

AUT. 650 € - DE 600 € - F 550 €  
MC, CÔTE D'AZUR 5,60 € - PIRE 5,30 € - F 5,30 €  
CIG 17,70 CHF - CR 8,00 CHF

# AUTO SPRINT

n. 3

Anno LVI Settimanale 17-23 gennaio 2017

3 Euro (Italy only)



Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.48/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

**Vi sveliamo com'è fatta la Ferrari 668 che nasce a Maranello e debutta il prossimo 24 febbraio. Dimensioni, cofano motore, aerodinamica, sospensioni e power unit: ecco come sarà la monoposto che deve far dimenticare il deludente 2016**



disegno di CRAIG SCARBOROUGH

PER IL 2017

# ROSSA E FILANTE

MONDIALE RALLY AL VIA

Scatta da Montecarlo la nuova era delle Wrc Plus: Ford, Citroën, Hyundai e Toyota si giocano il titolo



# Tutto incluso Full. Non averlo è proprio un peccato.

ADSL senza limiti fino a 20 Mega e chiamate incluse.

24.95  
€/mese  
PER SEMPRE

PROMO  
ATTIVAZIONE  
GRATIS



PER CASA E PARTITA IVA ANCHE SU NUOVA LINEA TELEFONICA

## La **stagione** è già scattata a tutto **gas**

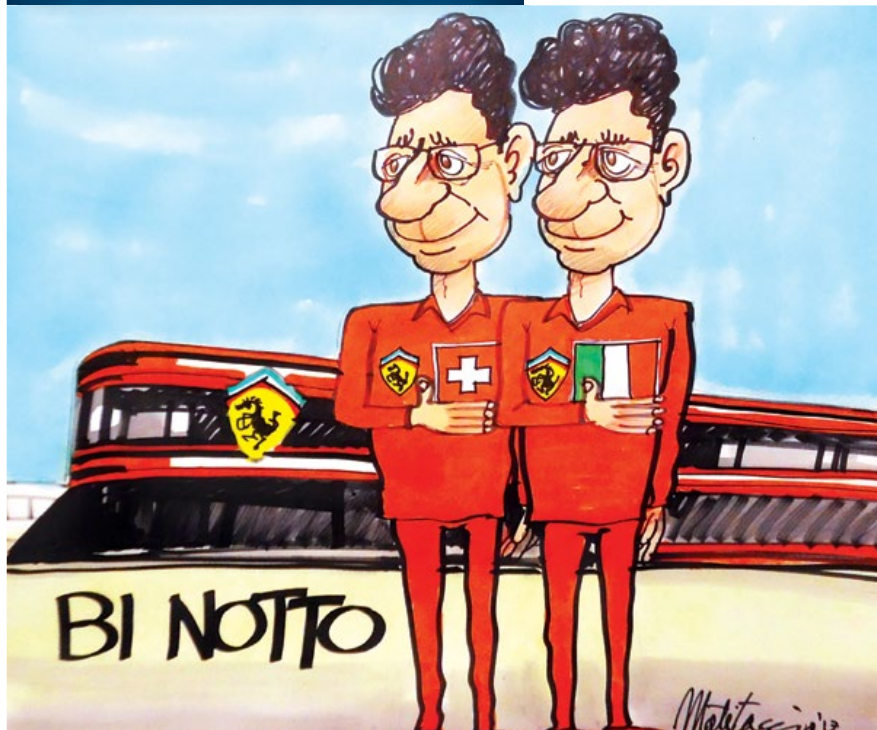
**P**iede destro appiccicato al pedale dell'acceleratore il 2017 viaggia subito a tavoletta e regala diverse storie da raccontare. Mentre la F.1 si agita e continua a regalare ancora diversi punti interrogativi (non solo perché siamo alla vigilia di una grande rivoluzione regolamentare) è già tempo di celebrare i primi trionfi. Quello della Peugeot in Sudamerica alla Dakar è stato davvero devastante con tre 3008 Dkr a monopolizzare i primi tre gradini della classifica e Stephane Peterhansel capace di conquistare il tredicesimo successo nel Grande Raid. Tra fascino e poesia, passione e prestazione è andata in scena ancora una volta una corsa capace di entusiasmare con i suoi mille personaggi che la caratterizzano e la rendono unica.

Adesso, però, chiuso il capitolo dakariano, se ne apre un altro col via del Mondiale Rally sulle strade del Rally di Montecarlo. Scocca la tanto attesa era delle Wrc Plus, un vero e proprio anno zero per la specialità che vedrà l'entrata in vigore dei nuovi regolamenti. Si discute da tempo sull'argomento, serpeggiano diversi timori legati alle prestazioni sempre più monstre

delle nuove World Rally Car vitaminizzate: ora dalle parole si passa ai fatti. Con quattro Case al via la serie iridata (nonostante l'abbandono shock della Vw a fine 2016) gode di ottima salute, quasi un lusso se si guarda ad altre categorie del motorsport. L'introduzione dei nuovi regolamenti la renderà totalmente incerta, un grande rebus da risolvere dopo lunghe giornate di test finalmente in lotta contro il cronometro.

E se col Mondiale Rally scatta la fase-uno della rivoluzione regolamentare voluta dalla federazione internazionale, c'è tanto fermento anche per la fase-due quella che in F.1 si concretizzerà con le monoposto anch'esse figlie di un grande cambiamento tecnico. Proprio alla luce delle nuove regole vi sveliamo in anteprima come potrebbe essere la Ferrari 2017, quella che nasce col progetto in codice 668 e dovrà far dimenticare un 2016 con zero vittorie e tante promesse non mantenute. Dimensioni, cofano motore, aerodinamica anteriore, sospensioni e power unit: andiamo a scoprire come sarà fatta la Rossa che debutterà ufficialmente venerdì 24 febbraio sulla pista di Fiorano. ●

### domenicaserre



#### FORMULA UNO

- 8 IN COPERTINA COSÌ LA ROSSA 2017
- 14 IL CASO TERZO ELEMENTO
- 16 LA CRISI MANOR SIAMO AL TRAMONTO
- 18 IL DIVORZIO VASSEUR LASCIA RENAULT
- 20 INCHIESTA AUDIENCE IL RE È NUDO

#### VELOCITÀ

- 28 INTERVISTA ANTONIO FUOCO
- 30 INDYCAR SI METTE IN MOTO
- 70 24 ORE DUBAI
- 72 UN MONDO DI GT
- 78 SALITE INTERVISTA A CUBEDA

#### RALLY

- 37 MAXI-GUIDA AL MONDIALE 2017
- 60 DAKAR PEUGEOT E PETERHANSEL OK
- 68 RACE OF CHAMPIONS L'EDIZIONE 2017

#### RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 6 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 34 PISTASPRINT
- 35 RALLYSPRINT
- 66 BASTIAN CONTRARIO
- 80 LE CLASSIFICHE
- 81 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO



# Vedete? **Bottas** su Mercedes!

Eh sì, se ne dicono tante sul nuovo pilota della Mercedes Gp, dopo il clamoroso ritiro del neocampione Rosberg che ha aperto un buco ghiotto nella pianta organica della squadra più contesa del Circus. Ma alla fine se proprio vogliamo avere la sicurezza di vedere Valtteri Bottas in Mercedes, per ora, mentre viene chiuso tale numero di As, ormai pronto a raggiungere le edicole, è proprio questa l'immagine che vi dobbiamo e vogliamo mostrare, risalente alla parata pre-Gp a Suzuka. Non è ancora la Mercedes con cui sogna di vincere per la prima volta una gara di F.1, eppure l'espressione del pilota appare ben determinata. Una premonizione?



# Il lungo **letargo**

**DA FINE NOVEMBRE A FEBBRAIO I PILOTI DI F.1 VIVONO NELLE LORO TANE CONFORTEVOLI E PROTETTE. MA PERCHÉ NON COMUNICANO?**

**I**n letargo. Come orsacchiotti paciarotti. I piloti del grande circo, le star della Formula Uno spariscono in inverno, buonanotte e ciao. Dalle loro tane, confortevolissime e protette, rilasciano meccanicamente, doverosamente, furbescamente, frasi brevi, mini clip, qualche selfie. Giusto per far finta di corrispondere, per accontentare fans un po' rintonati, tenuti a stecchetto e trasformati, nel tempo, in seguaci di bocca buona. Contributi autentici, inattesi, originali? Vicini allo zero. Apparizioni in pubblico? Ridotte al minimo. Devono riposare, allenarsi, occuparsi dei fatti propri. Un mese, due mesi, permeati dal silenzio, dal totale disinteresse per tutto ciò che compone l'universo che li ha accolti, premiati, resi celebri e ricchissimi. Un universo che – vista la vivacità dei protagonisti – si spegne, pure lui, del tutto. In un'epoca data per iper-evoluta sul fronte della comunicazione, registriamo segnali sterili, un deprimente conformismo. Al punto da trasformare i soliti canali della rete in un bacino dentro il quale gettare ritmicamente messaggi gelidi, scontati e puntualmente marchiati. Un giretto sulla motoslitte (Hamilton); una partitella di football australiano (Ricciardo); divano e tv (Verstappen). Che barba, che noia. Per non parlare di altri campionissimi, vittime di afasie preoccupanti, convinti di avere il diritto di sparire perché lo stress è stato enorme, perché la privacy è la privacy, perché certi di aver già dato abbastanza.

Il diritto, intendiamoci, è sacrosanto, ci mancherebbe. Ma è anche vero che, in mancanza d'altro, a cominciare dalle competizioni, questa comitiva di personaggi celeberrimi e ammirati, compone una delusione universale. Un piattume vuoto, in pieno contrasto con l'immagine del pilota-eroe, ancora attiva – non si sa come – nella fantasia popolare. Dentro il quale twitter e facebook, invece di funzionare come piccoli e preziosi termosifoni, snocciolano un rosario stitico sconsigliato. Segnalando più che altro la doverosa fatica di buttar lì qualcosa di dovuto, niente di spontaneo, nulla che smuova una coltre che tutto e tutti ricopre.

Così, uno sport di assoluta rilevanza, sprofonda inesorabilmente, al termine del campionato. Ma sì, abbiamo avuto Rosberg che se ne va, un certo movimento attorno alla sua sostituzione, fatti eccezionali. Per il resto, notizie assenti. Un po' come le storie autentiche di questi ragazzi, accuratamente nascoste e rese inviolabili. Non uno tra i nostri campioni, sembra in grado di compiere azioni di autentica condivisione con il resto dell'umanità. Frequentano i social ma risultano incapaci di socializzare, di presentarsi in mezzo ad altre persone per



GETTY IMAGES

mangiare una bistecca, per sciare su una pista gremita, per giocare a palle di neve, vedere un film al cinematografo, portare la mamma a fare shopping. Per sguazzare in una normalità che farebbe – oh sì – notizia, appunto, data la norma. Macché. Invisibili e muti, con la consapevolezza che certe responsabilità non li riguardano affatto e mai. Guidano, provano. Beh?

Forse è proprio così. Forse stiamo parlando di atti non dovuti. Eppure continuiamo ad attendere un gesto gratuito e finalmente generoso, uno sgurz profumato di freschezza, un atto prodotto da personalità eccellenti. Qualcosa di sinistra, di destra,



di centro. Insomma, qualcosa che segnali l'appartenenza alle cose del mondo, che sono parecchie peraltro. Qualcosa che riguardi la vita vera, la loro, per esempio e per una volta. Vite di cui nulla sappiamo, salvo le tappe - simili a luoghi comuni - di un percorso sterilizzato a monte e a prescindere. Niente, nemmeno una bronchite. Figuriamoci un punto di vista.

È pretenzioso chiedere? Certamente. Ma è anche vero che il dare - dare di più, di meglio - dovrebbe appartenere alla gamma delle sensazioni presenti nella testa di questi ragazzi molto bravi ad apparire scontati, ad utilizzare frasi fatte, a deviare altrove

#### **UN INVERNO DI TOTALE RELAX**

**In inverno i piloti di F1, sopra Ricciardo, abbandonati nei loro meritati relax, fanno perdere le loro tracce e se la godono. Un grande sonno che fa sprofondare il Circus appena si chiude un campionato**

ogni guizzo di sincerità. Dentro un tempo che manifesta un bisogno estremo di umanità, di vivacità, come compendio alla temperatura, sempre molto rigida, offerta dalla tecnologia.

Ma certo, cambieranno le regole, le gomme, l'aerodinamica. Di questo serve accontentarsi. Mentre non cambia lo stile delle star, dei supposti beniamini. Giovani uomini gratificati comunque, un po' egoisti e - anche per questo - lontanissimi. Uno stile che prevede, da fine novembre a febbraio, il privilegio del fregarsene di ogni resto. Scandito, eventualmente, da qualche tweet. Pura fuffa. Stanchezza, uffa. ●

IN COPERTINA

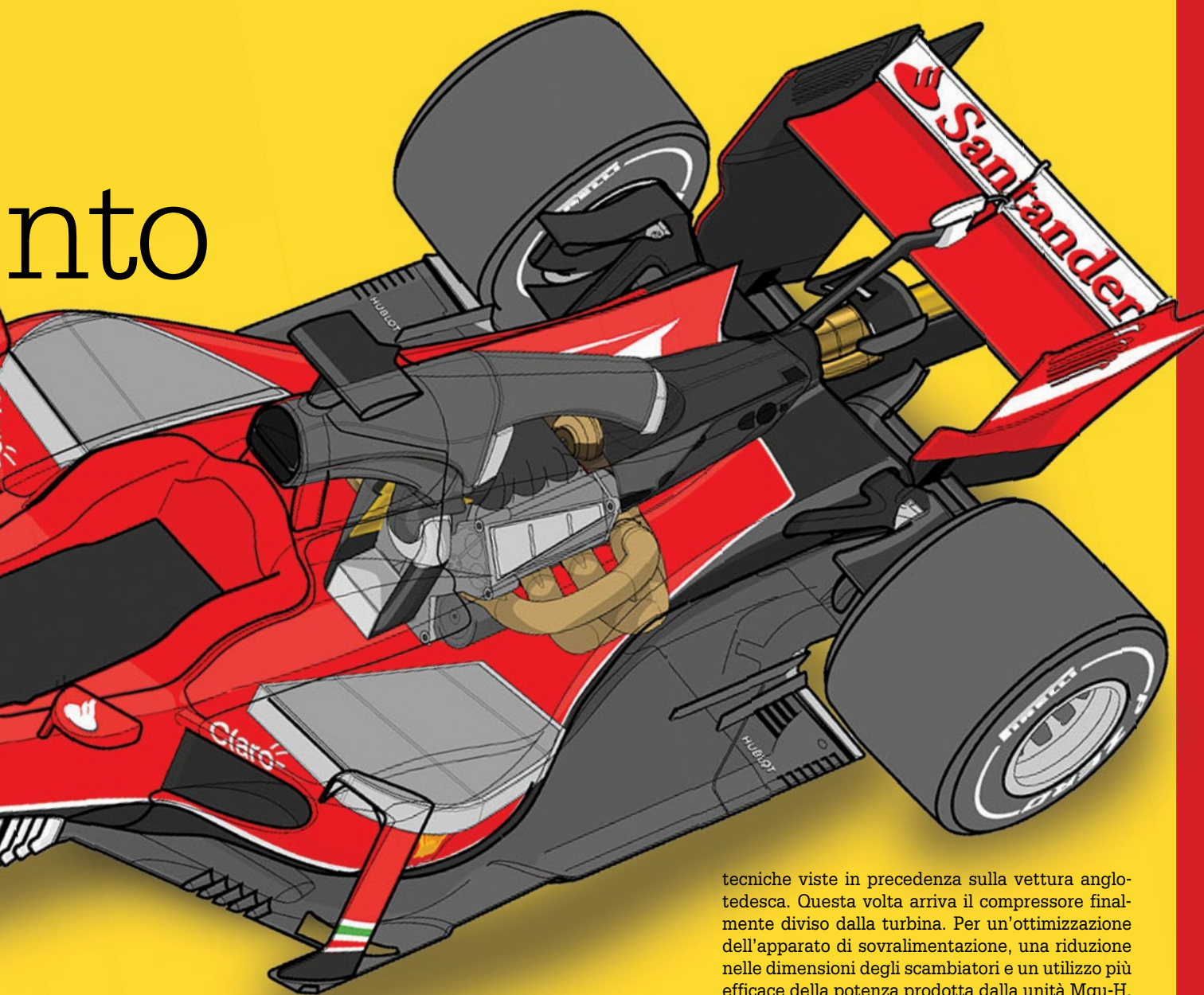
# Rossa ma con tanto arge

LA NUOVA FERRARI, NUMERO DI PROGETTO 668, HA COME OVVIO TARGET LA MERCEDES E SI ISPIRA ALLA W07 NEL MUSETTO E IN ALTRE SOLUZIONI TECNICHE DELLA REGINA DEL CIRCUS

di Cesare Maria Mannucci - disegni di Craig Scarborough



# nto



**D**ebutterà sulla pista di Fiorano il 24 febbraio per un breve collaudo funzionale di 100 km. Giusto per verificare che tutto sia a posto prima dei test di Barcellona, dove tre giorni dopo la stagione di F1 2017 inizierà ufficialmente.

Numero di progetto 668, per la sigla ufficiale ci sarà tempo. Dopo una delle stagioni più difficili e tormentate della sua storia, la Ferrari si ripresenta per il nuovo corso regolamentare voluto dalla Fia, caratterizzato da gomme più larghe e da soluzioni aerodinamiche più estreme, con una vettura ricca di novità rispetto alla poco convincente Sf16-H, che nel 2016 non è riuscita a ottenere nemmeno una vittoria.

Al di là delle problematiche rappresentate dal nuovo regolamento tecnico, che dovrebbero consentire un incremento velocistico di circa 3-4 secondi al giro, rispetto ai tempi in molti casi già record della stagione 2016, la Ferrari continua nel suo processo di "Mercedesizzazione", copiando le soluzioni

#### **ISPIRAZIONE E TARGET DI STAMPO MERCEDES**

**Se la nuova Ferrari vuole impensierire la Mercedes deve partire proprio ispirandosi ad alcune delle soluzioni che hanno reso quasi imbattibile la W07. Questa sembra essere la morale progettuale alla quale si rifà la prossima nata in casa del Cavallino Rampante, a partire dal musetto, sopra, della Ferrari numero di progetto 668**

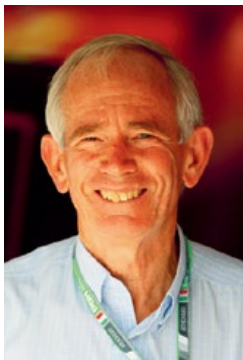
tecniche viste in precedenza sulla vettura anglo-tedesca. Questa volta arriva il compressore finalmente diviso dalla turbina. Per un'ottimizzazione dell'apparato di sovralimentazione, una riduzione nelle dimensioni degli scambiatori e un utilizzo più efficace della potenza prodotta dalla unità Mgu-H. Il musetto sarà nelle forme più simile a quello della W07 e dovrebbe inglobare il condotto frontale a S. Il passo sarà più lungo in ossequio alle nuove regole aerodinamiche e alla maggiore capacità del serbatoio benzina. Tornerà la pinna stabilizzatrice ricavata dalla forma del cofano motore. La sospensione anteriore sarà equipaggiata del dispositivo Hpc, come disponevano nel 2016 sia Mercedes che Red Bull. La power unit, non più limitata dall'utilizzo dei gettoni per lo sviluppo, si presenterà radicalmente rinnovata. Per un target di potenza prefissato, che nel corso della stagione, al massimo del suo sviluppo, dovrebbe ampiamente oltrepassare il tetto dei 1000 cv. Appare giusta l'idea di debuttare sulla pista amica di Fiorano per un breve collaudo funzionale. Perché, con solo 8 giorni di prove prima del Gp di Australia, ogni km di pista percorso a Barcellona durante i test, dovrà essere ottimizzato. Anche se la Pirelli tende a sminuire l'argomento, il fatto per Ferrari, Mercedes e Red Bull di avere disputato tutti i test nel 2016 con le gomme XL, rappresenta-

←  
rà un grande vantaggio. Soprattutto per disputare al meglio la prima sessione di prove in programma dal 27 febbraio al 2 marzo. Perché è vero che tutti i dati tecnici raccolti sono stati condivisi con le altre squadre. Che la configurazione aerodinamica delle vetture 2015 utilizzate nei test e aggiornate con soluzioni posticce per cercare di riprodurre i carichi aerodinamici del 2017, si è rivelata in realtà inadeguata, imprecisa e inferiore ai veri valori di carico che le vetture 2017 saranno in grado di generare. Ma comunque, soprattutto in termini di conoscenza di grip meccanico, guidabilità e direzionalità dell'avantreno, vibrazioni e comportamento in frenata con le nuove gomme, il vantaggio per chi ha già queste conoscenze sarà consistente. Mettendo così Mercedes, Red Bull e Ferrari già un piccolo passo avanti rispetto alla concorrenza. Almeno per la prima sessione di test.

**RORY, "L'ITALIANO"**

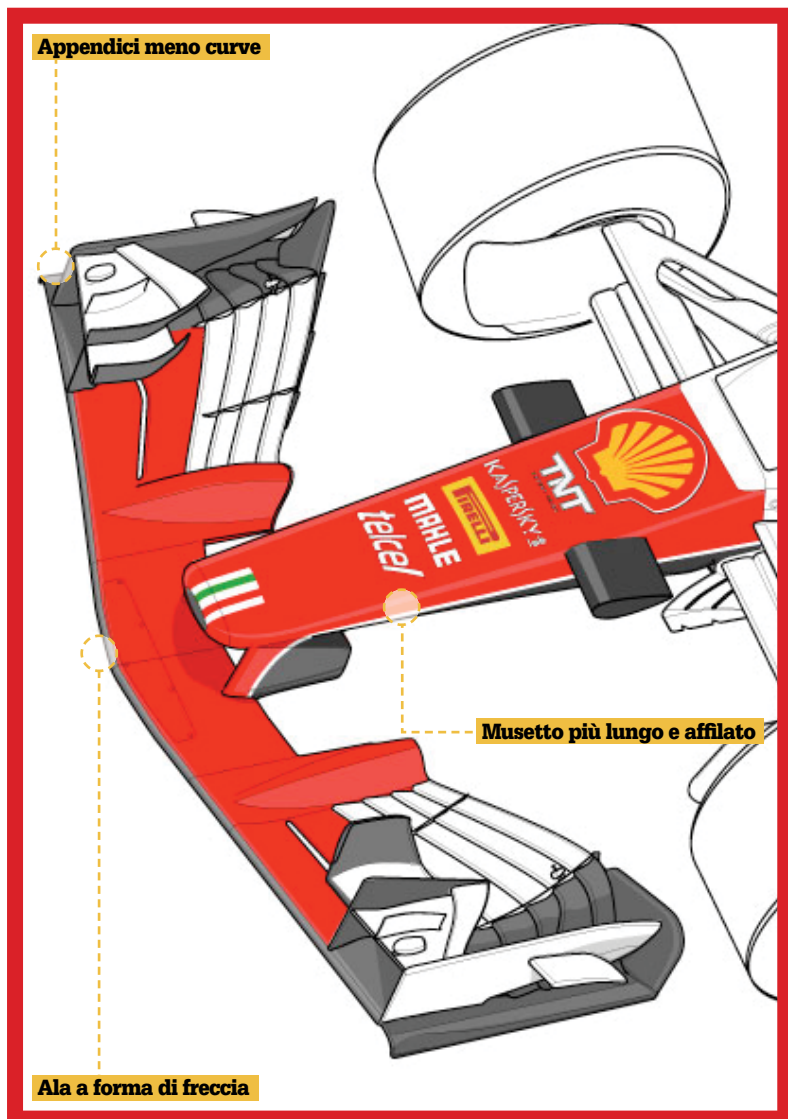
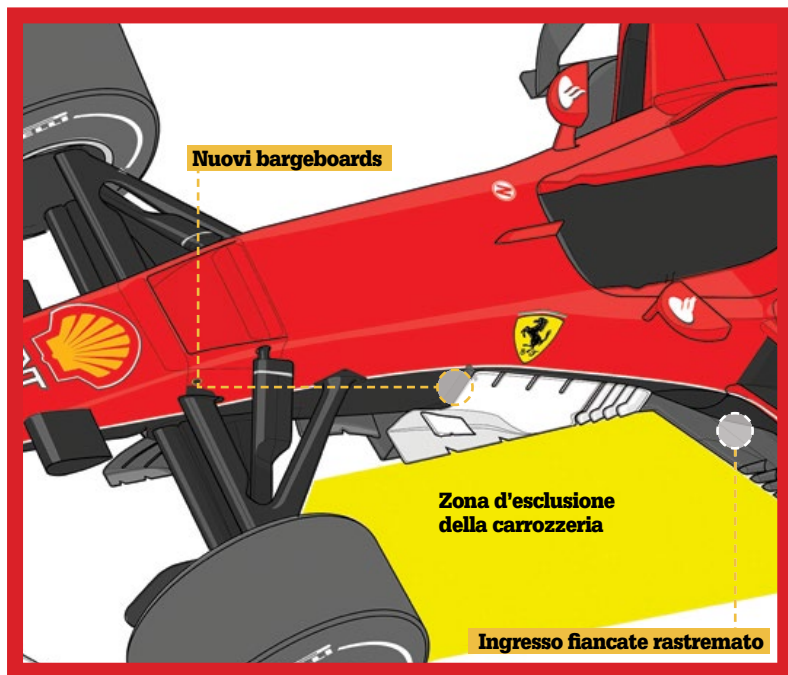
## Il sudafricano Byrne è gran coordinatore

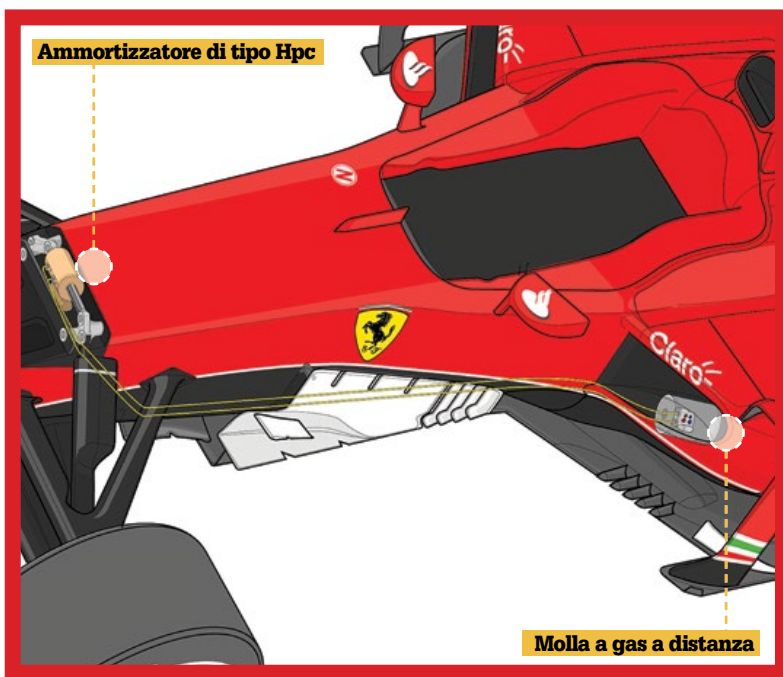
Durante la conferenza stampa di dicembre, Sergio Marchionne ha enfatizzato il fatto che l'organigramma tecnico della Ferrari sia ora formato tutto da tecnici italiani nelle figure apicali. Il Presidente ne ha fatto quasi una questione etnica, ideologica, sostenendo di credere nei cervelli made in Italy, che non avrebbero nulla da invidiare a quelli made in England. E che dopo il divorzio da James Allison dalla direzione tecnica, l'italianità della Ferrari per lui sia diventata una sorta di priorità. Concetti bellissimi ma non pertinenti. Visto che tutti sanno che la vettura che ha dominato la scena della F.1 negli ultimi tre anni, è stata progettata dall'italiano Aldo Costa. E che la Dallara domina la scena di quasi tutte le categorie del Motorsport, con vetture tutte progettate da tecnici italiani. Il problema attuale così non è se i tecnici italiani in generale siano in grado di sfornare vetture di F.1 vincenti. Quanto se quelli scelti dalla Ferrari abbiano l'esperienza necessaria per farlo, per riuscirci. I risultati ottenuti dalla Ferrari dal mese di luglio 2016 in poi, da quando la direzione tecnica è passata a Mattia Binotto, non sono stati molto incoraggianti. Simone Resta, Enrico Cardile e lo stesso Binotto, non hanno esperienze molto lunghe nei rispettivi ruoli. Magari si formeranno, ma oggi si devono scontrare contro "cervelli" che hanno vissuto da protagonisti gli ultimi trent'anni di rivoluzioni tecniche in F.1.



In una categoria dove l'esperienza alla fine non ha prezzo.

In realtà ne è consapevole lo stesso Sergio Marchionne, che constatate le difficoltà incontrate dal-





la Ferrari dal mese di luglio in poi, ha affidato il coordinamento del progetto della vettura 2017 a... Rory Byrne. Che italiano proprio non è visto che è nato a Pretoria in Sudafrica, e parla solo l'inglese. Dopo aver progettato le Benetton e le Ferrari più vincenti dell'era di Michael Schumacher, Rory Byrne ha sempre mantenuto un ruolo di consulente tecnico della Ferrari. Ma negli ultimi anni il suo utilizzo era stato marginale, limitato a problematiche specifiche, anche perché il tecnico sudafricano, oggi 73 anni, aveva lamentato problemi di salute. Dal mese di agosto 2016 invece, Rory Byrne è tornato operativo full time a Maranello. Presente quasi tutti i giorni all'ufficio tecnico. È lui che ha coordinato tutto il lavoro dei vari dipartimenti, intervenendo pesantemente sulle problematiche relative al progetto e alla costruzione. In pratica ha ricoperto il ruolo del direttore tecnico. Che in questo frangente Mattia Binotto non potrebbe essere. Perché una vettura non l'ha mai progettata e in precedenza si è sempre occupato di propulsori. Rory Byrne, la sua lunga esperienza, il suo ampio utilizzo in fase progettuale, diventa così forse il migliore asset della Ferrari in ottica 2017. Considerando che sin dai tempi della Toleman e poi Benetton, il tecnico sudafricano ha dato il meglio di sé e della sua creatività, durante ogni periodo caratterizzato da radicali cambiamenti al regolamento tecnico. Come l'attuale.

#### DIMENSIONI

## Si impone il passo lungo

Ma entriamo ora nel dettaglio sulle soluzioni tecniche che vedremo sulla nuova Ferrari 2017. Sarà una delle conseguenze più evidenti che il nuovo regolamento determinerà sulle dimensioni delle vetture per questa stagione: l'allungamento del passo. In precedenza il passo veniva allungato qua-

#### AMMORTIZZATORE CON SISTEMA HPC

Nella nuova Ferrari va richiamata l'attenzione sulla presenza di un ammortizzatore di tipo Hpc, sopra, dove la sigla sta per hydraulic pitch control. Il musetto, nell'altra pagina, appare di chiara ispirazione Mercedes. A sinistra, Rory Byrne, coordinatore e uomo di punta per il nuovo progetto della Ferrari F.1 per il 2017

si sempre per motivazioni meccaniche. Per aumentare il grip meccanico nelle curve veloci, per compensare una diversa capacità nel serbatoio benzina o nella lunghezza del motore, nel passaggio di una trasmissione longitudinale a trasversale. Sino in casi più rari, per potere ospitare le dimensioni generose di un pilota particolarmente alto.

Nel 2017 invece, il passo delle vetture, e anche della nuova Ferrari 668, aumenterà soprattutto per ragioni aerodinamiche. Nel 2016 il passo della Ferrari Sf16-H era di 3494 mm, circa 1,4 cm in meno rispetto al modello del 2015. Nel 2017 invece il passo della nuova Ferrari dovrebbe essere di circa 3 cm più lungo. Questo perché la zona laterale compresa tra i bargeboards (i profili aerodinamici laterali) e le fiancate, con le nuove regole e l'ala posteriore più bassa, diventa ancora più rilevante per cercare di adottare un assetto a rastrello, per armonizzarsi con i profili aerodinamici. Una fiancata più lunga serve a utilizzare meglio il maggiore diffusore inferiore. Che rispetto alle vetture del 2016, sarà di dimensioni decisamente più larghe. Inoltre la capacità del serbatoio benzina, passerà da 100 a 105 kg in più. Come dire circa 6,6 litri di carburante in più che dovranno trovare spazio. Le gomme e le carreggiate più larghe determineranno fiancate più larghe. I bargeboard di dimensioni maggiori influenzeranno maggiormente il flusso d'aria interessato.

#### AERODINAMICA ANTERIORE

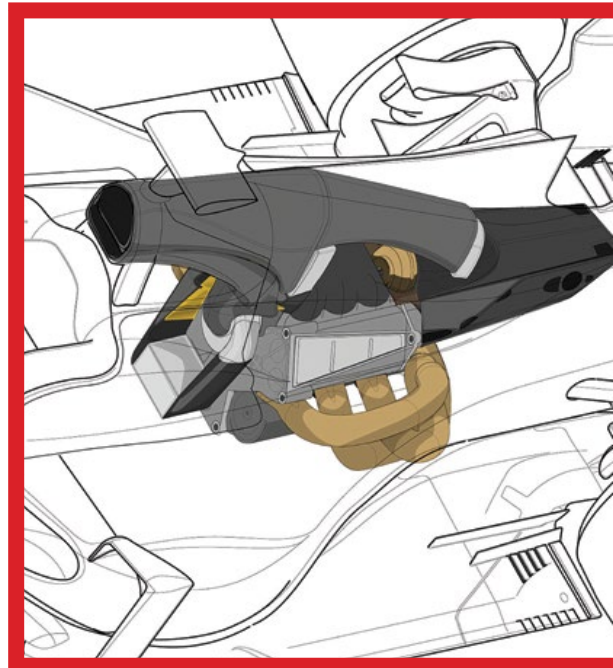
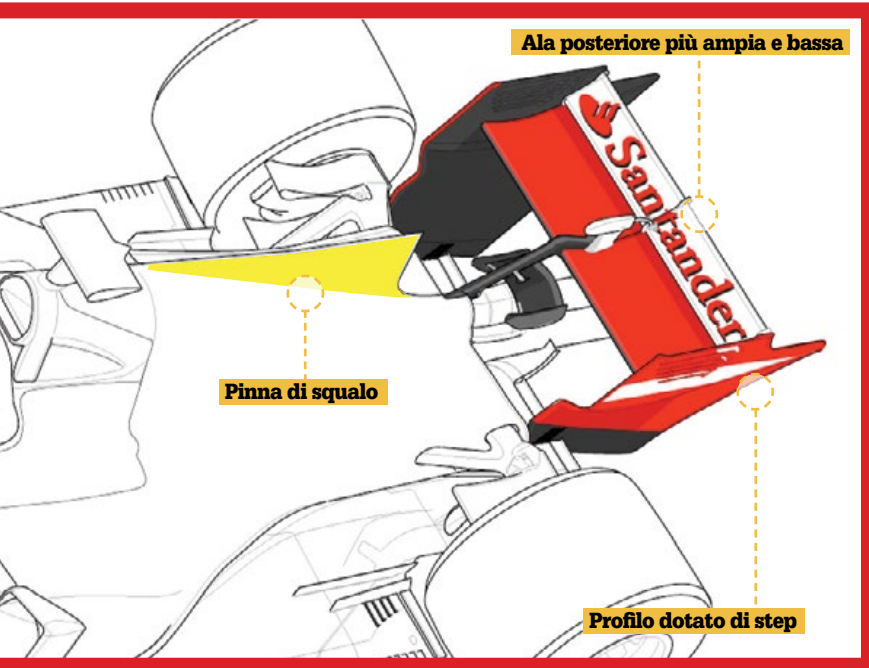
## Ala a freccia e naso affilato

La Ferrari avrà un musetto più lungo ed affilato, molto simile a quello adottato dalla Mercedes nel 2016. Per migliorare l'efficienza di quello del 2015, non particolarmente buono in termini di ottimizzazione del flusso aerodinamico, ma soprattutto perché il nuovo regolamento che imporrà un'ala anteriore decisamente più larga e a forma di freccia, rende quasi obbligatoria questa forma. Il nuovo regolamento impone anche un musetto meno inclinato. Complessivamente il musetto delle vetture dovrebbe risultare più lungo di circa 15 cm rispetto alle vetture del 2016. Questo maggiore spazio dovrebbe essere ottimizzato anche per creare la canalizzazione interna del condotto frontale a S. Ad indicare la forma del profilo aerodinamico di questa soluzione introdotta per prima da Red Bull e Force India, poi ripresa dalla Mercedes, che ottimizza il passaggio dell'aria tra la parte superiore e inferiore del musetto stesso. Complessivamente il musetto avrà una forma che dovrebbe passare più facilmente il crash test anteriore.

#### SOSPENSIONI

## Sulla Ferrari arriva il sistema Hpc

Immutato lo schema sospensivo, con il puntone anteriore e il tirante posteriore. Il fatto che i test 2016 con le gomme Pirelli XL siano stati effettuati con una vettura del 2015, che disponeva ancora della



vecchia sospensione anteriore a tirante, non è stato certo un motivo di discussione per tornare a questo schema sospensivo sulla vettura del 2017. Dopo la richiesta di chiarimenti della Ferrari a Charlie Whiting in merito alla funzionalità dell'ammortizzatore anteriore utilizzato per fini aerodinamici, e successiva spiegazione del tecnico Fia, la Ferrari utilizzerà un dispositivo simile a quello della Mercedes nel 2016 ma meno evoluto rispetto alla soluzione ideata dalla Red Bull, che di fatto dovrà essere semplificata in ottica 2017. Sarà così presente un ammortizzatore del tipo Hpc (hydraulic pitch control) che di fatto avrà la stessa funzione del Fric, la cui molla a gas a distanza sarà posizionata all'interno della fiancata. La parte anteriore della scocca sarà modificata, resa più lineare e piatta nella parte superiore frontale, per ospitare le componenti più voluminose richieste da questo particolare sistema sospensivo.

## COFANO MOTORE

### Si rivede la pinna stabilizzatrice

La nuova Ferrari 668 sarà caratterizzata da un cofano motore di dimensioni maggiori, con una ampia superficie terminale che ricoprirà le funzioni di pinna stabilizzatrice. Come sulle attuali vetture della classe Lmp e come era avvenuto sulle vetture di F.1 nel 2008, quando Adrian Newey per primo aveva introdotto questo concetto con il modello Rb4. Il cofano motore tornerà così a ricoprire una funzione aerodinamica rilevante, mentre negli ultimi anni, il suo disegno era stato dettato essenzialmente per motivi di efficienza legati all'alimentazione del motore e per ottimizzare il flusso all'ala posteriore, che era montata in posizione più elevata. Ora invece, con l'alettone posteriore montato in posizione più bassa, e che si troverà a lavorare con un flusso d'a-

## CI SARA LA PRESENZA DELLA PINNA

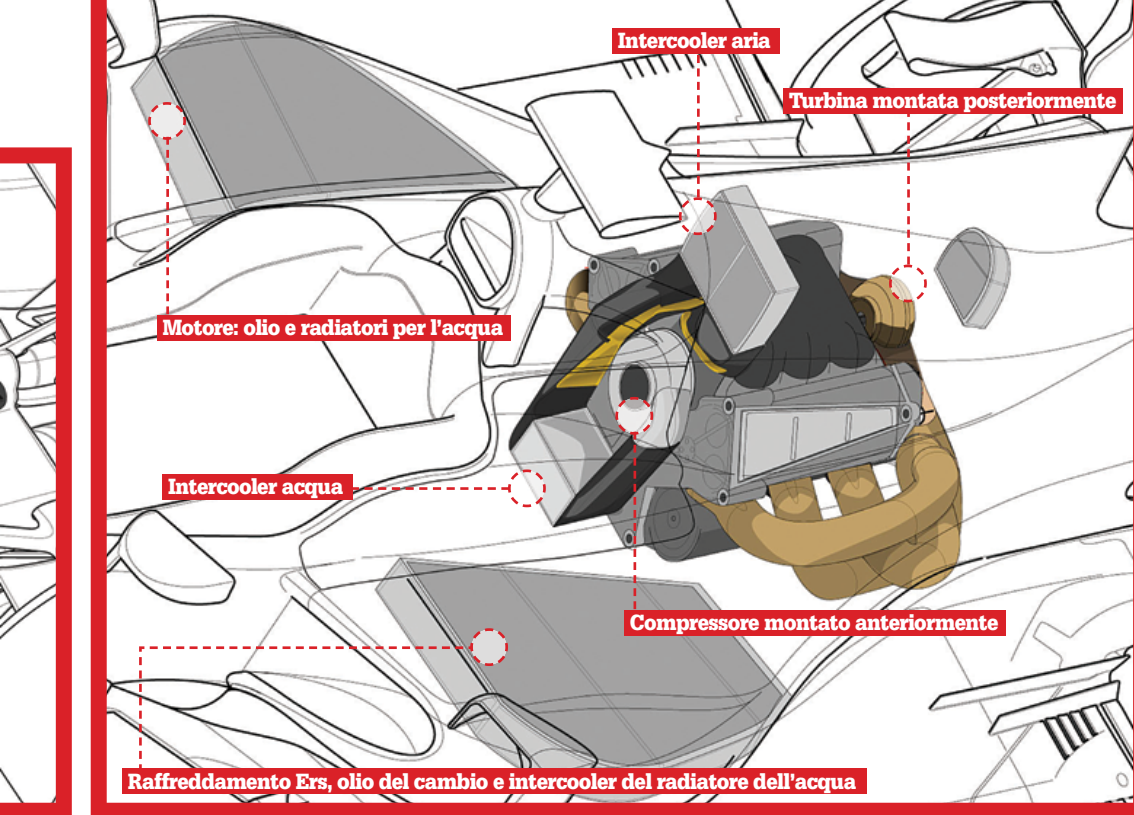
Posteriormente la nuova Ferrari avrà la presenza di un'ampia pinna stabilizzatrice, sopra. Questo concetto in F.1 è stato introdotto da Newey nel 2008 sulla sua Red Bull Rb4

ria disturbato maggiormente dalle turbolenze generate dalle gomme più larghe, diventa imperativo cercare di migliorare l'efficienza aerodinamica da tutti gli elementi della carrozzeria. Nel 2017 l'alettone posteriore sarà largo 950 mm contro i 750 mm del 2016. Ma sarà montato in posizione sensibilmente più bassa: 800 mm mentre lo scorso anno l'altezza massima era di 950 mm. Al di là della maggiore larghezza e del disegno del profilo aerodinamico che sarà ottimizzato nel corso della stagione, l'ala posteriore 2017 dovrebbe essere meno efficiente, dovrebbe generare meno deportanza perché costretta a lavorare in una zona di flusso aerodinamico più disturbato e meno lineare. La pinna stabilizzatrice - soluzione in realtà nata a Indianapolis quando le vetture erano prive di alettone posteriore - aiuta a stabilizzare il retrotreno. Migliorando così l'aderenza e facendo lavorare meglio le gomme di maggiori dimensioni.

## POWER UNIT

### Turbo diviso dal compressore

Quest'anno cambia tutto. Sparisce il sistema dei gettoni, utilizzato nei primi anni della F.Hybrid per controllare e contenere lo sviluppo tecnico. Ora questo sviluppo sarà libero, non sarà più necessario omologare un propulsore iniziale, che in precedenza serviva poi come base di riscontro per determinare l'utilizzo dei gettoni rimasti. Si potranno utilizzare 4 power unit sulle 20 gare in calendario. Considerando che nel 2016 le power unit utilizzabili erano 5 su 21 gare, il tema della affidabilità diventa così più esasperato. Se in precedenza una power unit doveva coprire 4,2 Gp, ora ogni propulsore dovrà reggere per 5 gare. Con un aumento proporzionale del 20 % dei Gp da disputare. Incremento elevatissimo, considerando le sollecitazioni e le al-

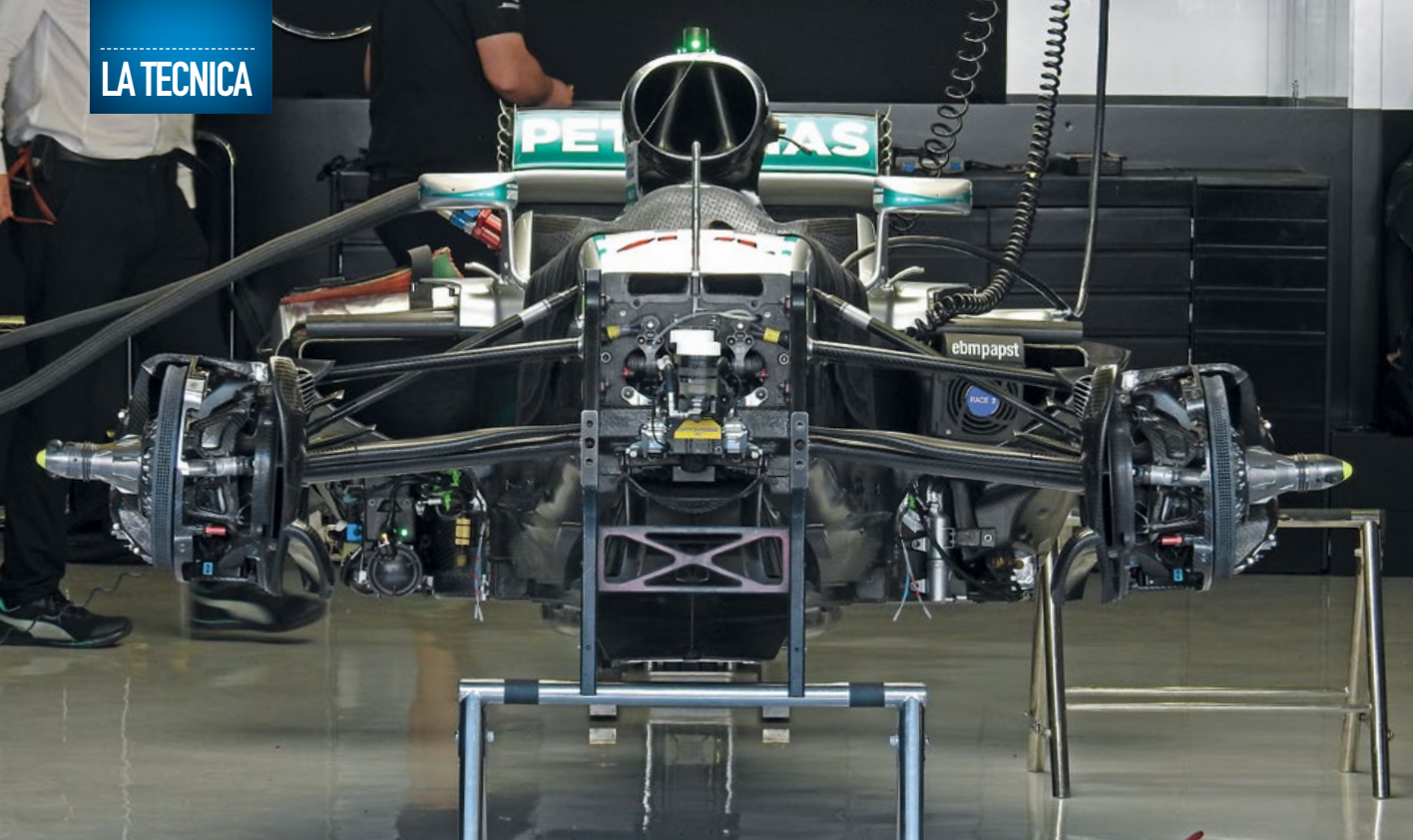


dei gettoni a disposizione. Per la Ferrari che nel 2016 era già intervenuta massicciamente sulla power unit, adottando i cornetti ad altezza variabile e spostando lo scambiatore di calore dal V del blocco motore, la divisione dell'apparato di sovralimentazione non era una modifica fattibile, considerando i gettoni rimasti. Nel 2017 invece anche la Ferrari, come l'Honda, dovrebbe adottare questa soluzione, che probabilmente ha fatto la differenza a favore della Mercedes nei primi tre anni di F.Hybrid. Le power unit versione 2017, dovrebbero superare la soglia dei 1000

tissime temperature funzionali che caratterizzano i propulsori hybrid e i dispositivi periferici a loro collegati. Senza più uno sviluppo controllato e limitato dai gettoni, senza più una lista di parti il cui "costo" in gettoni veniva stabilito prima di cominciare, si potrebbe arrivare alla situazione teorica di avere quattro propulsori sensibilmente diversi nel corso della stagione. Anche se questa evenienza dovrebbe essere "calmierata" dalla sequenza ossessiva delle gare. Nulla da meravigliarsi così se il nuovo motore Ferrari, codice 062/2, sarà di fatto un propulsore radicalmente diverso da quello visto nella stagione 2016. La modifica più importante, così come sul nuovo motore Honda per la McLaren, sarà l'apparato di sovralimentazione finalmente diviso, con la turbina separata dal compressore, e in mezzo l'unità Mgu-H. Soluzione che la Mercedes ha adottato sin dal primo anno della F.Hybrid, ma che gli altri Costruttori, per motivi di tempo e regolamentari, non erano ancora riusciti a copiare. Quando durante il Gp del Bahrain 2014, divenne nota la particolare architettura della Mercedes, che consentiva di abbassare la temperatura dell'aria dentro il compressore, aumentando di fatto la portata dell'aria alla turbina, gli altri Costruttori non avevano potuto reagire essenzialmente per motivi regolamentari. All'epoca il regolamento prevedeva che i 25 gettoni consentiti per lo sviluppo, dovessero essere utilizzati tutti prima dell'inizio della prima gara di campionato, al momento della omologa. Poi il regolamento venne cambiato. Dietro istanza presentata dalla Ferrari e grazie alla disponibilità della Mercedes che acconsentì di modificarlo, i gettoni salirono a 32 ma soprattutto divenne possibile spenderli nel corso della stagione. Non era più obbligatorio farlo prima del Gp di Australia. I propulsori 2015 però erano già stati progettati, mentre nel 2016 questa soluzione era rimasta una caratteristica esclusiva della Mercedes, perché tale modifica, sarebbe di fatto costata la maggioranza

**NUOVA SISTEMAZIONE PER LA TURBINA**  
**Ispirandosi sempre più alle soluzioni già viste in azione e con successo sulla Mercedes, la Ferrari per la sua prossima nata in F1 prevede il compressore diviso dalla turbina, sopra. Inoltre ci sarà una riduzione delle dimensioni degli scambiatori**

cv, rendendo queste unità più potenti di quelle impiegate nel campionato Wec. Un progresso incredibile, ascrivibile non solo ai miglioramenti in materia di sistemi per il recupero di energia, ma soprattutto per i motori termici. Oggi, i soli motori termici V6 turbo di 1.6 litri producono quasi la stessa potenza dei vecchi propulsori V8 di 2.4 litri. Con 2 cilindri in meno, una cubatura inferiore del 33% e con circa il 30% in meno di carburante bruciato. Un risultato fantastico che simboleggia gli incredibili progressi ottenuti con questo regolamento tecnico. La turbina di un motore di F1 ruota a 125.000 giri al minuto mediante un alberino di collegamento al compressore. Per ridurre la temperatura dell'aria che investe il compressore, il turbo ora sarà posizionato più distante. Collegato al compressore attraverso un albero più lungo, che di fatto attraversa il V del motore. Attraversando il dispositivo Mgu-H. Questa soluzione permetterà al compressore di fornire aria più fresca perché più distante dalla turbina incandescente, quindi richiederà meno raffreddamento. Soluzione che consentirà anche di ridurre le dimensioni degli scambiatori. A tutto vantaggio dell'aerodinamico, mentre dovrebbe migliorare anche la combustione del motore e l'efficienza del dispositivo di recupero di energia. La Mercedes ha ideato e progettato la soluzione del compressore diviso dalla turbina già nel 2014 perché è l'unico Costruttore che si produce in proprio l'apparato di sovralimentazione. Mentre Renault e Ferrari, si rivolgono ancora al mercato. Il nuovo motore Ferrari svilupperà ulteriormente il tema dell'iniezione Jet ignition. Con un sistema che di fatto riproduce la funzionalità del dispositivo Hcci, acronimo per Homogeneous Charge Compressor Ignition. Particolare dispositivo sviluppato sugli iniettori dei motori ibridi, che contribuirebbe a comprimere la miscela aria/benzina, migliorando radicalmente l'efficienza e la combustione del motore termico. ●



# Via le sospensioni complesse

**VI SPIEGHIAMO PERCHÉ I SISTEMI AMMORTIZZATORI INVENTATI DA MERCEDES NEL 2016 SONO STATI DICHIARATI ILLEGALI**

testi e disegno di [Craig Scarborough](#)

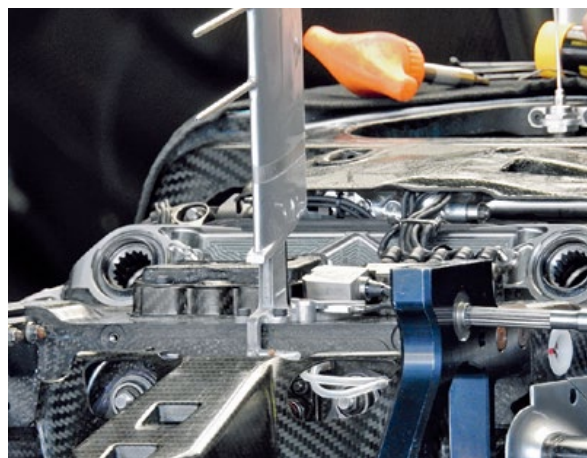
**I**n seguito alla richiesta che la Ferrari ha fatto a Charlie Whiting, la Fia ha adottato provvedimenti per proibire apertamente i sistemi di sospensioni complesse usati come ausili aerodinamici. Ai team sono state distribuite nuove direttive tecniche per vietare sistemi di stoccaggio e/o recupero di energia usati sulle vetture di F.1. Si ritiene che questo provvedimento influirà soprattutto su Mercedes, che potrebbe aver usato un sistema simile nel 2016, benché altri team come Red Bull potessero averlo in programma per il 2017.

Da tempo la Fia non era soddisfatta della direzione che aveva preso la progettazione delle sospensioni, e al Gp di Abu Dhabi erano stati controllati i sistemi usati da tutti i team. Ma, data la loro complessità, osservando l'hardware dall'esterno non appare subito chiaro come funzioni il sistema. Tuttavia anche gli altri team avevano tenuto d'occhio i sistemi dei rivali, e proprio questo ha dato inizio all'attuale

chiarimento. È stata la Ferrari ad avviare il processo quando Simone Resto ha chiesto se un sistema simile, basato su principi analoghi a quelli del sistema Mercedes, sarebbe stato legale, nel caso Ferrari avesse deciso di adottarlo. Non sorprende il fatto che il sistema, come descritto da Ferrari nella lettera a Whiting, sia stato ritenuto illegale. Nonostante Ferrari avesse chiesto un parere su un proprio si-

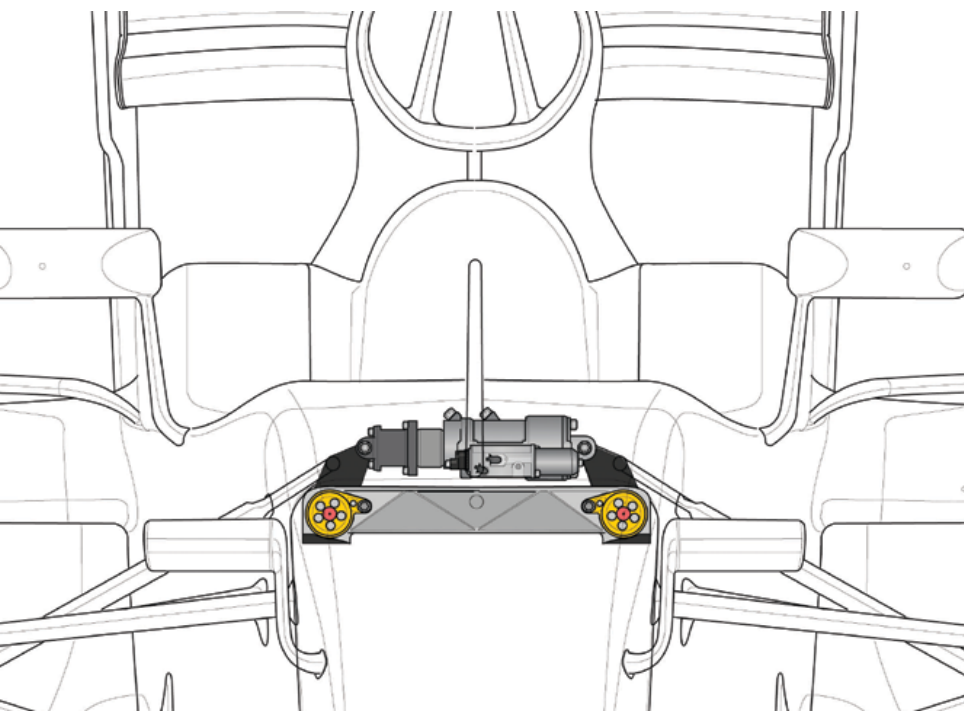
stema con quelle caratteristiche, lo scopo di una tale richiesta di chiarimento avanzata alla Fia era quello di vedere giudicati illegali i sistemi dei concorrenti. Si tratta di un piano comunemente adottato da tutti i team per accertare ciò che è consentito e ciò che non lo è. Questa era la Direttiva Tecnica n°53, a dimostrazione di quanti di questi chiarimenti vengono emessi nel corso di una stagione. La descrizione tecnica di Resto è probabilmente quella del sistema Mercedes, e non di un qualcosa che in effetti Ferrari aveva in mente di progettare.

Da quando nel 2015 il Fric è stato vietato, i team hanno iniziato a progettare sistemi



**ALTEZZA ANTERIORE COSTANTE**

Questi i vari elementi che compongono la sospensione complessa usata dalla Mercedes nella stagione 2016, che permetteva alla sua W07, in alto, di poter avere un'altezza molto più costante, potendo così stare più bassi e far lavorare meglio l'ala anteriore



sospensivi sempre più complessi per controllare l'altezza di marcia delle vetture. Considerato che il doppio compito delle sospensioni - di controllare le gomme per la tenuta meccanica e di controllare l'altezza di marcia della monoposto per la tenuta aerodinamica - può essere difficile da scindere, la Fia si è preoccupata di impedire che i team usassero la progettazione delle sospensioni principalmente per ottenere vantaggi aerodinamici.

Nel 2016 ogni vettura aveva l'Hydraulic Pitch Control System (Hpc), che usava l'elemento di sollevamento montato tra i bilancieri della sospensione e lo collegava idraulicamente a molle remote a gas o metalliche. Con questo set up la sospensione anteriore diventa più rigida quando si comprime, e lo diventa sempre di più man mano che l'altezza di marcia si riduce fino a raggiungere quasi la distanza minima, a circa 27mm alla linea dell'asse anteriore. Usando questo sistema di sospensioni, l'altezza di marcia delle ruote anteriori può essere più bassa per ottenere una migliore performance dell'ala davanti, senza

consumare il pattino posto sotto la vettura. Questo sistema Hpc migliora quindi notevolmente la deportanza, in quanto l'ala anteriore può essere progettata per funzionare in una finestra di altezza di marcia molto più controllata, di appena 11 mm. Questo è potenzialmente molto utile ai team che usano vetture molto inclinate, cioè con tanta differenza di altezza tra asse anteriore e posteriore dell'auto. Nella sua veste più semplice il sistema pare rimanere nei limiti della legalità.

Attualmente si pensa che alcuni team abbiano ulteriormente sviluppato questo sistema Hpc immagazzinando l'energia ottenuta dal movimento delle sospensioni sotto forma di pressione idraulica o gas, da riutilizzare poi per controllare l'altezza di marcia anteriore. In questo caso il normale movimento delle sospensioni sulle asperità e sui cordoli viene utilizzato per pressurizzare il fluido nel sistema Hpc, indirizzarlo verso un accumulatore attraverso valvole monodirezionali, e immagazzinarlo. Al bisogno, questa pressione può essere usata per rendere più rigida la so-

sensione impedendo all'altezza di marcia di azzerarsi, cosa che provocherebbe un consumo troppo elevato lungo la pista della parte anteriore del pattino posto sul fondo piatto. Di fatto la sospensione agisce come una pompa, ed un sistema a valvole passive riutilizza quella pressione nella direzione opposta alla quale stava andando nel momento in cui era stata immagazzinata. Un sistema intelligente presumibilmente adottato da Mercedes nel 2016.

La legalità di questo sistema sospensivo potrebbe essere sostenuta sulla base del fatto che l'energia immagazzinata deriva esclusivamente dal movimento verticale delle ruote, come richiesto dai regolamenti. Inoltre, siccome il riutilizzo dell'energia immagazzinata avviene passivamente attraverso valvole meccaniche e non viene usato alcun controllo attivo o elettronico, il sistema può essere considerato legale. Tuttavia il beneficio che deriva dall'uso di questo sistema per il grip meccanico da parte delle gomme è minimo, mentre viene usato quasi esclusivamente per il controllo aerodinamico dell'altezza di marcia. Stando così le cose può essere considerato un dispositivo aerodinamico mobile, cosa che l'articolo "3.15 influenza aerodinamica" vieta, stesso articolo che è stato usato per giustificare il divieto di uso del Fric. Sembra molto probabile che l'aggiornamento alla sospensione apportato da Mercedes per il Gp d'Ungheria, che aveva sostituito il semplice elemento di sollevamento idraulico anteriore con una versione più complessa, fosse il sistema ora vietato. L'indizio che porta a pensare questo era la presenza di accumulatori idraulici sull'unità di sollevamento aggiornata, come spiegato su Autosprint al Gp di Germania.

Queste unità di stoccaggio di pressione sono parte dell'Energy Recovery Suspension, e non sono normalmente presenti sulle unità di sollevamento. Tuttavia, ai tempi l'originalità della funzione di Recupero di Energia non era ancora stata completamente compresa. Questi sviluppi sono stati esaminati dalla Fia fin dall'ultimo Gp ed è improbabile che i team siano rimasti sorpresi da questo chiarimento. L'abbandono di questi sistemi comporterà un calo nelle prestazioni, in particolare per Mercedes che potrebbe aver corso per metà della stagione 2016 impiegandoli. Questo significa che la Casa di Stoccarda, e altri team come Red Bull che si ritiene stiano sviluppando sistemi simili, dovranno ritornare a una soluzione più semplice o alternativa. Alla Ferrari avranno sicuramente analizzato un sistema simile, ma la direttiva tecnica impedirà loro di iniziare il pieno sviluppo di un simile set up. ●



# Manor siamo al tramonto

IL TEAM ATTRAVERSA UNA GRAVE CRISI ECONOMICA E RISCHIA SERIAMENTE DI USCIRE DAL MONDIALE. C'È TEMPO FINO ALLA VIGILIA DEL GP D'AUSTRALIA PER TROVARE UNA VIA DI SALVEZZA

di Cesare Maria Mannucci  
foto Sutton-Images.com



**35 milioni** di dollari circa sono un sacco di soldi. Lo sarebbero anche per squadre come Ferrari o Mercedes, figuriamoci per la Manor che proprio in questi giorni si trova a vivere giornate determinanti per il suo futuro. Come era prevedibile, il 9° posto ottenuto da Felipe Nasr durante il Gp del Brasile 2016, che ha contribuito al sorpasso della Sauber ai danni della Manor per il 10° posto nella classifica Costruttori, ha determinato conseguenze nefaste sulla situazione economica della squadra inglese. Dei 43 milioni di dollari percepiti dalla Manor nel 2015 per avere concluso il campionato 2015 al 10° posto, solo circa 8 milioni restano comunque al team inglese come premi Fom, come spettanza nella colonna che tiene conto della media dei risultati negli ultimi 3 anni. Il resto, invece, in ottica 2017, è scomparso proprio a causa della scellerata gara di Interlagos. Ad Abu Dhabi, Stephen Fitzpatrick aveva cercato di minimizzare le conseguenze,

dicendo che comunque la Manor sarebbe stata al via della stagione 2017 e che il team era finanziariamente solido, ma le cose non stanno proprio così. A dicembre il team Manor è entrato in amministrazione controllata. Gli stipendi sono stati pagati ma al momento mancano le risorse economiche per continuare ad operare. Da qui la decisione del tribunale. Proprio in un periodo determinante, visto che ci so-

no da pagare i fornitori che hanno prodotto i pezzi della nuova vettura - la Manor internamente produce solo pochissime parti - e la prima rata di fornitura del contratto motori.

Ad essere più precisi, in amministrazione controllata è stata posta la società Just Racing Services Ltd, ossia la società che per conto di Manor gestisce le operazioni in pista. Mentre la consociata Manor Ltd,



## SUNSET BOULEVARD PER LA CENERENTOLA F.1?

Riflessi di sole al tramonto sulla Manor, a lato, che potrebbe vedere fuori dal prossimo mondiale di F.1 le sue due vetture - in basso, impegnate alla curva della Vecchia Stazione, a Montecarlo - se la crisi che la attanaglia non verrà risolta. In basso nell'altra pagina, Hembery della Pirelli con le gomme 2017

che detiene i diritti di partecipazione al campionato del mondo di F.1, al momento non risulta essere gestita da un amministratore indicato dal tribunale.

### Salvataggio a oggi non riuscito

Geoff Rowley, l'amministratore che sta gestendo questa delicata fase spiega: «Negli ultimi mesi l'attuale management ha lavorato per cercare di trovare una soluzione, per trovare un investitore in grado di assicurare un futuro a lungo termine. Purtroppo tutte le trattative sono fallite e ormai il tempo sta scadendo». Il team Manor attualmente è composto da 212 persone. Decisamente troppe considerando che il team produce pochissime parti. L'attività principale della Manor è quella di progettare la vettura e gestirla in pista, la quasi totalità del ciclo produttivo è delegato a fornitori esterni. Da tempo il team è in vendita perché le limitate risorse finanziarie di Stephen Fitpatrick non pos-

sono certo fare fronte. Davanti a questa situazione di incertezza, Pascal Wehrlein e Toto Wolff hanno preferito indirizzarsi alla Sauber per il 2017, nonostante la disponibilità del vecchio motore Ferrari contro la presenza del nuovo motore Mercedes che dovrebbe equipaggiare la Manor nel 2017. Oggi, nonostante i soldi persi per essersi fatta sfuggire il 10° posto nella classifica del campionato Costruttori, la situazione finanziaria della Manor è migliore di due anni fa, quando il team diretto allora da John Booth era fallito e poi si era ripresentato in Australia con la stessa vettura dell'anno prima, nemmeno montata, non partecipando neanche alle prove libere.

### Anche una cordata d'italiani tratta il team

Ma ora la situazione è paradossalmente più complessa e difficile, perché il regolamento tecnico è radicalmente cambiato, le vetture 2017 sono diverse, e presentarsi in Australia con la vettura dell'anno prima non sarebbe più possibile. Nemmeno per prendere tempo.

Alla Manor servono soldi veri, freschi, per completare la costruzione della nuova

vettura e per cercare di essere presente ai test di Barcellona. Già nell'ultima parte del campionato 2016, la Manor aveva chiesto un anticipo a Ecclestone sulle sue spettanze relative al 2017, quindi è da escludere un ulteriore aiuto da parte della Fom.

I piloti in circolazione con il budget sono i soliti: Jordan King e Rio Haryanto, ma tutti aspettano di vedere se il team riuscirà a sopravvivere, prima di rischiare i propri soldi. Negli ultimi mesi ci sono state trattative con vari gruppi, anche una cordata di italiani che si sarebbe incontrata con Graham Lowdon - consulente di Fitzpatrick per cercare di vendere il team - a Milano. La Manor ha già pagato l'iscrizione alla Fia per il campionato 2017. Al momento non ci sono scadenze formali da rispettare, e la data del 20 gennaio indicata da molti media come limite per continuare ad esistere, in realtà non corrisponde al vero. Servono però al più presto i soldi per avviare la costruzione della nuova vettura. Anche se in teoria la Manor ha tempo sino alla vigilia del Gp d'Australia per cercare una via di salvezza. ●

## AL VIA IN AUSTRALIA PORTERÀ SOFT, ULTRASOFT E SUPERSOFT

# Così la Pirelli nei primi Gp

Considerando il poco tempo a disposizione per produrre le nuove gomme più larghe, la Pirelli ha ottenuto una deroga regolamentare per i primi 5 Gp di campionato. Anche la scelta dei vari set, all'interno delle tre mescole selezionate, non sarà effettuata dai piloti ma direttamente dalla Pirelli. In Australia la Pirelli porterà le mescole ultrasoft, supersoft e e soft. Per l'utilizzo in gara sarà obbligatorio almeno un set di soft e supersoft, mentre le ultrasoft sono le gomme indicate per il Q3. A Shanghai invece la Pirelli si orienta su mescole più dure. A disposizione ci saranno supersoft, soft e medie. Per l'utilizzo in gara sarà obbligatorio almeno un set di medie e soft. Scelta uguale per il Gp del Bahrain. A disposizione ci saranno mescole medie, soft e supersoft, con l'utilizzo in gara delle due mescole più dure. Si cambia invece a Sochi dove la Pirelli porterà mescole del tipo soft, supersoft e ultrasoft, con un set delle prime due da usare obbligatoriamente in gara.

Ricordiamo che le gomme per il 2017, oltre alle dimensioni maggiorate del 25%, saranno caratterizzate da un minore degrado, quindi durante i Gp dovremmo assistere a meno cambi di pneumatici. Mentre le gomme da bagnato sono state migliorate nell'ottica di raggiungere più velocemente le ottimali temperature di esercizio, anche in condizioni di bassa temperatura esterna e della pista.



# Vasseur

# i perché dell'addio

**PER INSANABILI DIFFERENZE D'OPINIONE, IL MANAGER FRANCESE LASCIA LA RENAULT. SU DI LUI È PREVALSO ABITEBOUL, NUOVO CAPO**

di **Cesare Maria Mannucci**

foto [Sutton-Images.com](http://Sutton-Images.com)

**F**rederic Vasseur se ne va. Dopo appena sei mesi nel ruolo di team principal, il manager francese lascia la direzione del team Renault F.1 perché come dice lui stesso ci sono «*Insanabili differenze di opinioni*». Espressione superficiale per non ammettere che ha perso nettamente il confronto interno con Cyril Abiteboul, che ora a conti fatti tornerà a dirigere il team di Enstone, delegando a Remy Taffin tutta l'organizzazione motoristica a Viry. Vasseur era arrivato alla Renault all'inizio del campionato 2016, inizialmente con la qualifica di "Direttore delle competizioni", dovendo occuparsi di compiti relativi all'organizzazione del team, alla gestione dei piloti e al programma giovani. Poi da giugno gli era stata attribuita la qualifica di team principal, con l'obiettivo di raggiungere una serie di traguardi ambiziosi, che di fatto poi non ha minimamente ottenuto. Sin dal primo giorno la sua rivalità con Abiteboul ha spaccato il team in due. Inizialmente la Renault ha dato molta fiducia a Vasseur, forte dei suoi successi con il team Art in Gp2 e Gp3, e del lavoro fatto con la società Spark Racing Technology, che gestisce tutto il discorso tecnico nel campionato di F.E.

## Una rinascita non avvenuta

Vasseur doveva essere l'uomo della rinascita della Renault, colui che l'avrebbe riportata ai fasti del passato. Ma presto si è scontrato con una realtà in cui era impossibile comandare, per via di un organigramma balcanizzato in tante posizioni, dove di fatto nessuno alla Renault si trovava a gestire la vera responsabilità del programma F.1. Non a caso in Francia la piramide di potere della Renault è stata ribattezzata: "l'armée mexicaine", a indicare una struttura dove sono tutti generali ma nessuno comanda. Anche per questo motivo l'idea assegnare il ruolo di responsabile del programma F.1 a Alain Prost era naufr-



gata ancora prima del nascere. Perché Prost non è un uomo di compromessi. Per Abiteboul l'arrivo di Vasseur aveva rappresentato inizialmente un ridimensionamento, una perdita di potere. Manager ambizioso, proveniente da una famiglia politicamente molto potente, Abiteboul ha giocato di astuzia e in breve tempo è riuscito a "demolire" la figura di Vasseur. Consapevole che per la Renault questa stagione non avrebbe portato nulla di buono, soprattutto per il ritardo con il quale l'acquisizione del team era stata completata nel 2015, Abiteboul si è fatto volentieri da parte, ha preferito concentrarsi sull'aspetto dei motori a Viry. Lasciando a Vasseur il campo aperto ad Enstone per fare quello che voleva.





### Un'annata 2016 molto deludente

Purtroppo i risultati non son stati certo pari alle aspettative che avevano caratterizzato l'arrivo di Vasseur alla Renault. Sul fronte dei piloti, lui che ai tempi della Art era apparso così accorto, ha di fatto giocato malissimo.

Vanificando l'opzione che la Renault aveva con Esteban Ocon, solo perché pretendeva di legarsi con il francese a lunghissimo termine, sebbene fosse già sotto contratto con la Mercedes. Che era ben disposta a "parcheggiarlo" al team francese per almeno due anni. Come poi è accaduto con la Force India.

Nella trattativa con Kevin Magnussen, Vasseur non lo ha certo rispettato. Prima offrendo il suo posto a tanti piloti, poi ritardandogli sempre l'opzione del rinnovo contrattuale. Quando alla fine, per mancanza di alternative valide, si era deciso di confermarlo, Magnussen a quel punto si è stan-

### VASSEUR, RIFORMATORE CHE GETTA LA SPUGNA

Sopra, il presidente Renault Carlos Ghosn presenta il ritorno diretto del marchio in F.1 a inizio della stagione scorsa: Vasseur è il primo alle sue spalle, nel ruolo di team principal. Nell'altra pagina, lo stesso Frederic con un'espressione crucciata emblematicamente simbolo di una rinascita del team poco riuscita. Da qui, dopo i contrasti con Abiteboul, la scelta di andarsene dal team

cato e ha preferito firmare con Gene Haas. Così la Renault non ha potuto far altro che confermare Jolyon Palmer, che affiancato a Nico Hulkenberg non aiuta certo a formare quel "dream team" di piloti leader, che Abiteboul aveva indicato ad inizio stagione come priorità per il 2017.

### Un team senza leader nelle posizioni chiave

«Ci è mancato un poco di coraggio nella definizione della squadra per il 2017, ci mancano delle figure da leader nelle posizioni chiave», aveva detto recentemente Abiteboul. Critica non tanto velata all'operato di Vasseur.

Anche sul fronte dei tecnici, Vasseur non è riuscito a concretizzare le direttive che il consiglio di amministrazione della Renault gli aveva indicato. Il team francese ha trattato a lungo con James Allison, quando questi era ancora sotto contratto con la Ferrari. Poi al momento di scegliere, Allison ha preferito accordarsi con la Mercedes. Ora la Renault tratta con Pat Symonds per un suo ritorno a Enstone. Ma considerando il periodo di aspettativa che il tecnico inglese dovrà rispettare dopo la sua uscita dalla Williams per fare posto a Paddy Lowe, la stagione 2017 per la Renault, inizierà con Nick Chester. Tecnico abile, sottovalutato, a cui però la Renault non ha fatto certo sentire molta fiducia nel corso della stagione 2016.

«Considerando le diverse opinioni che c'erano con il resto del management, non aveva molto senso restare - dice Vasseur - per primeggiare in F.1 alla Renault serve un solo leader. Se invece ci sono due diverse opinioni, tutto questo finisce per rallentare il processo decisionale. Dati i presupposti, meglio fermarsi prima che la stagione abbia inizio. Certo mi sento frustrato, è come avere costruito le fondamenta di una casa e poi fermarsi dopo pochi metri. Il prossimo anno le cose andranno sicuramente meglio, visto che per la prima volta avremo una vettura appositamente progettata per il motore Renault». Riferendosi al fatto che nel 2016, la Renault aveva utilizzato la vecchia vettura Lotus progettata per gli ingombri del motore Mercedes, utilizzato nel 2015.

**NON AVEVA SENSO RESTARE. SERVE UN SOLO LEADER E ALLA RENAULT C'ERANO DUE OPINIONI DIVERSE...**

**FREDERIC VASSEUR**



### Il cinismo di Cyril Abiteboul

Con una punta di cinismo, Cyril Abiteboul ha commentato: «Non siamo sorpresi per la decisione di Vasseur di abbandonare il team, non siamo certo indeboliti dalla sua uscita. Ne abbiamo parlato insieme, ogni team ha la sua propria organizzazione e Vasseur non sarà sostituito da nessun altro. Poi nel corso della stagione, se ci accorgeremo che manca una figura alla nostra organizzazione, allora provvederemo. Ma al momento non mi sembra il caso». ●


# Audience

## il re è nudo

**LEWIS PIACE MA PER LA  
F1 SI PUÒ... DARE DI PIÙ**

Il vice-campione del mondo in carica Lewis Hamilton mima un gesto di gioia e festeggiamento in un immediato post Gp davanti all'occhio vigile della telecamera. Eppure i dati audience del presente sono ben diversi da quelli d'oro del biennio 2000-2001





**ECCO, SCIENTIFICAMENTE  
RICOSTRUITA, LA STORIA TELEVISIVA  
DEGLI ULTIMI 30 ANNI DI F.1 IN TV  
NELLE CASE DEGLI ITALIANI.  
UN'ANALISI CHE SVELA GRANDI  
SORPRESE PER IL CIRCUS IRIDATO,  
CHE NON SE LA PASSA BENE  
COME NELL'EPOCA D'ORO...**

di **Alessandro Secchi**

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

**L**a stagione 2016 di F.1, oltre ad essere la 67ª del campionato del mondo, ha anche festeggiato nel nostro Paese un anniversario particolare: si tratta infatti della 30ª edizione scrutata e analizzata dall'Auditel, l'ente che dal dicembre 1986 monitora gli ascolti delle reti televisive italiane. Il progressivo disamoramento verso la massima Formula, riscontrabile soprattutto negli appassionati dall'invidiabile longevità di servizio, ha riportato in auge negli ultimi anni l'interesse verso i dati statistici legati al mondo dei Gp iridati; soprattutto da quando il Circus, nel Bel Paese, non vive più dell'esclusiva Rai ma si è diviso, all'inizio del 2013, tra la Tv nazionale e la piattaforma satellitare Sky. In questo contesto, abbiamo ricostruito, a partire dagli albori dell'Auditel, la storia della F.1 nelle case degli italiani: un percorso lungo trenta stagioni e legato a doppio filo alle vicende della Rossa più famosa, la Ferrari

**Le prime rilevazioni nei Gp datate 1987**

Le prime rilevazioni sui Gp avvengono nel 1987, con una Ferrari in crisi di risultati che non vince il mondiale Piloti dal 1979, il Costruttori dal 1983 e che non si aggiudica una singola gara da agosto 1985. Il primo mondiale dell'era Auditel viene vinto da Nelson Piquet sulla Williams-Honda, con la Ferrari che riesce a tornare alla vittoria nelle ultime due gare della stagione grazie a Gerhard Berger; la prima stagione sotto esame del Grande Fratello televisivo rileva una media di 4 milioni di telespettatori per i 16 Gp del campionato.

Il successivo biennio è un monologo McLaren: Alain Prost e Ayrton Senna si giocano i titoli nel 1988 e 1989 lasciando, soprattutto nel primo anno, le briciole agli avversari. A Monza la Ferrari ottiene l'unica vittoria non McLaren della stagione '88 su 16 round grazie alla doppietta di Berger e Michele Alboreto, a pochi giorni dalla scomparsa di Enzo Ferrari. La Rossa non è ancora al top e gli ascolti si stabilizzano sui 3,5 milioni di spettatori. Nel 1990 la Ferrari torna a ruggire con Alain Prost, che porta a

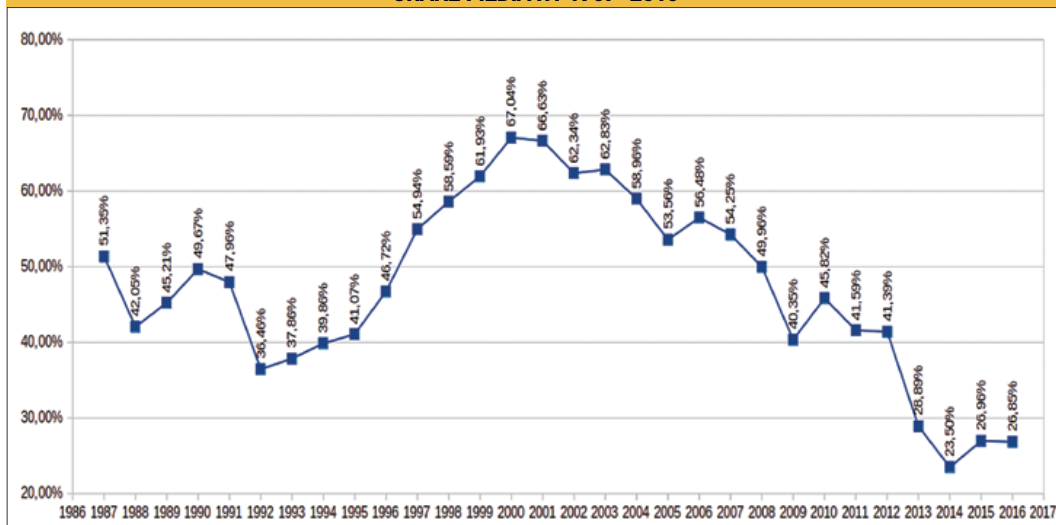
Maranello il n°1 dopo aver vinto il mondiale 1989. La lotta per il titolo tra il francese e Senna (ancora in McLaren) si ripercuote positivamente sugli ascolti, che toccano quota 5 milioni di spettatori medi. A Suzuka Senna restituisce il favore dell'anno precedente buttando nella ghiaia sé stesso, Prost ed il sogno Ferrari di tornare a vincere il titolo. Nelle successive stagioni, coincidenti con un lungo digiuno ros-

----->





## SHARE MEDIA F1 1987-2016



so, non basta la presenza di fenomeni come Senna, Mansell, Prost, Piquet e un giovane Schumacher a tenere il pubblico italiano incollato alla Tv. Se nel 1991 si perdono "solo" 200.000 spettatori medi, nelle successive tre stagioni si torna stabilmente sotto quota 4 milioni. Lo Share, la percentuale di spettatori attivi su un canale sul totale analizzato, perde oltre 10 punti: stabile intorno al 50% dagli inizi delle rilevazioni e fino al 1991, scivola sotto al 40%.

### Il tragico 1994 apre una nuova era

Il tragico 1994, segnato dalla scomparsa di Senna e Ratzemberger e da altri incidenti gravi (in weekend di gara e non), chiude un'era della F1 per aprirne un'altra, più attenta alla sicurezza dopo anni di colpevole disinteressamento. Tra il 1994 e il 1995 la Ferrari, sotto la cura di Jean Todt, mostra di essere in crescita, sebbene spesso non riesca a portare a casa i risultati che meriterebbe. Ad Hockenheim '94 Berger spezza un digiuno di vittorie durato quasi quattro anni, mentre l'anno dopo l'amatissimo Jean Alesi vince in Canada il primo e unico Gp in carriera, riportando ulteriore entusiasmo. L'anno del bis iridato di Schumacher con la Benetton vede il numero di telespettatori medi aumentare di circa 600mila unità, tornando vicino a quota 4,5 milioni, e anche lo share ritorna a salire appena sopra il 40%.

### 1996-2000 arrivano i grandi numeri

Quello che succede tra il 1996 ed il 2000 è, a livello di dati di ascolto, impressionante. I primi cinque anni dell'era Schumacher in Ferrari risvegliano i tifosi della Rossa e, a colpi di 1,1-1,2 milioni di spettatori medi guadagnati all'anno, si passa dai 4,4 del 1996 ai 9 del 1999: una crescita mai più rivista e difficilmente ripetibile in futuro. Nel Gp di San Marino del 1996 si sfonda per la prima volta quota 10 milioni per una singola gara. Sempre ad Imola si arriva, un anno dopo, ad 11. La febbre Ferrari è ormai altissima e l'incremento di visibilità non è intaccato né dalla speronata del tedesco a Jacques Villeneuve a Jerez nel 1997 (dove si sfiorano i 13 milioni) né dall'incidente che mette fuori gioco proprio Schumi

a Silverstone nel '99. In cinque stagioni si è guadagnato oltre il 20% di share, dal 41% del '95 al 61% per l'anno che vede lottare Eddie Irvine contro Mika Hakkinen, che bisssa il titolo del 1998.

### La stagione dei record

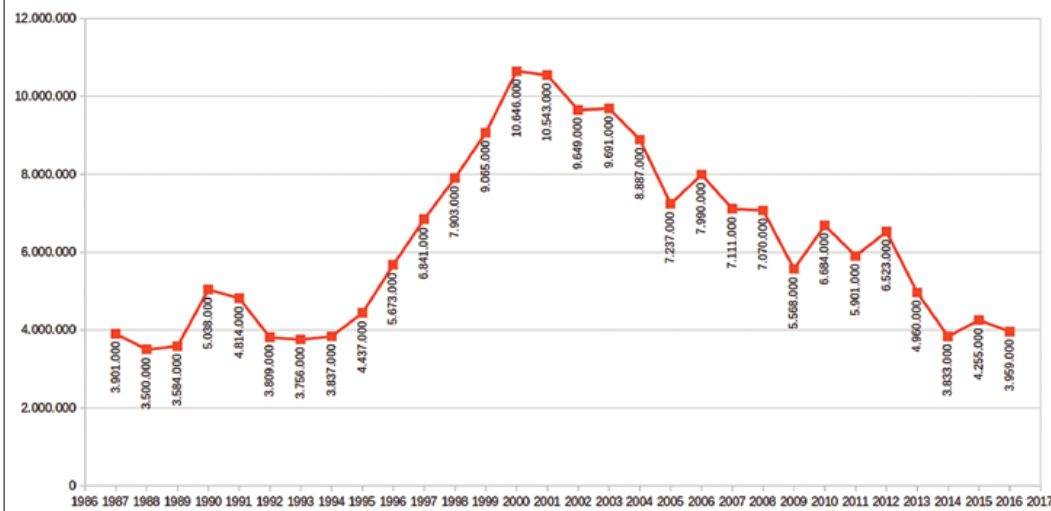
La stagione dei record, però, è la prima del nuovo millennio. Dopo tre anni di lotta fino all'ultima gara, in Italia si è ormai pronti a tornare in vetta al mondo e gli ascolti raggiungono il record assoluto: 10 milioni e 646 mila spettatori medi in una stagione che vede superare la doppia cifra per ben 11 volte su 17 gare. Il Gp degli Stati Uniti, che vede il ritorno della F1 negli Usa sul circuito interno di Indianapolis, registra il record assoluto di spettatori, ancora imbattuto: 14 milioni e 395 mila, seguito a ruota nello stesso anno da Brasile (14,1) e Italia (13,8). Durante la stagione si registra uno share medio di oltre il 65%. Per l'atto che decide il titolo, a Suzuka, 4 televisori su 5 assistono al trionfo di Schumi. Il digiuno di 21 stagioni è stato talmente lungo che la sbornia da trionfo dei tifosi Ferrari tiene la media ascolti altissima anche nelle successive quattro stagioni, corrispondenti ad altrettanti titoli piloti/costruttori consecutivi. Nel 2001 si resta sopra quota 10,5 milioni con uno share inalterato. Nel 2002 e 2003 si perdono un milione di spettatori medi: nell'anno del mondiale dominato e conquistato a luglio da Schumi lo share si abbassa per risollevarsi nel campionato successivo, rimasto aperto fino all'ultima gara di Suzuka. Si resta a quota 60% anche nel 2004 quando gli spettatori medi, dopo cinque anni consecutivi, scendono sotto quota nove milioni (8,8) per il settimo ed ultimo titolo di Schumacher.

### Ascolti trainati dal carro dei vincitori

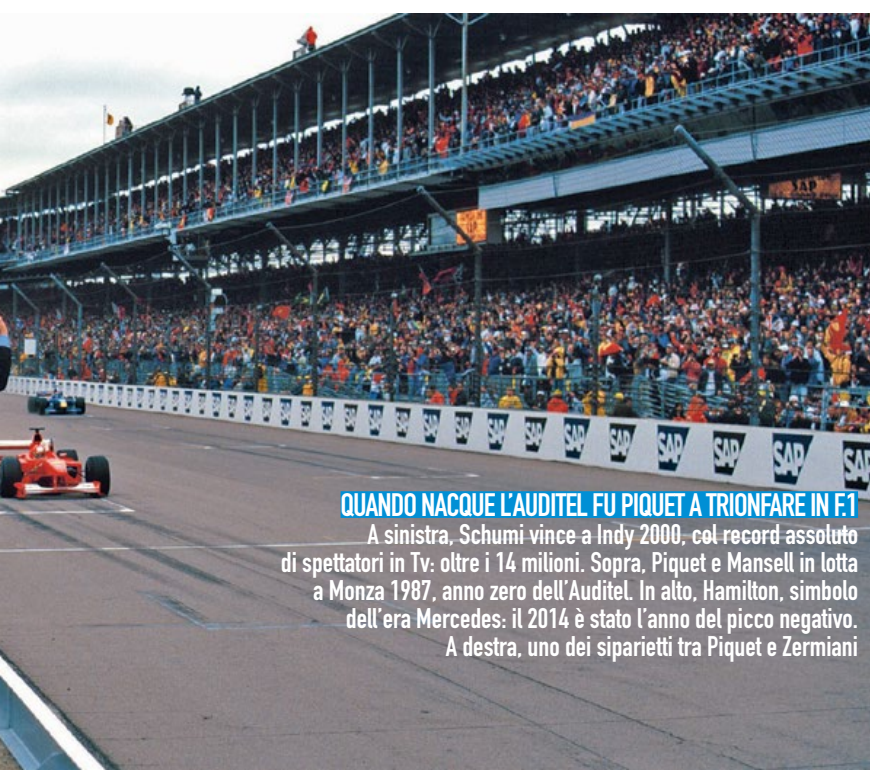
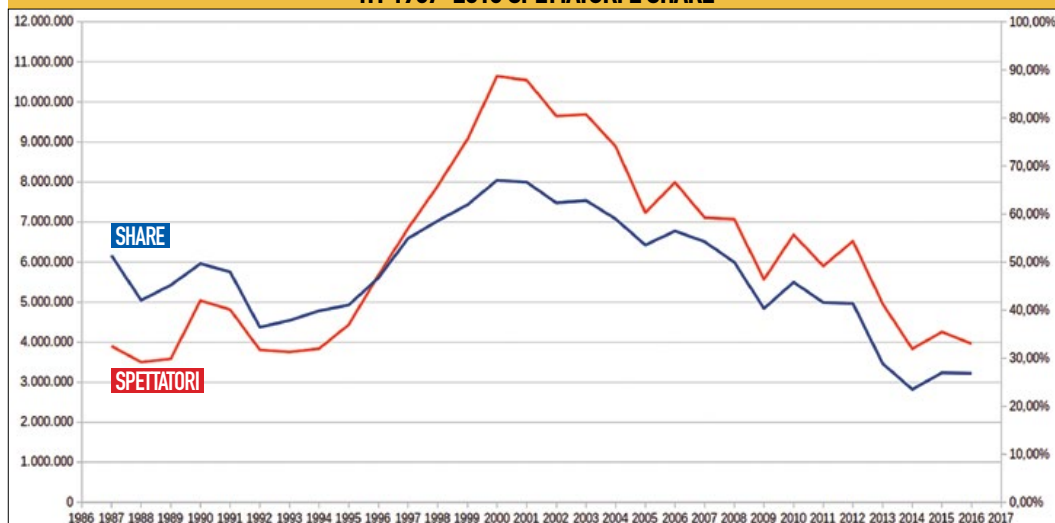
Che gli ascolti riflettano il salto sul carro dei vincitori si capisce nei successivi due anni. Nel 2005 i nuovi regolamenti mettono in difficoltà la Ferrari in favore della Renault di Alonso e della McLaren di Raikkonen: la Rossa non vince più (ridicola Indianapolis a parte) e si perdono di colpo due milioni di ascolti (si scende a 6,8 milioni) e 10 punti di share, che resta comunque attorno al 50% di media. Il col-



## AUDIENCE MEDIA F1 1987-2016



## F1 1987-2016 SPETTATORI E SHARE



### QUANDO NACQUE L'AUDITEL. FU PIQUET A TRIONFARE IN F1

A sinistra, Schumi vince a Indy 2000, col record assoluto di spettatori in Tv: oltre i 14 milioni. Sopra, Piquet e Mansell in lotta a Monza 1987, anno zero dell'Auditel. In alto, Hamilton, simbolo dell'era Mercedes: il 2014 è stato l'anno del picco negativo. A destra, uno dei siparietti tra Piquet e Zermiani

po di coda di Schumi nel 2006 produce un effetto simile anche presso l'Auditel: si riguadagnano un milione di telespettatori e quasi 8 punti percentuali. Schumacher si ritira e lascia il posto a Raikkonen. Il 2007 è l'anno della Spy Story, del debutto di Lewis Hamilton in McLaren, di Alonso che arriva con lui a Woking da bicampione in carica e di un mondiale che, all'ultima gara di Interlagos, vede godere Kimi in mezzo ai due litiganti. Nonostante questo, gli ascolti perdono 800 mila unità rispetto all'anno precedente e circa 3 punti di share medio. L'anno successivo la lotta è ancora tra McLaren e Ferrari: Felipe Massa si sostituisce a Raikkonen nella rincorsa al titolo, ma i numeri non cambiano per quanto riguarda gli spettatori medi (7,1 milioni); lo share invece scende di altri tre punti, fermandosi al 50%.

### 2009 da dimenticare per l'audience

Il 2009 è anno di rivoluzione: nuovi regolamenti, vetture stravolte, primi accenni di elettrico con il Kers. La Ferrari è in crisi con la F60 e, oltre al danno, arriva la beffa dell'incidente di Massa a Budapest. Il campionato è dominato nella prima parte dalla



BrawnGP e da Jenson Button, che diventa campione per la prima ed unica volta. La stagione della Rossa viene salvata dalla vittoria di Raikkonen a Spa. Per il resto, anno da dimenticare per l'audience: si perde un milione e mezzo di spettatori medi e lo share crolla di 10 punti percentuali, scivolando sotto al 40%. 2010: inizia l'era Alonso in Ferrari, Schumi torna in pista con la Mercedes e torna l'entusiasmo nei tifosi, specialmente quelli di Maranello. Nel 2010 e 2012 la Rossa si gioca il titolo all'ultima gara contro la Red Bull di Sebastian Vettel, purtroppo perdendolo in entrambe le occasioni. Ancora una volta gli ascolti seguono l'andamento del tifo per la Ferrari: dai 5,5 milioni del 2009 si passa ai 6,7 dell'anno successivo (share 45%), per scendere ai 5,9 del 2011 (dominio Red Bull/Vettel, 41,5%) e risalire, come su una montagna russa, ai 6,5 dell'ultimo anno di trasmissione totale in chiaro da parte della Rai, chiuso con il 41,4% di share medio. La nuova era con la divisione Sky/Rai e soprattutto una Ferrari non più competitiva produce un crollo netto negli ascolti. Solo nel 2013 si perde un milione e mezzo di spettatori medi (si torna sotto quota 5 milioni) ma, soprattutto, il 13% di share, che scende al 28%. Il dominio Mercedes nei primi tre anni di era ibrida non fa altro che aggravare prima e consolidare poi la situazione. Nelle ultime tre stagioni gli ascolti ruotano attorno ai 4 milioni di spettatori medi: 3,8 nel 2014, 4,2 in un 2015 condizionato dall'arrivo di Vettel in Ferrari al posto di Alonso, condito da tre vittorie, 3,9 nell'ultima stagione deludente per la Rossa. Lo share medio scende al 23,5% nel 2014 (punto più basso di sempre) per ritornare ad assestarsi al 27% negli ultimi due campionati.

## I 30 GP MENO VISTI DAL 1987

GP	ANNO	AUDIENZE
GIAPPONE	2016	1.766.000
AUSTRALIA	2003	1.746.000
GIAPPONE	2009	1.701.000
AUSTRALIA	2006	1.664.000
AUSTRALIA	2008	1.610.000
AUSTRALIA	2005	1.604.000
GIAPPONE	2005	1.598.000
AUSTRALIA	1988	1.120.000
AUSTRALIA	1996	1.084.000
GIAPPONE	1987	1.019.000
GIAPPONE	1990	1.008.000
AUSTRALIA	1998	1.001.000
AUSTRALIA	1987	970.000
AUSTRALIA	1997	907.000
GIAPPONE	1989	884.000
GIAPPONE	1991	822.000
PACIFICO	1995	813.000
AUSTRALIA	1990	633.000
AUSTRALIA	1989	614.000
GIAPPONE	1995	606.000
GIAPPONE	1993	593.000
PACIFICO	1994	571.000
AUSTRALIA	1994	518.000
AUSTRALIA	1991	507.000
AUSTRALIA	1993	421.000
GIAPPONE	1988	401.000
AUSTRALIA	1995	383.000
AUSTRALIA	1992	327.000
GIAPPONE	1994	317.000
GIAPPONE	1992	291.000

## I 30 GP PIÙ VISTI DAL 1987

GP	ANNO	AUDIENZE
STATI UNITI	2000	14.395.000
BRASILE	2000	14.085.000
STATI UNITI	2003	13.984.000
BRASILE	2001	13.913.000
ITALIA	2000	13.843.000
LUSSEMBURGO	1998	13.345.000
ITALIA	2003	13.297.000
AUSTRIA	2001	13.256.000
SAN MARINO	2002	13.177.000
ITALIA	1998	13.165.000
EUROPA	1997	12.993.000
BAHRAIN	2004	12.977.000
SAN MARINO	2000	12.968.000
SAN MARINO	2001	12.701.000
AUSTRIA	2002	12.691.000
MONACO	2004	12.482.000
SPAGNA	2000	12.412.000
SAN MARINO	2004	12.228.000
MONACO	2001	12.136.000
BRASILE	2006	12.132.000
EUROPA	2000	12.018.000
SAN MARINO	2003	11.960.000
EUROPA	2001	11.943.000
SPAGNA	2001	11.849.000
ITALIA	2001	11.842.000
BELGIO	2001	11.779.000
GRAN BRETAGNA	2000	11.696.000
SPAGNA	2004	11.662.000
EUROPA	1999	11.625.000
BRASILE	2003	11.556.000

alcuni di questi in esclusiva: per gli stessi eventi la Rai prevede la differita con almeno tre ore di ritardo rispetto alla conclusione della gara.

### Cronologia dei diritti Tv

Le rilevazioni Auditel iniziano, come accennato, nel 1987. In questo periodo l'emittente di riferimento per la trasmissione dei Gp in Italia è la Rai, cui si aggiunge l'offerta proposta da TeleMonteCarlo che, però, non trasmette tutti gli eventi e, comunque, non raggiunge tutta Italia. La convivenza tra le due emittenti si protrae per quattro stagioni, fino al termine del campionato 1990. La stagione 1991 segna un cambiamento epocale per quanto riguarda la trasmissione delle gare di F.1 in Italia: la Fininvest di Berlusconi si aggiudica i diritti televisivi per il quadriennio 1991-1994, salvo poi rivendere una parte del pacchetto alla stessa Rai; in questo periodo la Tv di Stato e le emittenti di Berlusconi trasmettono 8 Gp all'anno a testa. Il 1995 vede la Fininvest, ora diventata Mediaset per la branca televisiva, prendere il sopravvento sulla Rai: l'emittente privata trasmette 11 Gp su 17, lasciandone alla Rai solamente 6. Nel 1996, invece, trasmette l'intero mondiale in esclusiva. Gli spettatori si abituano per un anno a non dover rimbalzare da un broadcaster all'altro prima del ritorno definitivo alla Rai nel 1997. La Tv di Stato trasmette ininterrottamente in diretta fino al termine del 2012. A essa si affianca il satellite: Tele+ trasmette dal 1997 al 2003 e poi dal 2007 (da Monaco in poi) al 2009 con la denominazione Sky. La stessa Sky, dal 2013, acquisisce i diritti di trasmissione di tutti i Gp live con

### Rai, testimone del boom di inizio millennio

Con la sua copertura in chiaro dei Gp tra il 1997 e il 2012 (con rinnovi nel 2001 e 2008) la Tv di Stato ha raccontato da testimone diretta il periodo di maggior seguito della F.1 nel nostro paese. La voce di Gianfranco Mazzoni accompagna gli italiani nelle fasi finali della lunga rincorsa al titolo mondiale della Ferrari, passando dagli epiloghi sportivamente non positivi del triennio 1997/1999 alla gioia incontenibile del 2000, protrattasi poi per i successivi quattro anni colmi di vittorie da parte della Rossa. Il 1997, primo anno di trasmissione completa, ottiene ottimi risultati con medie del 55% di share e 6.8

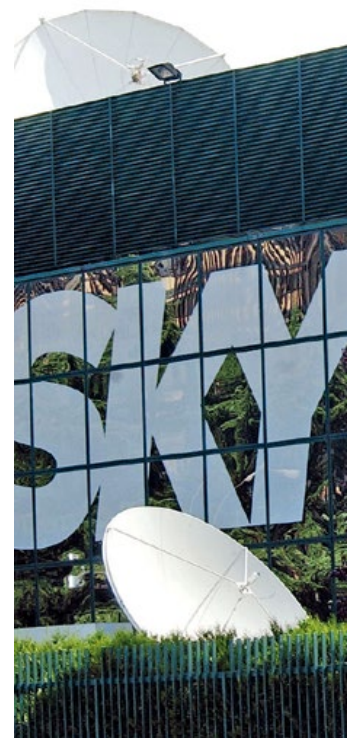


## CLASSIFICA SHARE

ANNO	SPETTATORI	SHARE	GARE	CAMPIONE
2000	10.646.000	67,04%	17	Schumacher
2001	10.543.000	66,63%	17	Schumacher
2003	9.691.000	62,83%	16	Schumacher
2002	9.649.000	62,34%	17	Schumacher
1999	9.065.000	61,93%	16	Hakkinen
2004	8.887.000	58,96%	18	Schumacher
1998	7.903.000	58,59%	16	Hakkinen
2006	7.990.000	56,48%	18	Alonso
1997	6.841.000	54,94%	17	J. Villeneuve
2007	7.111.000	54,25%	17	Raikkonen
2005	7.237.000	53,56%	18	Alonso
1987	3.901.000	51,35%	16	Piquet
2008	7.070.000	49,96%	18	Hamilton
1990	5.038.000	49,67%	16	Senna
1991	4.814.000	47,96%	16	Senna
1996	5.673.000	46,72%	16	Hill
2010	6.684.000	45,82%	19	Vettel
1989	3.584.000	45,21%	16	Prost
1988	3.500.000	42,05%	16	Senna
2011	5.901.000	41,59%	19	Vettel
2012	6.523.000	41,39%	20	Vettel
1995	4.437.000	41,07%	17	Schumacher
2009	5.568.000	40,35%	17	Button
1994	3.837.000	39,86%	16	Schumacher
1993	3.756.000	37,86%	16	Prost
1992	3.809.000	36,46%	16	Mansell
2013	4.960.000	28,89%	19	Vettel
2015	4.255.000	26,96%	19	Hamilton
2016	3.959.000	26,85%	21	Rosberg
2014	3.833.000	23,50%	19	Hamilton

## CLASSIFICA SPETTATORI

ANNO	SPETTATORI	SHARE	GARE	CAMPIONE
2000	10.646.000	67,04%	17	Schumacher
2001	10.543.000	66,63%	17	Schumacher
2003	9.691.000	62,83%	16	Schumacher
2002	9.649.000	62,34%	17	Schumacher
1999	9.065.000	61,93%	16	Hakkinen
2004	8.887.000	58,96%	18	Schumacher
2006	7.990.000	56,48%	18	Alonso
1998	7.903.000	58,59%	16	Hakkinen
2005	7.237.000	53,56%	18	Alonso
2007	7.111.000	54,25%	17	Raikkonen
2008	7.070.000	49,96%	18	Hamilton
1997	6.841.000	54,94%	17	J. Villeneuve
2010	6.684.000	45,82%	19	Vettel
2012	6.523.000	41,39%	20	Vettel
2011	5.901.000	41,59%	19	Vettel
1996	5.673.000	46,72%	16	Hill
2009	5.568.000	40,35%	17	Button
1990	5.038.000	49,67%	16	Senna
2013	4.960.000	28,89%	19	Vettel
1991	4.814.000	47,96%	16	Senna
1995	4.437.000	41,07%	17	Schumacher
2015	4.255.000	26,96%	19	Hamilton
2016	3.959.000	26,85%	21	Rosberg
1987	3.901.000	51,35%	16	Piquet
1994	3.837.000	39,86%	16	Schumacher
2014	3.833.000	23,50%	19	Hamilton
1992	3.809.000	36,46%	16	Mansell
1993	3.756.000	37,86%	16	Prost
1989	3.584.000	45,21%	16	Prost
1988	3.500.000	42,05%	16	Senna



milioni di spettatori. Non è che l'inizio dell'ascesa che porta i numeri ad impennarsi fino ai record del 2000. Il ritorno al titolo piloti a Maranello conta 10,6 milioni di spettatori, il 67% di share e il Gp più visto della storia in Italia: 14,4 milioni di persone incollate alla Tv per Indianapolis. Raggiunta la cima, i dati restano simili nel 2001 per poi iniziare a calare fisiologicamente. Nel 2004, anno dell'ultimo titolo piloti di Schumacher dopo 5 stagioni di vittorie, lo share cala al 59%. Non basta, dopo un 2005 avaro di risultati, tornare a lottare per il titolo nel 2006 e vincerlo nel 2007 con Raikkonen. La curva è ormai in discesa e il 2009, in questo senso, segna un taglio netto del 10% dello share dal quale, sostanzialmente, non ci si riprende più. Una F.1 completamente diversa non attrae: le nuove regole non aumentano lo spettacolo in pista e nonostante Alonso arrivi vicino due vol-

te al titolo (2010/2012) contro la Red Bull di Vettel, i numeri calano ancora ed incessantemente fino al 41% di share del 2012, ultimo campionato trasmesso integralmente dalla Tv pubblica, con una media di 6,5 milioni di spettatori. La spartizione delle dirette con Sky, a partire dal 2013, allontana il pubblico dalle dirette (nonostante la trasmissione allargata alle prove libere live sui canali RaiSport) e raccoglie poco dalle differite: la F.1 non è più un appuntamento fisso della domenica pomeriggio ma bisogna informarsi, chiedersi se il prossimo Gp è in diretta oppure in differita, tenersi insomma aggiornati con gli orari. Inoltre le differite dei Gp del continente americano vanno in onda a tarda sera, quando ormai la giornata è conclusa. Solo i più tenaci resistono: prendendo in esame il solo 2016 si è scesi ad una percentuale del 28% per i Gp trasmessi in contemporanea con la tv satellitare e del 12% per quelli in differita, per una media generale del 20%. Valori dimezzati rispetto al 41% del 2012, ridotti di due terzi se paragonati ai primi anni 2000. L'ultimo contratto per la trasmissione integrale, tra 2008 e 2012, prevedeva un costo alla Tv pubblica di 40 milioni di euro. Il gioco al rialzo ai circa 60 milioni attuali ha convinto la Rai a lasciare l'esclusiva a Sky. Considerati i risultati, vale la pena investire ancora decina di milioni di euro sulla F.1?

### MOMENTI RIMASTI NELLA MEMORIA

L'era Vettel, tetracampione su Red Bull, a lato eccolo nel 2013, non ferma il declino dell'audience F.1. A sinistra, Massa su Ferrari nel non eccezionale 2007. Sopra, al centro, siamo in zona mito, con il crash Senna-Prost a Suzuka 1990



### Sky, nuova frontiera della F.1

Il satellite, in Italia, non è nuovo alla trasmissione della F.1. Tra il 1997 e il 2003, sotto il nome Tele+, la pay tv porta nelle case degli italiani, in contemporanea alla Rai, il Circus avvalendosi di un nuovo



## I GP CHE HANNO ASSEGNATO IL TITOLO

ANNO	GP	#	AUDIENZE	SHARE	CAMPIONE
1987	GIA	15	1.019.000	87,92%	Piquet
1988	GIA	15	401.000	68,20%	Senna
1989	GIA	15	884.000	77,21%	Prost
1990	GIA	15	1.008.000	75,45%	Senna
1991	GIA	15	822.000	80,44%	Senna
1992	UNG	11	3.483.000	42,77%	Mansell
1993	POR	14	5.463.000	35,36%	Prost
1994	AUS	16	518.000	63,95%	Schumacher
1995	PAC	15	813.000	48,28%	Schumacher
1996	GIA	16	2.392.000	55,60%	Hill
1997	EUR	17	12.993.000	66,52%	J. Villeneuve
1998	GIA	16	3.905.000	85,48%	Hakkinen
1999	GIA	16	7.271.000	83,90%	Hakkinen
2000	GIA	16	7.939.000	78,25%	Schumacher
2001	UNG	13	10.142.000	70,60%	Schumacher
2002	FRA	11	10.447.000	67,86%	Schumacher
2003	GIA	16	6.559.000	74,00%	Schumacher
2004	BEL	14	7.801.000	47,13%	Schumacher
2005	BRA	17	6.216.000	32,50%	Alonso
2006	BRA	18	12.132.000	54,13%	Alonso
2007	BRA	17	9.598.000	48,76%	Raikkonen
2008	BRA	18	9.892.000	47,30%	Hamilton
2009	BRA	16	4.475.000	27,40%	Button
2010	UAE	19	10.591.000	49,71%	Vettel
2011	GIA	15	3.501.000	42,89%	Vettel
2012	BRA	20	7.731.000	40,10%	Vettel
2013	IND	16	2.278.000	16,34%	Vettel
2014	UAE	19	4.709.000	27,04%	Hamilton
2015	USA	16	5.332.000	19,71%	Hamilton
2016	UAE	21	5.094.000	28,39%	Rosberg

## I GP MENO VISTI PER SINGOLA STAGIONE

ANNO	GP	#	AUDIENZE	VINCITORE
1987	AUS	16	970.000	Berger
1988	GIA	15	401.000	Senna
1989	AUS	16	614.000	Boutsen
1990	AUS	16	633.000	Piquet
1991	AUS	16	507.000	Senna
1992	AUS	16	327.000	Berger
1993	AUS	16	421.000	Senna
1994	AUS	16	518.000	Mansell
1995	AUS	17	383.000	Hill
1996	AUS	1	1.084.000	Hill
1997	AUS	1	907.000	Coulthard
1998	AUS	1	1.001.000	Hakkinen
1999	AUS	1	1.902.000	Irvine
2000	AUS	1	2.255.000	Schumacher
2001	AUS	1	2.493.000	Schumacher
2002	AUS	1	2.075.000	Schumacher
2003	AUS	1	1.746.000	Coulthard
2004	AUS	1	2.301.000	Schumacher
2005	AUS	1	1.604.000	Fisichella
2006	AUS	3	1.664.000	Alonso
2007	AUS	1	1.904.000	Raikkonen
2008	AUS	1	1.610.000	Hamilton
2009	GIA	15	1.701.000	Vettel
2010	GIA	16	3.566.000	Vettel
2011	IND	17	3.063.000	Vettel
2012	AUS	1	2.841.000	Button
2013	UAE	17	2.548.000	Vettel
2014	RUS	16	2.176.000	Hamilton
2015	MEX	17	1.944.000	Rosberg
2016	GIA	17	1.766.000	Rosberg

← sistema utilizzato fino al 2002, ovvero la possibilità per l'utente di selezionare immagini da seguire tra una rosa di canali a disposizione, di cui uno dedicato esclusivamente agli onboard. Sky, nata dalla fusione tra Tele+ e StreamTV, lascia la F.1 alla fine del 2003 per ritrovarla a partire dal Gp di Monaco 2007 fino alla fine della stagione 2009. Durante questi periodi, dei quali abbiamo solo dati parziali, si evince una media di spettatori tra le 300 e le 350 mila unità, comunque non poche vista la non esclusività della trasmissione. L'acquisizione da parte di Sky dei diritti Tv per la trasmissione della F.1 a partire dal 2013 porta in Italia un nuovo modo di raccontare la massima formula. Il numero di spettatori subisce un incremento importante rispetto alle prime esperienze del satellite. Nel 2016 la media è di quasi 900 mila spettatori medi con un share superiore al 6,5%, valori in alcune occasioni triplicati rispetto al passato. La proposta attuale, dal punto di vista tecnico, è qualitativamente ottima: un canale dedicato esclusivamente ai Gp live, alle repliche del passato e a speciali su piloti e tecnica; tutte le sessioni in diretta con la possibilità di scegliere telecamere alternative per seguire l'evento. Il tutto in Hd e, eventualmente, su tablet e Pc tramite internet. La tecnologia, insomma, avanza. Il disamoramento di cui si parlava all'inizio prende forma, però, nel momento in cui si confronta all'interno della stessa Sky, e quindi dello stesso bacino di utenza, l'audience della F.1 con quello della controparte a due ruote, la MotoGP, trasmessa con le stesse modalità: parte in esclusiva e parte in diretta contem-

poranea con Tv8, canale di proprietà della stessa Sky. Se Rosberg e soci nel 2016 hanno prodotto un seguito medio di 893 mila spettatori, Valentino Rossi e colleghi hanno risposto con 967 mila, vale a dire l'8,2% in più. Lo share medio, invece, è simile tra le due categorie: siamo oltre il 6,5%. Questi dati non sono da sottovalutare per un motivo in particolare: nonostante lo share sia equiparabile tra le due categorie, il prodotto Motomondiale ottiene lo stesso risultato (anzi, migliore visto il maggior numero di spettatori) costando però molto meno rispetto alla F.1, circa 17 milioni di euro a stagione contro una cifra intorno ai 55. È chiaro quindi che se un prodotto ottiene gli stessi risultati di uno dall'investimento triplo, c'è qualcosa che non va. Nonostante questo, si parla di un passaggio completo al satellite a partire dal 2018. Segno che, alla fine, più che spettatori e share contano investimenti e introiti?

### Perché il calo?

Nelle ultime quattro stagioni è evidente il peso delle differite Rai nel computo dei dati di ascolto. A meno di eventi eccezionali che richiedano comunque una visione dei Gp, il mondo interamente connesso fa sì che, una volta terminata una corsa, sia praticamente impossibile non conoscerne il risultato. Telegiornali, Web e Social in particolare raccontano le gare in tempo reale aggiornando i loro canali. Se un tempo ci si poteva salvare con una semplice Vhs, ora bisogna estraniarsi dal mondo per ore intere. Atti di stoicismo di cui ancora pochi irriducibili potrebbero rendersi protagonisti, maga-

Vettel in Brasile 2013 esulta su Red Bull, prima dell'apertura della meno televisivamente felice era ibrida



In grassetto Gp in diretta contemporanea Rai+Sky. In blu Gp in diretta esclusiva Sky+differita Rai. In verde Gp in diretta unica Mediaset. In arancione Gp in diretta contemporanea Rai+TMC. In viola dati parziali (Sky non disponibili). In negativo verde gara più vista in singola stagione. In negativo rosa gara meno vista in singola stagione. Tutti gli altri diretta unica Rai.

### I GP PIÙ VISTI PER SINGOLA STAGIONE

ANNO	GP	#	AUDIENCE	VINCITORE
1987	SMR	2	6.289.000	Mansell
1988	BRA	1	5.796.000	Prost
1989	SMR	2	6.325.000	Senna
1990	SPA	14	7.884.000	Prost
1991	SMR	3	7.681.000	Senna
1992	SMR	5	5.378.000	Mansell
1993	SMR	4	5.649.000	Prost
1994	SMR	3	7.724.000	Schumacher
1995	SPA	4	7.871.000	Schumacher
1996	SMR	5	10.198.000	Hill
1997	EUR	17	12.993.000	Hakkinen
1998	LUX	15	13.345.000	Hakkinen
1999	EUR	14	11.625.000	Herbert
2000	USA	15	14.395.000	Schumacher
2001	BRA	3	13.913.000	Coulthard
2002	SMR	4	13.177.000	Schumacher
2003	USA	15	13.984.000	Schumacher
2004	BAH	3	12.977.000	Schumacher
2005	SMR	4	10.223.000	Alonso
2006	BRA	18	12.132.000	Massa
2007	BAH	3	11.079.000	Massa
2008	BRA	18	9.892.000	Massa
2009	ITA	13	7.672.000	Barrichello
2010	UAE	19	10.591.000	Vettel
2011	ITA	13	7.998.000	Vettel
2012	UAE	18	8.857.000	Raikkonen
2013	ITA	12	8.206.000	Vettel
2014	ITA	13	5.788.000	Hamilton
2015	ITA	12	7.105.000	Hamilton
2016	MON	6	7.444.000	Ricciardo

### SPETTATORI PER STAGIONE CRONOLOGICO

ANNO	SPETTATORI	SHARE	GARE	CAMPIONE
1987	3.901.000	51,35%	16	Piquet
1988	3.500.000	42,05%	16	Senna
1989	3.584.000	45,21%	16	Prost
1990	5.038.000	49,67%	16	Senna
1991	4.814.000	47,96%	16	Senna
1992	3.809.000	36,46%	16	Mansell
1993	3.756.000	37,86%	16	Prost
1994	3.837.000	39,86%	16	Schumacher
1995	4.437.000	41,07%	17	Schumacher
1996	5.673.000	46,72%	16	Hill
1997	6.841.000	54,94%	17	J. Villeneuve
1998	7.903.000	58,59%	16	Hakkinen
1999	9.065.000	61,93%	16	Hakkinen
2000	10.646.000	67,04%	17	Schumacher
2001	10.543.000	66,63%	17	Schumacher
2002	9.649.000	62,34%	17	Schumacher
2003	9.691.000	62,83%	16	Schumacher
2004	8.887.000	58,96%	18	Schumacher
2005	7.237.000	53,56%	18	Alonso
2006	7.990.000	56,48%	18	Alonso
2007	7.111.000	54,25%	17	Raikkonen
2008	7.070.000	49,96%	18	Hamilton
2009	5.568.000	40,35%	17	Button
2010	6.684.000	45,82%	19	Vettel
2011	5.901.000	41,59%	19	Vettel
2012	6.523.000	41,39%	20	Vettel
2013	4.960.000	28,89%	19	Vettel
2014	3.833.000	23,50%	19	Hamilton
2015	4.255.000	26,96%	19	Hamilton
2016	3.959.000	26,85%	21	Rosberg



ri se la Ferrari fosse in lotta per il mondiale. Tornando ai grafici, però, possiamo renderci conto che il calo dello share è stato progressivo sin dal 2001. Se tracciamo una linea tra questo ed il 2012, solo il 2005 e 2009 (anni non casuali visti i risultati della Rossa) sono esageratamente sotto tono.

Negli ultimi 15 anni la F.1 è stata stravolta e, a conti fatti, sembra che al pubblico questo non sia piaciuto per nulla. Inoltre, l'offerta televisiva negli ultimi tre lustri si è espansa a dismisura con l'arrivo del Digitale Terrestre, che ha portato con sé decine di nuovi canali e quindi una maggiore offerta per il telespettatore.

Se prima la F.1 poteva essere considerata l'evento più interessante della domenica pomeriggio in una rosa di pochi canali veri a disposizione, ora la scelta è molto più vasta. Questo, unito alle regole sempre meno comprensibili al grande pubblico, ha sicuramente contribuito al calo. La necessità sempre prevaricante di creare spettacolo rispetto alle emozioni ha infatti allontanato gli appassionati di lunga data che tra Power Unit, sound non più riconoscibile, regole e penalità sempre più cervelotiche non si riconoscono più in una Formula sempre più lontana da quella che fu. Liberty Media, a questo punto, deve farsi carico di una grande responsabilità: riportare la F.1 ai fasti della golden age, mantenendo il pubblico giovane e riavvicinando, se possibile, quello più antico.

Una sfida senza dubbio difficile quanto cruciale per il futuro della categoria. La più importante dell'automobilismo, ma un tempo ben più seguita. ●



Con il patrocinio di REGIONE PIEMONTE, Centro di Cooperazione Industriale e Comunità di Torino, CIP SPORT, Città di Torino.

Con il sostegno di BRG, paketo, GSK, Automoto Centro.

In contemporanea con AUTOMOTO CENTRO.

Tel. +39 011 350 936 | info@automotoracing.it | www.automotoracing.it

# Fuoco guanto di sfida

DOVRÀ ATTENDERE FINO A MARZO PER TORNARE IN MONOPOSTO, MA IL PILOTA FDA È PRONTO E CARICO IN VISTA DEL SALTO IN GP2

di Alessandro Gargantini

**I**n lizza per il titolo della Gp3 Series sino all'epilogo stagionale di Yas Marina, Antonio Fuoco esce da un'annata più che positiva che gli ha regalato il terzo posto assoluto nella graduatoria della categoria e, soprattutto, assicurato un importantissimo contratto con la Prema per la prossima edizione della Gp2. Il ventenne di Cosenza, supportato dal Ferrari Driver Academy che ha centrato l'obiettivo di avere entrambi i suoi piloti nella squadra regina della serie, avrà tra le proprie mani uno dei volanti più ambiti e di fronte a sé un'importantissima occasione per confermare il suo valore. In una franca chiacchierata, Antonio ha fatto il bilancio della sua passata esperienza e raccontato come si sta preparando a quella che considera la più importante stagione della sua carriera in monoposto.

**- Cosa ti è mancato nel 2016 per lottare fino in fondo per il titolo?**

«L'anno scorso abbiamo fatto una grande stagione, dando veramente il massimo fino alla fine. Il team Trident ha svolto un ottimo lavoro e credo che il principale svantaggio rispetto alla Art Grand Prix, che si è aggiudicata il titolo con Charles Leclerc, sia riconducibile in primis al line-up. La squadra francese ha potuto contare su quattro prime guide di esperienza, praticamente tutte in grado di lottare per il titolo.

Anche io ho avuto dei compagni di team di indiscutibile valore, ma che erano in una fase di crescita con ambizioni diverse. La squadra ha lavorato bene ed ha puntato moltissimo su di me, consentendomi di lottare per il titolo fino alla fine. Realisticamente, penso che più di così non si potesse fare».

**- Pensi che il vostro punto debole siano state soprattutto le qualifiche?**

«Sì, in qualifica abbiamo perso punti che avrebbero potuto rivelarsi importanti. A volte sono state le bandiere rosse ad ostacolarci nel giro decisivo, altre volte c'è mancato solo un pizzico. Di fatto, ci siamo costantemente qualificati almeno nella top five».

**- Puoi fare un raffronto tra le due stagioni che hai disputato in Gp3?**

«Nel primo anno non ho avuto a disposizione un pacchetto di primissimo livello. Non so quali fossero i piani del team Carlin, che a fine stagione ha poi lasciato la categoria, ma non eravamo al massimo. Io, da rookie, ho commesso qualche errore. Anche quando partivo nelle prime file sono rimasto coinvolto in qualche incidente. Nel 2016 ho messo a frutto la maggiore esperienza, ho raccolto molti più punti sprecando meno occasioni. Tra le due stagioni c'è molta differenza».

**- Ora hai un'opportunità molto importante con la**

LA STAGIONE  
2017 SARÀ LA  
PIÙ IMPORTANTE  
DELLA MIA  
CARRIERA  
FINO AD ORA

ANTONIO FUOCO

”





**Prema nella Gp2 Series. È la squadra campione in carica ed occuperai un sedile molto ambito. Che obiettivi ti sei posto per questa stagione?**

«Senza dubbio la stagione 2017 sarà la più importante della mia carriera fino ad ora. Disputare la Gp2 e ritornare a correre con il team Prema, con il quale mi ero trovato molto bene in passato, è davvero un onore per me. È un fattore positivo anche mentalmente. Sarà fondamentale rimanere calmi e lavorare molto bene insieme alla squadra. Sono certo che otterremo buonissimi risultati. Il campionato è di altissimo livello, ci sono tanti piloti forti con esperienza e servirà essere molto reattivi nel comprendere le reazioni della macchina e delle gomme. Dovrò anche prendere la mano con i pit-stop. Il fatto di conoscere già come lavora il team, il metodo organizzativo e la ricerca della perfezione che hanno sarà certamente un vantaggio per me. Come obiettivo, non voglio pormi limiti».

**- Che impressione hai avuto nei test post campionato a Yas Marina dello scorso novembre?**

«Ho lavorato molto bene ed ho avuto sensazioni molto positive. Non abbiamo cercato la performance assoluta, ma ci siamo focalizzati piuttosto sul funzionamento della macchina, anche perché era la mia prima presa di contatto. Abbiamo trovato una buona costanza sul giro e gestito bene il degrado delle gomme. Ora riprenderemo il discorso a marzo, dal 13 al 15, quando scenderemo in pista a Barcellona. C'è ancora parecchio da attendere prima di torna-

**HA CHIUSO 3°  
LA GP3 2016**

Il sorridente Antonio Fuoco, a destra, viene da una Gp3 di alto livello e si prepara ora al salto in Gp2 col team Prema, con cui ha provato a novembre ad Abu Dhabi, sotto

**CI SARANNO PILOTI  
CON QUALCHE  
VANTAGGIO. SONO  
SICURO CHE IO E  
LECLERC DIREMO  
LA NOSTRA!**

**ANTONIO FUOCO**



re al volante. Devo riconoscere che mi ha aiutato parecchio il fatto di aver percorso in precedenza chilometri con vetture di Formula Uno, dal momento che lo step tra Gp3 e Gp2 è notevole».

**- Charles Leclerc è stato il tuo principale rivale nella corsa al titolo della Gp3 Series nel 2016. Sarà per te più un rivale o un compagno alla Prema?**

«Ho un rapporto di stretta amicizia con il pilota di Monaco. Non soltanto perché siamo entrambi piloti della Fda ed abitiamo insieme. Ci frequentiamo anche lontano dalle piste. Quando andiamo in pista tutti e due vogliamo vincere, ma non potrebbe essere diversamente. Sono certo che lavoreremo bene insieme e forniremo il massimo contributo alla squadra, cercando di aiutarci ove possibile».

**- Sarà un riferimento per te la stagione disputata da Giovinazzi nel 2016? Visto che avete un buon rapporto, ti ha dato svelato qualche segreto della tua nuova categoria il pilota di Martina Franca?**

«Non devo più di tanto guardare a quello che è successo in passato o focalizzarmi su elementi esterni. Dovrò piuttosto concentrarmi con la squadra per fare la nostra strada, che sarà nuova e non potrà essere identica al passato. È sotto gli occhi di tutti il fatto che Antonio Giovinazzi abbia fatto una grandissima stagione. Noi ci sentiamo spesso, sono contento per lui e mi auguro possa costruire qualcosa di positivo. Abbiamo parlato del team e di come si svolge il lavoro nel fine settimana di gara. Mi ha dato qualche consiglio anche dal punto di vista tecnico. Vediamo ora se funzionerà!».

**- Preferiresti vincere il campionato o, come ha spiegato Antonio Giovinazzi, a volte è più importante lasciare il segno e impressionare con delle performance che rimangono indelebili?**

«Non parlo di casi specifici, ma in generale è sicuramente meglio conquistare il titolo perché alla fine la gente si ricorda soltanto del vincitore e non di chi è arrivato anche secondo facendo qualcosa di straordinario. Per me la cosa più importante è comunque vincere».

**- Per vincere dovrai metterti alle spalle parecchi avversari. Hai già un'idea sulle forze in campo e su chi sarà particolarmente da temere?**

«Ci saranno piloti d'esperienza come Ghiotto, Matsushita, Latifi o Rowland che partiranno sulla carta con qualche vantaggio. Anche io e Leclerc, pur essendo rookie, sono sicuro che diremo la nostra!». ●



# IndyCar

## si mette in moto

LE SPERANZE NEWGARDEN E ROSSI, LA SFIDA CHEVY-HONDA, E DIVERSI PROGETTI DI RINASCITA. SARÀ UN 2017 EMOZIONANTE!

### UNA SFIDA SU 17 ROUND

12 marzo	St. Petersburg
9 aprile	Long Beach
23 aprile	Barber
29 aprile	Phoenix
13 maggio	Indy Gp
28 maggio	Indy 500
3 giugno	Detroit 1
4 giugno	Detroit 2
10 giugno	Fort Worth
25 giugno	Elkhart Lake
9 luglio	Iowa
16 luglio	Toronto
30 luglio	Mid-Ohio
20 agosto	Pocono
26 agosto	Gateway St. Louis
3 settembre	Watkins Glen
17 settembre	Sonoma

di [Marco Cortesi](#)

**È** bello, biondo, simpatico. È l'apoteosi del talento americano nato e cresciuto per l'IndyCar. È quello che, pochi giorni dopo un incidente che aveva fatto perfino temere per la sua vita, è tornato in macchina lottando per la vittoria. È il sogno di tutti i team manager, e il suo successo è il sogno della dirigenza di un campionato che cerca disperatamente di tornare sotto i riflettori dell'arena sportiva americana. Josef Newgarden inizia la stagione 2017 da Capitan America, il supereroe della situazione. Dopo anni in cui, coi team di Sarah Fisher e Ed Carpenter, ha raggiunto risultati entusiasmanti considerati i mezzi a disposizione, è arrivata la sua occasione. Al team Penske, il ventiseienne del Tennessee è già a casa. Dopo essersi permesso di tirare la corda perfino col Capitano nella trattativa di fine anno, ha lo sguardo di chi è finalmente al posto che gli compete e non si farà fermare da nessuno. I primi a sentirne la pressione saranno sicuramente i compagni di squadra. Forse meno Simon Pagenaud, che la passata stagione ha conquistato



### IL NUOVO CHE AVANZA

Indossa per la prima volta i nuovi colori Penske la promessa dell'automobilismo a stelle e strisce Josef Newgarden, a sinistra, che sperano in Usa possa riportare il titolo in patria. Cosa avvenuta solo una volta nelle ultime dieci stagioni



il suo primo titolo e sente freschi gli echi della vittoria. Ma Will Power, già di suo portato ad un po' di ansia, ed Helio Castroneves, si sono trovati a dividere il loro mondo con un nuovo, ingombrantissimo coinquilino. Molto più ingombrante (senza cattiveria) perfino di Juan Pablo Montoya. Sarà un successo? È presto per dirlo: il primo impatto con una realtà come quella di Penske richiede adattamento, e perfino Pagnaud ha avuto bisogno di un intero anno per capire, osservare, imparare. Ma per Newgarden è diverso. Ha ancora l'età per imparare in fretta. Ha la tranquillità di chi ha fatto la gavetta. Ed è il predestinato. Contro di lui, le forze del male (o del bene, a seconda dei punti di vista) lanceranno sotto le insegne Honda un attacco senza precedenti. Perché se in casa Chevrolet si è deciso che - tutto sommato - quattro piloti fortissimi sulle quattro migliori vetture potevano anche bastare, lasciando le altre squadre della marca (KV e Foyt) al ruolo di comprimarie, la Honda ha deciso che è tempo di lottare. Possibilmente, anche di vincere. Nell'ultimo anno di utilizzo degli aerokit differenziati per marca (dal 2018 ne sarà scelto uno uguale per tutti) la casa giapponese ha prodotto un piano diabolico. Prima ha attirato il team Ganassi con un'offerta di collaborazione irrefutabile. Poi è intervenuta per aiutare a rafforzare il resto del pacchetto, con l'obiettivo di non lasciare nessuno indietro. Scott Di-

TATUS MONOFORNITORE DI DUE SERIE

## L'Italia ha trovato l'America

Parla ormai italiano il progetto di rafforzare l'intera filiera che porta all'IndyCar, necessario arricchimento sia dal punto di vista tecnico, per costruire nuovi talenti, sia dal punto di vista promozionale, per avvicinare sempre più persone allo "stile a ruote scoperte". Il corposo piano di miglioramenti partirà quest'anno con la USF2000. Si tratta della categoria base del programma Road To Indy che comprende tre serie in un'ideale "scalata" all'IndyCar. Protagonista sarà la brianzola Tatuus, scelta per la fornitura dei telai, che dal progetto Formula 4 ha derivato la nuova vettura. Il risultato ha lasciato il paddock di stucco. Un passo avanti importante quanto a tecnica e credibilità rispetto alle precedenti Van Diemen, con tutti i più moderni standard di sicurezza, vuole portare finalmente le monoposto Usa ai livelli europei. La struttura italiana ha poi già presentato il telaio che verrà utilizzato dall'anno prossimo per la ProMazda Series, gradino successivo del programma. Anche in questo caso, enorme il passo avanti tecnico, con la serie finalmente pronta ad entrare negli anni 2010. Con IndyCar e Indy Lights già in casa Dallara (che festeggia questa stagione i 20 anni da monofornitore della categoria), il tricolore ora sventola in tutto il suo splendore sulla rinascita delle formule a stelle e strisce.

### LA SITUAZIONE AL MOMENTO

#### CHEVROLET

Team Penske

Josef Newgarden

Helio Castroneves

Simon Pagnaud

Will Power

Ed Carpenter Racing

Ed Carpenter/Spencer Pigot?

JR Hildebrand

Foyt Racing

Carlos Munoz

Conor Daly

#### HONDA

Andretti Autosport

Takuma Sato

Ryan Hunter-Reay

Marco Andretti

Alexander Rossi

Team Ganassi

Scott Dixon

Tony Kanaan

Charlie Kimball

Max Chilton

Schmidt Peterson

James Hinchcliffe

Mikhail Aleshin?

Dale Coyne

Sebastien Bourdais

Ed Jones

Rahal Letterman Lanigan

Graham Rahal

Oriol Servia (3 gare)

#### SOLO PER INDY

Juan Pablo Montoya (Penske)

Stefan Wilson

Sage Karam (Dreyer&Reinbold)



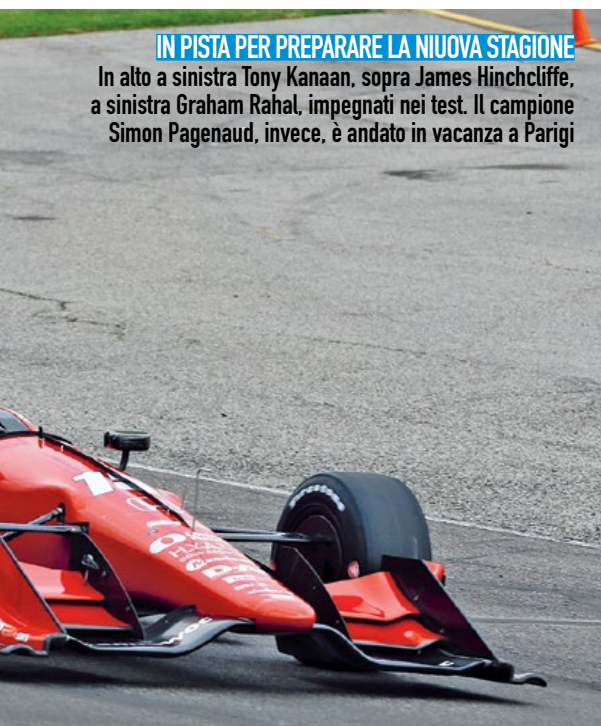
xon, Tony Kanaan e compagni lavoreranno quasi da ufficiali del marchio, o quantomeno dell'emanazione americana HPD. A loro disposizione ci sarà tutta la struttura diretta da Art St. Cyr, a partire dalla nuova guida tecnica, Allen Miller. Da Andretti è stato "paracadutato" dal team Foyt Takuma Sato, che potrà essere sicuramente un valido componente dell'assalto a Indy e al titolo 2017.

Mentre nel ruolo di anti-Newgarden è stato identificato Alexander Rossi. L'americano, dopo la fortunosa vittoria di Indy 2016, ha un pacchetto di sponsor importante e sarà seguito proprio dall'ex ingegnere di Newgarden, Jeremy Milless, nel tentativo di opporre un contendente anche a livello di immagine al connazionale del team Penske. Tutti per uno, uno per tutti, in Honda c'è stato tempo anche per concentrarsi sull'anello debole, quel-



### IN PISTA PER PREPARARE LA NUOVA STAGIONE

In alto a sinistra Tony Kanaan, sopra James Hinchcliffe, a sinistra Graham Rahal, impegnati nei test. Il campione Simon Pagenaud, invece, è andato in vacanza a Parigi



lo che finora è rimasto indietro. In casa Coyne si è attuato uno dei piani di rafforzamento più importanti degli ultimi anni, ed è arrivato un tritico di provato valore. Sebastien Bourdais, che era in cerca di un accordo pluriennale, si è così accasato con l'ex cenerentola dell'IndyCar. Con lui, due dei nomi più rilevanti nei suoi successi passati. Si tratta degli ingegneri Olivier Boisson, che lo seguiva personalmente da KV Racing, e Craig Hampson, parte integrante delle vittorie in ChampCar al Newman-Haas Racing, strappato all'Andretti Autosport.

In un turbine di eroi e anti-eroi, l'IndyCar 2017 tenterà di continuare la scalata al recupero di popolarità. Possibilmente, anche dando un'accelerata visti i numeri: pur se in crescita, restano ancora tristemente irrilevanti rispetto a quelli della Nascar. ●

## Nomi noti A volte ritornano

**TONY GEORGE DI NUOVO AL COMANDO DI INDIANAPOLIS, MARK MILES A CAPO DELL'INDYCAR, TIM CINDRIC AL VERTICE PENSKE**

**I**l tempo passa, i poteri si consolidano e le posizioni cambiano, a volte tornando alla situazione iniziale, magari senza che nessuno se ne accorga. È stato il caso di Tony George, che dopo gli anni della scissione con la Cart e l'allontanamento da parte della sua stessa famiglia, è tornato silenziosamente e discretamente al timone di tutte le attività che ruotano intorno all'Indianapolis Motor Speedway. Con qualche anno in più sulle spalle (sono 57), George non ha interferito direttamente con gli affari interni del campionato, giocando un ruolo all'apparenza defilato e focalizzato sul gruppo di aziende. Amato o odiato, George resta però uno di quei personaggi che possono avere "la visione" di un progetto di alto calibro, ed è difficile pensare che, magari con modi meno irruenti, la sua esperienza non possa tornare in gioco. Al timone dell'IndyCar è rimasto Mark Miles, ex manager della Wta che ha fatto un buon lavoro e ha ancora due anni di contratto, mentre in squadra è arrivato, alla comunicazione, uno dei più rispettati giornalisti e blogger a seguito della serie, Curt

Cavin, dotato di un utile approccio improntato al realismo che a volte è mancato in passato. A livello di team, si consolida sempre di più la posizione di Tim Cindric. Storico braccio destro di Roger Penske, sta progressivamente ampliando il proprio ruolo e, col Capitano ormai prossimo agli 80 anni, è il favorito numero uno per ereditare una delle poltrone più ambite nel mondo del motorsport, sia lato ruote scoperte, sia stock-car. Dall'altra parte della barricata c'è Kevin Kalkhoven, ex fautore di Cart e ChampCar, che col suo KV Racing, gestito insieme a Jimmy Vasser, è arrivato ad un punto morto. Dopo un trasferimento che sembrava preludere ad una fusione col team Carlin, la scuderia è andata in difficoltà e si è addirittura ventilata l'ipotesi di una chiusura. A metà dello spettro invece il Sam Schmidt Motorsports. Chiusa la propria struttura Indy Lights per fare spazio all'IndyCar, la scuderia non sembra essersi molto rafforzata. Accanto al confermato James Hinchcliffe si attende la conferma del russo Mikhail Aleshin, per una coppia di piloti comunque promettente. ●

## TCR MIDDLE EAST

Una vittoria a testa, nel primo appuntamento del Tcr Middle East che si è svolto sul circuito di Dubai, per il 16enne pilota tedesco Luca Engstler (autore anche della pole) e l'americano Brandon Gdovic, entrambi al via con la Vw Golf Gti del Liqui Moly Team Engstler. Bene Michela Cerruti, al volante dell'Alfa Romeo Giulietta della Mulsanne Racing e seconda in gara-1.

## GINETTA IN LMP1

La Ginetta ha annunciato per il 2018 il proprio ingresso nel Wec con una Lmp1. Dopo avere riscontrato un notevole successo in classe Lmp3, la factory inglese si appresta dunque a fare un passo in avanti e si avvarrà anche della collaborazione dell'ingegnere italiano Paolo Catone.

## DEBUTTA TECHNORACE

Un nuovo team si accinge a fare il proprio ingresso nella F.4 tricolore. Si tratta della Technorace, squadra che fa capo ad Antonio Romano e al 21enne pilota campano Alex Perullo, con esperienze in F.Abarth e più recentemente nella F.Renault 2.0, categoria in cui la scorsa stagione ha militato disputando tutta la serie europea.

## MITJET CON YOKOHAMA

La Mitjet Italian Series, che nel 2017 si disputerà nel contesto dei weekend Aci Sport, continuerà ad essere "calzata" Yokohama. La partnership tecnica con Mq Corse, promoter del campionato, è stata estesa anche alle prossime tre stagioni. La gomma utilizzata, come nel 2016, sarà la Advan AD08R.

## ALON DAY PREMIATO

Protagonista nelle ultime due stagioni della Nascar Whelen Euro Series con il team umbro Caal Racing, il 25enne Alon Day è stato premiato in Israele come Atleta dell'Anno 2016 nell'ambito del motorsport. Due volte vincitore dello Junior Trophy nel campionato a ruote coperte, Day è stato anche il primo pilota non nordamericano ad essere inserito nel programma Nascar Next.



## IL TEDESCO APPRODA NELLA SERIE FIA

# Schumacher con Prema in F.3

Come sembrava ormai certo da tempo, Mick Schumacher farà quest'anno il grande salto nel Fia F.3 European Championship. Il 17enne pilota tedesco approderà nella categoria cadetta con il team Prema. Il figlio del sette volte campione del mondo di F.1 affronterà pertanto la sua seconda stagione con i colori della squadra veneta, dando seguito a una collaborazione che nel 2016 lo ha portato a conquistare il secondo posto nella F.4 tricolore e nella serie Adac che si disputa in Germania, mettendo a segno un totale di dieci vittorie e sei pole. Per quanto riguarda proprio la F.4, la Prema ha intanto riconfermato anche l'americano Juan Manuel Correa, il quale va ad affiancare il già annunciato estone Juri Vips, con un programma prevalentemente orientato al campionato teutonico, che include anche delle apparizioni nelle serie italiane.

## TRE VINCITORI A RUAPUNA

### Partita la Toyota Racing Series

Il primo appuntamento della Toyota Racing Series 2017 ha decretato tre differenti vincitori. A centrare il successo, sul circuito neozelandese di Ruapuna, sono stati il pilota locale Marcus Armstrong ("neo-acquisto" della Ferrari Driver

Academy), l'australiano Tom Randle e l'indiano Jehan Daruvala, quest'ultimo più veloce in entrambe le sessioni di qualifica con la Tatuus motorizzata Toyota della M2 Competition. Il prossimo round si svolgerà a questo weekend al Teretonga Park.

## ASIAN LE MANS SERIES

# Italiani ok a Buriram

Dominio della Oreca-Nissan Lmp2 del Jackie Chan Dc Racing nel terzo dei quattro round dell'Asian Le Mans Series, che si è disputato a Buriram. A portare al successo la vettura francese è stato il terzetto formato da Gustavo Menezes, Thomas Laurent e Ho-Ping Tung. Quest'ultimo, assieme a Menezes, è in testa alla classifica Piloti. A 17 punti segue l'italiano Andrea Roda, che in Thailandia ha condotto in seconda posizione la Ligier Js P2 dell'Algarve Pro Racing divisa con Andrea Pizzitola e Matt McMurry. Da segnalare il quinto posto assoluto, e vittoria tra le Gt, ottenuti dalla Ferrari 488 Gt3 della Dh Racing guidata da Rino Mastronardi, Olivier Beretta e Alex Riberas, che ha preceduto la vettura gemella di Davide Rizzo, Alessandro Pier Guidi e del cinese Anthony Liu. Terzo posto ancora per una Ferrari, quella divisa da Michele Rugolo, Matthieu Vaxiviere e Stéphane Lemeret.



## MONDIALE TURISMO

### Chilton rinnova con Loeb

Per il secondo anno consecutivo, Tom Chilton sarà al via del Mondiale Turismo con i colori del team Sébastien Loeb Racing. Il 31enne pilota inglese, nel 2016 autore di una vittoria in Argentina e secondo nella classifica del Wtcc Trophy alle spalle del compagno di squadra Mehdi Bennani, avrà nuovamente a disposizione una Citroën C-Elysée. Questa sarà per lui la sesta stagione nella serie iridata, in cui ha messo fino ad ora a segno quattro successi; un programma che affiancherà alla partecipazione al British Touring Car Championship alla guida della Vauxhall Astra della Power Maxed Racing.

## AL VIA CON DUE LAMBO

### Fff Racing nel Blancpain Asia

Una delle prime squadre a confermare nei giorni scorsi la propria partecipazione all'inedita Blancpain Gt Series Asia è stata la Fff Racing. Il team di Sean Fu Songyang, dopo avere conquistato nel 2016 il titolo della Gt Asia Series con gli italiani Andrea Amici ed Edoardo Liberati, si presenterà alla via del nuovo campionato che partirà in Oriente sotto l'egida della Sro, schierando due Lamborghini Huracán Gt3 con il supporto di Squadra Corse. Sono ancora da definire i nomi degli equipaggi.

## PERGUSA RILANCIA

### Torna la 24 Ore di Sicilia

Pergusa tornerà ad ospitare quest'anno la 24 Ore di Sicilia. L'evento, organizzato dal Gruppo Peroni Race, si disputerà nel weekend del 14 e 15 ottobre ed è stato ufficialmente presentato la scorsa settimana. L'ultima edizione della gara, che sarà anche la punta di diamante del calendario motoristico dell'autodromo ennese, si svolse esattamente 13 anni fa. Tra le iniziative che coinvolgeranno quest'anno il circuito, che si snoda attorno all'omonimo lago, spicca anche un raduno internazionale Ferrari.

## SUNINEN M-SPORT

Teemu Suninen è stato arruolato in M-Sport per partecipare al Mondiale Wrc2 con una Ford Fiesta R5. Il 23enne finlandese inizierà la sua stagione in Svezia.

## WRC NELLE RONDE

Dopo averne vietato la presenza nelle ronde, con un aggiornamento regolamentare le Wrc sono state riammesse a questa tipologia di gare.

## SKODA PA RACING

Alex Perico ha deciso di sostituire le due 208 T16 del suo team con altrettante Skoda Fabia R5. Lo stesso pilota manager ne utilizzerà una nel Tricolore.

## BANDO PER ANDOLFI

Sette gare europee del Wrc2 dal Tour de Corse con una R5: questo il programma che Aci Sport ha messo a bando di gara per Fabio Andolfi. Andolfi dovrebbe correre con gomme della Michelin.

## CIR COSTRUTTORI

Per concorrere al titolo Tricolore assoluto ai Costruttori non basterà più pagare mille euro di tassa di iscrizione. Il marchio interessato dovrà impegnarsi anche a sottoscrivere il piano di promozione della serie.

## AUTOEXPÒ A PISTOIA

Il salone Autoexpò di Pistoia, sarà su tre giorni, 27, 28 e 29 gennaio, nelle aree ex-Breda. Oltre alla parte espositiva vi sarà anche una parte dinamica di esibizioni a carattere sportivo e iniziative di guida sicura. La Pistoia Corse ha previsto una serie di seminari e convegni a tema sportivo e sulla mobilità. Per info: [www.pistoia Corse.com](http://www.pistoia Corse.com).

## DATE CHE CAMBIANO

Il Rally 1000 Miglia andrà in scena il 26 e 27 maggio, mentre la Ronde del Canavese si disputerà il 25 febbraio ed il Nido dell'Aquila il 9 settembre.

## VERMENTINO DA TERRA

Dopo 14 edizioni su asfalto, il Rally dei Nuraghi e del Vermentino passa alla terra. La prova, a fine aprile a Berchidda, diventa la prima gara su terra della stagione in Sardegna.



SARÀ LA SEDE DI PARTENZA DELLA PRIMA TAPPA IRIDATA

## Il Sardegna torna ad Olbia

Formato pronto per il Rally Italia Sardegna 2017 in programma dall'8 all'11 giugno; con base ad Alghero e super speciale d'apertura ad Ittiri il giovedì sera prima delle tre tappe previste fino a domenica. Importante novità la partenza della prima frazione di gara da Olbia, dunque un ritorno alla sede di partenza e arrivo delle prime edizioni. Seconda tappa simile al 2016 e giornata finale immutata, con power stage confermata all'Argentiera. Nel frattempo si stanno definendo gli accordi tra la Sardegna e l'Aci, con la Regione che ha pianificato una sponsorizzazione triennale dell'evento: al massimo entro dieci giorni s'attende la firma dell'accordo tra gli enti. La gara (sopra Suninen a Monte Lerno) dunque si farà, visto che la Regione Sardegna ha garantito all'Aci il finanziamento richiesto di 1.500.000 euro.

HA CHIESTO UNA DEROGA PER SCHIERARE LA POLO WRC PLUS

## Mikkelsen aspetta la Vw 2017

Andreas Mikkelsen non sarà al via del Rally di Svezia. Il norvegese, come ha ammesso il suo manager Erik Veiby, ha chiesto alla Fia - insieme alla Volkswagen - una deroga per utilizzare la Polo Wrc 2017 con un team privato. Le regole però parlano chiaro: per avere l'omologazione di una nuova vettura è necessario formare un team con due vetture che partecipino

a tutto il campionato. Mikkelsen vorrebbe invece utilizzare la Polo Wrc 2017 solo in alcuni eventi selezionati, ma difficilmente la Fia darà seguito alle richieste del 27enne driver di Oslo e della Vw. Al riguardo, Sven Smeets ha dichiarato tuttavia di essere fiducioso di ricevere l'ok più avanti, magari in vista del Tour de Corse, in programma ad inizio aprile.

RICORDERÀ IL MONTECARLO 1987 IN UNA SERATA A BASSANO

## Biasion 30 anni dopo

Appuntamento sabato 28 gennaio con Miki Biasion ed i ricordi. È in programma a Bassano del Grappa "Festeggia con Miki Biasion ed il Team Martini", serata da tutto esaurito. Per ricordare, celebrare e rivivere - 30 anni dopo - la prima vittoria del due volte campione del mondo italiano e della

Lancia Delta 4Wd, nel Montecarlo 1987 che aprì la gloriosa era del Gruppo A. Tutto naturalmente in compagnia di protagonisti ed appassionati, con Biasion che non si tirerà certo indietro per raccontare quel trionfo e le polemiche (con Kankkunen) che segnarono la gara. Per info e prenotazioni: [www.mikibiasion.events@gmail.com](http://www.mikibiasion.events@gmail.com)



SEGUITA DALLA VOLKSWAGEN

## Solberg in Wrx con la Polo!

"Bomba" nel Wrx, il Mondiale di Rallycross. Johan Kristoffersson e Petter Solberg correranno insieme con le Polo SuperCar sviluppate direttamente da Volkswagen Motorsport! Il team si chiamerà Psrx-Volkswagen Sweden e la gestione sportiva sarà a cura del Petter Solberg Wrx Team, mentre il supporto tecnico, lo sviluppo e l'assemblaggio delle vetture sarà di Vw Motorsport.

AUMENTATO IL LIMITE MASSIMO

## Tricolore Junior per Under 26

Novità nel Tricolore Junior: la serie cadetta, riservata sino allo scorso anno ai piloti con al massimo 25 anni, apre le porte agli Under 26 per la stagione che andrà a iniziare al Ciocco. Il nuovo limite si estende a tutte le altre serie nell'ambito del Cir, compreso il Costruttori.

APPOGGIO PER TRE GARE CIR

## Peugeot pensa a Tempestini

Dopo aver perso il titolo Costruttori nel 2016, Peugeot Italia sta pensando di supportare, seppur indirettamente, un programma per un pilota Under 26 (vedi notizia sopra) da far correre ovviamente con una 208 T16. Un aiuto per tre gare potrebbe riceverlo Simone Tempestini, pilota già in orbita Psa che correrà con Citroën nel Wrc2, e già molto a suo agio al volante di vetture R5.

DECISIONE QUASI PRESA

## Bertelli su Ds3 in Svezia!

Una quinta scocca della nuova Fiesta Wrc 2017 non sarebbe stata pronta per inizio febbraio e così Lorenzo Bertelli sarà al via del Rally di Svezia con una "vecchia" Wrc 2016: una Ford Fiesta della M-Sport o, più probabilmente, una Citroën Ds3, vettura con la quale non ha mai corso. Nella gara svedese il nostro pilota è iscritto anche alla Wrc Cup ma sta definendo un programma con la Fiesta Wrc 2017 per essere al via in Messico, Argentina e Sardegna.



La cassetta di trasformazione Abarth

# A tempo di record la passione è Abarth

UnicusanoLab ripercorre le tappe del mito, tra affermazioni sportive e “cassette di trasformazione”, un’innovazione sopravvissuta negli anni

**I**l mito Abarth nasce nel 1949 e porta il nome del suo fondatore, l'ingegnere italo-austriaco Karl Abarth. Il logo, uno scorpione, segno zodiacale di Karl, cominciò in quell'anno a ornare le vetture da competizione più performanti dell'epoca. Le prime creature realizzate dalla Abarth & C. riscosero fin da subito un grande successo nel campo dell'automobilismo sportivo. L'UnicusanoLab dedica questa pagina alla storia di un mito. La prima vettura prodotta, la 204 A Roadster, derivazione della Fiat 1100, vinse immediatamente il campionato italiano 1100 Sport e quello di Formula 2. Ma parallelamente alle corse, la nuova casa automobilistica cominciò a curare la produzione di kit di elaborazione: le cosiddette “cassette di trasformazione” contenevano al loro interno un set di strumenti e di componenti che consentivano ai possessori delle macchine di serie di aumentare le prestazioni delle proprie vetture e di trasformarle esteticamente.

L'intuizione di Karl Abarth, quella di differenziarsi rielaborando, portò ben presto la Scuderia dello Scorpione alla gloria. Tra i vari accessori pro-



La Fiat Abarth 750 Bertone, 1956

posti, quello che forse maggiormente favorì il successo commerciale del marchio, fu la marmitta Abarth. Destinata infatti a divenire celebre nel corso della storia, la marmitta Abarth era basata su un sistema semplice e innovativo, in grado di generare quell'inconfondibile rumore, sordo e accattivante, che contraddistingue, ancora oggi, ogni vettura che la abbia in dotazione. Le “derivazioni” conquistarono la scena in ogni competizione e lo stesso Karl Abarth, pilota oltre che ingegnere e imprenditore, divenne protagonista di numerosi record. Il marchio Abarth si impose nell'immaginario collettivo, soprattutto dei giovani, oltrepas-

sando le barriere nazionali e internazionali. A metà anni '50 comincia il binomio tra Abarth e Fiat. L'anno 1956 è il momento della Fiat Abarth 750 Bertone che sigla una lunga serie di record di durata e velocità. Il successo della vettura è incredibile, tanto che gli Stati Uniti chiedono ad Abarth l'esclusiva del commercio delle sue auto. Nel 1957 viene presentata la storica Abarth Nuova 500. È la nascita di un mito, una vettura che infranse presto primati di velocità e di popolarità. Nel corso degli anni '60 e '70 la Abarth Nuova 500 vede la sua evoluzione nei modelli 595 e 695. La produzione di modelli di successo continuò negli anni, in collaborazione con varie case automobilistiche, quali Alfa Romeo, Lancia e Porsche. Le cassette Abarth sono ancora oggi più che mai in voga tra gli amanti del marchio. Le auto Abarth erano piccole, ma aggressive e potenti, e ancora oggi, a distanza di anni dalla prima apparizione, ancora piccole ed inimitabili, conquistano il cuore di migliaia di appassionati in tutto il mondo.

# Wrc Plus

## parte la rivoluzione

- 44 LA SFIDA DI OGIER
- 46 TUTTE LE NOVITÀ
- 47 LE GARE DEL MONDIALE
- 48 CHE COSA CAMBIA
- 49 I TEAM E I PROTAGONISTI
- 50 TECNICA WRC PLUS
- 53 INGRASSIA SVELA IL "MONTE"
- 56 TORNA LA 124 ABARTH
- 60 GLI ITALIANI AL "MONTE"
- 63 GLI ISCRITTI



# Un **Monte** di buoni propositi

**MAXI GUIDA AL CAMPIONATO "ANNO ZERO"  
CHE PARTE CON LE WRC "PLUS",  
TANTE NOVITÀ REGOLAMENTARI,  
I RITORNI DI CITROËN E TOYOTA.  
E CON LA SCOMMESSA OGIER-FORD**

di **Marco Giordo**  
foto **Bettiol**

**A**nno nuovo vita nuova. Ma che Mondiale sarà il 2017? Più equilibrato? Più combattuto? Più eccitante? Le premesse ci sono tutte, visto l'esordio delle Wrc Plus vitaminizzate, ma dovremo aspettare giovedì 19 gennaio, intorno alle 20.30, quando cominceranno ad arrivare i risultati della prima speciale del Rally di Montecarlo, per saperne di più. I 25 km del crono di Entevaux ci diranno quali sono i nuovi valori in campo del Mondiale 2017, il primo orfano della Volkswagen dopo quattro anni di dominio assoluto della Casa tedesca. La prima domanda che tutti si fanno è se questo sarà l'anno del riscatto per la M-Sport e quello della conferma per Ogier. La squadra gestita da Malcolm Wilson, infatti, è stata in ombra nelle ultime tre stagioni ma ora a Cockermonth la musica sembra essere davvero cambiata. Perché è arrivato Ogier e ora l'entusiasmo è alle stelle, s'intravede di nuovo la possibilità di lottare concretamente per un titolo iridato che manca dal 2006. Ogier, che punta senza mezzi termini a vincere il quinto titolo piloti consecutivo, sarà affiancato da due giovani nei quali Wilson crede molto: l'estone Ott Tanak ed il gallese Elfyn Evans, quest'ultimo supportato dal gommista anglocinese DMack. Una formazione a tre punte che porterà all'esordio la nuova Ford Fiesta Wrc Plus progettata dal padre delle Fiesta R5 ed R2, il 43enne Chris Williams, e nel cui staff c'è anche un italiano, il 38enne ingegnere pescarese Massimo Carriero. Un progetto, partito da un foglio bianco, nel quale crede tantissimo Malcolm Wilson e nel quale confida parecchio anche Ogier. Che ha accettato di firmare (anche se per solo un anno) dopo essersi convinto delle qualità della vettura dopo il primo test, in Galles.



di Sergio Remondino

**F**inisce l'era delle Wrc - iniziata vent'anni fa a Montecarlo con la vittoria di Piero Liatti, Fabrizia Pons e della Subaru Impreza - ed inizia quella delle Wrc "Plus", versione vitaminizzata delle stesse. Più cavalli, più elettronica, più aerodinamica, più sospensioni (nel senso di più larghe). Più tutto, insomma. E le stesse gomme. Giganti dai piedi d'argilla, le Wrc "Plus"? Il dubbio è lecito ed infatti alcuni top driver hanno già sollevato la questione. Che non si può certo liquidare con un qualunque "vadano più piano, così risparmiano le gomme". Soprattutto sull'asfalto, e segnatamente in Corsica, l'escalation delle prestazioni sarà notevole - tutti parlano di almeno mezzo secondo al chilometro - e lo sarà in particolare nella velocità di percorrenza in curva. Staremo a vedere. Forse, anziché spingere sul pedale dell'aumento delle prestazioni (e della spesa, una macchina costa 80mila euro in più rispetto al 2016) sarebbe stato meglio puntare sulla categoria R5. Più umana, abbordabile, alla portata anche di team e piloti privati. Ci sarebbero state da 20 a 30 auto almeno teoricamente in gra-

do di puntare al successo. Invece così è tutto nelle mani di pochi eletti, con vetture che somigliano ad astronavi piuttosto che ad auto da rally e richiederebbero una superlicenza stile F.1 per essere pilotate. Però è vero che, almeno per il momento, possiamo parlare di successo perché ci sono ben quattro Costruttori al via del Mondiale (e sarebbero stati cinque senza l'abbandono a cielo più o meno sereno della Volkswagen) e si registrano i ritorni ai rally della Citroën e soprattutto della Toyota, che se n'era andata 17 stagioni fa per inseguire la chimera F.1. Sarà ancora l'anno di Ogier, accasatosi alla M-Sport dopo i 4 titoli vinti con Vw? O sarà la volta buona per Meeke, con una super squadra come la Citroën tutta al suo servizio? O, ancora, sarà il Mondiale della Hyundai, data da più parti per favorita visto anche l'abbandono della Vw? Nessuno lo può dire, adesso. Neanche i diretti interessati. Tutti aspettano (aspettiamo) il primo rally della Nuova Era. Un'attesa carica di tensioni, di suspense, per un momento di svolta nella storia dei rally. Tutti sperano di aver lavorato bene, nessuno sa quanto. ●

#### CURVE DA FAR GIRARE LA TESTA

La Hyundai si perde nella moltitudine di tornanti, in una ambientazione tipica per il Rally di Montecarlo che apre il Mondiale delle Wrc "Plus"

### Hyundai favorita?

La casa coreana è la favorita principale di questo campionato. Il team gestito da Michel Nandan ha esordito tre anni fa crescendo costantemente ed ottenendo tre vittorie: la storica doppietta in Germania, nel 2014, con Thierry Neuville e Dani Sordo; poi i due successi di Paddon in Argentina e Neuville in Sardegna la scorsa stagione, con la i20 Wrc New Generation. E adesso, specie considerando che la Volkswagen non c'è più, nella factory di Alzenau c'è molta fiducia sulle qualità dell'ultima versione della i20. I piloti ci sono - Neuville è tornato agli alti livelli del 2013, Sordo è sempre veloce e sull'asfalto è un top driver, mentre Paddon sembra l'erede predestinato di Ogier per la sua freddezza e regolarità - e la squadra ha acquisito la giusta esperienza.

### Dalla Francia con furore

Potenzialmente il team Citroën Racing è una macchina da guerra, soprattutto per la qualità davvero top del suo reparto corse. Una vera e propria scuola quella impiantata a Satory da Jean-Claude Vaucard, che ha saputo trasmettere ai suoi successori quell'estro latino che assicura sempre un qualcosa in più, anche alle vetture da rally. Dopo essere stata, anche grazie a Sébastien Loeb, la dominatrice assoluta per un decennio, quest'anno la Citroën ci riprova con la C3 Wrc sviluppata, dopo il passaggio di Xavier Mestélan alla DS, da due ingegneri cresciuti a Satory: Laurent Fregosi e Alexis Avril. La macchina è stata sviluppata a fondo, con oltre 10.000 km di test sulle spalle, ed il primo pilota Kris Meeke non nasconde le sue velleità di voler puntare decisamente a vincere il titolo Piloti. Con lui, al volante della C3 Wrc Plus, ci saranno anche due giovani promettenti: Stéphane Lefévre e Craig Breen. E per 6/8 gare il main sponsor e pilota Khalid Al Cassimi.

### Il grande ritorno giallo

La Toyota è l'ulteriore grande novità di questa stagione, il suo ritorno sulle scene iridate arriva 17 anni dopo il ritiro dai rally, avvenuto nel 1999 col terzo titolo in tasca, da parte del primo Costruttore di auto al mondo. Una marca la Toyota che ha dato tanto a questa specialità, soprattutto negli anni '90, quando si aggiudicò tre titoli Marche e quattro Piloti. Ora si presenta in una nuova veste, tutta finlandese, dato che il gran capo Akio Toyoda ha incaricato Tommi Makinen di portare avanti il progetto Yaris Wrc. Ed il quattro volte campione del mondo ha optato (tra non poche polemiche) per una sede del team Toyota Gazoo Racing in Finlandia, a Puuppola, a pochi km da Jyväskylä. Dove la nuova Yaris Wrc è stata progettata da Tom Fowler e Simon Carrier, due ex-ingegneri della M-Sport che si sono avvalsi del supporto di Miko Ruoho e, per la parte motoristica, del Tmg di Colonia. Anche i piloti saranno finlandesi, oltre al velocissimo Jari-Matti Latvala, l'unico ad aver dato davvero del filo da torcere ad Ogier in Volkswagen prima di "perdersi" nell'ultima stagione, ci saranno il regolare ed esperto Juho Hanninen e la promessa Esapekka Lappi. L'incognita resta la reale competitività della Yaris, che sembra essere più indietro rispetto alle

### OGIER PRENDE IL TORO (RED BULL) PER LE CORNA

Una curiosa immagine di Sébastien Ogier: il quattro volte iridato con la Vw (nell'altra pagina in trionfo a Montecarlo, 12 mesi fa) è approdato alla M-Sport e, complice lo sponsor da F1, punta al quinto titolo con la Fiesta. Le Wrc "2016" non vanno del tutto in pensione. Craig Breen, ad esempio, al "Monte" correrà ancora con una Citroën Ds3, sotto, in attesa di avere anche lui (in Svezia) la C3 Wrc "Plus" che nel Principato di Monaco debutta con Meeke e Lefévre



### ACCORDO BIENNALE PER IL MONDIALE IN TV

## Wrc torna su Fox Sports

Fox Sports s'è aggiudicata i diritti del campionato del mondo per le prossime due stagioni. E così, dal 19 gennaio, vedremo le 13 prove del Mondiale 2017 sul canale 204 del bouquet Sky. A condurre le dirette sarà come in passato un giornalista navigato come Lucio Rizzica, coadiuvato dai due talenti Andrea Crugnola e Gabriele Cogni, secondo una formula già sperimentata e che era piaciuta al pubblico, nel 2014 e 2015. La prima trasmissione sul Rally di Montecarlo va in onda giovedì 19 dalle ore 22.45, con la differita della prima speciale, Entrevaux. Poi ci saranno due dirette, sabato alle 12 della speciale di La Batie Monsaleon e domenica - sempre alle 12 - della power stage di La Bollene Vesubie, cioè del mitico crono del Turini.



rivali quanto a sviluppo. Come da tradizione il Mondiale ricomincia da Montecarlo, con una gara che sfugge alle regole ed ai pronostici, perché la scelta delle gomme è una vera lotteria e la grande esperienza dei piloti sarà fondamentale per la vittoria finale. La curiosità sarà quella di vedere chi vincerà questa edizione della gara monegasca in cui tutti ripartono veramente da zero, nell'equilibrio (almeno teorico...) più totale. Le sorprese sono davvero in agguato, mai come stavolta potrebbe succedere di tutto e di più.

#### Battaglie nel Wrc2

Sarà interessante vedere come l'ex-pilota della Vw Andreas Mikkelsen si adatterà alla potenza decisamente inferiore della sua Skoda Fabia R5 rispetto alle Wrc, in una corsa che lo vede a priori favorito fra i partecipanti al Wrc2 ma nella quale dovrà guardarsi da avversari di ottimo livello. A cominciare dai due francesi Camilli e Bouffier con le Fiesta della M-Sport. A Montecarlo scenderà in campo anche Kevin Abbring con la Hyundai della Hmi e più avanti arriverà Teemu Suninen, il giovane finlandese neo acquisto di M-Sport che - da privato - ha contrastato fino all'ultimo il successo nel Wrc2 2016 al connazionale Lappi, ufficiale Skodaa. Infine, tornando al "Monte", per noi italiani ci sarà da seguire l'esordio stagionale di Andrea Crugnola sulla Fiesta della DMax - con la novità delle gomme DMack, unico ad averle nel Wrc2 - e la gara di Giandomenico Basso, che avrà al suo fianco Scattolin anziché Granai, con la Fiesta della Brc. Da seguire anche la gara di Tempestini, al debutto con la Citroën Ds3 R5 per fare esperienza in vista del suo esordio stagionale nel Wrc2, al Tour de Corse. ●

## Senza la **Cina** le gare sono 13

**LA GARA ANNULLATA NON È STATA RECUPERATA E COSÌ LE PROVE SONO QUELLE DEGLI ANNI SCORSI. CON LA CORSICA AD APRILE**

**L**e prove in calendario nel Mondiale 2017 sono ancora 13, come nelle ultime sette stagioni, e l'unico cambio di una certa sostanza è lo spostamento del Tour de Corse ad inizio aprile. Una variazione che causa un vuoto di 40 giorni, senza alcuna gara in programma a settembre, vista la conferma del Galles a fine ottobre e dell'Australia a novembre come ultima gara della stagione. La Sardegna ha visto confermata la collocazione abituale e si disputerà poco prima di metà giugno. Confermati i campionati Wrc2 e Wrc3, i cui iscritti potranno partecipare a 7 delle 13 prove che

compongono il calendario iridata, marcando i 6 migliori risultati. Nel Wrc2 gli iscritti saranno in ogni caso obbligati ad essere al via in tre prove - Portogallo, Germania e Galles - per vedere confermato il punteggio conquistato. Il Mondiale Junior, riservato sempre agli Under 28, partirà in aprile, con una nuova vettura, la Ford Fiesta R2. Le prove in calendario saranno sei: Tour de Corse, Sardegna, Polonia, Finlandia, Germania e Catalogna. C'è infine da segnalare che quest'anno sono saliti da 4 a 6 gli appuntamenti concomitanti tra le prove iridate ed il Mondiale F1 (Tour de Corse con il Gp Cina, Argentina con Gp Russia, Sardegna con Gp Canada, Finlandia con Gp Ungheria, Spagna con Gp Giappone, Galles con Gp Messico). ●

#### IL CALENDARIO (tutte le prove valide per Wrc2 e Wrc3)

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

- nuove vetture
- nuovo ordine di partenza
- nuovo punteggio power stage

# Tutto il nuovo che avanza

**VEETURE, STARTING ORDER, PUNTEGGIO DELLA POWER STAGE, FORMAT DEL PERCORSO: ECCO IL (TANTO) CHE CAMBIA NEL CAMPIONATO CHE ARRIVA**

**A**rrivano le Wrc "Plus", evoluzioni delle Wrc, con motore più potente di oltre 50 cavalli (grazie soprattutto alla flangia all'aspirazione portata da 33 a 36 mm. con 2,5 bar di pressione turbo massima) e forme e profili alari più aggressivi, che le rendono grosse e squadrate, simili più a vetture da Dtm o Tcr che alle classiche vetture da rally. Ammesso

nuovamente il ripartitore di coppia a controllo elettronico, soluzione che era stata proibita a fine 2006. Le nuove regole sulle Wrc "Plus" che correranno nel triennio 2017-19 mirano a tre obiettivi: rendere le vetture più spettacolari, garantire l'attuale sicurezza, non fare lievitare troppo i costi. La lunghezza minima è di 3900 mm, la larghezza massima di 1875 mm,

mentre il peso minimo è ridotto a 1175 kg (25 in meno rispetto al 2016). Ecco perché, viste le minime differenze dimensionali rispetto alle con le precedenti Wrc, i Costruttori hanno preferito restare su vetture di segmento B anche per il prossimo triennio. Relativamente al regolamento per l'ordine di partenza si è preferito ritornare al passato, al sistema cioè vigente nel

2014, come richiesto a gran voce da Sébastien Ogier e Jost Capito durante le ultime due stagioni. E così, dal 2017, nella prima tappa i piloti partiranno secondo la classifica del Mondiale e poi, nella seconda e terza tappa, i prioritari P1 (quelli in gara con le Wrc "Plus") prenderanno il via in senso inverso in base alla classifica della gara. I cobnduttori dell'elenco P1 che fa-

ranno ricorso al Super Rally, inoltre, partiranno dopo l'ultimo pilota P1 regolarmente in classifica. Tutti gli altri conduttori, a loro volta, nella seconda e terza tappa prenderanno il via in base alla classifica di gara. L'ordine di partenza della prima gara 2017 (Montecarlo) è stabilito in base alla classifica del Mondiale piloti 2016.

L'altro cambiamento di rilievo si riferisce ai punti extra assegnati dalla power stage. Anziché i migliori 3, infatti, da quest'anno saranno i primi 5 piloti a marcare i punti extra che si attribuiscono nell'ultima speciale: dai 5 punti che andranno al più veloce si scenderà sino a 1 punto.

Ulteriori novità riguardano poi le gomme, con Michelin e DMack uniche fornitrici ufficiali.

Ci sarà poi il Wrc Trophy riservato alle Wrc 2016, al quale dovranno partecipare almeno 5 piloti che dovranno sommare i 6 migliori risultati ottenuti nelle 7 gare cui parteciperanno. Rimane invece invariato il format delle gare, che prevede la partenza cerimoniale il giovedì, e poi un minimo di 300 ed un massimo di 500 km cronometrati suddivisi in tre giornate, con due tappe il venerdì e il sabato, e mezza giornata di gara la domenica con chiusura in diretta tv con la power stage. È stata invece abolita la regola del rapporto del 25% in ogni gara iridata tra i km delle prove speciali ed i trasferimenti, permettendo così agli organizzatori di avere un percorso più vario e meno vincolato. ●

**IL TECNICO DELLA CITROËN CHE DOMINAVA CON LOEB NON HA DUBBI**

## Vaucard: «Wrc Plus sicure!»

«L'idea di queste nuove Wrc "Plus" mi piace perché, oltre che più belle da vedere, sono anche più competitive e veloci rispetto alle precedenti». Così Jean-Claude Vaucard, direttore tecnico Peugeot ai tempi della 205 T16 Gruppo B e poi ingegnere capo della Citroën degli anni d'oro di Loeb. «Non si tratterà - continua Vaucard - di un ritorno alle Gruppo B, perché quelle erano vetture molto più potenti, più libere a livello progettuale, con la possibilità di montare il doppio turbo, cosa che adesso non è prevista. Le nuove Wrc "Plus" rispetto a quelle vetture avranno quindi decisamente meno coppia, oltre a tantissimi cavalli in meno, oltre 120, e ad un rapporto peso potenza nettamente inferiore a quello di allora. Oggi stia-

mo parlando di vetture da corsa molto più sicure, quelli attuali sono solidi molto diversi concettualmente da quelli che vedemmo all'opera 30 anni fa. Certo, le nuove Wrc saranno più larghe per scaricare meglio la maggior potenza ma secondo me, per questo motivo, saranno anche più sicure delle precedenti». E del ritorno all'elettronica, cosa pensa? «Secondo me - conclude Vaucard - la principale novità, quella che renderà le Wrc "Plus" più affidabili, sarà proprio il ritorno al ripartitore di coppia a controllo elettronico, un sistema già conosciuto e sviluppato bene in passato, che farà diventare le vetture più facili e sicure da guidare. Non ho dubbi: la musica cambierà in meglio, sia per i piloti che per gli ingegneri».

# I TEAM E I PROTAGONISTI

## SCHEDA TECNICA

### TELAIO

Scocca con roll-bar in acciaio e carrozzeria in fibra di carbonio.

### MOTORE

Ford EcoBoost 1600cc turbo ad iniezione diretta sviluppato da M-Sport e Ford, 4 cilindri, 16 valvole, sistema di gestione elettronica Cosworth e turbo Garrett con flangia da 36 mm.

### Alesaggio x corsa:

83 x 73,9 mm

### Potenza:

380 cavalli

### Coppia massima:

450 Nm

### TRASMISSIONE

Permanente a 4 ruote motrici con differenziale autobloccante meccanici anteriore e posteriore e ripartitore di coppia a controllo elettronico. Cambio: sequenziale a 6 marce sviluppato da M-Sport e Ricardo con frizione multidisco sviluppata M-Sport/AP

### SOSPENSIONI

Anteriori e posteriori a schema McPherson con ammortizzatori Reiger FREN

**Terra (anteriori e posteriori):** 300mm Brembo con dischi ventilati e pinze a 4 pistoni monoblocco.

**Asfalto:** Brembo con dischi ventilati diametro 370mm/355mm (ant. e post.) e pinze a 4 pistoni monoblocco.

Freno a mano idraulico

### RUOTE

**Pneumatici:** 7x15" da terra e 8x18" da asfalto

### SERBATOIO

ATL come da specifiche Fia.

75 litri di capacità.

### DIMENSIONI

**Lunghezza:** 4130mm

**Larghezza:** 1875mm

**Passo:** 2493mm

**Peso:** 1190 kg a secco

# M-Sport



**TEAM PRINCIPAL: MALCOLM WILSON (GB), 60 ANNI, EX-PILOTA 2 MONDIALI COSTRUTTORI VINTI CON FORD NEL 2006 E 2007**

## 1 SÉBASTIEN OGIER (F)

**Nato a:** Gap (F)  
il 17 dicembre 1983

### Navigatore:

Julien Ingrassia (F)

### Esordio nel mondiale:

Messico 2008

**Prove mondiali disputate:** 110

**Rally mondiali vinti:** 38

### Miglior piazzamento

**nel Mondiale:** campione del mondo 2013, 2014, 2015 e 2016; 3° nel mondiale 2011; campione del mondo Junior 2008.



## 2 OTT TANAK (EE)

**Nato a:** Saaremaa (EE)  
il 15 ottobre 1987

### Navigatore:

Martin Jarveoja (EE)

### Esordio nel Mondiale:

Portogallo 2009

**Prove mondiali disputate:** 66

### Miglior piazzamento

**nel Mondiale:** 8° nel 2012 e 2016, 10° nel 2015.

## 37 LORENZO BERTELLI (I)

**Nato a:** Arezzo (I) il 10 maggio 1988

### Navigatore:

Simone Scattolin (I)

### Esordio mondiale:

Italia 2011

### Prove mondiali disputate:

55

### Miglior piazzamento nel mondiale:

8° assoluto in Messico nel 2016; 3° nel mondiale Wrc2 nel 2014.



## 3 ELFYN EVANS (GB)

**Nato a:** Dolgellau (GB)  
il 28 dicembre 1988

### Navigatore:

Daniel Barritt (GB)

### Esordio nel Mondiale:

Galles 2007

### Prove mondiali

disputate: 50

### Miglior piazzamento

**nel Mondiale:** 7° nel 2015; campione del mondo Junior nel 2012.

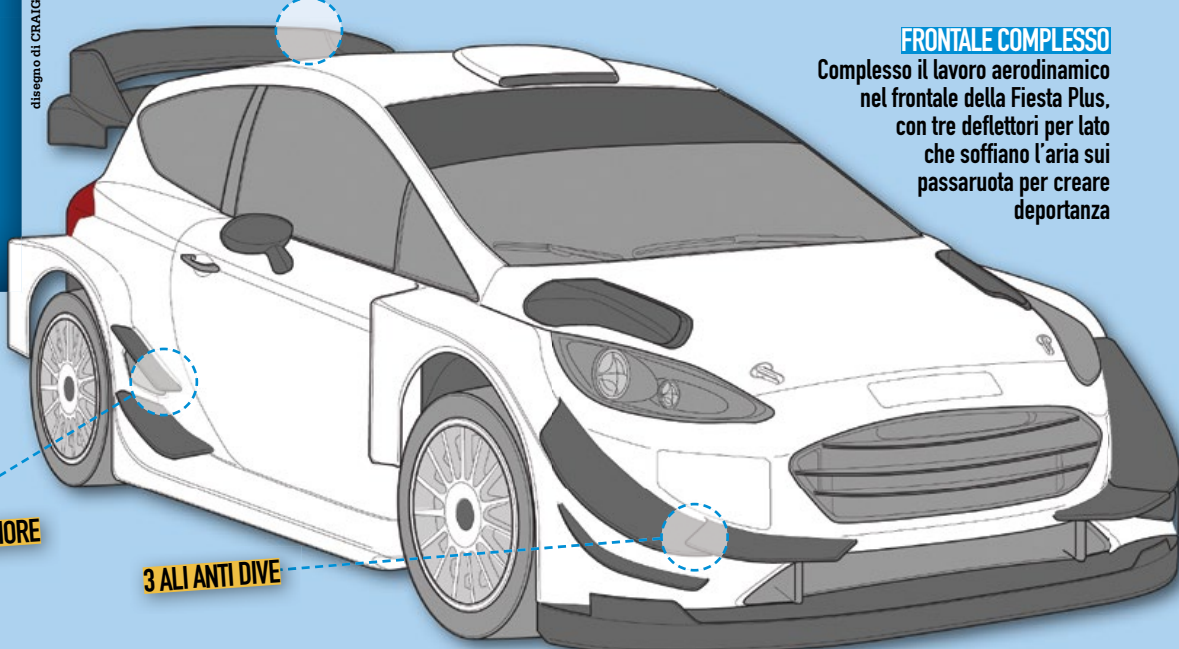


## FRONTALE COMPLESSO

Complesso il lavoro aerodinamico nel frontale della Fiesta Plus, con tre deflettori per lato che soffianno l'aria sui passaruota per creare deportanza

## ALA POSTERIORE BIPLANO

disegno di CRAIG SCARBOROUGH



## DOPPIE ALI PER IL POSTERIORE

## 3 ALI ANTI DIVE

# Hyundai

TEAM PRINCIPAL: MICHEL NANDAN (MC) 58 ANNI, 2° NEL MONDIALE 2016 CON HYUNDAI



## 6 DANI SORDO (E)

**Nato a:** Torrelavega (E)

**il 2 maggio 1983**

**Navigatore:**

**Marc Martí (E)**

**Esordio nel Mondiale:**

**Catalogna 2003**

**Prove mondiali disputate:**

**140**

**Rally mondiali vinti: 1**

**Miglior piazzamento**

**nel Mondiale: 3° nel**

**mondiale 2008 e 2009,**

**5° nel 2013 e 2016;**

**campione del mondo**

**Junior nel 2005.**



## 4 HAYDEN PADDON (NZ)

**Nato a:** Geraldine (NZ) il 20 aprile 1987

**Navigatore:** John Kennard (NZ)

**Esordio nel Mondiale:** Nuova Zelanda 2007

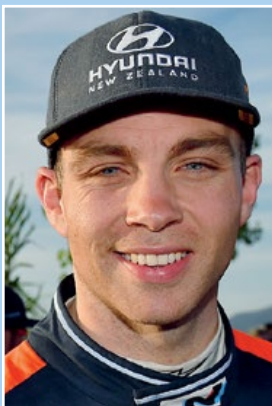
**Prove mondiali disputate:** 60

**Rally Mondiali vinti: 1**

**Miglior piazzamento nel Mondiale: 4° nel**

**mondiale 2016, 9° nel 2015; campione del**

**mondo Produzione 2011.**



## 5 THIERRY NEUVILLE (B)

**Nato a:** Sankt Vith (B)

**il 16 giugno 1988**

**Navigatore:**

**Nicolas Gilsoul (B)**

**Esordio nel Mondiale:**

**Catalogna 2009**

**Prove mondiali**

**disputate: 71**

**Rally mondiali vinti: 2**

**Miglior piazzamento nel**

**Mondiale: vice campione**

**del mondo 2013 e 2016,**

**6° nel 2014 e 2015.**



## ALI INGLOBATE SULLA i20

La Hyundai si segnala per le ali

anteriori quasi annegate nel

passaruota, cosa che le rende

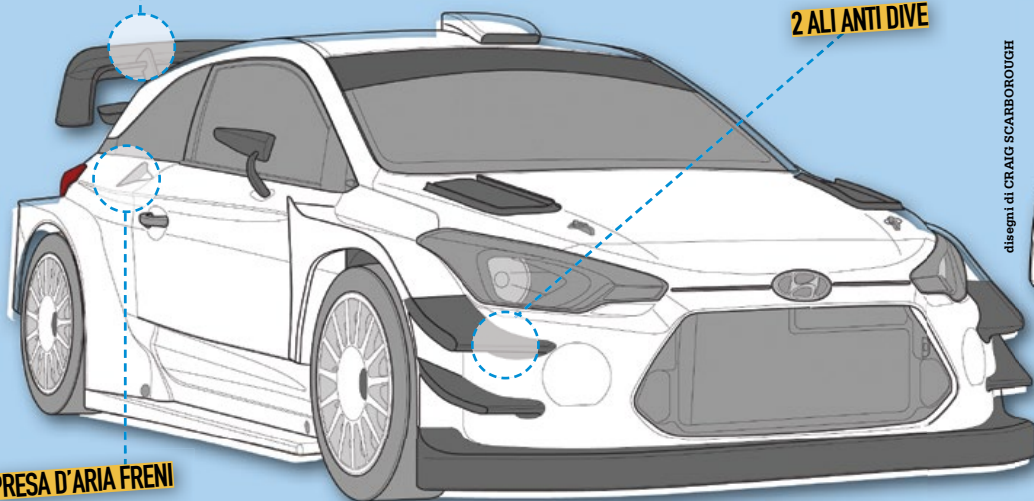
un po' meno efficaci a livello

aerodinamico ma più protette

**ALA POSTERIORE MONOPLANO**

**2 ALI ANTI DIVE**

**PRESA D'ARIA FRENI**



## LA SCHEDA TECNICA

**Corpo vettura:** scocca

3 porte in acciaio con

roll-bar in tubi saldato;

carrozzeria in carbonio;

serbatoio di sicurezza

da 80 litri

**Motore:** Hyundai turbo

a iniezione diretta

**Cilindrata:** 1600 cc

**Alésaggio x Corsa:**

83 x 73,9 mm

**Potenza max.:** 380 cv a 6500

giri con flangia da 36 mm

all'aspirazione

**Coppia max.:** 450 Nm

a 5500 giri

**Elettronica:** centralina

Magneti Marelli Srg

**Trasmissione:** ripartitore

di coppia centrale

a controllo elettronico;

differenziali anteriore

e posteriore autobloccante;

cambio sequenziale

a 6 marce con comandi

al volante; frizione bidisco

cerametallica

**Sospensioni:** anteriori

e posteriori a schema

McPherson, con

ammortizzatori idraulici

regolabili

**Freni:** anteriori e posteriori

a disco ventilati; diametro

370 mm asfalto e 300 mm

sterrato; pinze a 4 pompanti;

freno a mano idraulico

**Dimensioni:** lunghezza 4100

mm; larghezza 1875 mm;

carreggiate 1665 mm; passo

2570 mm; peso minimo

vettura 1190 kg; peso

minimo con equipaggio

1350 kg

**Pneumatici:** 7x15"

da terra e 8x18" da asfalto

## Citroën

TEAM PRINCIPAL: YVES MATTON (B) 49 ANNI, CAMPIONE DEL MONDO 2012 CON CITROËN

### 7 KRIS MEEKE (GB)

**Nato a:** Dungannon (GB)  
il 2 luglio 1979  
**Navigatore:**  
Paul Nagle (IRL)  
**Esordio nel**  
**Mondiale:** Galles 2002  
**Prove mondiali**  
**disputate:** 73  
**Rally mondiali vinti:** 3  
**Miglior piazzamento nel**  
**mondiale:** 5° nel 2015, 7°  
nel 2014, 9° nel 2016.



### 8 STEPHANE LEFEBVRE (F)

**Nato a:** Noeux les Mines (F)  
il 16 marzo 1992  
**Navigatore:** Gabin Moreau  
**Esordio nel Mondiale:** Alsazia 2013  
**Prove mondiali disputate:** 26  
**Miglior piazzamento nel Mondiale:**  
5° assoluto a Montecarlo nel 2016,  
campione del mondo Junior e Wrc  
3 nel 2014.

### 14 CRAIG BREEN (GB)

**Nato a:** Waterford  
il 2 febbraio 1990 (IRL)  
**Navigatore:** Scott Martin  
**Esordio nel Mondiale:**  
Portogallo 2009  
**Prove mondiali disputate:** 37  
**Miglior piazzamento**  
**nel Mondiale:** 10° nel 2016;  
campione del mondo Junior  
nel 2011 e del mondiale  
Super 2000 nel 2012.



### KHALID AL QASSIMI (UAE)

**Nato a:** Abu Dhabi (UAE)  
il 18 febbraio 1972  
**Navigatore:** Chris  
Patterson (GB)  
**Esordio nel Mondiale:**  
Acropolis 2004  
**Prove mondiali disputate:** 65  
**Miglior piazzamento**  
**nel Mondiale:** 12° nel 2009  
e 2010, 13° nel 2015.



### PARATIE EFFICIENTI

L'ala posteriore della C3 ha 5 paratie che indirizzano l'aria e non fanno perdere deportanza al profilo, neppure quando l'auto viaggia di traverso

## SCHEDA TECNICA

### TELAIO

Scocca con roll-bar a telaio in acciaio e carrozzeria in fibra di carbonio

### MOTORE

Citroën Racing global engine tipo GRE 2017; 4 cilindri in linea 1.6 turbo a iniezione diretta controllata tramite centralina Magneti Marelli. Distribuzione con doppio albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro. Basamento in lega d'alluminio

**Alesaggio x Corsa:** 84 x 72 mm

**Potenza max.:** 380 cv a 6000 giri con flangia diametro 36mm all'aspirazione e pressione di 2,5 bar

**Potenza specifica:** 237 cv/litro

**Coppia max.:** 400 Nm a 4500 giri

### TRASMISSIONE

Trazione integrale con differenziali anteriore e posteriore di tipo autobloccante meccanico e ripartitore di coppia centrale a controllo elettronico. Cambio sequenziale semiautomatico a 6 marce + Rm con comando a palette al volante. Frizione bidisco cerametallica a comando idraulico

### FRENI

Anteriori a disco ventilati diametro 370 mm (asfalto) e 300 mm (terra); con pinze a 4 pompanti raffreddate ad acqua (asfalto). Posteriori a disco ventilati diametro 330 mm (asfalto) e 300 mm (terra), con pinze a 4 pompanti. Freno a mano idraulico

### SOSPENSIONI

Anteriori e posteriori a schema McPherson, con ammortizzatori Citroën Racing regolabili a 3 vie (in compressione bassa e alta velocità ed in estensione)

### RUOTE

Asfalto 8x18"; terra 7x15"

### DIMENSIONI

**Lunghezza:** 4128 mm

**Larghezza:** 1875 mm

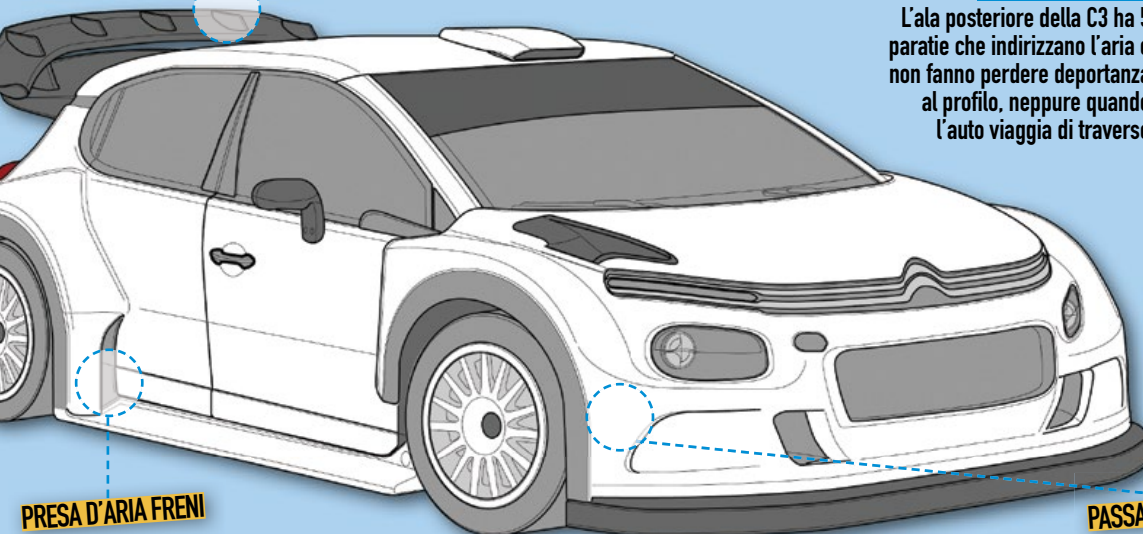
**Passo:** 2540 mm

**Carreggiate:** 1670 mm (ant. e post.)

**Peso:** 1190 Kg a secco-1350 Kg con equipaggio a bordo



ALA CON 5 PARATIE ANTISTALLO



PRESA D'ARIA FRENI

PASSARUOTA A PROFILO ALARE

# Toyota



TEAM PRINCIPAL : TOMMI MAKINEN (FIN) 52 ANNI, 4 MONDIALI PILOTI VINTI (1996-7-8-9)

## 10 JARI-MATTI LATVALA (FIN)

**Nato a:** Toysa (FIN)  
 il 3 aprile 1985  
**Navigatore:**  
 Miika Anttila (FIN)  
**Esordio nel Mondiale:**  
 Galles 2002  
**Prove mondiali disputate:**  
 169  
**Rally mondiali vinti:** 16  
**Miglior piazzamento nel Mondiale:** vice campione del mondo 2010, 2014 e 2015; 3° nel mondiale 2012 e 2013.



## ESAPEKKA LAPPI (FIN)

**Nato a:** Pieksamaki (FIN)  
 il 17 gennaio 1991  
**Navigatore:**  
 Janne Ferm (FIN)  
**Esordio nel Mondiale:**  
 Finlandia 2011  
**Prove mondiali disputate:** 21  
**Miglior piazzamento nel Mondiale:** campione del mondo Wrc 2 nel 2016, 12° nel mondiale 2016.



## 11 JUHO HANNINEN (FIN)

**Nato a:** Punkaharju (FIN)  
 il 25 luglio 1981  
**Navigatore:**  
 Kaj Lindstrom (FIN)  
**Esordio nel Mondiale:**  
 Svezia 2006  
**Prove mondiali disputate:** 43  
**Miglior piazzamento nel Mondiale:** 13° nel mondiale 2014; campione del mondo Super 2000 nel 2011; vincitore dell'IRC nel 2010 e dell'europeo nel 2012.



## LA SCHEDA TECNICA

**Motore**  
 4 cilindri in linea a iniezione diretta sovralimentato  
**Potenza max.:** 380 cv con flangia da 36 mm all'aspirazione  
**Coppia max.:** 425 Nm  
**Alésaggio x Corsa:** 83,8 x 72,5 mm  
**Trasmissione**  
**Cambio:** 6 marce elettroidraulico con comandi al volante  
**Trazione:** integrale con differenziali anteriore e posteriore autobloccanti e ripartitore di coppia a controllo elettronico  
**Sospensioni**  
 Anteriori e posteriori a schema McPherson  
**Freni**  
 A disco raffreddati ad acqua, con diametro 370mm per l'asfalto e diametro 300 mm per lo sterrato  
**Dimensioni e peso**  
**Lunghezza:** 4085 mm  
**Larghezza:** 1875 mm  
**Passo:** 2511 mm  
**Peso minimo:** 1190 Kg

## AERODINAMICA (QUASI) DA LMP1

Nella Yaris appare evidente l'esperienza aerodinamica della Toyota con i prototipi endurance LmP1: tutto è studiato per portare l'aria verso la complessa e complicata ala posteriore

SUPPORTO ALA A COLLO DI CIGNO

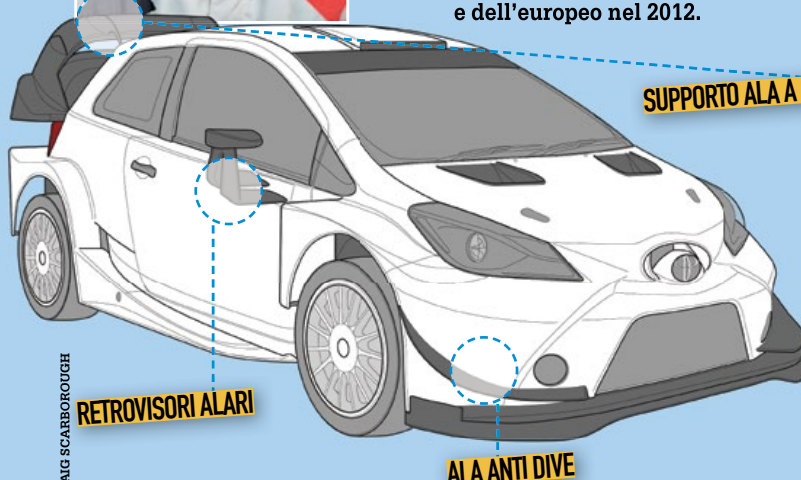
## MADS ØSTBERG (N)

**Nato a:** Fredrikstad (N)  
 l'11 ottobre 1987  
**Navigatore:** Ola Floene (N)  
**Esordio nel Mondiale:**  
 Svezia 2006  
**Prove mondiali disputate:** 103  
**Miglior piazzamento nel Mondiale:** 4° nel 2012 e nel 2015, 5° nel 2014, 7° nel 2016.  
**Vittorie iridate:** 1



## MARTIN PROKOP (CZ)

**Nato a:** Jihlava (CZ)  
 il 4 ottobre 1982  
**Navigatore:** Jan Tomanek (CZ)  
**Esordio nel Mondiale:**  
 Montecarlo 2005  
**Prove mondiali disputate:** 118  
**Miglior piazzamento nel Mondiale:** 4° assoluto in Argentina 2012 e 2015 e Germania nel 2013; 9° nel mondiale 2012, 2013 e 2014; campione del mondo Junior nel 2009.



RETROVISORI ALARI

ALA ANTI DIVE

disegno di CRAIG SCARBOROUGH

# Jipo Car

## IL TEAM DI PROKOP SCHIERA UNA FIESTA PLUS PER DUE PILOTI

Nel 2017, per il sesto anno consecutivo, Martin Prokop sarà al via del Mondiale con una Ford Fiesta Wrc Plus della sua scuderia, il Jipo Car Czech National Team, che in Svezia verrà affidata a Mads Ostberg. Il resto del programma del pilota svedese e del driver boemo è in corso di definizione: l'unica cosa certa è che li vedremo impegnati soltanto nelle gare europee.

# Il Monte secondo Ingrassia

IL NAVIGATORE QUATTRO VOLTE IRIDATO CON OGIER E LA VOLKSWAGEN CI GUIDA ALLA SCOPERTA DEL PERCORSO DI UN MONTECARLO CHE È CAMBIATO PARECCHIO

**I**l quattro volte campione del mondo Julien Ingrassia, navigatore di Sébastien Ogier "da sempre", ci ha svelato il percorso dell'85° Rally di Montecarlo. Ingrassia ha un cognome di chiare origini italiane, siciliane per la precisione, la nostra lingua però la capisce ma la parla poco, perché è francese da due generazioni. Fu suo nonno, infatti, ad emigrare nel sud della Francia e da allora la sua famiglia s'è trasferita ad Aix en Provence. Il 37enne copilota transalpino è molto preciso, cura ogni minimo, e viene oggi giustamente considerato il miglior navigatore in circolazione per la sua professionalità e per la stima guadagnata nell'ambiente, oltre che per le vittorie ottenute al fianco di Ogier. Successi che lo hanno fatto entrare di prepotenza nella storia del Mondiale. Per la sua precisione nel fare le cose, il navigatore provenzale ricorda molto Luis Moya, mentre a livello di pianificazione del lavoro è uno molto simile a Tiziano Siviero. Un cocktail che molto probabilmente gli riserverà un interessante futuro di team manager, quando Julien deciderà di appendere il casco al chiodo. Ed ecco come il copilota transalpino, vincitore delle ultime tre edizioni della corsa monegasca,



## IN SIMBIOSI CON OGIER

In tutti e 38 i rally iridati vinti, Seb Ogier ha sempre avuto al suo fianco Julien Ingrassia (nella foto), che ci ha svelato il percorso del Montecarlo 2017

ci ha svelato il percorso del prossimo Rally di Montecarlo.

### GIOVEDÌ 19 GENNAIO

**Prima tappa Monaco-Gap (46,74 km cronometrati)**

**PS1 ENTREVAUX-UBRAYE (KM 21,25) H. 20.14**

«La prima speciale, che abbiamo già disputato nelle ultime due edi-

zioni anche allora in notturna, è una prova molto tecnica nei primi 8 km, sinuosi, stretti e resi complicati dal fatto che si corre in mezzo alle montagne ed è molto facile trovarci la neve o il verglas. La prova prosegue poi con una discesa ed una salita sul colle di Laval dove la strada è più larga

e veloce. Il finale è nuovo, un po' più sinuoso ma non troppo difficile. È un crono molto tecnico, in cui spesso cadono anche pietre dalle montagne sulla carreggiata».

**PS 2 BAYONS-BREZIERS (KM 25,49) H. 22.57 (E PS 13 SABATO 21 H.15.03)**

«È una speciale nuo-

va, già disputata in parte in senso inverso nel 2014. È caratterizzata dal fatto di associare delle porzioni larghe e scorrevoli a tornanti e sezioni più strette e sinuose. Visto che nel primo passaggio il giovedì correremo in piena notte, bisognerà fare davvero tanta attenzione al verglas».

**VENERDI 20 GENNAIO**

**Seconda tappa**  
**Gap-Gap (160,80 km**  
**cronometrati)**

**PS 3 E 6 AGNIERES EN**  
**DEVOLUY-LE MOTTY 1 (KM**  
**24,63) H. 10.11 E H. 14.28**

«Anche questo crono è inedito per tutti, che sembra essere molto veloce e caratterizzata da una continua discesa. Fa sempre piacere correre su delle prove speciali totalmente nuove, perché gli scarti tra i piloti aumentano e riflettono la differente qualità della stesura delle note».

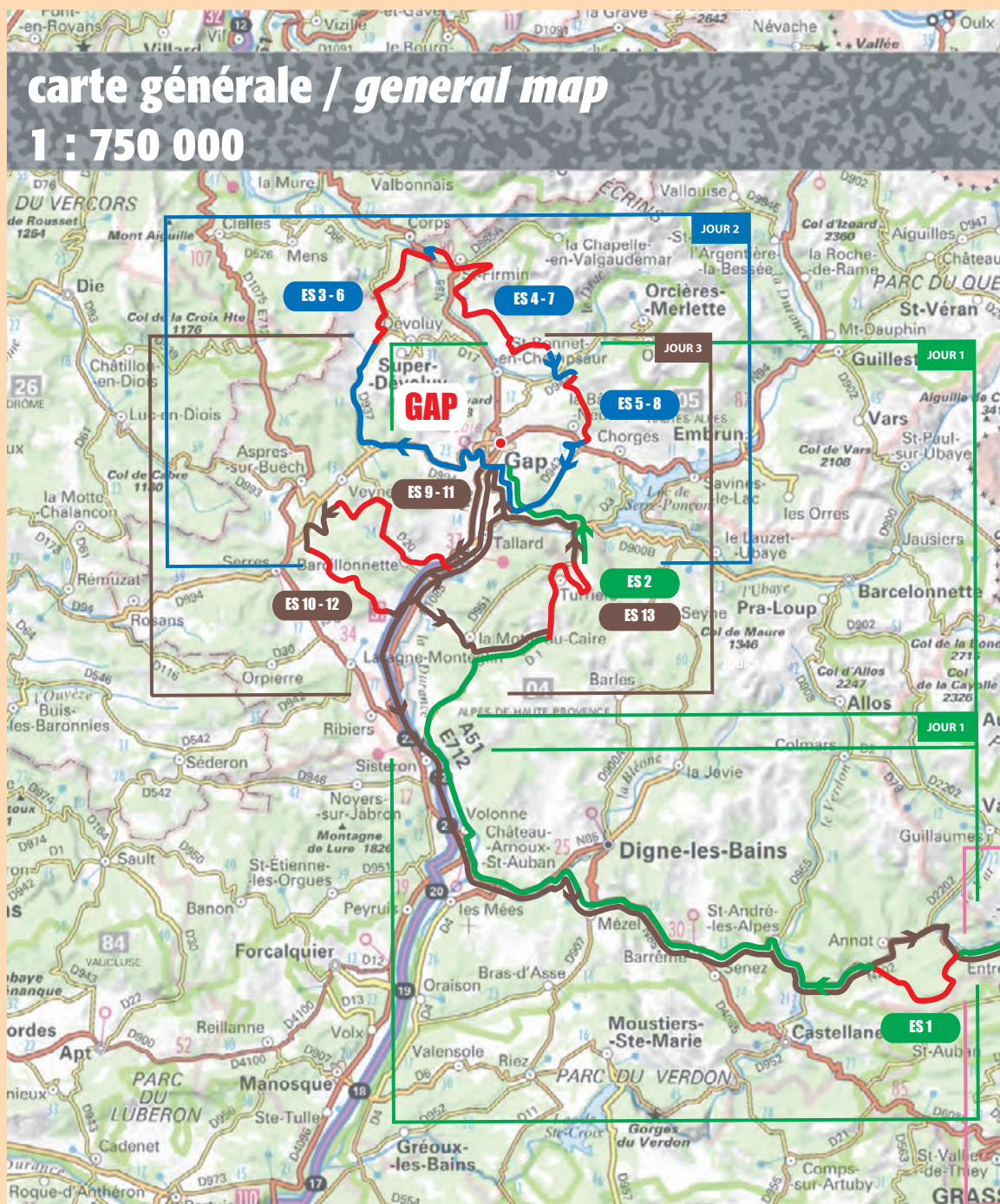
**PS 4 E 7 ASPRES LES**  
**CORPS-CHAILLOL 1 (KM**  
**38,94) H. 10.44 E H. 15.01**

«Deriva dall'unione di due speciali del 2016, in una zona dove Sébastien Ogier è cresciuto come rallista ed in cui ha tantissimi tifosi. La prova speciale sale fino a 1000 metri toccando anche i 1500 metri dopo aver attraversato diversi villaggi. Le condizioni della strada cambieranno parecchio su questo crono: largo, stretto, sconnesso, ghiacciato, innevato, un misto dunque di condizioni che renderà difficile la scelta delle gomme».

**PS 5 E 8 ST.LEGER LES**  
**MELÈZES-LA BATIE NEUVE**  
**(KM. 16,83)**

**H. 11.47 E H. 16.04**

«In pratica è lo stesso crono del 2016, leggermente accorciato rispetto allo scorso anno. È questa una prova atipica perché si arriva su una strada di montagna larga ad una stazione di sci, e poi dopo un piccolo tratto su una pista da sci si inizia una discesa ripida e sinuosa, dove guida sarà per tutti difficile visto che le nostre gomme saranno già abbastanza sfruttate dalle precedenti speciali».



**SABATO 21 GENNAIO**

**Terza tappa**  
**Gap-Monaco(121,39**  
**km cronometrati)**

**PS 9 E 11 LARDIER ET**  
**VALENÇA-OZE (KM 31.17)**  
**H. 8.08 E H. 11.13**

«È identica nei primi 27 km alla speciale disputata nelle ultime edizioni, mentre la parte finale è nuova. Dopo un inizio stretto e sinuoso che diventa diffi-

le e complicato quando c'è il verglas e la neve, soprattutto nei tratti di strada che restano all'ombra, poi dopo il colle di l'Espréaux la speciale si allarga e passa tra i campi in un tratto meno tecnico».

**PS 10 E 12 LA BATIE**  
**MONSALEON-FAYE (KM.**  
**16,78) H. 8.55 E H. 12.08**

«In pratica è il prose-

guimento della speciale lunga dello scorso anno, di cui ricalca perfettamente gli ultimi 15 km. È un crono ritmato dove troveremo certamente delle placche di ghiaccio arrivando al Col de Faye».

**PS 13 BAYONS-BREZIERS**  
**(KM 25,49) H. 15.03**  
**(VEDI PS 2)**

**DOMENICA 22 GENNAIO**

**Quarta tappa**  
**Gap-Monaco**  
**(53,72 km**  
**cronometrati)**

**PS 14 E 16 LUCERAM-COL**  
**ST.ROCH (KM 5,50)**  
**H. 9.22 E H. 11.00**

«Fatta in questo senso è una speciale del tutto nuova, un crono sprint in cui bisognerà che il pilota sia a suo agio con il freno



## TUTTI GLI ORARI DELL'85° RALLY DI MONTECARLO

Mercoledì 18 gennaio		
Shakedown	Gap (km 3,35)	16.00
Giovedì 19 gennaio		
Partenza cerimoniale	Montecarlo (Place du Casino)	18.11
Prima tappa Monaco-Gap (46,74 km cronometrati)		
PS1	Entrevaux-Ubraye (km 21,25)	20.14
PS 2	Bayons-Breiziers 1 (km 25,49)	22.57
Arrivo parco assistenza	Gap	23.52
Venerdì 20 gennaio		
Seconda tappa Gap-Gap (160,80 km cronometrati)		
PS 3	Agnieres en Devoluy-Le Motty 1 (km 24,63)	10.11
PS 4	Aspres Les Corps-Chaillol 1 (km 38,94)	10.44
PS 5	St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve 1 (km. 16,83)	11.47
Parco assistenza	Gap	in 13.02-out 13.35
PS 6	Agnieres en Devoluy-Le Motty 2 (km 24,63)	14.28
PS 7	Aspres Les Corps-Chaillol 2 (km 38,94)	15.01
PS 8	St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve 2 (km. 16,83)	16.04
Parco assistenza	Gap	17.14
Sabato 21 gennaio		
Terza tappa Gap-Monaco (121,39 km cronometrati)		
PS 9	Lardier et Valença-Oze 1 (km 31,17)	8.08
PS 10	La Batie Monsaleon-Faye 1 (km. 16,78)	8.55
Parco assistenza	Gap	in 10.07-out 10.40
PS 11	Lardier et Valença-Oze 2 (km 31,17)	11.13
PS 12	La Batie Monsaleon-Faye 2 (km. 16,78)	12.08
Parco assistenza	Gap	in 13.17-out 13.50
PS 13	Bayons-Breiziers 2 (km 25,49)	15.03
Parco assistenza	Gap	in 16.23-out 17.11
Parco chiuso	Monaco	21.11
Domenica 22 gennaio		
Quarta tappa Gap-Monaco (53,72 km cronometrati)		
PS 14	Luceram-Col St.Roch 1 (km 5,50)	9.22
PS 15	La Bollène Vésubie-Peira Cava 1 (km 21,36)	10.12
PS 16	Luceram-Col St.Roch 2 (km 5,50)	11.00
PS 17	La Bollène Vésubie-Peira Cava 2 (km 21,36)	12.18
Parco chiuso	Monaco	13.53
Premiazione	Place du Palais Monaco	15.00
Totale 382,65 km cronometrati		

a mano della sua vettura, visto che è piena di tornanti».

### PS 15 LA BOLLÈNE VÉSUBIE-PEIRA CAVA (KM 21,36) H.10.12 E H. 12.18

«La power stage è la prova più classica del Montecarlo ed è identica alla versione 2016 di questa storica speciale che generalmente finisce a La Bollène. L'inizio è sinuoso e tutto in

salita con fondo secco e umido, poi quando si arriva in prossimità del Col de Turini si trova la neve e giunti sul celebre colle si gira a destra affrontando la discesa veloce che porta a Peira Cava, una discesa che potrebbe essere caratterizzata da neve o verglas. E le sorprese in questo crono sono sempre in agguato...». ●

# Abarth torna a casa

**CON LA 124 R-GT AL DEBUTTO SI RIVEDE LO SCORPIONE NEI RALLY E A MONTECARLO, DOVE HA SCRITTO PAGINE DI STORIA. ECCO CON QUALI POSSIBILITÀ DI BEN FIGURARE**

di **Luca Pazielli**

**C**ome nel 1976, tre Abarth 124 al Rally di Montecarlo. Trentuno anni fa le autovetture iscritte da Fiat, con l'indimenticabile livrea giallo blu, erano per gli equipaggi: Verini-Rossetti, Cambiaghi-Scabini e Alen-Kiwimaki. Giovedì prossimo prenderanno il via dalla piazza del casinò del Principato altrettanti nuovi modelli della 124 Abarth. Promessa mantenuta dai vertici dello Scorpione che il debutto in gara l'avevano preannunciato proprio per questa occasione, nel rally più famoso del mondo, una vetrina prestigiosa. Ed è stato rispettato anche l'impegno di creare questa opportunità esclusiva-

mente per i clienti, nello spirito e nella filosofia del customer racing, saranno due i team che, acquistate le vetture, faranno correre i tre piloti che ci hanno creduto, naturalmente con l'appoggio garantito e determinante da parte della squadra Abarth che sarà presente con ricambi e meccanici. Il Team Milano schiererà il pilota più titolato e già vincitore nel Principato (1994), François Delecour, in coppia con Dominique Savignoni, mentre il team Bernini ha scelto un gentleman driver, Gabriele Noberasco, con Daniele Michi, e una giovane promessa, che però ha già fatto capire di cosa è capace, Fabio Andolfi, che sarà navigato da Manuel Fenoli.

Le vacanze natalizie sono state cortissime per tutti, perché i test in preparazione della prima gara hanno impegnato in modo importante le due squadre, che volevano scoprire le potenzialità della 124, conoscerne i limiti, le debolezze e i segreti dell'e-

**STIAMO  
CONTINUAMENTE  
SVILUPPANDO  
LE AUTO  
E MIGLIORANDO  
LE PRESTAZIONI**

**MAURIZIO CONSALVO**



## SVILUPPO A RITMO SERRATO

La 124 Abarth in prova sulla neve. Sotto, Maurizio Consalvo e Alex Fiorio discutono dello sviluppo della trazione posteriore torinese





«È un'attività importante per noi - spiega Maurizio Consalvo, Dt Abarth - perché da questi team riceviamo nuove informazioni e intanto noi possiamo continuare a sviluppare l'automobile, infatti siamo qui a provare con i nostri collaudatori, Fiorio e Zamperi, c'è un continuo scambio di dati e stiamo sempre migliorando le prestazioni».

Se per Delecour è stata la conferma che nel confronto con la Porsche, che lui conosce bene, la vettura torinese può giocarsela, per il giovane Andolfi è un'importantissima opportunità per crescere. Il team manager Michele Bernini ha accettato questa sfida e dopo una settimana e oltre 1000 km di test è ancora più convinto di aver fatto la scelta giusta...

«La 124 l'ho studiata attentamente e ho capito la grande potenzialità che poteva avere: ho tanta esperienza di noleggi e posso dire che avrà successo, sto già pensando a comprare una terza vettura perché parecchi miei clienti hanno dimostrato interesse. Con questa macchina si potrà vincere in Coppa Italia e ben figurare nel Cir. Anche se non è proprio economica, i costi di gestione sono inferiori a quelli delle R5. C'è ancora da lavorare per metterla a punto ma i nostri obiettivi coincidono con quelli di Abarth: essere al più presto competitivi: ci stanno dando il massimo del supporto. Ho scelto Noberasco e Andolfi perché rappresentano i due estremi, il classico gentleman driver che vuole divertirsi e il giovane che vuole emergere».

L'opportunità per Andolfi si è concretizzata grazie all'intraprendenza del suo tutor, Claudio Bortoletto, che ha saputo gestire le esigenze dell'Abarth convincendo Aci Sport a perseguire in quel programma di addestramento per i giovani rallyisti che ha già dato i suoi frutti nel biennio 2015/16, offrendo ai propri piloti, tra i quali lo stesso Andolfi, di confrontarsi in varie gare del mondiale.

«Per Fabio è un'ottima opportunità - dice l'ex-diesse del Jolly Club e della Lancia - perché questo lavoro di messa a punto lo farà crescere. Andolfi sta imparando a interloquire con i tecnici e una grossa motivazione gli arriva dal fatto di correre per Abarth, con l'orgoglio del tricolore sulla vettura. Valuteremo dopo il Montecarlo se fare il campionato R-Gt, si tratta di 5 gare, potrebbe essere una bella occasione, una buona palestra internazionale».

Oltre alla ricerca delle regolazioni e delle mappature i test che si sono svolti in provincia di Cuneo, anche su fondi innevati, sono serviti a testare le gomme che Michelin metterà a disposizione per il Monte. Il lavoro per i ricognitori sarà difficile, un gioco d'azzardo, perché le opzioni oltre alle stampo soft e super soft, prevedono solo una gomma termica che può essere chiodata in caso di necessità.

**NIOBERASCO E ANDOLFI**

**Sfida fra "vecchio" e giovane emergente**

Sono ben 37 gli anni di differenza tra il 23enne Fabio Andolfi ed il 60enne Gabriele Noberasco, tutti e due liguri, tutti e due savonesi. Ma di Liguria in questa spedizione Abarth al Montecarlo ce n'è an-

**FARE MONTECARLO È UNA BELLISSIMA AVVENTURA! E LAVORARE ALLO SVILUPPO DELLA 124 MI APPAGA**

**GABRIELE NOBERASCO**



**TRE PILOTI TUTTI BEN ASSORTITI**

Guideranno la 124 Abarth a Montecarlo tre piloti di tipologie nettamente distinte e che si completano. Si va dal giovane emergente Fabio Andolfi (sotto con Claudio Bortoletto); all'esperto gentleman driver Gabriele Noberasco (sotto a destra) fino all'ex-campione Francois Delecour, a destra



**HO UNA BELLISSIMA OPPORTUNITÀ. RINGRAZIO BORTOLETTO E BERNINI**

**FABIO ANDOLFI**



cora, dal direttore tecnico Maurizio Consalvo, sanremese d'adozione, al direttore sportivo Ermanno Gagliolo, al suo vice Marco De Iturbe ed al consulente dell'elettronica Andrea Maselli.

Noberasco è alla sua quarta partecipazione al Monte ma il suo racconto parte da più lontano.

«Per me è straordinario correre questa gara con la 124, nel 1976 ero spettatore quando le tre spider ufficiali fecero l'ultima gara. Passai due giorni sul Turini con i miei amici Baloo, Prospero e Castelli, mi entusiasmai così tanto che a novembre mi iscrissi al Montecarlo Junior. Una bellissima gara, che era appunto un Montecarlo in miniatura, fu il mio esordio. E la mia prima prova speciale, con una Opel



Kadett di Carenini, fu proprio il Turini! Ho rifatto il Monte nel 2010 con la Mitsubishi e nel 2011 ho partecipato alla spedizione di cinque Abarth Cinquecento, fu una bellissima esperienza. Per conoscere le mitiche strade del Monte ebbi anche una bella opportunità nel 1983 perché feci da ricognitore per Alen, che correva con la 037, ero in coppia con Valthari e avevamo un Beta Hpe, c'era tantissima neve, feci numeri incredibili. Essere qui, a 60 anni, con la nuova 124 Abarth mi stimola molto, intanto perché ho sempre amato guidare macchine a trazione posteriore e poi partecipare alla messa a punto con una squadra Italiana, tutta a disposizione, devo dire che mi ha fatto sentire più che appagato. Il con-

**LA MACCHINA  
È BUONA.  
POSSIAMO  
DAVVERO  
GIOCARCELA  
CON LA PORSCHE**

**FRANÇOIS DELECOUR**



fronto con Delecour è improbabile e anche Andolfi mi ha stupito molto. Si sta dimostrando molto saggio e ammiro molto il suo impegno in questi test, c'è sempre da imparare anche alla mia età e questa volta è un giovane a darmi dei consigli».

E Andolfi? «Consigli a Noberasco? Non scherziamo - dice uno stupito Andolfi - per me è sempre stato un idolo, non solo perché è quasi concittadino ma perché il suo stile di guida così spettacolare mi ha sempre affascinato. Io ho sempre avuto grande ammirazione per quella generazione di piloti, ho passato delle ore a guardare le videocassette con le loro imprese. Oggi ho questa bellissima opportunità, sto imparando a guidare una trazione posteriore e poi non avevo ancora avuto l'occasione di fare dei test così approfonditi con tecnici e meccanici tutti a mia disposizione, quelli dell'Abarth sono dei grandi professionisti, ma voglio ringraziare in particolare Bortoletto e Bernini che sono riusciti a concretizzare questo programma».

**DELECOUR CI CREDE**

## Obiettivo vittoria Se non c'è la neve...

Come detto, la punta di diamante dalla spedizione Abarth a Montecarlo è François Delecour. Il campione francese è un habitué della prova monegasca, che disputerà per la ventiduesima volta e che ha vinto nel 1994 con la Ford Escort Cosworth ufficiale insieme a Daniel Grataloup.

«È un bel progetto, quello di partecipare alla Coppa R-Gt nel Mondiale con la 124 Abarth della Milano Racing - dichiara il 54enne pilota transalpino - . Sono molto contento della vettura, il cui comportamento risulta sempre molto equilibrato. L'ho notato anche negli ultimi test, in condizioni di neve, dove si è lavorato molto bene sui pesi. La 124 è leggera, solo 1050 kg, ben 300 in meno della Porsche 997! Ha un ottimo cambio a 6 marce ed è dotata di freni davvero efficaci. Ma soprattutto è molto agile, anche se per aver maggior motricità a mio avviso bisognerebbe omologare delle gomme più larghe al posteriore, come quelle della Porsche, contro la quale comunque a Montecarlo possiamo giocarcela ad armi pari. Abbiamo un motore molto buono, con una grande coppia. All'inizio la vettura patinava un po', poi però ho adottato l'assetto scelto da Alex Fiorio, che era più omogeneo, e mi sono trovato decisamente meglio. Sono soddisfatto, forse c'era troppo ghiaccio in alcuni tratti rispetto a quello che troveremo in gara, ma abbiamo provato in condizioni decisamente invernali. In salita, sul verglas, la motricità con la trazione posteriore soffre per l'assenza di chiodi e quindi, nonostante la ripartizione dei pesi sia buona, si fa fatica, ma questo è normale visto le gomme che utilizzeremo al Monte. Invece, sulle parti rapide, la vettura è più agile, va molto meglio rispetto alla Porsche e quindi la precedente defaillance si compensa. Ci auguriamo di trovare non troppa neve e ghiaccio, il nostro obiettivo è quello di vincere tra le R-Gt e se ci sarà asciutto sarà interessante vedere anche le nostre prestazioni rispetto alle R5». ●

# Italiani una bella truppa

## 27 GABRIELE NOBERASCO

6/9/1956

Daniele MICHI  
ABARTH 124 RALLY  
ABARTH-BERNINI

«Ovviamente, per me è una grande emozione portare al debutto la nuova 124 Abarth, una trazione posteriore che mi fa ricordare i tempi passati!». Così Gabriele "Odeon" Noberasco, davvero entusiasta di questa partecipazione. «L'obiettivo è arrivare al traguardo e, per la prima volta in vita mia, spero che non nevichi!».

## 93 PIERO SOMEDA

24/6/1968

Luca BELTRAME  
PEUGEOT 208 R2  
ANGI MOTORSPORT - DELTA

«Nella mia vita ho disputato sinora da pilota solo le ronde della Val d'Orcia e del Palladio - spiega l'avvocato Piero Sameda - Come terza gara faccio il Montecarlo e la "colpa" è tutta di Carlo Covi, che mi ha coinvolto in questa avventura! Per un appassionato come me è sempre stato un sogno quello di correre il Montecarlo e lo realizzerò. Primo obiettivo divertirmi, secondo arrivare al traguardo: sarebbe veramente bellissimo!».

## 25 FABIO ANDOLFI

27/5/1993

Manuel FENOLI  
ABARTH 124 RALLY  
ABARTH-BERNINI

«La vettura è molto performante e durante i test che abbiamo svolto mi ha impressionato. Ovviamente spero di fare il meglio possibile. Per me è un grande onore riportare il marchio Abarth nel Mondiale dopo diversi anni di assenza».

Più chiaro di così... E questa potrebbe anche non essere l'unica partecipazione del giovanotto ligure con la nuova vettura dello Scorpione, anche se il programma principale di Andolfi dovrebbe essere nel Wrc2, a partire dalla Corsica.



# DAL CAMPIONE IN CARICA, BASSO, FINO AL DEBUTTANTE MARSIC: SCOPRIAMO CHI SONO I COMPONENTI DELLA PATTUGLIA TRICOLORE IN CERCA DI SODDISFAZIONI

di Gianluca Lioce

**S**ono dodici gli equipaggi tricolori al via del Montecarlo. Assente Bertelli, che inizierà la sua avventura nel Wrc dal successivo Rally di Svezia, al "Monte" 2017 non ci sono italiani al via con le World Rally Car, nuove o vecchie che siano. Il plotone è comandato dal campione italiano in carica Giandomenico Basso, che cercherà di portare il più in alto possibile la Fiesta R5 con la quale s'è aggiudicato lo scudetto 2016, seguito da un gruppo eterogeneo. Scopriamo con quali possibilità, lui e gli altri, di fare risultato. ●

## 77 SIMONE TEMPESTINI

12/8/1994

Giovanni

BERNACCHINI

Citroën DS3 R5

DELTA RALLY

Il suo programma nel Wrc2 inizierà in Corsica ma al Montecarlo sarà comunque presente. «È la prima gara stagionale e saremo al via anche se non marcheremo punti per il campionato. Sarà un'occasione per andare al nostro ritmo». Tempestini, fresco vincitore del Wrc3 e del Jwrc, dovrà soprattutto capire le differenze tra la Fiesta R5 che ha usato la scorsa stagione e la Ds3 R5 che utilizzerà a Montecarlo e per il resto del 2017. Dopo Montecarlo il suo programma prevede 6 gare: Corsica, Portogallo, Germania, Finlandia, Regno Unito, Spagna, più la Polonia per la quale ha già chiuso il budget.

## 41 GIANDOMENICO BASSO

15/9/1973

Simone SCATTOLIN

FORD FIESTA R5

BRC

Il veneto (nella foto) si presenta al via della gara monegasca a cinque anni di distanza dall'ultima apparizione. Basso, nell'occasione, dividerà l'abitacolo per la prima volta con Simone Scattolin.

«Quando abbiamo definito, Granai era già impegnato. Così ho deciso di sfruttare anche l'esperienza di Scattolin, che l'anno scorso ha fatto la gara con Bertelli». Il veneto, iscritto dal team al Wrc2, cercherà di fare del suo meglio...





**67 LUCA PANZANI**

26/6/1990

Federico GRILLI

RENAULT CLIO R3T

RENAULT SPORT

*Come premio per la vittoria nel Trofeo Rally Clio R3T Top in Italia, Luca Panzani sarà al via con una Clio R3T ufficiale, al pari dei vincitori delle altre serie nazionali. Il toscano, alla prima esperienza nella gara del Principato, cercherà di dare il meglio per ben figurare ed aggiudicarsi il sedile ufficiale di Renault Sport per la stagione 2017.*

**104 CARLO COVI**

Pietro OMETTO

PEUGEOT 208 R2

ANGI MOTORSPORT

DELTA RALLY

Dopo diverse esperienze a Montecarlo con vetture a 4x4, l'avvocato da rally Carlo Covi ha deciso di partecipare su una piccola Peugeot R2. «Lo spirito d'avventura è quello che mi contraddistingue. Una R5 non è una vettura semplice da utilizzare, così quest'anno ho optato per la R2. Poi mi sembra di essere tornato nei primi anni '80, quando correvo nel Trofeo 112, visto che nella nostra classe ci saranno ben 14 vetture. In quest'avventura, che ha come obiettivo il divertimento, ho coinvolto pure l'amico Someda! Avremo la stessa livrea e ci sponsorizzerà anche una pornstar americana che verrà a Gap per una conferenza stampa!».

INCIDENTE NELL'ULTIMO TEST, SALTA LA GARA

**Rendina che sfortuna!**

Un test come tanti, in provincia di Cuneo, domenica 15 gennaio, per fare l'ultima messa a punto della Skoda Fabia R5 della MotorSport Italia (sopra) da utilizzare al "Monte". Ma il destino ci ha messo lo zampino e il test s'è trasformato in una trappola per Max Rendina, protagonista di un'uscita che lasciava danni più a lui che alla vettura. La Skoda, infatti, aveva acciacci soprattutto di carrozzeria mentre per Rendina il referto parlava di lussazione alla spalla sinistra. Quanto bastava per far finire il suo Montecarlo ancor prima che iniziasse. Sono le corse, ma così fa rabbia...

**112 CRISTIAN MARSIC**

4/12/1973

Daniela FESTA

PEUGEOT 208 R2

MUNARETTO

«Per ogni rallyista, il sogno è partecipare almeno una volta nella vita al Monte. E quest'anno il sogno per noi si realizza! Ovviamente il nostro obiettivo sarà terminare la gara, anche se siamo consci delle difficoltà che incontreremo». Così il triestino spiega la sua partecipazione. Marsic punta molto sulla comunicazione sui social network, dalla quale sta avendo risultati oltre ogni aspettativa... «Se continua così, non escludo che magari potremmo fare anche altre due o tre gare internazionali nella stagione». Marsic darà al via anche ad un'iniziativa sociale per aiutare le persone più bisognose.



## 69 ENRICO BRAZZOLI

27/6/1965

Maurizio BARONE  
PEUGEOT 208 R2  
VIEFFECORSE

Dopo la scorsa stagione passata nel Wrc3, con la vittoria di classe R2 in Corsica, Brazzoli riparte più determinato che mai per migliorare i risultati. Il pacchetto macchina/equipaggio rimane lo stesso, con Barone a dettare le note e la Vieffecorse a curare la 208 R2. «E' la prima gara di campionato e non esagereremo. Comunque il nostro obiettivo è migliorare i risultati del 2016». Già prima gara di un programma lungo, che comprende Corsica, Portogallo, Germania, Galles e Spagna. «Il sogno è andare a correre in Messico al posto della Spagna. Vedremo se riusciremo a chiudere il budget!».

## 42 ANDREA CRUGNOLA

25/4/1989

Michele FERRARA  
FORD FIESTA R5  
D-MAX RACING

Finalmente Crugnola si presenta al via del Wrc2. Il varesino, dopo diverse stagioni che calca le strade del Mondiale con vetture a trazione anteriore, è riuscito a fare il grande passo. Sarà della partita al con la Fiesta R5, con la quale ha svolto un test in Francia nei giorni antecedenti la gara. «Al momento abbiamo in programma anche Corsica, Portogallo, Finlandia e Polonia. Poi vedremo se potremo essere al via anche di altre gare. A Montecarlo l'obiettivo principale sarà quello di fare esperienza e di conoscere la macchina il più possibile».



## 110 CLAUDIO MARENCO

18/7/1966

Arianna RAVANO  
PEUGEOT 208 R2  
MIELE RACING

Dopo l'esperienza del 2009 con la Clio S1600, il piemontese si ripresenta al via della gara monegasca. «Correre con la Fiesta R5 che uso nelle gare di zona sarebbe stato improponibile per i costi, così ho deciso di optare per la 208 R2 che proverò solo nei test prima della gara. Secondo me questa vettura rappresenta un ottimo compromesso prezzo/prestazioni. Ovviamente l'obiettivo è arrivare in fondo divertendosi e sperando di incontrare tanta neve sulle prove!».

## I TOP E GLI ITALIANI AL VIA

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA
1	Sébastien OGIER (F)-Julien INGRASSIA (F)	Ford Fiesta Wrc
2	Ott TANAK (EST)-Martin JARVEOJA (EST)	Ford Fiesta Wrc
3	Elfyn EVANS (GB)-Craig PARRY (GB)	Ford Fiesta Wrc
4	Hayden PADDON (NZ)-John KENNARD (NZ)	Hyundai i20 Wrc
5	Thierry NEUVILLE (BEL)-Nicolas GILSOUL (BEL)	Hyundai i20 Wrc
6	Dani SORDO (E)- Marc Dani MARTI (E)	Hyundai i20 Wrc
7	Kris MEEKE (GB)-Paul NAGLE (GB)	Citroen C3 Wrc
8	Stéphane LEFEBVRE (F)-Gabin MOREAU (F)	Citroen C3 Wrc
10	Jari-Matti LATVALA (FIN)-Miikka ANTILA (FIN)	Toyota Yaris Wrc
11	Juho HANNINEN (FIN)-Kaj LINDSTROEM (FIN)	Toyota Yaris Wrc
14	Craig BREEN (IRL)-Scott MARTIN (GB)	Citroen Ds3 Wrc
20	Jourdan SERDERIS (GR)-Frédéric Miclotte (B)	Citroen Ds3 Wrc
21	François DELECOUR (F)-Dominique SAVIGNONI (F)	124 Abarth
23	Romain DUMAS (F)-Gilles De Turckheim (F)	Porsche 997
25	Fabio ANDOLFI (I)-Manuel FENOLI (I)	124 Abarth
27	Daniele NOBERASCO (I)-Daniele MICHI (I)	124 Abarth
31	Andreas MIKKELSEN (N)-Anders JAEGER (N)	Skoda Fabia R5
32	Jan KOPECKY (CZ)-Pavel DRESLER (CZ)	Skoda Fabia R5
33	Max RENDINA (I)-Emanuele INGLESII (I)	Skoda Fabia R5
34	Armin KREMER-Pirmin WINKLHOFER	Skoda Fabia R5
39	Eric CAMILLI (F)-Benjamin VEILLAS (F)	Ford Fiesta R5
40	Bryan BOUFFIER (F)-Denis GIRAUDET (F)	Ford Fiesta R5
41	Giandomenico BASSO-(I) Lorenzo GRANAI (I)	Ford Fiesta R5
42	Andrea CRUGNOLA (I)-Michele FERRARA (I)	Ford Fiesta R5
67	Luca PANZANI (I)-Federico GRILLI (I)	Renault Clio RS
68	Enrico BRAZZOLI (I)-Maurizio BARONE (I)	Peugeot 208 R2
75	Kevin ABBRING (NL)-Sebastian MARSHALL (GB)	Hyundai i20 R5
76	PONTUS TIDEMAND (S)-Jonas ANDERSSON (S)	Skoda Fabia R5
77	Simone TEMPESTINI (I)-Giovanni BERNACCHINI (I)	Citroen DS3 R5
93	Pietro SOMEDA (I)-Luca BELTRAME (I)	Peugeot 208 R2
104	Carlo COVI (I)-Pietro OMETTO (I)	Peugeot 208 R2
110	Claudio MARENCO (I)-Arianna RAVANO (I)	Peugeot 208 R2
112	Cristian MARSIC (I)-Daniela FESTA (I)	Peugeot 208 R2

# Robe da mal di test

di **Marco Giordo**  
 fotografie **Bettiol**

**C**ome negli anni d'oro, le squadre ufficiali che - ormai tra poche ore - faranno esordire le nuove Wrc Plus hanno provato sino all'ultimo giorno in vista del Rally di Montecarlo. La Hyundai vicino a Sisteron, la Toyota al Col du Noyer, la Citroën a Roquesteron e nella Drome, mentre la M-Sport ha girato vicino a Gap. Con il campione del mondo Sébastien Ogier che, al Col du Perty, è stato protagonista di un fuori programma, uscendo di strada e staccando la sospensione posteriore sinistra della sua nuova vettura, la Fiesta Wrc "Plus". Poi, tutto è stato messo a posto ed i suoi test sono regolarmente proseguiti. Un chiaro segnale che tutti hanno dato il massimo per cercare di sviluppare fino all'ultimo minuto utile le nuove Wrc "Plus"...

## CITROËN

A Satory hanno iniziato le prove di sviluppo in primavera e le hanno concluse solo pochi giorni fa. Citroën Racing ha svolto in totale 9500 km di test con la nuova C3 Wrc su tutti i fondi, in Francia, Spagna, Portogallo, Finlandia, Galles, Italia e Svezia. Kris Meeke è il pilota che si è occupato in primis dello sviluppo, coadiuvato nel suo lavoro dagli altri due piloti ufficiali Craig Breen e Stéphane Lefebvre.

## HYUNDAI

La casa coreana ha iniziato a girare con la vettura 2017 a 5 porte solo a giugno. In casa Hyundai i tre piloti, Neuville, Paddon e Sordo, hanno effettuato in totale oltre 6000 km di sviluppo, prima su terra e asfalto in Francia, Spagna e Germania e poi sulla neve in Svezia.

## M-SPORT

Negli ultimi mesi del 2016 sono stati 6400 i km coperti dalla Fiesta Wrc "Plus" in Francia, Spagna, Italia, Finlandia, Svezia, Galles e nord dell'Inghilterra. All'inizio sono stati Ott Tanak, Eric Camilli e Matthew Wilson a girare sulla nuova vettura, sulla quale sono poi saliti anche Malcolm Wilson, Martin Prokop, Lorenzo Bertelli, Elfyn Evans e Mads Ostberg. Poi, a gennaio, è stato Sébastien Ogier a mettere a punto la Fiesta, effettuando anche degli stress test sulla nuova vettura.

## TOYOTA

Il Toyota Gazoo Racing è la squadra che ha girato di più: in totale la nuova Yaris Wrc ha percorso ben 18.240 km di test, in Finlandia, Spagna, Portogallo e Francia. Il dato dovrebbe comprendere però anche le prove con la vettura "pre-2017 specification" effettuati sul prototipo preparato in Germania dalla TMG e con al volante Lindholm, Camilli e Suninen. È stato il team principal Tommi Makinen ad iniziare lo sviluppo della nuova Yaris, seguito poi dai due piloti ufficiali Latvala e Hanninen e dal tester Lappi. ●



## PROVE E CONTROPROVE

Sopra, Ogier discute con i tecnici di M-Sport. Sotto, nell'ordine, Latvala con la Toyota Yaris; Paddon con la Hyundai i20; Lefebvre con la Citroën C3 e Ogier con la Ford Fiesta nelle ultime prove in vista del via stagionale di questa settimana a Montecarlo



PROVE SENZA SOSTA E FINO ALL'ULTIMO IN VISTA DEL DEBUTTO A MONTECARLO PER LE 4 CASE IMPEGNATE NEL MONDIALE. SCOPRIAMO COME SONO ANDATE

M-SPORT



GRAN FREDDO MA NIENTE NEVE

## Il Meteo sarà clemente

Come sempre a Montecarlo il meteo la fa da padrone. E Meteo France ha fornito previsioni di bel tempo, con il sole per tutta la settimana a Gap, dove è nevicato negli ultimi giorni. Le temperature comunque molto basse, con punte oscillanti tra i -8 e -12 gradi di notte. Le massime a metà giornata faranno segnare invece tra i 6 e gli 8 gradi. Anche sulle Alpe Marittime la situazione è simile, con sole previsto per tutta la settimana e con minime notturne, a La Bollène Vésubie, oscillanti tra i -7 e i -5 gradi, mentre le massime saliranno di poco sopra lo zero. Molto verglas e residui di neve saranno sicuramente presenti domenica nelle prove finali, Luçéram e Turini.



# Ho fatto **13**

**STEPHANE PETERHANSEL CONQUISTA  
UN RISULTATO DA... SCHEDINA BATTENDO  
UN LOEB STRATOSFERICO. E PER LA PEUGEOT  
È TRIPLETTA CON LA DEBUTTANTE 3008 DKR**





#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Peterhansel-Cottret;  
2. Loeb-Elena; 3. Despres-Castera  
(tutti su Peugeot 3008 Dkr)

Le classifiche complete sono riportate a pag. 80

#### LEONI RUGGENTI

Bruno Famin sul tetto della Peugeot 3008 Dkr che i "suoi" Stephane Peterhansel e "Polo" Cottret hanno portato al debutto vincente nella 39esima edizione della Dakar

di Elisabetta Caracciolo

foto Getty Images

**S**tephane Peterhansel e Jean Paul Cottret hanno vinto la Dakar 2017, la seconda consecutiva, la quarta in Sud America. Per Cottret si tratta del settimo successo. Per Stephane, che ne ha vinte sei in moto, si tratta del 13esimo trionfo. Un numero che fa paura, e non solo a chi è scaramantico. Su 39 edizioni, vincerne 13 vuol dire essere un gigante. Significa avere un'esperienza che va al di là dei chilometri percorsi. Vuol dire essere capaci, per esempio, di fare strategia, e questo Stephane, da quando si è seduto dietro il volante di una auto lo ha sempre dimostrato. Una vittoria che segna una tripletta per la Peugeot e viene spontaneo chiedersi se, senza il capotamento di Carlos Sainz nelle prime fasi, oggi si starebbe parlando di poker. Peugeot domina, dunque, e ha intenzione di farlo anche per il futuro. Per un altro anno almeno perché lo stesso Bruno Famin vuole stare a vedere come finirà fra Loeb e Peterhansel. E quindi, mentre in Fia già si lavora sui regolamenti per il 2019, con grosse sorprese a livello di motori e di ruote motrici, in Peugeot pensano al 2018. E ci pensano anche Peterhansel e Cottret, che al traguardo di Buenos Aires hanno apertamente dichiarato: «La prossima Dakar sarà la 40esima: che fai? Non vuoi venire?»...

#### Avversari annichiliti

Dalla Toyota ci si aspettava di più e non si può negare che il ritiro di Nasser Al Attiyah nei primissimi giorni abbia tolto un po' di pepe alla gara e anche un po' di speranze alla squadra belga/sudafricana. Il caldo ha fatto la sua parte, per questo team che è riuscito comunque ad agguantare un quarto e quinto posto con Nani Roma e Giniel De Villiers. Ma, come giustamente dice Nani Roma: «Per le persone normali finire la Dakar è già una vittoria ma per una squadra come la nostra c'è solo la vittoria». Le Mini X Raid hanno fatto quel che hanno potuto e se la sono cavata egregiamente perché il pregio di questa vettura è l'affidabilità e su otto vetture iscritte, al traguardo ne sono arrivate sette. La Mini è andata forte ma ha sofferto subito, nella seconda tappa, quella che portava a San Mi-



guel de Tucuman: ha sofferto per il tanto fango che ha ostruito il radiatore e perché i tergicristallo hanno avuto vita dura in quella poltiglia. Ma ha sofferto anche perché i suoi piloti di punta non si fermerebbero mai a pulire un radiatore con l'acqua di un contadino, perché questo un top driver non lo fa. E per questo prende cinque minuti, oppure otto, dal primo. Come è accaduto ad Al Rajhi, o a Mikko Hirvonen. Poi risalire è dura... Orlando Terranova ci ha provato, nell'anno in cui forse l'uomo di punta della Mini era lui.

Terranova, e questa non è una novità, non va d'accordo con Andreas Schulz, grande navigatore con due Dakar vinte, ma secondo l'argentino - che comunque non lega mai con nessun copilota - non è così capace... Mikko Hirvonen ha tenuto alto l'onore della squadra fin che ha potuto. Poi ha avuto una tappa, da Chilecito a San Juan, dove gli è mancato solo... il meteorite sulla testa! Gli è successo davvero di tutto: errore di navigazione, perso in un canyon, due forature, investito da un camion che faceva retromarcia senza possibilità di togliersi dalla sua traiettoria, con il risultato di un radiatore schiacciato e conseguente riparazione sul campo... Così Hirvonen ha perso il quinto posto ed è finito tredicesimo, mentre la migliore delle Mini è sesta con uno scontento Orly Terranova. ●



#### BATTUTO MA NON SCONFITTO

Una foratura nelle fasi finali è costa probabilmente la vittoria a Loeb, sotto a destra insieme a Peterhansel. Sotto a sinistra Terranova, sesto con la prima delle Mini all'arrivo

## Loeb un sogno sfumato alla fine

POTEVA VINCERE ALLA SUA SECONDA DAKAR. MA UNA FORATURA NELLA PENULTIMA SPECIALE GLI È COSTATA CARA. TORNERÀ NEL 2018...

**U**n secondo posto, alla seconda partecipazione alla Dakar, farebbe fare salti di gioia a chiunque. Non a lui. Sebastien Loeb, nove volte campione del mondo rally, era già pronto per salire sul primo gradino del podio. Perché non è uno da mezze misure e quando va all'attacco, fa paura. Se al traguardo nella scorsa Dakar ammetteva di dover ancora fare molta esperienza, quest'anno sapeva, e lo ha dimostrato, che poteva vincere. Secondo a 5'13" da un veterano, da uno che di Dakar con questa ne ha vinte 13, di cui sette in auto e sei in moto... «Se si calcolano i 1000 chilometri in me-

no di percorso di gara e il distacco di 5 minuti fra me e Stephane - spiega Loeb - è chiaro che posso sentirmi deluso. Nella penultima tappa abbiamo fatto l'impossibile, ci siamo giocati il tutto per tutto, siamo andati fortissimo e infatti nella prima parte della speciale avevamo recuperato oltre metà dello svantaggio da Peterhansel, ma poi abbiamo bucato. Ci siamo fermati, abbiamo cambiato la gomma e a quel punto...». C'è tanta amarezza nelle parole di Loeb... «Certo, è frustrante. Però Stephane ha fatto una buonissima Dakar e c'è stata una bella bagarre fra noi. Io ho fatto tutto il possibi-

le per arrivare davanti, e questo vuol dire che era fattibile». Confessa Loeb che nel primo tratto della penultima speciale, dove aveva recuperato così tanto sul leader, ha guidato come fa nei rally. Poi, nell'ultima speciale, si era ormai messo l'anima in pace: «Cinque minuti non li recuperi in una prova da 64 chilometri, per cui non ho fatto assolutamente nulla. Ho guidato pulito perché la differenza era finire secondo assoluto o non finire». In realtà, la Dakar per Sebastien Loeb era "quasi" finita nel giorno in cui aveva accusato un ritardo di oltre 20 minuti e da lì il recupero era stato complicato:





# Mister Dakar non fa sconti

**PETERHANSEL PARTE MALE, INSEGUE, RECUPERA, E NEL FINALE DÀ LA ZAMPATA VINCENTE. IL SUO È IL TRIONFO DELLA STRATEGIA**

**È** l'immagine della felicità. Stéphane Peterhansel ha vinto la sua 13esima Dakar, la settima in auto e al fianco di "Polo" Cottret, il suo fedele copilota. E aver vinto così, dopo essersi battuto negli ultimi giorni con un compagno di squadra così forte, come Sébastien Loeb, è sicuramente quello che gli dà più piacere, almeno tanto quanto invece deve seccare a Loeb.

*«È stata una Dakar speciale, per niente facile fin dal via. Di piloti capaci di vincere ce n'erano parecchi, almeno sette o otto, e a metà ce n'erano almeno 4 ancora e nell'ultima settimana la gara è terminata con un duello di alto livello ed alta tensione soprattutto fra Sebastien e me».*

E il suo primo pensiero, il suo primo ringraziamento è per il team. *«Non solo Peugeot ci ha messo in mano delle armi letali ma soprattutto non ci ha dato alcun ordine di scuderia, che davvero vuol dire tantissimo. Questo dimostra un grande fairplay da parte del team, molto sportivo nei nostri confronti. Avendo le stesse armi, sono davvero pilota e copilota che fanno la differenza».*

E la cosa bella per Mister Dakar è che non c'è mai stata tensione all'interno del team. L'atmosfera che si respira al bivacco Peugeot è sicuramente quella di un grande team ma è quel-

la dell'amicizia e della complicità fra i quattro equipaggi: *«Un bello spirito di gruppo. C'è stato fin dall'inizio e sapevamo di trovarci di fronte un grande campione, qualcuno che sa gestire bene le gare quando è in testa, che è molto veloce e non si lascia impressionare da un primo posto».*

Fortuna? No davvero. Stéphane come sempre ha dimostrato di essere uno stratega, audace, e ha vinto, anche questa volta. Far passare davanti Loeb alla penultima speciale della Dakar e dargli il via libera è stato un capolavoro tattico. *«Probabilmente la Dakar quest'anno si è decisa su una foratura – sorride quasi fra sé e sé ripensandoci – ma io sapevo che Sebastien era più veloce di me e sapevo che avrebbe attaccato come un forsennato. Ed è andata esattamente così. Lui si è esposto troppo, cosa che può portare a degli errori quando corri al 100 per cento, e lui doveva farlo perché aveva 3' da recuperare».*

Hanno vinto la regolarità e l'esperienza, questa volta, piuttosto che la velocità, Stéphane lo ripete: *«Ma Loeb apprende velocemente. Lo scorso anno, nella sua prima Dakar, aveva fatto un sacco di errori: quest'anno neanche uno, se si toglie quell'ultima foratura. Una di troppo, però. L'esperienza se la sta facendo anche lui, vedrete che vincerà molto presto».* ●

*«Tre forature nello stesso giorno, e poi altri piccoli problemi ci hanno inevitabilmente rallentato e fatto perdere 26 minuti in una tappa. Però sono cose che ci stanno in una gara come la Dakar che è un rally molto duro e molto lungo per le vetture».*

Far ammettere a un personaggio come Loeb che Peterhansel è più forte di lui, non è facile: *«Non so dire se lui è più forte di me, di sicuro però rimane il ma-*

*estro in questa gara. So che noi abbiamo fatto grossi progressi, specie con Daniel Elena nei confronti della navigazione».*

E a chi gli chiede i progetti per il prossimo anno ammette: *«Non abbiamo ancora firmato nulla ma penso che sarò qui il prossimo anno, c'è una forte possibilità».* E conoscendo il suo carattere, Loeb non andrà mai via dalla Dakar senza averne vinta almeno una. ●





LO SPAGNOLO E AL ATIYAH SUBITO FUORI

## Sainz che botta in diretta

La Dakar era partita da soli tre giorni quando Nasser Al Attiyah ha fatto la valigia e se n'è tornato a casa. La tappa caldissima, in tutti i sensi fra San Miguel de Tucuman e San Salvador de Jujuy ha costretto il pilota qatariota ad arrendersi. Al bivacco le prime notizie parlavano di una ruota aperta contro una roccia. Ma quando poi la macchina è arrivata si è scoperto che le cose stavano ben diversamente e già farla camminare per uscire dalla speciale con le proprie forze era stato un miracolo. Al Attiyah aveva dovuto scegliere fra una buca di proporzioni incalcolabili e non segnalata sul road book e una roccia, e aveva scelto la seconda, sbattendo un po' troppo forte. Rientrato al bivacco di San Salvador intorno alle 23, il vincitore della Dakar di due anni prima era un po' tentennante e magari la voglia di ripartire, per vincere qualche tappa, ce l'avrebbe anche avuta. Poi i suoi meccanici, smontando la sua Toyota Hi Lux hanno riscontrato qualche cosa che non andava, con il telaio leggermente compromesso. È bastato questo a far decidere Nasser, che ha fatto la valigia e se n'è andato già la mattina dopo, senza neanche metter piede in Bolivia.

Imitato solo un giorno dopo da Carlos Sainz. Quarta tappa, da San Salvador de Tucuman a Tupiza, ed El Matador fa un incidente mostruoso, che tutto il mondo ha visto in video. Velocissimo su una curva a destra, su un costone di roccia, lo spagnolo tocca con l'anteriore l'interno della montagna e la Peugeot DKR 3008 fa leva e si rovescia, capotandosi ben cinque volte sulla strada e finendo poi di sotto, giù da una scarpata alta circa dieci metri e capotandosi ancora altre due volte. L'equipaggio è incredibilmente illeso, anche se Sainz lamenta qualche dolore alla schiena e ad una spalla. La macchina è distrutta e arriva tardissimo al bivacco. Fra dolori fisici e danni alla vettura, praticamente da ricostruire, si decide di fermare una delle quattro Peugeot. Peccato.

## Buona Toyota ai piedi del podio

QUARTA CON ROMA E QUINTA CON DE VILLIERS, LA CASA GIAPPONESE È PRIMA FRA LE INSEGUITRICI DELLA PEUGEOT. CON RIMPIANTI

**C**i si aspettava di più dalla Toyota. Questo sembrava, doveva, essere l'anno in cui il team sudafricano/belga - Overdrive Racing e Toyota Gazoo Racing South Africa - doveva fare la differenza ed invece questo non è avvenuto. Perso Nasser Al Attiyah dopo appena due giorni per un frontale con una montagna, la squadra ha smarrito per un attimo la via. E Giniel De Villiers, che doveva sfoderare la sua grinta proprio perché incalzato da un compagno di squadra che cor-

re sempre al 100 per cento, ha ripreso i suoi panni da "orologio svizzero" di sempre. Però in questo caso ha avuto sfortuna perché il grande caldo dei primi giorni ha fatto soffrire la sua Hi Lux Imperial, retrocedendolo in classifica e obbligandolo ad una gran faticata per risalire fino alla quinta posizione.

Per fortuna bisogna dire, che c'era Nani Roma. La sua Toyota era preparata in Belgio e per questo un po' diversa da quelle sudamericane e alcuni proble-

mi lui, non li ha proprio avuti. Così si è tolto la soddisfazione di lottare per il terzo posto con le Peugeot fino agli ultimi giorni: «Calcolando tutto quello che ci è capitato negli ultimi giorni - un cuscinetto dello sterzo rotto e riparato in speciale - il quarto posto è un buon risultato ma siamo giù dal podio e questo dispiace, soprattutto quando si parte per vincere». Nani Roma ha tenuto alto l'onore del team che porta al traguardo sei delle otto vetture partite e fra queste il debuttante alla Dakar, Conrand Rautenbach, grosso personaggio dello Zimbabwe che alla sua prima Dakar ha chiuso in nona posizione assoluta dimostrando un feeling immediato con la vettura, con il terreno ed anche con uno stile di guida e di vita quotidiana ben diverso da quello di un ralista come lui. ●





# Tricolore grandi soddisfazioni

TUTTI AL TRAGUARDO I NOSTRI, CON I GEMELLI DE LORENZO 31ESIMI E QUINTI IN T2. LE IMPRESE DI TASSI E DELLA PICCOLA PANDAKAR

## ITALIANI CHE SORRIDONO

Dario e Aldo De Lorenzo, sopra, hanno chiuso la Dakar primi fra gli italiani con la loro Toyota Land Cruiser. Sotto, da sinistra, Tassi, Catarsi e Brufola Casotto. In basso, Giulio Verzeletti e Antonio Cabini orgogliosi davanti alla Pandakar che finalmente ha visto l'arrivo (56esima) e il team DeRooy in festa con l'Iveco, terzo e quarto. A sinistra la Toyota HiLux di Nani Roma e, in basso, Sainz



**E**ra da tempo che non accadeva. Tutti gli italiani iscritti nelle categorie auto e camion hanno tagliato il traguardo di Buenos Aires ed è davvero un risultato di cui andare fieri. Perché per nessuno di loro questa Dakar è stata una passeggiata e sono stati tutti bravi a tirare fuori le unghie e a stringere i denti. Al 31esimo posto ci sono i gemelli De Lorenzo con una Toyota Land Cruiser 155 del team spagnolo Jatón. I due padovani hanno chiuso in quinta posizione nella T2 e hanno gestito la gara con l'esperienza che avevano accumulato in cinque edizioni africane. E poi c'è Gianluca Tassi, il primo disabile italiano a correre e a concludere questa gara, in 42esima posizione, con uno dei due Ford Raptor dell'R Team ed un equipaggio formato da 3 persone: oltre a Tassi anche Massimiliano Catarsi e Alessandro Brufola Casotto.

Tanta sofferenza fisica per il pilota umbro, compensata dalla soddisfazione di aver fatto qualcosa che possa servire alle persone come lui: «Sono felice e spero che questo messaggio arrivi a quelle persone che hanno bisogno magari di uno stimolo. Io l'ho fatto e voglio dire: forza ragazzi, non mollate, lì fuori c'è un mondo». Loro compagni di squadra Graziano Scandola e Gianmarco Fossà, sempre su Ford Raptor, 57esimi dopo milioni di peripezie, ore di sonno perse, speciali finite di notte, bivacchi raggiunti all'alba. Graziano, ex-rallista, sapeva che non sarebbe stato facile ma la Ford ha sofferto tantissimo questa Dakar ed è stato grazie al loro camion assistenza veloce, guidato da Ricky Rickler alla sua prima Dakar, insieme a David Giovannetti e Leonardo Cini, e ai meccanici dell'R Team che li aspettavano al bivacco, che sono riusciti

ti a salire sul tanto agognato podio di Buenos Aires. «È stata un'agonia ma siamo contenti, tanto da non poterlo esprimere. Quasi non ci credo – diceva Scandola fra le lacrime al traguardo - . Abbiamo rischiato di fermarci ogni giorno e negli ultimi tre abbiamo dormito 5 ore ma siamo felici. Il merito del nostro traguardo è tutto dei nostri angeli custodi, senza il camion della R Team al nostro seguito, non ce l'avremmo mai fatta». E poi, 56esima assoluta in classifica, c'è la PanDakar di Giulio Verzeletti e Antonio Cabini, per la prima volta al traguardo dopo quattro tentativi. Un risultato che ha un sapore speciale, quello di un sogno e di una sfida che si realizza. Anche per loro grazie al camion che ha vegliato sempre su di loro, con Loris Calubini, Beppe Fortuna e Paolo Calabria a bordo di un Unimog Mercedes, altri tre preziosi angeli custodi che hanno riportato ogni notte, ed in più di qualche occasione qualche mattina, la Panda al traguardo, permettendole di ripartire il giorno dopo. Anche in questo caso un monumento va fatto ai due meccanici che al bivacco attendevano la Pandakar per lavorare a tempi di record, in due ore al massimo, per rimettere in sesto la piccola Fiat e permetterle di proseguire. ●

## C'È UN PO' D'ITALIA NELLE PEUGEOT CHE HANNO DOMINATO

### Sparco: sedili vincenti

Un po' d'Italia sul podio della Dakar 2017. La tripletta Peugeot parla francese ma l'apporto dell'italiana Sparco, nello studio e nella creazione del sedile della Peugeot 3008Dkr, porta anche un po' di tricolore sul podio di Buenos Aires. L'innovativo sedile Sparco Circuit II Air Carbon, infatti, è stato sviluppato dagli ingegneri Peugeot in collaborazione con i tecnici di Volpiano, mentre piloti e copiloti del Leone hanno portato sul podio la nuova tuta Prime, presentata solo pochi mesi fa come la più leggera mai creata da Sparco. Una vittoria, quella dell'azienda torinese, che arriva anche fra i truck con i primi 5 equipaggi classificati, divisi tra Master Team Kamaz e Petronas Iveco Team De Rooy, che hanno indossato le tute Prime ed Extrema.



## Meglio la formula Uomo

**L**eggio sempre più spesso di futuri scenari ultracompetitivi virtuali, di bolidi privi di pilota e radiocomandati dai box, piuttosto che di sfide interattive e dolla-rose, tipo la recente Vegas eRace, laddove il gamer batte i piloti nella gara virtuale, con cinque sim-racers nelle prime sei posizioni e Felix Rosenqvist, unico pilota vero a contrastarli, finito mezzo bastonato. Vado oltre.

Sistemi Autopilot che escludono il guidatore umano, simulatori che - in teoria -, riproducono qualsiasi tracciato rendendo inutile la sperimentazione diretta e chissà cos'altro. Sfide e realtà in cui l'uomo, ormai, è poco più che inutile escrescenza spiro-lante joystick, piuttosto che semplice passeggero d'un vagone semovente, come nella linea driveless della metropolitana milanese. Dio mio, è il passaggio dal Motorsport all'elettrosport servoassistito. Leggo poi di tanti - alcuni magari gli stessi entusiasti per quanto sopra -, storcenti il naso perché secondo loro la Dakar non è più la stessa, che quella vera era la Dakar Africana, che senza la partenza da Parigi a capodanno le cose non sono quelle di una volta, che le pietraie algerine erano un'altra cosa, che evitare il Teneré ha fatto morire Avventura e Poesia. Peggio. Che la Dakar sudamericana è solo pallida e squallida imitazione di una leggenda ormai da anni morta e sepolta.

Insomma con tutte queste idee, provocazioni e dubbi in testa, appena iniziato l'anno, per sciogliere la matassa, ho fatto una cosa semplice: valigetta piena e via al seguito della Dakar 2017, soprannominata non a caso "The Odyssey".

Una settimana, mica più, ma a contatto con uomini, mezzi, carezzando dal vivo la tagliola più disumana immaginabile, il passaggio della carovana in Bolivia, a un'altitudine di 3600 metri e oltre, dove per un essere umano normale è impossibile vivere senza mal di testa, nausea e debolezza spaesante, tra pampa, altipiani, deserto, laghi salati, fango, sabbia, allagamenti e tempeste.

Ed è così che ho rivisto in testa la stessa volpe dei deserti africani, Stéphane Peterhansel, lo stesso che aveva debuttato nella Dakar 1988 nel team Sonauto-Yamaha al posto del leggendario Serge Bacou, passato alla Cagiva. Bacou era un crossista folle, il più veloce mai visto sui deserti, ma non sapeva navigare. Così finiva in testa dopo l'Algeria, ma dopo, quando cominciavano i casini veri, puntualmente si

perdeva e una volta lo cercarono tre giorni, prima di trovarlo stremato. La leggenda dice che una volta Bacou vinse una tappa di navigazione portando un tuareg in sella, dietro di sé. Peterhansel no, tutt'altra roba. Stéphane lo sostituì alla Sonauto destando meraviglia poiché navigatore nato, volpe del deserto ma anche motard perfetto e, dal 1999, driver implacabile anche a quattro ruote. Per farla breve, un mito - talmente forte in moto da passare senza traumi e con gli stessi risultati alle auto, tipo Varzi e Nuvolari -, capace di vincere dodici volte la Dakar, più una, questa, con la Peugeot, così fan tredici. Poi Loeb. Il più grande pilota dell'automobilismo moderno insieme a Schumi, ma col vantaggio d'essere ancor più versatile, Michel Vaillant style. Loeb che suda, diventa matto, Seb che l'anno scorso in una speciale si ribalta sei volte, ma stringe i denti e fa di tutto per imparare a usare il Gps come strumento di vittoria e quest'anno quasi ci riesce. Poi Romain Dumas, altro specialista di tutto ciò che fa tremare il sangue nelle vene dei vecchi dell'automobilismo: Nordschleife, Le Mans, Pikes Peak, Dakar. Roba così... E Carlos Sainz? La botta che ha tirato? E la voglia che ha già di riprovarci? E mica solo nomi roboanti, no. Vedi il perugino Gianluca Tassi, paraplegico e 42esimo tra le auto, su 58 arrivati. E Philippe Croizon, tetra-amputato in gara con un buggy Bmw,

che vede Buenos Aires, cioè l'arrivo, fantastico 49esimo. Però dal vivo, credetemi, i più spettacolari sono i camion, dinosauri ruggenti tra le dune. Uno di questi guidato da Albert Llovera, francese, paraplegico anche lui, 24esimo su 40 bestioni al traguardo. Poi, tra le moto, il 62enne Franco Picco, mito della Dakar africana, che sfiorò la vittoria nel 1985 e che stavolta è giunto 85esimo su 97 arrivati, a proseguire la striscia infinita di passione e coraggio.

Un pomeriggio, uscito dal bivacco giro per La Paz e scopro che qui, mesi prima dell'arrivo della Dakar, l'ambasciata italiana ha organizzato una mostra dedicata al personaggio a fumetti di Mister No, l'eroe di Sergio Bonelli che quan-

to ad avventura rivaleggia col Corto Maltese di Hugo Pratt. Ebbene, Mister No, al secolo Jerry Drake, ha sprimentato Amazonia e Africa, per poi rifugiarsi, a inizio degli Anni '70, a Rurrenabaque, in mezzo alla foresta boliviana, ritenendola l'ultima frontiera. Ecco, ci penso su e scopro che la Dakar ha fatto lo stesso. In fondo il creatore Thierry Sabine dopo l'Africa pen-

sava d'organizzare una gara di barche in Amazonia e i suoi epigoni, alfine, hanno scoperto pure loro la Bolivia quale ultimo paradiso estremo. È questo il senso di tutto. Dakar come Mister No. Tutto cambia. Non importa dove. Ma come. E con chi. Con uomini. In una sfida vera. Capace di esaltare l'Uomo e basta. Degradando mezzi, metallo e elettronica a inutile escrescenza.

Questo è il senso di tutto. La Dakar è sempre la Dakar e l'Uomo resta infinitamente migliore e più affascinante di qualsiasi macchina pensata per sostituirlo. ●



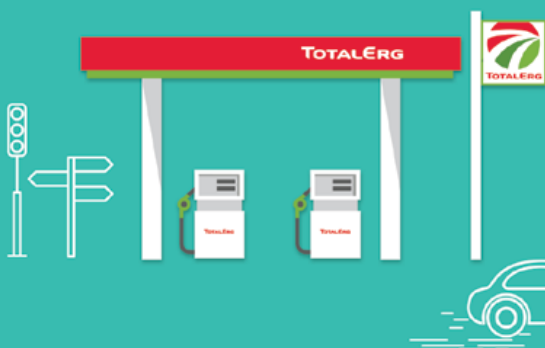
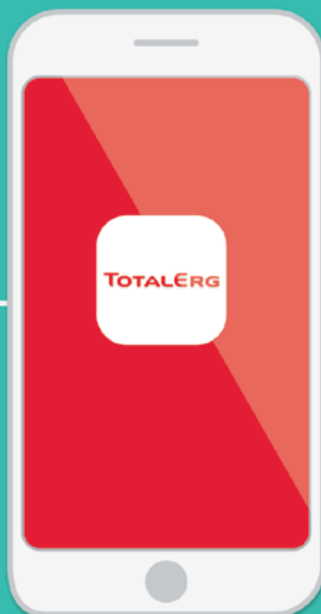


# GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



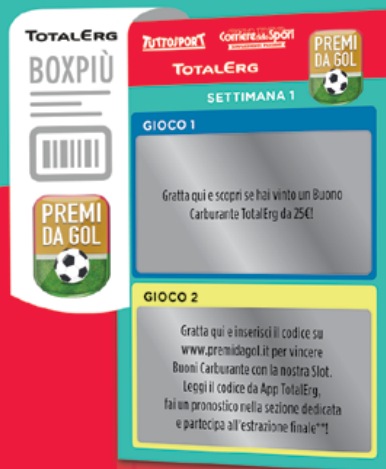
FAI UN  
PRONOSTICO

SCOPRI SE  
HAI VINTO!



SCARICA  
L'APP

TOTALERG



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

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

Iniziativa valida dal 24 ottobre 2016 al 5 febbraio 2017.  
Montepremi di 513.200€. Regolamento completo su [www.premidagol.it](http://www.premidagol.it)

SEMPRE TIPO  
Corriere dello Sport  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG

# A tempo di Roc



## IN PISTA A MIAMI

La Roc arriva negli Stati Uniti, dove si avrà una sfida tra i protagonisti della F.1 come Sebastian Vettel, a sinistra, e delle serie Usa come Juan Pablo Montoya e Tony Kanaan, in basso

**PER LA PRIMA VOLTA LA RACE OF CHAMPIONS SI SPOSTA IN AMERICA E SI AVRÀ UNA SFIDA DIRETTA TRA PROTAGONISTI DI FORMULA UNO, INDYCAR E NASCAR. SARÀ GRANDE SHOW**

di **Massimo Costa**

**N**ella patria del Rock, la... Roc non c'era mai stata. Nei suoi lunghi e pochi viaggi extra europei, la Race of Champions si era spinta in Cina, a Pechino, nel 2009, poi in Thailandia, a Bangkok, nel 2012 e nel 2013 (ma la seconda edizione thailandese non si disputò per i moti insurrezionali contro il governo che sconvolsero la capitale proprio nel periodo in cui si doveva svolgere la manifestazione), e infine alle Barbados nel 2014. L'edizione 2016, che poi si disputerà il 21-22 gennaio 2017, si svolgerà negli Stati Uniti, a Miami. Ad ospitare i campioni delle quattro ruote è la casa della squadra locale di baseball, il Marlins Park inaugurato nel 2012, ritenuto come uno dei più moderni impianti per tale sport, con tanto di tetto che si chiude in caso di pioggia. Ci sarà da divertirsi quest'anno. E Sebastian Vettel, uno dei più assidui e affezionati alla Roc, sarà presente nelle vesti di campione in carica dopo la vittoria otte-

nuta 12 mesi fa a Londra. Il tedesco è l'unico pilota di F.1 in attività che appare tra gli iscritti. Poi, ci sono gli ex come l'immancabile David Coulthard, il neo pensionato Jenson Button e Felipe Massa, che però potrebbe a breve rientrare tra i piloti

F.1 che ancora non hanno abbandonato il Mondiale se ritornerà sulla Williams.

A Miami, anche un altro ex F.1 (poche gare con la Manor), Alexander Rossi, che nel 2016 ha compiuto l'impresa della vita vincendo la 500 Miglia di Indianapolis. E a proposito di ex e 500 Miglia, sveltano i nomi di Juan Pablo Montoya ed Helio Castroneves. Il colombiano, che ha dipinto una bella pagina della F.1 dei primi anni Duemila, ha vinto la classica dell'Indiana nel 2000 e di nuovo nel 2015. Il brasiliano in F.1 non ci è mai arrivato, costruendo però una favolosa carriera nella Indycar con tre successi nella 500 Miglia. Essendo in Usa, c'è un bel nutrito gruppo di

piloti d'oltre oceano. Oltre a Montoya e Rossi, ecco quindi Ryan Hunter-Reay, non nuovo alla Roc, poi Tony Kanaan, Gabby Chaves e James Hinchcliffe. Dalla Nascar Kurt e Kyle Busch, quest'ultimo campione della serie nel 2015. Non mancheranno Tom Kristensen, sempre al via della Roc, e Travis Pastrana, altro affezionato. Tra gli iscritti anche Scott Speed, ex F.1 che da due stagioni gareggia nel Rallycross con successo, avendo vinto il titolo americano nel 2015 e 2016. Un altro campione rallycross è Petter Solberg, ex Mondiale Rally, che accenderà la sfida. Nessun pilota della MotoGP sarà a Miami. Nel 2015 allo stadio Wembley di Londra era atteso Jorge Lorenzo, ma diede forfait all'ultimo minuto. Dunque, sono diciassette i piloti che si sfideranno al volante delle diverse tipologie di vetture. Ci sarà la inedita Vuhl 05, la Polaris Slingshot a tre ruote, anch'essa alla sua "prima" alla Roc. Poi le già conosciute Ktm X-Bow, la Rx Supercar Lite, la Radical Sr3, la Ariel Atom, l'immancabile Roc Car e infine la pesante e potente Nascar Whelen Euro Series. Sabato 21 gennaio si terrà la Race of Champions per singoli piloti, mentre il giorno seguente si concorrerà per la Nations Cup. ●

## LA LISTA DEGLI ISCRITTI

Sebastian Vettel	F.1
Felipe Massa	F.1
Jenson Button	Ex F.1
David Coulthard	Ex F.1
J.P. Montoya	Indycar
Alexander Rossi	Indycar
Helio Castroneves	Indycar
Gabby Chaves	Indycar
James Hinchcliffe	Indycar
Ryan Hunter Reay	Indycar
Tony Kanaan	Indycar
Kurt Busch	Nascar
Kyle Busch	Nascar
Petter Solberg	Rallycross
Scott Speed	Rallycross
Travis Pastrana	Rallycross
Tom Kristensen	vincitore di 9 24h Le Mans



 **TOTAL**  
**QUARTZ**  
ENGINE OIL



**Per un motore più giovane, più a lungo.**

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Allemann-Bohn-Hartley-A. Renauer-R. Renauer (Porsche 991 Gt3 R); 2. Cairoli-Klohs-Krumbach-S. Müller (Porsche 991 Gt3 R).

Le classifiche complete sono riportate a pag. 80

La Porsche di Alleman-Bohn-Hartley ed i fratelli Renauer, a destra, ha conquistato la prima 24 ore dell'anno davanti alla 911 di Cairoli-Müller-Krumbach-Klohs, sotto



# Stoccarda dominante

LA 911 GT3 R CONQUISTA NEGLI EMIRATI ARABI LA SUA PRIMA 24 ORE GRAZIE ALLA DOPPIETTA DI HERBERT MOTORSPORT E MANTHEY RACING



**E**sattamente a distanza di un anno dal debutto, la Porsche 911 Gt3 R ha centrato il suo primo successo in una 24 ore, mettendo a segno la doppietta nella gara di Dubai. Il primo appuntamento della Endurance Series 2017 ha visto imporsi l'equipaggio del team Herberth Motorsport composto da Daniel Allemann, Ralf Bohn, Brendon Hartley ed i fratelli Alfred e Robert Renauer. Un ottimo inizio di stagione anche per Matteo Cairoli, alla sua seconda esperienza nella classica degli Emirati Arabi a cui aveva preso parte con poca

fortuna anche nel 2015.

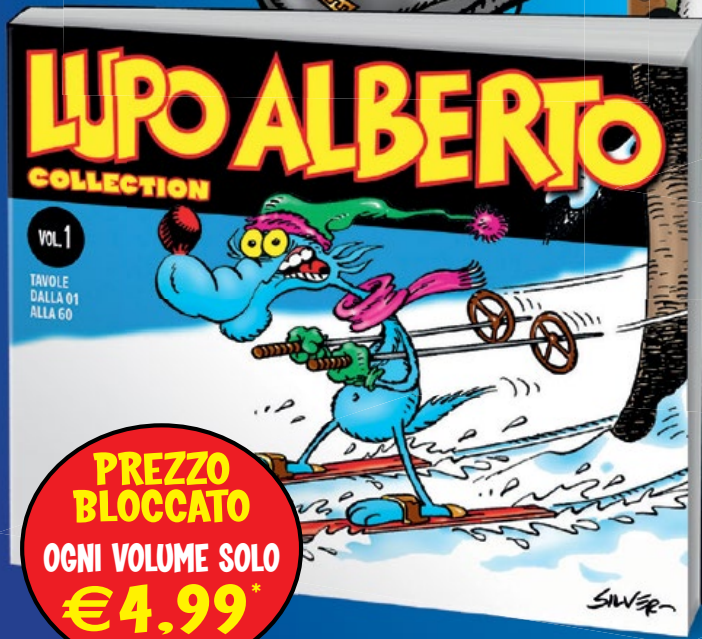
Il comasco, che ha guidato per ben nove ore dopo avere stabilito il sesto responso assoluto nelle qualifiche, ha conquistato il secondo posto con l'altra vettura della Casa di Stoccarda schierata dalla Manthey Racing e divisa con i tedeschi Sven Müller (campione in carica della Mobil 1 Supercup), Jochen Krumbach e Otto Klohs. Solamente il contatto avuto da quest'ultimo, nelle prime ore del mattino, ha azzerato ogni speranza di puntare al successo. Data per favorita, la Mercedes Amg Gt3 della Black Falcon, che Jeroen Bleekemolen aveva piazzato in pole, è stata costretta al ritiro a causa di un incidente occorso a Khaled Al Qubaisi. Meglio è andata decisamente ai loro compagni di squadra Al Faisal-Buurman-Broniszewski-Engel-Haupt, terzi davanti alla prima delle Audi R8 Lms, quella della Optimum Motorsport affidata a Haase-Haigh-Osborne-Ratcliffe. Poca fortuna per Mirko Bortolotti, in prova grande protagonista e autore del secondo responso con la Lamborghini Huracán Gt3 del Grasser Racing Team su cui si dava per l'occasione il cambio con Rik Breukers, Christian Engelhart, Mark e Rolf Ineichen, fermata poi dalla carambola innescata da un'altra vettura. A tenere alti i colori della Casa di Sant'Agata Bolognese è stata pertanto la Gdl Racing, al top nella classe SpX con la "Super Trofeo" divisa da Pierre Ehret, Frank Pelle, Rory Penttinen e Vic Race, diciottesimi assoluti. Si è conclusa anzitempo anche la gara di Robert Kubica. Il polacco, che aveva debuttato nel campionato della Creventic lo scorso anno prendendo parte alla 12 Ore del Mugello, ci ha riprovato con una Porsche 991 Gt3 R della Forch Racing powered by Olimp, ma è stato costretto al definitivo "stop" per un problema meccanico nelle fasi iniziali della corsa. Analoga sorte per Jean-Éric Vergne, al via con la Renault RS01 della Gp Extreme e costretto al forfait dopo 123 minuti.

**Dario Lucchese**

I PRIMI 20 ANNI DI LUPO ALBERTO  
IN UNA IMPERDIBILE RACCOLTA TUTTA DA COLLEZIONARE.

# LUPO ALBERTO

COLLECTION



**PREZZO BLOCCATO**  
OGNI VOLUME SOLO  
**€4.99\***

Il Lupo più famoso e amato dei fumetti, creato dall'impareggiabile **Silver**, è protagonista con i suoi irresistibili amici di una raccolta straordinaria: tutte le tavole dei suoi **primi 20 anni**, **in 25 volumi da collezione** e in un'edizione senza precedenti! In ogni volume, **128 pagine** con tante storie divertentissime per un campione di simpatia assolutamente unico!

**IN ESCLUSIVA PER QUESTA COLLEZIONE**  
**18 VIGNETTE INEDITE A COLORI FIRMATE DAL GRANDE SILVER**

Ogni martedì In edicola con

**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

**TUTTOSPORT**

In collaborazione con



Anche on line su [mondadoricomics.it](http://mondadoricomics.it) e [mondadoriperite.it](http://mondadoriperite.it). © SILVER / MONDADORI

\*Opera composta da 25 uscite. L'editore si riserva la facoltà di variare il numero delle uscite periodiche complete, nonché di modificare l'ordine, la sequenza e/o i prodotti allegati alle singole uscite, comunicando con adeguato anticipo il cambiamento che saranno apportati al piano dell'opera. Ogni uscita € 4,99 prezzo fisso e quotidiano escluso.

APPROFONDIMENTO



SuperGt Giapponese



# Un mondo

VIAGGIO NEI CAMPIONATI GRAN TURISMO VERI E PROPRI  
POLI D'ATTRAZIONE PER LE CASE E OTTIMO BACINO  
NEL QUALE ANDARE A PESCARE GIOVANI TALENTI

di Dario Lucchese

**R**iuscire a orientarsi nel panorama delle categorie Gran Turismo può risultare tutt'altro che semplice. Da est a ovest e viceversa, i campionati negli ultimi anni sono proliferati, andando a comporre un mosaico particolarmente complesso. Va detto comunque che oggi le varie serie Gt sono anche quelle che attraggono maggiormente le case costruttrici, costituendo inoltre un ottimo bacino da cui pescare dei giovani talenti che hanno optato per una strada ben diversa da quella delle ruote scoperte. Procedendo per gradi, proviamo a fare dunque un po' di ordine.

## SPETTACOLO E TANTO INTERESSE

La notte della 24 Ore di Spa e i numerosi piloti al via di campionati come il giapponese, in alto a sinistra, la Blancpain europea, in alto al centro, o il nostro Italiano Gt, in alto a destra, a rappresentare la tanta attenzione attuale per il mondo delle Gran Turismo

## BLANCPAIN GT SERIES

### Ecco il campionato leader in **Europa**

Uno dei campionati di assoluto riferimento continua ad essere la Blancpain Gt Series, che ha ereditato i fasti del glorioso Fia Gt.





Blancpain Series



Tricolore Gt

# o di Gt





Organizzato e promosso dalla Sro, anche quest'anno si suddividerà in Endurance e Sprint Cup, entrambe riservate alle vetture Gt3 (equiparate in termini di prestazioni da un apposito BoP) e con due differenti calendari, ciascuno articolato su cinque appuntamenti. La prima continuerà a proporre un format di durata, includendo anche la 24 Ore di Spa-Francorchamps, che giungerà alla sua 70ª edizione e si disputerà alla fine di luglio, preceduta da un'altra classica come la 1000 Km del Paul Ricard. Per ciò che concerne la Sprint Cup, ad animare i weekend saranno sempre le tre sessioni cronometrate, la gara di qualifica e la Main Race di un'ora. Ambedue i campionati prenderanno il via in Italia, con la Sprint Cup che scatterà da Misano il 2 aprile, mentre la serie di durata partirà da Monza tre settimane più tardi. Nel 2016 si è avuta una massiccia partecipazione di tutti i principali marchi. Ad ottenere il maggior numero di affermazioni assolute, con tre successi a testa, sono state McLaren e Mercedes. Quest'ultima ha conquistato sia il titolo Team che Piloti con Dominik Baumann e Maximilian Buhk, in forze alla Htp Motorsport. Alla McLaren è invece spettato il primato nella Endurance Cup, con il trio del team Garage 59 formato da Rob Bell, Côme Ledogar (campione 2016 della Carrera Cup Italia) e Shane Van Gisbergen. Due centri per la Audi, che ha portato a casa con Enzo Ide ed il Team Wrt il titolo "overall" della Sprint Cup. Una vittoria anche per Bmw e Lamborghini. Con Aston Martin, Bentley, Ferrari, Nissan e Porsche a completare un parterre d'eccezione, quasi tutte con le vetture di più recente generazione (rigorosamente gommate Pirelli), il

livello della Blancpain Gt Series si conferma elevatissimo. A Monza, lo scorso anno, ben 31 equipaggi erano nello stesso secondo al termine delle prove ufficiali. 65 sono stati i partenti nella gara di Spa. Infine una curiosità: nessuno dei piloti che è partito in pole nei vari appuntamenti dei due campionati è poi riuscito a vincere la gara. In abbinamento con alcuni appuntamenti Endurance e Sprint Cup, si disputerà inoltre la Blancpain Gt Sports Cup, una serie istituita specificatamente per i piloti "Bronze" e inaugurata nel 2015.

Sro su tutti i fronti: per il secondo anno è stato infatti riconfermato l'Intercontinental Gt Challenge, che si disputerà su quattro appuntamenti in altrettanti continenti. Uno di questi sarà proprio la 24 Ore di Spa-Francorchamps; le altre tappe saranno le due 12 Ore di Bathurst (Australia) e Sepang (Malesia), con una "new entry" che dovrebbe essere rappresentata dalla gara di Laguna Seca del Pirelli World Challenge. Quest'ultimo continua ad essere una delle serie Gt di riferimento del nord America, articolandosi su 11 round, cinque dei quali in abbinamento negli stessi weekend con la Indycar.

#### WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

## Il titolo Mondiale ed il fascino di Le Mans

A fare da contraltare alla Blancpain Gt Series, seppure con una concezione e in un contesto ben differenti, sono il Fia Wec e la Michelin Le Mans Cup. La prima è il campionato mondiale per eccellenza,

#### TUTTI I CALENDARI

##### BLANCPAIN GT SERIES ENDURANCE CUP

23 aprile	Monza
14 maggio	Silverstone
24 giugno	Le Castellet
30 luglio	Spa (24 Ore)
1 ottobre	Barcellona

##### BLANCPAIN GT SERIES SPRINT CUP

2 aprile	Misano
7 maggio	Brands Hatch
4 giugno	Zolder
27 agosto	Budapest
17 sett.	Nürburgring

##### BLANCPAIN GT SPORTS CLUB

2 aprile	Misano
14 maggio	Silverstone
25 giugno	Le Castellet
30 luglio	Spa
27 agosto	Budapest
1 ottobre	Barcellona

##### FIA WEC

16 aprile	Silverstone
6 maggio	Spa
18 giugno	Le Mans (24 Ore)
16 luglio	Nürburgring
3 sett.	Città del Messico
16 sett.	Austin
15 ottobre	Fuji
5 nov.	Shanghai
18 nov.	Bahrain

##### MICHELIN LE MANS CUP

13 maggio	Monza
17 giugno	Le Mans
22 luglio	Spielberg
26 agosto	Le Castellet
-	Spa
21 ottobre	Portimão



### GRAN TURISMO IN TUTTO IL MONDO

A sinistra i tanti partenti della Blancpain Gt, sopra il campione 2016 del Gt Open Thomas Biagi, sotto il via della gara di Rockingham del campionato britannico, in basso la serie tedesca in scena al Red Bull Ring in Austria



dove le vetture Gran Turismo trovano una collocazione a fianco delle LmP1 e LmP2 nelle due classi LmGte Pro e Am (a questa vi partecipano solo i piloti meno esperti, con auto di almeno un anno prima o con specifiche tecniche riferite alla precedente stagione). Nove gli appuntamenti del calendario, in tre diversi continenti. A conquistare il maggiore titolo nel 2016 sono stati i danesi Marco Sørensen e Nicki Thiim, con l'Aston Martin Vantage V8 ufficiale subito davanti ai due equipaggi della Af Corse formati da Davide Rigon-Sam Bird e Gimmi Bruni-James Calado, che hanno portato alla Ferrari il successo tra i Costruttori. Tutte le gare sono della durata di sei ore, eccezion fatta per la 24 Ore di Le Mans. La Michelin Le Mans Cup dal 2017 include nello stesso



### COMPETITION102 GT4 EUROPEAN SERIES NORTHERN CUP

2 aprile	Misano
7 maggio	Brands Hatch
11 giugno	Spielberg
16 giugno	Slovakia Ring
20 agosto	Zandvoort
17 sett.	Nürburgring

### COMPETITION102 GT4 EUROPEAN SERIES SOUTHERN CUP

16 aprile	Nogaro
21 maggio	Pau
2 luglio	Dijon
10 sett.	Magny-Cours
1 ottobre	Barcellona
15 ottobre	Le Castellet

### ADAC GT MASTERS

30 aprile	Oschersleben
21 maggio	Lausitzring
11 giugno	Spielberg
23 luglio	Zandvoort
6 agosto	Nürburgring
17 sett.	Sachsenring
24 sett.	Hockenheim

### VLN

25 marzo	Nürburgring (4 Ore)
8 aprile	Nürburgring (4 Ore)
24 giugno	Nürburgring (4 Ore)
8 luglio	Nürburgring (4 Ore)
19 agosto	Nürburgring (4 Ore)
2 sett.	Nürburgring (4 Ore)
23 sett.	Nürburgring (4 Ore)
7 ottobre	Nürburgring (4 Ore)
21 ottobre	Nürburgring (4 Ore)
25 nov.	Nürburgring (4 Ore)

schieramento le vetture LmP3, riproponendo l'abbinamento Gran Turismo-prototipi. Tutte le sei gare del calendario, esclusa la Road to Le Mans (che si disputa la mattina della 24 Ore), si svolgono negli stessi weekend della serie Elms sulla durata di due ore, con l'apertura a Monza il 12 e 13 maggio. Lo scorso anno il titolo riservato alle squadre è andato al Team TF Sport (Aston Martin Vantage), che ha così ottenuto un invito per la 24 Ore di Le Mans 2017. I russi Aleksey Basov e Victor Shaytar si sono imposti nella classifica Piloti con la Ferrari 488 nei colori di Smp Racing e Af Corse.

### COMPETITION102 GT4 EUROPEAN SERIES

## Una serie europea divisa a metà

Tornando in Europa, la Sro sarà impegnata a promuovere anche la Competition102 Gt4 European Series. Il campionato riservato appunto alle vetture Gt4, continuerà anch'esso ad essere gommato Pirelli, suddividendosi in due aree (Northern e Southern Cup), con due differenti calendari ciascuno di essi articolato su un totale di sei appuntamenti. A conquistare il successo tra i Pro, nel 2016 sono stati i tedeschi Peter Terting e Jörg Viebahn con la Porsche Cayman. Ad affollare lo schieramento sono Aston Martin, Bmw M3, Chevron Gr8, Chevrolet Camaro, Ginetta G50 e G55, Ktm X-Bow, Lotus Evora, McLaren 570S e Mustang Fr500C; oltre a queste, anche le Maserati GranTurismo "dismesse" dal monarca della Casa del Tridente. La Southern Cup avrà di fatto validità per il Championnat de France Ffsa Gt, che passa dunque anche esso sotto l'egida dell'organizzazione di Stéphane Rattel, con il chiaro obiettivo di rilanciare una categoria che al di là delle Alpi, con il Gt Tour, negli ultimi anni è parsa essere in calo.

### ADAC GT MASTERS - TRICOLORE GT

## Italia e Germania le serie nazionali top

In un'ipotetica piramide, sempre a livello europeo vanno inseriti nei gradini più alti l'Adac Gt Masters ed il Campionato Italiano Gran Turismo. La serie tedesca è una delle più popolari, con una media superiore ai 25.000 spettatori per ciascun evento. Sette sono gli appuntamenti del calendario (quello del Lausitzring in abbinamento con il Dtm), mentre il format prevede due gare da un'ora per ogni weekend. A detenerne la corona è la Audi, lo scorso anno campione con la Land-Motorsport e l'equipaggio formato dal tedesco Christopher Mies e l'americano Connor De Phillippi. Il Tricolore Gt ha avuto un vero "boom" di presenze nelle ultime due stagioni, grazie a un regolamento intelligente che ammette anche le vetture in configurazione Trofeo, con due distinti schieramenti e doppia gara di 48' più un giro per ognuno dei sette round del calendario. Vincente si è rivelata anche la decisione di suddividere le classi in Super Gt3 e Super Gt Cup, riservate ai modelli di nuova generazione, Gt3 e Gt

Cup (vetture meno recenti, come la Ferrari 458 o la Lamborghini Gallardo). Da ciò ne è scaturita nel 2016 una media superiore alle 38 unità, con una punta di 43 equipaggi al via della tappa conclusiva del Mugello. A scrivere il proprio nome nell'albo d'oro della classe maggiore, lo scorso anno, sono stati Stefano Gai e Mirko Venturi, al successo con la Ferrari 488 Italia Gt3 del team Black Bull Swisse Racing, dopo un finale a quattro con Marco Mapelli-Felipe Albuquerque (Audi R8 Lms), Riccardo Agostini, Alberto Di Folco e l'altra coppia composta da Mirko Bortolotti e Jeroen Mul (tutti su Lamborghini Huracán) fino all'ultimo in lizza per il primato. Tra gli altri marchi presenti, anche Aston Martin, Bmw e Nissan. Proprio dalla scorsa stagione, all'interno della Gt Cup è stata infine inserita la Coppa Cayman, riservata alle vetture Porsche che danno vita all'omonimo monomarca.

## BRITISH GT - INTERNATIONAL GT OPEN

### Gran Bretagna ed Open presenti

Sempre in Europa, un posto di rilievo lo hanno anche il British Gt e l'International Gt Open. La serie inglese si disputa anche essa sotto l'egida della Sro ed include sette appuntamenti, con un totale di nove gare (solo Oulton Park e Snetterton ospitano un doppio round). Ammesse sia le vetture Gt3 che Gt4 e Gtc. Lo scorso anno il titolo è andato a Derek Johnston e Jonny Adam, che proprio nell'ultima tappa di Donington sono riusciti a prevalere con la Aston Martin della Tf Sport sulla coppia formata da Jon Minshaw e Phil Keen, al loro debutto sulla Huracán Gt3 della Barwell. Proprio la Lamborghini è stata protagonista nel 2016 dell'International Gt Open, conquistando il titolo con l'equipaggio tutto italiano dell'Orange 1 Team Lazarus formato da Thomas Biagi e Fabrizio Crestani. Il campionato che fa capo all'organizzatore spagnolo Jesús Pareja, alla pari della serie tricolore ripropone l'abbinamento tra Gt3 e Cup, la doppia gara per weekend (una della durata di 70' e l'altra da un'ora) e un calendario di sette round che visita altrettanti paesi, facendo inoltre tappa a Monza.

## 24H ENDURANCE - VLN

### Occhio di riguardo per le gare di durata

Spazio anche alle gare di lunga durata. Gli olandesi della Creventic hanno il merito di essere riusciti ad affermare a livello mondiale la 24H Endurance Series, con un numero di appuntamenti che da due del 2010 è salito a sette, incluse quattro 24 Ore: Dubai (che ha dato il via alla stagione la scorsa settimana), Paul Ricard e le "new entry" Portimão e Cota. Due le gare che si disputano in Italia, ovvero la 12 Ore del Mugello, inaugurata nel 2014, e la 12 Ore di Imola, che si svolgerà invece per la prima volta a inizio luglio. A completare il calendario, c'è la tappa del Red Bull Ring. Ammesse al via praticamente tutte le tipologie di vetture Gran Tu-

## CAMPIONATO ITALIANO GRAN TURISMO

30 aprile Imola

4 giugno Misano

18 giugno Monza

16 luglio Mugello

10 sett. Imola

24 sett. Vallelunga

8 ottobre Mugello

## BRITISH GT

17 aprile Oulton Park

30 aprile Rockingham

28 maggio Snetterton

11 giugno Silverstone

8 luglio Spa

6 agosto Brands Hatch

24 sett. Donington

## INTERNATIONAL GT OPEN

30 aprile Estoril

28 maggio Spa

11 giugno Le Castellet

2 luglio Hungaroring

3 sett. Silverstone

1 ottobre Monza

29 ottobre Barcellona

## 24H ENDURANCE SERIES

14 gennaio 24 Ore Dubai

18 marzo 12 Ore Mugello

8 aprile 12 Ore Red Bull Ring

7 maggio 24 Ore Paul Ricard

1 luglio 12 Ore Imola

27 agosto 24 Ore Portimão

11 nov. 24 Ore Cota Usa

## BLANCPAIN GT SERIES ASIA

9 aprile Sepang

21 maggio Buriram

25 giugno Suzuka

20 agosto Fuji

24 sett. Shanghai

22 ottobre Zhejiang



rismo. In Germania va poi ricordato il campionato Vln, che vede raggruppate insieme Gt e Turismo e si disputa esclusivamente sul vecchio circuito del Nürburgring, prevedendo un calendario di nove gare di quattro ore ed una da sei.

## SUPER GT - GT ASIA SERIES - BLANCPAIN ASIA - ALMS

### Anche in Oriente attenzione per le Gt

In Oriente, il campionato che gode indubbiamente di più seguito è il Super Gt giapponese. Ad ogni gara accorrono circa 50.000 spettatori e a Suzuka, nel 2016, si è raggiunto il record di 90.000 presenze. La serie comprende due classi; la Gt300 (aperta praticamente alle Gt3) e la maggiore Gt500, terreno di confronto tra i marchi ufficiali Honda, Nissan e Lexus (campione 2016 con Heikki Kovalainen e Kohei Hirate). Importante è la partecipazione dei piloti europei, con l'italiano Ronnie Quintarelli vincitore di quattro titoli dal 2011 ad oggi e lo scorso anno



#### DALL'EUROPA ALL'ASIA

A sinistra la classe Gt Cup attiva nell'Italiano Gt, sotto la partenza della gara di Shanghai della Gt Asia Series. Nell'altra pagina il pluricampione giapponese Gt, il nostro Ronnie Quintarelli



terzo alle spalle di Andrea Caldarelli. A livello continentale in generale, da quest'anno saranno due i campionati specificatamente dedicati alle vetture Gran Turismo.

Partendo dalla Gt Asia Series, che nel corso della passata stagione ha visto l'equipaggio formato da Andrea Amici ed Edoardo Liberati conquistare la corona con la Lamborghini Huracán del team Fff Racing, dopo un acceso confronto con Aston Martin, Audi, Bentley, Ferrari, Mercedes e Porsche (in prevalenza supportate da squadre semi-ufficiali). Ma dal 2017 sarà ancora Sro a rilanciare la posta in gioco, inaugurando la Blancpain Gt Series Asia, gommata Pirelli e aperta sia alle Gt3 che alle vetture Gt4, con un calendario di sei doppi round ed un montepremi di 300mila dollari. In crescita è l'Asian Le Mans Series, che dallo scorso anno viene organizzata dall'Aco (Automobile Club de l'Ouest). La stagione 2016-2017 si articola su quattro appuntamenti di 4 ore che toccano Cina, Giappone, Thailandia e Malesia. In questo caso, sono le categorie Gt e Gt Cup a condividere lo schieramento con le maggiori classi LmP2, LmP3 e Cn.

#### IMSA - AUSTRALIAN GT

## Gran Turismo in Usa ed Australia

In America la serie di riferimento è la Imsa WeatherTech SportsCar Championship, che ha il pregio di includere delle classiche come la 24 Ore di Daytona, la 12 Ore di Sebring, la 6 Ore del Glen e la Petit Le Mans di Road Atlanta.

Due le classi di riferimento: Gtlm (Gt Le Mans) e Gtd (Gt Daytona), in cui lo scorso anno si sono imposti Alessandro Balzan e Christina Nielsen con la Ferrari ed i colori della Scuderia Corsa. Agli antipodi, notevole importanza riveste l'Australian Gt. Nello stesso continente si disputa a inizio febbraio una gara storica come la 12 Ore di Bathurst.

Altre due classiche sono la 12 Ore del Golfo di Abu Dhabi e la Fia Gt World Cup a Macao, senza dimenticare la 24 Ore del Nürburgring, quest'anno in programma dal 25 al 28 maggio sul mitico tracciato della Nordschleife. ●

#### ASIAN LE MANS SERIES SUPER GT

9 aprile	Okayama
4 maggio	Fuji
21 maggio	Autopolis
23 luglio	Sugo
6 agosto	Fuji
27 agosto	Suzuka
8 ottobre	Buriram
12 nov.	Motegi
30 ottobre	Zuhahi (2016)
4 dic.	Fuji (2016)
8 gennaio	Buriram
22 gennaio	Sepang

#### IMSA

29 gennaio	Daytona
18 marzo	Sebring
8 aprile	Long Beach
6 maggio	Cota
3 giugno	Belle Isle Park
2 luglio	Watkins Glen
9 luglio	Clarington
22 luglio	Lime Rock
6 agosto	Elkhart Lake
27 agosto	Vir
24 sett.	Monterey
7 ottobre	Road Atlanta

#### PIRELLI WORLD CHALLENGE

12 marzo	St. Petersburg
9 aprile	Long Beach
30 aprile	Vir
21 maggio	Motors. Park
27 maggio	Lime Rock
25 giugno	Road America
30 luglio	Mid-Ohio
13 agosto	Utah Motors.
3 sett.	Cota
17 sett.	Sonoma
15 ottobre	Laguna Seca

# Cubeda

## pronto al salto

DOMENICO COVA IL DESIDERIO DI SALIRE SU UN PROTOTIPO DA TRE LITRI DI CILINDRATA DOPO UNA GRANDE STAGIONE IN CLASSE 2000

di **Gianluca Marchese** - foto **Caliò, Carrone, Moretti**

**D**al debuttante maturo di qualche stagione fa alla rivelazione delle salite 2016 nel primo Civm completo disputato. Domenico Cubeda può raccontare una sorta di storia a parte dopo essere approdato all'automobilismo a 37 anni, passando da kartista in erba a kartista senior con in mezzo due titoli italiani di automodellismo radiocomandato. Disciplina dove freddezza e concentrazione fanno sempre la differenza. E infatti, pur originario della provincia ai piedi dell'Etna, a prima vista di vulcanico lo scalatore catanese dimostra poco. È spesso pacato (più nel senso di garbato che di calmo) e di centellate parole. Piuttosto, è tutto un ribollire dentro. All'abitacolo, possibilmente. O magari in un inverno particolarmente freddo come l'attuale, covando il desiderio di salire a bordo di una Sport da 3000cc e, dopo aver dominato il Tricolore Montagna nella classe 2000, di provare a giocarsela alla pari con Faggioli&Co nell'assoluta. Da uomo pratico, Cubeda ha di nuovo prontissima la sua Osella Pa2000 per ogni eventualità, ma è ormai un dato di fatto che, coinvolgendo anche la scuderia di famiglia e papà Sebastiano, l'obiettivo 2017 è posto a quota 3000. Naturalmente dipenderà pure da altri pezzi del puzzle, costruttore in primis. Osella è impegnato sul fronte "millino" e per le classi superiori sul valutare la questione motori turbo (Peugeot 1.6 in particolare), ma, tra Christian Merli, Paride Macario e poi Domenico Scola (oltre al fatto che pure Faggioli ci è risalito nel finale del Cem), l'ambiente vive un ritorno di fiamma per la "vecchia" Fa30. Cubeda, ma i fan ti vedranno presto al volante di un'Osella-Zytek?

«Stiamo lavorando per la nuova stagione, ma è ancora presto per le certezze assolute. Il 3000 è un'opzione interessante che a questo punto della carriera sembra l'approdo ideale. C'è molto da lavorare e diversi dettagli dovranno incastrarsi perfettamente. Anche con il nostro fido preparatore Paco74 Corse (Pasquale Nolè, ndr) stiamo valutando aspetti tecnici e solo dopo potremo davvero essere certi del nostro 2017. La Pa2000 è stata adeguatamente "rinfrescata" con tanto di rialzo del motore Honda, quindi o 2 o 3 litri nel Civm 2017 ci saremo».

- **Che cosa ti aspetti dopo un'annata vissuta co-**

**stantemente ai vertici?**

«Con il 2000 avrò già ottimi riferimenti vista l'esperienza accumulata nei mesi scorsi. Se invece andrà a buon fine il progetto 3000, sarà da capire il primo impatto e da lì iniziare a sfruttarlo gradatamente. Le prime gare sarebbero di approccio, sempre con testa sulle spalle e piede attento, cercando di avvicinarmi agli avversari e più avanti di lottarci».

- **Via trent'anni: chi era Domenico Cubeda e come si è messo il casco la prima volta?**

«Nel 1986 ero un ragazzino con passione per le corse, ne parlavo sempre. Mio padre si comprò un kart, per girare su un percorso privato vicino casa con lunga discesa e pietre ai margini... Tante furono le mie insistenze che lo convinsi a farmelo provare proprio lì. Con noi c'era una persona già esperta e un kart più evoluto. Dopo soli 3 giri lo superai. Da allora mio padre non è più salito sul kart, iniziò subito a informarsi sulle piste siciliane per farmi provare in luogo più adatto. In Sicialia fino al 1990 ero quasi sempre a podio».

- **Poi il modellismo: che è successo?**

«Nel '90 ero in procinto di passare su un kart 125 con le marce, ma ebbi un incidente con la vespa che mi costrinse a fermarmi agonisticamente. Dovevo ristabilirmi bene con la schiena ma ci voleva tempo. A quel punto il mio amico Roberto, vista la mia incapacità di star fermo, mi convinse a comprare un'auto radiocomandata. Però anche con i modellini mi scoprii subito piuttosto bravo. Facevo tutto da solo, preparazione compresa. Nel '94 vinsi all'esordio e l'anno successivo ero già campione regionale. Lo stesso nel '96, quando vinsi con i modelli in scala 1/8 sia pista sia rally. Nel '99 e nel 2001 campione italiano e fino al 2004 ho girato il Paese restando tra i migliori».

- **Come sei ripassato dal radiocomando al volante?**

«Mi ero completamente ristabilito con la schiena. Certo, i dottori me lo sconsigliavano, ma la passione era troppa. Favorito dal fatto che mi cercavano diversi team che mi conoscevano dagli anni precedenti, nel 2003 ho trovato subito un ingaggio e dal 2006 al 2009 sono definitivamente ripartito, con l'aggiunta del Tricolore 2011 125 Italia in prova unica, dove tra tanti ragazzini andai fortissimo».

- **A quel punto, in piena maturità, qual è stata la**

LA PA2000 È STATA ADEGUATAMENTE "RINFRESCATA", QUINDI O 2 O 3 LITRI NEL CIVM 2017 CI SAREMO

DOMENICO CUBEDA

”



### LA CARTA D'IDENTITÀ

NATO A CATANIA  
IL 11 MAGGIO 1973  
ESORDIO NEI KART  
1986

ESORDIO IN SALITA  
CALTANISSETTA 2010  
(RADICAL SR4 SUZUKI)  
VITTORIE ASSOLUTE  
11 (MORANO E MONTI  
IBLEI 3, POPOLI 2,  
REVENTINO, GIARRE  
E SORTINO 1)

TITOLI PRINCIPALI  
3 TIVM SUD E2SC  
(2011 SU RADICAL,  
2013 E 2016 SU  
OSELLA), 1 COPPA  
DI CLASSE E2SC-2000  
CIVM (2016)  
SCUDERIA  
CUBEDA CORSE



## ISTANTANEE DI UNA CARRIERA... A 2 TEMPI

Domenico Cubeda iniziò nel 1986, facendosi subito valere. Poi una lunga interruzione per motivi fisici ed il ritorno al volante dei kart nel 2003. E nel 2009 il passaggio alle salite con la Radical (sotto a destra quattro anni dopo a Fasano). Poi il salto sull'Osella nel 2013, sotto al centro, con la prima vittoria a Morano. E con la Pa2000 nel 2016 è arrivato il titolo di classe 2000 nel Cvm



### scintilla per diventare pilota?

«Nel 2009 accettò l'invito dell'Autosport Sorrento di andare a vedere il Master a Sarno. Andai per curiosità ma il lunedì successivo c'era la possibilità di provare le Radical. Io non stavo più nella pelle ma guidare un prototipo è un battesimo di fuoco, anche se provenivo dall'ottima scuola dei kart. La pioggia rischiò di rovinare tutto, invece nei primi 3 giri con il 1300 convinsi tutti al punto che mi fecero provare il 1600. In 5 giri arrivai a un decimo dal miglior tempo di giornata e mi fermarono per paura che uscissi di pista! Con una pacca sul casco dissero: "Ma che vuoi fare il record della pista?". Capii subito che faceva per me e mio padre mi regalò quella Sr4».

### - Perché hai optato per le cronoscalate?

«Eravamo pronti a gareggiare in pista in Sicilia, ma proprio in quel periodo fu annullato un calendario di gare. A quel punto alcuni amici, tra cui il pilota Santo Riso, mi portarono a vedere la Monte Erice. Non ero mai stato attratto dalle cronoscalate, sembrano gare senza bagarre, ma dovetti ricredermi. Quel weekend mi convinsero a fare subito la Coppa Nissena la settimana seguente...».

### - E fu il tuo esordio nelle corse.

«Sì, maggio 2010. Riuscii a fare un sopralluogo per memorizzarla bene, ma al primo verde in prova eb-



**NON C'È UNA PARTE DELLA GIORNATA IN CUI NON PENSI ALMENO AL 50% ALLO SPORT A CUI OGGI APPARTENGO**

**DOMENICO CUBEDA**



bi un'esitazione. Andò che in due giorni tirai giù parecchi secondi e stupii molti dell'ambiente».

### - Numerose le soddisfazioni tra Radical e Osella.

«È stato come entrare in un'ottica diversa. Le cose erano molto più serie, tutto un altro ambiente. A mano a mano crebbe il desiderio di misurarmi con colleghi di levatura anche internazionale. Era un sogno nel cassetto e tuttora lotto per tenerlo vivo».

### - Nel 2013 debutti sulla Pa2000 e vinci subito a Morano, primo assoluto di questo prototipo.

«Tutte le vittorie sono belle a pari merito, però la prima è la prima. Poi all'esordio, con il record e tenendo dietro Scola jr., nome già vincente in quel momento e che in gara-1 mi precedeva di qualche decimo. Fu un'emozione unica, forse irripetibile».

### - Quindi che farà Domenico Cubeda da grande?

«Correrà con le auto storiche (ridendo, ndr)! Prima o poi qualche mia auto lo diventerà, no?».

### - Il tuo segreto oggi?

«Non c'è una parte della giornata in cui non pensi almeno al 50% allo sport a cui oggi appartengo: quando sono in abitacolo allo start di ogni manche mi sento perfettamente a mio agio, mi trasformo, mentre nella vita quotidiana sono meno preciso. E poi il grande ottimismo che sa infondere in me mio padre». ●

# Leclassefiche

DAKAR

RAID

BUENOS AIRES (ARG)

ENDURANCE

VELOCITÀ

DUBAI

## RAID

### Dakar

Resoconto della gara a pag. 60  
Buenos Aires (Arg), 2-14 gennaio

**Assoluta:** 1. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) in 28.49'30"; 2. Loeb-Elena (Peugeot 3008) a 5'32"; 3. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 32'54"; 4. Roma-Haro Bravo (Toyota Hilux) a 1.15'41"; 5. De Villiers-Zitzewitz (Toyota Hilux) a 1.49'37"; 6. Terranova-Schulz (Mini Jcw) a 1.51'40"; 7. Przygonski-Colosul (Mini All4) a 4.12'58"; 8. Dumas-Guehennec (Peugeot 3008) a 4.22'42"; 9. Rautenbach-Howie (Toyota Hilux) a 4.39'32"; 10. Abu Issa-Panseri (Mini All4) a 4.50'50"; 11. Prokop-Minor (Ford F150 Evo) a 4.58'51"; 12. Fuchs-Mussano (Hrx Ford) a 5.54'20"; 13. Hirvonen-Perin (Mini John Cooper Works Rally) a 5.56'00"; 14. Van Loon-Rosegaar (Toyota Hilux Overdrive) a 6.05'26"; 15. Schott-Fruza (Mini All4 Racing) a 7.24'32"; 16. Gutierrez-Rubi (Toyota Hilux) a 7.33'15"; 17. Bernard-Vigneau (Buggy Buggy Bv2-1 Proto Sodicars Racing) a 7.37'34"; 18. Barros-Capoon (Mini All 4 Racing) a 8.13'47"; 19. Yacopini-Merito (Toyota Hilux) a 8.27'51"; 20. Bulacia-Bustos (Ford Ranger) a 9.18'05"; 21. Juknevichus-Vaicuilis Darius (Toyota Hilux) a 10.11'42"; 22. Arduzzo-Scicolone (Renault Duster) a 10.29'27"; 23. Lavielle-Garcin (Toyota Vdj200) a 10.59'39"; 24. Miura-Lichtleuter (Toyota Vdj200) a 12.42'20"; 25. Peredo-Arrieta (Toyota Hilux) a 13.12'43"; 26. Willems-Van Peit (Toyota Hilux) a 14.55'55"; 27. Al Rajhi-Gottschalk (Mini John Cooper Works Rally) a 15.04'34"; 28. Vallejo-Baronio (Toyota Hilux) a 16.17'15"; 29. Berezovskiy-Nikizhev (Toyota Land Cruiser 200) a 16.19'27"; 30. Foj-Santamaria (Toyota Land Cruiser) a 17.21'46"; 31. De Lorenzo-De Lorenzo (Toyota Land Cruiser 155) a 21.09'10"; 32. Ferrand-Ferrand (Toyota Fortune) a 22.07'16"; 33. Silva-Lafuente (Mercedes Prototipo Colcar) a 22.32'19"; 34. Zhitao-Zhao (Toyota Hilux) a 25.14'25"; 35. Esteve-Villalobos (Mitsubishi Proto Arc) a 29.05'06"; 36. Blangino-Gagliardi (Rapido Rastrojero) a 31.02'54"; 37. Shikhotarov-Uperenko (Toyota Hilux) a 33.16'23"; 38. Zapag-Zapag (Toyota Hilux) a 37.05'30"; 39. Maldonado-Scholz (Mercedes Prototipo Colcar) a 37.14'23"; 40. Reina-Pelayo (Toyota Sw4) a 39.55'46"; 41. Roca-Daza (Toyota Fj Cruiser) a 39.57'54"; 42. Tassi-Catarsi-Brufola Casotto (Ford Raptors) a 40.08'05"; 43. Tim Coronel (Suzuki Swift Gti) a 45.02'21"; 44. Gutierrez-Lopez (Mitsubishi Proto Arc) a 47.28'05"; 45. Guayasamin-Lipez (Toyota Sw4) a 49.20'53"; 46. Stanikovich-Heskes (Desert Warrior Dvw-1) a 50.53'59"; 47. Tartarin-Duple (Land-Rover Nemesis R) a 52.04'53"; 48. Careaga-Cordano (Toyota Fj Cruiser) a 52.09'50"; 49. Croizon-Duple (Bmw X6) a 52.44'26"; 50. Amor-Amor (Toyota Hilux) a 55.51'20"; 51. Piana-Griener (Toyota Prado 120) a 61.03'28"; 52. Englert-Thiede (Toyota Hilux) a 61.31'31"; 53. Pasten-Acosta (Toyota Hilux) a 61.56'18"; 54. Tom Coronel (Suzuki Swift Gti)

a 63.44'58"; 55. Barbery-Abel-Roca (Toyota Fj Cruiser) a 70.51'23"; 56. Verzeletti-Cabini (Fiat Panda 4X4) a 77.29'51"; 57. Scandola-Fossà (Ford Raptor) a 79.00'27"; 58. Jatton-Rolon (Acciona Eco Powered) a 82.31'48.

## LE TAPPE

**1° Tappa/2 gennaio - Asuncion-Resistencia (SS 39,00 km, totali 454 km):** 1. Al-Attiah-Baumel (Toyota) in 25'41"; 2. Pons-Garcia (Ford) a 26'05"; 3. Roma-Haro Bravo (Toyota) a 26'10"; 4. Sainz-Cruz (Peugeot) a 26'14"; 5. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota) a 26'22"; 6. Loeb-Elena (Peugeot) a 26'36"; 7. Al Rajhi-Gottschalk (Mini) a 26'47"; 8. Despres-Castera (Peugeot) a 26'55"; 9. Hirvonen-Perin (Mini) a 27'01"; 10. Van Loon-Rosegaar (Toyota) a 27'03".

**2° Tappa/3 gennaio - Resistencia-San Miguel de Tucuman (SS 275-totale 803):** 1. Loeb-Elena (Peugeot) in 2.06'55"; 2. Al Attiah-Baumel (Toyota) a 1'23"; 3. Sainz-Cruz (Peugeot) a 2'18"; 4. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota) a 2'19"; 5. Roma-Haro Bravo (Toyota) a 3'22"; 6. Al Rajhi-Gottschalk (Mini) a 5'01"; 7. Peterhansel-Cottret (Peugeot) a 6'47"; 8. Hirvonen-Perin (Mini) a 8'24"; 9. Van Loon-Rosegaar (Toyota) a 9'09"; 10. Dumas-Guehennec (Peugeot) a 9'09".

**3° Tappa/4 gennaio - San Miguel de Tucuman-San Salvador de Jujuy (SS 364-totale 780):** 1. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) in 4.18'17"; 2. Sainz-Cruz (Peugeot 3008) a 1'54"; 3. Loeb-Elena (Peugeot 3008) a 3'08"; 4. Hirvonen-Perin (Mini Cooper) a 3'57"; 5. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 7'48"; 6. Terranova-Schulz (Mini Cooper) a 11'26"; 7. Al Rajhi-Gottschalk (Mini Cooper) a 13'13"; 8. Roma-Haro Bravo (Toyota Hilux) a 13'16"; 9. Przygonski-Colsoul (Mini All4) a 19'58"; 10. Chabot-Pilot (Toyota Hilux) a 23'52".

**4° Tappa/5 gennaio - San Salvador de Jujuy-Tupiza (SS 416-totale 521):** 1. Despres-Castera (Peugeot 3008) in 4.22'55"; 2. Hirvonen-Perin (Mini Cooper) a 10'51"; 3. Roma-Haro Bravo (Toyota Hilux) a 12'51"; 4. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) a 15'15"; 5. Loeb-Elena (Peugeot 3008) a 22'13"; 6. De Villiers-Zitzewitz (Toyota Hilux) a 24'04"; 7. Przygonski-Colsoul (Mini All4) a 24'23"; 8. Van Loon-Rosegaar (Toyota Hilux) a 27'02"; 9. Garafalic-Palmeiro (Mini All4) a 32'48"; 10. Terranova-Schulz (Mini Cooper) a 42'33".

**5° Tappa/6 gennaio - Tupiza-Oruro (SS 416-totale 521):** 1. Loeb-Elena (Peugeot 3008) in 2.24'03"; 2. Roma-Haro Bravo (Toyota Hilux) a 44"; 3. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) a 1'31"; 4. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 10'33"; 5. Dumas-Guehennec (Peugeot 3008) a 11'55"; 6. Rautenbach-Howie (Toyota Hilux) a 16'42"; 7. Bernard-Vigneau (Buggy Bv2-1 Proto) a 18'08"; 8. Terranova-Schulz (Mini Cooper) a 21'51"; 9. Przygonski-Colsoul (Mini All4) a 28'59"; 10. De Villiers-Zitzewitz (Toyota Hilux) a 29'51".

**6° Tappa/7 gennaio - Oruro-La Paz (SS 527-tot.786):** annullata.

**8 gennaio - riposo.**

**7° Tappa/9 gennaio - La Paz-Uyuni (SS 322-totale 622):** 1. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) in 1.54'08"; 2. Loeb-Elena (Peugeot 3008) a 48"; 3. De Villiers-Zitzewitz (Toyota Hilux) a 3'33"; 4. Hirvonen-Perin (Mini Cooper) a 5'03"; 5. Roma-Haro Bravo (Toyota Hilux) a 5'32"; 6. Al Qassimi-Maimon (Peugeot 2008) a 7'09"; 7. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 9'07"; 8. Al Rajhi-Gottschalk (Mini Cooper) a 10'40"; 9. Garafalic-Palmeiro (Mini All4) a 11'17"; 10. Terranova-Schulz (Mini Cooper) a 11'37".

**8° Tappa/10 gennaio - Uyuni-Salta (SS 492-totale 892):** 1. Loeb-Elena (Peugeot 3008) in 4.11'02"; 2. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) a 3'35"; 3. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 5'13"; 4. Hirvonen-Perin (Mini Cooper) a 8'14"; 5. De Villiers-Zitzewitz (Toyota Hilux) a 11'57"; 6. Terranova-Schulz (Mini Cooper) a 12'38"; 7. Roma-Haro Bravo (Toyota Hilux) a 14'26"; 8. Al Qassimi-Maimon (Peugeot 2008) a 18'17"; 9. Rautenbach-Howie (Toyota Hilux) a 19'02"; 10. Al Rajhi-Gottschalk (Mini Cooper) a 20'12".

**9° Tappa/11 gennaio - Salta-Chilecito (SS 406-totale 977):** annullata.

**10° Tappa/12 gennaio - Chilecito-San Juan (SS 449-totale 751):** 1. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) in 4.47'00"; 2. Loeb-Elena (Peugeot 3008) a 7'28"; 3. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 2'33"; 4. Al Rajhi-Gottschalk (Mini Cooper) a 11'35"; 5. Terranova-Schulz (Mini Cooper) a 12'44"; 6. De Villiers-Zitzewitz (Toyota Hilux) a 15'20"; 7. Rautenbach-Howie (Toyota Hilux) a 26'55"; 8. Fuchs-Mussano (Ford HRX) a 26'55"; 9. Prokop-Minor (Ford F150) a 31'27"; 10. Roma-Bravo (Toyota Hilux) a 31'29".

**11° Tappa/13 gennaio - San Juan-Rio Cuarto (SS 292-totale 759):** 1. Loeb-Elena (Peugeot 3008) in 3.21'15"; 2. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) a 18"; 3. Terranova-Schulz (Mini Cooper) a 6'37"; 4. De Villiers-Zitzewitz (Toyota Hilux) a 7'01"; 5. Al Rajhi-Gottschalk (Mini Cooper) a 7'25"; 6. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 7'32"; 7. Van Loon-Rosegaar (Toyota Hilux) a 13'48"; 8. Rautenbach-Howie (Toyota Hilux) a 14'32"; 9. Roma-Bravo (Toyota Hilux) a 15'04"; 10. Prokop-Minor (Ford F150) a 17'16".

**12° Tappa/14 gennaio - Rio Cuarto-Buenos Aires (SS 64-totale 786):** 1. Loeb-Elena (Peugeot 3008) in 3.21'15"; 2. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) a 18"; 3. Terranova-Schulz (Mini Jcw) a 6'37"; 4. De Villiers-Zitzewitz (Toyota Hilux) a 7'01"; 5. Al Rajhi-Gottschalk (Mini CCWJooper) a 7'25"; 6. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 7'32"; 7. Van Loon-Rosegaar (Toyota Hilux) a 13'48"; 8. Rautenbach-Howie (Toyota Hilux) a 14'32"; 9. Roma-Bravo (Toyota Hilux) a 15'04"; 10. Prokop-Minor (Ford F150) a 17'16".

## VELOCITÀ ENDURANCE

### 24 Ore di Dubai

Resoconto della gara a pag. 70  
Dubai, 12-14 gennaio

**Assoluta:** 1. Allemann-Bohn-Hartley-A. Renauer. Renauer (Porsche 991 Gt3 R) 578 giri in 24h02'01"224, alla media di 129,84 km/h (1. A6-Pro); 2. Cairol-Khoskrumbach-S.Müller (Porsche 991 Gt3 R) 2 giri; 3. Al Faisal-Broniszewski-Buurman-Haupt-Engel (Mercedes Amg Gt3) a 3 giri; 4.

# Dovesicorre

## RALLY

19-22 gennaio

RALLY DI MONTECARLO

1° gara Mondiale Rally  
Montecarlo

www.acm.cm/en

## VELOCITÀ

21-22 gennaio

CORSA DEI CAMPIONI

Evento a Miami

www.raceofchampions.com/

FORMULA TOYOTA

2° round a Teretonga

www.toyota.co.nz

Haase-Haigh-J. Osborne-Ratcliffe (Audi R8 Lms) a 7 giri; 5. Cornac-Jaminet-Jousse-Narac (Porsche 911 Gt3 R) a 9 giri; 6. Bin Faisal Al Saud-Bin Saud Al Saud-Fässler-Vergers (Audi R8 Lms) a 14 giri; 7. Eggimann-Frankenhou-Heyer-C. Kroll-M. Kroll (Mercedes Amg Gt3) a 15 giri (1. A6-Am); 8. Arnold-T. Müller-Onslow-Cole-Pierburg (Mercedes Amg Gt3) a 17 giri; 9. Carugati-Fatien-Hall-Pastorelli (Renault RS 01 FgT3) a 20 giri; 10. G. Edelhoff-M. Edelhoff-Grimm-Kirchhoff-Vogler (Audi R8 Lms) a 21 giri; 11. Al Faisal-Al Mouri-Fjordbach-A. Toril (Porsche 991 Cup) a 23 giri (1. 991); 12. Abresch-Braams-Huisman-Nathan-van'tHoff (Chevrolet Corvette C6-Zr1) a 26 giri; 13. Frijs-Idé-Leonard-Maes-Mies (Audi R8 Lms) a 26 giri; 14. Hansch-Häring-Terting-Ulrich-Wlazik (Porsche 991 Gt3 R) a 26 giri; 15. Espenlaub-Foster-Pilgrim-Putman (Porsche 991 Cup) a 27 giri; 16. Bachler-Minsky-Rivas-Sultanov-Wallenwein (Porsche 991 Cup) a 28 giri; 17. Janis-Kelders-Lopez-Radermecker (Mercedes Sls Amg Gt3) a 29 giri; 18. Ehret-Pelle-Pentinen-Rice (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 31 giri (1. Spx); 19. Perrin-Rattenbury-Schlatter-Webb (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 31 giri; 20. Bruder-Fleischer-Joos-Ragginger-Wagner (Porsche 991 Cup Mr) a 36 giri; 21. Basseng-Gounon-Mapelli-Scheucher-Stolz (Lamborghini Huracán Gt3) a 39 giri; 22. Autumm-Kuhs-Rindlisbacher-Sager-Zöchling (Porsche 991 Cup) a 39 giri; 23. Alessayi-Kaiser-Spreng-M. Toril (Porsche 991 Cup) a 40 giri; 24. Farmer-Keong Liam-Lee-Tan (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 43 giri; 25. Collard-Klingmann-J. Müller (Bmw M4 Gt4) a 46 giri; 26. Barwick-Linn-Moore-O'Brien (Ginetta G55 Gt4) a 47 giri (1. Sp3-Gt4); 27. Bo Frederiksen-Bodis-Kaufmann-van Lagen (Brokernet Silver Sting) a 52 giri (1. Sp2); 28. Freke-Green-Mitchell-Moffat (Ginetta G55 Gt4) a 54 giri; 29. Au-Hui-Tse-Yu (Porsche Cayman Gt4 Clubsport Mr) a 54 giri; 30. Gdovic-Hibbert-Simpson-White (Ginetta G55 Gt4) a 54 giri; 31. Chaponick Jr.-Mantel-la-Mazatis-Sandberg (Ktm X-Bow) a 54 giri; 32. Behrens-Levin-D. Ros-F. Ros (Porsche Cayman Gt4 Clubsport) a 57 giri; 33. Kasperlik-Klasen-Verdonck-Viebahn (Porsche Cayman Pro4) a 59 giri; 34. Close-P. Dupont-vander Stratenvanlooche (Marc Fusch V8) a 60 giri; 35. Bessem-Herber-Hilders-Schouten (Bmw E90) a 61 giri; 36. Griffin-Holstein-Hutchison-Kaye (Audi Rs3 Lms Trc) a 65 giri (1. Trc); 37. Decurtins-Gerome-Paque-Verbung-Verheyen (Porsche 991 Cup) a 66 giri; 38. Beche-J. Shen-W. Shen-Tjia (Seat Leon Trc V2 Seq) a 67 giri; 39. Guindimardenborough-Sanchez-Sarazin (Nissan 370Z Gt4) a 67 giri; 40. Balon-Knight-Stanley (Lotus Evora Gt4) a 71 giri; 41. Erlebach-Kovac-

Pekar-Vukovic (Audi Tt Rs) a 74 giri; 42. Block-James-McGuire-Rondet-Schauerman (Porsche Cayman Gt4 Clubsport) a 75 giri; 43. Keegan-Stammer-Welch (Porsche Cayman Gt4 Clubsport) a 76 giri; 44. Blaise-Carlson-Holmgard-Roman (Peugeot 208 Gti) a 78 giri (1. A3); 45. Eichenberg-Epp-Franz-Hollerwegger-Sandberg (Bmw M235i Racing Cup) a 81 giri (1. Cup 1); 46. Bassil-Boyer-de Andres-L. Dupont (Peugeot 208 Gti) a 82 giri; 47. Bartyan-D'Aisot-Pasotti-Pegoraro-Vinke (Lotus Elise Cup Pb-R) a 83 giri; 48. Engelbrecht-Kristensen-Mølgaard-H. Sørensen-T. Sørensen (Peugeot Rcz) a 86 giri (1. A2); 49. Al Melahhi-de los Milagros-Diez-Peh-Richardson (Bmw M235i Racing Cup) a 87 giri; 50. S. Kemper-V. Kemper-Mihm-Schmerl-von Oeynhausen (Porsche Cayman Gt4 Clubsport Mr) a 90 giri; 51. Bethke-Homung-Kraft-Sadler (Porsche Cayman Gt4 Clubsport Mr) a 82 giri; 52. Allen-Couplard-Rdest-Ulivieri-Weisberg (Seat Leon Trc V2 Dsg) a 85 giri; 53. Bock-M. Partl-R. Partl (Bmw M235i Racing Cup) a 86 giri; 54. Bonk-Burghardt-Leyherr-Piepmeyer (Bmw M235i Racing Cup) a 88 giri; 55. J. Cook-O. Cook-Deegan-Maybin-Sedgwick (Renault Clio Cup IV) a 93 giri; 56. Chkondali-Derossi-Dumont-F. Schmit-N. Schmit (Bmw M235i Racing Cup) a 94 giri; 57. Christensen-Jusjong-Marcussen-Sally Pedersen-Obel (Renault Clio Cup III) a 98 giri; 58. Henggeler-Mollison-Oscarsen-Stanco-Tanner (Renault Clio Cup IV) a 103 giri; 59. Atkinson-Drummond-Jewell-Ratcliff (Seat Leon Supercopa) a 105 giri; 60. Bosti-de Punder-Schneider-Tilke (Mercedes Amg Gt3) a 109 giri; 61. Budnik-Sanne-van Vuuren-Wilson-Winterboer (Bmw F30 340i) a 112 giri; 62. Coomber-Deaton-Drinkwater-Gannon-White (Honda Civic Type-R) a 115 giri; 63. Cox-Savage-Taylor-Wishart (Seat Leon Supercopa) a 134 giri; 64. de Breucker-Gillion-Kenis-Timmers (Bmw M235i Racing Cup) a 138 giri; 65. Davidson-Khan-Mullan-Yarwood (Honda Integra Dc5) a 141 giri; 66. Astin-Dijkhof-Martroussian-Wheeler (Seat Leon Cup Racer) a 143 giri; 67. J. May-P. May-A. Osborne (Porsche 991 Cup) a 145 giri; 68. Armstrong-Caygill-Dawson-Fairbrother-Jones (Porsche Cayman Gt4 Clubsport) a 149 giri; 69. Hamano-Jürgen-Okumura-Silva-Umemoto (Honda Integra Dc5) a 150 giri; 70. Al Qubaisi-Assenheimer-Bleekemolen-Metzger (Mercedes Amg Gt3) a 181 giri; 71. Bortolotti-Breukers-Engelhart-M. Ineichen-R. Ineichen (Lamborghini Huracán Gt3) a 190 giri; 72. Niederhauser-Rathe-Schiff-Wood (Ktm X-Bow Gt4) a 242 giri; 73. Londa Pedersen-Nymand-Skipper-Vesthage (Renault Clio Cup III) a 278 giri.

**Giro più veloce:** il 319° Di Buurman in 1'59"198, alla media di 163,06 km/h.

## ACCESSORI



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

## RIVISTE

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

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

**CEDO GRATIS** raccolta riviste Autosprint intere annate dal 1970 in poi, per informazione telefonare 360-949490.



**ENCICLOPEDIA Autosprint** d'epoca vengo in buono stato, solo per collezionisti appassionati di auto. Si compone di: anno 1969 II volume, anno 1970 I-II volumi, anno 1971 I-II volumi anno 1972 I-II volumi, anno 1973 I-II volumi, anno 1974 I-II -III volumi, anno 1975 I-II volumi, volume blu (anno 70/75), volume blu (mese 72/73). Prezzo 1.000 euro. Contattare Gianni per email [casagibby@gmail.com](mailto:casagibby@gmail.com)

## CORSI



**CORSO DI PILOTAGGIO** Formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervesina (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare mattino escluso sabato domenica 339.3112287. [www.scuolapilotimilano.com](http://www.scuolapilotimilano.com)

## SPORT



### SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

**SELEZIONE NAZIONALE PILOTI CHIUDE IN BELLEZZA IL 2016** - Con l'oramai abituale appuntamento in pista di fine anno, la Selezione Nazionale Piloti, ha chiuso il 2016, in piena allegria e clima di festa. Molti piloti, facenti parte dei vari programmi 2016, si sono dati appuntamento per la tradizionale "Coppa di Natale", un appuntamento molto "caldo", nel quale tutti hanno potuto vivere la loro passione in pista, prima, e festeggiare e farsi gli auguri, poi, a fine giornata, in un momento allegro e festoso. Al di là degli auguri, la pista ha premiato, l'inedita coppia formata da Bordonaro e Calvagni, vincitori sia dell'assoluta che della Sn1. In Sn2 ha svettato Giuseppe Testai, seguito da Dino Mazzone e Paolo Costante. In Sn3, Christian Iarrera e Orazio Ragusa. Da segnalare l'ottimo 4° posto di Gabriele Bannò, pilota del programma Sn3, occasionalmente schierato in Sn2. Per info: [selezione.nazionale@alice.it](mailto:selezione.nazionale@alice.it)

## LIBRI



**ELABORIAMO IL MOTORE** 1-2 - 2T - Assetto - Centraline vedi catalogo [www.elaboriamo.com](http://www.elaboriamo.com) tel. 0461-231102.

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



CONTI EDITORE

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

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

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.1653

Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://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: BPPITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 1° di mese in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

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

**Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-dis.it](mailto: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](http://www.sportnetwork.it)

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

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

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

**Banche Dati di uso redazionale**

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309. Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Alberto Sabbatini

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG  
FEDERAZIONE ITALIANA  
EDITORI GIORNALI



Accertamenti  
Diffusione Stampa

## Il modo migliore per comunicare i vostri annunci a tema motorsport

### COME FARE

Spediteci l'annuncio (testo ed eventuale foto) allegando la copia della ricevuta del pagamento effettuato.

Allegate anche i vostri dati: nome e cognome, indirizzo completo, codice fiscale e Partita IVA.

Utilizzate il metodo che preferite:

**email** [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it)

**posta** in busta chiusa a: Autosprint Outlet - Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 S. Lazzaro di Savena (BO) fax 051-6227309

### LE TARIFFE (IVA compresa)

L'annuncio costa **18 Euro**, fino ad un massimo di diciotto parole. Per ogni parola in più delle diciotto, 1 Euro.

La pubblicazione della **foto** (max 1 per annuncio) comporta un supplemento di 31 Euro (formato standard di impaginazione: larghezza 1 colonna - 31 mm, altezza max 31 mm).

Pagamento anticipato.

Le tariffe si riferiscono ad una sola pubblicazione.

Per due ripetizioni, il doppio.

**Sconti** per pubblicazioni continuative (richiedeteci un preventivo).

### METODI DI PAGAMENTO

**Conto Corrente Postale** n. 244400 intestato a Conti Editore Srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO) causale "Autosprint Outlet".

**Bonifico bancario** Monte dei Paschi di Siena - Ag. 127 - Via Sicilia, 203 - 00187 Roma, IBAN: IT39 P 01030 03301 000000532457. Bic/Swift Code: PASCITM1Z70, c/c intestato a Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO), causale "Autosprint Outlet".

**Assegno** intestato a Conti Editore Srl

### INFORMAZIONI

All'interno dell'immagine, si possono inserire anche loghi e/o scritte. Spedire un file .jpg a [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it). Il numero telefonico completo, il sito internet e l'email vengono conteggiati 1 parola ciascuno. **Non si conteggiano:** congiunzioni, preposizioni, articoli e segni di punteggiatura. Tutte le inserzioni seguono un tipo di impaginazione **standard**. La pubblicazione avverrà nel primo numero raggiungibile, se non diversamente richiesto.

Richiedeteci il modulo con le info e il calendario delle uscite: email [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it) - tel. 051.6227270.

**ALCUNE RIFLESSIONI SUL NUOVO REGOLAMENTO DEL CIRCUS**

# Perplessità sul futuro F.1

**C**hiudendo la cerimonia del podio dell'ultimo Gran Premio di Abu Dhabi, David Coulthard ha salutato il pubblico invitando gli appassionati a tenersi pronti per l'inizio della nuova stagione a Melbourne. «Avrete quello che avete chiesto - ha detto - macchine più rumorose, più larghe e più veloci». È questo il succo del nuovo regolamento tecnico della Formula Uno 2017. Le stime parlano di monoposto in grado di polverizzare i record sul giro abbassando i tempi di 4 o 5 secondi. Secondo alcuni questo dovrebbe essere il tanto atteso toccasana per lo spettacolo, basta con macchine che, a fronte di investimenti faraonici, faticano ad andare più forte delle Gp2! Quella sul paragone imbarazzante con le "economiche" Gp2 è una polemica che viene dal 2014, quando la prima generazione di monoposto 1.6 Turbo ibride divise per la prima volta la pista con le sorelle minori. A Barcellona più o meno mezza griglia della Gp2 si qualificò con un tempo migliore delle Catheram F.1 di Ericsson e Kobayashi. Si tratta però di un argomento superato da tempo, in questi due anni la forbice tra la massima formula

e la categoria cadetta è tornata su livelli più decorosi. Restando in Spagna, dal 2014 al 2016, il tempo della pole position (sempre Mercedes) è andato giù di oltre 3", mentre quello delle ultime file si è abbassato di ben 4"5. Impressionante. Il punto è che non se n'è accorto nessuno. E qui sta la prima critica di fondo alle nuove regole 2017. Scambiare la performance in sé per spettacolo è una svista che si può perdonare ad un appassionato del nostro sport alle prime armi, non certo a chi lo sport lo governa. Dubito che le nuove regole ci aiuteranno in questo senso, se è vero che questo imponente step prestazionale a cui ci apprestiamo ad assistere sarà frutto, in buona parte, di un maggior carico aerodinamico, il che vuol dire macchine sempre più sui binari (quindi l'esatto contrario di ciò che rendeva le monoposto di 25 anni fa più spettacolari da vedere, anche se molto più lente) e verosimilmente ancora più sensibili alla turbolenza generate da chi precede, il che lascia intravedere tempi sempre più duri per i sorpassi (specie continuando ad avere gomme così facili al surriscaldamento), salvo sterminate

zone Drs. Come tutto questo possa migliorare lo spettacolo resta per me un mistero, ma magari mi sta sfuggendo qualcosa. C'è però dell'altro, perché se i benefici allo show resteranno probabilmente tutti o quasi sulla carta, all'incremento di prestazioni non c'è motivo di non credere. E non posso non ricordare che ci siamo già passati. Successe all'inizio degli Anni '80, quando, grazie alle minigonne, i tempi sul giro crollarono (fino 6" su certe piste), e successe di nuovo a cavallo tra gli Anni '80 e '90, con un'escalation più graduale che portò comunque i record delle piste ad essere abbattuti. Questo, in entrambi i casi, ha avuto un costo, che abbiamo pagato nell'immediato in termini di sicurezza e nel medio periodo con la scomparsa di alcune delle più belle piste (o delle più belle curve) del Mondiale, perché non più in grado di "contenere" le performance delle monoposto. Non vorrei che ci trovassimo a discutere del fatto che mezza pista di Spa o le "Esse" di Suzuka, a causa di velocità di percorrenza diventate insostenibili, hanno fatto il loro tempo, che è poi quello che successe vent'anni fa alla seconda di Lesmo. La progressiva perdita di personalità delle piste è proprio uno dei fattori che ha reso "piatto" il panorama visivo dello spettatore dei Gran Premi. Se il risultato finale (anche se non voluto) di questo "pacchetto spettacolo" fosse quello di far fuori le poche piste vere rimaste per lasciare il posto a qualche altro tilkodromo, ci troveremmo davvero in uno di quei casi in cui la cura è peggio della malattia. Troppo pessimista? Vedremo.

**Massimo Burbi, Cortona (Ar)**

*Troppo pessimista? No, sensato, Massimo. Le tue considerazioni - qui sintetizzate - rappresentano uno sguardo critico, alternativo e preoccupato al nuovo scenario che la F.1 si appresta a inaugurare e sarà solo il confronto e il riscontro con la realtà a dare e a darti le vere risposte. Di certo ripartire strutturalmente da zero aiuterà a propiziare una scossa nella scala dei valori, anche se l'era ibrida resta pur sempre caratterizzata dai motori, tra i quali la Mercedes, al di là dell'abolizione dei famigerati gettoni, resta leader. Fino a prova contraria.*

**TIFO ALLE STELLE PER L'APPRODO DI ANTONIO ALLA FERRARI**

## Viva Bon Giovi!

Sono un vostro affezionato lettore e abbonato da diverso tempo. Volevo inviarvi la foto scattata lo scorso 5 di novembre davanti ai cancelli della Ferrari a Maranello con lo striscione benaugurante e inneggiante a Bon Giovi. Siamo felici perché tutto è andato a buon fine!

**Giorgio Riva, per Scuderia Ferrari Club Triveneto**



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

Direttore responsabile  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)  
051.62.27.226

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
051.62.27.220

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
051.62.27.227

Segreteria  
[segreteria\\_as@autosprint.it](mailto:segreteria_as@autosprint.it)  
051.62.27.111

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249  
**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Marketing e comunicazione:  
**Marco Angrisani** [mkt@autosprint.it](mailto:mkt@autosprint.it)

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

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

# ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

**Abbonarsi è semplice e veloce!**

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:  
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,  
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it  
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16  
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito  
puoi visitare il sito [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)  
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.  
Per abbonamenti all'estero, visita [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)  
o contattaci ai recapiti sopraindicati  
per ulteriori info.

Cognome e nome .....

Via .....

n° .....

Cap .....

Città .....

Prov. ....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

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

Data .....

Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.

**MI ABBONO  
PER UN ANNO A**

**AUTO  
SPRI  
NT**

**AL PREZZO SPECIALE  
DI € 80,00**





MOTOR BIKE EXPO

20 21 22 GENNAIO 2017

VERONA



LA FIERA DEDICATA AL MOTOCICLISTA

155.000 VISITATORI - 670 ESPOSITORI

