia capitanata da Monisha Kaltenborn di risolvere gli annosi problemi economici del team, oltre a poter sviluppare maggiormente la vettura rispetto alla passata stagione. Il ritorno di Jorg Zander consentirà alla Sauber di continuare il buon progetto della C36, avviato da Mark Smith con il supporto Ferrari. ●

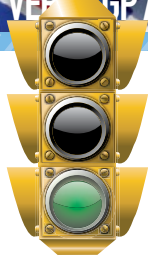


Marcus Ericsson



Pascal Wehrlein





Force India il futuro è rosa

LA NUOVA LIVREA SHOCKING POTREBBE FARE DA SPUNTO AL TEAM DI VIJAY MALLYA PER CONFERMARE LA BELLA STAGIONE PASSATA



Sergio Perez

Semaforo rosso, verrebbe da dire, dopo aver visto la nuova livrea della VJM10, tutta rosa in seguito alla nuova partnership stretta dal team indiano con la compagnia Bwt. Schierarsi ai test spagnoli con la classica livrea

messa in mostra nella presentazione dello scorso mese, Force India ha stupito tutti confermando questa scelta che ha fatto storcere il naso ad orde di fan. Era dal 2003 che il colore rosa non compariva su una F1, da quando la Jaguar modificò il colore del giaguaro stilizzato sul cofano motore in occasione del Gp di Monaco, in seguito ad una trovata pubblicitaria legata al diamante Steinmetz.

Bwt va ad aggiungersi al nuovo sponsor Fxtm, confermando il crescen-

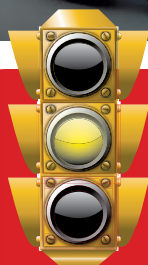


Esteban Ocon

te interesse a livello globale nei confronti del gioiellino di Mallya.

Spostandoci su aspetti di maggior interesse, non c'è dubbio che Force India abbia ben impressionato nella pre season, totalizzando 785 giri per un equivalente di oltre 3650 km. La power-unit Mercedes si è confermata affidabile, consentendo ai piloti di completare i programmi previsti.

È opportuno sottolineare la bontà del lavoro svolto da Force India, che nonostante un budget assolutamente non all'altezza delle "big three" e con le geniali trovate del sottovalutato ingegnere Andy Green può candidarsi nuovamente a quarta forza del Mondiale. ●



I NUMERI DEI TEST

3328

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

1718

KM PERCORSI DA MAGNUSSEN

1611

KM PERCORSI DA GROSJEAN

715

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

369

GIRI PERCORSI DA MAGNUSSEN

346

GIRI PERCORSI DA GROSJEAN

Haas punta a salire in alto

SE RIESCE A RISOLVERE I PROBLEMI AI FRENI MOSTRATI NEI TEST, LA FERRARI D'AMERICA PUÒ ARRIVARE AL CENTRO DEL GRUPPO

Il team americano, reduce da test invernali nei quali ha macinato oltre 3300 km, continua a lamentare problemi all'impianto frenante, tallone d'Achille sin dalla stagione d'esordio. Per ovviare al problema, la squadra di Gene Haas ha in programma di testare freni della Carbone Industrie probabilmente a Sakhir, in Bahrain. Solo Grosjean ha lamentato una scarsa affidabilità da parte dell'impianto frenante Brembo. Il team princi-



Romain Grosjean

pal Gunther Steiner ha sottolineato che i problemi ai freni non siano totalizzanti ai fini del fronte affidabilità della VF-17, ricordando che Magnussen, ad esempio, non è andato incontro agli stessi



Kevin Magnussen

inconvenienti del più esperto compagno di squadra. Il manager altoatesino ha specificato che al momento sono state individuate delle soluzioni temporanee che dovrebbero consentire ad entrambi i piloti di disputare un inizio di stagione positivo. Nei test pre season la power-unit Ferrari e il telaio Dallara si sono ben comportati, ragion per cui la squadra di Kannapolis s'attesta per ora indicativamente a centro gruppo. ●



I NUMERI DEI TEST

3654

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

1699

KM PERCORSI DA OCON

1625

KM PERCORSI DA PEREZ

331

KM PERCORSI DA CELIS

785

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

365

GIRI PERCORSI DA OCON

349

GIRI PERCORSI DA PEREZ

71

GIRI PERCORSI DA CELIS



Renault vuole la quinta

IL TEAM FRANCESE PUNTA AD UNA CLASSIFICA DI MEDIO LIVELLO MA SUL FUTURO PESA MOLTISSIMO L'INCOGNITA DELL'AFFIDABILITÀ

La squadra francese si appresta a disputare una stagione di grandi cambiamenti, ma i risultati forniti dai test invernali sembrano in buona parte tradire le attese. Il team

di Enstone, da subito, ha dichiarato di ambire al quinto posto finale, rilanciando Renault dopo un anno disastroso. Tuttavia i neanche 600 giri completati dalla coppia di piloti Ni-



Nico Hulkenberg



Jolyon Palmer

co Hulkenberg e Jolyon Palmer, falcidiati dai numerosi problemi tecnici riscontrati sulla power-unit, fanno pensare ad un anno in salita, che non consentirà al tedesco ex-Force India di farsi vedere al top. Quanto a Palmer Jr, non sarà semplice riscattare un 2016 anonimo partendo con un pacchetto inaffidabile.

La Rs17 potrà contare sugli esperti Nick Chester e Bob Bell per migliorare gradualmente durante la stagione. La Casa francese recentemente ha dichiarato di aver individuato le aree da sanare sulla power-unit, infondendo un briciolo di fiducia per la stagione 2017 ormai alle porte. ●



I NUMERI DEI TEST

2719

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

1429

KM PERCORSI DA SAINZ

1289

KM PERCORSI DA KVYAT

584

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

307

GIRI PERCORSI DA SAINZ

277

GIRI PERCORSI DA KVYAT



Daniil Kvyat



Toro con bilancio rosso

TORNATA ALLA POWER UNIT RENAULT LA SQUADRA B DELLA GALASSIA RED BULL S'APPRESTA AD AFFRONTARE UNA STAGIONE DIFFICILE

Nonostante segnali incoraggianti, stando soprattutto alle parole proferite dal team principal Franz Tost, la scuderia di Faenza è andata incontro a sessioni di test problematiche, con diversi inconvenienti riscontrati sulla power-unit Renault. Gli incidenti di percorso non stupiscono, trattandosi di un propulsore di nuova concezione e sapendo che Toro Rosso proviene da un anno ostico. 584 i giri percorsi dal team faentino, con Sainz

fermo a 1429 km effettuati. Peggio è andata al compagno Daniil Kvyat, chiamato a ri-

scattare un 2016 che lo ha visto passare dalla Red Bull Racing alla sua ex-scuderia, dove ha colto punti in sole tre occasioni. Il giovane russo ha ultimato 277 giri sull'asfalto di



Carlos Sainz Jr.



Catalunya, assestandosi nelle ultime posizioni della classifica generale delle tornate effettuate dai piloti ufficiali. Nelle ultime settimane, della Str12 s'è parlato certamente più per quanto esteticamente è bella e somigliante alla Mercedes che per quanto possa fare la differenza in pista. La velocità raggiunta sembra abbastanza buona, resta "solo" il problema affidabilità, che potrà essere risolto gradualmente. ●

I NUMERI DEI TEST

2779

KM PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

1462

KM PERCORSI DA HULKENBERG

1317

KM PERCORSI DA PALMER

597

GIRI PERCORSI NELLE DUE SESSIONI DI TEST

314

GIRI PERCORSI DA HULKENBERG

283

GIRI PERCORSI DA PALMER



GETTY IMAGES



Telaio re di Melbourne

LA F.1 SI APRE SU UN TRACCIATO IN CUI CHASSIS E AERODINAMICA LA FANNO DA PADRONI COL CRONOMETRO. PER UNA VOLTA, METTENDO IN SECONDO PIANO L'INFLUENZA DELLE POWER UNIT

di [Giorgio Ferro](#)

AUTO
SPORT
N°1

26



L'EFFICIENZA IN CURVA È FONDAMENTALE

La Williams in piena curva: l'efficienza delle monoposto sulle pieghe del tracciato australiano sarà determinante ai fini delle migliori risultanze cronometriche

I compiti delle vacanze sono terminati. Raggiunto il numero massimo di giorni di test concessi dal regolamento per verificare se le scelte di progetto sono effettivamente prestazionali come sembravano a calcolo e se il tutto non è messo in pericolo da problemi di affidabilità, tutti i team si dirigono alla prima verifica stagionale in Australia. Là dove le squadre metteranno in mostra la propria argenteria migliore senza più mimetizzarsi dietro ai carichi di benzina. Il cronometro non concederà più deroghe a nessuno. Né giustificazioni. E si sa che l'inizio condiziona poi il prosieguo della stagione, perlomeno dal punto di vista psicologico.

Andiamo allora a scoprire cosa conta di più sul primo terreno d'esame della stagione e cosa ci possiamo aspettare dopo le indicazioni che abbiamo avuto nelle due

sessioni di test di Barcellona.

Sul tracciato cittadino ricavato nell'Albert Park di Melbourne si corre ormai da una ventina d'anni. Si tratta di un circuito storicamente un po' anomalo nel Circus mondiale, con caratteristiche che non si ritrovano poi molto da altre parti. In sintesi, andare forte lì non è una prova di superiorità estendibile automaticamente anche da altre parti. I 5,3 km che si snodano intorno al laghetto nel parco sono una successione continua di curve e controcure inframmezzate da corti rettilinei di raccordo. L'unico rettilineo di lunghezza rilevante (circa 700 m) è quello del traguardo al termine del quale è posizionata la fotocellula per il rilievo della velocità massima. Diciamo quindi subito che nel giro secco non risulta fondamentale avere una grande efficienza sul dritto, intesa come mix di

cavalli sprigionati dalla power-unit e di resistenza aerodinamica. Conta molto di più avere un'ottima efficienza in curva. Ovvero un livello medio-alto di carico aerodinamico, un buon grip meccanico in generale e anche buone doti di motricità in uscita dalle molte curve strette e scivolose. Già perché, essendo strade cittadine, il grip dell'asfalto non è particolarmente elevato e tende sempre ad aumentare durante il weekend. Ecco allora che, proprio per fronteggiare queste problematiche, i "gommi-sti" sono soliti mettere a disposizione dei team le loro mescole più morbide. Addirittura quest'anno Pirelli "scalerà" di uno step di mescole rispetto al 2016 portando a Melbourne gli pneumatici ultrasoft insieme ai supersoft ed ai soft. Efficienza in curva che conta soprattutto nell'ultimo settore che, lo potete notare nelle infografiche che seguono, è quello dove si sviluppa il maggior livello di deportanza e anche quello dove la capacità di scaricare a terra tutti i cavalli in uscita curva può dare un grosso contributo alla performance.

Telaio e aerodinamica le discriminanti

Telaio e aerodinamica, dunque, per indurre il cronometro a regalare buone notizie. E le power-unit in secondo piano, almeno per questo inizio di campionato. Nell'esordio mondiale di un anno fa le Mercedes fecero bene in tutti e tre i settori, nettamente, preannunciando già dalle qualifiche quella superiorità globale che abbiamo poi continuato a vedere durante tutta la stagione. Hamilton fece la pole infliggendo ben tre decimi e mezzo anche al suo compagno di squadra. E poi otto decimi a Vettel e addirittura 1"2 a Raikkonen, i più vicini. La differenza più eclatante delle Mercedes nei confronti degli avversari emerse in modo particolare nell'ultimo settore del circuito (circa 4 decimi alle Ferrari), a dimostrazione della loro superiorità telaistica e aerodinamica.

Poi in gara le cose non girarono proprio rotonde, almeno per Lewis. E, se vogliamo, anche questa fu una prima avvisaglia di una discontinuità di rendimento che è poi stata il leit motiv della stagione dell'inglese. D'altra parte se uno al via sbaglia lo stacco della frizione e rimane a pattinare per una settimana, poi la gara può diventare davvero molto complicata. E si rischia di non recuperare più. È proprio ciò che successe nella passata edizione alle Mercedes, direi più a Hamilton che a Rosberg che aveva l'attenuante di partire dal lato sporco. Se poi aggiungiamo che alla prima curva Rosberg pensò più a chiudere la porta al compagno piuttosto che vedere se all'interno c'era magari anche qualcun altro (anche questo un piccolo segnale di cosa poi accadde tra i due nel prosieguo

della stagione...) ecco che al primo giro passò Rosberg terzo e Hamilton sesto. E gara terribilmente in salita per loro, ma aperta per le due Rosse che si trovarono sorprendentemente in testa. Poi, dopo la sospensione della corsa per un incidente tra Alonso e Gutierrez, una scelta degli pneumatici non particolarmente azzeccata riportò Rosberg in testa e le Ferrari dietro. E fu il primo "se" che costellò la travagliata stagione sportiva delle Rosse.

Chi ben parte, è a metà dell'opera

Il Gp di Melbourne ci ricorda insomma che partire bene è più che metà del lavoro. Ancora più che su altri circuiti. Semplicemente perché su quel tracciato non è per nulla facile sorpassare. Teoricamente ci sono 4-5 punti in cui è possibile tentare, ma senza che sia mai molto agevole perché gli allunghi sono tutti piuttosto corti. Infatti, quando avvengono i sorpassi? Genericamente verso fine rettilineo, quando le prestazioni della vettura che insegue sono palesemente superiori a chi precede. Oppure quando l'inseguitore sorprende chi precede inventando una manovra eccezionale, come per esempio una staccata decisa "oltre il limite", compatibilmente con le caratteristiche del tracciato. Già, perché se la velocità massima di due vetture è sostanzialmente simile, così come la percorrenza limite in curva, ai piloti non resta che inventarsi qualcosa in staccata, ritardandola il più possibile per guadagnare lo spazio sufficiente ad infilare in curva almeno metà della propria

vettura prima dell'avversario. Per creare le condizioni propizie per i sorpassi ci vogliono dunque rettilinei sufficientemente lunghi da consentire di raggiungere velocità importanti. E poi curve medio-lente in cui si entra dopo staccate lunghe e violente. Solo così, un piccolo vantaggio sui tempi e modi della staccata può produrre risultati importanti ai fini del sorpasso. Ed all'Albert Park di Melbourne queste condizioni non ci sono. Se si crea un treno, chi è dietro patisce le pene dell'inferno vedendo anche stravolta la guidabilità della propria vettura. E fa una fatica indicibile a superare. Indipendentemente dall'eventuale superiorità tecnica. Tanto per avere un riferimento oggettivo, l'anno scorso i sorpassi nella gara di Melbourne furono 37, contro una media stagionale di 52. Non dimentichiamo poi che le nuove regole tecniche di quest'anno complicheranno non poco i sorpassi. Come abbiamo già avuto modo di verificare nelle due sessioni di test al Montmelò, le nuove F.1 sono infatti molto più veloci in curva e, ad oggi, perdono qualcosina in fondo al dritto. Esattamente l'opposto di quello che servirebbe per incentivare i sorpassi... Ecco dunque che sarà ancora più importante per i piloti evitare errori al pronti-via. Detto di cosa conta all'Albert Park e fatto un breve flashback di cosa accadde l'anno scorso, che cosa possiamo attenderci in questo esordio 2017? I test invernali di Barcellona ci hanno dato alcune indicazioni di carattere generale da cui sembrano emergere interessanti segnali di un possi-



COLOMBO

GOMME E ALI PER VOLARE A MELBOURNE

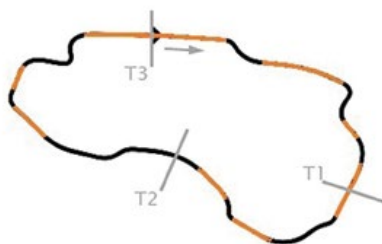
Sotto, le Pirelli in versione XL sperimentate a Barcellona, sopra, l'ala a delta della Red Bull e, in alto, il volante della Sauber di Wehrlein



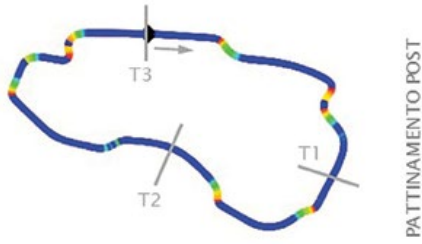
fotografie SUTTON-IMAGES.COM

ECCO I FATTORI D'INCIDENZA SULLA COMPETITIVITÀ A MELBOURNE

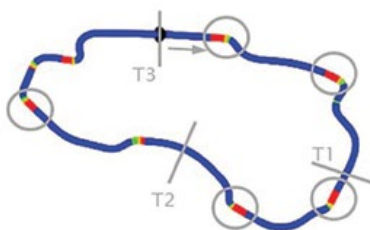
DOVE CONTA L'EFFICIENZA IN RETTILINEO



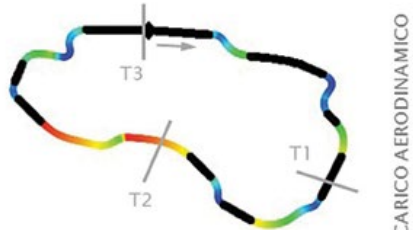
DOVE CONTA LA MOTRICITÀ



DOVE È POSSIBILE SORPASSARE



DOVE CONTA IL CARICO AERODINAMICO



bile rimescolamento dei rapporti di forza. Indicazioni parziali che andranno poi verificate dove il cronometro conta per davvero. I segnali più o meno forti che abbiamo colto a Barcellona ci portano comunque a pensare che la Ferrari abbia fatto un buon passo in avanti in termini di efficienza in curva. Lo ricordo, con questo parametro di sintesi intendo l'insieme delle qualità aerodinamiche (deportanza e bilancio tra gli assali) e telaistiche che sfruttano al meglio il grip concesso dagli pneumatici. Ed abbiamo visto prima che a Melbourne avere una buona efficienza in curva è assai premiante in termini di tempo sul giro. Poi abbiamo anche visto nei test che le velocità alla fine del lungo rettilineo del Montmelò sono rimaste (per tutti, esclusa la Red Bull) un po' inferiori a quelle di un anno fa, lasciando intendere che il peggioramento della resistenza aerodinamica conseguente alle nuove dimensioni regolamentari non è stato compensato dagli sviluppi delle power-unit. E quindi dobbiamo dedurre che l'efficienza in rettilineo delle vetture 2017 è, per ora, mediamente inferiore a quella raggiunta nella passata stagione. Poi magari è solo perché a Barcellona nessuno ha ancora messo in mostra tutta la cavalleria di cui dispone... In ogni caso a Melbourne l'efficienza in rettilineo non è poi un parametro così influente sui giri del cronometro.

Ora, è molto difficile fare una previsione ragionevole di quanto miglioreranno le performance delle nuove F.1 nel giro secco. Per avere un'idea dei tempi sul giro che

verranno registrati nelle qualifiche di sabato possiamo però farci aiutare dal modello di simulazione delle prestazioni su circuito. E ipotizzare più o meno le stesse differenze parametriche sulle efficienze che abbiamo identificato nei test di Barcellona (compreso l'adozione degli pneumatici ultrasoft 2017 invece dei supersoft 2016). Il codice di calcolo suggerisce che potremmo avere un miglioramento di circa 4 secondi dalla pole position di Hamilton dell'anno scorso, avvicinandosi o addirittura sfondando il "muro" dell'1'20". Sicuramente si batterà di gran lunga il re-

cord della pista di 1'23"529 ottenuto da Vettel nel 2011, come capiterà ragionevolmente un po' dappertutto quest'anno. Il simulatore ci dice anche che addirittura la metà di questa differenza cronometrica la riscontreremo nell'ultimo settore, quello che fa emergere le qualità aerodinamiche e telaistiche delle vetture che con le nuove regole sono migliorate enormemente. E lo vediamo bene sul profilo di velocità calcolato dal simulatore, in cui aumenteranno molto le velocità di percorrenza delle curve 12, 14 e anche 16, quella che immette nel rettilineo del traguardo. ●

PIÙ EFFICIENZA AERODINAMICA, GOMME XL E 4 POWER UNIT A STAGIONE

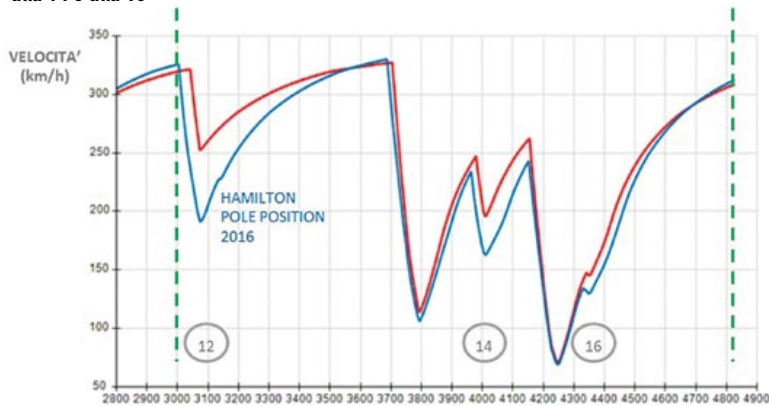
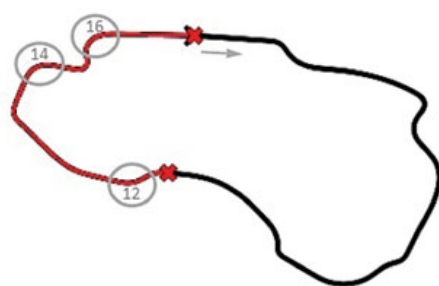
Queste le novità del 2017

Le vetture tornano a una larghezza complessiva di 2,000 mm, prima la misura era 1,800. Più larga l'ala anteriore, passata a 1,800 mm. Grandi novità e non solo estetiche per gli pneumatici Pirelli: quelli anteriori sono 6 cm più larghi e quelli posteriori aumentano di 8 cm, col diametro maggiorato di 1 cm. Il tutto con un indice di degrado meno accentuato. Per i primi 5 Gp le mescole vengono scelte dalla Pirelli stessa e dalla sesta gara (cioè a Monaco) si ritorna alla facoltà di scelta per le squadre su 10 dei 13 set dati a ciascun pilota. Aumenta inoltre il carico aerodinamico grazie al fondo allargato e al diffusore posteriore maggiorato. L'alettone posteriore è stato ribassato e ampliato. La pinna posteriore, abolita a inizio 2011, non è più espressamente vietata. Le unità motrici utilizzabili sono ora 4, oltre scattano penalità. Abolito il sistema dei "gettoni" relativo allo sviluppo dell'unità propulsiva, tornando così alle evo libere, seppur incentrate sul numero complessivo massimo di 4 unità disponibili. Quanto al regolamento sportivo, è stato abolito il via dietro Safety Car. In caso di pioggia, la Safety Car stessa percorrerà una serie di tornate fino a che non si ristabiliranno le condizioni per effettuare il regolare via dalla griglia di partenza. Altrimenti scatterà la sospensione della procedura di partenza, fissando un nuovo orario di ripartenza.



SIMULAZIONE PRESTAZIONI 2017 VS POLE POSITION 2016

In rosso, sotto, le risultanze della simulazione 2017 raffrontate alla pole fatta segnare da Hamilton lo scorso anno. A destra, sempre in rosso, il tratto su cui prevedibilmente aumenteranno di molto le velocità di percorrenza in curva, segnatamente alla 12, alla 14 e alla 16



Grosjean

maximum attack!



ROMAIN CI CREDE ORA PIÙ CHE MAI

Grosjean saluta e si avvia nell'abitacolo della nuova Haas, sopra, con la quale dovrà dare fondamento alle sue aspirazioni in questo 2017, secondo anno del team Usa in F1

Della macchina dell'anno scorso, è rimasta *soltanto la pedaliera!*» ci aveva raccontato la scorsa settimana Gunther Steiner, Team Principal della Haas F.1. Il manager italiano potrà però consolarsi del fatto che, se non altro, i pedali continueranno a essere messi sotto pressione da Romain Grosjean, che ha avuto un ruolo molto importante nella stagione d'esordio del team a stelle e strisce. Il trentenne pilota di Ginevra ha conquistato tutti e ventinove i punti colti dalla scuderia con sede nel Connecticut, che è risultata ottava nella classifica riservata ai team. Un risultato non di poco conto considerando le insidie di uno start-up. Ora a Romain sarà richiesto di acquisire una maggiore leadership in seno al team e di fare

n

IL FRANCESE CREDE IN HAAS E PENSA DI POTER LOTTARE IN GARA PER UN PIAZZAMENTO DAL 4° AL 7° POSTO. IN PIÙ NON HA ANCORA SMESSO DI SPERARE DI POTER DIVENTARE UN TOP DRIVER

di Alessandro Gargantini

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com



squadra con il nuovo arrivato Kevin Magnussen. Dopo aver debuttato nel 2009 in Formula 1 coi colori della Renault in sostituzione di Nelson Piquet Junior, protagonista di un controverso crash contro le barriere di Singapore, per Romain Grosjean si era inaspettatamente aperta una parentesi molto complessa. Scariato dalla Renault Driver Development e licenziato dal team francese al termine della stagione, il pilota svizzero si è dovuto reinventare una carriera partendo da capo. Superato lo shock, Grosjean nella stagione successiva ha trovato un volante in Auto Gp e si è dedicato al mondiale Gt con una Ford. Il rilancio definitivo è arrivato nel 2011, grazie alla vittoria nella Gp2 Series con il Team Dams che gli ha per-

**LA SITUAZIONE È
MENO COMPLESSA
RISPETTO AL 2016:
POSSIAMO
PUNTARE
PIÙ IN ALTO!**

ROMAIN GROSJEAN

”

messo di assicurarsi un sedile in Lotus accanto a Kimi Raikkonen. Dopo quattro anni nella scuderia britannica ed il battesimo del Team Haas F.1 nella passata stagione, ora Romain vuole avvicinarsi sempre di più alle posizioni che contano e che potrebbero spalancargli di nuovo le porte di top team.

- Sarai per il secondo anno consecutivo schierato dalla Haas F.1 Team. A differenza della passata stagione, quando siete partiti da zero, ora il team è maggiormente rodato. Ti aspetti che tutto sarà più semplice?

«Solo parzialmente. I cambiamenti regolamentari introdotti nel 2017 hanno imposto a tutte le squadre di costruire una vettura completamente

nuova. E noi non facciamo eccezione. Non potremo quindi fare leva sulle esperienze acquisite nel 2016. Abbiamo già svolto le prime sessioni di test a Barcellona, ma siamo all'inizio e c'è ancora molto da scoprire della nuova macchina. Prima di conoscerla a fondo, servirà del tempo. Ora che l'organizzazione della squadra è stabile e ben collaudata, potremo dedicare maggiori risorse allo sviluppo. Abbiamo tutti la sensazione di affrontare una situazione meno complessa rispetto a dodici mesi fa e anche io mi sento più integrato con la squadra: ci sono le premesse per raccogliere risultati migliori».

- Un grosso cambiamento regolamentare costringe tutti a un mega reset. Visto che siete gli ultimi arrivati, pensi che possa essere comunque un vantaggio?

«No, l'impatto di un cambiamento è inversamente proporzionale alle dimensioni e all'organizzazione di una squadra. Per un team di primo livello, che dispone di molte energie è molto più semplice affrontare e interpretare

al meglio le nuove regole, visto che ci sono le risorse per seguirne tutti gli aspetti. L'impatto è invece molto gravoso per un team di medie o piccole dimensioni, che è fisiologicamente meno reattivo ed impiega molto più tempo ad organizzarsi e a trovare i mezzi e le risorse per la pianificazione. Un cambiamento regolamentare di dimensioni significative può di fatto cambiare le gerarchie, soprattutto i team di centro classifica. Tornando alla Haas F1, sarebbe stato più semplice sviluppare la macchina del 2016, piuttosto che ripartire con ovvie incognite».

- L'anno scorso hai conquistato da solo tutti e 29 i punti raccolti dalla Haas F.1. Quali pensi siano ora le aspettative nei tuoi confronti?

«Il mio obiettivo è quello di fare ancora più punti e ritengo che avremo le adeguate potenzialità. Penso che le posizioni dalla quarta alla settima posizione siano alla nostra portata. Nel complesso, anche la squadra sarà più attrezzata, visto che Kevin Magnussen è un pilota molto veloce che darà un ottimo apporto. In generale, ritengo che abbiamo molta più esperienza e saremo più reattivi. Kevin ha alle spalle un ottimo bagaglio in Renault e McLaren. Non ho nulla contro il suo predecessore Esteban Gutierrez, con il quale ho stabilito una buona relazione. Il messicano è stato particolarmente competitivo in qualifica, mentre in gara, per diversi motivi, non è mai riuscito a incidere».

- Qual è il tuo feeling dopo i test di Barcellona?

«La sensazione è che la macchina sia buona, pur non conoscendone ancora tutti i segreti. Penso che i nostri tecnici abbiano interpretato al meglio le nuove regole. Prima di andare a Melbourne ci siamo incontrati a più riprese con lo staff tecnico, per studiare i dati raccolti nei test e deliberare le scel-

CON LE NUOVE
REGOLE POSSONO
CAMBIARE
LE GERARCHIE
SPECIE A CENTRO
CLASSIFICA

ROMAIN GROSJEAN



te tecniche. Sul tavolo ci sono diverse valutazioni, soprattutto per quel che concerne l'aspetto aerodinamico».

- Avete individuato la soluzione al problema ai freni che ti ha afflitto nel corso dei test?

«I freni sono per me una reale preoccupazione. Ho fatto fatica a abituarli e a trovare il perfetto feeling. Stiamo lavorando con la Brembo per capire in che direzione intervenire e sono certo che troveremo una soluzione. Non avrebbe senso in questo momento pensare a un altro fornitore. Sarebbe una soluzione estrema qualora tutte le varie opzioni fallissero».

- Le nuove macchine sono davvero dei mostri da portare al limite?

«Dal punto di vista fisico, se non sei adeguatamente preparato, ti distruggono letteralmente. Se da un lato sono molto più aggressive sul fisico, dall'altro ho riscontrato una migliore coordinazione alla guida. Nel senso che molte azioni, come frenare e sterzare, sono effettuate sempre di più in modo armonico. Mi affascina il fatto di andare più forte in curva. Si può pretendere molto di più, in termini di tenuta, dai nuovi pneumatici. La guida risulta nel complesso più divertente, le sensazioni emozioni sono amplificate e la Forza G è più brutale. Un aspetto ancora tutto da chiarire è il sorpasso. Mi aspetto un maggior effetto del DRS, che dovrebbe darci una mano nelle manovre. La verità la scopriremo



STRADA SPETTACOLARE
MA TRAVAGLIATA

Sopra, Grosjean con la Renault nel 2009, il suo primo assaggio in F1. Al centro la collisione al via di Spa 2012, quando franò addosso a Alonso e prese un Gp di squalifica. Sopra,

Romain è sul podio in Bahrain, dove è giunto 3° nel 2012 e nel 2013 (la foto si riferisce a quest'ultimo Gp) dietro a Kimi e Vettel!



soltanto dopo le prime due corse. Un altro elemento da considerare è l'impatto delle nuove regole sullo stile di guida. Nei primi chilometri con le nuove gomme ho "litigato" un po' con il punto di corda delle curve e con i cordoli, visto che sono più larghe. Il periodo di adattamento è comunque molto

breve e basta qualche giro per assimilare i nuovi riferimenti e prendere le curve nella maniera ottimale. Per quel che concerne il limite, sarà più difficile trovarlo soprattutto nelle curve veloci: bisognerà comprendere fino a che punto spingersi prima di finire fuori! E questo feeling lo si raggiunge soltanto facendo molti chilometri e spostando più in alto l'asticella giro dopo giro. Ma questa è anche la parte più bella del nostro mestiere, quella che sogna di provare ogni pilota. Si entra sempre in curva più forte e dentro di sé si dice "anche questa volta ce l'ho fatta!" per poi tenere ancora più giù il giro dopo».

- Hai lavorato molto sui muscoli del corpo e collo per gestire meglio le sollecitazioni?

QUANTO AI SORPASSI, MI ASPETTO UN MAGGIOR EFFETTO DEL DRS, CHE DOVREBBE AIUTARE

ROMAIN GROSJEAN



«Quest'inverno ho incrementato la mia massa muscolare, che è cresciuta di quattro chili. In aggiunta, lavoro molto sulla tonicità del fisico. Faccio anche oltre cento km al giorno in bicicletta, pratico climbing, pesi, corsa e gioco a tennis. L'impegno volto alla preparazione fisica è diventato molto più presente, un vero e proprio lavoro!».

- Il fatto che Haas F.1 abbia il processo organizzativo concentrato su quattro location diverse va a scapito della reattività di intervento, qualora ci siano delle modifiche da apportare sulla macchina?

«Penso sia stato un limite nel primo anno, ma ora abbiamo razionalizzato il nostro modello. Il telaio è progettato e realizzato a Varano, poi in Ferrari c'è un'altra fondamentale parte relativa a motore, cambio e sospensioni. In Inghilterra, a Banbury, ci sono gli ingegneri mentre il quartiere generale statunitense è a Kannapolis, nel North Carolina. Tra questi quattro poli serve un indispensabile elevato livello di coordinamento e la squadra ha ben lavorato in questa direzione».

- Hai compiuto trent'anni e sei probabilmente nella fase più matura della tua carriera. C'è ancora spazio per te in un top team?

«Quello di vincere delle corse e lottare per il titolo era, e rimane, il mio principale obiettivo. Ed è lo stimolo che mi porta a dare il meglio ogni volta che scendo in pista. Certo, per vincere in questo momento occorre stare in Mercedes, Ferrari o Red Bull. Io posso solo attirare la loro attenzione con grandi prestazioni in pista. Altre vie non ce ne sono. Detto ciò, sono attualmente molto soddisfatto del ruolo che ricopro alla Haas F.1. È davvero per me un'esperienza straordinaria e stimolante avere la possibilità di correre con questa realtà e aiutarla a crescere per diventare grande».

- Hai citato la Ferrari. Pensi che ti possa aiutare in futuro il fatto di avere una power-unit italiana?

«Mi auguro che mi aiuti a disputare una stagione straordinaria. Quando ho avuto una macchina per andare a podio, l'ho sempre fatto. Se si presenteranno delle opportunità, cercherò di giocare al meglio le mie carte».

- Con Dallara e Ferrari trascorrerai parecchio tempo in Italia. Giusto?

«Non tanto quanto mi piacerebbe. In Italia vengo molto volentieri, ho provato a Varano e a Maranello, dove faccio soprattutto lavoro al simulatore. Mi piace molto il vostro Paese, ma che fatica passare da Milano quando c'è la settimana della Moda, con tutto quel traffico. Sono rimasto bloccato in ingorghi epici! Tornando alla Ferrari, sono un pilota di F.1 e anche un grande appassionato di corse. E voglio vedere la scuderia di Maranello tornare a vincere al più presto. Nei test di Barcellona ho avuto un buon feeling in merito alla competitività della nuova macchina, che mi sembra molto vicina alla Mercedes».

- Hai raccolto migliori piazzamenti in F.1 con Raikkonen compagno di team in Lotus. È importante avere un riferimento forte in squadra?

«I piloti forti fanno la fortuna dei team. Se una squadra sbaglia pilota, mette a rischio l'esito della stagione. E la presenza di Kimi in Lotus al mio



← vero debutto in F.1 è stata davvero importante. Il massimo per una squadra è poter contare due piloti forti, che si spingono a vicenda e si completano a vicenda».

- Cosa ne pensi della decisione di Nico Rosberg?
«Ho grande rispetto per la sua scelta di lasciare. Ha fatto molti sacrifici e ha raggiunto il suo obiettivo. Ora può godersi la vita da uomo libero. E per le persone che hanno la possibilità di fare tante cose nella loro vita, è giusto che trovino lo spazio per farlo e non rinuncino a tutto per le corse. Non so se avrei compiuto la sua stessa scelta, ma la comprendo al cento per cento».

- Con l'arrivo della Liberty Media si apre una nuova era per la F.1. Tu da dove cominceresti per renderla migliore?

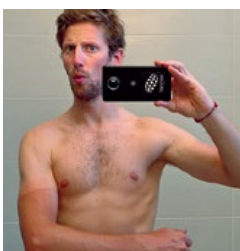
«Ci sono già molte persone che lavorano su questo aspetto! L'esperienza di una realtà americana sia dal punto di vista organizzativo che dello show può dare un grosso contributo. Anche la competenza di Ross Brown è una garanzia. Ho la massima fiducia in loro, vediamo cosa succede. Io penso a guidare».

- C'è un circuito che preferisci?

«La mia pista preferita è Suzuka. La mia corsa più bella è stata in Bahrain l'anno scorso. Una pista dove vado sempre bene».

- Hai debuttato in F.1 nel 2009 in Renault, sostituendo Piquet Jr dopo l'incidente di Singapore. La tua strada appariva priva di ostacoli. E invece nel 2010 sei dovuto ripartire da zero con le vetture Gt e l'Auto Gp. Ci spieghi cosa è successo?

«È stato un momento molto duro. Ero pilota Rdd (Renault Driver Development) e era fisiologico che sarei subentrato io qualora una prima linea avesse lasciato la squadra. Non ho fatto particolari errori nelle sette corse disputate nel 2009, ma sono stato licenziato. Al tempo il mio manager era Flavio Briatore e sono rimasto anche io coinvolto nella rivoluzione che c'è stata nella squadra. Mi hanno fatto fuori senza alcuna spiegazione. Il mio posto è andato a Vitalj Petrov e per me è iniziata una fase davvero complicata della mia carriera. Sono riuscito ad uscirne con grande tenacia, vincendo sia l'Auto Gp che la Gp2 con il team Dams nel 2011, prece-



**HA IMPARATO MOLTO DA
 RAIKKONEN ALLA LOTUS**

Sopra, Grosjean in zona... selfie, al bagno, e, in alto, con Raikkonen col quale ha condiviso il posto nel team Lotus nelle stagioni 2012 e 2013. Poi Romain è restato fino al 2015 compreso. In basso, eccolo in bici: per lui l'esercizio fisico resta un punto fermo. E si allena anche con Sagan!

**DOPO IL 2009 ALLA
 RENAULT MI HANNO
 FATTO FUORI SENZA
 SPIEGAZIONE
 E HO DOVUTO
 RICOMINCIARE...**

ROMAIN GROSJEAN



dedo Luca Filippi. Questo successo mi ha aperto le porte della Lotus, dove ho fatto coppia con Kimi Raikkonen».

- Per il 2011 hai avuto un contratto davanti a te per il Dtm, ma non hai mai voluto firmarlo. Come mai?

«Quando mi hanno convocato e sottoposto il contratto mi ero quasi convinto di firmarlo. Ma poi sono tornato a casa e ne ho parlato con mia moglie. Mi ha detto "Sei un pilota di Formula Uno, provaci ancora!". Ci ho riflettuto sopra ed ho preferito non accettare l'offerta. Ho sostenuto dei test con Audi e Bmw, ed è proprio con la Casa di Monaco che avrei dovuto correre».

- Hai vinto molti campionati. Dalla F.3 Europea alla Gp2. Ma il tuo primo record è quello di esserti aggiudicato il Campionato Svizzero di Formula Renault 1.6 vincendo le dieci corse in programma. Già da piccolo eri davvero precoce, giusto?

«Era il mio primo anno nelle corse e le ho vinte tutte. Devo però aggiungere che nella mia classe eravamo soltanto in cinque piloti!».

- Nel 2012, al debutto con la Lotus, hai disputato una grande stagione. Unico neo è stato la squalifica che hai subito a seguito dell'incidente in partenza di Spa, che ti ha costretto a saltare Monza. Cosa ti ha insegnato quell'episodio?

«Ho imparato parecchio da quella situazione e anche uno psicologo mi ha dato una bella mano. Sul momento, ho percepito la penalizzazione come una grossa ingiustizia, perché non è stato completamente un mio errore. Alla fine, ho però cercato di prendere la cosa in maniera costruttiva, visto che anche i momenti negativi devono essere uno spunto per crescere e migliorarsi».

- Sei stato un vincitore della Gp2 Series, che ora è stata rinominata Formula 2. Sei d'accordo con la scelta della Federazione?

«Sì, hanno agito nella direzione corretta: la nuova denominazione semplifica la comprensione di tutte le categorie e finirà per riunire in un numero minore di classi i piloti migliori. Sarà però difficile riunire F.3 e Gp3, molto diverse e capaci di dare ai piloti in crescita un apporto complementare». ●



GIOCA IL TUO CODICE CON PREMI DA GOL!

IN PALIO UN VIAGGIO ALLE MALDIVE
E FINO A 500.000€ DI BUONI CARBURANTE.

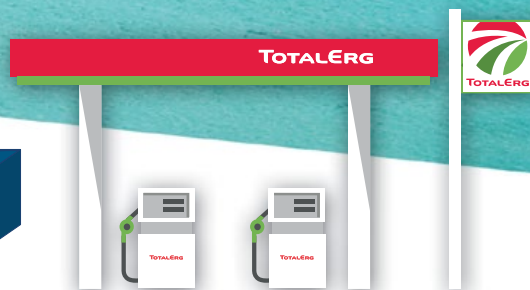


Palm Beach Resort & spa
Maldives

PARTECIPA AL CONCORSO TOTALERG E VINCI PREMI DA GOL.

DAL 20 FEBBRAIO GRATTA LA CARTOLINA CHE TROVI OGNI LUNEDÌ
CON IL CORRIERE DELLO SPORT-STADIO E TUTTOSPORT, O GIOCA
IL CODICE CHE OTTieni FACENDO RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€
CON CARTA FEDELTA' BOX PIU' TOTALERG.

IN PALIO 500.000€ IN BUONI CARBURANTE E UN SOGGIORNO
ALLE MALDIVE DI UNA SETTIMANA PER DUE PERSONE PRESSO
IL PALM BEACH RESORT.



Mika ci sono più le bandiere, in F.1

Ecosì Mika Hakkinen s'è ricongiunto alla McLaren nel ruolo di partner ambassador. Dopo 9 stagioni insieme, 131 Gp con la scuderia di Woking, 20 vittorie, 26 pole e due mondiali vinti da pilotone, il 48enne finlandese torna all'ovile, diventa uomo immagine e soprattutto business link di una squadra che dopo l'elezione forzata e forzuta di Ron Dennis guarda al futuro cercando disperatamente le sue radici. Andando a pescare proprio l'uomo-simbolo dell'unione con la Mercedes, durata 20 stagioni esatte.

Guarda caso, ora che il rapporto con la Honda è ai minimi e la Casa di Woking sonda possibilità d'un ritorno di fiamma coi fornitori tedeschi, visto che di fiamme i motori giapponesi ne fanno fin troppe. In poche parole, Hakkinen torna alla McLaren, laddove in panca v'è sempre l'austero Button, mentre Prost sta facendo il driver coach alla Renault, alla Mercedes Gp fresco ragazzo immagine è nientemeno che l'iridato in carica Rosberg, laddove un altro ex, Lauda, da anni è uomo forte del team, mentre nel suo ruolo di presidente non esecutivo e Marko rappresenta da sempre l'eminenza grigia della Red Bull. Ecco, perfino al di là di saggezza, potere, lungimiranza e capacità che possiedono in qualità non comuni, gli ex piloti sembrano esser diventati i supplenti di ciò che i pur bravissimi titolari a tratti non riescono a dare: l'identificazione pura col rispettivo team.

Cioè, come si direbbe nel calcio, la capacità d'essere bandiera. Torre ferma che non cade. Facendo squadra in modo stabile, convinto e compenetrato.

SUTTON-IMAGES.COM



Una McLaren in cerca di radici forti ha appena ripreso Hakkinen in veste di partner ambassador

Perché la F.1 di oggi, quella che s'appresta a partire una cinquantina d'ore dopo che avrete letto queste righe, non è più luogo d'uomini votati a vita o quasi al loro team, vedi Clark con la Lotus, Laffite con la Ligier o un certo Schumi con una certa Ferrari - quella da lui voluta e (ri)costruita - ma, al contrario, presenta uno degli organigrammi più instabili e critici di tutta la storia del mondiale.

Laddove ciascuno sembra avere buoni motivi per sentirsi scontento e magari sperare su qualcos'altro rispetto al presente. Bello ma non proprio ideale.

Sì, sì, Hamilton gode all'idea di correre con la Mercedes W08, ma sotto sotto al team ancora rinfaccia il morso che ha provato a mettergli nel finale di Abu Dhabi, mentre cercava di rompere le uova nel paniere - e pure le palle - a Nico.

Wolff e Lauda, per parte loro, non possono mica rinunciare al guerriero grande capo Lewis, ma in cuor loro sperano sempre di irreggimentare e imbrigliare l'inglese, trasformandolo da Toro Seduto nel Moro Seduto.

Lo stesso Bottas da una parte si sente entusiasta di correre per i tedeschi e dall'altra è terrorizzato dall'idea di non aver possibilità di fermarsi più di un anno. Salvo sorprese molto, molto improbabili. E meno male che in Ferrari la SF70H, l'ultima figlia nata - e nata bene -, ha fatto tornare sorrisi ottimisticamente cauti in faccia a tutti, anche se entrambi i piloti sono in scadenza contratto e ci vuol poco a capire che a Vettel non farebbe schifo finire alla Mercedes né al bravo Raikkonen, 37 anni in ottobre, avere più tempo a dispo-

sizione per godersi il figlio piccolo, ecco. Alla Red Bull piloti e team, alias Ricciardo e Verstappen con Horner, vanno d'amore e d'accordo ma in questo caso nella catena l'anello da sottoporre a più penetranti indagini di resistenza è la Renault. Perché con una power unit cresciuta alla grande la squadra potrà fare grandi cose, sennò non ci sarà trippa per gatti.

Alla Williams son felici d'aver richiamato il pur ringalluzzito Massa quant'è contento quello che s'è rimesso con la moglie vecchia perché scaricato dall'amante giovane, mentre su Stroll si vedrà.

Gatti miagolanti sul tetto che scotta e poca trippa alla McLaren, appunto, con Alonso che ormai sull'affaire Honda sta diventato battutista formidabile e il giovane Vandoorne il quale non sa se gioire per la promozione a titolare o farsi un pianto per i guai ereditati dal semipensionato Button.

Discorso diverso alla Toro Rosso, dove Sainz deve dimostrare di meritare il salto di qualità altrove e Kvyat ha l'arduo compito di garantirsi un futuro nel quale il mecenate Red Bull peraltro non è che creda troppo. E strana storia alla Renault, con Hulk felice d'essersi legato finalmente a una grande Casa, ma tacitamente meno entusiasta di dover risolvere i non pochi di lei problemi. Al suo fianco c'è Palmer, sul quale a ogni Gp lo scorso anno gli scommettitori s'industriavano a dar quote sul circa l'imminente appiedamento.

In Force India, il boss Mallya è scontento di dover seguire anche questo mondiale da rifugiato, Perez è restato solo perché non ha trovato niente di meglio e Ocon prova a sorridere anche se nei suoi sogni magari c'era altro.

Alla Haas, Grosjean e Magnussen son personaggi fra loro differenti ma in cerca d'autore. Da aspiranti top driver, paiono entrambi all'ultima chiamata. Con Kevin che a fine 2016 le prendeva da Palmer. In Sauber, Werhlein deve ritrovare se stesso dopo che aveva sperato nell'approdo in Mercedes, salvo infortunarsi alla RoC e rischiare di perdere perfino il posto di consolazione. Faticosamente, per ora, salvato e riconquistato.

Infine c'è Ericsson, che, vantando controllo e reciproca fiducia con la proprietà del team, per ora si gode l'oscar di pilota più tranquillo del Circus.

Il campionato 2017 questo è.

La sporca verità? I soli felici e sicuri di restar lì per sempre sono i nomi noti, gli ex piloti con più di quarantacinque anni e un fil di pancia. Loro, sì, le ultime bandiere di questa F.1. Tutti gli altri, ciascuno con target, sogni e paure personali, se la dovranno giocare all'ultima staccata.

Qui dalla realtà è tutto, a voi studio. ●

PARTITA IVA?



* Sul prezzo alla pompa della Stazione di Servizio prescelta.



Voil@': la carta pensata per chi ha la partita IVA.

- **Semplice.** Se hai la Voil@' card non c'è bisogno di scheda carburante, contanti o bancomat. E con la fattura elettronica, semplifichi la gestione amministrativa.
- **Conveniente.** Per te 2 cent/litro di sconto* e paghi venti giorni dopo con addebito sul C/C.
- **Sicura.** Hai un tetto massimo di 1.200 € al mese, puoi gestire fino a 3 carte e controllare tutte le transazioni su www.totalerg.it

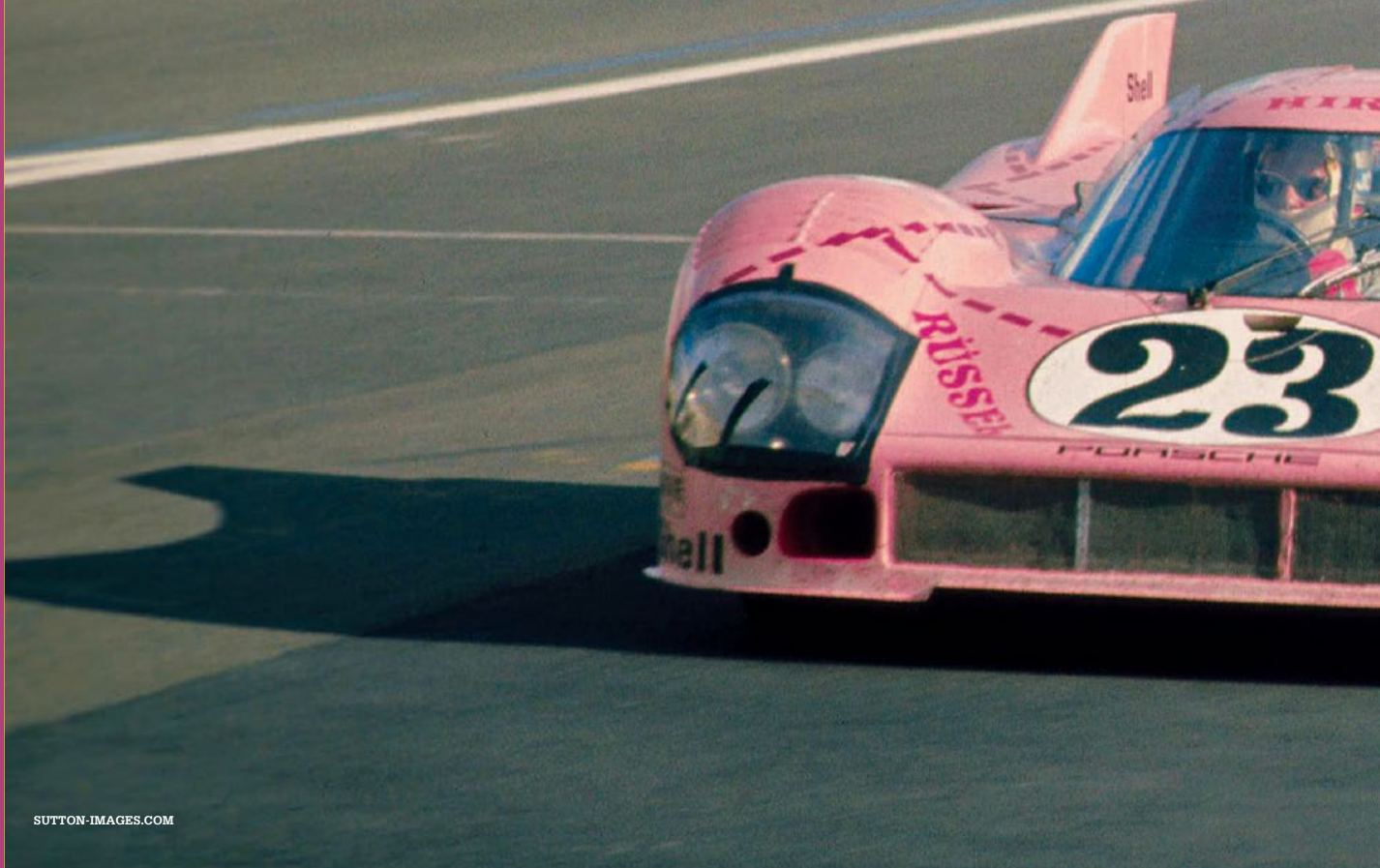
PER AVERLA VAI SU TOTALERG.IT. COSA ASPETTI?

TOTALERG



LA FORCE INDIA IN F1 IN QUOTA THINK PINK

Sotto, quella che sarà la livrea della Force India in F1, col colore rosa della sponsorizzazione Bwt, che lo scorso anno militava nel Dtm. A lato, la Porsche 912/20 alla 24 Ore di Le Mans 1971, al centro Emerson Fittipaldi deb alla Indy 500 del 1984 e Bob Sweiker, vincente nel 1955



SUTTON-IMAGES.COM

Il ritorno delle pan

HULKENBERG SCHERZANDO HA DETTO CHE HA LASCIATO FORCE INDIA PERCHÉ SAPEVA CHE SAREBBE DIVENTATA PINK... EPPURE QUESTO COLORE NELLE CORSE VANTA GRAN TRADIZIONE

LA NOTIZIA CHE FORCE INDIA CORRERÀ IL MONDIALE IN LIVREA ROSA GRAZIE A UN NUOVO SPONSOR, PERMETTE DI TORNARE INDIETRO PER ANDARE A RISCOPRIRE LE STORIE PIÙ INTERESSANTI E INCREDIBILI LEGATE AL MONDO DELLE CORSE E AVENTI AL CENTRO QUESTO COLORE. DALLA F.1 ALLA INDY 500 PASSANDO PER PROTOTIPI, NASCAR E DTM, QUALE SIMBOLO PORTAFORTUNA E SEGNO SOLIDARISTICO



di Mario Donnini

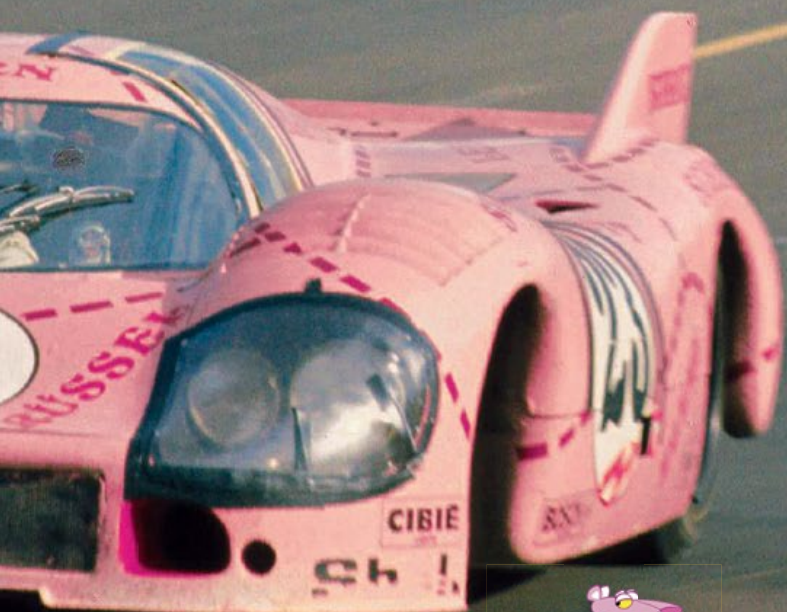
Avere la Force India in rosa nel Mondiale F.1 che si appresta a iniziare - grazie al nuovo sponsor Bwt, azienda che opera nel trattamento delle acque - è simpatico e curioso, ma non solo. 'Sta cosa rinverdisce - ops, è il verbo meno indicato, ma fa niente -, la fantastica tradizione del colore più delicato e femminile di tutti nelle corse, dove ha domicilio da sempre e molto spesso asurge a sinonimo di storie inattese e meravigliose.

Fittipaldi deb a Indy colorato come Peppa Pig

Così, andando random e senza pretese di sistematicità sudata nonché nerd, in occasione della scorsa edizione dei Caschi d'Oro, parlando con Emerson Fittipaldi gli ricordavo il suo debutto assoluto alla Indy 500 molto sottotraccia, al volante di una March vecchia di un anno e tutta rosa, schierata dalla Wit, una minuscola scuderia: «Fu la mia fortuna - ha risposto divertito Emmo - perché tutti rimanevano colpiti più dal colore della macchina che da me. Potei imparare e fare esperienza muovendomi sottotraccia e senza pressione. Poi, dagli anni successivi, cominciai a fare sul serio...».

L'incredibile storia di Bob Sweikert

Ma alla Indy 500 la storia più fantastica è quella che risale al lontano 1955, quando il team che schiera una Kurtis Kraft-Offenhauser per Bob Sweikert sbaglia clamorosamente la miscela dei colori all'inizio dell'ultimo weekend e si ritrova con una macchina rosa, vista la quale il pilota strabuzza gli occhi. Ma il problema è un altro: la squadra si muove con un budget risicato e non c'è neanche un dollaro a disposizione per sverniciare il roadster e ridipingerlo nella livrea voluta.



tere **rosa**



SUTTON-IMAGES.COM



HILL DEB IN F1 SU BRABHAM... MAGENTA
 Sopra, Damon Hill in F1 nel 1992 e Rosberg in F. Atlantic nel 1978. In alto, Hurtubise nel 1960. A sinistra le tre lady a Le Mans 1991 e, a destra, le Porsche di Lloyd nel 1990. Sotto, Kyle Busch, più a sinistra, il rosa stile Usa e, in basso, Montagny.



Jim Hurtubise, ritirato nel 1960, il compianto Scott Brayton, 6° col muso shocking nel 1993, Jeff Ward, 24esimo nel 2001, Alex Lloyd 13esimo nel 2009 e Pippa Mann, a sua volta è in bianco-rosa dal 2014 al 2016 - miglior piazzamento 18esima -, perché sponsorizzata dalla Susan G. Komen, organizzazione leader mondiale nella lotta contro il cancro alla mammella. Per la cronaca, altra livrea rosa solidaristica nella lotta al cancro al seno è quella di Katherine Legge in gara a Road America 2006, in Champ Car.

Chiaro, Sweikert correrà in rosa, avviandosi dalla 14esima casella e, tra la sorpresa generale, dopo aver disputato la gara della vita contrassegnata dall'eliminazione di tutti i favoriti, percorrendo 86 giri in testa si aggiudicherà la Indy 500 con la sua macchina detta "Pink Zink". Tra parentesi, dal 1950 al 1960 la classica era valida anche per il mondiale di F.1, così a tutti gli effetti quella vittoria vale anche come prima affermazione del pink power nei Gp. E da allora, a Indianapolis, il rosa viene considerato un colore tendenzialmente portafortuna.

Il boom del rosa a Indy

Altro che Fitti e Sweikert: sul catino più famoso del mondo in rosa ci hanno poi corso pure Pat Flaherty, precisamente con uno striscione rosa orizzontale, vincendo pure lui, nel 1956, Ed Elisian nel 1958, ritiratosi ma gran 2° in qualifica, Bob Veith 12esimo nel 1959, Jimmy Thompson, 3° sempre nel 1959,



SUTTON-IMAGES.COM

Negli Usa il pink power c'è!

Tralasciando il mondo delle hot rod e dei dragster dove è sempre andato, pure nella storia Nascar Sprint Cup - benché si tratti di una serie in cui un certo conservatorismo e il machismo rombante la fanno da padrone -, le pink car sono numerose. Tra queste, da segnalare il design della Toyota di Kyle Busch nel 2010, quando il noto pilota sfoggia una tuta che sembra il nipotino di Barbapapà, e le vetture di Joe Gibbs Racing, vedi la stagione 2013, quando lo stesso Ricky Stenhouse Jr. per la Roush Fenway Racing corre pure lui in rosa in onore a un'altra fondazione che combatte il cancro al seno, la National Breast Cancer Foundation (NBCF). Robby Gordon nel 2011 aderisce per un po' al pink scheme e, per dirne un altro, pure JJ Yeley nel 2013. La stessa Danica Patrick sembra avere una predisposizione per il verde pisello ma poi si fa rosa nel 2014 grazie allo sponsor Stem e in seguito si fa ve-



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

dere pure con la tuta in rosa: ormai all'appello mancava solo lei. E sono solo degli esempi.

Pink Ladies a Le Mans

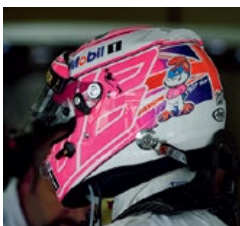
Tra i prototipi la regina è senz'altro la Porsche 917/20 vista in gara a Le Mans 1971 e ritirata quando combatteva per la top five con Joest-Kauhsen e soprannominata "Der Truffeljäger", in tedesco la cercatrice di tartufi, "Maialino rosa", o "Pink Pig". Curioso l'esperimento in stile Pink Power targato 1991, quando su una Spice rosa corre l'equipaggio femminile formato da Cathy Muller - sorella del più noto Yvan -, dalla statunitense Lyn St. James e dalla sudafricana Desiré Wilson, che però non vede il traguardo a causa di un'uscita di strada. Stupende anche le Porsche 962 della Gti Richard Lloyd Racing, pitturate in rosa grazie allo sponsor giapponese Italiya nel 1990, che già nel 1981 a Le Mans era stato artefice della livrea rosa della Kremer Porsche 935. La Jaguar Silk Cut, invece, più che rosa è fucsia...

Il rosa di Force India ha le radici nel Dtm

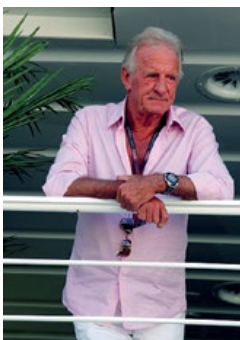
Negli anni pure il Dtm, la serie tedesca per vetture a ruote coperte, a più riprese ha visto in azione vetture di diversa tonalità vicine al rosa. Vanno citati, tra gli altri Lucas Auer e Christian Vietoris, sponsorizzati proprio dalla Bwt, la company ora in F.1 con Force India, che nel 2016 ha appoggiato i due in gara con le Mercedes del team Mucke. Con un colore più deciso verso il magenta, ma sempre pink

DALLA NASCAR AL DTM THINK PINK IS COOL!

A sinistra, Pippa Mann, affezionata al rosa nelle ultime quattro Indy 500. Sotto, Button col casco in ricordo del padre John, in basso, la cui camicia dopo la scomparsa avvenuta a inizio 2014 è divenuta reliquia per i race fans



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM



oriented, ha corso anche Susie Stoddart-Wolff, giovane moglie di Toto, uomo forte della Mercedes Gp.

Il Circus non disdegna affatto il rosa!

Forse il più grande idealista del rosa in F.1 non è stato un pilota ma un papà ex campione di rallycross, ossia John Button, l'indimenticabile grande Puffo puntualmente al paddock con la tradizionale camicia pink. Venuto a mancare il 12 gennaio 2014, è stato ricordato dal figlio Jenson che ha introdotto dal Gp di Gran Bretagna a Silverstone un tribute helmet in rosa, poi indossato nella seconda parte della stagione. Sempre in quell'anno, una livrea a mentoniera rosa era stata sfoggiata da Vettel, all'ultima stagione Red Bull, in occasione del Gp del Brasile. Il casco rosa lo aveva pure Montagny nel 2006, quando correva per la SuperAguri. Tradizionalmente inserti rosa sul casco li sfoggiava Jacques Villeneuve, così come Pedro Lamy, sempre con fregi magenta. Pink oriented perfino Kovalainen a fine 2013 quando ha sostituito Raikkonen alla Lotus, indossando una calotta a prevalenza bianca ma con motivi rosa magenta. Tornando alle monoposto di F.1, nel 1989 il belga Van Rossem, patron della debuttante Onyx, aveva messo tra i colori ufficiali del suo team appunto l'azzurro e il rosa. Fregi rosa pure sulla Pacific del 1994, senza trascurare il gattone speciale della livrea celebrativa Jaguar al Gp di Montecarlo 2003. In ogni caso è bene ricordare che il futuro campione del mondo Damon Hill debuttò in F.1 nel 1992 con la Brabham Bt60B che sfoderava sul muso una vistosissima colorazione rosa-magenta dovuta allo sponsor giapponese Seikima, ma non fu certo vera gloria.

L'incredibile sponsor di Keke Rosberg nel 1978

Dulcis in fundo, vale la pena raccontare la storia di un altro campione del mondo in fieri di F.1, Keke Rosberg - papà di Nico -, in questo caso cambiando categoria e andando alla F.1 Atlantic del 1978. In quella stagione il pilota finlandese aveva già debuttato in F.1 con la antidiluviana Theodore Racing di Hong Kong, ma sbarcava il lunario correndo anche in nordamerica in un piccolo e ben finanziato team che schierava una Chevron, sponsorizzata dalla Excita, azienda di profilattici che si era gettata con entusiasmo nelle corse - sulla scia della più nota Durex, arrivata gloriosamente in F.1 sulla Surtees dal 1976 -, abbracciando una trovata pubblicitaria niente male. La Chevron di Rosberg infatti dovette correre con una speciale livrea rosa-carne, inequivocabilmente riferentesi al... posto di lavoro del profilattico medesimo, peraltro con l'arrapata scritta "Excita" ben in evidenza sul musetto. Tanto che, ecco, se lo scopo di Liberty Media, nuova proprietaria della F.1, è quello di rendere i Gran Premi più eccitanti, l'antico esempio della Excita non può certo essere ignorato... ●



Settanta voglia di Rossa

Settant'anni fa, nel 1947, quando l'Italia dei motori si trascinava quasi a tentoni, superstita di se stessa, nasceva la Ferrari. Non una ditta, non un'azienda, non una fabbrica. Un sogno piuttosto, fatto dapprima con l'impalpabile consistenza di tutti i sogni a cieli aperti, ma poi con una realtà che andava quasi respirata, prima di ammirarla o valutarla.

Settant'anni sono un cumulo di ore e un'infinità di istanti che possono fare della vita di un uomo e della sua opera un'orma appena percepibile oppure qualcosa molto vicino a un'icona.

Oggi la Ferrari, nelle officine e negli uffici di Maranello e oltre, è una leggenda che vive in una nuvola di algoritmi senza visioni, senza fantasie, senza miraggi. Sono gli imperativi del progresso che, per poter avanzare, non ammettono eccezioni.

Restano tuttavia un nome e un volto. Sono i riflessi di chi ideò, creò e tenne ostinatamente in piedi

**UNO DEI PIÙ
APPREZZATI
SCRITTORI
DI CORSE,
COLLABORATORE
DI AUTOSPRINT
FIN DAI PRIMI
ANNI, RACCONTA
LA NASCITA
DELLA FERRARI
ED ENZO FERRARI**

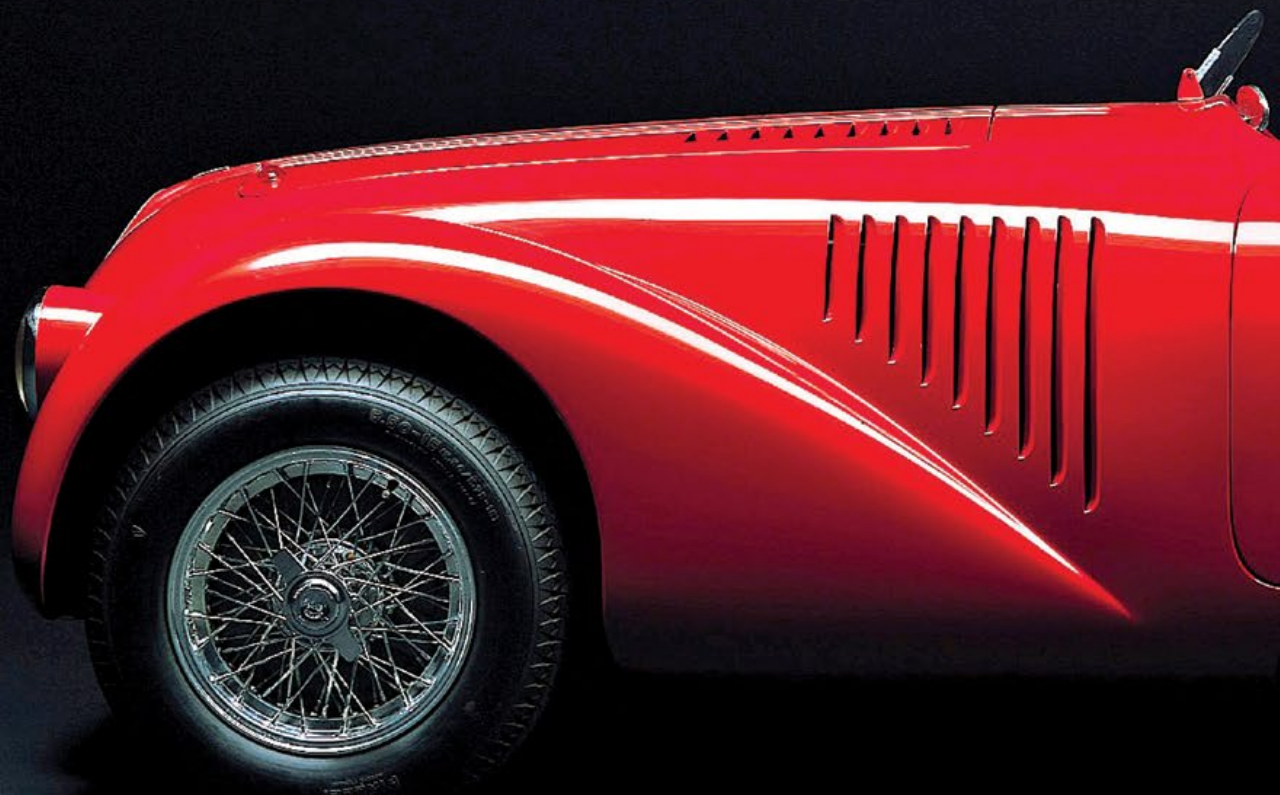
di Cesare De Agostini

quei muri, intonacati di passione, di lavoro e anche di destino: Enzo Ferrari, nato nel 1898 e scomparso ai vivi a Ferragosto del 1988.

In quell'anno, due Ferrari fecero doppietta al Gran Premio d'Italia. Ci fu un brivido perché quello avrebbe potuto essere l'ultimo exploit, il tifo per le "rosse" poteva collassare.

Da un mese mancava lui. Non c'era più il protagonista assente ma informatissimo, il "Drake" che per vedere e non essere visto, per carpire i segreti altrui e tenere inviolati i propri, si acquattava dietro un paio di lenti scure, da sole. Ovunque fosse. Mancava il capo indiscusso, convinto che le fabbriche fossero fatte prima dagli uomini che vi lavorano e solo dopo di pietre o, eventualmente, di marmi. Ma anche così, senza marmi, giorno dopo giorno aveva saputo creare macchine, nome e mito capaci di un culto, completo di liturgie, incensi e dogmi.

"Un ansimante cammino" lo aveva definito, co-





IL GRANDE VECCHIO

Enzo Ferrari, nato nel 1898, se n'è andato il giorno di Ferragosto del 1988, dopo aver creato un mito che tutto il mondo riconosce. Sotto, la prima Ferrari da corsa: è la 125 S nata nel 1947, vale a dire 70 anni fa

CON AS DAL 1963

«Sono il più anziano collaboratore di Autosprint», racconta Cesare De Agostini con orgoglio. 1963, As, quindicinale, era appena nato e l'estroso giornalista mantovano, scrittore sublime, acuto, geniale, collaborava in quel giornale nuovo che andava a disturbare il predominio di Auto Italiana, già settimanale autorevole e con un buon seguito. E ad un "Autosprintiano" della prima ora come De Agostini abbiamo chiesto di farci rivivere con la sua magica penna i 70 anni della Ferrari. Ne è venuto fuori un megaritratto di un sogno-realtà davvero senza tempo. Siamo molto orgogliosi di ospitare la sua nobile firma. Per As è un grandissimo onore. (a.c.)

minciato in un momento speciale. Uno di quegli attimi in cui la fantasia si mescola al più rigoroso razio-cinio, cedendo poi all'istinto.

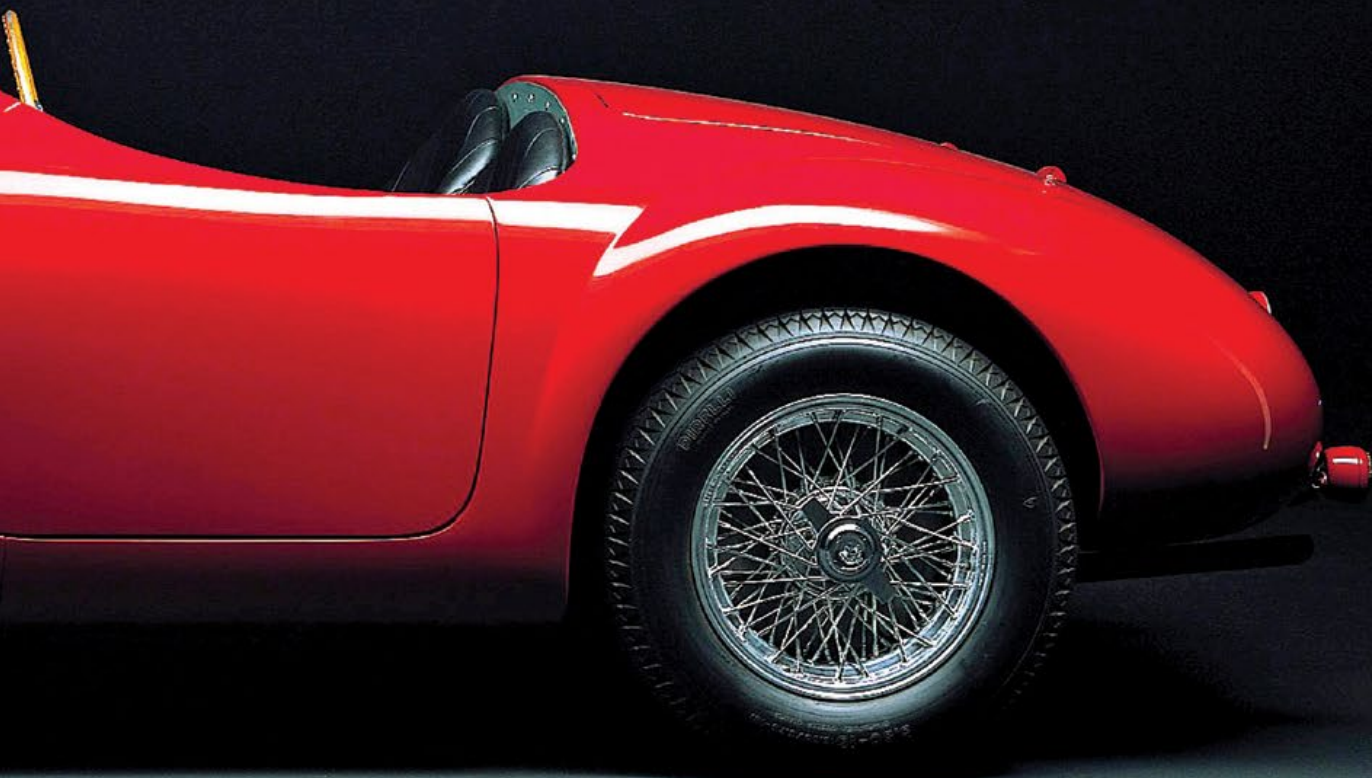
Una sommaria esperienza d'anteguerra lo aveva spinto a realizzare un'auto da corsa ibrida: due motori della Fiat 1100, posti in fila per ottenere un non banale otto cilindri.

Esperienza anche ambigua con un nome - Auto Avio Costruzioni - imposto per necessità e in seguito vanamente sostituito da un semplice numero, "815". Era il 1940.

Esistono uomini sui quali il tempo non ha potere e ai quali i pensieri si presentano intrisi di idee cariche di misteriosi desideri: per esempio togliersi da quella lunga lista di omonimi, tutti uguali, tutti in fila, senza alcun soffio di originalità e - soppresso quell'Auto Avio Costruzioni che non aveva mai amato - depositarsi sul muso e sulle fiancate delle automobili che avrebbe costruito.

Eravamo nel 1946, i primi segni di matita caddero sul foglio bianco del progetto-motore che stava nascendo. Un dodici cilindri. Complesso difficile ma inimitabile, padrone di un rombo che avrebbe richiamato "l'insondabile evento dell'armonia". Un suono affascinante e appassionato, capace di farsi riconoscere tra altri cento, mille.

Il design della macchina era classico. Un lungo cofano, una coda dolce e morbida, un parabrezza piccolo e avvolgente, col segmento circolare di un volante appena visibile. Potente, esclusiva, unica, quella barchetta si gloriava, certo, ma nel clamore più nascosto, nella meraviglia più segreta. Dava inoltre l'impressione di nascondere qualcosa: un cavallino nero in campo giallo che tentava



Intanto, una bandiera - che non c'era - sembrava sventolare, come se il futuro fosse già lì, scortato da una segreta suggestione.

Alla prima Ferrari si aggiunse la seconda, alla seconda la terza, alla terza la quarta. L'evento continuò a moltiplicarsi, sfociando in quella specie di religione cui sopra si accennava.

C'è da credere che la completa fusione tra la Ferrari ed Enzo Ferrari fu intima e celebrata appena il motore della primogenita venne spento. Le macchine del Cavallino erano sempre più affascinanti, sempre più vittoriose e cominciarono ad avere, su piste e strade, una presenza mondiale.

Non c'era solo il pilota dentro quel bolide nato come per magia. Nascosto nel motore o mimetizzato in qualche anfratto della carrozzeria, c'era e ci sarà sempre, l'uomo del sogno, completo di anima, ricordi, echi. In più, di un'intelligenza così sottile che lo spingeva ad esplorare le pieghe più nascoste e più tortuose della vita.

Nacque un'empietà, un'assurdità: Enzo Ferrari era solo accessoriamente un costruttore di auto. Era insomma un geniale costruttore, meno il costruttore. Un fenomeno (nella accezione più originale del termine) capace di mosse imprevedibili, di decisioni in contropiede, del quale si sapeva tutto, meno l'essenziale.

Mauro Forghieri, l'ingegnere che gli fu al fianco nella conquista di dodici titoli mondiali, scattò una eloquente fotografia del "caso" Enzo Ferrari e della Ferrari: «*Ha saputo creare attorno alle sue macchine un alone di mistero, di meraviglia e di sogno*».

Nel "Drake" c'era tutto: pazienza e impazienza, gentilezza e scontrosità, lungimiranza e miopia, eloquenza e mutismo, carisma e noncuranza. Un felice incontro di estremi che si nutriva di ampia cultura, impreziosita da una sicura propensione per lo scrivere.

I suoi libri, da "Le mie gioie terribili" a "Le briglie del successo", da "Piloti che gente" a "Il Flobert", scorrono sul filo di un italiano rigoroso e non privo di spunti personali che lo impreziosiscono, aumentando la fluidità della lingua.

È scontato che un uomo così si nutra di un ricco menù. Ed è pure logico che attirasse critiche, lodi, stima, giudizi, attacchi a viso più o meno aperto.

Certi suoi gesti rimasero esemplari: per esempio l'abbraccio a Ricardo Rodriguez, secondo miglior tempo alla fine delle prove del Gran Premio d'Italia 1961, a Monza.

Eloquenti, invece, certi bilanci. Di Giancarlo Baghetti disse, parola per parola: «*Se fosse rimasto con me, sarebbe diventato un campione*».

Olivier Gendebien fu quasi suggestivo: «*Al suo confronto, Mussolini era un bambino*».

Vittorio Di Capua, chief executive officer della Lamborghini: «*Ferrari è un antidoto esistenziale contro l'orrenda parola, pensionato*».

Nigel Mansell fu mistico: «*Quando si gira per la fabbrica si sente l'atmosfera, si acquisisce il senso spirituale. La storia e l'eredità saltano agli occhi dalle foto appese alle pareti*».

Stirling Moss fu disadorno: «*È necessario*».

Tazio Nuvolari, scheletrico: «*È il sceriffo*», e calcò



UNA DINO PER COMMEMORARE

Sopra, la 125 S s'affaccia al cancello della Fabbrica. In alto a destra, la Ferrari divenuta industria e un giovanissimo Dino Ferrari (il primo da sinistra) amorevolmente seguito da papà Enzo: secondo molti rumors dovrebbe arrivare entro l'anno la nuova Ferrari Dino, naturalmente con un motore 6 cilindri...

su quel "il".

L'ora della valanga venne presto. Nel 1956, mentre Fangio, Castellotti e Collins vincevano ovunque con la F.1 e con le Sport si formarono i primi due gruppi di una nuova specie: i ferraristi. A Rezzato ed a Mantova.

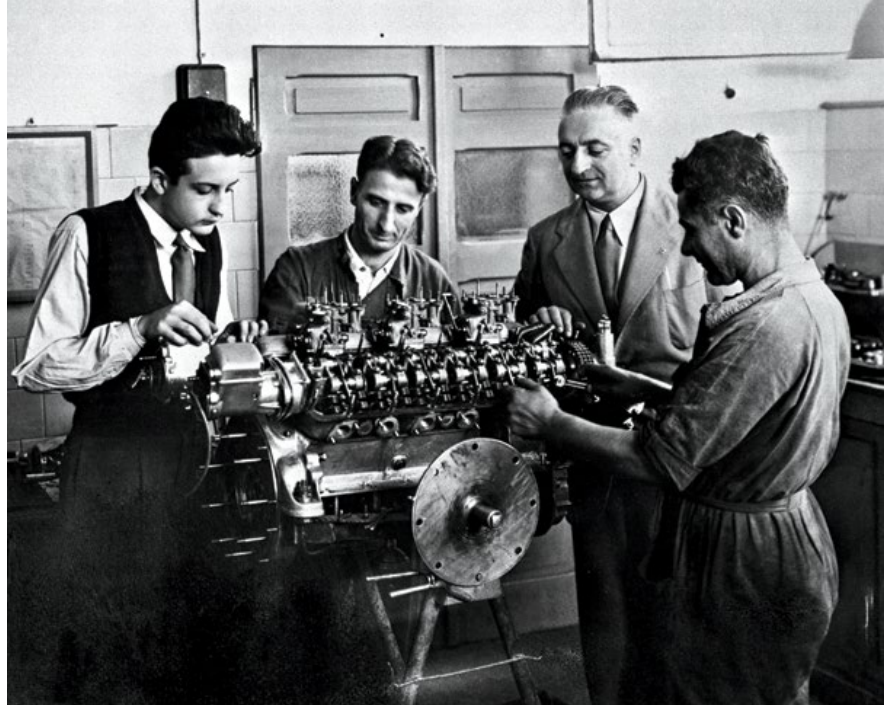
Erano gli ultras del tifo automobilistico che vedevano e stravedevano solo per la Ferrari.

«*Una passione trasversale - scrissero - per età, livello sociale, cuore. Molti si avvicinano a questo mondo per le sensazioni che crea, per il rosso che*

ipnotizza, per quel cavallino che esalta e per la storia che porta. Qualcosa che è al di là del tempo, al di là delle piste e delle corse. Basta solo pronunciarne il nome e ci si accorge che quel tifo parla una lingua diversa, esibisce un codice speciale. Un codice fatto di lavoro e di improvvisazione, di tecnica e di sogno che arriva pieno di eleganza e anche di sapienza. Ferrari è un modo differente di vivere,



LO SPECIALE SUI 70 ANNI DELLA FERRARI
TI ASPETTA IN EDICOLA



fatto di energia e di palpazioni speciali».

Quando si accorse che il tempo passa veloce, che non gli rimanevano molte aurore da vivere e che stava rischiando di annegare nel fiume di incensi in cui da tempo lo immergevano, avvertì che la Ferrari avrebbe vinto ancora molto. Il primo dei cinque titoli mondiali consecutivi dell'era Schumacher distava dodici anni.

Con aria distaccata e remota, aggiunse che il suo era stato puro egoismo in quanto aveva fatto quello che esclusivamente gli piaceva.

La sua ombra si allargò inesorabile. Sempre di più appariva "il grande vecchio", come lo era stato Giuseppe Verdi, nel letto finale di un albergo di Milano. Enzo aveva tre anni. L'ultima isola della sua esistenza la inaugurò in un giorno centrale di agosto tra caldo e, forse, sconforto, stanco di essere condannato a vivere da Enzo Ferrari. Aveva regnato sulla vita, ora la vita stessa non gli ubbidiva più.

La sua ultima parola cosciente fu: «*Dimenticate-mi*».

Impossibile.

Impossibile anche sostituirlo. Fu necessario farlo, naturalmente, per dare continuità a un vertice senza eguali nella storia dell'automobilismo.

Toccò a un campione inglese, Nigel Mansell, constatare che... «*Si vinca, si perda o comunque si gareggi, si è con la Ferrari ed è questo che conta. Non*

**COSA DIRANNO
DI ENZO FERRARI
FRA 200 ANNI?
CHE ERA UNO
CHE HA SCOPERTO
L'ACQUA CALDA**

ENZO FERRARI



esistono confronti. La McLaren non ha nemmeno metà dell'importanza della Ferrari».

Quattro uomini si sono alternati al timone mai ufficialmente lasciato: Vittorio Ghidella, Piero Fusaro, Luca Cordero di Montezemolo, Sergio Marchionne. In tutti è risuonato un testamento più che una frase: «*Per guidare una Ferrari, bisogna meritarselo*». Montezemolo coniò un imperativo del tutto personale: «*Voglio che la Ferrari si desideri*».

In certe ore, in certi giorni a Maranello qualcuno continua ad avere una sensazione precisa ma strana. Nelle officine, negli uffici, nei cortili della fabbrica, aggiornata sui dettati del secondo millennio, si avverte una presenza. C'è qualcosa o qualcuno che si muove, che beve luce, che osserva.

Lui è qui, là, sotto, a mezzaria. O quasi nascosto dal cofano di una macchina, che pare appena lavata dalla brina scesa nella notte.

La brina. La sola cosa con la quale si può lavare una Ferrari senza offenderla, secondo una delicata leggenda.

Lui forse sorride o forse no. Forse è serio, sbalordito per come il suo sogno ha potuto invadere milioni di appassionati.

Una volta gli chiesero: «*Cosa diranno di Enzo Ferrari fra duecento anni?*». Ridendo rispose: «*Era uno che ha scoperto l'acqua calda*». «*E della Ferrari?*». «*Che era l'acqua calda*». ●

Addio, Patrick Neve

SI È SPENTO IL BELGA CHE NEL 1977 FU IL PRIMO PILOTA DI FRANK WILLIAMS NEL SUO TEAM APPENA RIFONDATO, CORRENDO CON UNA MODESTA MARCH 761

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

Se ne è andato a 67 anni Patrick Neve. Un nome che forse dirà poco agli appassionati più giovani, eppure il suo ruolo nel mondo dei Gran Premi resta importante non tanto per ciò che ha ottenuto, ma piuttosto per quando.

Patrick Marie Ghislain Pierre Simon Stanislas Nève de Mévergnies - il nobile lignaggio è ben testimoniato dall'interminabilità del nome all'anagrafe, frutto dell'appartenenza a una famiglia benestante di Liegi - classe 1947 - esattamente quaranta anni fa, nel 1977, è stato il primo pilota nella storia della Williams Grand Prix.

Forse sarebbe più corretto dire della nuova storia della Williams, visto che patron Frank in realtà era in F.1 dal 1969, prima con una Brabham privata per Courage, poi nell'operazione De Tomaso, quindi legandosi a Politoys, Iso e correndo con le macchine dotate del suo nome nel 1975, salvo associarsi a Walter Wolf nella disgraziatissima annata 1976 e rimettersi in proprio, appunto, l'anno dopo.

Williams anno zero

Per Frank Williams ricominciare da zero fu una sorta di depurante operazione psicanalitica per cancellare delusioni, rovesci e difficoltà del passato. C'è anche chi dice che la sua pervicacia nel sostenere che il suo anno zero fu il 1977, vaporizzando tutto il progresso, sta anche a sottendere una riluttante propensione a analizzare eventuali richieste d'esonazione di arretrati relativi alle stagioni precedenti... L'avventura quindi si riavvia ex novo nell'aprile 1977, con un'inoffensiva March 761-Cosworth, il giovane Patrick Head come tecnico e il 28enne belga Patrick Neve nell'abitacolo, il quale si guadagna l'ingaggio ottenendo la sponsorizzazione di una birra belga, la Belle Vue. In tutto la squadra si iscrive a undici Gran Premi, disputando la stagione europea più la trasferta nord-americana e ottenendo un settimo e un nono posto come migliori risultati. Niente di che, considerando anche tre mancate qualificazioni da depressione. Ma i segnali incoraggianti sono due: se sul musetto campeggia il logo della birra, sull'alettone posteriore comincia a apparire la scritta Fly Saudia, segno che Frank ha appena agganciato gli sponsor arabi che dall'anno successivo gli cambieranno la vita, assicurandogli budget e basi per costruire quello diverrà che uno dei top team più blasonati della F.1 moderna.





Settimo: il suo miglior risultato a Monza 1977

E il musetto modificato da Patrick Head in vista del Gp d'Italia, dove la March vecchia di un anno va meglio del solito, è segno che la squadra Williams è viva, reagisce e sta rinascendo davvero.

Ecco il motivo per cui Neve viene ricordato: per esser stato lì quando la storia del team viveva ancora in embrione un snodo importante. In quel momento, d'altra parte, il suo futuro di pilota non era più luminoso. Presentato fino a pochi anni prima come l'erede naturale di Jacky Ickx, il pur dignitoso Patrick aveva vinto un titolo in F.Ford per poi migrare nel 1975 in Gran Bretagna dove aveva corso in F.3 con la locale Safir, giungendo 4° in campionato e sorprendente 2° a Montecarlo, dietro Renzo Zorzi. Da lì Neve si specializza nell'ottenere guide one-off con volenterosi team affittamacchine o in difficoltà economiche, per esempio la Brabham della Ram in Belgio 1976, quando debutta nel mondiale di F.1, piuttosto che con la Ensign, nel successivo Gp di Francia.

La stagione 1977 col team Williams resta la più completa nella sua avventura in F.1. L'anno dopo avrebbe tentato senza fortuna le prequalifi-



UNA CARRIERA IN F.1 ASSAI BREVE

Patrick Neve, sopra, e in alto a colloquio con Frank Williams corse per il rifondato team nel 1977 su una March 761, a sinistra, che a Monza sfoggiò un musetto evoluto da Head, a destra. Sopra, il belga su Ensign in Francia 1976 e, in alto, nel test con Kauhsen

che del Gp di casa con una March 781S autogestita, candidandosi poi senza successo a guidare la Surtees lasciata libera dall'infornuto Brambilla. Quindi in chiave 1979 prepara alla grande il suo ritorno in F.1, soffiando la debuttante Kauhsen a Gianfranco Brancatelli, grazie alle sponsorizzazioni della Kinley e della belga FN, la Fabrique Nationale, la più antica fabbrica d'armi del mondo.

Il naufragio con la Kauhsen

Ma il provino si rivela negativo e la rinuncia consiglia la Kauhsen a richiamare Brancatelli e spinge Patrick ad abbandonare per sempre i sogni di tornare nella F.1 iridata.

Si farà vedere saltuariamente in F.2 con una Pilbeam e nella ProCar riservata alle Bmw M1. Salvo qualche rara apparizione a inizio Anni '80 su vetture Bmw Turismo, la sua carriera finisce qui.

E quest'anno la scelta della Williams di saltare per la monoposto di F.1 la denominazione di Fw39 per abbracciare la sigla Fw40, propria del quarantennale, finisce con l'essere un modo per ricordare proprio quella stagione 1977 e, con essa, giustamente, la memoria e l'impegno di Patrick Neve. ●

Lassù qualcuno lo ama

KRIS MEEKE RIVIVE L'INCREDIBILE FINALE CON VITTORIA IN MESSICO DOPO L'USCITA NELLA POWER STAGE. E PENSA GIÀ AL TOUR DE CORSE

di **Marco Giordo**

foto **Bettiol**

«**S**ono un ragazzo fortunato e lassù c'è Dio che mi vuole bene». Così domenica 12 marzo Kris Meeke a botta calda, dopo la rocambolesca vittoria in Messico con clamorosa uscita nella power stage e slalom in un parcheggio per rientrare in strada. E così ci ha ribadito al telefono, quando lo abbiamo raggiunto al cellulare, nella casa di Andorra. Un Meeke rinfrancato dopo la follia di un attimo che stava per costargli una vittoria ormai in tasca, visti i 37" di vantaggio su Ogier... «Mi è andata veramente bene - esordisce Meeke - . Avevo un problema all'anteriore sinistro della mia C3 ma sono entrato troppo forte in quella veloce curva a destra, dove la macchina è uscita dai binari e mi è partita per la tangente, sulla sinistra». - Nel camera car ormai divenuto virale in rete, si è chiaramente sentito il navigatore, Paul Nagle, urlare: "Gesù Cristo!". E poi ancora: "Pazzo!"... «Siamo finiti nel parcheggio sottostante e abbiamo urtato la Volkswagen di un spettatore, parcheggiata subito sotto il ciglio della strada, per poi finire nel piazzale! Sono stati attimi tremendi! Istintivamente ho cercato l'uscita del parcheggio, sulla sinistra! Poi, visto che non c'era, sono tornato indietro e ho cercato e ritrovato la strada per rientrare in prova, in pratica nel punto in cui eravamo usciti. Nagle ha ripreso subito a leggermi le note ed abbiamo finito la prova ma eravamo, ovviamente, entrambi molto scossi. All'arrivo il mio navigatore era convinto che avessimo perso il rally, io gli ho detto di non demordere perché avevamo 37" di vantaggio prima del via della speciale. Un attimo dopo un cameraman ci ha fatto segno che avevamo vinto noi e l'emozione è stata grande. Un finale davvero pazzesco: nonostante tutto ce l'avevamo fatta! Credo sia stato il finale più incredibile di una gara nella storia del campionato del mondo. Poi, dopo la premiazione, ho conosciuto all'assistenza il proprietario della macchina che abbiamo danneggiato nell'uscita: era venuto a salutarci! Gli ho regalato un cappellino e ci siamo fatti alcune foto insieme. Era felice, quasi quanto me, diceva che non voleva far riparare l'auto ma tenerla così!».





MI È ANDATA BENE!
AVEVO PROBLEMI
ALL'ANTERIORE MA
IN QUELLA CURVA
SONO ENTRATO
TROPPO VELOCE

KRIS MEEKE

”



MAMMA MIA CHE NUMERO!

Meeke sembra riguardare la sua uscita nella power stage in Messico. Dall'alto si vede la C3 che parte per la tangente in una veloce curva a destra e poi allarga a sinistra, per finire nel parcheggio sottostante (dove urta la Vw grigia che si vede qui sotto) e rientra, per andare a vincere ...



← **- Perché ha dato il massimo nella power stage? Con il vantaggio che aveva non poteva limitarsi a gestire la gara?**

«Perché facendo due conti, prima della speciale, ho realizzato che se Ogier avesse vinto la power stage, con il secondo posto in gara e quei 5 punti avrebbe preso solo due punti meno di me. Ecco perché nella power stage volevo prendere qualche punto anch'io, ci volevo provare. Alla fine, con tutto quello che è successo, ho preso solo 3 punti più di lui ma visto cos'ho rischiato, mi va benissimo! Ora sono curioso di vedere come andrà a finire la storia del cambio sotto peso della Ford di Ogier, aspettiamo di sapere quali saranno le decisioni dei tecnici Fia. Tante cose potrebbero cambiare».

- Sicuramente questa è una vittoria che dà morale. Una bella iniezione di fiducia sia per Kris Meeke che per tutto il team Citroën...

«Certo, è stata una bella cosa per tutti noi ma sono contento del nostro successo in Messico per due motivi. Innanzitutto perché abbiamo finalmente dimostrato qual è il potenziale della nuova C3 Wrc. La vettura è competitiva e lo ha fatto vedere. Poi

perché stavolta nessuno può dire, come è stato fatto a più riprese in passato, che ho vinto perché avevo una posizione di partenza vantaggiosa. Mi riferisco ad esempio a quanto accadde l'anno scorso in Portogallo e in Finlandia. La prima tappa in Messico, nella quale avrei potuto effettivamente trarre vantaggio dalla posizione di partenza rispetto a quella

di Ogier, è stata dimezzata nel chilometraggio! Poi, nella seconda, me la sono giocata ad armi pari con lui. Anzi, alla fine sono stato 10" più veloce. Un bel segnale in vista del prosieguo della stagione».

- Come avete fatto a migliorare così tanto?

«Dopo il Rally di Svezia abbiamo svolto un'importante serie di test, nei quali abbiamo variato le mappature dei differenziali. Prima stavamo utilizzando quelle della vecchia Citroën C4 Wrc. Adesso invece, con le nuove regolazioni, abbiamo decisamente migliorato il modo in cui scarichiamo a terra la coppia e la potenza ed i risultati sono sotto gli occhi di tutti».

- Ora c'è la Corsica, dove cambia tutto ancora una volta: cosa contate di fare?

«L'anno scorso eravamo andati bene, avevo fatto segnare bei tempi e vinto la power stage, pertanto sono fiducioso. Inoltre, abbiamo in programma tre giornate di test sull'asfalto: un giorno lo faremo in Francia mentre negli altri due andremo direttamente in Corsica».

- Come si sente dopo la vittoria in Messico?

«Mi sento pronto per tornare in corsa nella lotta per il titolo. Voglio esserci e già in Corsica punto a continuare questa striscia positiva. Per noi in Messico è iniziato un nuovo campionato». ●

VOLEVO VINCERE ANCHE LA POWER STAGE PERCHÉ CON OGIER SECONDO AVEVO BISOGNO DI ALTRI PUNTI

KRIS MEEKE



Citroën rabbia e gioia in diretta

ATTIMI DI DISPERAZIONE, POI L'ESALTAZIONE COLLETTIVA. ECCO COME LA SQUADRA DI MEEKE HA VISSUTO MOMENTI DI ORDINARIA FOLLIA

La Citroën ha postato su Facebook un video nel quale l'ex-campione europeo Simon Jean Joseph fa vivere agli spettatori la power stage all'interno della centrale operativa della Casa francese, zona da sempre off limits per le telecamere. Un'idea rivela davvero vincente a livello mediatico, soprattutto visto quanto è successo in Messico. Quando è stato mostrato agli appassionati cosa succede all'interno di un team durante una gara, con la telecamera che mostrava tutti gli uomini Citroën prima tranquilli poi disperati quando Meeke è uscito di strada a meno di un chilometro dalla vittoria. Si vedono il team principal Yves Matton e il team director Marek Nawarecky che rimangono impietriti al loro posto, l'addeba stampa Sandie Benoit che si copre il volto con le mani, l'ex-navigatore Jean Paul Chiaroni che si alza di scatto dalla sedia con le mani nei capelli.

Sono 18 secondi lunghissimi, interminabili, per tutto il team. Fino a quando Meeke non rientra in strada, finisce la speciale e si scopre che ha vinto ugualmente. L'unico che resta freddo è l'ex-navigatore Daniel Grataloup, che controlla il cronometro e urla un «Il a gagné, il a gagné - Ha vinto ha vinto!» che fa esplodere la gioia incontenibile all'interno del centro di controllo del team. Urla, baci e abbracci si sprecano e Jean Joseph riesce a raccogliere subito da un emozionato Yves Matton le prime impressioni, tra gli applausi di tutti. Con gli ex-piloti, ora "meteo crew", Patrick Magaud e Laurent Poggi che abbracciano un po' tutti, mentre il fotografo Jo Lillini cerca di scattare più immagini possibile. Un bel modo per far vedere la "vittoria in diretta". ●

Messico ancora sulla graticola

POCHI PARTECIPANTI, RITARDI, PROVE CANCELLATE, SICUREZZA DA RIVEDERE. EPPURE SI CONTINUA A CORRERE. PER QUALE MOTIVO?

Ott Tanak e Riego Molder l'avevano buttata sullo scherzo due anni fa, presentandosi con maschera e boccaglio sul podio all'arrivo del Rally del Messico dopo essere addirittura sprofondati in un lago nella speciale di "Los Mexicanos". I 7, interminabili, secondi impiegati dall'equipaggio éstone per uscire dall'abitacolo della Ford Fiesta Wrc sono entrati a far parte della storia dei rally. Ma il livello degli organizzatori messicani è rimasto invariato. L'improvvisazione è apparsa a più riprese evidente anche in questa edizione della gara nordamericana. La "carretera mexicana", che da 14 anni ospita una manche iridata ha evidenziato anche stavolta grossi limiti. In primis il grave ritardo, a causa di un incidente in autostrada, con il quale i camion che trasportavano da Città del Messico le vetture del rally sono arrivati al Poliforum di León. Un ritardo che ha costretto la direzione gara ad annullare i primi due passaggi sulle prove di El Chocolate e Las Minas accorciando la prima tappa di ben 74,58 km. In secondo luogo, s'è vista la telenovela Sordo, con i 10 minuti di penalità prima inflitti e poi tolti al pilota spagnolo della Hyundai per i report poco chiari arrivati dalla superspeciale di León. Dove, tra l'altro, una commissaria (senza au-

torizzazione del direttore di corsa) aveva esposto a Sordo la bandiera rossa, sul rettilineo della super speciale. Roba da "Scherzi a parte". Poi, "ciliegina sulla torta" l'uscita di strada di Meeke, che è finito in un parcheggio situato in pratica a bordo speciale e più in basso della sede stradale! Ma come si fa? Sicurezza dove sei? In ultima analisi, c'è anche il problema cronico del numero dei partecipanti alla gara, che quest'anno erano la miseria di 24 (29 gli iscritti), uguagliando il record negativo del 2011, che è anche il record negativo nella storia del Mondiale. Un problema ormai strutturale del-

la trasferta messicana, che per i suoi costi elevati è quella maggiormente disertata dai privati e che vede sempre al via pochissimi equipaggi locali. Ma i fratelli Suberville, organizzatori della prova, hanno i loro appoggi, e da buoni messicani riescono sempre a salvarsi. Ci riusciranno anche nel 2018, continuando ad occupare un posto nel calendario iridato. Per la soddisfazione di coloro i quali chiudono gli occhi sui limiti organizzativi del rally, perché garantisce da 14 stagioni alla Fia e alla Wrc Promoter l'effettuazione di una delle tre gare transoceaniche della stagione. ●

IL TIFOSO NON VUOL FAR RIPARARE L'AUTO!

Sotto, il proprietario della Vw investita dalla C3 di Ogier posa orgoglioso davanti alla sua vettura, divenuta un cimelio! In basso, la disperazione e la gioia Citroën. Nella foto grande Bertelli nella superspeciale a Zocalo



LA TRASMISSIONE PARE SOTTOPESO

Ogier rischia per il cambio

Il Rally del Messico non è ancora terminato. Dopo le verifiche tecniche, nella notte fra domenica 12 e lunedì 13, il delegato tecnico della Fia Jerome Touquet ha deciso di sigillare il cambio della Ford Fiesta Wrc di Seb Ogier e se lo è portato con sé in Europa, sino alla sede Fia a Ginevra, per poterlo esaminare meglio. A quanto pare, il cambio è sottopeso e per questo motivo, pur essendo stata pubblicata la classifica finale della prova messicana, il secondo posto di Ogier potrebbe essere in discussione. C'è molta curiosità, ovviamente, in attesa dei riscontri dei controlli che sono effettuati in questi giorni dai tecnici della Fia, per capire se Ogier e la M-Sport verranno penalizzati, multati o assolti dai federali. Potrebbe cambiare infatti tutto oppure niente. Vedremo. Certo è che dopo i dubbi sulla Toyota, queste nuove Wrc "Plus" 2017 continuano a far discutere...

Campede

di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

CASTELNUOVO GARFAGNANA - «Ce l'abbiamo fatta!». L'urlo di Simone Campedelli è davvero di quelli liberatori prima di salire sul gradino più alto del podio al Rally del Ciocco. Prima vittoria in carriera nel Tricolore per un pilota che ci ha messo tanto lavoro e sofferenza per arrivare al vertice e che ora vuol godersi fino in fondo il momento: «Sì, è davvero una liberazione - ammette Simone - perché dopo anni di battaglia per essere qua, finalmente riesco a provare questa sensazione. Non sono state poche le volte in cui ho pensato di mollare tutto in passato. E invece no, ho tenuto duro ed è stato giusto così, nella vita non bisogna mai arrendersi, mai!».

Quando ha visto Andreucci fermo a bordo strada, col motore kappà a tre prove dalla fine, il pilota della Orange1 Racing ha capito che da lì in poi, paradossalmente, sarebbe arrivato il difficile: «Sul momento ho rallentato troppo - conferma Campedelli - e non è stato per niente semplice

mantenere la concentrazione per il resto della gara». Già, fino a quel punto era stata lotta vera tra il nove volte campione d'Italia e Campedelli. Con Andreucci partito ad handicap dopo essersi complicato la vita nel prologo di Forte dei Marmi e poi in grado di riprendersi la leadership attaccando prova dopo prova, col suo solito ritmo da schiacciasassi. Da par suo Campedelli, pur mancando dalle strade del Ciocco dal 2013 ed essendo al debutto col nuovo navigatore, Pietro Ometto, è stato l'unico capace di mantenere un ritmo paragonabile a quello di Andreucci, al quale ha sempre fatto sentire il fiato sul collo. Il duello è finito prima del tempo, quando il motore della 208 T16 ha tradito il garfagnino, sulla prova di Coreglia: dopo gli ultimi aggiornamenti, in termini di prestazioni la vettura del Leone si è riportata in vetta alla categoria ma l'affidabilità che aveva contraddistinto la progenitrice 207 S2000 resta ancora un miraggio. E non è un caso se i francesi stanno già correndo ai ripari, con un nuovo propulsore che arriverà nel corso della stagione. Così, in fin dei conti, il Cir 2017 ricomincia esattamente da dov'era finito quello dell'anno passato, con la stessa vettura - la Ford Fiesta R5 - ancora davanti a tutti e con la Brc che - uscita dalla porta - rientra dalla

IL ROMAGNOLO CENTRA LA PRIMA VITTORIA IN CARRIERA NEL TRICOLORE DOPO AVER MESSO SOTTO PRESSIONE PAOLO ANDREUCCI. ED È LA STORIA DI UN SOGNO CHE S'AVVERA

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5) in 1.59'58"; 2. Michelin-Perna (Ford Fiesta R5) a 2'00"6; 3. Perico-Turati (Skoda Fabia R5) a 2'03"3
Tappa 1: 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16) in 1.01'32"4; 2. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5) a 3"4; 3. Perico-Turati (Skoda Fabia R5) a 1'41"1

Tappa 2: 1. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5) in 58'22"2; 2. Michelin-Perna (Ford Fiesta R5) a 19"2; 3. Perico-Turati (Skoda Fabia R5) a 25"6.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



iiiiiii!



LA NUOVA COPPIA DEL TRICOLORE

Per la prima volta con al suo fianco Pietro Ometto (a sinistra) Simone Campedelli ha centrato il successo al debutto con la Fiesta R5 Brc alimentata a benzina del neonato team Orange1 Racing



finestra tramite i colori della Orange1 Racing. E se Peugeot piange, di certo Skoda non ride, visto che anche le Fabia hanno dovuto fare i conti con problemi legati alla meccanica. Scandola e D'Amore, che il primo giorno hanno incredibilmente pagato un minuto per un anticipo a un controllo orario, tornano dal Ciocco con appena 4 punti rimediati nella prima tappa, visto che l'indomani sono stati fermati dalla rottura del differenziale, dopo che ne avevano dovuto far sostituire uno anche il sabato. Un problema che ha afflitto pure Nucita (come si legge a parte, ndr) e che ultimamente si sta verificando con una frequenza preoccupante anche all'estero. Così, l'onore della Casa ceca è stato parzialmente salvato da Alessandro Perico, debuttante nel Cir sulla Fabia R5, terzo al traguardo dopo due giorni passati a cercare di trovare il feeling con una vettura molto diversa rispetto alla Peugeot 208 T16 guidata nelle ultime stagioni. Un problema che non ha avuto Rudy Michellini: il toscano, pur lamentandosi il primo giorno di non riuscire a guidare come avrebbe voluto la Ford Fiesta della Erreffe, tenendo duro e disputando una seconda tappa semplicemente da applausi s'è preso il lusso di chiudere in seconda posizione assoluta: un peccato che non si sia iscritto al Tricolore, perché anche lui meriterebbe un posto in pianta stabile nell'Italiano. Quarto, in gara e in campionato, Elwis Chentre che con la Hyundai i20 R5 ha badato più alla sostanza che alla forma, cercando pure di far quadrare i conti con gli pneumatici. L'impressione è che anche questo binomio ha grossi margini di miglioramento. ●



FERMATO DAL MOTORE

La Peugeot 208 T16, sopra, ha appiedato Paolo Andreucci. Il nove volte campione italiano era in testa, pressato da vicino da Campedelli. A sinistra Rudy Michellini, ottimo secondo con la Fiesta, ha firmato la doppietta Ford. Sotto a sinistra Alex Perico, terzo al debutto nel Cir con la Skoda Fabia





Kalle bello in prospettiva

ROVANPERA JR DEBUTTA SULL'ASFALTO TRICOLERE CON UNA PROVA MOLTO CONVINCENTE. NONOSTANTE QUALCHE ERRORE DI TROPPO

A vederlo così, avvolto da una tuta extra small eppure quasi larga, con lo sguardo leggero e la camminata morbida, dimostra ancor meno dei suoi 16 anni. Chi non lo conosce potrebbe considerarlo fuori posto, nei rally. Quasi un alieno. Eppure Kalle Rovanpera ha dimostrato di trovarsi decisamente a suo agio anche sui difficili asfaldi della Garfagnana, anche se il suo esordio non è stato dei più semplici. Le ricognizioni su una Fiat Panda con guida a destra, al fianco di papà Harri e con Risto Pietiläinen seduto dietro, a scrivere le note. Due passaggi e poi via, subito nella fossa dei leoni, senza minimamente sfigurare: «Appena l'ho visto nei primi test – racconta Fabrizio Fabbri – mi sono reso conto di trovarmi di fronte a un ragazzo che sa davvero guidare molto bene. È pulito, precisissimo nelle traiettorie, mai in affanno. Di certo, l'impostazione di base è molto buona e può crescere tantissimo. Quanto, però, è troppo presto per dirlo». Quanto forte va già il ragazzo lo dicono i tempi: nel secondo passaggio a Careggine è arrivato a otto decimi al km da Campedelli, per dire. Le prestazioni però non spiegano fino in fondo le difficoltà che deve affrontare Kalle rispetto ai "grandi". Perché alla fine di ogni speciale, il ragazzino senza patente deve mollare il volante e sedersi a destra, con il radar tra le mani. Orientarsi tra strade e paesi mai visti, gestire gli anticipi, sopportare anche la pressione del ruolo del navigatore nei trasferimenti: «Se è più difficile guidare in speciale o maneggiare il radar? Forse davvero la seconda – ammette Kalle – perché in questi piccoli paesini bisogna stare sempre molto attenti». Ma il doppio ruolo non è l'unico ostacolo con cui deve fare i conti il giovane Rovanpera: il fatto di non poter guidare in trasferimento lo costringe infatti a entrare sempre in prova con le gomme non in temperatura, perché Risto Pietiläinen non se la sente di zigzagare in mezzo al traffico per scaldarle a dovere. E per ovviare al problema si è deciso di dedicare parte dei test pre-Sanremo proprio al navigatore, per fargli acquisire più confidenza al volante della 208 T16 e metterlo così in condizione di portare come si deve in temperatura le gomme. Il ragazzo è qui per imparare e migliorarsi sull'asfalto ma per farlo non si lascia veramente nulla al caso. ●



**IL "VECCHIO"
E IL BAMBINO**
Kalle Rovanpera, sopra,
insieme a Paolo
Andreucci. A destra, il
baby finlandese in
azione. A sinistra,
nell'ordine, il navigatore
Riisto Pietiläinen, papà
Harri e Rovanpera Jr



Nucita e la farsa del differenziale

IL SICILIANO INCAPPA IN UN RITIRO PROPIZIATO DALL'INCREDIBILE VICENDA CHE HA VISTO PROTAGONISTA UN COMMISSARIO TECNICO

Un giallo in piena regola, quello che ha coinvolto uno sconcertato Andrea Nucita. Il pilota della Skoda Dp Autosport ha patito noie alla trasmissione per gran parte della prima tappa. Nel parco assistenza del mattino il team, con il consenso del Commissario Tecnico incaricato, Massimo Cataldi, ha aperto il gruppo cambio-differenziale, rimuovendo la piombatura, per cercare il problema che era in realtà altrove. Lo stesso C.T. avrebbe poi provveduto a ripiombare sia il particolare montato in vettura, sia il ricambio sul camion della squadra. Quando poi, nell'assistenza del tardo pomeriggio, la squadra ha deciso di sostituire l'intero gruppo, si è resa conto che la medaglietta della piombatura del ricambio sul camion era sparita! «Il C.T. ha ammesso di averla rimossa!» racconta esterrefatto il diesse Aldo Malchiodi. Così, nella concitazione del momento, tra la riparazione da effettuare e il giallo dei sigilli spariti, Nucita ha pagato 10' di ritardo in uscita dal parco assistenza, vedendo irrimediabilmente compromessa la sua gara. Un pasticcio nato dall'operazione "irrituale" del mattino, visto che la regola prescrive che la piombatura di cambi e differenziali va fatta "in modo da impedire la apertura delle relative scatole o loro parti". Così, per coprire l'errore del mattino, il federale ne avrebbe commesso uno peggiore. Il ritiro di Nucita, autore di una toccata nella penultima speciale, ha chiuso la questione ma resta l'amarezza per una vicenda davvero sconcertante, per non dire spiacevole. ●



LO JUNIOR INIZIA SOLO A SANREMO

Pollara fa sua la gara test

Il Tricolore Junior scatta solo al Rally di Sanremo ma quello visto al Ciocco è stato un aperitivo decisamente frizzante per la serie riservata agli Under 26. In Garfagnana, infatti, si sono presentati alcuni dei piloti più interessanti fra quelli che animeranno il campionato cadetto. In un confronto decisamente serrato tra l'equipaggio ufficiale Peugeot, formato da Marco Pollara e Giuseppe Princiotto, e quello privatissimo composto da Gianandrea Pisani e David Castiglioni, alla fine s'è imposto il siciliano per una manciata di secondi, grazie al tempo fatto segnare nell'ultima speciale. Per Pollara, anche la soddisfazione di imporsi tra gli iscritti al Tricolore 2 Ruote Motrici e la serenità di aver iniziato la stagione con il piede giusto. Podio di classe completato da Mattia Vita, pure lui già iscritto allo Junior, insieme a Bottarelli (qui assente), Manfredi, Maz-zocchi, Pederzani e Strabello.



Andolfi vince tra pochi intimi

SOLO TRE LE 124 ABARTH AL VIA DEL TROFEO DEDICATO E MINCHELLA SUBITO OUT PER UN MALORE. IL LIGURE HA LA MEGLIO SU TOTÒ RIOLO

Ottavo assoluto Fabrizio Andolfi, nettamente primo in un'ipotetica classifica riservata a tutte le vetture 2 Ruote Motrici.

L'esordio del Trofeo dedicato all'ultima nata dello Scorpione si è chiuso con un risultato per certi versi sorprendente, visto che sulla car-

ta le strade della Garfagnana non erano certo le più adatte a svelare il potenziale della R-Gt nata e sviluppata a Torino, che nel confronto



PECCATO ANDREA!

Nucita, nella foto, avrebbe potuto dire la sua al debutto con la Skoda Fabia nel Cir ma una ricca serie di problemi, soprattutto ai differenziali, hanno rovinato la sua corsa



diretto con la Porsche di Sassi – per il tempo in cui è stata in gara – è sempre risultata vincitrice. Sia Andolfi che Totò Riolo, costretto al ritiro dalla rottura di un semiasse nell'ultima speciale mentre occupava la nona piazza proprio alle spalle del ligure, hanno passato i due giorni di gara cercando di cucirsi addosso al meglio la vettura, sperimentando in corso d'opera quelle soluzio-

ni d'assetto e di gomme più adatte al loro modo di guidare. Se il riscontro del cronometro è comunque positivo, lo stesso non si può dire al momento per quello numerico, visto che alla via di Forte dei Marmi si sono presentati appena in tre, con la presenza del ciociaro Minchella che s'è limitata – causa malore del pilota – al solo prologo in Versilia. La vettura insomma c'è ma per ora mancano gli

interpreti. Sinora, della nuova 124 sono stati ordinati una decina di esemplari: i tre "italiani" li ha acquistati Bernini, due sono invece opzionati da un team statunitense che le farà correre alla Pikes Peak, mentre un paio sono andati in Spagna. A queste si aggiunge l'esemplare della Milano Racing che schiererà Francois Delecour nella serie Fia dedicata alle R-Gt a partire dal Tour de Corse. ●

HYUNDAI QUARTA

L'aostano Elwis Chentre ha portato a un soffio dal podio la Hyundai i20, sopra. Al centro la 124 Abarth di Fabrizio Andolfi, ottavo. All'estrema sinistra Marco Pollara con la Peugeot 208 R2

LOVE STORY DA RALLY

C'è del tenero tra Craig Breen e Tamara Molinaro: l'irlandese pilota della Citroën nel Mondiale e la ragazza italiana sotto contratto Red Bull fanno coppia ormai da un paio di mesi e il Rally del Ciocco è stata l'occasione per rendere pubblico il loro legame. I due si sono fatti vedere in assistenza come una qualunque coppia di appassionati.

PERICO ISCRITTO AL CIR

Anche Alessandro Perico, nonostante non fosse presente nell'elenco inizialmente diramato da Acisport, risulta regolarmente iscritto al Campionato Italiano. Il bergamasco si concentrerà, come sua abitudine, sulle gara asfaltate.

FORTE DEI MARMÌ

La partenza da Forte dei Marmi, con la relativa prova spettacolo sul lungomare, è ormai un must per il Rally del Ciocco. Il pubblico ha risposto anche quest'anno con grande attenzione, tanto da far registrare il tutto esaurito lungo i 1500 metri ricavati appena dopo il palco di partenza.

BRAVO PANZANI

Con la "vecchia" Peugeot 207 S2000 della Gima e le Hankook, Luca Panzani e Federico Grilli sono riusciti a farsi notare: i due hanno centrato una buonissima settima posizione assoluta, permettendosi anche il lusso di far segnare il settimo tempo nel primo passaggio sulla prova di Gragnanella il sabato e nella ripetizione di Careggine il giorno dopo.

RIECCO GHEZZI

Prima apparizione in Garfagnana nel '76, ultima nel '95. Dopo 22 anni dall'ultima volta, Alessandro Ghezzi è tornato al Ciocco con l'unico obiettivo vedere il traguardo, impresa mai riuscitagli in precedenza: il pilota oltrepadano, in gara con la Fiesta R5 di Bernini, ha dovuto arrendersi anche questa volta alla "maledizione" del Ciocco, fermandosi sull'ultimissima prova speciale...

Vanni è più forte anche dei Carabinieri

UN'INCREDIBILE VICENDA VEDE PROTAGONISTA LUCA ARTINO NELLA GARA REGIONALE, CON INTERVENTO ADDIRITTURA DELLE FORZE DELL'ORDINE PER RIPORTARE LA CALMA

Finale di gara decisamente concitato – con tanto di intervento della forza pubblica! – nella gara valida per il Campionato Regionale, limitata alla prima tappa del Ciocco. Oggetto della contesa la penalità di 10' comminata dai Commissari Sportivi a Luca Artino, leader per tutta la gara e reo d'aver impedito la partenza della

prova speciale 11 perché a suo parere non sussistevano le condizioni di sicurezza, causa il pubblico che si muoveva tra gli ultimi concorrenti del Cir e la partenza di quelli del Ciocco regionale. A fine giornata Artino s'è presentato al collegio dei commissari per far valere le proprie ragioni così "rumorosamente" che per calmare

gli animi sono dovuti intervenire i Carabinieri! Alla fine, la classifica ha premiato così la coppia formata da Egisto Vanni e Gianni Lartini (Ford Fiesta R5) davanti a Mauro Lenci e Ronny Celli (Peugeot 306 Maxi) e Fabio Pinelli e Giuseppe Tricoli (Ford Fiesta R5). Artino ha comunque deciso di ricorrere in appello. ●

Martinelli fila con la piccola Swift

GRANDE EQUILIBRIO NEL MONOMARCA SUZUKI E VITTORIA AL PILOTA DI CASA PROPRIO COME DODICI MESI PRIMA. OTTIMO SECONDO CHIUDE IL TEDESCO KOENIG

Anno nuovo, vita nuova in casa Suzuki. Tranne che per il nome del vincitore del rally d'apertura: sulle strade di casa Stefano Martinelli si è puntualmente ripetuto ma dopo una gara dove, per il resto, i valori dell'anno passato sono stati ampiamente ribaltati. E nel segno di un bell'equilibrio, visto che ben cinque dei sette piloti al via hanno firmato almeno un miglior tempo di prova speciale. Ad agitare il vertice sin dal via ci hanno pensato anche i due grandi protagonisti dell'anno passato dell'altra serie Suzuki – la Rallye Cup – cioè Simone Rivia (poi costretto al ritiro per l'allentamento del leveraggio del cambio) e Corrado Peloso, tenace come la goccia

che cade sul sasso sino a spezzarlo, che alla fine si è portato a casa il terzo posto finale e di tappa 1. Ma chi ha fatto il salto maggiore rispetto all'edizione scorsa è stato il tedesco Koenig. Salito al posto d'onore già alla prima prova speciale del sabato, quando si è trovato a 21"2 di distacco da Martinelli, ha iniziato un travolgente recupero che lo ha portato ad appena 2"9 dal rivale in chiusura di tappa. Nella seconda frazione il duello si è ripetuto con un andamento altrettanto serrato, mentre alle loro spalle emergeva Coppe, il primo giorno attardato da una toccata. Promettente il debutto di Tarantino ed il salto di qualità di Strabello junior. (g.c.)

ARAI E KATSUTA

Prima esperienza italiana più che positiva per i giovani giapponesi dello Junior Team Toyota Gazoo: Hiroki Arai, in coppia con Glenn Macneall, e Takamoto Katsuta con Marko Salminen alle note, non hanno affatto sfigurato con le Ford Fiesta R2 in mezzo ai nostri. Peccato per la doppia foratura patita da Katsuta alla fine della prima tappa, mentre Arai (sotto) ha concluso 16esimo assoluto.



NESSUN EQUIPAGGIO ROSA!

Non capitava da tempo che al via del Tricolore non si presentasse alcun equipaggio femminile ed è invece accaduto al Ciocco. In Garfagnana s'è vista solo come spettatrice Corinne Federighi, reduce dall'incidente occorsole assieme al fidanzato Marco Runfola al Rally Cefalù. La vincitrice della Coppa Aci Femmine 2016 rientrerà alla Targa Florio.

FAMIGLIA DA RALLY

Sfida tutta in famiglia al Ciocco tra Andrea Marcucci e il figlio Luigi: il senatore, in gara con una Peugeot 207 S2000, ha concluso la sua fatica 17esimo, mentre il ventenne Marcucci Junior, alla sua terza gara in assoluto (alle spalle solo un Ciochetto e un Abeti), ha invece portato la Peugeot 208 R2 in 18esima posizione, dunque appena alle spalle del padre.

CIR SULLA RAI GIOVEDÌ

Una sintesi di 40' in onda giovedì prossimo alle 18.58 su Rai Sport Hd, oltre a diversi servizi durante la gara in onda durante la gara sulle rete regionale: è questa la copertura Rai per il Rally del Ciocco. Un format che, salvo piccoli aggiustamenti, verrà replicato per il resto del Tricolore 2017.

Nel Trofeo Suzuki la vittoria è andata a Martinelli. In alto, Vanni 1° nella gara regionale





Gilardoni batte Canzian

IL PILOTA DELLA GIMA È PRIMO FRA I TROFEISTI E NEL TRICOLORE RISERVATO ALLE 2 RUOTE MOTTRICI. MA AL CIOCCO VINCE TOSI

Protagonisti cercasi nel Campionato Italiano 2 Ruote Mottrici: la serie nata lo scorso anno, erede del vecchio Tricolore Produzione, è partita dal Ciocco con appena quattro equipaggi iscritti. Colpa probabilmente anche di un regolamento che pare scritto apposta per allontanare

i piloti, visto che prevede otto gare valide e la possibilità di acquisire punteggio in ognuna di esse.

Probabilmente troppo, in tempo di vacche magre, come probabilmente è troppo "stringente" la scelta di limitare la partecipazione alle trazioni anteriori, esclu-

dendo da questa particolare classifica le nuove R-Gt. La classifica finale del Ciocco dice che in campionato Pollara e Gilardoni sono alla pari in vetta alla serie, con 15,5 punti ciascuno. Il pilota della Gima guida il Trofeo Renault Clio Top con 66 punti, nel quale ha preceduto l'esordiente Riccardo Canzian.

Il pilota pavese, vincitore lo scorso anno tra le Twingo, sconta il tempo perso durante la prima tappa a causa di una doppia foratura, ma cronologici alla mano sta mostrando di riuscire a prendere confidenza piuttosto in fretta con la sua nuova arma. Davanti a entrambi, ma trasparente sia ai fini del Trofeo sia nel 2Rm cui non si è iscritto, ha comunque finito il reggiano Tosi, capace di portare all'11esimo posto assoluto la "vecchia" Renault Clio R3C aspirata. ●

TUTTI ALL'ATTACCO

Rosso nel guado con la Twingo R1, sotto, ha sveltato tra le piccole di casa Renault. Sopra, Gilardoni primo nel Trofeo della Regié e fra le 2 Ruote Mottrici



GRANDI LOTTE PER LA TRAZIONE POSTERIORE RENAULT

Twingo in Rosso

Più cavalli per rendere più divertente e competitiva la Twingo ed ecco che aumentano anche i piloti ed il livello del monomarca tutto made in Italy del marchio della losanga. Magari non per caso, perché alla trazione posteriore in generale ed a questa in particolare bisogna farci l'abitudine, ma alla fine l'ha spuntata uno dei protagonisti dell'anno passato: Emanuele Rosso. Anche se l'equilibrio è tutto sommato regnato sovrano. Nelle prime cinque prove speciali si sono avuti altrettanti vincitori (Rosso, Marco Severi, Filippo Bravi, Jacopo Lucarelli e Alberto Paris) e di questi l'ultimo in ordine di tempo è stato quello che sul filo del secondo ha tenuto la testa della classifica generale sino a due terzi della giornata. Solo alla nona delle tredici prove del sabato Rosso è riuscito a scalarlo, dopo essersi scrollato di dosso Bravi, Severi e Lucarelli. Proprio il campione italiano R1 in carica, che ha avuto le sue brave difficoltà ad acclimatarsi con la francesina, ha concluso alle sue spalle nella classifica finale ed in quella di tappa 1. In tappa 2 è invece stato Paris a mettere in fila Rosso e Lucarelli, chiudendo al terzo posto nella classifica di gara davanti a Bravi. (g.c.)

Inossidabile "Lucky"

CORRE DA OLTRE 40 ANNI CON SPIRITO DI RAGAZZO. GIGI BATTISTOLLI VA FORTE OGGI COME ALLORA. E CON LA DELTA STA VIVENDO UNA SECONDA GIOVINEZZA

di **Sergio Remondino** - foto **Sbaragli**

A luglio compirà 68 anni. Il tempo è scivolato veloce sotto le ruote delle macchine che "Lucky", al secolo Gigi Battistolli, ha portato in gara nei rally di epoche molto diverse, ma lui se ne fa una ragione. Del resto, ci si aspetta che uno che ha scelto lo pseudonimo "Lucky", fortunato, abbia come minimo un approccio positivo con le cose della vita, il lavoro, le passioni, lo sport. Nel suo caso è esattamente così. Da sempre diviso tra l'azienda ed i controsterzi, "Lucky" è un punto fermo della specialità.

- Corre da 43 (!) anni, continua a mettersi in discussione e, quel che più importa per lui, continua a vincere.

«Sono severissimo con me - esordisce "Lucky" - perché per me conta essere competitivo. Si fa in fretta a decedere, anche se io, per il momento, tengo botta. L'idea di correre senza essere al top, proprio non mi va giù: sono spietato con me stesso. Se capirò che non potrò più vincere, beh, quello sarà il momento di smettere e pensare ai miei figli, Alberto che è pronto per debuttare, e Lara, che ha già corso e dopo essere diventata mamma sta facendo un pensiero a tornare. La vita è fatta di periodi: questo per me è buono. Io sto bene e la macchina, la Delta 16V, va benissimo».

"Lucky" ha appena dominato il Vallate Aretine che ha aperto la stagione tricolore degli storici, lasciando a quasi 2 minuti un cliente difficile come Salvini. E questa settimana partecipa al Costa Brava che apre l'Europeo con un elenco iscritti da gara di mondiale. A cominciare da Francois Delecour, anche lui con una Lancia Delta 16V, per continuare con Erik Comas con la Stratos, tutti gli specialisti internazionali degli storici e gli agguerriti piloti di casa: da Antonio Sainz (fratello di Carlos) a Dani Solà con la Bmw M3, tanto per citare...

- Roba da cinema, altro che rally storici...

«I rally storici sono competizioni e basta, dove c'è chi vince e c'è chi perde, come in tutte le altre categorie: non faccio distinzioni. Certo, le moderne sono più divertenti, più dotate, più facili, ma le storiche sono vetture più difficili, che meritano di essere guidate. E io mi sono innamorato di un progetto, di una squadra e di un'auto: la KSport e la Lancia Delta».

- Una vettura che, quando si dice il caso, non hai mai portata in gara nella sua "prima vita" ralistica...

«La Delta era derivata da una macchina nata per andare a fare la spesa. Ha vinto per anni solo grazie all'abilità dei piloti e del team. Perché la Lancia è stata la prima ad essere pronta quando è stato abolito il Gruppo B ed è arrivato il Gruppo A. Poi, quando gli altri si sono "svegliati" non c'è stata più storia ma intanto aveva vinto tutto. Ho cominciato a utilizzarla nelle gare storiche perché, come detto, ho conosciuto quasi per caso quelli della KSport ed è stato amore a prima vista, sono dei veri appassionati. Dopo la 037 siamo passati alla Delta e nonostante il terribile incidente al rally di Sanremo nel 2015 - io tre vertebre rotte, Fabrizia Pons una - qualcosa abbiamo già vinto, anche se è ancora poco. Non mi piace, istintivamente, la Delta, perché ha un comportamento molto da trazione anteriore, però mi piace molto il lavoro che sta facendo la squadra, che l'ha resa competitiva grazie ad un accurato lavoro di sviluppo, soprattutto a livello di gomme. In questo caso, le misure non ci favoriscono ma la KSport, ripeto, ha fatto un magnifico lavoro e si è già visto al Vallate Aretine».

- In 43 anni di gare hai attraversato svariate epoche ralistiche: quale ricordi con più piacere?

«La prima, quella dei 25 anni, quando debuttai al San Marino del '74 e senza un problema alla mia Opel Ascona Gruppo 1 sarei arrivato subito nei primi dieci. L'ambiente dei rally italiani era fantastico, goliardico. C'era un'amalgama fra professionisti e privati che è rimasto nei ricordi di tutti quelli che hanno vissuto quei momenti. Da privato vedevo gli ufficiali come inavvicinabili. Poi, quando ho iniziato ad avvicinarli, ho fatto da traino anche ad altri. Era un periodo di baldorie, di festa, pieno di tifosi a bordo strada che ci guardavano con ammirazione e anche un po' di soggezione. Un periodo nel quale ho corso con le macchine di una persona straordinaria come Virgilio Conrero, un personaggio incredibile. Competevamo da privati contro le squadre ufficiali - Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Opel Germania - e vincevamo. Oltre a tutto il resto che ha fatto, Virgilio Conrero ha portato "Tony" a vincere l'italiano».

LA KSPORT HA FATTO UN GRANDE LAVORO SULLA DELTA. AL VALLATE ARETINE SIAMO ANDATI FORTISSIMO

GIGI BATTISTOLLI

”





FABRIZIA PONS
È UNA GRANDE
FIGURA. CORRE
CON ME DAL 1979
E LA PASSIONE
È LA MEDESIMA

GIGI BATTISTOLLI



e l'europeo, ha fatto nascere rallisticamente Miki Biasion: c'è altro da aggiungere? Era un signore, oltre che un tecnico sopraffino. Poi è finita perché Opel Italia ha ridotto il programma e io me ne sono andato»

- Hai smesso e ripreso a correre parecchie volte: perché?

«Ho sempre corso, anche da professionista, avendo in contemporanea la mia azienda da far crescere e mandare avanti. Avevo un apposito contenitore con 1500 gettoni telefonici: nelle ricognizioni, in gara, tra una prova e l'altra, correvo a una cabina telefonica e chiamavo in azienda per vedere se e quali problemi c'erano da risolvere. Avevo un po' messo in disparte i rally quando un giorno, nell'84, mi chiama Fabio Penariol e m'invita a correre con la Ferrari 308: secondo voi, potevo dire di no?».

- E così è ricominciata, poi è finita ancora, poi è ricominciata...

«Con la Lancia 037, poi con la Bmw M3 e la Sierra Cosworth 4x4 della Pro.Motor.Sport, quindi con la Subaru Impreza, ho fatto gare spot soprattutto in

ORA IL COSTA BRAVA E C'È ANCHE DELECOUR!

Dopo aver dominato il Rally Vallate Aretine che ha aperto il Tricolore degli storici, «Lucky»-Pons e la Lancia Delta 16V della KSport affrontano questa settimana il Costa Brava che inaugura l'Europeo e che i due hanno conquistato nel 2015. Al via c'è anche Delecour, pure lui su una Lancia Delta

Veneto e dintorni, ho vinto 5 volte il Bassano, 4 volte lo Schio, 3 volte il Piancavallo Terra».

- Quindi è venuta la pausa più lunga, dal 2001 al 2012, per far crescere l'azienda, che oggi ha 3000 dipendenti. Ma i rally sono riaffiorati...

«Nel 2010 ho iniziato a pensare alle storiche. La Ferrari 308 mi era rimasta nel cuore e insieme ad alcuni amici ne ho ricostruite due. L'ho riportata a correre dal 4 Regioni 2012, dove ho finito secondo».

- Il resto è storia di oggi. I rally storici, prima con la Ferrari, poi con la 037, quindi con la Delta. La storia infinita continua. Sempre con Fabrizia Pons al tuo fianco. Più fedele di una moglie...

«Incredibile! Ci conosciamo da 40 anni, perché lei acquistò la mia Kadett Gt/E Gruppo 1, quando ancora voleva fare la pilotessa. Poi passò a fare la navigatrice e fece bene: sappiamo tutti dov'è arrivata. Fabrizia è una persona straordinaria, corre con me dal '79. Quando ha saputo che avrei corso negli storici mi ha chiamato ed io sono stato ben felice di tornare con lei. È persino difficile spiegare a parole il rapporto che ci lega». ●

CARELLO COSTA BRAVA

"Tony" Carello con una Lancia Stratos Pirelli, Maurizio Verini con una 124 Abarth Gruppo 4, Dario Cerrato (auto da definire) sono tre dei vincitori del Costa Brava invitati a Gerona per la prima prova del campionato Europeo storico in programma questa settimana e che vede tra i favoriti «Lucky» e Delecour.

SCONTI SARDI

In occasione del Rally Italia Sardegna le compagnie di navigazione Tirrenia e Moby Lines garantiranno ai team tariffe scontate del 50% sul viaggio di ritorno (il 65% sulla tratta Olbia-Livorno) e sui biglietti andata/ritorno. Per info: www.rallyitaliasardegna.com

CORSO GANAU

Successo per il 4° Corso navigatori e piloti "Alberto Ganau", organizzato dalla L.R.T. Sardinia, predisposto da Nicola Imperio e Giuseppe Pirisinu e tenuto da Carlo Cassina, coadiuvato da Michele Gregis. In totale sono stati ben 83 i partecipanti.

CRUGNOLA DA IRC

Cambio di programma forzato per Andrea Crugnola: il varesino è stato costretto ad abbandonare il Wrc2 e la sua stagione proseguirà al volante della Ford Fiesta R5 della D-Max nell'Irc.

RALLY SHOW

È in programma il 16 e 17 aprile al Tazio Nuvolari di Cervolina, la seconda edizione del Motor Rally Show, rally in circuito organizzato dall'Ac Pavia. Due prove speciali in notturna la domenica di Pasqua, con partenza alle 20, altre tre la mattina dopo.

CCR AL VIA

La Baja di Primavera a Spilimbergo apre nel fine settimana il Tricolore Cross Country Rally con l'avvento in forze degli SSV, fuoristrada leggeri Yamaha e Polaris. Favorito sempre Lorenzo Codecà con il Grand Vitara di Suzuki Italia che affida un mezzo analogo ad Andrea Toro. Percorso di 24,80 km da effettuare 3 volte sabato 25 e 2 domenica 26 in senso inverso.



JOHN KENNARD SMETTERÀ DOPO IL RALLY DI FINLANDIA

Marshall con Paddon

John Kennard, 58enne copilota neozelandese di Hayden Paddon, ha deciso che appenderà il casco al chiodo dopo il Rally di Finlandia per dedicarsi a tempo pieno alla produzione di vino a casa sua, agli antipodi. Paddon, che nella sua carriera ha quasi sempre corso con Kennard, per lui un secondo padre, avrà al suo fianco dal Rally di Germania l'inglese Sebastian Marshall, nelle ultime stagioni impegnato sulla quarta Hyundai i20 Wrc affidata all'olandese Kevin Abbring. L'esordio della nuova coppia avverrà già tra due settimane, al Rally di Sanremo, dove Paddon e Marshall (in alto a sinistra) saranno al via su una Hyundai i20 R5.

HA PROVATO LA NUOVA i30 N SULLA NEVE IN SVEZIA

Neuville on ice

Thierry Neuville ha effettuato a Arjeplo, in Svezia, un programma di test invernali sul primo modello Hyundai ad alte prestazioni, la nuova i30 N che arriverà sul mercato nella seconda metà dell'anno ed andrà a completare la famiglia insieme alla 5 porte e alla station wagon presentate al recente Salone di Ginevra. Neuville ha messo alla prova la i30 N su un tracciato totalmente ghiacciato, ottenendo dei validi feedback: «È stata un'occasione unica per me provare questo modello tanto atteso da moltissimi appassionati - ha commentato il campione belga - . Gli ingegneri hanno fatto un ottimo lavoro a livello di cambio e differenziale. La trazione è buona e assicura un'ottima stabilità anche sui tracciati più scivolosi, come quelli affrontati durante i test in Svezia».



OMOLOGAZIONE ALLO STUDIO

Ipotesi R3T per la nuova Swift

La nuova Suzuki Swift può contare su due versioni sportive: la Rs equipaggiata con il motore 1.0 turbo - che ha già debuttato nei rally italiani sulla Baleano - e la Sport con l'1.5 sovralimentato. Per quest'ultima, che arriverà sul mercato nel corso del 2018, è probabile un'omologazione internazionale, verosimilmente come R3T, mentre la filiale italiana sta pensando ad una omologazione nazionale in R1 per la RS (obiettivo di prezzo 30.000 euro pronta gara)

CON CAVE POI NEL TER

Hyundai Brc all'inglese

Si aggiungerà qualche appuntamento al programma della Brc con la Hyundai i20 R5, come ad esempio al Pirelli Rally, prova del campionato inglese, dove a portarla in gara sarà Tom Cave. Poi, toccherà a Basco, che disputerà il Ter a partire dal Transilvania Rally in programma il 5-6 maggio. Ecco intanto, nel disegno sotto, la livrea della i20 R5 della Brc.



RICCHI PREMI NEL TERRA

Arriva il Trofeo Yokohama

La Yokohama, da sempre protagonista degli sterrati nostrani, ha deciso di aumentare la presenza nel Tricolore Terra, dando vita a un Trofeo con un montepremi di 40.000 euro. Al Trofeo sono ammesse tutte le vetture, di qualunque classe, che gareggeranno con pneumatici Yokohama in tutte le gare valide per il Campionato Italiano Terra a partire dalla Coppa Liburna che aprirà la stagione il 7 e 8 aprile. Sono previste classifiche per tre raggruppamenti: A per le top car, B per le classi intermedie e C per le "piccoline", con relativi premi finali rispettivamente di 8000, 5000 e 3000 euro, con premi in denaro sino al quinto di ogni raggruppamento.

MANCINELLI OK IN USA

Ottimo esordio per Daniel Mancinelli nel Pirelli World Challenge. In occasione del primo appuntamento, che si è disputato sul circuito cittadino di St. Petersburg, il pilota marchigiano ha subito ottenuto la pole ed un miglior sesto posto in gara-2 con la Ferrari 488 Gt3 del Tr3 Racing, dopo che in gara-1 il tamponamento subito dalla Cadillac di Johnny O'Connell lo ha privato del secondo piazzamento.

VSR A TRE PUNTE

Saranno tre le vetture schierate quest'anno dal Vincenzo Sospiri Racing nel Lamborghini Super Trofeo Europa. Su una di queste si alterneranno i Pro Raphael Abbate (in arrivo dalla Stock Car brasiliana) ed il giapponese Yuki Nemoto. Un altro equipaggio verrà composto dal cinese Jia Tong Liang ed il tedesco Christopher Dreyspring, che correranno come Pro-Am.

SANDRUCCI IN CLIO

Gustavo Sandrucci sarà uno dei piloti di punta del team Melatini Racing per la prossima stagione della Clio Cup Italia, che prenderà il via dal Mugello il 9 aprile. Il pilota viterbese lo scorso anno aveva disputato con la stessa squadra solo due appuntamenti, centrando un secondo posto a Monza.

PERONI CON HANKOOK

Il Gruppo Peroni Race e la Hankook hanno sottoscritto un accordo a lungo termine, a partire dalla stagione 2017 ormai alle porte. Ben nove le serie (Turismo, Gt e autostoriche) che saranno "gommate" con la stessa marca di pneumatici, mentre il relativo supporto tecnico in pista sarà garantito da Erts Italia.

LAVORI A MORES

L'Autodromo di Sardegna si rilancia con un'importante lavoro di riassetto che riguarderà i 1650 metri della pista principale. L'impianto che sorge nei pressi di Mores, nel sassarese, ed è di proprietà della famiglia Magliona, è stato realizzato 15 anni fa e adesso si ripropone per ospitare un maggior numero di eventi.



C'È ANCHE UN MONTEPREMI PER GLI UNDER 25

Prototipi con tante novità

Una differente attribuzione dei titoli, l'introduzione di un montepremi di 20.000 euro per i primi tre classificati under 25 e un inedito calendario. Ecco le principali novità del Campionato Italiano Sport Prototipi. Gli appuntamenti quest'anno sono sette, articolati su doppia gara di 25' più un giro con partenza lanciata e due sessioni di qualifica da un quarto d'ora. Il via da Imola il 30 aprile, per proseguire con Misano (4/6), Monza (18/6), Mugello (16/7), Magione (30/7), Vallelunga (24/9) e nuovamente Mugello (8/10). I titoli italiani sono quelli assoluto, LmP3, CnT (turbo), CnA (motori aspirati sia Cn2 che Cn4). Verranno inoltre assegnati i Trofei Nazionali Radical Trophy, E2SC e CnB, quest'ultimo per le biposto Cn omologate fino al 2003. A questi vanno aggiunte le varie Coppe Aci Sport di classe. Confermate le gomme Michelin.

IL PILOTA TS CORSE PRIMO TRA I GENTLEMAN

Peccenini leader nel VdeV

Ottimo avvio di stagione per la Ts Corse nel VdeV. Nel primo appuntamento, che si è disputato a Barcellona lo scorso fine settimana, Pietro Peccenini ha subito guadagnato la testa del Trofeo Gentleman Driver grazie a due vittorie ed un secondo posto. Il pilota lombardo, che

nonostante i 44 anni continua a gettarsi nella mischia del Challenge Monoplace, è stato autore di un weekend quasi perfetto. Il prossimo impegno tra un mese a Portimão, dove la squadra di Stefano Turchetto, punta a portare in pista anche una terza monoposto.

TORNA LA MANIFESTAZIONE DEDICATA AL TEAM FAENTINO

2° Minardi Day

Si svolgerà il 6 e 7 maggio la seconda edizione dell'Historic Minardi Day. Come lo scorso anno sarà all'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola, dove appassionati e fan del team potranno immergersi in un'atmosfera unica, non senza un pizzico di nostalgia. In pista le monoposto faentine, ma anche altre vetture da corsa (inclusi Prototipi e Gt) di collezionisti privati. Il sabato una quarantina di autostoriche affronteranno un tour di circa 70 km tra borghi medioevali e città d'arte romagnole, per giungere poi in circuito. La sera previsto lo Show con Max Gazzè e Dedo & The Megaphones.



TRICOLORE TURISMO

Mm Motorsport con le Honda

La Mm Motorsport sarà quest'anno il team di riferimento della Jas nel Tcr Italy Touring Car Championship, schierando almeno due Honda Civic Tcr. Una di queste sarà affidata al ventunenne bresciano Eric Scalvini, nel 2016 impegnato nella Carrera Cup Italia ed in passato protagonista nella Seat Leon Cup e nel Trofeo Abarth. La squadra porterà in pista anche due Honda Civic Type-R nel Campionato Italiano Turismo Tcs, sempre con il supporto della Jas. In via di ufficializzazione i nomi di entrambi i piloti.

3 ORE ENDURANCE

Lp Racing al via con una Wolf

Il team Lp Racing sarà anche quest'anno al via della 3 Ore Endurance Champions Cup. La squadra guidata da Luca Pirri, dopo avere vinto nel 2016 il titolo riservato ai Prototipi, affiderà una Wolf Gb08 all'equipaggio formato da Filippo Cuneo e Niccolò Magnoni, entrambi al loro debutto nella serie, i quali verranno affiancati da un terzo pilota più esperto ancora da ufficializzare. Già svolto un test a Varano, per l'occasione seguiti da Eddie Cheever, e successivamente sul circuito di San Martino del Lago.

CARRERA CUP ITALIA

Rovera al via con lo Tsunami

Alessio Rovera si prenota per la Carrera Cup Italia. Il ventunenne pilota varesino, dopo avere debuttato lo scorso anno nel monomarca chiudendo terzo in campionato con il team Ebimotors, affronterà l'imminente stagione con i colori dello Tsunami Rt-Centro Porsche Padova, squadra con cui il francese Côme Ledogar ha conquistato il titolo 2016. In preparazione del primo appuntamento di Imola che si disputerà alla fine di aprile, Rovera svolgerà quattro giornate di test, di cui due a Misano e le altre a Spa e sullo stesso tracciato del Sant'Ermo.

Formula 2

in gran salute

LE SQUADRE DELLA FORMULA CADETTA HANNO RIMESSO IN MOTO LE VETTURE E NEI PRIMI TEST A BARCELONA SI È FATTO SUL SERIO

di **Alessandro Gargantini**

Tre giorni di test a Barcellona sono serviti alle scuderie della neonata Formula 2 per scrollarsi un po' di ruggine di dosso e per entrare ufficialmente nella nuova stagione, iniziando a misurarsi in pista e a prendere confidenza, in diversi casi, con i nuovi piloti. Era dalla fine dello scorso novembre che le vetture riposavano nelle factory delle rispettive squadre. A ridosso dell'apertura del campionato, prevista per la metà di aprile sul circuito del Bahrain, c'è in programma un'ulteriore sessione di test collettivi, proprio sul tracciato ubicato a sud della capitale Manama. Quest'ultima sessione sarà particolarmente importante, sia per la vicinanza all'inizio del torneo, sia perché nella passata edizione la categoria non fece tappa sulla pista di Sakhir. L'impressione lasciata dalle prove in terra catalana è che i valori si siano sostanzialmente cristallizzati rispetto al finale della passata stagione, con i driver più esperti a dettare i ritmi. Decisamente positivo è lo stato di salute della Formula 2, con tutte le squadre che hanno praticamente già chiuso i rispettivi line-up. Di questi tempi, non è cosa da poco. A Barcellona si è tenuta anche l'annunciata riunione tra gli organizzatori e le squadre. Vi è riserbo sui contenuti, ma la sensazione è che le scuderie siano rimaste soddisfatte dall'interazione.

A Montmelò, le scuderie con in dote ragazzi al debutto hanno preferito far macinare chilometri e far apprendere il più possibile ai propri alfieri. Chi, invece, nel proprio line-up poteva contare su una maggiore esperienza - soprattutto nella mattina dell'ultima giornata - è andato un po' di più alla ricerca del tempo. E non è un caso che i primi due nomi al vertice della graduatoria tempi siano stati i senior Norman Nato e Oliver Rowland, protagonisti di una teorica prima fila. Non sono passate inosservate le performance dei nuovi arrivi Alex Albon e Nyck de Vries, che hanno raccolto unanimi consensi. Tra gli osservati speciali c'erano anche i due alfieri della Ferrari Driver Academy Antonio Fuoco e Charles Leclerc, che hanno recitato in maniera scientifica il copione preparato dal Team Prema. La squadra campione in carica ha badato alla sostanza e cercato di aiutare i suoi piloti a prendere velocemente le misure della nuova categoria. Va letta esclusivamente in questa chiave la performance dei due talenti provenienti dalla Gp3 Series. Promettente il quinto posto assoluto di Luca Ghiotto che, come ha spiegato, era ancora lonta-

no dal suo limite. Sempre in tema tricolore, ritroviamo nelle posizioni di vertice il team Rapax. La squadra veneta, che ha annunciato poche ore prima del test il suo line-up, oltre a Nick De Vries ha mostrato un convincente Johnny Cecotto. Il Team Trident ha ripresentato Sergio Canamasas, che aveva già vestito i colori del team milanese nel 2014, e il ventiduenne marselese Nabil Jeffri.

ANTONIO FUOCO

«Sono molto fiducioso»

- **Antonio, come è stato il ritorno in pista?**

«Tutto è andato per il meglio, sono molto fiducioso. Ho lavorato bene con la squadra e abbiamo portato a compimento i piani di lavoro che c'eravamo posti. Fortunatamente, mi sono ripreso in tempo da un virus che mi aveva costretto a letto nei giorni che hanno preceduto i test. Lunedì non ero ancora al cento per cento, mentre nelle altre giornate non ho accusato alcun disturbo».

- **Come avete impostato il programma di lavoro?**

«La prima giornata, visto che eravamo fermi dallo scorso novembre ad Abu Dhabi, è stata dedicata a numerose verifiche. Il nostro obiettivo, in virtù del fatto che sia io che Charles Leclerc siamo due piloti al debutto nella categoria, era di sfruttare al massimo i test ufficiali per accumulare il numero maggiore di dati e massimizzare il chilometraggio. Con la squadra c'è molto feeling e affiatamento, il lavoro svolto è stato estremamente proficuo. Io e Leclerc abbiamo anche provato soluzioni differenti, in modo da consentire al team di avere un numero elevato di riferimenti. Da parte mia, è stato fondamentale conoscere meglio il comportamento della macchina e la reazione delle gomme. Abbiamo avuto a disposizione le mescole option e hard. Nella mattinata della seconda e della terza giornata abbiamo fatto alcune simulazioni delle qualifiche. Nel pomeriggio delle rispettive giornate ci siamo con-



I MIGLIORI TEMPI

1.	Norman Nato	Arden	1'27"834
2.	Oliver Rowland	DAMS	1'27"888
3.	Alex Albon	Art	1'27"939
4.	Nyck de Vries	Team Rapax	1'28"103
5.	Luca Ghiotto	Russian Time	1'28"177
6.	Artem Markelov	Russian Time	1'28"245
7.	Johnny Cecotto	Team Rapax	1'28"250
8.	Sean Gelael	Arden	1'28"385
9.	Nicholas Latifi	DAMS	1'28"391
10.	Charles Leclerc	Team Prema	1'28"421
11.	Antonio Fuoco	Team Prema	1'28"649





LUCA GHIOTTO

«Uscita positiva»

- Luca, come è stato il ritorno in pista?

«La prima uscita è stata senza dubbio positiva. La priorità era di assimilare il metodo di lavoro della Russian Time ed entrare in sintonia con la squadra. Direi proprio che siamo andati nella giusta direzione. Non abbiamo cercato la prestazione assoluta, nostro obiettivo quando avrò compreso al 100% la macchina».

- Come avete impostato il programma di lavoro?

«Abbiamo utilizzato il primo giorno per ambientarci e provare alcune soluzioni tecniche. Poi abbiamo seguito un programma molto simile. Nella mattinata abbiamo fatto delle simulazioni delle qualifiche e, nel pomeriggio, i long run. Abbiamo rispettato il piano di lavoro, raggiungendo tutti gli obiettivi posti. Ho citato il feeling con la macchina, soprattutto perché devo trovare una maggior sintonia con la frenata, che è diversa rispetto alla passata stagione. Con il mio compagno di team Artem Markelov ho instaurato un buon livello di cooperazione. E' un ragazzo molto veloce ed esperto, un ottimo riferimento per me. Abbiamo svolto un lavoro differenziato, consentendo alla squadra di testare soluzioni diverse».

- Che idea ti sei fatto della competizione in pista per quest'anno?

«Il reale potenziale dei miei avversari emergerà soltanto al termine delle qualifiche in Bahrain. I tempi dei test di Barcellona sono aleatori. In primis, c'è stato un uso differente delle option. In aggiunta, ogni squadra aveva i propri piani e priorità. E questo vale anche per il mio tempo. Quando ho siglato il mio miglior giro, sono passato direttamente da un treno di gomme hard, che avevano alle spalle oltre 150km, alle soft, con una differenza di oltre due secondi sul giro. Nei fine settimana di gara il metodo di lavoro è chiaramente diverso. In aggiunta, mi è pure entrato il limitatore nella stessa tornata. Quello che per me conta di più è la sensazione generale di avere tra le mani un buon potenziale. Probabilmente, sarei stato nei primi due tempi. Ma, come dicevo, ora non conta. Per quel che concerne gli altri, Rowland e Nato sono apparsi molto decisi. Tra i rookie, mi hanno ben impressionato Albon e De Vries. Entrambi, provenendo dalla Gp3, hanno già buona conoscenza delle caratteristiche delle gomme option. Più ostico per loro sarà comprendere il degrado delle gomme e valutare le strategie in gara. La sensazione che ho è che sarà una gran bella stagione, con tanti potenziali protagonisti». ●



centrati sulle simulazioni di gara».

- Che idea ti sei fatto della competizione in pista per quest'anno?

«Le scuderie sono scese in pista con strategie diverse, anche considerando il grado di esperienza dei rispettivi line-up. Ciò non toglie che i driver che hanno occupato le prime posizioni saranno probabilmente quelli di battere. Tra i piloti d'esperienza hanno impressionato Rowland e Nato. Per quel che concerne i nuovi arrivi, Albon sembra essersi ambientato bene. Ora dobbiamo pensare a noi, ai take-aways ed ai prossimi step. Dobbiamo analizzare tutti i dati raccolti e prepararci per la prossima sessione di test collettivi in Bahrain, in vista dell'apertura del campionato a metà aprile. Conosco le insidie della pista di Sakhir, avendoci corso in Gp3 nel 2015. Dovremo farci trovare subito molto reattivi».



ITALIA SEMPRE DESTA

Luca Ghiotto, a sinistra, ha dimostrato un ottimo stato di forma. In alto, il Team Prema si è preoccupato di far prendere le misure della Formula 2 all'esordiente Antonio Fuoco

Cadillac senza rivali

IL TEAM TAYLOR RIPETE IL SUCCESSO DI DAYTONA, E QUESTA VOLTA PRECEDENDO ALTRE DUE VETTURE PROGETTATE DALLA DALLARA

di **Diego Fundarò**

Storica tripletta alla 12 Ore di Sebring per la Dallara Cadillac Dpi, che dopo il trionfo a Daytona ha concesso il bis piazzando sul podio tutte e tre le vetture al via, trionfando in quella che è la gara endurance più vecchia d'America, giunta quest'anno a celebrare i 65 anni dalla sua prima edizione.

Ancora una volta è stato il Wayne Taylor Racing a portare alla vittoria il prototipo italo-americano, anche se dal successo ottenuto a Daytona a fine gennaio sono cambiate alcune cose all'interno del team: innanzi tutto Max Angelelli ha definitivamente abbandonato il ruolo di pilota, lasciando il volante all'inglese Alex Lynn, peraltro autore di una gara perfetta al debutto nella categoria. La squadra ha inoltre dovuto lavorare molto, al pari di Mustang Sampling Racing e Whelen Engineering, per rimediare agli aggiustamenti di B.o.P. decisi dal board tecnico dell'Imsa dopo Daytona. La Cadillac Dpi ha subito interventi rilevanti, quali la riduzione totale di 2,1 mm del diametro delle bride di aspirazione del motore, che ha portato ad una diminuzione di potenza di circa 70 cv. Sono stati inoltre imposti 20 kg di zavorra, ridotta la capacità del serbatoio e rallentato il flusso di benzina nei rifornimenti, con conseguente allungamento dei tempi di sosta. Ma ciò non ha impedito alle Cadillac di essere costantemente al top, dominando fin dalle sessioni di prove libere e battute solo in qualifica da un fantastico tempo di Neel Jani, capace di piazzare la Rebellion Oreca in pole sopravanzando Christian Fittipaldi di appena 95 millesimi e battendo il precedente record di Oliver Pla di oltre 3 secondi!

È toccato poi alla legenda Nascar Kyle Petty sventolare la bandiera verde e dare il via alla gara, che ha visto la Rebellion Oreca di Jani-Buemi-Heidfeld capace di un buono spunto iniziale. Ma presto sono iniziati i problemi. Al primo stop per il cambio pilota, la Oreca 07 con i colori di Michel Vaillant non ne ha voluto sapere di rimettersi in moto, causa un problema di natura elettrica. Da lì è iniziata una lenta agonia, che ha portato a diversi interventi meccanici ed al definitivo ritiro prima di metà gara.

Toltasi di mezzo la rivale più pericolosa, la corsa ha visto sempre alternarsi in testa le due Cadillac di Barbosa-Fittipaldi-Abuquerque e Taylor-Taylor-Lynn, seguite per lunga parte della gara dalla Oreca di Simpson-Golkhberg-Miller, unica a riuscire a tenere il passo, mentre la terza Cadillac ha perso due giri in seguito ad un testacoda di Curran, con

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. J.Taylor-R.Taylor-Lynn;
2. Fittipaldi-Albuquerque-Barbosa;
3. Conway-Cameron-Curran.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



WAYNE TAYLOR RACING ANCORA AL TOP

In alto, i fratelli Jordan e Ricky Taylor compiono una fantastica doppietta vincendo a Sebring, assieme ad Alex Lynn, dopo aver conquistato la 24 Ore di Daytona con la Cadillac-Dallara del team di famiglia, sopra

il pilota americano in difficoltà nel riuscire a rimetterla in moto. La lotta in testa ha poi vissuto un primo episodio importante a circa due ore e mezza dalla fine, quando Jordan Taylor si è reso protagonista di un bel sorpasso ai danni di Felipe Albuquerque, sfruttando al meglio una fase di traffico alla curva 17. Anche in questa occasione, come già successo nelle concitate fasi finali della 24 Ore di Daytona quando ha subito l'attacco dell'altro dei fratelli Taylor, Ricky, il pilota portoghese si è lasciato sorprendere dalla decisione del pilota americano. Ma non è stata questa manovra in pista la mossa decisiva della gara, piuttosto quella decisa ai box a poco più di un'ora dalla fine, quando è stato deciso di richiamare per rifornimento rapido Ricky Taylor, subentrato nel frattempo al fratello. Dopo pochi minuti si è verificata la sesta ed ultima fase di Full Course





**FORD GUIDA ALL'INIZIO,
POI IL COLPO DI SCENA...**

A destra, i protagonisti Gran Turismo al via, con la Ford Gt seguita dalla Porsche e dalla Corvette che poi andrà a vincere. In basso, la Cadillac della Mustang Sampling Racing, seconda classificata assoluta



Yellow, che ha permesso alla Cadillac n°10 di riportarsi al comando e di mantenerlo fino alla bandiera a scacchi, tagliato con più di 13 secondi di vantaggio su Albuquerque-Barbosa-Fittipaldi e 2 giri sulla rimontante numero 31 di Curran-Morris-Cameron-Conway, con lo scatenato inglese autore del giro più veloce nelle fasi finali. Un autentico trionfo per le vetture "made in Varano de' Melegari", che ha messo in luce una superiorità schiacciante, sia in termini velocistici che, soprattutto, in termini di affidabilità: se si pensa che alle spalle delle tre Cadillac si sono piazzate tre vecchie Oreca Flm, è chiaro che per Nissan, Mazda, Ryley, Ligier e Oreca, tutte afflitte da problemi di varia natura, il lavoro da fare sia ancora tanto: Sebring rappresenta un banco di prova importante e solo la Cadillac by Dallara lo ha superato a pieni voti. ●



Gt Corvette ne mette tre di fila

LA C7.R CHIUDE UNA GARA PERFETTA E GRAZIE A UNA STRATEGIA MIGLIORE BATTE LA FORD. LA FERRARI È TERZA

Fantastico trionfo per la Corvette alla 12 Ore di Sebring, per la terza volta consecutiva vincitrice della categoria Gtln. Un successo ottenuto grazie a Magnussen-Rockenfeller-Garcia, al termine di una gara perfetta, corsa mantenendo il contatto con le Ford Gt e riuscendo a batterle grazie ad una strategia migliore, che ha catapultato in testa la gialla #3 a un'ora dal termine. A quel punto è venuta fuori la bravura di Antonio Garcia, abile a contenere il ritorno della Porsche del velocissimo e sfortunato Pilet, rallentato da una foratura a mezz'ora dalla fine. Ripartendo dai box è poi passato sul tubo di una pistola ad aria, beccandosi una penalità che lo ha tolto dai giochi. Quindi è stata la Ford di Hand a cercare di insidiare Garcia, ma lo spagnolo ha mantenuto a distanza la #66, riuscendo a vincere con 4 secondi di vantaggio. Un testacoda di Westbrook, durante l'ultimo giro, ha inoltre privato la Ford del terzo gradino del podio, a

favore della Ferrari 488 di Fischella-Vilander-Calado. Una autentica beffa per la Ford, che teneva molto al successo a Sebring, a 50 anni dalla storica vittoria di Mario Andretti e Bruce McLaren, ottenuta al debutto in corsa della Gt40 Mk IV. La presenza al box Ganassi del grande Mario sembrava aver dato una ulteriore spinta alle Gt americane, capaci di dominare le qualifiche con Briscoe in pole davanti a Dirk Muller. Ma in gara tutto è sfumato nell'ultima ora ed il secondo posto di Bourdais-Muller-Hand ha certamente lasciato l'amaro in bocca a Chip Ganassi, beffato sul più bello dai cugini in giallo.

In Gtd vittoria per la Mercedes Amg di Bleekemolen-Keating-Farnbacher, davanti alla 488 Scuderia Corsa dei vincitori 2016 Balzan-Cressoni-Nielsen. Un ritorno vincente per la vettura di Stoccarda, assente a Sebring dal 1997, quando una Clk-Gtr vi corse la gara di Fia-Gt. ●



Wtcc Ribeiro guarda avanti

IL GRAN CAPO DI EUROSPORT EVENTS, SOCIETÀ PROMOTER DEL MONDIALE TURISMO, RAGIONA SUL MOMENTO DIFFICILE DEL CAMPIONATO E SUI PASSI DA COMPIERE PER FARLO RINASCERE

di [Fulvio Cavicchi](#)

**INTERVISTA
SENZA VELI**

In alto, il boss del Wtcc François Ribeiro, che in occasione dei test collettivi di inizio stagione del Wtcc si è lasciato intervistare senza evitare alcuna domanda. Sotto le vetture che probabilmente lotteranno per il titolo 2017





A Monza è partita la stagione 2017 del Wtcc, con un paddock abbastanza desolante e dodici vetture in pista. Certo, l'ultima settimana è stata tutto un fiorire di annunci di nuove entrate, che dovrebbero portare ad almeno sedici le vetture al via, come richiesto dalla Fia per mantenere la titolazione mondiale... ma mancava comunque il senso di febbrile attesa, per un campionato che fatica e pare sul viale del tramonto.

L'organizzazione ci tiene a sottolineare come la stagione, che scatterà ad aprile sul cittadino di Marrakech, appaia una delle più aperte di sempre, con tanti piloti che potranno ambire alla corona. Sicuramente vero, perché sia le Honda di Tiago Monteiro e Norbert Michelisz che le Volvo di Thed Björk e Nicky Catsburg punteranno tutte al massimo obiettivo. E tra i privati, le Citroën C-Elysée di Rob Huff, Tom Chilton e Mehdi Bennani daranno spesso molto fastidio per la vittoria dei singoli eventi, e prove-

ranno ad inserirsi nelle posizioni in vetta della classifica a punti. Da non dimenticare, poi, il marpione Tom Coronel, con la Chevrolet Cruze della Roal Motorsport di Roberto Ravaglia, che l'anno scorso ha vinto due gare e questa stagione proverà a fare altrettanto, nonostante una vettura nata nel 2014 (quando entrò in vigore il regolamento Tc1) ma basata su un progetto di quattro anni prima!

Insomma, i nomi ci sono, ed è vero che il Supercars australiano è vissuto per trent'anni solo sulla sfida Holden-Ford e che la Nascar è da sempre una lotta tra tre case, quindi sono i piloti a rendere emozionante una stagione e non il numero di costruttori presenti... però, lo stesso, l'emozione non sale. Ne abbiamo parlato con il boss François Ribeiro.

- Come fare per avere nuove Case al via?

«Non ho una risposta corretta su come invitare nuovi marchi, di sicuro serve avere un pacchetto tecnologico interessante e la giusta promozione per in-

vogliarli. L'impegno dei costruttori è ciclico. Anche nel Wrc si sono perse Case, nel tempo. È forse il campionato ad essere diventato così brutto da farle scappare? Non penso».

- Quindi, come commentare la situazione del Mondiale Turismo?

«Il Wtcc è in un momento basso, non lo nego, ma questa è una buona notizia per un marchio che voglia entrare,

perché da qui si può solo risalire. E comunque la stagione 2017 ha otto possibili vincitori. Meno costruttori e più piloti in lotta sarà meglio per gli appassionati, che avranno più spettacolo!».

- Tra le case ufficiali, come sarà la lotta?

«Volvo di sicuro vuole non solo lottare, ma proprio battere Honda. Invece Citroën ha deciso di impegnare il marchio in un solo campionato e rinunciare al Wtcc. Era arrivata perché Loeb aveva deciso di smettere con i rally e voleva impegnarsi nel turismo, come consigliatogli dal suo amico e compagno Yvan Muller. E siccome Psa non voleva perdere il suo testimonial, lo ha seguito. Volvo, invece, è arrivata perché ha deciso di crearsi il suo marchio sportivo, e per questo ha comprato Polestar. Per valorizzarlo, ha deciso di impegnarlo nel Wtcc».

- Aiutare i privati è possibile?

«Sono convinto si possa e soprattutto si debba fare. Come promoter stanziamo 4,5 milioni per supportare i privati, contando tutto. In logistica, in soldi veri e propri, aiuto per affittare o comprare le vetture o per la gestione dei motori, in premi di gara... Altrimenti finiremmo per avere davvero solo le Case».

- E quindi, con le vetture che costano così tanto, come fare per attirarne altri?

«Al momento siamo al limite massimo di quanto i privati possono permettersi. Per i più competitivi, come Tom Chilton o Mehdi Bennani... siamo sopra il milione per una stagione. Ed è un sacco di soldi. Quindi se innalziamo i prezzi, senza l'aiuto di un



MENO
COSTRUTTORI
E PIÙ PILOTI
IN LOTTA DARANNO
AGLI APPASSIONATI
PIÙ SPETTACOLO

FRANÇOIS RIBEIRO



Costruttore i privati non potrebbero permettersi di correre. Ma adesso, quando i piloti vanno dai loro sponsor, possono assicurare la copertura mediatica di un campionato del mondo, quindi televisione, social media... È più facile trovare un milione per un mondiale che trovarne 500mila per una serie internazionale senza copertura tv».

- Come mai la scelta di abbandonare il Wtcc-2?

«Ne abbiamo parlato con la Fia ed i team alla fine dell'anno scorso, ma quando abbiamo visto che era possibile raggiungere le 16 auto per tutta la stagione, abbiamo pensato fosse troppo presto. Ma in futuro sarà necessaria come entry level per piloti e squadre, per facilitare l'entrata nel campionato».

- Quindi, quali i prossimi passi?

«Di sicuro bisogna pensare molto di più al pubblico, e coinvolgere i giovani. Nel 2016, quando siamo passati dal parlare delle Case al raccontare i piloti, abbiamo raddoppiato i contatti sui social network, e triplicato le interazioni. Poi ho comunicato ad Eurosport che la smetteremo di essere così politically correct, di nascondere tutti i conflitti, le discussioni. Avremo comunicazioni radio aperte, e andrà in onda quello che andrà, accettiamo il rischio».

- Del Tcr, che si sta diffondendo, che ne pensate?

«Di sicuro abbiamo bisogno di qualcosa in mezzo, qualcosa simile al Tcr come caratteristiche tecniche e costi, che permetta ad un pilota o una squadra di passare dal locale al livello internazionale».

- Ci potrà essere cooperazione con loro, in futuro?

Lo spero davvero. Se la gente pensa che il Tcr possa essere una concorrenza per il Wtcc, fa un grave errore di analisi del mercato Turismo. In Germania hanno oltre 40 piloti, in Svezia una ventina... Preferisco ci siano tante macchine su un mercato nazionale, perché diventa un primo passo per un giovane che poi aspirerà ad andare a correre nel mondiale. La miglior cosa che possa accadere a F.1 e F.3 è l'incremento di auto nei campionati locali di F.4».

- Ma perché avere una classe top così costosa?

Non si potrebbe avere un unico regolamento, così che le stesse macchine possano essere usate sia a livello nazionale che internazionale?

«Sarebbe ideale, ma quello che sarebbe accessibile in un Mondiale non lo sarebbe a livello locale. Ottimo avere un regolamento che permetta un mercato il più ampio possibile, come ad esempio sta acca-



IL DOGE TORNA ALLA GUIDA

In alto, il Campione del Mondo Turismo 1987 Roberto Ravaglia, che martedì è sceso in pista a Monza con la vettura del suo team dopo 20 anni dalla sua ultima stagione. In basso, la squadra ufficiale Honda

IN FUTURO IL WTCC-2 SARÀ NECESSARIO PER FACILITARE L'ENTRATA NEL CAMPIONATO

FRANÇOIS RIBEIRO



dendo con le vetture Gt3. I costruttori realizzano le vetture e queste mantengono il loro valore, perché possono essere usate in Europa, Asia, America... È la soluzione perfetta per squadre e costruttori, perché le vetture hanno un mercato dell'usato. È il problema attuale del Wtcc, che invece non lo ha».

- Permetterebbe anche ai piloti nazionali di partecipare alla gara internazionale nel loro paese, e magari farsi vedere. E questo incrementerebbe la griglia di partenza.

«Era quello che accadeva con le Super2000, quando c'erano una quindicina di campionati con quel regolamento e Bmw vendeva 150/200 kit per preparare le vetture. Ma l'impressione che ricevevamo, da piloti e costruttori, era che le macchine non fossero abbastanza potenti, poco d'effetto, poco veloci e non facessero abbastanza rumore. Per questo, con la Fia e le Case, si è deciso di rendere le vetture più attraenti, senza perdere completamente il controllo dei costi e finire come il Dtm».

- Non pensate di aver esagerato?

«Se ponete questa domanda a Honda e Volvo, o Citroën lo scorso anno, vi diranno di no. Il Tc1 è un grande regolamento, che permette di avere una macchina efficace senza Balance of Performance o altre trovate artificiali. Se lo chiedete ai privati, vi risponderanno che le Tc1 sono ottime macchine e divertenti da guidare. Hanno più carico aerodinamico, potenza, frenata... tutto è più coinvolgente. Ma con troppo carbonio, visto che cambiare un fondo costa 10mila euro, un paraurti anteriore 20mila, quello posteriore 25mila... Avessimo le vetture 50 kg più pesanti, con meno carbonio nelle parti da cambiare con frequenza, avremmo ridotto i costi».

- Quindi che potete fare per abbassarli?

«Abbiamo fatto una riunione apposta lo scorso anno. Abbiamo parlato di ogni singolo parametro tecnico e sportivo, di test, riduzione di pneumatici... davvero di tutto. Alla fine, quello che siamo riusciti a trovare da modificare è stato ridurre il weekend di gara da tre a due giorni, passare da 12 a 10 gare all'anno e fare più test collettivi. Quando siamo arrivati a parlare di parametri tecnici, ogni possibile modifica che abbiamo pensato richiedeva un nuovo sviluppo, quindi non affrontabile per i privati. Così la soluzione è stata il mantenere una stabilità regolamentare e non cambiare nulla.»





UNIVERSAL PICTURES
HOME ENTERTAINMENT

JORGE
LORENZO

MARC
MARQUEZ

DANI
PEDROSA

VALENTINO
ROSSI

MARCO
SIMONCELLI

CASEY
STONER

99

93

26

46

58

27

6 CAMPIONI. 6 STORIE.

100 minuti incredibili
che ti faranno venire i brividi.



“Fino all’ultima staccata” è il **docufilm** diretto da **Mark Neale** che narra la storia di sei grandi rivali, sei dei piloti più veloci nella storia delle due ruote: **Valentino Rossi, Marc Márquez, Daniel Pedrosa, Jorge Lorenzo, Casey Stoner** e **Marco Simoncelli**. Brad Pitt è la voce narrante che ti guiderà nelle vite di questi motociclisti e ti parlerà delle staccate all’ultimo respiro verso il traguardo e verso tutto ciò che il destino ha messo in palio: vittorie, sconfitte, la gloria da afferrare a 300km/h in sella a una motocicletta.

Il DVD “Fino all’ultima staccata” * lo trovi in edicola dal 14 marzo in allegato a Motosprint.

*A €9,90 + il costo della rivista.

MOTO SPRINT

©2013 The First Movie Company LLC. All rights reserved.
© 2017 Universal Studios. Tutti i diritti riservati.



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. M. Malucelli-Pisarik-Kral (Ferrari 488 Gt3); 2. Lafargue-Lafargue-Enjalbert (Mercedes Amg Gt3)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Ferrari vince in casa

LA 488 DEL TEAM PRAHA DOMINA LA GARA DELLA 24H ENDURANCE SERIES CORSA SUL TRACCIATO TOSCANO

È stata una 12 Ore del Mugello senza sorprese, almeno per la Scuderia Praha che ha portato al successo la Ferrari 488 Gt3 divisa da Josef Král, Jiri Pisarik e Matteo Malucelli. Proprio quest'ultimo è stato l'elemento trainante di tutta la squadra, a partire dalle qualifiche del venerdì, che lo hanno visto mettere a segno la pole. Un ottimo avvio, cui ha fatto seguito una gara dominata fino all'arrivo, sia nella prima frazione che nel conclusivo "stint" di otto ore. Eppure i colpi di scena non sono mancati, cominciando dal ritiro della Porsche 991 Gt3 R del team Herberth Motorsport, divisa da Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer, che a gennaio si erano imposti nella 24 Ore di Dubai ed in questa occasione prematuramente fermati da un problema di motore dopo essersi avviati dalla seconda fila. Diversi i Code 60 dettati da numerosi incidenti (uno dei più importanti, anche se senza conseguen-

ze per il pilota Tom Hibbert, ha riguardato la Ginetta Gt4 della Optimun Motorsport). Da questi sono "sopravvissute" indenni la Mercedes-Amg della Idec Sport Racing, seconda con Dimitri Enjalbert, Patrice e Paul Lafargue, con un "gap" di quattro giri nei confronti dei vincitori, e la Lamborghini Huracán Gt3 del team Konrad Motorsport, che ha costantemente occupato le posizioni di testa conquistando un onorevole terzo posto assoluto. A fare la sua parte al volante della vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese è stato



LO SPECIALE SUI 70 ANNI DELLA FERRARI TI ASPETTA IN EDICOLA



MALUCELLI GUIDA L'ASSALTO

In alto, la Ferrari 488 Gt3 che ha sveltato al Mugello, guidata da Josef Král, Jiri Pisarik e Matteo Malucelli, sopra da sinistra a destra

l'altro italiano Marco Mapelli, che assieme a Franz Konrad, Giorgio Maggi e Christopher Zöchling, ha portato a casa il podio. Guai invece per l'altra Porsche della Forch Racing powered by Olimp, divisa da Robert Lukas, Marcin Jedlinksi e Patrick Eisemann, che nella prima parte di gara aveva mantenuto la seconda posizione di partenza prima di venire rallentata il sabato da un contatto, e poi costretta al ritorno per una foratura quando mancava un'ora al termine. Tutto a vantaggio delle due Mercedes di Ram Racing ed Hofer, che hanno potuto completare la "top 5". Sesto posto per la prima delle Audi R8 Lms, quella dei tedeschi Gustav Edelhoff, Elmar Grimm, Johannes Kirchhoff e Ingo Vogler. Tra gli italiani va ancora citato Roberto Pampanini, che assieme a Milos Pavlovic, Mark Ineichen e Christoph Lanz ha centrato, con un'altra Lamborghini schierata dal Grasser Racing Team, il settimo piazzamento assoluto ed il secondo posto tra gli equipaggi Am.

Dario Lucchese



Sopra, la Mercedes Gt3 Lms con cui Alex Fontana ha ottenuto il miglior tempo assoluto. Sotto, l'Audi della ISR, la più veloce lunedì

Blancpain quante novità

I TEST AL PAUL RICARD HANNO DATO IL VIA ALLA NUOVA STAGIONE DI GT SERIES ED ENDURANCE CUP. ECCO COME

La Blancpain Gt Series 2017 si è presentata la scorsa settimana nei test ufficiali di Le Castellet. In Francia si è avuto un primo assaggio del campionato che scatterà il 2 aprile da Misano, con l'appuntamento d'apertura della Sprint Cup. Ma soprattutto si sono viste tante novità, come le gomme Pirelli con la nuova specifica. Poi il debutto di Edoardo Mortara e la prima uscita di Raffaele Marciello con la Mercedes del team Akka-Asp.

Il secondo giorno si è presentato anche il ticinese Alex Fontana, alla fine autore del miglior tempo in assoluto di 1'56"558. Subito bene anche Audi e Ferrari. Con la R8 Lms della Isr è stato il ceco Filip Salaquarda ad ottenere il crono più veloce al termine della prima giornata attestandosi su 1'57"789, di poco meno di due decimi inferiore a quello stabilito nel primo turno dalla 488 Gt3 del team Rinaldi, su cui si sono dati il cambio Daniel Keilwitz e Rinat Salikhov. Ma ritornando alle novità, e parlando in particolare degli italiani, oltre a quella di Marciello e Mortara (che nel campionato di durata completeranno un terzetto assieme a Michael Meadows, con il primo che assieme all'inglese sarà anche al via della Sprint Cup) va evidenziata la presenza di Andrea Caldarelli.

Il pescarese, atteso al via della serie Endurance in equipaggio con Mirko Bortolotti e Christian Engelhart, è salito al volante della Huracán Gt3 del Grasser Racing Team, provando entrambe le vetture portate in pista dalla squadra austriaca e percorrendo complessivamente 166 giri. All'appello ha risposto anche Raffaele Giannaria, alla sua seconda vera uscita ufficiale su una vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese dopo il debutto della 24 Ore di Daytona, che ha fondamentalmente provato in "assetto" da gara. Il pilota di Civitavecchia affiancherà, nelle varie tappe

della Endurance Cup, Ezequiel Perez-Companc e Norbert Siedler. In azione con le Lambo anche Marco Mapelli e Giovanni Venturini, che alla pari di Bortolotti, Caldarelli ed Englhart sono stati da poco ufficializzati come "factory driver". Sempre in tema di Lamborghini, a mettere tutti dietro nel terzo turno cronometrato è stato Fabrizio Crestani, con l'Orange 1 Team Lazarus, mentre Andrea Amici, Dennis Lind e Stefano Costantini hanno provato con la Raton Racing, nuova realtà per la Blancpain Gt. Andrea Piccini, Michele Beretta e Stefano Gattuso si sono dati il cambio sulla vettura della Ombra Racing. Significativo poi il quarto tempo ottenuto la mattina del secondo giorno da Kevin Ceccon, con un'altra Audi della Isr. Il giovane lombardo, per la prima volta al volante di una vettura di Ingolstadt, ha effettuato in tutto non più di una quarantina di tornate. La sua ultima stagione completa è stata quella di due anni fa nella Gp3 Series, mentre nel 2016 ha fatto solamente un'apparizione nell'European Le Mans Series con un'Oreca proprio al Paul Ricard. Alessandro Pier Guidi (neo-pilota ufficiale del Cavallino per il Wec), Michele Rugolo ed il thailandese Pasin Lathouras si sono alternati al volante di una delle Ferrari 488 Gt3 della Af Corse, mentre su quella nella livrea Kaspersky erano presenti Giancarlo Fisichella e Marco Cioci. Con la Spirit of Race ha quindi girato Andrea Bartolini. Presente anche Davide Rigon, che ha annunciato il doppio programma nel Wec in Gte-Pro e nella Blancpain Endurance con la Smp Racing, assieme a Victor Shyrtar e Miguel Molina. David Fumanelli, dopo avere ufficializzato il suo ingresso nella McLaren Gt Driver Academy, ha girato con la 650S della Strakka Racing. A sorpresa si sono visti anche i campioni italiani Stefano Gai e Mirko Venturi, in pista per prendere delle informazioni sulle nuove gomme. Per loro il prossimo impegno tra una decina di giorni a Imola, per un'altra seduta di test.

Dario Lucchese



Grossa fuori agile dentro

LA VETTURA CHE ANIMA LA SERIE EUROPEA DELLA NASCAR È PIÙ DIVERTENTE E PRECISA ALLA GUIDA DI QUELLO CHE FANNO PENSARE LE DIMENSIONI



di **Fulvio Cavicchi**

Quando nel 2008 fa la cittadina di Blois, nel centro della Francia vicino a Tours, ha visto uscire dall'officina del Fj Group la prima stock-car "in salsa europea", di sicuro in tanti si saranno domandati come potesse essere spacciata per vettura da corsa quel mezzo così ingombrante e poco agile. Ma dopo otto stagioni sono diventate cinquanta le auto costruite e vendute dal team, che animano un campionato europeo ora supportato ufficialmente dall'organizzazione più ricca nel mondo dei motori. Ed a Brands-Hatch riempiono l'impianto con quarantamila appassionati che accorrono per vederle. La Nascar Whelen Euro Series (nome attuale dell'originale campionato Racecar) continua a crescere ogni stagione, con un calendario in giro per il Vecchio Continente composto da piste all'europea (quindi dove si gira anche a destra) ed una tappa sull'ovale olandese di Venray. E i piloti sono attirati dai suoi costi immensamente più bassi di quasi tutti gli altri campionati, e dalle opportunità che la serie crea per poi continuare negli Stati Uniti. Però il dubbio rimane: potranno essere divertenti, affascinanti, formativi dei mezzi dalle forme così voluminose?

La battuta sui problemi di obesità così diffusi in America è fin troppo facile e pronta, ma in realtà i dubbi si infrangono una volta acceso il motore. Co-

me quando abbiamo potuto provarla a Franciacorta, il tracciato nel bresciano che ospiterà il campionato a settembre e che ha aperto la stagione con il Prologo di marzo.

Di certo la cosa che subito salta all'occhio è il metodo di entrata così inusuale: dal finestrino, dato che la porta è bloccata. Lo si è visto fare tante volte nei film americani, e sembrava solo un modo per farsi notare. Ma negli Usa è normale così, per le vetture stock-car. E allora vai di stelle e strisce e insinuamenti nell'abitacolo, che poi dentro è decisamente molto più largo e comodo. Anche se non ha visibilità laterale e posteriore, dato che al posto dei finestrini c'è la rete ignifuga e vista la mancanza degli specchietti laterali. In più, non è che il retrovisore interno sia poi di grande aiuto, per le forti vibrazioni quando in movimento.

Una volta agganciato il volante, l'occhio cade sul quadro comandi. Dove è tutto un fiorire di levette e scale analogiche per indicare le varie informazioni: non c'è nulla di digitale. Il cambio è sportivo nel modo più puro: manuale, leva corta, una H molto chiara viste le sole quattro marce e nessun sincronizzatore per aiutare l'entrata dei rapporti. Pare di essere tornati sulle Formula Ford di oltre 20 anni fa, quando era tutto più genuino e sincero, e il pilota aveva un feeling davvero diretto col mezzo.





Una volta in moto, però, si dimentica tutto e ci si lascia coinvolgere dall'entusiasmante suono del suo motore V8 da oltre 400 cv, che entra nel corpo e suona una melodia che accompagna tutto intonato l'esperienza in pista.

La EuroNascar si rivela alla fine molto più semplice e sincera di quello che appare alla vista. Il suo peso di 1210 kg non è mastodontico come le dimensioni, e in effetti è di poco superiore a quello di vetture di alto livello come le Tc1 del Mondiale Turismo (1100 kg) e addirittura inferiore ai 1285 kg delle vetture Tcr che stanno conquistando il mondo a ruote coperte. Grazie a questo si lascia guidare bene, ri-

UN ASFALTO NON FACILE

Purtroppo, subito prima di scendere in pista, il cielo ha deciso di regalare qualche leggero scroscio d'acqua, il minimo necessario per rendere ancora più complesso gestire tutta la potenza della vettura Nascar. Ma la precisione alla guida si è sentita chiaramente lo stesso

velandosi sorprendentemente precisa. Poi i cavalli motore, uniti alla trazione posteriore, aiutano molto a correggere la linea in curva usando l'acceleratore. In compenso serve più attenzione in uscita, dove il sovrasterzo di potenza è facile, soprattutto salendo sui cordoli.

Più difficile invece azzeccare la marcia giusta in curva, visto che avendone solo quattro si finisce per avere esclusivamente seconda e terza tra cui scegliere per le varie pieghe. Quindi si finisce per dover scegliere se fare la curva in maniera nervosa e a giri alti, con relativa cambiata subito in uscita di curva, o se invece preferire una guida più pulita e curata, ma con decisamente meno accelerazione quando si raddrizza il volante.

Anche in frenata si sente molto il vantaggio del peso minore rispetto a quello che ci si attende. La vettura non ha problemi ad arrestarsi vicino alla curva, ma è più facile bloccare la gomma dato che mancano i chili che schiaccerebbero la macchina a terra. Decisamente una vettura molto più da corsa di quello che gli occhi europei penserebbero, estremamente tradizionale e semplice, ma per questo anche tanto divertente e sincera. Una vettura con cui si torna ad una guida come ai vecchi tempi, molto meno attenta ai particolari e tanto più "sanguigna". Un ottimo sistema per ricollegarsi con un modo di correre che ha creato il mito dell'automobilismo. ●



Sarà Francesco Leogrande a guidare la Wolf gommata Michelin nel Civm 2017



Civm c'è Michelin

SULLA WOLF GB08F1 CHE AFFRONTA LA STAGIONE TRICOLORE CON LEGRANDE DEBUTTANO GLI PNEUMATICI DEL BIBENDUM

È iniziata con due giornate di test l'era Michelin sui prototipi della velocità montagna. Il gommista francese e la Wolf hanno dato il la al programma 2017 in pista a Castelletto di Branduzzo con un tester "ufficiale" come Ivan Bellarosa e soprattutto su strada (prima volta in assoluto) lungo 1,8 km di percorso nelle Valli Bergamasche, con alla guida Mirko Zanardini e Francesco Leogrande. Proprio quest'ultimo è il pilota che sulla Wolf Gb08 F1 affronterà il Civm 2017. Lo scorso autunno Autosprint aveva anticipato l'entrata della Michelin nelle classi regine della salita con la Wolf: ora il prodotto è stato "rodato" (e traspira soddisfazione oltre le previsioni dopo la prima volta su strada, soprattutto nel misto-lento) e Leogrande inizierà il Civm alla prima del Reventino il 30 aprile. Gli pneumatici mantengono le dimensioni già viste sulle Wolf e quindi diversificheranno ulteriormente il panorama tecnico del Civm, in quanto, ad esempio, più strette rispetto alle Pirelli che usa Faggioli ma al contempo più alte di spalla. Le prestazioni? Fabrizio Cravero, responsabile competizioni di Michelin Italia, ci va cauto: «Entriamo nella specialità in punta di piedi. È un mercato che ci interessa, ma non vogliamo stravolgerlo. Piuttosto sottolineerei che avremo un unico tipo di prodotto per tutti i clienti: non facciamo pro-

dotti specifici per l'auto o il team ufficiale, per tutti c'è un unico pneumatico».

- Ma i primi riscontri su strada?

«Per ora siamo soddisfatti: La gomma è pronta subito e ha una buona costanza, per il resto vedremo più avanti».

- Quali gli obiettivi nelle cronoscalate?

«Da tempo Michelin guardava alle salite. Siamo presenti da anni in molte categorie. In Italia in particolare nel Turismo e in parte nel Gt, pur con piloti 'privati', che poi è il nostro target. Per i prototipi approfittiamo dell'incursione nelle salite italiane del nostro partner. L'obiettivo non è arrivare e vincere, piuttosto fornire buoni prodotti commerciali, quindi non lavoreremo con pneumatici cosiddetti evoluzione, piuttosto su una gomma anche più longeva possibile, più facile da gestire e utilizzare, ovviamente non dimenticando che siamo nell'ambito della competizione».

- Avrete competitor come Avon e Pirelli...

«La concorrenza è agguerrita. Sono aziende che negli anni hanno dimostrato di costruire gomme competitive, non ci aspettiamo di arrivare e sbaragliare tutti, né



come prestazioni né come risultati. Vediamo dove siamo, poi ragioneremo».

- Come è nato il progetto salite?

«Siamo partiti da una dimensione esistente, quindi da quelle che già equipaggiano le Wolf in pista. Da lì il lavoro è su carcassa e soprattutto mescole con l'obiettivo di ottenere un warm-up brevissimo, una prestazione di punta importante e di seguito quella costanza di rendimento che rappresenta un nostro punto di forza e che sia adeguata a Italia ed Europa».

- Wolf a parte, sarete subito pronti a produrre?

«Avremo la possibilità di vendere anche ad altri team spero già dopo la 1ª o 2ª gara. Dipenderà anche dalla richiesta. Questa fase di sviluppo è fondamentale e non terminerà prima del Reventino. Abbiamo previsto poche macchine e cercheremo di restare su quei livelli. Non è prevista un'immediata fabbricazione di un numero esagerato di gomme, per 5/6 auto; durante l'anno potrebbe essere possibile».

Bellarosa: «Siamo molto fiduciosi»

In attesa della nuova biposto Wolf, quella Gb08 T che nasce per il motore turbo (probabile arrivo in pista nel corso della stagione), sarà dunque la monoposto carenata Wolf Gb08 F1 con Leogrande nel cockpit ad arricchire il circus del Civm. Il prototipo è in pratica identico a quello che il lussemburghese David Hauser portò al debutto nelle stagioni scorse (e ora finito negli States), ma monterà la grande novità di un motore turbo basato sull'1.6 Peugeot, realizzato da Avelon Formula, marchiato Wolf Power e per il quale sono in arrivo evoluzioni già prima del Reventino. Spiega il driver pugliese: «La vettura è reattiva nel misto stretto e mostra tanta agilità. Abbiamo notevoli margini di miglioramento e ho fiducia nel pacchetto auto, gomme Michelin, propulsore e team, con il quale ho trovato grande sintonia». Wolf precisa con Giovanni Bellarosa: «È presto per fare valutazioni. Abbiamo rispettato il programma prefissato, ci aspettiamo di dover affrontare delle difficoltà in quanto per noi è il primo vero impegno diretto nella velocità in salita e avremo una tipologia di motore nuova. Siamo però fiduciosi e felici di aver riunito intorno a Leogrande, sul quale contiamo molto, un ottimo gruppo di persone che rappresenterà la divisione Hill Climb di Wolf Racing Cars sui campi di gara (e che dovrebbe coinvolgere il team Ac Racing, ndr), questo farà sì che oltre a gestire il programma ufficiale potremo fornire ai clienti la giusta assistenza e il servizio ricambi». A proposito di clienti, per la salita è pronta un'altra Gb08 F1 per Francesco Mercuri.

Gianluca Marchese



Lo Sport a 360 gradi 365 giorni l'anno

oasport.it

OA sport il tempio dello

MIGLIOR SITO DI SPORT 2016 ALL'OVERTIME FESTIVAL DI MACERATA

GTC4LussoT

4 posti, 610 cv

ECCO LA FERRARI DA "FAMIGLIA": MOTORE V8 TURBO DA 3,9 LITRI.
DA 0 A 100KM/H IN 3"5 MA SENZA L'ASSILLO DEL BENZINAIO

di [Andrea Cordovani](#)

MONTERIGGIONI - Sorride anche Kimi Raikkonen appena s'infilta nella Ferrari GTC4LussoT. Si scioglie Iceman mentre viaggia sulla strada che sale verso il Passo delle Radici dove l'Emilia abbraccia la Toscana su una lingua d'asfalto che serpeggia in mezzo al bosco. Il finlandese testimonial ufficiale per il lancio della nuova nata a Maranello nel video ufficiale di presentazione guida la vettura per andare a giocare a hockey su ghiaccio, sua grande passione, e ci dà dentro per arrivare in tempo sul rettangolo on ice...

Sorride chiunque appena entra nella GTC4LussoT. Piede sul freno, dito sul pulsante d'accensione al

volante e si apre un mondo. Ci sente un po' Kimi dentro alla quattro posti del Cavallino. Ma non il Raikkonen che sta per prendere il via del Mondiale di F1, ma il Raikkonen papà, quello che con moglie e figlio vive lontano dai Gp. Proprio a quel tipo di cliente (tra i 30 e i 45 anni) al quale la Ferrari si rivolge «*perché*» - come ha spiegato l'ingegner Pietro Virgolin, il product manager - *ci siamo accorti che c'era una clientela per una vettura come questa. Clienti che cercavano una macchina da usare tutti i giorni, spaziosa per la famiglia e i bagagli, ma allo stesso tempo sportiva*». La Ferrari GTC4LussoT è una delle prime nate dopo una vera trasformazione genetica a Maranello. Una strategia ben definita dal presidente Sergio Marchionne che al Salone





LA VETTURA COSTA 233,525 EURO

A lato l'abitacolo della nuova Ferrari GTC4LussoT, che adotta un motore da 8 cilindri, che ha quattro posti comodi all'interno e offre grande prestazioni. La vettura è già ordinabile e tra poco inizieranno le consegne dei primi esemplari. La vettura costa 233,525 euro



di Ginevra sottolineava: «Nel 2016 abbiamo cercato di capire meglio le sfumature nelle preferenze dei consumatori. Nei prossimi due o tre anni speriamo ci sia la presentazione di vetture che dimostreranno l'adattamento del Dna Ferrari ai diversi gusti».

La Rossa da famiglia

La GTC4LussoT è la prima quattro posti Ferrari a montare un motore a 8 cilindri invece del consueto 12. Una scelta fatta per abbassare i consumi e aumentare le possibilità di utilizzo ma che assicura la potenza di un V8 Turbo da 3,9 litri che a disposizione 610 cavalli. Una versione che si affianca a quella 12 cilindri ma rispetto a questa non ha le quattro ruote motrici ma la trazione posteriore (come

nella tradizione dei modelli di Maranello), pesa una cinquantina di kg in meno e ha lo stesso passo e la stessa lunghezza. Insomma una vettura pensata per un utilizzo quotidiano per un cliente che vuole 4 posti (comodi) e più versatilità e con meno sovrappeso dal benzinaio.

Granturismo Coupè

All'interno del nome sono spiegate le caratteristiche della vettura. Ovvero: Gran Turismo Coupè 4 (come i posti a disposizione) con la T che sta a simboleggiare l'adozione del Turbo. Nella sostanza il propulsore è lo stesso della California T, ma grazie a nuovi pistoni e a collettori di aspirazione e scarico modificati, oltre che a una differente mappatura dell'elettronica, in questa versione fornisce ben 50 CV in più. Insomma, c'è di che divertirsi.

E ci si diverte davvero con la Ferrari per le famiglie. Un colpo al paddle sul volante, prima marcia inserita e via. Da 0 a 100 kmh in 3"5, velocità massima 340 kmh. Il percorso scelto per la prima internazionale della GTC4Lusso T esalta le caratteristiche di una vettura che copia la strada anche nei tratti più sconnessi. Agile nel misto, incollata all'asfalto nelle curve lunghe e veloci, la 4 posti V8 è sincera e mai scorbutica. La versione a 8 cilindri costa 233,525 euro contro i 270,060 della 12 cilindri. Una differenza che secondo le proiezioni della Ferrari attirerà clienti giovani e magari anche qualche signora. Già, perché la GTC4LussoT, come da spot ufficiale, può essere guidata anche coi tacchi a spillo. ●



MOTORE

3,9

V8 biturbo

POTENZA

610

Cv

PESO

1865

Kg

VELOCITÀ MASSIMA

340

Kmh

0-100

3"5

PREZZO

233,525

euro

Le classifiche

VELOCITÀ

IMSA
24H SERIES

SEBRING (USA)
MUGELLO (FI)

CIR
RALLY NAZIONALE

RALLY
CASTELNUOVO GARFAGNANA (LU)
CASTELNUOVO GARFAGNANA (LU)

VELOCITÀ IMSA

12 Ore di Sebring

Resoconto della gara a pag. 68
Sebring (Usa), 18 marzo 2017

Assoluta: 1. Taylor-Taylor-Lynn (Cadillac DPi) 348 giri in 12.01'09"681 alla media di 174,268 km/h; 2. Barbosa-Fittipaldi-Albuquerque (Cadillac DPi) a 13"614; 3. Cameron-Curran-Conway (Cadillac DPi) a 2 giri; 4. Miller-Simpson-Goikhberg (Oreca 07) a 4 giri; 5. French-O'Ward-Masson (Oreca FLM09) a 10 giri; 6. Grist-Hanratty-Rayhall (Oreca FLM09) a 12 giri; 7. Garcia-Magnussen-Rockenfelder (Corvette C7.R) a 14 giri; 8. Mueller-Hand-Bourdais (Ford GT) a 14 giri; 9. Vilander-Calado-Fischella (Ferrari 488 GTE) a 14 giri; 10. Biscoe-Westbrook-Dixon (Ford GT) a 14 giri; 11. Mucke-Plajohnson (Ford GT) a 14 giri; 12. Auberlen-Sims-Wittmer (BMW M6) a 14 giri; 13. Pilet-Werner-Makowiecki (Porsche 911 RSR) a 14 giri; 14. Estre-Vanthoor-Lietz (Porsche 911 RSR) a 16 giri; 15. Drumwright-Ducote-Yacamán-Thompson (Oreca FLM09) a 20 giri; 16. Keating-Bleekemolen-Farnbacher (Mercedes-AMG GT3) a 23 giri; 17. Nielsen-Balzan-Cressoni (Ferrari 488 GT3) a 24 giri; 18. Vautier-Habul-Said (Mercedes-AMG GT3) a 24 giri; 19. De Phillippi-Mies-Gounon (Audi R8 LMS GT3) a 24 giri; 20. Sellers-Snow-von Moltke (Lamborghini Huracán) a 24 giri; 21. Lindsey-Bergmeister-McMurry-Heylen (Porsche 911 GT3 R) a 24 giri; 22. Aschenbach-Bell-Davis (Audi R8 LMS GT3) a 24 giri; 23. Segal-Negri Jr.-Dyer (Acura NSX GT3) a 24 giri; 24. Engelhart-Neichen-Antinucci-Bortolotti (Lamborghini Huracán) a 25 giri; 25. De Quesada-Morad-Pumpelly-Christensen (Porsche

911 GT3 R) a 25 giri; 26. Lewis-Mul-Sandberg (Lamborghini Huracán) a 26 giri; 27. Busnelli-Babini-Beretta-Collard (Lamborghini Huracán) a 26 giri; 28. Alon-Hawksworth-Cindric (Lexus RCF GT3) a 28 giri; 29. Nunez-Bomarito-Pigot (Mazda DPi) a 29 giri; 30. Lally-Legge-Wilkins (Acura NSX GT3) a 30 giri; 31. Sweedler-Bell-Montecalvo (Audi R8 LMS GT3) a 39 giri; 32. Yount-Rice-Burkett-Kvamme (Oreca FLM09) a 46 giri; 33. Bennett-Braun-Jonsson (Porsche 911 GT3 R) a 65 giri; 34. Anassis-Gdovic-Massari (Lamborghini Huracán) a 66 giri; 35. Pruet-Karam-James (Lexus RCF GT3) a 79 giri; 36. Sbirrazzuoli-Ruberti-Persiani (Lamborghini Huracán) a 93 giri; 37. Goossens-Van Der Zande-Rast (Riley DPi) a 107 giri; 38. Marks-Klingmann-Krohn (BMW M6 GT3) a 120 giri; 39. Guasch-Gutierrez-Kimber-Smith (Ligier JSP17) a 143 giri; 40. Long-Miller-Franchitti (Mazda DPi) a 168 giri; 41. Bueemi-Heidfeld-Jani (Oreca 07) a 181 giri; 42. Brown-van Overbeek-

Senna-Hartley (Nissan DPi) a 190 giri; 43. Edwards-Tomczyk-Catsburg (BMW M6) a 199 giri; 44. MacNeil-Jeannette-Van Gisbergen (Mercedes-AMG GT3) a 216 giri; 45. Sharp-Dalziel-Derani (Nissan DPi) a 301 giri; 46. Gavin-Milner-Fassler (Corvette C7.R) a 306 giri.

Giro più veloce: 31 Conway in 1'49"629 alla media di 197,650 km/h.

24H SERIES

12 Ore del Mugello

Resoconto della gara a pag. 72
Sebring (Usa), 18 marzo 2017

Assoluta: 1. 1. Pisarik-Král-Matteo Malucelli (Ferrari 488 GT3) 326 giri (1. A6-Pro); 2. Lafargue-Lafargue-Enjalbert (Mercedes-AMG GT3) a 4 giri; 3. Konrad-Mapelli-Maggi-Zöchling (Lamborghini Huracán GT3) a 5 giri; 4. Onslow-Cole-Leonard-Leonard Vos-Veltman (Mercedes-AMG GT3) a 6 giri; 5. C. Kroll-M. Kroll-Eggmann-Heyer-Frankenhout (Mercedes-AMG GT3) a 7 giri (1. A6-Am); 6. Edelhoff-Felbermayr Jr.-Forné-Schmidt (Audi R8 Lms) a 7 giri; 7. M. Neichen-Lenz-Pampalini-Pavlovic (Lamborghini Huracán GT3) a 11 giri; 8. Coigny-Alexander David-Feller (Mercedes-AMG GT3) a 12 giri; 9. Putman-Espenlaub-Foster (Porsche 991 Cup) a 13 giri (1. 991); 10. Schmersal-von Oeynhaus-Oestreich (Audi R8 Lms) a 13 giri; 11. Kirchhoff-Edelhoff-Grimm-Vogler (Audi R8 Lms) a 13 giri; 12. Sager-Rettenbacher-Zöchling (Porsche 991 Cup) a 13 giri; 13. Bauer-Jedinski-Lukas-Walilko (Porsche 991 Cup) a 16 giri; 14. Osborne-J. May-P. May

Dovesicorre

VELOCITÀ

24-26 marzo

GP AUSTRALIA

1° round Mondiale F1 a Melbourne

www.autosprint.it

V8 SUPERCARS

4° round a Melbourne

www.supercars.com

NASCAR

Sprint Cup a Fontana

www.nascar.com

RALLY

24-26 marzo

RALLY DEI LAGHI

Coppa Italia - Varese

www.varesecorse.it

RALLY DEL GRIFO

Rally Nazionale - Arzignano

www.rallyarzignano.it/rallydelgrifo

RALLY COLLI DEL GRIGNOLINO

Rally Day - Canelli

www.vmmotorteam.it

RALLY CITTÀ DI MUSSOMELI

Rally Day - Mussomeli

www.rallydimussomeli.wixsite.com

(Porsche 991 Cup) a 17 giri; 15. Paque-Gerome-Kelders (Porsche 991 Cup) 25 giri (1. Sp2); 16. Benoit Fretin-Bruno Fretin-Mitieux (Porsche 991 Cup) a 28 giri; 17. Martin Gotsche-Nanna Gotsche-Revaz (Gc Automobile Gc 10 V8) a 29 giri; 18. Arendt-Padovani-Rollinger (Ktm X-Bow Gt4) a 29 giri; 19. Magnoni-Salini-Rangoni (Ginetta G55 Gt4) a 33 giri (1. Sp3-Gt4); 20. Bock-Partl (Audi Rs3 Lms Tcr) a 34 giri (1. Tcr); 21. van der Straten-Dupont-Close (Marc Focus V8) a 37 giri; 22. de Punder-Schneider-Bosi (Mercedes-AMG GT3) a 42 giri; 23. Matic-Miljevic-Wimmer-Herbst

(Porsche 991 Cup) a 42 giri; 24. Herber-Lanting (Bmw E90) a 43 giri; 25. Fatién-Grogor-Carugati (Renault R.S. 01) a 43 giri; 26. Spencer-Woodman-Pettitt-Lewis (Seat Leon Cup Racer) a 44 giri; 27. Kristensen-Engelbrecht-Sørensen (Peugeot Rcz) a 49 giri (1. A2); 28. Lukas-Jedinski-Eisemann (Porsche 991 Gt3 R) a 50 giri; 29. Parhofer-Vorländer-Kuizdas-Schmitz (Audi Rs3 Lms Tcr) a 50 giri; 30. Stanco-Stanco-Tanner (Renault Clio Cup) a 56 giri; 31. Trunkenpolz-Angerhofer-Enge-Kofler (Ktm X-Bow Gt4) a 57 giri; 32. Pierburg-Müller-Krebs (Mercede-AMG GT3) a 60



ITALIA PROTAGONISTA AL MUGELLO

In alto, la Lamborghini Huracán della Konrad Motorsport, che Marco Mapelli, assieme a Franz Konrad, Giorgio Maggi e Christopher Zöchling, ha portato sul podio. Sopra, la Ginetta della Nova Race, vincitrice in Sp3-Gt4

LA GINETTA VINCE COME LA STAGIONE PASSATA

Nova Race si ripete

Per il secondo anno, a imporsi nella Sp3-Gt4 è stato il team italiano Nova Race. La squadra emiliana, guidata da Elisa Maioli, ha concesso il "bis" con Luca Rangoni (il più veloce nella sua classe al termine delle qualifiche), Luca Magnoni ed il francese Philippe Salini, che si sono alternati al volante della Ginetta G55. La loro è stata una gara dominata fin dall'inizio, con Magnoni subito al comando nella prima frazione, prima di cedere il volante ai suoi due compagni. Per il team Nova Race si trattava del rientro nella 24H Endurance Series, prima dell'impegno nella Gt4 European Series che partirà a inizio aprile da Misano.

giri; 33. Burghardt-Meyer-Bonk-Schrey-Fulker (Bmw M235i Racing Cup) a 62 giri (1. Cup 1); 34. Dimitri Parhofer-Diig Parhofer-Siegler-van der Linde (Audi R8 Lms) a 64 giri; 35. Nicolae-Unchiasu-Costin-Broggi (Toyota Gt86 Cs-V3) a 64 giri; 36. Kovac-Vukovic-Ullen-Pekar (Audi Tt) a 82 giri; 37. Geelen-Sluis-Verhagen (Bmw M4 Silhouette) a 93 giri; 38. Rice-Cordoni-Breukers (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 121 giri; 39. Truffer-Meier-Haas (Honda Civic Tcr) a 150 giri.

Giro più veloce: il 106° di Leimer in 1'48"263, alla media di 174,41 km/h.

Classifica-Assoluta: 1. Eggenmann-Frankenhou-Heyer-C. Kroll-M.Kroll 48 punti; 2. Engelbrecht-Kristensen-Sorensen 47; 3. Espenlaub-Foster-Putman 46; 4. Bock-Partl 43; 5. Gerome-Paque 40; 6. Bonk-Burghardt-Edelhott-Zochling-Sager 39; 7. Renauer 37; 8. Carugati-Close-Kirchhoff-Edelhoff, Fatien, Grimm, Tanner, van der Straten-Vogler-Dupont 36.

RALLY CIR

40° Rally Il Ciocco

Resoconto della gara a pag. 52
Castelnuovo Garfagnana (Lu),
17-19 marzo 2017

Assoluta: 1. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta) in 1:59'58"; 2. Michelini-Perna (Ford Fiesta) a 2'00"6; 3. Perico-Turati (Skoda Fabia) a 2'03"3; 4. Chentre-Floreaan (Hyundai i20) a 2'51"9; 5. Ferrarotti-Ciucci (Ford Fiesta) a 4'34"5; 6. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta) a 4'44"9; 7. Panzani-Grilli (Peugeot 207 S2000) a 6'21"4; 8. Andolfi-Menchini (Abarth 124) a 9'50"9; 9. Pollara-Princiotta (Peugeot 208 R2) a 10'46"; 10. Pisani-Castiglioni (Peugeot 208 R2) a 10'52"6.

GRUPPO A

Classe A0: 1. De Gaspari-Barsotti (Fiat 600 Sporting) in 2.51'48"3

Classe S2000: 1. Panzani-Grilli in 2.06'19"4; 2. Marcucci-Gonnella a 8'35"8 (entrambi su Peugeot 207).

GRUPPO N

Classe N1: 1. Selmi-Piazzini in 2.38'41"5; 2. Favero-Perrone a 2'31"7 (entrambi su Peugeot 106).

Classe N3: 1. Strambi-Niccolai (Renault Clio Rs Light) in 2.21'39"9

GRUPPO R

R1A: 1. Rosso-Torlasco in 2.27'23"5; 2. Lucarelli-Ferrari a 28"2; 3. Paris-Benellini a 29"; 4. Bravi-Cecchetto a 1'13"2 (tutti Renault Twingo R1).

R1B: 1. Martinelli-Brugiatini in 2.24'34"3; 2. Koenig-Zappe a 13"5; 3. Peloso-Iguera a 1'13"3; 4. Coppe-Poloni e Strabellone-Ceschi a 1'32"; 6. Tarantino-Fraschia a 2'50"9; 7. Scalzotto-Andrian a 8'45"7 (tutti su Suzuki Swift R1).

R2B: 1. Pollara-Princiotta in 2.10'44"; 2. Pisani-Castiglioni a 6"6; 3. Vita-Gonnella a 1'38"; 4. Manfredi-Manfredi a 2'02"7; 5. Arai-Macneall (Ford Fiesta R2) a 3'20"4; 6. Mazzocchi-Gallotti a 5'22"; 7. Marcucci-Vellini a 6'54"2; 8. Salotti-Salotti (Renault Twingo R2) a 22'36.8 (tutti gli altri su Peugeot 208 R2).

R3C: 1. Tosi-Del Barba (Renault Clio R3) in 2.11'04"3.

R3T: 1. Gilardoni-Bonato in 2.11'06"8; 2. Canzian-Nobili a 2'43"; 3. Villa-Beltrame (Abarth 500) a 6'39"2 (gli altri Renault Clio R3).

R5: 1. Campedelli-Ometto in 1.59'58"; 2. Michelini-Perna a 2'00"6; 3. Perico-Turati (Skoda Fabia) a 2'03"3; 4. Chentre-Floreaan (Hyundai i20 R5) a 2'51"9; 5. Ferrarotti-Ciucci a 4'34"5; 6. Rusce-Farnocchia a 4'44"9 (tutti gli altri su Ford Fiesta).

RGT: 1. Andolfi-Menchini (Abarth 124) in 2.09'48"9.

RACING START

Rs16: 1. Innocenti-Guzzi (Renault Twingo) in 2.37'03".

Il campionato

Piloti: 1. Campedelli 16,5 punti 2. Perico 11; 3. Andreucci 7,5; 4. Chentre 6; 5. Scandola 4.

Costruttori: 1. Skoda 11 punti; 2. Peugeot 10.

R-GT: 1. Andolfi 18 punti; 2. Rolo 6.

2Rm: 1. Pollara e Gilardoni 15,5 punti; 3. Canzian 12; 4. Villa 8.

Tra: 1. Campedelli 18 punti; 2. Chentre 14; 3. Ferrarotti 9.

Il Ciocco Regionale

Castelnuovo Garfagnana (Lu),
17-18 marzo 2017

Assoluta: 1. Vanni-Lartini (Ford Fiesta R5) in 56'35"9; 2. Lenci-Celli (Peugeot 306 Maxi) a 55"2; 3. Pinelli-Tricoli (Ford Fiesta R5) a 1'30"1; 4. Bettini-Acri (Peugeot 208 T16) a 1'35"7; 5. Catanzano-Filippini (Renault Clio S1600) a 3'10"2; 6. Martinelli-Fanucchi (Citroen Ds3) a 4'13"9; 7. Rossi-Panzani (Citroen C2) a 4'23"7; 8. Mancini-Giannelli (Renault Clio Rs) a 4'33"8; 9. Bertonati-Giorgio (Peugeot 106) a 4'41"1; 10. Lombardi-Marchi (Opel Astra GSI) a 5'18"4.

GRUPPO A

Classe A0: 1. Baldassari-Natucci in 1.01'55"7; 2. Ambrosio-Bonometti a 1'15"27 (entrambi su Fiat 600 Sporting).

Classe A6: 1. Bertonati-Giorgio (Peugeot 106) in 1.01'17".

Classe A0: 1. Lenci-Celli (Peugeot 306 Maxi) in 57'31"1.

Classe S1600: 1. Catanzano-Filippini (Renault Clio) in 59'46"1.

GRUPPO N

Classe N0: 1. Ferrarini-Ferrarini (Fiat 600) in 1.18'23".

Classe N1: 1. Catalini-Rossi (Peugeot 106) in 1.04'24"3; 2. Meconi-Valenti (Peugeot 106) a 29"5; 3. Lucchesi-Natucci (Rover MG 105 ZR) a 47"5.

Classe N2: 1. Vignali-Micheletti in 1.04'02"3; 2. Maglioni-Sanesi a 47"3; 3. Bozzoli-Matteoni a 1'14"2; 4. Puppa-Micheli (Citroen Saxo) a 1'43"8; 5. Serafini-Baldacci a 1'56"8; 6. Satti-Franchi a 2'22"2 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe N3: 1. Mancini-Giannelli in 1.01'09"7; 2. Lombardi-Marchi (Opel Astra GSI) e Ferrando-Fiorretti a 44"6; 4. Angeli-Barsotti a 1'34"9 (tutti gli altri su Renault Clio Rs Light).

Classe N4: 1. Casipoli-Pellegrini (Mitsubishi Lancer Evo9) in 1.02'38"4.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Rossi-Panzani (Citroen C2) in 1.00'59"6; 2. Della Maggiora-Moriconi (Peugeot 208) a 3'38"8; 3. Rigali-D'Alessandro (Peugeot 208) a 9'27".

Classe R3T: 1. Martinelli-Fanucchi (Citroen Ds3) in 1.00'49"8.

Classe R5: 1. Vanni-Lartini (Ford Fiesta) in 56'35"9; 2. Pinelli-Tricoli (Ford Fiesta) a 1'30"1; 3. Bettini-Acri (Peugeot 208 T16) a 1'35"7; 4. Artino-Gabelloni (Skoda Fabia) a 9'43"1.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

SPORT

Tutti in pista con la ...



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 dei 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 info: selezione.nazionale@alice.it



ACCESSORI



REALIZZIAMO e nolegiamo simulatori dinamici professionali di guida di Formula 1. Adatti intrattenimento, allenamento piloti, privati. Richiedi preventivo. Barbuto Show Car, tel. 329 3478919, info@barbutoshowcar.it, www.barbutoshowcar.it.

RIVISTE

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

AUTO SPRINT

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 Cielia 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.abbonatweb.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 00080721178 (dall'estero BIC: BPPIIT33XXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,90 cadauno comprese le spese di spedizione.

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.4924610

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): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017



Bottas davanti a Vettel nei test spagnoli



COLOMBO

DOPO LE DUE SESSIONI DI TEST COLLETTIVI A BARCELONA

Una Ferrari che fa sperare

Dopo le due sessioni di prove a Barcellona, sono ottimista per la Ferrari, tanto più ottimista della fine dei test 2016 e per parecchie ragioni. Una in particolare: quei 4"3 tra il miglior crono del 2016 e questo 18"6 che "tirando" al limite come appunto nei test dell'anno passato, avrebbe potuto creare un solco di 5 secondi tra SF16H e SF70H, solco che Mercedes, pur nascondendosi più di Ferrari, non ha dato l'impressione di scavare. Difficile immaginare almeno in questi otto giorni di Barcellona una Mercedes sul 17 netti e quindi a 5 secondi dalla pole 2016... Sarà per l'imprevista mossa a punto della vettura "lunga", sarà per le modifiche aerodinamiche che non hanno dato tutti i riscontri sperati, ci saranno diversi motivi ma la Mercedes stessa non si è dimostrata la stritolata-avversaria del 2016 che girava per migliaia di km in 1'24" su medie con carichi benzina notevoli mentre gli altri per scendere sotto il 23 erano costretti a gomme ultrasoft e poco carburante e power unit vicina al 100%.

Con ciò non voglio assolutamente cantare vittoria prima delle Q3 di Melbourne, senz'altro li vedremo il vero potenzia-

le delle W08 e anche un bell'assaggio di quello delle Red Bull RB13. Intanto però stando sempre con i piedi per terra l'inizio è stato per noi ferraristi una sorpresa positiva.

Marcios

Avvicinandosi le prove libere di Melbourne non credo sia lecito lasciarsi andare a qualsiasi forma di ottimismo, nonostante il 'tempono' realizzato da Kimi magari ricorrendo a tutta la potenza che il propulsore riesce a dare anche se solo per pochi giri prima di andare a fuoco o disseminare l'asfalto di bielle, ingranaggi e quant'altro. In sostanza sento di poter dire che, alla luce dei risultati del 2016, tutti gli uomini della GeS hanno dato il cento per cento, dai capi all'ultimo dei lucidacchioni, posto che un incarico simile esista ancora... Bisognerebbe chiedere a Withing, che è un esperto in tal campo. Dai test 2017 rileverei che il passo lungo della Mercedes, concepito per avere un retrotreno molto affinato e dare il giusto spazio alle componenti propulsive, sembra aver alterato le note caratteristiche del telaio anglo-teutonico. Lascia invece perplessi il passo corto della Red Bull in quanto, vista

dall'alto, non si riesce a capire dove abbiano sistemato tutte le componenti dell'ibrido. Conoscendo Newey, e da tifoso ferrarista, spero che abbia tenuto conto del telaio e della carrozzeria a scapito della powertrain - non sarebbe la prima volta - ma non mi meraviglierei troppo se a Melbourne presentasse qualche sorpresa scaturita dalla sua diabolica mente... rimango invece basito di fronte alle prestazioni della powertrain Honda: i giapponesi lunghi dall'esser usciti dal tunnel del 2016 sembrano dare credito alle voci secondo cui la loro capacità di reazione è molto più lenta di quanto sia lecito ma del resto se Atene piange, Sparta non ride e la Règie è ancora alla ricerca dei cavalli mancanti e dell'affidabilità, fatto che sommato alle doti non eccelse del telaio, relega la squadra francese alquanto lontano dalle posizioni di rilievo.

DerKaiser

Comunque complimentoni per Hamilton, che nel giro di pochi giorni è riuscito a dire due cose completamente opposte, passando dall'opinione secondo la quale la Ferrari a Barcellona aveva bluffato e quella che dà la Casa di Maranello la nuova favorita a Melbourne. Mi chiedo come sia possibile produrre due pensieri del genere in breve tempo non aventi il senso alcuno della coerenza. A meno che lui, che è il favoritissimo nel Mondiale 2017, non abbia già iniziato a fare politica pro domo sua, mettendo pressione sui rivali a seconda di cosa gli conviene far credere. E mi sa tanto che mi sono dato sia domanda che risposta.

Marco65

Un effetto lo hanno ottenuto, le mutazioni di regolamento 2017: le carte un po' si sono rimescolate. Ora non resta che scoprire se all'interno di questo processo l'ordine di valore e competitività delle singole monoposto è davvero cambiato, o se le indicazioni delle sessioni collettive di Barcellona avevano una valenza non esportabile ai weekend iridati, primo fra tutti quello di Melbourne. In ogni caso di sicuro ha ragione Marco: il mondiale delle dichiarazioni dosate e furbe è già cominciato, in attesa che i motori comincino a rombare davvero.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi**, **Fulvio Cavicchi**,
Gianni Cogni, **Massimo Costa**,
Cesare De Agostini,

Beppe Donazzan, **Alfredo Filippone**, **Alessandro Gargantini**,
Marco Giordo, **Martin Holmes**,
Fiammetta La Guidara,
Piero Libro, **Dario Lucchese**,
Arturo Rizzoli, **Daniele Sgorbini**,
Leonardo Todisco Grande,

Giorgio Terruzzi, **Maurizio Voltini**,
Alex Zanardi
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

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

*Libero di scegliere
solo quello che ti serve.*

A

L'ADSL SENZA
PROBLEMI

19^{,95}
€

AL MESE
PER SEMPRE

+ ATTIVAZIONE
GRATIS

ADSL OPEN

CHIAMATE E ADSL
SENZA LIMITI
FINO A 20 MEGA

ANCHE PER
PARTITA IVA

SENZA VINCOLI
PENALI
LEGAMI

tiscali.it

☎ 130 | TISCALI STORE

T TISCALI