

WEC FERRARI 488 CAMPIONE DEL MONDO GT



AUTO SPRI NT

n. 47

Anno LV Settimanale 22-28 novembre 2016

3 Euro (Italy only)

AUT. 6.50 € - BE 6.00 € - € 5.90 €
FRANCE 5.50 € - € 5.50 €
REG. COM. 3.50 € - € 3.50 €
CH. C. 17.70 CHF - CH. 16.00 CHF

GETTY IMAGES.COM



VERSO IL GP DI ABU DHABI

Corrono insieme da **15 anni**, si sfidano sin dai tempi del kart: adesso **Rosberg e Hamilton** si giocano il Mondiale Piloti. A **Yas Marina** il loro confronto, decisivo, è a carte scoperte

DUELLO INFINITO



Posta Italiana SpA, n. A/P - D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

GETTY IMAGES



An event by



ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO
IN PREVENDITA SUL SITO
WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



PASSIONE A 360 GRADI

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



SPORT



autopromotec



Abu Dhabi terra da sogno e di sogni

Sui **depliants** dei tour operator Abu Dhabi è un sogno tra mare dune e grattacieli. Nel prossimo week end per una buona fetta del motorsport, la città più ricca e importante degli Emirati Arabi sarà anche terra di sogni. Sogni di vittoria, ovviamente ma pure incubi per gli sconfitti. Il circuito di Yas Marina diventa l'ombelico del mondo per F.1, Gp2 e Gp3 che mandano in scena i loro round decisivi in questo paradiso delle vacanze tra paesaggi da cartolina, servizi, comfort e lusso sfrenato. Rosberg-Hamilton, Giovinazzi-Gasly, Leclerc-Albon-Fuoco: per loro ecco un fine settimana da vivere tutto d'un fiato, il punto più alto di una stagione che nei rispettivi campionati è stata così combattuta da chiudersi proprio in coincidenza dell'ultimo appuntamento in calendario. Inutile spremersi il cervello con mega-domandoni su come andrà a finire quando in pista c'è materiale esplosivo per far saltare in aria qualsiasi pronostico. Meglio mettersi comodamente seduti e godersi uno spetta-

colo per forza di cose eccezionale. E non solo per il superconfronto tra Rosberg ed Hamilton che in pista se le danno sin dai tempi del kart. Stavolta molte delle attenzioni saranno rivolte anche alla Gp2 e a Giovinazzi che al round decisivo ci arriva da leader della classifica e alla Gp3 dove Fuoco, terzo in classifica, tenterà un'impresa disperata per recuperare nei confronti di Leclerc e Albon.

A proposito di Giovinazzi e Fuoco. Il prossimo 6 dicembre a Bologna andrà in scena l'edizione 2016 dei nostri iconici Caschi d'Oro. Dove quest'anno inseriremo un grande novità. Finora il giudizio della nostra redazione era stato insindacabile, stavolta lasciamo a voi lettori la possibilità di consegnare un Casco d'Oro speciale da assegnare al pilota italiano che si è maggiormente distinto a livello internazionale. Per dare la vostra preferenza basterà andare a votare su Autosprint.it dove troverete un sondaggio-votazione nel quale cliccare il nome del vostro pilota preferito...



CASCHI D'ORO 2016

CHI È IL MIGLIOR PILOTA ITALIANO A LIVELLO INTERNAZIONALE AL QUALE CONSEGNARE UN CASCO D'ORO SPECIALE? DATE LA VOSTRA PREFERENZA VOTANDO SU AUTOSPRINT.IT

NON PERDERE IL PROSSIMO NUMERO

QUELLO CHE USCIRÀ IN EDICOLA MARTEDÌ 30 NOVEMBRE SARÀ UN AUTOSPRINT DOPPIO, CON 80 PAGINE INTERAMENTE DEDICATE ALLA STAGIONE F.1 2016

FORMULA UNO

- 10** VERSO GP ABU DHABI A CARTE SCOPERTE
- 14** VERSO GP ABU DHABI IL PARERE DI ZANARDI
- 16** VERSO GP ABU DHABI DENNIS CIAO
- 18** VERSO GP ABU DHABI SKY F.1 SEGNO +
- 20** VERSO GP ABU DHABI JENSON BUTTON

VELOCITÀ

- 28** GIOVINAZZI PRENDITI LA GP2!
- 30** INTERVISTA ANGELO STICCHI DAMIANI
- 48** MONDIALE ENDURANCE BAHRAIN
- 58** GP F.3 MACAO
- 60** WORLD FIA GT MACAO
- 62** TCR SERIES MACAO
- 64** IL PERSONAGGIO GIANPAOLO DALLARA
- 70** SCUOLA FEDERALE LEZIONI AD ALTA VELOCITÀ
- 72** MOTOR SHOW TANTE SFIDE NELL'AREA 48

IL RICORDO

- 26** ROSCHE ADDIO GIGANTE BUONO

RALLY

- 34** MONDIALE AUSTRALIA
- 42** TRICOLORE PARLA CAMPEDELLI

RUBRICHE

- 4** SCATTOFISSO
- 6** IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 19** BASTIAN CONTRARIO
- 46** RALLYSPRINT

domenicaseria



Ecco la **Mazda** per l'**Imsa** 2017

Nel 2017 Mazda correrà ufficialmente nell'Imsa con un nuovo prototipo nella neonata categoria Daytona Prototype International. Prenderà parte all'intera stagione con due vetture ufficiali RT24P. Da quest'anno il regolamento dei prototipi americani per le gare Imsa, 24 Ore di Daytona in testa, è cambiato e gli organizzatori hanno scelto di basarsi sulla categoria Lmp2 con alcune modifiche, e maggiori

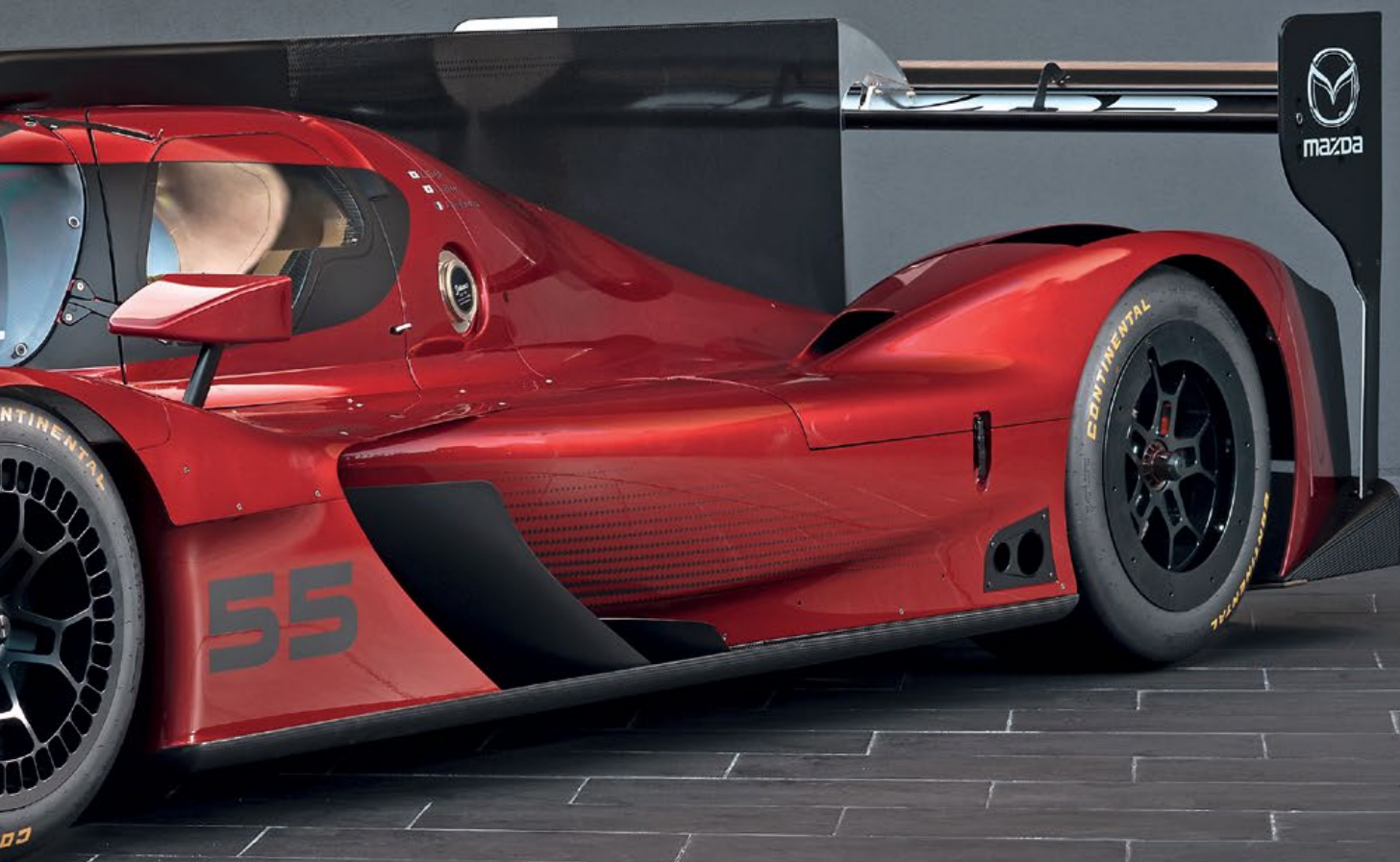
libertà per i propulsori. Mazda ha scelto un telaio Riley dotato del motore 4 cilindri 2 litri turbo da 600 cavalli che aveva già impiegato nell'Imsa 2016. La Mazda per l'Imsa è una coupé dal design affilatissimo, con una vistosa pinna posteriore che sorregge l'ala. Sembra un'Audi R18 in miniatura perché è più stretta per rispettare le normative di 1900 mm di larghezza del regolamento Lmp2. Al design



esterno hanno collaborato anche gli stilisti Mazda che hanno applicato all'auto da corsa i concetti del design Kodo, lo stile particolare che Mazda adotta per le sue auto stradali. Il nome della RT24P sottolinea anche quella che è la strategia Mazda: RT24 è un acronimo di "road to 24 ore", per sottolineare che l'obiettivo dell'auto è la 24 Ore di Daytona, ma si rifà anche al programma di sviluppo per far crescere giovani piloti nel monomarca in Usa. La Mazda RT24P ha un telaio costruito dall'americana Riley e sviluppato dalla Multimatic; l'auto è lunga 4750 mm, il motore 4 cilindri in linea turbo Mazda è sviluppato dalla

AER inglese ed eroga 600 cavalli; il cambio 6 marce è Xtrac, l'impianto frenante in carbonio è di produzione mista Brembo e Hitco e l'auto completa pesa 930 kg. Le due Mazda RT24P ufficiali nel programma Imsa saranno gestite dal team SpeedSource basato in Florida. Le coppie di piloti ufficiali sono Bomarito-Nunes e Long-Miller, ma alla 24 Ore di Daytona, dove la macchina farà il suo debutto in Imsa, ci sarà su ogni vettura un terzo pilota di provenienza IndyCar che al momento è ancora da scegliere.

Alberto Sabbatini



UN CRASH TRASFORMATO DA FELIPE IN COMMOVENTE PASSERELLA DAVANTI AL SUO POPOLO, AL PADDOCK E IN MONDOVISIONE. UN SALUTO DOVUTO A UN PILOTA CHE HA SEMPRE DATO TANTO SENZA MAI ATTEGGIARSI

Commozione

A Interlagos era stato il solo, dopo la seconda bandiera rossa, a dire chiaro e tondo che la pista era pericolosissima, che tornare a gareggiare sarebbe stato un azzardo inutile. Schietto e sincero come sempre, Felipe Massa. Poi, una volta riprese le ostilità, è stato proprio lui ad andare a sbattere, provocando un'altra interruzione del Gran Premio. Maledizione! Ma proprio quell'incidente che non ci voleva, gli ha consentito di fare una passerella a piedi di quattrocento metri, per rientrare alla postazione della Williams, nel corso della quale ha potuto tastare con mano l'affetto, la vicinanza, l'amore del pubblico, della gente dei box (grandissimi gli uomini Mercedes tutti schierati ad applaudirlo, poi imitati dagli altri) e anche quello di milioni di telespettatori incollati al video, nei suoi confronti. Una cosa commovente, giusta, per un pilota che ha sempre dato tanto senza mai atteggiarsi, senza mai una scortecchezza, senza mai un cenno di arroganza. Si può essere campioni del mondo anche in modo diverso da quello consueto e scontato, grazie Felipe.

Scoop

Il freddo accomuna, rende più umani. Avete mai notato come la neve renda tutti più cordiali, persino amichevoli? La pioggia in Brasile ha avuto lo stesso effetto sui grandi personaggi della Formula Uno. Ad esempio, è stato molto carino Lewis Hamilton quando, durante la prima sosta, ha dolcemente appoggiato una giacca a vento sulle spalle intirizzite "dell'ombrellina" addetta alla sua macchina. La ragazzona bionda, bellissima, indossava solo un aderente vestito verde. Moriva di freddo: Lewis si è rivelato galantuomo. Ma il vero scoop è stato un altro e forse a molti sarà sfuggito. Parliamo di Niki Lauda, che per la prima volta, si è mostrato con una giacca nera della Mercedes. Di solito, infatti, Niki ha una divisa propria, senza scritte salvo quella sul cappellino rosso. Stavolta ha indossato qualcosa di ufficiale. E a Stoccarda hanno brindato.

Club

Hanno sbagliato in molti, su quell'asfalto viscido. Ma l'errore di Grosjean merita un encomio a parte. Volare fuori mentre si procede verso la griglia di partenza è cosa da veri fenomeni. Gente tipo David Coulthard, per dire, molto vivace nelle fasi pre gara, un vero precursore della specie. Il Club dell'Asinata si arricchisce così di un nuovo iscritto. Bene!

Tre

La Mercedes in Brasile ha corso con tre macchine. Proibitissimo? Sì, ma la pioggia ha sconvolto le regole e finalmente si è visto qualcosa di diverso. Per ben 29 giri su 71, infatti, Hamilton ha dovuto seguire come un'ombra un compagno di squadra arrivato dal nulla. Chi? Ma il simpatico Bernd (come Rosemary) Maylander, l'uomo della Safety Car, che guidava una Mercedes Amg Gt. Se consideriamo che alle spalle di Hamilton c'era Rosberg, ecco che per quasi tutta la gara di Interlagos le Mercedes al comando sono state tre. E nessuno ha protestato!

Tweet

Che Max Verstappen fosse in palla, tonico e gasato dal diluvio l'ha capito chi ha potuto leggere i suoi tweet (ormai una moda ricorrente, come se fosse questo l'unico modo per far finta di comunicare) lanciati alla vigilia della corsa. Era felicissimo di avere a che fare con l'acqua. Come se sapesse già cosa lo attendeva e attendeva a molti, moltissimi suoi colleghi.



GETTY IMAGES



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



GROSJEAN L'HA FATTA GROSSA

Sopra la Haas, stropicciata ben bene da Romain Grosjean mentre stava andando verso la griglia di partenza. A Interlagos sono state spesso tre le Mercedes in pista. Davanti alle due W07 di Hamilton e Rosberg s'è vista per 5 volte la Amg Gt, la safety car



eno di Massa



TORCIDA VERDEORO

Stretto nella bandiera verdeoro al suo ultimo Gp del Brasile, dopo un'onoratissima carriera, Felipe Massa è stato salutato dal caloroso, potente, appassionato, abbraccio del suo popolo



Gilles & Ayrton

Ovviamente, i paragoni si sprecano, a proposito di Max. Chi parla di somiglianze con Senna; chi con Villeneuve. Noi, modestamente, i paragoni non li facciamo (quasi) mai. Voi, per favore, decidetevi. Gilles o Ayrton? Forse, nessuno dei due. Lasciamo che questo ragazzo faccia la sua corsa e il suo corso. No?

Capelli

Quelli di Ericsson sono sempre a posto, belli pettinati. Anche dopo una carambola contro il guard rail. Macché. Lui scende dalla macchina, toglie il casco ed è perfetto, neanche fosse uscito dal salone dell'hair stylist tre secondi prima. Mica come noi che sembriamo scappati di casa anche quando siamo a casa. Una parrucca? Lacca? Chissà...Facci un tweet, caro Ericsson, dai! Così impariamo.

Ignoranza

Il Gp del Brasile ha mostrato – ma già lo sapevamo – tutti i limiti di questa Formula Uno che la gente non capisce, ma che anche gli addetti ai lavori comprendono poco. Avete notato come, durante le varie Red Flag, i responsabili dei team cercavano di informarsi su quello che potevano fare o non fare, cambiare o meno sulle macchine ferme? Una volta era automatico, scontato, chiaro. Adesso no. Monsieur Todt, non è arrivato il momento di buttar via gli attuali regolamenti e riproporli in modo chiaro, abbreviato, comprensibili? Richiesta inutile: non succederà niente.

Ridere

Rideva lui, Nando; rideva il cameraman; ridevamo tutti quando Alonso ha afferrato la telecamera cercando vanamente di fare un altro mestiere. Stiamo parlando dell'unico pilota capace di non prendersi sempre sul serio, un patrimonio per questa Formula Uno. Con il sospetto, leggero leggero, che questa F.1 ad Alonso interessi sempre meno. Cioè: non sappiamo se si tratti di innata simpatia, resistente ai tempi grammi, oppure di una voglia di fare dell'altro a furia di tempi grammi. Noi, intanto, speriamo che si tratti della prima opzione.

Mistero

«Non sono riuscito a fare quello che volevo», ha dichiarato Nico Rosberg sul podio, intervistato da Martin Brundle. Ma che cosa voleva realmente Rosberg? Voleva vincere? Voleva dar fastidio a Hamilton? Voleva che la corsa venisse interrotta a metà? Voleva un cappuccino durante le soste ai box? Voleva il conforto della squadra? Voleva distrarsi con una danza brasiliana? Voleva ascoltare un cd di Catetano Veloso? Voleva prendere l'aereo e tornare subito a casa? Non lo sapremo mai.

Sbarra

Bernie Ecclestone, qualche tempo fa, se n'era uscito con una battuta, ovviamente fraintesa a uso e consumo degli idioti che sono sempre a caccia di finti scoop. «Ci vorrebbero i muri, invece degli spazi di fuga», aveva detto, spingendosi al paradosso, per far capire che le vie d'uscita asfaltate premiano, alla fine, chi sbaglia, consentendogli di continuare la gara. Ma a Interlagos si è visto un nuovo genere d'infrazione, mai venuto a galla prima: la corsia dei box chiusa. E siccome non si vedeva niente, Ricciardo è entrato e si è fatto tranquillamente cambiare le gomme, salvo poi pagarne le conseguenze con 5 secondi di penalità. La soluzione perché non accada più in futuro? Una bella sbarra metallica. O anche una porta d'acciaio. Vedrete che prima o poi Bernie lo dirà. E qualcuno lo prenderà, di nuovo, sul serio... ●



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



BANDIERA ROSSA E COLPI DI SCENA

Sono state due le bandiere rosse esposte durante il Gp del Brasile, penultimo round del Mondiale di F1, dove non sono certo mancati i colpi di scena, soprattutto coi sorpassi di Verstappen, in alto, mentre infila Rosberg. Sotto, Alonso in versione cameraman. A lato, Brundle sul podio intervista Hamilton e Rosberg. Sopra, Ericsson sempre impeccabile e il ciuffo sempre a posto, nonostante i crash





**UN CONFRONTO IN PISTA
CHE DURA DA 15 ANNI**

Rosberg e Hamilton ruota a ruota in Austria, a lato: il simbolo di una sfida infinita fatta anche di sguardi, sotto: eccoli sul podio di Silverstone. Ad Abu Dhabi però Nico avrà la sua chance più grande...



A carte sco





per te

ROSBERG E HAMILTON SONO DIVISI DA 12 PUNTI, IN UNA GARA DECISIVA, NELLA QUALE A NICO PER DIVENTARE IRIDATO BASTA UN TERZO POSTO, ANCHE SE OCCHIO ALLE RED BULL...

di **Cesare Maria Mannucci**

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

O rmai corrono insieme da 15 anni, dal kart alla F3 sino alla F1. Compagni di squadra alla Mercedes da 4 anni, tra Lewis Hamilton e Nico Rosberg non ci sono segreti, non ci sono debolezze da scoprire, ognuno sa tutto dell'altro, come un film visto dieci volte. Per questo motivo, le solite considerazioni, le solite aspettative che si creano quando un campionato del mondo viene assegnato all'ultima gara, questa volta non hanno ragione di essere. Risulterebbero banali e non appropriate. Questa volta non serve parlare di attitudine caratteriale, di emotività di fronte ad una sfida che vale una stagione. Perché sappiamo esattamente come entrambi si comportano e reagiscono. Inutile fare considerazioni sul loro stile di guida o il modo di gestire la gara. Perché entrambi guidano la stessa vettura e, come Toto Wolff ha ripetuto in Brasile, la Mercedes farà di tutto per azzerare le differenze tra i suoi piloti. In termini di scelte meccaniche, di gomme e di strategia.

Quei 12 punti, unica variabile

Le uniche variabili tra Rosberg ed Hamilton sono

**ORMAI SONO IN
UNA POSIZIONE
SCOMODA
E COMPLICATA
MA IO NON
MI ARRENDO**

LEWIS HAMILTON

”

così rappresentate dai 12 punti che li dividono in classifica, 367 contro 355. E dalla possibilità che un guasto meccanico intervenga a compromettere la loro posizione in gara. Allargando il campo, possiamo considerare l'evenienza che le due Red Bull possano inserirsi nella sfida tra i due piloti Mercedes. Fattore a cui Hamilton si attacca disperatamente per potere continuare a sperare. Ma per Rosberg a Yas Marina basterà concludere al terzo posto per essere campione, quindi Verstappen o Ricciardo potrebbero anche finirgli davanti che per lui non sarebbe la fine del mondo. L'importante è che non lo facciano tutti e due.

Hamilton: «Sono in posizione scomoda»

«Sono consapevole di essere in una posizione scomoda - dice Hamilton - perché anche se vincerò, la cosa non dipende da me e perché ho già perso troppi punti per guasti meccanici. Non mi arrendo perché non si sa mai cosa può succedere, ma la situazione è oggettivamente complicata». Nelle sette occasioni in cui la F1 ha corso sul circuito di Yas Marina, Hamilton ha vinto due volte, Rosberg una,

quindi non si può certo dire che sia un tracciato che meglio si addice a uno piuttosto che all'altro. I sorpassi sono estremamente ostici, per farli probabilmente sarebbe necessario spezzare la sequenza dei cambi gomme, ma apparentemente la Mercedes non vuole differenziare la gara dei suoi piloti. Ecco, il problema principale è questo. Perché per recuperare 12 punti di svantaggio, Hamilton deve andare oltre il guidare più forte possibile. Se Rosberg lo copia in tutto, oppure se lui non ha la possibilità di diversificare la sua strategia, il discorso è già finito in partenza. Poi c'è il fattore affidabilità. Nelle precedenti 20 gare, Rosberg si è ritirato solo una volta, in Spagna, a causa della collisione al primo giro provocata da Hamilton. Il tedesco è sempre andato a punti, sommando come peggiore risultato stagionale, il 7° posto di Montecarlo. Nell'economia di Hamilton, invece, pesa come un macigno il ritiro di Sepang per cedimento del motore. Unico ritiro per guasto meccanico durante l'anno, escludendo quello per la collisione a Barcellona.

Uguaglianza di power unit? Fino a un certo punto

Paddy Lowe ha detto che entrambi sono in una situazione di assoluta uguaglianza in termini di power-unit. Vero sino a un certo punto. Perché se durante le prove, Rosberg dovesse lamentare un guasto, scatterebbe la penalità, dovendo montare un nuovo propulsore. Mentre Hamilton dispone di un altro motore usato, con meno percorrenza, avendone sostituiti tre durante il weekend del Gp del Belgio. Che potrebbe essere montato senza generare ulteriori penalità. La scelta delle gomme per Abu Dhabi è la medesima per entrambi: 4 set di gomme soft, 2 set di supersoft, 7 di ultrasoft. Quando nelle precedenti gare, spesso queste erano leggermente diverse tra i due piloti della Mercedes.

L'incidenza dei fattori imponderabili

Poi ci sono altri fattori imponderabili, tipo l'emotività che potrebbe condizionare Rosberg nella corsa decisiva per ottenere il risultato più importante della sua vita. Ma pensiamo che non succederà nulla, in quanto Nico si è autoimposto una "velocità di crociera", per arrivare alle spalle di Hamilton, che riesce a mantenere davvero senza il minimo sforzo. Quindi diventa difficile chiamarla sfida iridata per l'ultima gara di campionato. Perché non ci sono gli elementi per chiamarla sfida. Ricordate quando Bernie Ecclestone si inventò la storia del doppio punteggio per l'ultima gara? Tutti a criticare, a dire che era una scelta strampalata. E forse lo era per davvero, anche se in questa evenienza, la cosa avrebbe funzionato. Perché comunque la sfida è ristretta solo ai due piloti Mercedes e non ci sarebbe stato il rischio di "premiare" altri piloti. Probabilmente il regolamento più giusto sarebbe quello di una volta, che prevedeva lo scarto del peggiore risultato.

Haug: «Rosberg è migliorato tanto»

Nelle ultime tre gare, Rosberg ha sempre detto che il suo obiettivo primario era quello di vincere la gara, senza pensare troppo alla classifica di campionato. Mentendo perché in realtà ha poi sempre cor-



NICO ROSBERG È MIGLIORATO TANTISSIMO E SECONDO ME MERITA DI DIVENTARE IRIDATO

NORBERT HAUG



so in maniera conservativa. Ora, alla vigilia di Abu Dhabi, il leader del campionato dice: «Non so come approccerò l'ultima gara. Probabilmente avrò le idee più chiare giovedì pomeriggio. Sarà un week end difficile, come sempre».

Dalla Germania si è fatto sentire Norbert Haug, che aveva assunto Rosberg quando era lui a dirigere il team Mercedes: «Rosberg è migliorato moltissimo, quest'anno ha vinto 9 gare. Anche se guidi per il team migliore, non puoi ottenere risultati simili solo perché sei fortunato, devi avere del talento. Merita di essere campione del mondo, il suo carattere è sufficientemente forte per affrontare anche l'ultima gara così come ha fatto nelle precedenti».

Alonso: «In F.1 nulla è scontato»

In Brasile, Fernando Alonso ha raccontato: «In F.1 nulla è scontato, pure io ad Abu Dhabi ho perso un campionato quando avevo un vantaggio simile. E tutti parlavano di me come del nuovo campione del mondo». Nel 2010 però, Alonso arrivò ad Abu Dhabi si al comando della classifica, ma in piena lotta con Webber, Vettel e anche Hamilton aveva ancora



SFIDA SENZA FINE SU CUI PESA LA ROTTURA DI SEPANG

Nico e Lewis si sfidano da tre lustri, dal kart, nell'altra pagina, passando per le formule propedeutiche, a lato, eccoli con Kubica. Ma stavolta a Abu Dhabi il verdetto sarà spietato quanto decisivo. Sopra, le loro Mercedes out dopo l'inopinato contatto al Gp di Spagna mentre, sotto, il motore flambé di Lewis a Sepang: un evento che rischia di rivelarsi decisivo nell'esito della lotta a due per il mondiale piloti 2016...



una remota possibilità di farcela. Quattro piloti con tre vetture diverse. Ora il quadro è radicalmente diverso. Perché la vettura è la stessa e tutti gli altri, ad esclusione della Red Bull, sono maledettamente lontani per interferire.

E così Nico può eguagliare papà Keke

Nico Rosberg si prepara così a conquistare il suo primo titolo iridato, secondo figlio d'arte a farcela, uguagliando il padre, dopo Damon Hill. Quando suo padre Keke si laureò campione del mondo con la Williams nel 1982, vinse un solo Gp, e il suo successo avvenne solo per le tragedie che colpirono la Ferrari. Dagli incidenti di Villeneuve e Pironi, ai malanni che afflissero Tambay nelle ultime gare, e che lo costrinsero a dare forfait a Monza. Nico invece si avvia al suo primo successo iridato in un quadro radicalmente diverso. Quest'anno ha vinto 9 Gp, non ha beneficiato di nessuna disgrazia altrui, a parte il motore esploso di Hamilton a Sepang, e rispetto al padre è sicuramente un pilota più completo e regolare. Rosberg campione del mondo probabilmente fa an-

che gioco alla Mercedes. Per uscire da una immagine di "dipendenza" legata alla figura di Hamilton, che le ultime due stagioni hanno indubbiamente creato.

Mondiale deciso a ruotate? Difficile che accada

Le regole dell'ingaggio. Toto Wolff le ha chiamate così le nuove norme da lui stabilite dopo la collisione di Spielberg.

Dal Gp di Austria in poi, le nuove regole interne hanno funzionato, perché gli incidenti tra i due piloti della Mercedes non si sono più visti. Sarà così anche ad Abu Dhabi? Quando una ruotata ben assestata potrebbe risolvere tutti i problemi di punteggio? Difficile che accada. A Yas Marina, ironia della sorte davanti al parco a tema della Ferrari, l'automobilismo tedesco si prepara ad incoronare il suo terzo campione del mondo. Dopo Michael Schumacher e Sebastian Vettel. Improbabile che avvenga un risultato diverso. Dati i presupposti e le circostanze. Anche se proprio Sebastian Vettel nel 2010, riuscì a dimostrare che questa evenienza è sempre possibile. ●



Zanardi: «

GETTY IMAGES

Alessandro Zanardi qualsiasi cosa faccia ama farla bene. Pure lo spettatore, cavolo. Prendi il prossimo weekend. Del finale di Abu Dhabi la Freccia di Castelmaggiore non se ne perderà una stilla, davanti alla Tv. E visto che da una vita il suo è un punto di vista pensante, mai scontato e intelligente, tanto vale parlarci per capire qualcosa in più del confronto decisivo tra il fuggente Nico Rosberg e il trafelato inseguitore Lewis Hamilton, aspiranti Mercedes boys al mondiale piloti F.1 2016.

«Stavolta sono bello conteso - debutta Alessandro -, poiché mi sento afflitto da quello che, usando parole forbite, potrebbe essere definito un forte conflitto interiore. Sì, per certe ragioni mi ritrovo a tifare per l'uno, Lewis, e in base a diversi ragionamenti mi sento contemporaneamente supporter dell'altro, cioè Nico, anche se lungi da me la furba idea di voler sembrare il cerchiobottista che non si sbilancia».

Be', allora, Zanna, vedi di sbilanciarti che non siamo mica qui a offrir da bere ai pesci... *«Dai, allora cominciamo per bene: Lewis è un ragazzo che conosco da tantissimi anni. Anche per lui fin dagli inizi avevo previsto un avvenire luminoso e mi era capitata la stessa cosa con un certo Ayrton Senna, quindi si tratta di folgorazioni importanti, che restano. Anche se per certi versi Hamilton fin dalla tenera età è sembrato un campione tutto sommato più annunciato di Ayrton. E se il brasiliano meravigliò il mondo a Montecarlo 1984 sotto la pioggia battente, dando ragione alla scommessa che avevo fatto su di lui, l'inglese si è rivelato al mondo in quel fantastico 2007 da rookie in F.1 con la McLaren, quando fu lui a perdere in extremis un mondiale che aveva quasi vinto. Poi si è preso il titolo, già nella stagione successiva, da grande campione, mostrando da lì in poi una maturità ben più grande della sua età. E a un uomo come Lewis - aggiunge Alessandro -, non puoi non affezionarti, perché sa essere intelligente, sensibile e empatico».*

ALESSANDRO È COMBATTUTO PERCHÉ STIMA IMMENSAMENTE HAMILTON EPPURE SENTE CHE ROSBERG È ARRIVATO A UN APPUNTAMENTO EPOCALE NELLA SUA CARRIERA: QUELLO CON UN MERITATISSIMO TITOLO MONDIALE ECCO PERCHÉ...

di **Mario Donnini**

Okay, ma contrapposto a Lewis c'è Nico, con una storia ben diversa e non meno affascinante, no? *«Giusto, concordo. In effetti il tedesco oltre che bravissimo nell'abitacolo spicca anche per gentilezza e umiltà ed ha tutte le doti del grandissimo lavoratore. È un uomo colto, parla sei lingue e, vedi, se uno sa fare cose del genere, vuol dire che fin da ragazzo aveva capito quanto contano nella vita la formazione, la maturità, la capacità di comunicare e interagire col maggior numero possibile di persone e di culture. Vuol dire che fin da bimbo hai capito cosa ti servirà nella vita e anche in questo, ma stavolta sul piano squisitamente umano, Nico Rosberg ha dimostrato da subito doti da grande. E credimi, non è mica così facile e scontato, perché io dell'importanza di certi aspetti mi sto rendendo conto a cinquant'anni, non li capivo certo a diciassette o diciotto».*

Quanto alle capacità di guida allo stato puro, cosa dici di Rosberg? *«Guarda, solo cose positive. La verità è che a livello sportivo con un pizzico di fortuna in più Nico avrebbe già potuto vincere un titolo battendo Hamilton».*

Non credi Nico soffra di una sorta d'antico e pesante complesso di inferiorità verso Lewis? *«Proviamo*



È ora che vinca Nico»

a leggere le cose in modo diverso, ribaltando la prospettiva - ribatte Alessandro -. Forse il complesso è soprattutto negli occhi di chi li guarda. Perché, facci caso, se Hamilton stacca una pole, tutti a dire "Lewis è un fenomeno!". Ma nel Gp successivo, se il poleman è Rosberg, tutti a ribattere: "Okay, quindi oggi Lewis non era in forma". No, non è così che funziona. Il giorno in cui uno dei due sta davanti, vuol semplicemente dire che è stato più bravo dell'altro».

Se tu fossi l'amico del cuore di ciascuno, quali consigli tattici daresti a Lewis e Nico? «In segno di vera amicizia neanche uno, perché se sono arrivati fin lì, vuol dire che son capaci di saperlo da solo cosa debbono pensare e fare nel weekend di Abu Dhabi. Quindi me ne sto zitto. Comunque Lewis deve vincere sperando che l'altro abbia una sfiga e Nico invece deve arrivare tranquillo al traguardo anche accontentandosi di salire sul podio. Il gioco è tutto qui. Di sicuro è meglio per entrambi evitare il duello in pista, lo scontro diretto, perché ormai non serve a nessuno. Ma non do percentuali, perché portano male, anche se in questo caso fortuna e sfiga son la stessa cosa, dipende da come le leggi. Però - aggiunge Zanardi -, spero che il verdetto di gara alla

"ZANNA" APPREZZA ENTRAMBI, MA STAVOLTA...

Duellano da sempre in pista, sopra, e si guardano con aria di sfida, sotto, ma "Zanna" non ha dubbi: è il turno di Nico a prevalere sul grande Lewis!

SUTTON-IMAGES.COM

fine sia lineare, certo, pulito e svincolato da scherzi del destino». Viva la pura spremuta di meritocrazia, quindi. Non fa una piega.

E va bene, fatta questa complessa, rigorosissima, articolata e scientifica promessa, Alessandro, ora vuota il sacco e giocati tutto in una frase... «Lo dico: mi spiace per il caro Lewis Hamilton, ma è ora che il campionato mondiale lo vinca Nico Rosberg». ●



Dennis ciao e la Rossa frena

RON PERDE LA GUERRA INTERNA ALLA McLAREN CHE SANCISCE LA SUA USCITA DI SCENA, MENTRE LA FERRARI RITIRA L'APPELLO SULLA CLASSIFICA DEL GP MESSICANO INTANTO LA F1 PENSA A RISCRIVERE LE SUE REGOLE DA ZERO E IN MODO MOLTO, MOLTO PIÙ SEMPLICE...



LA PRESSE

Come Autosprint aveva già anticipato, si è riunito a Londra il gruppo strategico per proporre una radicale semplificazione delle regole sportive e tecniche. Per la prima volta alla riunione ha presenziato anche Chase Carey oggi Presidente di Delta Topco e destinato a rilevare il posto di Bernie Ecclestone quando il processo di acquisizione di Liberty Media sarà completato. «Le regole vanno riscritte da zero, non ha senso emendare le attuali - ha detto Ecclestone, riferendosi soprattutto alla giungla interpretativa ora in vigore in materia di sorpassi - le situazioni vanno interpretate, altrimenti alla fine tutto sarà vietato. Non è possibile che via radio i piloti chiedano costantemente cosa possono fare o meno. Le sanzioni punitive devono esistere se un pilota causa un incidente, allora sì. Ma non se un altro pilota alle sue spalle non riesce a passare».

In discussione molti punti del regolamento sportivo. Ricordiamo però che il Gruppo Strategico ha solo funzione propositiva alla Commissione F.1. In teoria per cambiare radicalmente le regole sportive il tempo ci sarebbe. Considerando che prima del Gp di Australia, la Fia dovrà tenere ancora due Consigli Mondiali, dove le proposte potrebbero essere votate e approvate. Bisognerà però vedere se ci sarà la volontà per farlo. Altri argomenti discussi dal gruppo Strategico: la necessità di modifica-

LA FERRARI RINUNCIA ALL'APPELLO MESSICANO

La Rossa, sopra, "frena" bruscamente sull'appello alla classifica del Gp del Messico per ridare il podio a Vettel, mentre Dennis, sotto, riconosce di aver perso la lotta per le investiture in casa McLaren...

re alcune curve, come la prima a Città del Messico o di Montreal, per evitare i reiterati tagli di pista, e uniformare le penalità in caso di questa infrazione. Discussa anche la possibilità di istituire un collegio permanente di commissari per avere uniformità di giudizio. Proposta però che darebbe vita alla creazione di commissari professionisti, visto che dopo diventerebbe un lavoro full time. E non cambierebbero mai. Analizzato di nuovo anche il possibile arrivo dell'Halo nel 2018, nonostante i recenti commenti poco positivi da parte di molti piloti. La Force India inoltre ha proposto di aumentare le ore a disposizione per lo sviluppo aerodinamico con il Cfd riducendo quelle in galleria del vento. Mentre la Manor ha chiesto di utilizzare modelli e galleria del vento in scala 1 a 2 invece della più costosa al 60%, in vigore oggi. Entrambe le proposte sono state rigettate.

Ron Dennis esce di scena

Come già anticipato dal Gp del Brasile, Ron Dennis esce definitivamente di scena dalla direzione della McLaren. L'alta corte inglese ha deciso contro la sua istanza di bloccare la richiesta inoltrata dai suoi soci: il fondo sovrano del Bahrain e Mansour Ojeh, per





rimuoverlo dalle cariche di Amministratore Delegato e Presidente, collocandolo in aspettativa. Dice Ron Dennis: «Sono deluso del fatto che Tag e Mumtalakat, ossia gli azionisti principali della McLaren mi abbiano costretto con questa decisione al periodo di aspettativa, nonostante i forti avvertimenti da parte del resto del team di gestione sulle potenziali conseguenze delle loro azioni sul business complessivo del gruppo. I motivi che hanno indicato per giustificare la loro decisione sono del tutto pretestuosi. Il mio stile di gestione è lo stesso che è sempre stato e che ha permesso alla McLaren di diventare un gruppo automobilistico e tecnologico che ha vinto 20 campionati di F1 ed è cresciuto sino a 850 milioni di sterline di fatturato. Alla fine è diventato chiaro per me che attraverso questo processo, che Tag e Mumtalakat non condividono la mia visione per la McLaren e il suo reale potenziale di crescita. Ma le mie preoccupazioni sono per l'azienda che ho costruito e per i suoi 3500 dipendenti. Continuerò a usare la mia significativa partecipazione nella società e il mio posto nei Consigli di Amministrazione per proteggere gli interessi e il valore della McLaren e contribuire a plasmare il suo futuro. Una volta che i miei impegni contrattuali con la McLaren saranno scaduti intendo lanciare un nuovo fondo di investimento tecnologico. Que-

**SONO DELUSO
CHE GLI AZIONISTI
McLAREN
MI COSTRINGANO
A QUESTO PERIODO
DI ASPETTATIVA**

RON DENNIS



sto capitalizzerà la mia esperienza e le mie risorse finanziarie assieme a degli investimenti esterni per perseguire le tante opportunità commerciali che mi sono state offerte negli ultimi anni, ma che non sono riuscito a cogliere essendo così impegnato». Ron Dennis perde così definitivamente la sua battaglia. La goccia che ha fatto traboccare il vaso non sono stati gli scarsi risultati del team o il fatto che ormai da anni la gestione F1 sia in sofferenza economica e debba essere finanziata in parte dalle altre attività del gruppo. Lo sgarbo finale è stato quando Ron Dennis ha presentato una formale richiesta di acquisto con i capitali di un gruppo finanziario cinese. Che ora lo aiuteranno nella creazione del nuovo fondo di investimento di natura tecnologica. Ingenuo da parte sua pensare che il fronte saudita formato da Mansour Ojeh e Mumtalakat, uniti da solidi legami non solo societari ma anche religiosi e etnici, non facesse fronte comune. Ron Dennis per ora mantiene ancora il 25% di proprietà del gruppo McLaren, ma essendo in minoranza su tutta la linea, è possibile che presto lo venda ai suoi soci. Perché continuare in questa situazione per lui non ha davvero più senso.

La Ferrari ritira l'appello

Per una causa persa, una che nemmeno comincia. La Ferrari rinuncia all'intenzione di rivolgersi al tribunale di appello della Fia contro il rifiuto dei Commissari del Gp del Messico di rivedere la classifica, dopo che la Rossa aveva presentato istanza di revisione. Una decisione saggia quella di Maranello. Perché in caso di ulteriore sconfitta politica, la credibilità e l'immagine ne avrebbero sofferto.

Ancora test con gomme extra large

A Yas Marina, intanto, sono proseguiti i test con le gomme Pirelli extra large in ottica 2017. Questa volta è tornata di scena la Ferrari, scesa ad Abu Dhabi con Vettel e Fuoco. Tre giorni di intensa attività, gli ultimi prima della ultima sessione che vedrà per la prima volta insieme in pista Ferrari, Red Bull e Mercedes e che servirà per deliberare definitivamente le gomme che saranno utilizzate nei primi 4 Gp 2017. Che saranno prodotte prima di Natale e poi inviate via nave in Australia e Cina. Dunque molto prima dei test di febbraio e marzo a Barcellona. Per queste prove la Ferrari si è dedicata allo sviluppo delle mescole più tenere. Le gomme impiegate erano molto simili a quelle già utilizzate dalla Red Bull sulla stessa pista per avere parametri di riscontro. Quasi 1000 km percorsi dalla Ferrari in tre giorni. La Pirelli comunica anche la scelta delle mescole per l'ultimo appuntamento che chiude la stagione 2016. Scelte uguali per i piloti Mercedes e Red Bull mentre Vettel opta per 5 set di gomme soft, 1 set di supersoft e 7 set di ultra soft. Raikkonen invece preferisce disporre di un set in più di gomme supersoft. Sul fronte piloti, nella sessione del venerdì si rivedrà in pista Jordan King al volante della Manor in vista di un possibile arrivo come titolare nel 2017, mentre la Haas rinuncia a schierare Leclerc, con la scusa che ora il francese deve concentrarsi sull'ultima gara del campionato Gp3.

Cesare Maria Mannucci

Sky F.1

c'è il segno +

ALLA VIGILIA DELL'ULTIMO ROUND DEL MONDIALE 2016 IL CANALE SATELLITARE HA FATTO IL PUNTO DELLA SITUAZIONE: ASCOLTI IN AUMENTO

Gli ascolti televisivi della F.1 sono in forte calo? Dipende da quale prospettiva si inquadra il fenomeno. «Per quanto ci riguarda - spiega la voce dei Gp di Sky Carlo Vanzini - quest'anno ci sono stati molti segnali positivi. Abbiamo avuto 900mila telespettatori di media a Gp (+7% rispetto al 2015) e più di 7 Gran Premi con oltre il milione d'ascolto. Il Gp più visto su Sky quest'anno? In Spagna, 1 milione e 400mila spettatori, quello della prima vittoria di Verstappen in F.1 appena passato dalla Toro Rosso alla Red Bull. Ci sono oltre 6 milioni di spettatori unici nell'intera stagione. Cosa sono gli spettatori unici? Quelli che almeno una volta sono transitati sul nostro canale senza avere però la permanenza davanti al video dello spettatore medio, un buon bacino scaturito anche dalla fidelizzazione di chi ci segue. La nostra ricetta è semplice: raccontiamo i piloti, analizziamo i temi del momento, non facciamo processi».

Un lavoro, mica facile, quello di spiegare in diretta un Gp, soprattutto con certe gare tendenti al soporifero. «Cerchiamo in ogni momento di trovare spunti di riflessione - sottolinea Vanzini - La nostra squadra lavora sodo. Abbiamo fatto oltre 500 ore di diretta complessive in una stagione e oltre 30 ore live ogni week end di gara. Difficile raccontare la F.1? Io sono della teoria di Ecclestone: basta che se ne parli. Mi preme sottolineare che siamo una gran squadra con spiccate individualità e professionalità così forti e diverse da completarci l'un l'altro con un unico obiettivo far sentire parte integrante del nostro viaggio l'abbonato».

E secondo Vanzini di chi si parlerà domenica prossima ad Abu Dhabi? Quale sarà il nome che pronuncerà aggiungendo anche un bel campione del mondo? «Sulla carta vince Rosberg - conclude - Se lo merita. Dovesse perdere il titolo sarebbe pronto per il lettino dello psicanalista. Hamilton quest'anno, rispetto a Nico, ha avuto più problemi. Ma Lewis, inutile nascondere, ha qualcosa in più sia in pista che fuori».

(a.c.)

SUTTON-IMAGES.COM



DATI SKY SPORT F.1 HD

Oltre 6 milioni di spettatori unici nel 2016

La media dei Gp della stagione in corso è di circa 900 mila spettatori (+7% vs 2015)

Più di 7 Gp oltre il milione di ascolto (più visto: Spagna, con circa 1 milione 400 mila spettatori medi)

61% di permanenza

Nei weekend di gara, circa 2 milioni di persone hanno scelto di sintonizzarsi sulle gare di F.1 (+3% vs 2015)

Interattività: circa 1 milione 400 mila spettatori unici nell'intera stagione hanno guardato le gare attraverso il mosaico interattivo in HD

Sky Go: oltre 430 mila utenti unici

Dati dei "Paddock Live" pre: media di oltre 150 mila spettatori (+35% vs 2015)

Dati "Paddock Live" post: media di circa 270 mila spettatori (esattamente, 272.746)

LA SQUADRA SKY PUNTA SUL PADDOCK

A lato Federica Masolin, Jacques Villeneuve e Carlo Vanzini alle prese con Fernando Alonso: la squadra Sky nel paddock spinge forte sull'approfondimento



27 NOVEMBRE

ALLE ORE 14.00
DOPPIA DIRETTA
RAI E SKY

Circuito Yas Marina, Abu Dhabi
5554 m / 55 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: S.Vettel (Red Bull Rb7/ Renault, 2011) 1'38"481 media 203,027 km/h

In gara: S.Vettel (Red Bull Rb5/ Renault, 2009) 1'40"279 media 199,387 km/h

Distanza: S.Vettel (Red Bull Rb5/ Renault, 2009) 1H34'03"414 media 194,789 km/h

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

VENERDÌ 25 NOVEMBRE

SkySportF1 libere 1 10.00

SkySportF1 libere 2 14.00

RaiSport1 libere 1 10.00

RaiSport1 libere 2 14.00

SABATO 26 NOVEMBRE

SkySportF1 libere 3 11.00

RaiSport1 libere 3 11.00

SkySportF1 Qualifiche 14.00

Rai2 Qualifiche 14.00

DOMENICA 27 NOVEMBRE

SkySportF1 Gara 14.00

Rai 1 Gara 14.00

LA GP2 E GP3 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

VENERDÌ 25 NOVEMBRE

SkySportF1 Qual. Gp3 12.00

SkySportF1 Qual. Gp2 16.00

SABATO 26 NOVEMBRE

SkySportF1 G-1 Gp3 09.25

SkySportF1 G-1 Gp2 15.40

DOMENICA 27 NOVEMBRE

SkySportF1 G-2 Gp3 10.00

SkySportF1 G-2 Gp2 11.20

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 25 a domenica 27/11

su www.autosprint.it

e su twitter @autosprintLIVE

e @autosprint

Il no di Interlagos alla **Pussy generation**



«**La verità?** In segreto siamo tutti stanchi del politically correct, in tutti i campi. Oggi siamo nel pieno della generazione "kiss-ass", la generazione "pussy". Le timorose fighette: questo non si può dire, questo non si può fare, tutto è proibito. Altrimenti piovono accuse». Sono parole dell'immenso Clint Eastwood, frutto d'una recente e memorabile intervista, ottimo armamentario per decodificare e analizzare il Gp del Brasile al di là delle classifiche, dei vincitori e dei vinti, concentrandoci sul concetto di Formula Uno in senso lato. Descrivendola e giudicandola come fosse un essere umano o comunque una creatura antropomorfa, un che di umanizzabile, pur essendo composta da un sacco di cose, persone, metallo, rombi e risvolti complessi.

Okay, verissimo, cinque Safety Car e due bandiere rosse potrebbero sembrare roba da fighette, però la verità è che poi i piloti il Gp lo hanno ripreso e corso davvero, mentre pioveva ancor di più di quando lo avevano smesso e questo dimostra alcune cose.

La prima. Che i piloti medesimi tanto fighette non sono.

La seconda. Che il direttore di corsa Charlie Whiting in testa ha più problemi che soluzioni e forse non esattamente la serenità necessaria per approcciarsi alla questione pioggia. Se la sente di continuare così?

La terza. Che la regola del parco chiuso la quale impedisce di modificare gli assetti da asciutto in caso di pioggia, ha rotto proprio, anche se poi stavolta in pista lo spettacolo si è visto lo stesso. Eccome.

La quarta. Che malgrado il solito via bagnato sotto Safety, poi i piloti le palle le hanno mostrate, correndo come meglio non avrebbero potuto.

Perché nella difficile ma memorabile e lunghissima giornata del Gp del Brasile 2016, la Formula Uno ha ritrovato se stessa. Così come in un tragico giorno di pioggia, a Suzuka 2014, aveva perso Qualcosa e Qualcuno di caro, per sempre, oltre che una parte della sua maschia sicurezza infarcita di pseudo-infallibilità.

A Interlagos soffrendo, mettendosi alla prova, guardandosi allo specchio e estrinsecando mille dubbi e paure, ma agendo in piena regola e esorcizzando i suoi tarli più torturanti, la Formula Uno ha saputo ritrovare le radici antiche di sfida. Di Sport estremo che sa puntare e scommettere sulle capacità, sull'attitudine al limite e sul coraggio dei suoi ragazzi, proponendogli - dopo le esitazioni iniziali, il solito via ammosciato sotto-safety, per giusto o sbagliato che sia stato, e i terribili successivi momenti di incertezza, finendo a un passo da una rinuncia a proseguire la corsa che sarebbe stata mortificante e terribile anche in proiezione futura -, una sfida vera, vibrante e forte, all'interno di un concetto maschio di rischio ragionevole. E tutti i boys in pista hanno risposto.

Accettando in pieno la sfida medesima e dimostrando senza ombra di dubbio d'essere dei real men, degli uomini veri. E gli appassionati hanno potuto assistere a una gara assegnata non grazie a cervelottici tatticismi o scontate processioni narcotetiche, ma combattuta dal primo all'ul-

timo centimetro, con sorpassi veri, a colpi di staccate nel diluvio.

Ed è stato bellissimo, meraviglioso e liberatorio rilevare che ciò che si rimpiangeva fino a poche ore prima del Gp del Brasile 2016 non erano gare d'altri tempi, gesta eroiche d'antichi numi del volante o chissà quale realtà vintage, leggendaria ma più ripetibile.

No, molto più semplicemente, al termine del Gp del Brasile e dello spettacolo che ha offerto, seppur a intermittenza, pur interrotto da bandiere rosse e Safety-Car, a essere osannata e gratificata per la Formula Uno non è stata la nostalgia del passato, ma la nostalgia del futuro.

Il desiderio finalmente soddisfatto d'assistere alle evoluzioni di una categoria che in un pomeriggio di pioggia battente ritrova nerbo, coraggio e credibilità.

Nel Gp del Messico Seb Vettel esagerando s'era lasciato scappare un dimenticabile nonché saggiamente perdonato «*Fuck you, Charlie!*», indirizzato al direttore di corsa Whiting.

Stavolta, per restare nel giusto, vien tanto da dire che, per rivedere la Formula Uno che tutti sognano, i piloti basta farli correre. Semplicemente farli correre come sanno fare. Punto.

Sì, e allora fuck Red Flag, fuck Drs, and fuck Safety-Car.

Che Dio benedica la pioggia e tutto ciò che la Formula Uno ha dimostrato nel Gran Premio del Brasile.

Ah, dimenticavo. In F.1, da dieci anni a questa parte, l'unica regola intelligente è stata l'introduzione di Verstappen. ●

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

L'uso reiterato della bandiera rossa e della Safety-Car non ha inibito i piloti: a Interlagos hanno dimostrato di non appartenere alla... generalizzata "Pussy generation", spesso stigmatizzata da Clint Eastwood, in alto



Button

goditi l'ultima

ALLA VIGILIA DELLA CORSA
CON LA QUALE DA L'ADDIO ALLA F.1,
L'EX IRIDATO 2009 SI RACCONTA
SENZA VELL: «TUTTI FACCIAMO ERRORI
E IO NE HO COMMESSI PARECCHI».
ORA JENSON SI DARÀ AL RALLYCROSS

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

Il Gp del Brasile l'ha concluso all'ultimo posto, dopo che nelle qualifiche non aveva passato il Q1. Per Jenson Button non è certo un addio glorioso alla F.1, perché stiamo parlando di un campione del mondo, che nei suoi momenti migliori probabilmente avrebbe immaginato di terminare la carriera in un modo diverso. Difficile stabilire se la mancanza di competitività attuale della McLaren-Honda sia stata alla base della sua decisione di ritirarsi, oppure semplicemente perché dopo 17 anni di F.1 Button si sia scoperto improvvisamente stanco e abbia detto basta. Sebbene il nuovo contratto firmato con la McLaren lasci in teoria la porta aperta per il 2018. Quando Jenson avrà però 38 anni e ormai la F.1 non farà più parte della sua vita. Al di là dei 15 Gp vinti e del titolo iridato conquistato nel 2009 con la Brawn, l'inglese è stato inconsapevolmente una sorta di "Proto Verstappen". Pure lui arrivato in F.1 giovanissimo, appena 20 anni, ennesima scommessa di Frank Williams dopo che Alessandro Zanardi in F.1 non aveva funzionato. Allora fu per molti una scelta incomprensibile, un azzardo



eccessivo. Perché dietro Button non c'erano sponsor importanti o famiglie danarose: era solo un giovane promettente che correva in F.3, nulla più. E come lui stesso ammette, non era nemmeno pronto per debuttare in F.1. Una carriera sempre ai vertici, un modo di correre essenziale, concreto, poco spettacolare, che però ha portato molti risultati. Dopo il Gp di Abu Dhabi, Jenson uscirà di scena, la F.1 non sarà la cosa più importante della sua vita. Anche perché, ricalcando le orme di suo padre, così importante nella sua carriera e nel suo equilibrio mentale, ora ci proverà col Rallycross. Con stile e semplicità. Come ha sempre fatto.

- Qualche rimpianto nella tua carriera?

«Nessun rimpianto, in nessun modo, anche adesso che la situazione in cui mi trovo non è brillantissima. Tutti facciamo degli errori e io ne ho commessi sicuramente parecchi. Ma il passato non lo puoi cambiare, quindi non serve preoccuparsi troppo su quello che è già successo. Conta solo vivere il presente e guardare avanti al futuro».

- Ti sei trovato a lavorare in due momenti diversi e con diversi risultati con la Honda. Cosa è cambiato da quando avevano il loro team ad adesso?

«Si tratta di una Corporate che ha sempre una grande passione per il motorsport, anche se le singole persone ora sono diverse. In entrambi i momenti, quando sono arrivati, hanno dovuto ricominciare quasi da zero, hanno dovuto imparare tutto. In merito alle nuove tecnologie e a come la F.1 si era evoluta. Ma hanno dimostrato di imparare molto in fretta. Per adesso sono ancora dietro agli altri Costruttori di power unit, ma rispetto a dove eravamo sei mesi

fa, siamo quelli che hanno fatto più progressi. Ora si trovano davanti a problematiche diverse rispetto ai V10 oppure ai V8, dove l'unica cosa che contava era il motore termico, sul quale la Honda aveva un profondo know-how. Ora non puoi prescindere dalla elettrificazione, ed è proprio quello il settore dove quest'anno sono più migliorati. Sinceramente, credo che disponiamo del migliore motore elettrico oggi presente in F1».

- Hai trascorso 7 anni a Brackley, sede della Bar e della Honda, e 7 anni a Woking, sede della McLaren. A quale periodo ti senti più legato?

«Credo di avere disputato un Gp in più con la McLaren, ma ho portato a termine più gare con la Honda. Diciamo che la Honda è stata come la mia seconda famiglia. Hanno un modo di fare divertente e corretto. Sono consapevoli che oggi non si trovano dove vogliono essere e vivono questa situazione con sofferenza. Perché hanno un grande spirito agonistico. Prima con la Bar poi hanno preso il controllo del team. Come fornitori di power unit stanno capendo dove sono e come dovranno lavorare in futuro per tornare ai vertici, perché credo sia solo una

CARRIERA IN NUMERI

305

GP DISPUTATI

1235

PUNTI

15

GP VINTI

50

PODI

8

POLE POSITIONS

8

GIRI PIÙ VELOCI

42

GP IN CUI È STATO AL COMANDO

3885

KM PERCORSI AL COMANDO

17

ANNI DI PRESENZA IN F.1

2009

MIGLIOR RISULTATO: CAMPIONE DEL MONDO

CON STILE E SEMPLICITÀ

Jenson Button è sempre stato molto veloce, ma anche un pilota con tanto cervello, poca lingua lunga e tanta concretezza

questione di tempo. La McLaren ha segnato due momenti diversi della mia carriera. I primi tre anni ho corso ai vertici, ma dopo le cose sono peggiorate in termini di competitività».

- Hai corso per team principal come Frank Williams, Flavio Briatore, David Richards, Ross Brawn e Ron Dennis. Come sono stati i tuoi rapporti con loro?

«Molti buoni con tutti ad eccezione di Briatore, con cui i rapporti non sono mai stati confidenziali o cordiali. Ma li rispetto tutti, compreso Flavio, per la passione e il tempo che hanno dedicato alla F.1. Fanno un lavoro tremendamente difficile e sopportano moltissima pressione sulle loro spalle. Gestire un team dal punto di vista finanziario e relazionarsi con centinaia di personalità dall'ego molto pronunciato non è facile. Trovare gli sponsor per correre. Pensate a Williams, a quando le sue vetture dominavano la F.1. Frank era al comando allora come oggi. Ho avuto il privilegio di correre per lui all'età di 20 anni ed è stato un momento davvero speciale. Sinceramente anche con Ron Dennis e Martin Whitmarsh mi sono trovato bene. Ci sono stati momenti di confronto, di divergenze, ma sempre in modo corretto. Whitmarsh ad esempio è un ingegnere, capisce molto di meccanica. Lui e Dennis erano abitualmente presenti ai meeting con gli ingegneri. Entrambi sono in grado di interloquire alla pari con i progettisti e i tecnici. A volte la loro presenza è stata di grande aiuto. Poi ho avuto il privilegio di lavorare con Ross Brawn, con lui ho coronato il mio sogno di diventare campione del mondo. Vederlo lavorare tutti i giorni al reparto corse di Brackley era una cosa straordinaria. Se pensavamo di avere dei problemi, di essere in difficoltà, bastava parlare con lui per cambiare subito opinione. Con lui si lavora duramente, 24 ore sette giorni alla settimana, dalla sua lunga esperienza di successo alla Ferrari ha sicuramente imparato tanto. Oggi anche se non facesse nulla, Brawn avrebbe comunque un grande impatto su un team».

- Nell'inverno tra il 2008 e il 2009 hai rischiato di rimanere senza un volante. Poi alla fine sei diventato campione del mondo...

«Quando la Honda ha annunciato il ritiro improvviso, è stato un momento difficile. Tutti i team avevano già scelto i piloti, la stagione stava per ricominciare. Ho pensato di rimanere fuori dalla F.1, col dubbio di non riuscire più a rientrare. Io e il mio manager avevamo addirittura trovato un paio di persone che erano disposte a comperare il team. Poi è maturata l'opzione di Ross Brawn e Nick Fry, che hanno detto alla Honda di essere disposti a portare avanti il team, mantenendo lo stesso numero di dipendenti. Hanno rilevato la squadra, ma la cosa più difficile è stata riuscire a trovare subito un altro mo-

...>

NON HO NESSUN RIMPIANTO, ANCHE ADESSO CHE MI TROVO IN UNA SITUAZIONE NON BRILLANTISSIMA

JENSON BUTTON



HO AVUTO IL PRIVILEGIO DI CORRERE PER FRANK WILLIAMS, È STATO DAVVERO SPECIALE

JENSON BUTTON



tore e in pochi mesi essere pronti per correre. Quella è stata la grande impresa. Convincere la Mercedes a dare un motore, quando nello stesso tempo loro possedevano la maggioranza azionaria della McLaren e sembrava impossibile che si potessero separare da loro. Un inverno duro e difficile, dove la luce fuori del tunnel si è vista solo poche settimane prima dei test di Barcellona. La cosa incredibile è che quella vettura, la Brawn, è nata in una situazione di emergenza. L'alloggiamento del propulsore, per ragioni di tempo, non era certo ottimale, abbiamo dovuto accettare molti compromessi. Visto il tempo limitato e la diversità tra i due propulsori. Considerando che la vettura era stata progettata per gli ingombri del motore Honda. Ma alla fine si è rivelata eccezionalmente competitiva. L'ho capito subito dal primo test a Silverstone, prima di andare a Barcellona per le prove collettive. Sono bastati pochi giri per capire che si trattava di una vettura in grado di vincere dei Gp. In quel momento non pensavo al campionato del mondo. Mi sembrava già tanto che fosse subito competitiva in così breve tempo. Visto i presupposti come era nata».

- In realtà la Brawn è stata un'esperienza leggendaria, i risultati non sono stati certo solo legati alla presenza del doppio diffusore...

«Esatto, la maggioranza delle persone pensa che abbiamo vinto il campionato del mondo solo grazie a quella soluzione, che Ross Brawn per primo ha capito che poteva essere realizzata. Ma le cose non stanno affatto così. La Brawn era una grande vettura, perfetta in ogni dettaglio: aerodinamico e meccanico. Il doppio diffusore lo avevano anche altri team da subito, come la Toyota e la Williams. Non era una nostra esclusiva, le nostre performance non erano certo correlate alla presenza di quella soluzione aerodinamica. Abbiamo vinto il campionato del mondo con una vettura messa insieme in pochi mesi, ma le persone lo hanno dimenticato in fretta. Certo, non siamo stati dominanti come la Mercedes negli ultimi tre anni, quando è partita la F.Hybrid. Perché all'epoca la Mercedes era un buon motore, ma non così superiore come adesso. Eravamo in una situazione che spesso non avevamo neanche le risorse finanziarie per andare a correre, eppure abbiamo dominato la stagione. È stata una lotta continua, contro tutti e contro tutto. Le prime 6 gare sono state molto facili, poi ci siamo bloccati perché non avevamo le risorse per sviluppare in maniera adeguata il progetto. Come gli altri, invece, potevano fare. E il finale di stagione è stato molto difficile».

- Quali difficoltà hai incontrato?

«Dal punto di vista mentale, avevamo un grande vantaggio di punti, poi improvvisamente gli altri hanno iniziato a migliorare, mentre i nostri tempi



LA BRAWN ERA UNA GRANDE VETTURA, PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO AERODINAMICO E MECCANICO

JENSON BUTTON



TANTI RICORDI PER UNA LUNGA ESPERIENZA
Sopra Jenson nella gioia del podio in Ungheria con la Honda nel 2006. In alto la Brawn con cui divenne campione del mondo nel 2009

erano sempre uguali, perché le risorse erano finite. Capivo che tutta la mia carriera si giocava in un anno, che vincevo il campionato oppure tutto forse era finito. Non è stato facile, una serie infinita di su è giù! Come delle montagne russe infernali».

- Nel 2017 Ron Dennis ha detto che sarebbe sbagliato considerarti come un pilota di riserva di Vandoorne. Ma allora quale sarà il tuo ruolo?

«Il prossimo anno non correrò in F1 semplicemente perché non voglio più farlo. Voglio potere gestire la mia agenda in termini di tempo, sarò presente a pochi Gp. Come pilota faccio un passo indietro, per occuparmi di cose che da pilota difficilmente riusciresti a vedere. Perché ho molta esperienza su come lavorare con un team. Alla McLaren ci sono alcune aree che necessitano di essere migliorate. Mi occuperò di quelle. Inoltre svolgerò un lavoro al simulatore, se me lo chiederanno. Cercherò di aiutare per migliorare il team, non la vettura. Il prossimo anno non voglio correre, farò altro».

- Quindi non ti suderanno le mani quando vedrai Vandoorne al volante della tua vettura...



«Se tu non vuoi più correre, non puoi certo impedire a qualcuno di guidare la tua vettura. Con la McLaren ho firmato un contratto che prevede di non correre nel 2017, ma di avere la libertà di correre di nuovo nel 2018 se lo volessi. Mi è sembrata un'ottima proposta e magari è quello che succederà nel 2018. Perché lo ripeto, nel 2017 non voglio correre. Ma magari dopo tre mesi di inattività, potrò pensare di essere pronto per tornare. Molto dipende da come saranno divertenti le nuove vetture da guidare, conformi ai nuovi regolamenti. La situazione al momento non è bianco o nero, diciamo che è piuttosto grigia. E mi va benissimo».

- Le vetture attuali non ti divertono più da guidare?

«Considerando l'attuale mancanza di downforce e le gomme che dobbiamo utilizzare, il "pacchetto" complessivo non è molto divertente. Almeno rispetto a 6 anni fa o prima. Ed è un peccato. Probabilmente le vetture versione 2017 saranno più gradevoli per un pilota da portare al limite. Personalmente le vetture più difficili da guidare, erano

UNA CHIUSURA NON DEGNA DELLA SUA CARRIERA

Sopra la McLaren-Honda con cui questa stagione chiuderà ad Abu-Dhabi la sua esperienza in F.1. In alto con la Mp4-27, sulla quale nel 2012 conquistò le sue ultime tre vittorie

quelle del 2001. Portare al limite una Benetton era davvero una cosa complicata. Non c'era il grip necessario. In precedenza avevo guidato la Williams, che era una vettura molto facile. Nel 2000, al mio primo anno, non avevo imparato molto in termini di regolazione di assetto, pensavo che il talento individuale fosse più che sufficiente. Poi nel 2001 alla Benetton sono andato in crisi, ho improvvisamente scoperto i problemi della F.1. Mi sono accorto che non riuscivo a guidarla, non sapevo come regolarla. Un anno molto difficile. Il mio compagno di squadra era Giancarlo Fisichella. Un pilota di grande talento, probabilmente il più bravo di tutti a guidare al limite una vettura cattiva, con dei problemi, che va male. Abilissimo a portarle al limite e riuscire pure a regolarle. Per me è stato un anno infernale. Ma che mi è servito per la mia formazione. Dal 2002 in poi le cose sono andate molto meglio».

- Tanti compagni di squadra, con chi ti sei trovato meglio?

«Ad ogni Gp vedo Jacques Villeneuve. Quando abbiamo iniziato a correre assieme ci conoscevamo poco, ma è stato un bravo compagno di squadra. Tra di noi le cose hanno funzionato bene. Complessivamente quello con cui mi sono trovato meglio è stato Barrichello. Insieme abbiamo corso quattro anni senza problemi. Intelligente e divertente. Il migliore a regolare la vettura in termini di assetto. Capisco perché Michael Schumacher abbia vinto così tanti campionati del mondo con Barrichello come compagno di squadra. Siamo ancora in contatto, seguo la sua nuova carriera in kart. Un grandissimo lavoratore delle corse. Anche Hamilton è stato un compagno piacevole. Per tre anni, dal 2010 al 2012, abbiamo combattuto ad ogni Gp. Probabilmente se in gara avessi dovuto farmi da parte, lui avrebbe vinto il campionato del mondo; e la stessa cosa si può dire di lui nei miei confronti. Invece abbiamo finito per toglierci moltissimi punti a vicenda. Per questo motivo un team difficilmente può avere due piloti di punta, con le stesse ambizioni. Perché a parità di vettura, si porteranno via i punti a vicenda. Negli ultimi due anni ho scoperto Fernando Alonso. Probabilmente, come rendimento su un giro singolo, Hamilton era il più bravo; ma come rendimento complessivo durante una gara, credo che Alonso sia il migliore. Durante un Gp, prima o poi tutti devono fare i conti con lui, per questo motivo è sempre ai vertici da tanto tempo. Magari una volta riesci a batterlo, ma lui è sempre lì. Il rendimento di Alonso è sempre "Maximum attack", ci prova sempre, non si arrende mai».

**FISICHELLA ERA UN
PILOTA DI GRANDE
TALENTO, IL PIÙ
BRAVO A GUIDARE
AL LIMITE UNA
VETTURA "CATTIVA"**

JENSON BUTTON



- Adesso ci sono i Verstappen, Vandoorne, Ocon e altri piloti appena maggiorenni. Una volta eri tu il simbolo in F.1 della giovinezza. Con quali differenze?

«La situazione è molto diversa. Quando avevo 20 anni semplicemente non ero pronto per correre in F.1. Nemmeno ci pensavo, non era il mio obiettivo. La mia priorità, la mia speranza, era quella di correre in F3000, oppure fare un'altra stagione in F.3. Non avevo nemmeno pensato che un giorno avrei potuto correrci in F.1. Quando ho fatto il mio primo test selettivo per correre con la Williams, in ballo c'era il posto di pilota collaudatore, non quello di titolare. Quando ho iniziato, ero perfettamente consapevole di non essere pronto a correre in F.1, lo avevo detto anche a Frank Williams. Ricordo che eravamo insieme in un pub con i miei amici e gli ho detto che non ero pronto per correre. Sia dal punto di vista mentale che fisico. Semplicemente non ero pronto e non avevo problemi ad ammetterlo. Ora invece la situazione è completamente diversa. Verstappen probabilmente era già pronto a correre in F.1 quando era un bimbo di un anno di età. Tutta la sua vita è stata impostata sin dall'inizio pensando a quando avrebbe corso in F.1. Ho gareggiato contro suo padre, e ho corso anche contro sua madre, che era la mia compagna di squadra quando correvo in kart. Ti rendi conto, padre e madre entrambi piloti! Tutto è stato costruito attorno a lui, per farlo diventare quello che è oggi. Partendo dal presupposto che si tratta di un pilota dall'immenso talento. All'età di 12 anni aveva già provato i simulatori di guida della Red Bull. Lui è arrivato in F.1 molto più preparato di quanto non fossi io. Le informazioni che ha ricevuto, la sua conoscenza sulle problematiche specifiche erano molto maggiori. Oggi i piloti giovani sanno molte più cose in merito a quanto puoi sforzare le gomme oppure i freni. Sono semplicemente più preparati, hanno più strumenti per farlo. Quando ho cominciato io, non c'era nulla di tutto questo. Fondamentalmente

ADESSO I PILOTI GIOVANI SONO PREPARATI MOLTO MEGLIO QUANDO ARRIVANO E DEVONO GUIDARE

JENSON BUTTON



l'unica cosa che potevi fare era guardare come si comportava il tuo compagno di squadra, cercare di imitarlo e imparare da lui. Quando invece lui andava piano apposta per confonderti e poi si scatenava in qualifica. Ma non era certo quello il sistema giusto per imparare. All'epoca tra compagni di squadra si giocavano molte più astuzie mentali. Anche io, quando ho fatto la mia prima pole a Imola, ricordo di essermi comportato così. Adesso i piloti giovani sono preparati molto meglio quando arrivano in circuito e devono guidare».

- Passare dalla F.3 alla F.1, sostituendo Zanardi alla Williams, con un compagno poco disponibile come Ralf Schumacher, non deve essere stato facile...

«Ricordo con nostalgia il mio periodo di formazione, quando ho imparato i fondamentali di questo mestiere. Inizialmente il mio approccio mentale era completamente sbagliato. Ma in F.3 e F. Ford non avevo altra scelta. Semplicemente provavo ad es-



UNA CARRIERA LUNGA 17 ANNI

Sopra la gioia per il Mondiale di F.1 vinto nel 2009 con la Brawn Gp, sotto con Flavio Briatore e Giancarlo Fisichella coi colori Benetton. In basso in McLaren affiancato da Lewis Hamilton

sere il più veloce possibile. Ma ero cosciente che per una vettura di F.1 il mio stile di guida era completamente sbagliato. Frenavo troppo presto, mentre in F.1 devi frenare il più tardi possibile. Mi sembrava di essere veloce, ma invece non avevo idea. Il mio stile di guida era del tutto inadeguato, incompatibile con una vettura di F.1. Quando invece avrei dovuto frenare tardi e mantenere la velocità durante la percorrenza della curva, scoprire dei valori di forza G per me sconosciuti. Ma ho imparato in fretta e in modo piacevole. Adesso invece quando un





pilota sale per la prima volta al volante di una vettura di F1, sa già tutto. Il team gli ha già spiegato ogni cosa. Ai miei tempi non era così. Adesso non ci sono più trucchi o giochetti tra compagni di squadra, non servono perché tutti sanno tutto. I dati a disposizione di ogni pilota sono tantissimi e sono sempre disponibili. Di sicuro alla McLaren non farò il driver coach, ma cercherò di migliorare il team dal di dentro. Ogni pilota è sostituibile, nessuno è indispensabile».

- Complessivamente come valuti la tua carriera?

TANTI COMPAGNI DI SQUADRA

Sopra i primi tempi in F1 di Button, assieme a Ralf Schumacher in Williams, sotto l'esperienza Bar assieme a Jacques Villeneuve



«Tripla A+. Ho sempre cercato di essere competitivo in ogni area, in ogni aspetto di questo mestiere, per risultare un pilota completo. Come mi diceva sempre mio padre: "forse non sarai il più veloce, ma devi essere il migliore". Sono sempre stato consapevole di non essere il pilota più veloce del mondo, ma ho sempre fatto in modo di essere forte in ogni diversa situazione. Credo di esserci riuscito. Hamilton era più veloce di me in qualifica. Alonso, se guardiamo la media su due anni, lo è stato, seppure di poco. Io invece ho sempre guardato alla gara come la situazione migliore per dimostrare il mio talento».

- Quando e come hai capito che non eri il pilota più veloce del mondo?

«Nessuno è perfetto e ancora di più nessuno lo sarà in F1. Perché l'aspetto mentale e lo sforzo psicologico che devi sostenere è altissimo, non tutti i piloti hanno la stessa forza, si comportano allo stesso modo. Hamilton ad esempio è incredibilmente veloce, ma oggi non è al comando della classifica di campionato. Come invece io credo dovrebbe essere. Prima ha avuto qualche problema meccanico, poi altri contrattempi, e ora si trova ad inseguire. Credo che se un giorno dovesse apparire un pilota senza nessuna debolezza mentale, gli altri sarebbero fottuti...».

- Esternamente davi l'impressione di essere un tipo facile, che non aveva problemi con la pressione psicologica...

«Sbagliato, la pressione psicologica non mi è mai piaciuta, la odio, è una delle componenti sgradevoli di questo mondo. Dal di fuori potevo dare l'idea di essere un tipo facile, che non si preoccupava di nulla. Ma in realtà mi caricavo da solo di una pressione infernale, fortissima. È anche per questo motivo che ho deciso di prendermi un anno di pausa, di staccare per almeno un anno. Non perché non guido più bene o non sia veloce, ma ho bisogno di staccare, di respirare. Quando a Spa ho parlato con Ron Dennis per il rinnovo del mio contratto, lui mi ha detto: "In questo mestiere non esiste il grigio, o è bianco o è nero. Se hai dei dubbi, se non sei sicuro, se non vuoi correre, prenditi un anno di "riposo" fai qualche cosa di diverso e poi nei riparlamo nel 2018". Per questo ho rinnovato il contratto con la McLaren per due anni ma in una forma diversa».

- Il prossimo anno qualche gara ancora la farai...

«Di sicuro correrò la 1000 km di Suzuka per la Honda nel campionato giapponese Super Gt, poi voglio disputare il campionato del mondo di rallycross. Specialità che ho sempre amato, al di là che mio padre sia stato un grande pilota di quella categoria. Ci sono due campioni del mondo di rally (Loeb e Solberg, ndr) che stanno correndo, c'è una quantità enorme di piloti di grande talento. E le vetture mi sembrano molti divertenti da guidare». ●

**HO DECISO DI
PRENDERMI UN
ANNO DI PAUSA,
HO BISOGNO
DI STACCARE,
DI RESPIRARE**

JENSON BUTTON



Rosche

addio, gigante buono

SE N'È ANDATO A 82 ANNI IL PROGETTISTA DI TUTTI I MOTORI DA COMPETIZIONE BMW. HA VINTO IN OGNI CATEGORIA IN CUI SI È CIMENTATO. UN UOMO GENIALE CHE AMAVA LE SFIDE IMPOSSIBILI

di Cesare Maria Mannucci

Il gigante buono se ne è andato all'età di 82 anni. Lui che nella sua lunghissima carriera come progettista di tutti i motori Bmw da competizione, aveva vinto in ogni campo si fosse cimentato: dalla F.1 a Le Mans, spaziando dalle diverse architetture: 4 cilindri, 4 cilindri turbo, V 10 e V12; probabilmente avrà guardato gli ultimi motori hybrid con interesse e ammirazione. Perché a Paul Rosche piacevano le sfide impossibili e grazie a talento, creatività, e senso della meccanica estrema, con lui la Bmw ha ottenuto i successi più importanti della sua storia nelle competizioni. Rosche non solo ha realizzato il motore più potente mai apparso in F.1: il 4 cilindri turbo che in versione da qualifica sulla Brabham poteva raggiungere, per un solo giro, l'incredibile potenza di 1420 cv. Ma con il motore Bmw 12 cilindri di 6.1 litri, riuscirà a vincere la 24 Ore di Le Mans con due vetture diverse. Prima la McLaren F1 Gtr nel 1995, poi con la Bmw V12 Lmr nel 1999.

In Bmw dagli Anni '60

Alla Bmw Rosche era arrivato negli Anni '60, come assistente del grande progettista tedesco Van Falkenhausen. Dopo il debutto della Bmw Dornier di F.2, ben presto capisce che il nuovo regolamento che ammette motori di 2 litri derivati dalla serie, potrebbe essere la categoria perfetta per promuovere la divisione competizione Motorsport che la Bmw ha avviato. Ferrari e Renault, poi in seguito Honda, prepareranno propulsori 6 cilindri, nella convinzione che sia questa l'architettura ottimale in termini di potenza. Paul invece insiste ostinatamente con il 4 cilindri. Anche perché il convento il quel momento non passa altro. Un motore piccolo, che non può essere montato in maniera portante. Che nei primi anni mostrerà anche una affidabilità precaria, ma che associata ai telai March, dominerà la scena, vincendo oltre 150 gare. Per la Bmw è quello un periodo intenso, anche nella categoria Gr 5 la casa di Monaco contende alla Porsche il titolo iridato sino all'ultima gara. La Bmw, fiaccata dalle sanzioni imposte dopo la seconda guerra mondiale, che l'avevano costretta per lungo tempo a costruire motori di piccola cilindrata, ora può finalmente dare sfogo alla sua creatività nelle competizioni, e Rosche diventa il suo profeta.

Come Mauro Forghieri lo sarà per la Ferrari, Keith Duckworth per la Cosworth, Hans Metzger per la Porsche.



SUTTON-IMAGES.COM

Un grande genio in F.1

Quando nei primi Anni '80 Bmw decide l'ingresso in F.1, Rosche è chiamato ad un'impresa impossibile. Partire dal monoblocco del motore di F.1, che a sua volta è derivato da quello di una vettura di serie, e trasformarlo in una sorta di mostro. 4 cilindri, solo 1.5 litri di cilindrata, ma all'epoca tutto è consentito. Non ci sono limiti sulla pressione di sovralimentazione o sul consumo di carburante. La Brabham vi costruisce attorno un telaio di supporto, perché il piccolo motore Bmw non può essere portante. Nel 1982 la Brabham rivoluziona la F.1 dell'epoca e inventa la parola strategia per le gare di F.1. Per raffreddare i 4 grossi pistoni, Rosche ha previsto di utilizzare una percentuale molto alta su un litro di carburante. Il consumo del motore è elevatissimo, così come la potenza. Grazie ad una mono turbina gigantesca che Rosche fa costruire dalla Garret. Gordon Murray e Bernie Ecclestone, facendo di necessità virtù, riportano così i rifornimenti in F.1. Che non si vedevano più dagli Anni '50. Per la prima volta su una vettura di F.1 si vedono i martinetti pneumatici, i bocchettoni per il rifornimento

SUTTON-IMAGES.COM





COLOMBO

rapido, le pistole ad aria compressa per cambiare le gomme. Per la prima volta i meccanici indossano tute ignifughe e caschi. Quando la Brabham introduce i rifornimenti, improvvisamente gli altri team invecchiano di colpo di 10 anni. Anche con materiale empirico. Come i contenitori a pressione della benzina, che altro non sono che contenitori per la birra. Gli unici a sopportare le pressioni elevatissime con le quali il carburante viene sparato dentro il serbatoio.

Gordon Murray e Paul Rosche riscrivono le regole del gioco. Entrambi creativi e spregiudicati, rappresentano forse la migliore intesa che mai si sia vista tra un progettista di una vettura e un motorista.

Ha scritto la storia da corsa BMW

La Brabham-Bmw diventa campione del mondo nel 1983, ma soprattutto in 6 mesi cambia radicalmente le regole del gioco. Quando Gordon Murray progetta l'originalissima sogliola, la BT 55 ribassata come un go-kart, Rosche lo segue e monta il solito 4 cilindri Bmw in posizione inclinata, studiando un originalissimo e innovativo sistema di lubrificazione. Gli

I TEMPI EROICI E MITICI DELLA BRABHAM-BMW
Sopra Paul Rosche e Gordon Murray con Nelson Piquet ai tempi eroici e ormai mitici della Brabham. Sopra a sinistra Rosche e Riccardo Patrese e a lato il geniale tecnico che ha reso grande la Bmw nelle corse in primo piano

Anni '80 sono un periodo di grande creatività tecnica, e soprattutto Paul si rivela un progettista totale. Lasciata la F.1, Rosche è l'uomo che inventa il fenomeno "Bmw M3", dominatrice a lungo nella categoria del Gruppo A. Poi si dedica al grande motore V12 di 6 litri, anche lui derivato dalla serie, che vincerà due volte alla 24 Ore di Le Mans. Negli ultimi anni alla Bmw, progetta il primo esemplare di V10 atmosferico, con il quale la casa di Monaco rientra in F.1 negli anni 2000. Tra i più grandi tecnici motoristi mai apparsi nelle competizioni, abituato a lavorare in piccolo, ma con profonde conoscenze sulla metallurgia e la chimica. Che lui usava anche in modo spregiudicato. Come quando fece realizzare dal laboratorio chimico della Basf la benzina speciale che poi permise a Nelson Piquet di laurearsi campione del mondo nel 1983. Che però era del tutto irregolare. Ultimamente si era visto a Goodwood, nel corso del tributo organizzato in onore della Bmw. Sempre alto, sempre diritto, sempre con quella impressione di essere lì presente quasi per caso. Paul Rosche se ne va e la Bmw perde l'uomo che ha scritto le basi della sua storia sportiva. ●

Giovinazzi prenditi la Gp2!

ANTONIO SI PRESENTA ALL'ULTIMO ROUND AD ABU DHABI CON 7 PUNTI DI VANTAGGIO SUL COMPAGNO DI SQUADRA PIERRE GASLY E PUNTA A CONQUISTARE IL TITOLO AL DEBUTTO NELLA CATEGORIA. «NON FACCIО CALCOLI»



NEGLI EMIRATI ARABI LA SFIDA FINALE

Gasly e Giovinazzi, sopra a colloquio, compagni di squadra in lotta per il titolo della Gp2. Sotto la Prema Powerteam, team campione al debutto



di [Alessandro Gargantini](#) - foto [Sutton-Images.com](#)

Due mesi sono stati lunghi da passare, con all'orizzonte l'atto finale del duello tutto interno alla Prema Racing che ha tenuto col fiato sospeso nella Gp2 Series. Con Antonio Giovinazzi e Pierre Gasly separati da solo 7 punti al vertice della graduatoria generale, la battaglia sull'ardente asfalto di Yas Marina si preannuncia davvero totale. Il francese, al secondo anno nella categoria, ha giocato soprattutto di fioretto, conquistando ben 4 pole position poi concretizzate in tre successi di tappa. Due in meno del nostro portacolori, che nonostante sia stato soltanto due volte in più rapido in qualifica, in gara ha fatto la differenza riuscendo a aggiudicarsi ben 5 round: si spiega così il primato in graduatoria del rookie italiano. Nelle otto settimane di pausa tra Sepang ed Abu Dhabi Antonio ha pensato soprattutto a correre e non perdere l'allenamento. Due gare nel Wec al Fuji e Shanghai hanno permesso al vice campione del Fia F3 di non perdere il ritmo e farsi trovare pronto per l'appuntamento negli

Emirati Arabi, che potrebbe rivelarsi decisivo anche per la prossima stagione.

- Abu Dhabi la stai preparando come una singola corsa o correrai soprattutto su Gasly, che ti segue a 7 punti?

«No, non voglio fare calcoli. Fino ad oggi mi sono sempre concentrato sui singoli appuntamenti. Penso sia l'unico modo per ottenere il massimo e non perdere focus. Non voglio deconcentrarmi e cambiare approccio. La posta in palio è molto grande e i miei 7 punti di vantaggio non offrirebbero comunque alcuna garanzia. Sarebbe un errore fare il ragioniere o impostare la corsa sul mio compagno di squadra. Dovrò dare il 100% per farcela».

- Esci da una stagione da rookie nella quale hai già dimostrato tantissimo. Di fatto in molti reputano che il campionato tu l'abbia già vinto...

«Io punto a vincere questo campionato e darò il massimo per farlo. Conta il raggiungimento dell'obiettivo, non l'esserci andato vicino o di aver dimostrato più di un altro. Un pilota per essere completo deve

IN PARECCHI MI HANNO CERCATO PER IL 2017, MA SONO FOCALIZZATO SULL'ULTIMA GARA DELLA STAGIONE

ANTONIO GIOVINAZZI

”

saper concretizzare. Non serve a niente crearsi un'occasione se poi non si è in grado di sfruttarla. La stagione è andata bene e dobbiamo continuare fino in fondo. Non voglio scuse, devo vincere e basta».

- Dove ti vedi l'anno prossimo?

«Sinceramente, ora non lo so. E non voglio farmi distrarre in questo momento della stagione da voci o trattative non ancora concluse. Ho perciò chiesto al mio manager di affrontare il tema 2017 soltanto dopo Abu Dhabi. So che in parecchi mi hanno cercato, ma ora sono al 100% focalizzato sull'ultima corsa della stagione».

- Vuoi la Formula Uno a tutti i costi? Il Dtm è un capitolo chiuso?

«La F.1 è l'obiettivo di tutti i piloti. Ma per me non rappresenta l'unica scelta, da prendere ad ogni costo. Dovremo valutare bene il contenuto di ogni proposta ricevuta. Un ruolo da terzo pilota può esser un'opzione valida soltanto se all'interno di un progetto concreto. Non deve essere una cosa a sé stante, giusto per esserci. Il mio primo obiettivo è quello di diventare pilota professionista. Anche il Dtm e la Indycar sono soluzioni valide. Un'esperienza come quella di Stoffel Vandoorne non la scarterei assolutamente. L'importante è che ci sia un buon progetto».

- Non è da tutti puntare al titolo al debutto nella Gp2 Series. Te lo aspettavi?

«È stato fondamentale debuttare con degli ingegneri, alla Prema Racing, che mi hanno aiutato tantissimo a crescere. Con gli pneumatici Pirelli ho subito trovato la giusta sintonia. Prediligo la gestione di gara con queste gomme, dove si deve ragionare e ottimizzare il rendimento. In F.3 spingevo sempre al 100%, mentre con le Pirelli bisogna ragionare di più e forzare al momento giusto. Penso siano importanti nella formazione di un pilota, oltre a dare soddisfazioni, visto che premiano le capacità di guida e sono selettive».

- Come viene vissuto internamente alla Prema il duello con Gasly?

«Non mi era mai successo, nemmeno nel kart, di combattere per il titolo con un compagno di team. In seno alla squadra nonostante la rivalità sportiva interna c'è sempre stata un'ottima armonia. Alla Prema hanno lavorato benissimo ed hanno sempre dato macchine con performance identiche a entrambi i piloti».

- Hai vinto cinque corse, mentre Gasly si è fermato a tre. Il francese ha però colto quattro pole position, il doppio di te. Cosa hai tu in più di lui e lui in più di te?

«Siamo due piloti molto diversi. Pierre è un iper-veloce che appena entrato in pista riesce immediatamente ad andare subito fortissimo nel giro secco. In qualifica, è un cliente davvero difficilissimo. Io riesco invece a fare meglio nella gestione della cor-



Italiani, che stagione il 2016!

OLTRE A GIOVINAZZI, ANCHE GHOTTO E MARCIELLO HANNO BRILLATO E NELL'ULTIMA SFIDA STAGIONALE PUNTANO A CHIUDERE IN ALTO

«*Ora che abbiamo rotto il ghiaccio, puntiamo a confermarci!*» ha raccontato Luca Ghiotto, che nel precedente appuntamento di Sepang ha colto il primo attecchissimo successo nella categoria. Il vice campione della Gp3 Series, autore di una continua crescita nel corso della stagione che lo ha visto nelle ultime sei tappe per quattro volte sul podio, ci ha raccontato gli ingredienti alla base della sua "prima". «Abbiamo raccolto i frutti del duro e proficuo lavoro svolto con il Team Trident. Il successo in terra malese mi ha dato sensazioni uniche e rappresenta il momento più importante della stagione. Ora il nostro obiettivo è quello di confermarci ed entrare nella top five di campionato, il target che ci eravamo posti quest'inverno».

La scuderia milanese, che si è spesso distinta per la lucida strategia del muretto box, ha una buona tradizione sulla pista degli Emirati e ci sono tutti i presupposti per rivedere l'equipe di Maurizio Salvadori nelle posizioni di primissima fascia. Insieme a Ghiotto, Raffaele Marciello punta a confermare la terza posizione in graduatoria generale. Il driver di Caslano, secondo in Malesia alle spalle di Ghiotto, ha ancora matematicamente delle possibilità di puntare al titolo ed è alla ricerca del primo centro stagionale, il secondo nella categoria. ●



sa e nel ritmo gara. Ad Abu Dhabi dovrà dare il massimo per fare bene in qualifica e partire vicino a lui».

- Qual è stato il momento decisivo della tua stagione?

«Sicuramente la tappa di Baku, dove ho siglato la pole e vinto entrambe le corse. Reputo però ancora più decisivo il fine settimana di Spielberg dove sin dalle prove libere abbiamo confermato il nostro valore su una pista più classica, e capito che saremmo stati competitivi nel resto della stagione. Questo mi ha dato molta fiducia ed è stato più importante del successo in Azerbaijan. Alcuni dicevano che a Baku ero andato bene perché simile a Macao. In Austria abbiamo fatto capire che non eravamo una meteora e saremmo stati co-

stantemente al vertice».

- Per prepararti ad Abu Dhabi hai corso nel Wec. È stata la scelta giusta?

«C'è stata la possibilità di disputare queste due corse e l'ho colta al volo: non c'è esperienza più preziosa di quella che si acquisisce in gara. Ho fatto anche del simulatore e preparazione fisica specifica».

- Che Gasly abbia più esperienza di te a Yas Marina può essere uno svantaggio?

«Nella stagione mi sono ritrovato molto spesso a correre su piste che non conoscevo, arrivando dalla F.3. Ma ci ho fatto l'abitudine. La differenza è soprattutto il fatto di averci già corso in Gp2, ed a Baku abbiamo fatto i test a fine 2015. Sono quindi molto tranquillo sotto questo punto di vista!». ●



Le corse viste a **Sticchi**

FRESCO DI RIELEZIONE ALLA PRESIDENZA DELL'ACI, ANGELO STICCHI DAMIANI PARLA DEL SUO ANNO VISSUTO PERICOLOSAMENTE CON MONZA E RALLY D'ITALIA E SPIEGA I PIANI D'AZIONE PER UN FUTURO TUTTO FOCALIZZATO A RIPORTARE UN ITALIANO IN F1. «È IL PRIMO OBIETTIVO, PUNTIAMO MOLTO SU GIOVINAZZI»

di [Andrea Cordovani](#)



Ingegnere leccese, classe 1945, un passato da rallyista e una passione infinita per le corse, Angelo Sticchi Damiani, nella foto ritratto alla Targa Florio, è stato rieletto alla presidenza dell'Acì: il suo mandato scadrà nel 2020. Tra le sue priorità per il futuro c'è il Gp d'Italia che finalmente compare sul calendario del Mondiale di F1 senza più l'asterisco e riportare un italiano in F1: si punta forte su Giovinazzi. In basso a sinistra Sticchi Damiani in versione rallyista negli Anni '70

«È stato un anno durissimo. Ma ora possiamo guardare al futuro, alle nuove sfide». Appena rieletto presidente dell'Acì con un mandato che scadrà nel 2020 Angelo Sticchi Damiani racconta i suoi ultimi mesi vissuti pericolosamente sempre in bilico e i piani d'azione in chiave futura. Un'intervista col gas a tavoletta come quando l'ingegnere leccese da più di 40 anni nel mondo delle corse controsterzava sugli sterrati dei rally del CentroSud. «La mia rielezione alla presidenza dell'Acì è stato un vero plebiscito - sottolinea -. Ero il solo candidato ma c'è stato un numero di votanti altissimo, molto più elevato delle precedenti elezioni: tutto questo l'ho interpretato come un gran tributo di affetto nei miei confronti. Adesso, però, c'è solo da pensare al futuro».

- Già, quali sono le priorità?

«Abbiamo sul tavolo una serie di sfide. Inutile girarci intorno: c'è l'urgenza di tornare a vedere un italiano in F1. Questo è il primo nostro obiettivo. Sia-

È STATO UN ANNO DURISSIMO MA CE L'ABBIAMO FATTA. MONZA È SALVA. ORA ASPETTO GIOVINAZZI IN F1

ANGELO STICCHI DAMIANI

”

mo alla vigilia dell'ultimo round della Gp2 ad Abu Dhabi e il nostro Giovinazzi ci arriva col primato in classifica nonostante sia al debutto nella categoria. Ci sono buone possibilità domenica pomeriggio di poterlo vedere sul gradino più alto della Gp2. Sono orgoglioso anche perché Antonio è un pilota generoso, molto veloce, parla le lingue, si presenta bene. E poi concedetemelo è un salentino come me, è quasi un mio figlioccio. Siamo tutti col fiato sospeso in attesa della sfida decisiva. Dopodiché speriamo che si scateni la concorrenza per averlo. Da parte nostra saremo al suo fianco per accompagnarlo fino alla F1. Anche Marciello è da non perdere di vista e insieme a lui Ghiotto e Fuoco. Sul fronte dei rally puntiamo ad avere un pilota italiano nel Wrc, quantomeno nel Wrc2 nel 2017. Andolfi e Di Tommaso sono due ottimi prospetti. Insomma abbiamo dei potenziali campioni. Sta a noi creare le condizioni perché possano trovare i sedili giusti per proseguire nella loro carriera».

- Con i nodi di Monza e del Rally d'Italia da sciogliere e una matassa che si era fatta sempre più ingarbugliata, il 2016 è stato l'anno più difficile di Sticchi Damiani alla presidenza dell'Acì. Lei ci ha perso il sonno con il Belpaese che rischiava il posto in F.1 e nel Mondiale Rally. Non è così?

«Non lo nego. È stata durissima. Monza, una vera battaglia. Dopo che ho ricevuto il mandato dal presidente del Coni Giovanni Malagò davanti al presidente del Consiglio Matteo Renzi con gli onori sono arrivati anche gli oneri. Nel tira e molla con Imola è stata difficile. Ma adesso è finita. Ci siamo stretti la mano. Lo scorso 2 settembre sono state definite le questioni economiche. E Monza non ha più quel fastidioso asterisco sul calendario. Per noi si apre la grande sfida del Gp d'Italia e questo non riguarderà solo la gestione. Pensiamo infatti che a fronte di un sacrificio enorme fatto per ottenere certi risultati ci debba essere un ritorno che va ben oltre. Il Gp d'Italia è un evento che può avere un significato ancora più grande. Bisogna creare un interesse nuovo, farlo diventare un'occasione importante per tutto il nostro paese. Vogliamo costruire altri eventi nell'evento. Monza ha grandi possibilità: è un territorio ricco, dove è importante seminare. E Acì sotto questo punto di vista è disposto ad investire».

- Lei è convinto che la culla delle competizioni continui a essere l'Europa?

«Per quanto riguarda i rally si. Ma il discorso vale anche per la F.1. Europa e Sudamerica sono territori di grandissima passione. Oggi ad esempio l'Asia ha investito molte risorse e tanto denaro nel motorsport ma il fenomeno delle corse non ha attecchito come nel Vecchio Continente o in Sudamerica. La vera sfida si sposta verso gli Stati Uniti. L'America ha grandi corse e milioni di appassionati che amano Daytona e Indianapolis, la serie Nascar. Si riuscirà a convertire il popolo americano? Finora i segnali sono stati minimi. Sicuramente Liberty Media investirà risorse per far decollare la F.1 negli Usa. È una grande scommessa e anche un modo per compensare défaillance che si stanno consumando in giro per il mondo. Ma sono convinto che dobbiamo difendere anche i Gp che si svolgono nei territori dove c'è ancora la passione per la F.1».

- Ad Abu Dhabi domenica prossima si chiude il Mondiale F.1. Tra Rosberg e Hamilton a chi va il titolo Piloti?

«Mi ha appassionato la rimonta di Hamilton, ma credo che i giochi siano fatti: a meno di incredibili colpi di scena penso che Rosberg saprà gestire la situazione e il vantaggio di 12 punti che lo separa dal compagno di squadra. Nico, sembra quasi un italiano, è molto vicino a noi. Parla benissimo la nostra lingua e questo ce lo fa avvicinare ancora di più. E poi è un ragazzo dalla faccia pulita, un padre di famiglia. Sempre molto misurato: insomma una bella persona».

- Come valuta la stagione della Ferrari. Un anno senza neanche una vittoria è molto lungo da far trascorrere?

«Nessuno è contento di come sono andate le cose nel 2016 per la Ferrari, col presidente Sergio Marchionne per primo. Intorno alla squadra di Maranello, per storia, importanza del marchio, grande



SUTTON-IMAGES.COM

ABBIAMO DEFINITO ANCHE IL FUTURO DEL MONDIALE RALLY IN SARDEGNA: HA STERRATI DA SOGNO

ANGELO STICCHI DAMIANI



passione c'è sempre una grandissima aspettativa. Questo crea tensione, difficoltà, ansia da prestazione. Ma sono convinto che la Ferrari avrà una reazione. Ho fiducia in Marchionne, ma anche in Maurizio Arrivabene e Sebastian Vettel con quest'ultimo che forse si aspettava di poter contare su una monoposto più competitiva...».

- Secondo lei che percezione c'è dell'Italia delle corse all'estero?

«Una percezione molto buona e leggo pure qualche filo di invidia negli occhi di alcuni rappresentanti delle altre federazioni nazionali. Su F.4 e Tricolore Gt abbiamo fatto un grande lavoro: Marco Rogano è stato bravissimo. Investiamo i soldi e i risultati arrivano anche perché non ci possiamo permettere di sprecare denaro, le nostre debbono essere principalmente storie di successo».

- Le cento edizioni della Targa Florio: un evento incredibile...

«Sì un'esperienza bellissima. Ho ancora in mente un episodio. C'era la gente accalata in mezzo a vetture che scodavano in fase di partenza. Anche io mi stavo prodigando per tenere gli appassionati oltre le transenne. "Presidente ci lasci godere", mi hanno detto a un certo punto, "Sono 35 anni che aspettiamo questo momento!". I siciliani meritano



C'è un passato da corsa per Sticchi Damiani che negli Anni 70 ha corso nei rally. A destra eccolo azzoppato al Rally di Campania, in alto in azione in Jugoslavia e al via del Rally del Salento 1976: assieme alla moglie concluse al 5°. A destra ecco in azione con la 124 Abarth che ancora possiede



tutto questo, vivono la Corsa con una passione che non ha eguali. E poi vogliamo parlare di piazza Politeama ingolfata di spettatori? Per tutti coloro che amano le corse certe scene riempiono il cuore».

- **Passiamo ai rally. La Sardegna a un certo punto ha rischiato di non far più parte del campionato del mondo. E adesso?**

«Anche qui guardiamo al futuro. La Sardegna è il mio grande amore. Ogni anno il tuffo in quegli sterzati è qualcosa che mi fa venire i brividi. Per me i rally sulla terra sono quelli con la R maiuscola. E so di cosa parlo».

- **Abituati a vederla nell'immancabile doppiopetto, stretto nei suoi completi, serve uno sforzo per immaginarla con la tuta da corsa...**

«Se è per questo quando correvo io le tute addosso davano un gran prurito...».

- **Ha corso dal 1972 fino alla fine degli Anni '70. Spesso al suo fianco a leggere le note c'era sua moglie Rossella. Lei ci dava dentro nei rally di quegli anni con 128 Coupé poi con la 124 Abarth. Nostalgia?**

«La 124 Abarth preparata da Ceccato ce l'ho ancora: la tratto come una reliquia. Era un'auto divertente che ti consentiva di avere una guida spettacolare che dava soddisfazione sia a te che la guidavi sia agli spettatori. Quello erano tempi epici. Mi piacerebbe rivedere la mano del cronometrista stampigliata davanti al parabrezza, riscoprire l'ebbrezza di quell'ultimo count-down e soprattutto riassaporare le sensazioni provate guidando sullo sterrato, il mio fondo preferito, esaltando al massimo la fantasia».

- **Vada avanti...**

«Lo sterrato è stata una grande palestra dove ci si

**NEGLI ANNI '70
CORREVO I RALLY
DEL CENTROSUD
IN COPPIA CON MIA
MOGLIE: UNA VOLTA
LA FECCI URLARE
PER LA PAURA!**

ANGELO STICCHI DAMIANI

”

Sotto, il presidente dell'Acì con Zanardi e Minardi, al centro con Ecclestone e a destra con Marchionne: tutte figure di riferimento per l'uomo che tiene da anni le fila del motorsport in Italia. Nell'altra pagina in alto, Andolfi che fa parte dell'Acì Team Italia e che nei rally si sta mettendo in grande evidenza. Sopra a sinistra, una Hyundai in azione al Rally Italia Sardegna

esaltava a forza di pendoli. Era un altro mondo dove vigeva uno spirito diverso, c'era ancora molta avventura, tanto fair play e amicizia. Per me i rally sono stati una scuola di vita. È praticando questa disciplina che mi sono abituato al sacrificio, alla voglia di arrivare in fondo a tutti i costi, ad avere la tenacia nel proseguire sempre anche fra mille problemi. Una grande scuola dove ho imparato che con la passione, il sacrificio, la sofferenza fisica si potevano superare tante difficoltà. L'unica grande delusione arrivava soltanto quando eri costretto al ritiro».

- **Anni '70, rally del Centrosud. Se chiude gli occhi cosa gli torna in mente?**

«Un Rally della Campania. Mi stavo giocando il titolo di Gruppo contro Paolo Coppola anche lui con una 128 Coupé ma di color rosso. A un certo punto io mi infilo in un fosso e rompo una sospensione. Azzoppato riesco a terminare la ps ma arrivato alla mia assistenza mi accorgo che non ho il pezzo di ricambio. Sapete chi mi dà l'ammortizzatore? Proprio Coppola! Io finisco la gara e vinco il titolo».

- **E sua moglie come se la cavava con le note?**

«Era una brava navigatrice. Ci siamo sposati e dopo due mesi ho iniziato a correre. Lei mi ha seguito. È sempre stata perfetta. Una volta, però, le ho fatto prendere un bello spavento, ancora al Rally di Campania. Ps del Monte Faito: in un sorpasso la macchina che ci precede ci stringe. Io accelero pelando il ciglio della strada: sotto di noi, un burrone. Nelle orecchie sento ancora l'urlo di mia moglie...».

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM



di Marco Giordo

foto Bettiol

COFFS HARBOUR - "Mikkelsen versus Ogier, the thrilling final". Le news Volkswagen hanno annunciato così la battaglia finale nell'ultima tappa sugli sterrati del New South Wales, tra l'eterna promessa norvegese ed il quattro volte campione del mondo francese. Una battaglia che ha visto trionfare un felicissimo Andreas Mikkelsen, autore della miglior gara della sua carriera. Stavolta infatti il 27enne pilota di Oslo per vincere non ha approfittato degli errori o dei problemi altrui, come aveva fatto in Catalogna nel 2015 ed in Polonia quest'anno, ma s'è aggiudicato con grande autorità e pieno merito un rally nel quale è stato il leader dal primo all'ultimo crono, resistendo alla pressione del violento ritorno di Ogier. Il francese gli è arrivato infatti a soli due secondi ma poi si è girato, perdendo 19"6 nella quartultima speciale, Bucca, lasciando definitivamente il via libera per il successo al pilota norvegese.

«Ci tenevo particolarmente a regalare quest'ultimo successo alla squadra - ha commentato sorridente ed entusiasta Mikkelsen - ed è venuto alla fine di un week-end praticamente perfetto. È stato il miglior modo per ringraziare un team che mi ha dato tanta fiducia, che ha creduto in me e mi ha permesso di arrivare al massimo livello nel Mondiale. Mi dispiace invece non aver chiuso al secondo posto il campionato, peccato non esserci riuscito però mi consola il fatto di aver vinto quest'ultima gara della Polo Wrc dopo una lunga lotta con Ogier».

IL BELL'ANDREAS METTE LA TERZA

Sfruttando al meglio lo starting order che dal 2017 cambierà, Andreas Mikkelsen conquista la sua terza vittoria, la 43esima per la Polo R Wrc

AL TRAGUARDO

- 1 Mikkelsen-Jaeger**
Vw Polo R Wrc
2.46'05"7
- 2 Ogier-Ingrassia**
Vw Polo R Wrc
a 14"9
- 3 Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20 Ng Wrc
a 1'12"6

La classifica completa è riportata alle pagine 78-80

VOLKSWAGEN CHIUDE LA SUA MAGICA PRESENZA
NEL WRC CONQUISTANDO L'ULTIMA VITTORIA.
CON MIKKELSEN PRIMO DAVANTI A SEB OGIER

La corsa dei C





CI TENEVO MOLTO
A VINCERE. È STATO
IL MIGLIOR MODO
PER RINGRAZIARE
UN TEAM CHE MI HA
DATO TANTA FIDUCIA

ANDREAS MIKKELSEN

”

campioni

← Quanto al campione del mondo, chi lo conosce bene sa che non era certo contento. Ci teneva tantissimo a vincere la gara d'addio della Volkswagen, ci ha provato con tutte le sue forze, ma non c'è riuscito. Anche se alla fine ha messo la ciliegina sulla torta aggiudicandosi la 39esima power stage con la Volkswagen... «*Avrei voluto vincere l'ultima gara della Polo* - ha commentato all'arrivo Ogier - *e potevo farcela nonostante il fatto che partendo per primo per l'80% della gara perdevi dai 2 ai 3 decimi al km. Peccato quell'errore nel finale ma fa parte del gioco, questi sono i rally*».

Polo addio da regina

Tra i valori in campo nulla è cambiato dal Galles al... Nuovo Galles del Sud, con la Polo R Wrc che ha dimostrato di essere sempre la vettura migliore. Ed il solo pensiero di non vedere più in gara l'anno prossimo la vettura e la squadra tedesca fa venire un certo malumore, visto l'importante valore aggiunto che davano al campionato. Un "Panzer Team" che ha ricordato l'epopea della Lancia e che poteva riscriverla se non fosse arrivata la decisione del ritiro. Il podio finale dopo la power stage di Wedding Bells è stato il giusto scenario finale, con tutto il team a festeggiare questa 15esima doppietta della storia per la Volkswagen e a salutare l'era della Polo che si stava chiudendo definitivamente.

Neuville vice campione

Quella australiana è stata una gara davvero equilibrata, incerta sino alla fine, con all'inizio della giornata finale Mikkelsen e Ogier divisi da soli due secondi e Paddon terzo a 12". Una corsa, quella ospitata sugli sterrati del New South Wales, nella quale Neuville e Mikkelsen si stavano giocando il titolo di vicecampione del mondo, che per soli 6 punti è stato appannaggio del belga della Hyundai, che ha bissato il risultato già ottenuto nel 2013 con la Ford. «*È stato un rally davvero tiratissimo* - ha commentato all'arrivo Neuville - *. Sono contento d'aver chiuso sul podio, ottenendo così il secondo posto in campionato. È stata una stagione difficile nella prima parte, che ha avuto la svolta con la vittoria in Sardegna. Da quel momento sono stato sempre competitivo*».

AVREI VOLUTO VINCERE L'ULTIMA GARA DELLA POLO. E POTEVO FARCELA! PECCATO PER IL TESTACODA FINALE

SEBASTIEN OGIER

”

ASSUMETECI!

Davvero simpatica la scritta comparsa accanto ai nomi di Mikkelsen e Jaeger, sotto a sinistra: "Hire Us", come dire assumeteci! In basso a sinistra, tutta la delusione di Julien Ingrassia per aver mancato l'ultima vittoria

QUATTRO ANNI DA PROTAGONISTI PER IL TEAM VOLKSWAGEN

Numeri da Guinness

I numeri ottenuti dalla Volkswagen Motorsport da quando, a gennaio del 2013, è tornata nel Mondiale rally, sono davvero impressionanti, testimonianza di come il "Panzer Team" di Wolfsburg è entrato nella storia della specialità.

In totale sono arrivate 43 vittorie su 52 rally disputati (82% del rapporto partecipazioni/vittorie), con 31 successi di Ogier, 9 di Latvala e 3 di Mikkelsen. In pratica, Vw ha perso in queste 4 stagioni solo 9 volte: due ad opera di Loeb (Montecarlo e Argentina 2013), due in Germania (nel 2013 per mano di Sordo e nel 2014 di Neuville) e poi nel 2015 in Argentina (Meeke) ed infine 4 quest'anno: in Argentina (Paddon), Sardegna (Neuville), Portogallo e Finlandia (Meeke).

In totale sono stati 87 i podi; 4 i titoli Costruttori (2013, 2014, 2015 e 2016); 4 i titoli Piloti (con Ogier nel 2013, 2014, 2015 e 2016); 671 le speciali vinte; 2115 i punti conquistati; 4 le triplette (Australia 2014, Montecarlo, Portogallo e Germania nel 2015); 15 le doppiette (Spagna e Galles 2013, Messico, Argentina, Polonia, Finlandia, Francia e Spagna nel 2014, Polonia, Finlandia, Australia e Spagna nel 2015, Montecarlo, Messico e Australia nel 2016).





THE LAST VALZ, SCENE DALL'ULTIMO TRIONFO

Ogier vola in caccia della 43esima vittoria per la Polo ma al francese non è riuscita l'impresa: gli ha soffiato il successo il suo scudiero Mikkelsen, a destra in trionfo con la squadra nell'ultima uscita ufficiale della Vw



Latvala è l'unico che non fa festa

ANCORA UN'INCREDIBILE ERRORE PER IL FINLANDESE CHE AVREBBE DOVUTO FARE DA ALTERNATIVA AL COMPAGNO DI SQUADRA OGIER

Per Volkswagen Motorsport la doppietta di Coffs Harbour, che poteva essere una tripletta se Jari-Matti Latvala non avesse fatto l'ennesima frittata danneggiando una sospensione nella prima tappa, è stato il miglior modo di congelarsi dal campionato del mondo. Con quattro allori iridati conqui-

stati in quattro anni, la Casa tedesca è entrata nell'Olimpo del rally mondiale. Lascia il testimone alla concorrenza dopo aver sorpassato tra i Costruttori che hanno dato tanto a questa specialità quali Fiat, Ford, Toyota e Subaru, ferme a tre titoli, oppure l'Audi a quota due iridi. A Coffs Harbour è scoppiato il finimondo

È STATA LA FINE DI UN'AVVENTURA FANTASTICA: GRAZIE A TUTTI! ORA MI ATTENDE UNA NUOVA SFIDA

SEBASTIEN OGIER



all'arrivo delle vetture di Mikkelsen e Ogier. Tutti a festeggiare l'ultimo successo della Polo Wrc, un podio con un clima misto di apoteosi e commozione. «Questo è stato per un verso un giorno fantastico per noi e per un altro verso un emozionante arrivarci - ha dichiarato Sven Smeets - . Aver chiuso con una doppietta è molto bello, nonostante il momento difficile vissuto da tutti noi. Sono orgoglioso di questo risultato, che evidenzia ancora una volta la grande professionalità di questa squadra, che ha ottenuto la quinta vittoria consecutiva, la nona della stagione».

Sébastien Ogier ha postato su Facebook un video dove si vede bene che riesce a stento a trattenere le lacrime. «È stata la fine di un'avventura fantastica - ha detto - perché con questa squadra ho vinto 4 titoli mondiali ed ho ottenuto dei risultati incredibili. Ora mi attende una nuova sfida. Non so ancora cosa farò il prossimo anno ma non posso fare a meno di ringraziare questo team, che è stato per me e Julien Ingrassia una vera famiglia. Non dimenticherò mai i magici momenti passati con loro in questi anni e sono orgoglioso di esserne stato tra i protagonisti». ●

Polo 2016 private?

LA CLAMOROSA VOCE DALL'AUSTRALIA: LE VW ATTUALI POTREBBERO CORRERE NELLA PRIVATEERS CUP 2017!

Volkswagen Motorsport sarà molto probabilmente presente anche nel Mondiale 2017 con una struttura di supporto ai clienti! La notizia, clamorosa, arriva direttamente dall'Australia, dove il Rally Direktor del "Panzer Team" Sven Smeets ha annunciato che il prossimo anno sarà possibile noleggiare le Polo Wrc versione 2016 per partecipare alla nuova serie Fia denominata Privateers Cup, Coppa Privati. I dettagli del programma clienti Vw non sono stati ancora definiti ma si presume che le attuali Polo

Wrc non saranno vendute ma gestite direttamente da Volkswagen Motorsport, che oltre all'annunciato programma di sviluppo della Polo R5 avrà così ancora un altro motivo per tenere in funzione il suo reparto corse da quasi 200 dipendenti. Questo nuovo campionato, al quale sono state ammesse le attuali Wrc 1.6, è stato istituito per permettere ai team privati ed a piloti come Prokop e Kubica, o a giovani promesse che devono crescere, gente come Teemu Suninen per carpirci, di poter fare esperienza al volante di una

Wrc. Un'idea intelligente, considerato che le attuali Wrc sarebbero finite in campionati minori o addirittura, come nel caso della Polo 2016, collocate in musei insieme ai prototipi della Polo 2017 che non vedremo mai all'opera.

Chi parteciperà?

Attualmente le Wrc 2015/2016 disponibili sul mercato non sono moltissime ma sono tutte di qualità. Ci sono anzitutto 4 Ford Fiesta che la M-Sport ha venduto e consegnerà presto in Francia, Italia, Estonia e Gran Bretagna, più le due di pro-

prietà di Robert Kubica e Martin Prokop. Bertelli, come leggete a parte, la sua l'ha affidata a Wilson per la vendita. Da segnalare quindi le Hyundai i20

Wrc, una delle quali è già stata acquistata in Italia dalla Hmi, il team gestito da Luca Murdolo. E adesso verranno immesse sul mercato anche le attuali i20





Bertelli invece vuole la Wrc Plus

L'ITALIANO PUNTA A DISPUTARE POCHI APPUNTAMENTI SELEZIONATI CON UNA DELLE NUOVE VETTURE DELLA M-SPORT PER IL 2017

New Generation, che non tarderanno sicuramente, vista la loro competitività, a trovare acquirenti. Infine ci sono le Citroën Ds3 Wrc gestite da team privati quali PH Sport e D-Max. Al momento non si sa ancora chi parteciperà al nuovo campionato ma una cosa è certa. Con l'arrivo della Vw salirà l'interesse su questa nuova serie, che farà il suo esordio a Montecarlo. E piloti come ad esempio Nasser Al Attiyah potranno finalmente vedere avverarsi il sogno, mai riposto, di guidare una Polo R Wrc... ●

Lorenzo Bertelli ha chiuso tra i top ten in Australia, classificandosi 10° assoluto ed ottenendo così il suo primo punto stagionale. «Sono soddisfatto, anche se avrebbe potuto andare meglio - ha commentato all'arrivo -. Ero venuto in Australia con l'obiettivo di finire tra i primi dieci e ci sono riuscito, facendo segnare anche buoni tempi, con un passo tra 1" e 1"3 al km più lento dei top driver. Peccato per i soliti problemi di affidabilità patiti all'inizio alla barra antirollio e poi nel finale con la rottura di un ammortizzatore e della cuffia di un semiasse, guaio che mi ha costretto a correre tre prove con la sola trazio-

ne anteriore, facendomi perdere parecchio tempo e l'ottavo posto».

- Qual è bilancio di questa stagione?

«Dopo Montecarlo, dove la vettura ha avuto problemi, ho mostrato continuità sino all'Argentina, dove ho di nuovo subito un problema alla vettura. In Sardegna

ho fatto un errore io, così come in Finlandia, poi ho saltato la Germania perché Scatolin era convalescente dopo la botta presa appunto in Finlandia. Sull'asfalto di Corsica e Catalogna non mi sono trovato a mio agio, mentre in Galles ho fatto bene: alla fine avevo un ottimo passo, soprattutto nella power stage. Devo dire che la stagione nel complesso avrebbe potuto andare meglio. Peccato non aver trovato la continuità che speravo, anche perché con Scatolin ho trovato subito il giusto feeling. Il mio obiettivo è quello di migliorarmi sempre, però solo a volte ho fatto segnare buoni tempi. Ho fatto bene in Spa-

gna, con un 4° tempo assoluto in una speciale su terra».

- In definitiva, che cosa puoi dire di questi 4 anni di Mondiale?

«Dopo aver iniziato da zero, sei anni fa, con il senno di poi ho capito che mi sarebbe servito molto avere al mio fianco qualcuno che pensasse a programmare la mia crescita. Ho perso molto tempo all'inizio, avrei dovuto avere un navigatore fisso dopo Granai, che è stato un partner importante e mi ha fatto crescere. Ho cambiato troppe volte il sistema di note e questo non mi ha agevolato».

- Cosa farai nel 2017?

«Nei prossimi giorni farò il punto con Wilson per definire un programma. L'idea è di correre solo tre gare, vale a dire Svezia, Argentina e Sardegna, al volante della Fiesta Wrc Plus" 2017. Non mi interessa partecipare alla Privateers Cup, preferisco continuare a confrontarmi con i migliori». ●

PRESTO DECIDERÒ CON WILSON. MI PIACEREBBE FARE SVEZIA, ARGENTINA E SARDEGNA

LORENZO BERTELLI



MATERIALE TECNICO DI PRIM'ORDINE

Wrc 2016 in azione in Australia: sotto la Fiesta di Bertelli, a sinistra la Hyundai di Neuville; al centro la Fiesta della D Mack e in alto quella di Ostberg; tutte vetture che il prossimo anno vedremo nella Privateers Cup?





PADDON CI HA PROVATO

Il pilota neozelandese della Hyundai, a sinistra, ha chiuso al quarto posto dopo aver lottato a lungo con il compagno di squadra Neuville. In basso il francese Fabre, unico al via nel Wrc3 e 19esimo assoluto. In basso a destra, Lappi e Ferm in festa per la vittoria nel Wrc2 con la Skoda Fabia R5 ufficiale

Così al traguardo Gara 13 del Mondiale Piloti e Costruttori Coffs Harbour (Aus), 17-20 novembre 2016

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Mikkelsen-Jæger	Vw Polo R Wrc	N-N	in 2.46'05"7
2°	Ogier-Ingrassia	Vw Polo R Wrc	F-F	a 14"9
3°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Ng Wrc	B-B	a 1'12"6
4°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Ng Wrc	NZ-NZ	a 1'26"7
5°	Sordo-Marti	Hyundai i20 Ng Wrc	E-E	a 1'28"3
6°	Østberg-Fløene	Ford Fiesta Rs Wrc	N-N	a 1'41"5
7°	Tänak-Mølder	Ford Fiesta Rs Wrc	EST-EST	a 3'04"3
8°	Lappi-Ferm	Skoda Fabia R5	FIN-FIN	a 7'32"3
9°	Latvala-Anttila	Vw Polo R Wrc	FIN-FIN	a 7'56"9
10°	Bertelli-Scattolin	Ford Fiesta Rs Wrc	ITA-ITA	a 8'00"1

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

PROVE SPECIALI VINTE: Mikkelsen 9 su 23 (1 ex equo), Ogier 7 (1 ex equo), Latvala 3, Neuville 2, Sordo (1 ex equo) e Paddon 1.

RALLY LEADER: Mikkelsen da ps 1 a ps 23.

POWER STAGE: 1. Ogier in 3'36"8; 2. Neuville a 1"2; 3. Sordo a 2"7.

I PRINCIPALI RITIRI: Camilli (uscita di strada) ps 21.

Fabre senza rivali

VITTORIA DELL'OVER 60 TRANSALPINO CHE HA CORSO IN TOTALE SOLITUDINE NEL WRC3

Vittoria scontata nel Wrc3 del 62enne francese Michel Fabre, l'unico iscritto alla serie al via nella terra dei canguri. Il marsigliese, che ha chiuso la sua corsa 19° assoluto, ha dovuto scartare alla fine i 4 punti ottenuti a Montecarlo, chiudendo così il campionato per le vetture a trazione anteriore a quota 122 punti: uno in meno di Simone Tempestini, che si era laureato vincitore della serie a fine ottobre in Galles. ●

WRC3
 Campionato: 1. Tempestini 123 punti; 2. Fabre 122; 3. Andolfi 91; 4. Koci 88; 5. Veiby 73; 6. De Tommaso 69.

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 21-24/1	SVEZIA 12-14/2	MESSICO 3-6/3	ARGENTINA 21-24/4	PORTOGALLO 19-22/5	SARDEGNA 9-12/6	POLOMIA 30/6-3/7	FINLANDIA 28-31/7	GERMANIA 18-21/8	CORSICA 29/9-2/10	SPAGNA 13-16/10	GALLES 28-30/10	AUSTRALIA 17-20/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+3	25+3	18+3	18+1	15+3	15+3	8+3	-	25+1	25+1	25	-	18+3	268
2° Neuville	15	-	-	8	-	25	12+1	12+3	15+3	18	15	15+1	15+2	160
3° Mikkelsen	18+1	12+2	-	15	18+1	-	25	6	12	15+2	-	2	25	154
4° Paddon	-	18	10+1	25+3	-	-	15	10+2	10	8	12	12	12	138
5° Sordo	8+2	8	12	12+2	12	12	-	-	18	6	18+1	8	10+1	130
6° Latvala	-	-	25+2	-	8+2	18+1	10+2	18+1	0+2	12	3	6	2	112
7° Østberg	12	15	15	10	6	-	4	8	8	2	10	4	8	102
8° Tanak	6	10	8	-	-	10	18	-	-	1	8	18+3	6	88
9° Meeke	-	0+1	-	-	25	-	-	25	-	3	-	10	-	64
10° Breen	-	4	-	-	-	-	6	15	-	10	1	-	-	36

Mondiale Costruttori

1° Volkswagen	25	29	43	20	28	33	18	31	29	37	29	33	22	377
2° Hyundai	25	24	12	20	15	12	27	33	33	26	33	25	27	312
3° Vw Mot. II	18	12	-	15	25	4	25	10	12	15	-	2	25	163
4° M-Sport	12	15	19	16	20	8	10	12	10	10	12	10	8	162



HOLMES



È Lappi il re del Wrc2

**ALL'ULTIMA GARA IL FINLANDESE DELLA SKODA
CONQUISTA IL TITOLO BATTENDO L'ASSENTE SUNINEN**

Veni, vidi, vici. L'ultimo appuntamento del Wrc2 è stato letteralmente dominato da Esapekka Lappi, che ha chiuso la gara ottavo assoluto e si è aggiudicato il titolo della categoria al volante della Skoda Fabia R5 ufficiale. «Sono davvero contento perché questo è un titolo che meritavamo sia io che il team, per il lavoro fatto in questi anni - ha detto all'arrivo il 25enne pilota finlandese -. Questa è stata la nostra quarta vittoria stagionale, la più difficile di tutte per me perché ho dovuto sempre e soltanto pensare a gestire. Potevamo chiudere prima il campionato ma siamo stati sfortunati in alcune occasioni e così abbiamo dovuto aspettare l'ultima gara. Ancora non posso dire cosa farò il prossimo anno, spero di esserci, magari al volante di una Wrc». Lappi non lo può dire perché è ancora un pilota della Skoda ma sembra ormai certo che ha firmato per il team Toyota di Tommi Makinen e che guiderà quindi la Yaris Wrc nel 2017. Stessa opportunità potrebbero avere sia Suninen che Evans, entrambi però in orbita M-Sport per il prossimo anno. L'ennesima prova che il Wrc2 è la serie di riferimento per la valorizzazione delle giovani promesse iridate. ●

WRC2

Gara: 1. Lappi-Ferm in 2.53'38"; 2. Fuchs-Mussano a 4'35"8; 3. Ptaszek-Szczepaniak (Peugeot 208 T16) a 6'42"9; 4. Al Suwaidi-Clarke a 53'49"1; 5. Serderis-Miclothe (Citroën Ds3 R5) a 59'03"6 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).
Campionato: 1. Lappi 130 punti; 3. Evans e Suninen 120; 4. Kopecky 92; 5. Tidemand 85; 6. Fuchs 83; 7. Ptaszek 57; 8. Kremer 55.

L'ALBO D'ORO DEL MUNDIALITO

2013	Kubica-Baran	Citroën Ds3 Rrc
2014	Al Attiyah-Bernacchini	Ford Fiesta Rrc
2015	Al Attiyah-Baumel	Skoda Fabia R5
2016	Lappi-Ferm	Skoda Fabia R5



GALA A SYDNEY

Nella serata di lunedì 21 ottobre, 36 ore dopo la fine della gara, la Wrc Promoter ha organizzato in Australia il gala di fine stagione del Mondiale. Nello spettacolare scenario del Teatro dell'Opera di Sydney, sono stati premiati i protagonisti della stagione 2016.

MULTE PER TRE

I commissari hanno inflitto multe di 400 euro a Ott Tanak, di 750 euro a Thierry Neuville e di 800 euro ad Andreas Mikkelsen perché nella prima tappa sono stati "beccati" oltre il limite di velocità di 60 kmh in trasferimento...

SOLO 36 AL VIA

Sotto l'aspetto dei partecipanti la trasferta australiana con i suoi 36 al via non è stata stavolta, come l'anno scorso, il flop della stagione perché con soli 30 equipaggi il Messico ha fatto peggio. Questo è comunque il dazio da pagare perché il mondiale resti tale e si disputi in più continenti, anche se le gare extraeuropee sono diventate il vero tallone d'Achille del campionato.

NUOVA ZELANDA

La Wrc Promoter vuole inserire nel calendario del 2018 la gara agli antipodi, dando così vita ad un'alternanza con il Rally d'Australia. Oliver Ciesla voterà questa settimana ad Auckland per visionare il percorso proposto dagli organizzatori, la cui bozza che era stata anticipata al Promoter già a giugno in Sardegna.

TRIPLETTA N°107

Nel secondo passaggio della speciale da 50,8 km di Nambucca, le tre Polo R Wrc di Latvala, Ogier e Mikkelsen hanno chiuso ai primi tre posti, ottenendo così la tripletta numero 107 in prova speciale per la Volkswagen nella storia del Mondiale.

Il sasso nello stagno l'ha tirato lui. Simone Campedelli ha provato a smuovere le tranquille ma un po' limacciose acque del rallismo tricolore. E c'è riuscito. In quella che avrebbe potuto essere la sua ultima occasione e che, peraltro, ha seriamente rischiato di non arrivare neppure. Il "sistema Italia" non offre molte chance, questo lo sanno anche i sassi. Un sistema dove continuano a farla da padroni Paolo Andreucci, 51 anni, e Giandomenico Basso, 43. E dove il terzo del gruppo, Scandola, ha comunque 32 primavere. Lo stesso Campedelli ha compiuto 30 anni proprio quest'anno. Non è più un ragazzino nemmeno lui. E, a differenza degli altri tre, una concreta occasione per mostrare il suo vero valore a livello assoluto non l'aveva mai avuta. Certo, aveva vinto il Trofeo Terra a soli 21 anni. E s'era laureato Campione Italiano Junior a 25, nel 2011. Poteva essere l'occasione per prendere il volo. E invece niente. Ogni anno a doversi inventare qualcosa per tirare avanti, cercare di restare a galla, fare esperienza e non farsi dimenticare. Poi l'incontro che cambia la vita. Con Armando Donazzan, industriale di successo con la passione per il motorsport. C'è lui dietro ai successi delle Lamborghini color arancio in pista. E c'è lui dietro alla carriera recente di Simone Campedelli. Una ventata di cambiamento anche in questo, con la figura dello sponsor che, prima di essere un finanziatore, è partner tecnico. Della Brc in questo caso. Proprio dalla voglia di vincere di Campedelli e dalla passione di Armando Donazzan è nata la collaborazione con Brc. Che ha visto il pilota romagnolo andare a scuotere gerarchie ed alterare equilibri consolidati. Le sue incursioni ai vertici delle classifiche tricolori con la Fiesta a Gpl della Brc hanno fatto tremare i "big", che hanno loro malgrado dovuto accettare la nuova realtà. Un po' quello che sta accadendo in F1 - con le dovute

PER ME
QUEST'ANNO
È STATO COME
COMINCIARE UNA
NUOVA CARRIERA.
LA CAMPEDELLI.2

SIMONE CAMPEDELLI

”

proporzioni, per carità - con Max Verstappen. Storie vecchie, in fondo, storie già viste ma sempre tutte da vivere, da assaporare.

- E riviviamola, allora, questa storia che ha sconvolto il Tricolore più bello e difficile del mondo...

«Dopo un 2015 positivo - rivive Campedelli - grazie al secondo posto sulla terra di San Marino con la vecchia Peugeot 207 S2000 e la conferma sull'asfalto dell'Alpi Orientali, nell'interstagione mi avevano chiamato dalla Brc. Ci avevo creduto, la trattativa era andata avanti. Poi, ai primi di febbraio, avevano cambiato tutto, cioè niente, confermando Basso. Mi è un po' caduto il mondo addosso. Ma non volevo darmi per vinto. Anche se ho pure pensato di smettere. Ma non potevo, non ci riuscivo. Dopo due ore terribili, nelle quali ero ricaduto nel baratro, ho trovato la forza di dire: chiamo Donazzan e gli chiedo una mano! Lui mi ha risposto dicendomi di andare da lui per parlarne. La crisi era già alle spalle.»

Tengo il gas aperto!

SIMONE CAMPEDELLI HA ALTERATO TUTTI GLI EQUILIBRI DEL TRICOLE. CON UNA SOLA REGOLA: ANDARE SEMPRE A TAVOLETTA CON LA FIESTA A GPL

di **Sergio Remondino**

foto **Bettiol**





- Ed è venuta l'idea di fare tre gare con Peugeot...

«Fabbri mi aveva detto che la cosa gli interessava e l'idea di correre con una vettura del team campione d'Italia piaceva molto a Donazzan. Sembrava fatta. Poi, invece, Fabbri ha dovuto rivedere quello che mi aveva detto e non c'è stato modo di farmi avere una macchina... Da lì siamo partiti con Munaretto, che comunque era una valida opzione, e abbiamo iniziato a Sanremo perché intanto il Ciocco ormai era andato».

- In Liguria hai chiuso terzo, pur con una macchina privata e senza test, in condizioni decisamente difficili dunque. Un buon inizio...

«Ho formato una squadra di professionisti, con Claudio Micci e Andrea Navarra ad aiutarmi. Per darmi una mano e costruirmi come pilota. È stata una sorta di nuova partenza, la seconda parte di carriera, la Campedelli.2 come la chiamo io. Da zero. Ero contento, non tanto come prestazioni, per-

VOLARE CON IL GAS PROPANO LIQUIDO

Simone Campedelli in volo con la Ford Fiesta alimentata a Gpl, sopra, affidata al romagnolo per dar manforte a Basso nella conquista del Tricolore: missione compiuta! A sinistra, i due equipaggi della Brc festeggiano alla fine del Due Valli che ha incoronato campione il forte pilota veneto

ché alla fine ero comunque abbastanza lontano dai primi, ma per il database che ho iniziato a costruire. Poi, con la pioggia del secondo giorno, è venuto fuori anche il risultato, con un terzo posto davvero soddisfacente. Penso che quel podio sia stato un po' la scintilla che ha innescato il continuare la stagione. Probabilmente, se avessi finito quarto, sarebbe stata dura. Ci siamo gasati tutti, sono nati i presupposti giusti».

- Ed è venuta fuori la partecipazione alla Targa Florio, che non era in programma...

«Già, ed ho fatto bene a decidere di correre in Sicilia. A anche se in pratica avevo quasi finito il budget e non sapevo se avrei reperito fondi sufficienti per fare le due gare su terra, dove invece ero certo che avrei potuto ben figurare! Ma, ripeto, andare in Sicilia è stato fondamentale, perché mi sono iscritto al campionato ed è stato poi anche per questo che la Brc mi ha preso: perché avrei potuto

TENGO IL GAS APERTO!

← togliere punti ai rivali di Basso. In gara alla Targa le cose non sono andate bene. S'è rotto il motore, qualcuno ha tentato di dare la colpa a me. E la storia con Munaretto è finita tristemente lì».

- Ed eri di nuovo a piedi...

«Già. Non sapevo più che pesci pigliare. Avevo il morale a terra. Ero a piedi ancora una volta e senza soldi! Ho provato a sentire la Brc e devo dire che lì Massimiliano Fissore è stato fantastico. Basso voleva passare alla Fiesta a benzina e lui mi ha offerto di correre con la vettura a Gpl, rimasta libera. Era la grande chance, correre con la Brc: quello che volevo! Però la loro intenzione era di farmi fare solo le due gare su terra, Adriatico e San Marino, e lì io mi sono un po' impuntato: o tutte le rimanenti prove del Cir, anche quelle su asfalto, o niente! Piuttosto avrei lasciato perdere. Perché conoscevo i loro dubbi sulle mie prestazioni sull'asfalto e sapevo anche che per limitare l'investimento avrebbero finito per farmi fare solo le due gare su terra.

Hanno accettato e Massimiliano Fissore è stato fondamentale. Ad un certo punto della trattativa ha detto: "l'accordo si deve fare" e s'è fatto. Donazzan ci ha messo del suo e siamo partiti».

- Con ottimi risultati subito. In lotta per vincere all'Adriatico, dove solo uno scatenato Scandola ti è stato davanti. Secondo a San Marino, dove ha vinto Basso, per una doppiet-

ta tutta Brc. Ma niente vittoria per te...

«L'Adriatico era la prima gara, tutto quello che veniva era buono. Prima volta con Brc e con la Fiesta a Gpl, che richiede una sua tecnica di guida. Era importante non fare cazzate. Essere arrivati secondi, molto vicini a Scandola, mi è rincresciuto ma andava bene così. Ho visto subito che potevo fare i tempi degli altri. Ho pensato a godermela. E ho dimostrato che la Fiesta a Gpl poteva giocarsela anche sulla terra contro le rivali a benzina. A San Marino potevo vincere, ho dato tutto, sono arrivato secondo. Ho corso per la squadra. E Basso è andato fortissimo. Ho la presunzione di pensare che la mia presenza lo ha spinto a dare il 110 per cento».

- E poi l'asfalto, dove qualcuno si ostinava a dire che Campedelli non è altrettanto competitivo che sulla terra, e dove invece hai "rischiato" di vincere già al debutto a Udine. Quindi la mezza delusione del quarto posto di Roma, poi il gran finale al Due Valli. Dove sei andato veramente vicino a cogliere la tua prima vittoria assoluta.

«A Udine siamo andati molto forte nel secondo giro di prove del sabato e lì la squadra mi ha seguito al 100 per cento. Fatte alcune modifiche all'assetto sono stato costantemente più veloce di Andreucci e Scandola. La domenica, abbiamo fatto davvero una grande prestazione. Ero molto veloce, anche grazie alle Michelin. Poi, con Basso primo, è venuto il "non fate sciocchezze", logico. Quindi a Roma



FISSORE HA FATTO DI TUTTO PER PORTARMI ALLA BRC. IO VOLEVO CORRERE IN QUESTA SQUADRA!

SIMONE CAMPEDELLI



LA RIVOLUZIONE ARANCIONE

Campedelli sull'asfalto, sopra, dove ha fatto progressi. Sotto Simone nell'abitacolo e in basso a destra in un momento di gioia con Armando Donazzan, lo sponsor-manager, con il quale ha condiviso le tante soddisfazioni di un 2016 vissuto alla grande. Nell'altra pagina, Navarra e Campedelli

non ho capito perché ero così lontano dai tre davanti, prendevo un minuto a tappa. Boh. Mi sono sorti anche dubbi su di me. La più bella risposta è venuta al Due Valli, dove me la sono giocata per vincere fino alla fine».

- Hai perso per due secondi. Una sciocchezza...

«Sì, ma quei due secondi me li sognerò per tutto l'inverno, accidenti! Fino all'anno prossimo li avrò lì, davanti agli occhi».

- Facciamo un bilancio, traiamo delle conclusioni su questa stagione che alla fine ha visto il tuo compagno di squadra Basso vincere finalmente il Tricolore con la Fiesta della Brc. Anche grazie ai punti che tu hai portato via ai rivali...

«La prima cosa di cui mi sono reso conto è che un Tricolore di così alto livello non può essere affrontato con speranze di vittoria se sei al 95 per cento: devi avere tutto al 100 per cento. Altrimenti ti becchi mezzo secondo al chilometro! Il bilancio della stagione è super positivo, comunque. Peccato non essere arrivato a correre in queste condizioni qualche anno prima!».



- Dopo cinque gare che idea ti sei fatto della Fie-sta alimentata a gas?

«La potenza c'è, di motore siamo competitivi. Purtroppo abbiamo l'handicap della distribuzione dei pesi e quello ce lo teniamo per forza di cose. In certe situazioni, sul veloce, con poche curve in sequenza, si sente di meno. Sul lento, o dove dobbiamo avere due gomme di scorta, si sente molto di più».

- Basso, Andreucci, Scandola: chi è il più forte dei tre? Sei più forte tu? Basso ha meritato il titolo?

«Chi vince ha sempre ragione. E se io non pensassi di poter essere il più forte non farei il pilota. Io mi sento il più bravo, però non ho ancora avuto la possibilità di dimostrarlo. E soprattutto, loro hanno avuto la fortuna-bravura di riuscire in questi anni a correre sempre. Cosa che invece io non ho fatto. Sono stato discontinuo, a volte non per causa mia».

- Va bene, ma qual è il tuo podio ideale?

«È veramente difficile da dire. Sull'asfalto Basso è il più veloce. Sulla terra Scandola è il più veloce. E Andreucci è il più completo».

- A Campedelli cosa manca per esser come loro?

«La costanza del poter stare in macchina sempre».

- Che rapporto hai con Donazzan? È uno sponsor o un mecenate?

«All'inizio era uno sponsor, mi metteva anche un po' di soggezione. Adesso è diverso. Lui è una persona pulita. Forse è anche per questo che ci siamo trovati. Oggi non è più solo uno sponsor, è una sorta di manager. Ha preso a cuore questa cosa, ci sentiamo tutti i giorni, tiene lui certi rapporti in mia vece. È entrato nella parte. La cosa che mi piace di più è che sono riuscito a farlo appassionare ai rally, un mondo che all'inizio lo vedeva un po' scettico».

- E adesso cosa volete combinare insieme?

«Come dice lui: "grandi cose"! Adesso che siamo competitivi, veloci, è il momento di "battere il chiodo". Bisogna concretizzare. Vogliamo fare un campionato partendo dall'inizio e puntando al top».

- Si parla tanto di Wrc2: quanto c'è di vero?

«Molto. Ci piace il Wrc2, ben sapendo che sarebbe un'altra stagione di apprendistato e quindi occorrerebbe, nel caso, impostare il programma su due anni. Se fosse il Tricolore, invece, si partirebbe solo e soltanto per cercare di vincerlo».

- Con o senza la Brc?

«Possibilmente con loro. Sono bravi, sono persone di buon senso, ci hanno aiutato. Mi hanno dato più di quello che era previsto da contratto, vedi ad esempio i test. Ne erano previsti due in tutto, uno su terra e uno su asfalto: ne ho fatto uno prima di ogni gara!».



Navarra i buoni consigli dell'ex

ROMAGNOLO COME CAMPEDELLI, IL CAMPIONE ITALIANO ED EUROPEO HA SEGUITO SIMONE PER TUTTA LA STAGIONE

Campione Europeo 1998 e Italiano 2004 con la Subaru; re del Memorial Bettiga, Andrea Navarra ha lasciato il volante dopo aver vinto l'Adriatico 2011 con la Mini - e fu quello il primo successo della vettura anglo-tedesca - ma non ha dimenticato la sua antica passione. Oggi, mentre medita il rientro, fa da "tutor" a Simone Campedelli. Lo aiuta in tante cose, dalle ricognizioni alla messa a punto della vettura. Che cosa pensa di Campedelli l'altro "romagnolo caliente"?

«Penso che Simone quest'anno ha fatto grandi progressi. A Sanremo, gara difficile, siamo andati bene (notare che Navarra usa il "siamo" n.d.r.) ma il vero potenziale di Simone ho capito qual era solo in Sicilia. Alla Targa Florio mi sono reso davvero conto del suo valore, non ancora del tutto espresso, sull'asfalto. Ha fatto dei gran tempi, senza contare il materiale che aveva a disposizione e considerando invece la concorrenza. Ma più ancora mi ha convinto a Udine, dove è andato fortissimo. E penso che fino a 35 anni migliorerà ancora: ha cinque anni buoni davanti a sé. Sulla terra è già oggi molto ma molto forte. Anche se, a costo di stupirvi, dico che può ancora migliorare pure su questo fondo. In certi frangenti riesce a tirare fuori il 120 per cento: bisogna farlo sempre! Lui ha la velocità naturale per fare la differenza. E consideriamo che ha fatto meno della metà dei chilometri di test che hanno fatto invece Andreucci, Basso e Scandola». ●



«Penso che fino a 35 anni migliorerà ancora: ha cinque anni buoni davanti a sé. Sulla terra è già oggi molto ma molto forte. Anche se, a costo di stupirvi, dico che può ancora migliorare pure su questo fondo. In certi frangenti riesce a tirare fuori il 120 per cento: bisogna farlo sempre! Lui ha la velocità naturale per fare la differenza. E consideriamo che ha fatto meno della metà dei chilometri di test che hanno fatto invece Andreucci, Basso e Scandola». ●

ARMANDO DONAZZAN È STATO MOLTO DI PIÙ DI UNO SPONSOR. UN MANAGER CON LA PASSIONE SIMONE CAMPEDELLI

”

- Basso com'è?

«Un compagno di squadra molto veloce. Mi ha accettato. Abbiamo collaborato, sempre considerando che il compagno di squadra è il primo degli avversari...».

- La tua presenza è stata stimolante anche per lui?

«Sicuramente le mie prestazioni lo hanno costretto a dare sempre il 120 per cento».

- Ma alla fine, sei soddisfatto della tua stagione?

«Sono soddisfatto per il clima che s'è creato, per le persone che siamo riusciti a mettere insieme ed a tenere unite. Un bel gruppo per una grande squadra, che intende eccellere, vuole dare il 120 per cento. E questo in futuro farà la differenza. Sul discorso sportivo so che sono andato forte, tutti mi dicono bravo e mi danno pacche sulle spalle, però a me piace vincere! Altrimenti non sono contento».

- Nel 2017 Fappani non sarà al tuo fianco...

«Ha deciso così e mi rincresce. Sto pensando a un'alternativa giusta. Vedremo. E presto faremo una selezione, per scegliere un navigatore giovane da far crescere con la squadra». ●

STORICHE E MODERNE

Iscrizioni aperte per la 25esima edizione del Rally del Ciocchetto (17-18 dicembre). La novità è rappresentata dalla possibilità di correre sia per le vetture moderne che per le storiche, che condivideranno classi di appartenenza e classifiche. Un motivo d'interesse in più per la gara "salotto" all'interno della tenuta del Ciocco.

POMARANCE

Dopo la vittoria nell'edizione 2009 dell'agrigentino Valerio La Rosa, a vincere a Pomarance è stato un altro pilota isolano, Marco Runfola. Il pilota di Cefalù ha trionfato al volante della Renault Clio R3C vincitrice del titolo femminile nel Cir con Corinne Federighi, nell'inusitata veste di copilota.

MONZA DA RE

Vittoria di Felice Re e Mara Bariani con una Ford Focus Wrc nel 1° Special Rally Circuit disputato a Monza. La tradizionale gara di preparazione al Monza Rally Show ha visto sul podio anche Rossetti (Skoda Fabia R5) e Puricelli (Fiesta Wrc).

DIOMEDI OGLIASTRA

Maurizio Diomedè e Mauro Turati si sono aggiudicati la sesta edizione del Rally dell'Ogliastra al volante della Ford Fiesta R5 della Step Five. Alle spalle dell'avvocato volante di Calangianus ha chiuso, staccato di 22"1, Marco Depau, autore di una interessante prestazione su una Fiesta R5 della Erre Effe. Al terzo posto, a 2'08", ha concluso il gallurese Vittorio Musselli sulla Fiesta R5 della G Car. La gara, disputatasi sugli asfalti della Sardegna centro-orientale, ha visto alla partenza 67 equipaggi, dei quali solo 37 hanno raggiunto la pedana d'arrivo dopo un totale di 95 km cronometrati per 8 prove.

LUTTO

Ci ha improvvisamente lasciati Patrizia Bigi, ex-pilotessa e grande appassionata di rally, assessore del Comune di Olbia. Insieme al marito Paolino Piccinnu, Patrizia aveva organizzato le ultime edizioni del Rally di Olbia.



foto MAGNANO

APPENA SARÀ RIENTRATO DAL RALLY D'AUSTRALIA

Ogier prova la Fiesta 2017

Giorni decisivi per i piloti Volkswagen, spiazzati dal ritiro del Costruttore tedesco dal Mondiale. Sébastien Ogier sembra destinato alla M-Sport e c'è chi dice che addirittura già questa settimana il campione del mondo potrebbe fare un test sulla nuova Fiesta Wrc Plus (sopra): in Francia, vicino ad Orcières, nella regione del Champsaur. Un'ipotesi che appare tuttavia improbabile, visto che il francese lunedì era ancora dall'altra parte del mondo, a Sydney, per il Gala di fine anno organizzato da Wrc Promoter. Andreas Mikkelsen è oggi il jolly del mercato, specialmente dopo la sua vittoria in Australia, ma resta difficile capire con chi firmerà. Quanto a Jari-Matti Latvala, il finlandese sembra destinato ad approdare in Toyota con la benedizione di Timo Jouhki.

ASSAGGIA L'ABARTH GT IN LIGURIA POI CORRE LO SPECIAL RALLY

Andolfi prova Monza e la 124

Fabio Andolfi ha provato la scorsa settimana la 124 Abarth R-Gt subito prima di partecipare allo Special Rally Circuit a Monza chiuso al 36esimo posto con una Peugeot 207 S2000 e navigato dalla mamma, Patrizia Romano! Tra due settimane Andolfi sarà infatti

al via del Monza Rally Show con a fianco Manuel Fenoli su una Hyundai i20 R5 della Hmi con i colori dell'Acì Team Italia e l'appoggio diretto di Hyundai customer, la struttura diretta da Andrea Adamo che si occupa dei programmi clienti della Casa coreana.

CAMPIONI IN FESTA NEL CORSO DI UNA SERATA A CHERASCO

Brc tributo a Basso

"G con Giando, la Brc sta festeggiando...". Per celebrare il Tricolore conquistato da Giandomenico Basso e Lorenzo Granai, la Brc ha organizzato una serata speciale, andata in scena a Cherasco sabato 19 novembre. Una cena di gala ma anche un vero e proprio show, condotto da Jimmy Ghione e per il quale è pure arrivata - a sorpresa - la versione rivista del singolo di Ligabue "G come giungla". A complimentarsi con l'equipaggio campione d'Italia anche vari personaggi dello spettacolo: da Fiorello a Valerio Staffelli, passando per molti altri artisti nostrani in un video realizzato appositamente. C'era inoltre il team principal di Hrc, Livio Suppo, venuto di persona come i tanti - a cominciare dal compagno di squadra di Basso, Simone Campedelli - che hanno voluto celebrare lo scudetto che dopo tre anni di impegno è approdato alla corte dei Costamagna. Il primo titolo, tra l'altro, andato a un team privato, dopo 15 anni dall'Italiano vinto da Andreucci con la Ford Focus dell'Euromotor.

ASFALTO E STERRATO PER I TEST

Supercorso su due fronti

Si svolge mentre AS raggiunge le edicole, l'edizione 2016 del Supercorso Rally Acisport, all'interno del quale vengono osservati e valutati alcuni tra i migliori talenti che si sono messi in luce durante la stagione. In quattro giorni di lavoro, da lunedì 21 a giovedì 24, stage di formazione sia su asfalto, nella zona del Casentino, sia su terra, a Radicondoli. Cinque gli equipaggi: Tommaso Ciuffi con Giacomo Morganti; Lorenzo Granai con Alessia Bertagna; Gianandrea Pisani con Sauro Farnocchia; Marco Pollara con Giuseppe Princiotto; Giorgio Mangano con Virginia Lenzi. Questi ultimi sono stati convocati grazie alla vittoria nel Rally Italia Talent.

PER LE VETTURE R2 E PER LE R5

Europeo doppio Junior

Il Campionato Europeo introduce una bella novità: non più un solo titolo Junior ma due. A quello confermato con le vetture R2, con limite d'età a 27 anni, se ne aggiunge infatti un secondo con le vetture R5 e limite d'età a 28 anni. Entrambi giocati su 6 delle 10 gare del calendario (con 4 risultati utili), saranno uno la logica prosecuzione dell'altro: il vincitore dello Junior U27 avrà a disposizione centomila euro da utilizzare nel 2018 per correre nell'Erc con una R5. Il vincitore dello Junior U28 disputerà gratis una gara europea del Mondiale 2018 con una Wrc 2016.

IN ARGENTINA AUDI VS PEUGEOT

Rallycross sfida finale

La stagione del Mondiale Rallycross volge al termine. Il Campionato piloti ormai è stato vinto da Mattias Ekstrom, mentre è ancora aperta la lotta per il Costruttori, che si deciderà nell'ultimo appuntamento in Argentina. Il team di Ekstrom, che come compagno ha Heikki Kinkinen, ha un vantaggio di 17 punti sul team Peugeot Hansen che ha come scudieri Loeb e Hansen. Sarà difficile per la casa del Leone bissare il titolo conquistato nel 2016.

ARRIVA LA WOLF GB08 T

È la nuova Sport Cn2 realizzata intorno all'unità turbo dalla Wolf Racing Cars, guidata da Giovanni Bellarosa. Questo esemplare, che verrà distribuito a partire da fine gennaio, rappresenterà la naturale evoluzione della GB08 che ha conquistato la pole nella recente 6 Ore di Roma e centrato tre vittorie nell'Italiano Prototipi con Ivan Bellarosa.

NASCAR NON SOLO USA

Per la prima volta un campionato Nascar negli Stati Uniti è stato vinto da un pilota non Usa. Merito del messicano Daniel Suárez, che con la vittoria all'Homestead Speedway ha conquistato la Xfinity Series.

VLN IN 9 ROUND

Nel 2017 saranno nove gli appuntamenti del Vln, che si disputa sullo storico circuito della Nordschleife. Tutte le gare si svolgeranno sulla durata di quattro ore, ad eccezione della Rowe 6 Hour Adac Ruhr-Pokal-Rennen in programma ad agosto. La stagione prenderà il via il 25 marzo, per concludersi a ottobre inoltrato.

BRITISH GT

È stato definito il calendario della prossima stagione del British Gt che si articolerà su sette round. Confermata anche per il 2017 la tappa belga sul circuito di Spa-Francorchamps, in programma il secondo fine settimana di luglio. Le altre gare si svolgeranno sui circuiti di Oulton Park, Rockingham, Snetterton, Silverstone, Brands Hatch e Donington.

SEAN EDWARDS TROPHY

Il 18enne belga Dries Vanthoor (fratello del neocampione del mondo Gt Laurens), Jules Szymkowiak e Luca Stolz sono i primi tre finalisti annunciati da Sro Motorsports per il Sean Edwards Trophy. Il premio, in ricordo dello sfortunato pilota inglese scomparso tre anni fa sul circuito australiano del Queensland Raceway, è riservato ad un pilota under 21 che si è messo in luce nel Blancpain Gt. Il vincitore verrà annunciato a fine mese.



NONOSTANTE IL SISMA SI LAVORA PER IL 2017

Sarnano si farà lo stesso

Sarnano si è subito rimessa al lavoro per realizzare il Trofeo Scarfiotti 2017, prova del Civm prevista a maggio. Nonostante il territorio sia stato interessato in alcune frazioni dal sisma dello scorso ottobre, le aree del paddock sono rimaste integre e si stanno approntando le fasi preliminari dell'organizzazione.

Lo ha confermato Enrico Ruffini, presidente dell'Automobi-

le Club Macerata: «Siamo già al lavoro per la gara, che si farà. L'ho assicurato pure ai vertici federali. Importante è la sinergia tra l'Ac Macerata ed il Comune di Sarnano: insieme abbiamo già predisposto la macchina organizzativa. A seguito del sisma c'è assoluto bisogno di tornare alla normalità e quindi lo staff sarnanese è già impegnato alacremente in quest'ottica».

DUE DIVISIONI PER IL TURISMO E AUTO ANCHE OLTRE 3.5 IN GT

Novità in Coppa Italia

Sono diverse le novità introdotte per il prossimo anno nella Coppa Italia. La più importante riguarda il raggruppamento Turismo, che si sdoppierà in due Divisioni. Nella prima verranno ammesse tutte le vetture 2.0 turbo (sia in versione "trofeo" che Tcr), quelle in configurazione 24h Special con motorizzazione da 2 a 3,5 litri aspirato, le E1 Italia e Super Production. Della seconda faranno parte le Turismo fino a 2 litri sia preparate che di serie e trofeo, quelle con motori diesel e fino a 3.2 litri Gr.N. Nella Coppa Italia Gran Turismo, dal 2017 potranno partecipare anche le vetture di cilindrata superiore ai 3.5 litri e le Renault Mégane V6. Otto gli appuntamenti: Mugello (9/4), Franciacorta (30/4), Adria (14/5), Monza (25/6), Misano (16/7), Vallelunga (10/9), Imola (1/10) e ancora Adria (15/10).



RITORNO SULLA FERRARI

Margelli in Gt al Motor Show

Dopo una stagione da protagonista, che lo ha visto concludere secondo nel Campionato Italiano Sport Prototipi con la Norma M20Fc del team Nannini Racing, Walter Margelli farà una fugace riapparizione su una vettura Gran Turismo. Il bolognese prenderà infatti parte alla gara del Motor Show al volante di una Ferrari 458 Gt3 della Af Corse, con la quale ha già svolto un test nei giorni scorsi. Margelli tornerà pertanto ad affrontare la sfida dell'Area 48, la stessa che nel '91 e '92 lo vide confrontarsi in F3 con campioni del calibro di Jacques Villeneuve e Giancarlo Fisichella.

L'ESORDIO AL FUJI

Sekiguchi in Asian Le Mans

Nel secondo appuntamento dell'Asian Le Mans Series, che si disputerà sulla pista del Fuji il 3 e 4 dicembre, il team Vincenzo Sospiri Racing farà debuttare al volante della Lamborghini Huracán Gt3 il locale Yuhi Sekiguchi. Il giapponese, quest'anno quarto nel Super Gt con la Lexus Rcf GT500 della WedsSport e vincitore della gara di Buriram, nonché terzo nel campionato Super Formula, in cui ha messo a segno due successi laureandosi Rookie of the Year, affiancherà i riconfermati Kei Cozzolino e Corey Lewis, terzi di classe nel primo round di Zhuhai.

APPUNTAMENTO A LUGLIO

Il Bondone torna europeo

Sarà la Trento-Bondone il round italiano dell'Europeo Montagna 2017. La mitica salita di 17,3 chilometri, la più lunga tra le gare tricolori, ritorna così nel calendario del Cem (dove mancava dal 2015) e il 2 luglio ne ospiterà la sesta prova, mantenendo al contempo la titolazione del Civm. Altre tre gare del Campionato Italiano saranno invece valide per la Coppa Internazionale Fia: Verzegnis (28 maggio), Ascoli (25 giugno) e Malegno (30 luglio). I calendari delle salite saranno definitivi a dicembre.



DOPPIETTA DELLE R18, CON L'AUDI CHE LASCIA VINCENDO MENTRE JANI, DUMAS E LIEB SONO CAMPIONI DEL MONDO PILOTI CON LA PORSCHE. E LA FERRARI È IRIDATA NELLA CATEGORIA GT

Finale da la



6 HOURS OF
BAHRAIN

بابكو
Bapco

بابكو
Bapco

بابكو
Bapco

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Di Grassi-Jarvis-Duval (Audi R18); 2. Lotterer-Fassler-Treluyer (Audi R18)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

di Cesare Maria Mannucci

SAKHIR - È stato il lungo addio. Oltre 6 ore di commozione, rimpianti, adrenalina, lacrime e gioia. Un arco di tempo dove non solo si è celebrata la gloriosa storia dell'Audi in Endurance, ma anche la sua ultima corsa, il suo ultimo successo. Trionfo Di Grassi-Jarvis-Duval davanti all'altra R18 di Lotterer-Fassler-Treluyer. Piangono tutti. Chi ha scritto le pagine più gloriose, come Tom Kristensen a Le Mans, e piange Wolfgang Ullrich, il grande condottiero senza il cui talento visionario, senza la sua disciplina organizzativa, Audi Sport non avrebbe mai avuto un tale successo. Quando i meccanici dell'Audi corrono nella pit lane per andare verso la zona del podio, quelli di Porsche e Toyota abbassano le loro bandiere, applaudono tutti allineati. Come il tributo supremo che si dedicava ai grandi. Esce di scena anche il motore Diesel, che prima di essere scelto dall'Audi come soluzione tecnica originale e fondamentale per vincere a Le Mans, aveva conosciuto un solo momento di gloria nel 1952. Quando la Diesel Cummins aveva conquistato la pole alla 500 Miglia di Indianapolis. Una giornata storica ma triste, perché le cose belle purtroppo finiscono sempre. E la presenza dell'Audi in Endurance è stata una delle cose più belle viste nel mondo delle corse negli ultimi 15 anni.

Iride piloti in secondo piano

Passa così quasi in secondo piano il fatto che, in una giornata così memorabile, Jani-Dumas-Lieb si aggiudicano il campionato del mondo Piloti. E il fatto che la Ferrari ottiene una fantastica vittoria nel campionato Costruttori Gte-Pro con la 488 al suo primo anno di vita. Che Nicki Thiim e Marco Sorensen trionfano invece nel campionato riservato ai piloti avendo la meglio su Rigon-Bird, solo terzi

L'ULTIMA SFIDA FRA I GIGANTI TEUTONICI

Audi per l'ultima volta davanti alle Porsche nell'Endurance, un'avventura chiusa con la doppietta di Al Sakhir

crime agli occhi

al traguardo, dietro anche i compagni di squadra Bruni-Calado.

Per certi versi si è corso un po' in un clima da ultimo giorno di scuola. Col titolo della classe LmP1 già assegnato alla Porsche e con Jani-Lieb-Dumas ai quali bastava un 6° posto per essere campioni Piloti. E sul traguardo proprio in questa posizione è transitata la Porsche numero 2. Perché alla prima ora di gara Jani è entrato in collisione con la Porsche 911 Gt-Am di Ried, danneggiando gomma e cerchio. Quasi mezzo giro di pista percorso a rilento con la vettura che strisciava per terra e una sosta ai box piuttosto lunga per controllare eventuali danni alle sospensioni e al fondo, hanno determinato un distacco di 2 giri, che nelle 5 ore di gara successive l'equipaggio campione del mondo non è più riuscito a recuperare.

Considerando che mai come in questa gara le vetture della classe LmP1 hanno dimostrato un'affidabilità assoluta. Fin dal via Duval ha preso il comando mantenendolo sino alla bandiera a scacchi. A tratti le due Audi, sempre irraggiungibili, si sono scambiate le posizioni, poi ci ha pensato Lucas Di Grassi, davvero in forma, a fare la differenza costruendo un vantaggio tale da chiudere definitivamente il discorso. Ma per l'Audi non è stata comunque una corsa tranquilla. Prima una pistola per cambiare le gomme non ha funzionato, durante il pit stop di Lotterer, facendogli perdere tempo prezioso. Poi, al 149esimo giro, Duval è dovuto rientrare ai box per ripulire l'ingresso dei radiatori da numerosi detriti di gomma che ostruivano il raffreddamento. Nell'ultima ora, con Porsche e Toyota lontanissime, all'Audi hanno pensato giustamente di evitare lotte interne. Perché non era il caso di forzare troppo una meccanica che nelle gare precedenti si era dimostrata poco affidabile e perché non c'era nulla di meglio che chiudere il campionato con una fantastica doppietta.

Ma dopo l'ultimo pit stop, effettuato a 40 minuti dalla fine sulla vettura di Fassler, quando è emerso che quella sarebbe stata l'ultima volta che i meccanici vedevano ripartire sgommando la R18 la commozione ha pervaso il garage dell'Audi e tutti hanno iniziato a piangere. Una cosa mai vista!

Seconda vittoria stagionale

È passato così in secondo piano il fatto che in una giornata dove le gomme hanno lamentato un'usura eccessiva, l'Audi è stata l'unica della classe LmP1 ad effettuare il doppio stint. L'Audi ottiene la seconda vittoria stagionale, sempre con Jarvis-Duval-Di Grassi, dopo quella di Spa. Purtroppo il prossimo anno il brasiliano sarà probabilmente assente dalla categoria. Da quando ha iniziato questo programma con l'Audi, tra i formulisti "pentiti" è forse quello che ha messo in mostra i maggiori progressi. Per Jani-Dumas-Lieb la vittoria del campionato del mondo arriva paradossalmente nella stagione nella quale sono risultati meno competitivi. Di fatto, dopo il successo alla 24 Ore di Le Mans, questo equipaggio è sempre stato il meno performante tra i due della Porsche. Così come lo scorso anno erano stati mediamente i più veloci ma la vittoria in campionato era andata



FESTEGGIAMENTI IN GRANDE STILE

I piloti di Audi, sopra, e Porsche, sotto, hanno festeggiato a tutti i livelli nell'ultima del Wec2016, in Bahrain. Con tanto di doccia e cartello per l'addio di Mark Webber, sotto. Nell'altra pagina in basso la Porsche dei campioni del mondo Dumas, Jani e Lieb

Partenze e arrivi

In apertura abbiamo parlato di lungo addio e tale è stato anche quello di Mark Webber, che dopo il Bahrain chiude con la Porsche e con le corse. Tanta commozione anche per la sua uscita di scena. La sua soddisfazione personale è stata l'aver dimostrato che, comunque, dopo la Red Bull e la F.1 per lui c'era ancora vita.

Piloti "veterani" che se ne vanno e quasi sconosciuti che invece diventano grandi. Perché all'inizio di campionato nessuno avrebbe scommesso ad esempio un centesimo sulla coppia Thiim-Sorensen, sulla loro Aston Martin Vantage vecchia di 5 anni, - sebbene rivitalizzata nell'aerodinamica per essere conforme al regolamento 2016 - sulle Dunlop che debuttavano nella categoria. Che tanti avevano in-



terpretato come una scelta al risparmio di David Richards. Perché le Michelin avrebbe dovuto pagarle e le Dunlop no. Invece, questo gruppo di "Under dog" alla fine ce l'ha fatta, è riuscito nell'impresa di conquistare il titolo Gte-Pro Piloti. Succedendo nell'albo d'oro a campioni come Richard Lietz, Gimmi Bruni e Tony Vilander. Grazie anche ad un B.o.P. in alcuni momenti molto favorevole all'Aston Martin ma anche grazie al rendimento davvero sorprendente delle Dunlop. Che dopo aver conquistato il campionato nella classe Lmp2 si sono ripetute nella più competitiva arena della classe Gte.

Gt grandi lotte

Sorensen-Thiim hanno sempre corso al comando, dopo che la vettura gemella di Adam-Turner ha perso una ruota ed è rientrata ai box, perdendo 2 giri e concludendo così al 5° posto. Una disavventura, quella occorsa alla seconda Aston Martin, che è risultata determinante per la vittoria nel campionato Costruttori da parte della Ferrari. Perché dopo circa 3 ore di gara, quando al comando vi erano indisturbate le due Aston Martin e al terzo posto inseguiva la Ferrari di Bruni-Calado, in quel momento la Gt inglese aveva in mano l'intera posta, i titoli Piloti e Costruttori. In quel momento, però, alla Ferrari sono andati all'attacco. Risalite al secondo e terzo posto dopo i problemi dell'Aston di Turner ad una ruota, le 488 hanno vinto il confronto con le Ford Gt, alla vigilia vistosamente penalizzate con 25 kg di peso aggiuntivo e 20 cv in meno. Al termine, la Ferrari ha conquistato le posizioni alle spalle dell'Aston Martin di Thiim-Sorensen, riprendendosi così il titolo che le era sfuggito lo scorso anno. Trionfo meritato per Ferrari, AF Corse e Michelotto. Con la consapevolezza che il prossimo anno, con il ritorno ufficiale della Porsche e l'avveniristica nuova versione della 911 a motore centrale, il gioco si farà ancora più duro e complicato. ●

Campioni già dopo tre gare

A CAMPIONATO APPENA INIZIATO JANI, DUMAS E LIEB AVEVANO IN TASCA IL TITOLO PILOTI. E COSÌ HANNO GESTITO LA STAGIONE

In fondo, dopo la 24 Ore di Le Mans, dopo sole tre gare di campionato, Neel Jani, Romain Dumas e Marc Lieb correvano quasi con la consapevolezza di averlo già vinto il titolo iridato. Perché il loro vantaggio in termini di punti era così cospicuo da chiudere qualsiasi ambizione. Di tutti.

In Bahrain i tre della Porsche hanno corso con il "braccino corto", cercando di evitare ogni possibile rischio, dopo che Jani era finito contro una Porsche 911 doppiata danneggiando sensibilmente la ruota posteriore sinistra. Racconta Romain Dumas: «Dopo l'incidente, la vettura aveva problemi nelle curve a sinistra. Che sfortunatamente

qui sono in maggioranza. A quel punto, considerando il distacco accumulato per rientrare ai box, era chiaro che il podio era ormai fuori dalla nostra portata. Così ci siamo limitati ad arrivare in fondo. Vincere il campionato era il nostro obiettivo, lo abbiamo centrato, anche se l'ultima parte di stagione non è stata molto esaltante».

gione non è stata molto esaltante».

Neel Jani, quest'anno il pilota più veloce alla Porsche, al termine non sembra nemmeno tanto contento. Perché correre facendo la "formichina" a lui non piace: «Vincere Le Mans e il campionato è il massimo ottenibile in questa categoria. Certo, ci sono stati dei problemi nella seconda parte, ma alla fine quella che conta sono i risultati. Di fatto abbiamo vinto il campionato nelle prime tre corse. La gara di oggi invece ha riflettuto i problemi che abbiamo incontrato dopo Le Mans».

Marc Lieb, in odore di "trasferimento" nel 2017 al programma terza macchina, che cor-

**DI FATTO
ABBIAMO VINTO
IL CAMPIONATO
PILOTI
NELLE PRIME
TRE CORSE**

NEEL JANI



←
rerà solo a Spa ed a Le Mans, dice: «Quello che conta è che la 919 ha sempre corso da protagonista. Ma benedetto sia il doppio punteggio a Le Mans. La Porsche ha vinto tutto, i due titoli iridati e Le Mans».

Tre piloti con tre storie diverse, un equipaggio che dalla Porsche era tenuto sotto osservazione. Non Jani, ma Dumas e Lieb, ai quali la Porsche aveva chiesto di elevare il livello delle loro performance. Considerando che hanno vinto il campionato e Le Mans, diventa difficile ora fargli delle critiche. Ma la Porsche deve sistemare André Lotterer, che arriva dall'Audi dopo che Toyota s'era fatta avanti. E vorrebbe recuperare Nick Tandy e forse Earl Bamber.

Come la Toyota, il prossimo anno anche la Porsche schiererà tre vetture a Le Mans. Il terzetto appena iridato, non è detto che continui tale e quale per tutta la stagione. Perché tra gli attuali piloti, Webber potrebbe non essere il solo ad uscire dal programma full time nel Wec. Negli ultimi due anni, la Porsche ha vinto il campionato del mondo piloti con entrambi gli equipaggi. Dimostrazione di grande armonia e di forza dell'intera squadra. Neel Jani ottiene il successo più importante, dopo che la sua carriera sembrava compromessa con l'uscita dall'orbita Red Bull. In Endurance c'era entrato quasi per caso, chiamato dal team Rebellion dopo due stagioni in Champcar poco convincenti. Quando Porsche ha avviato il programma 919, Jani è stato tra i primi ad essere scelto. Oggi, insieme

ad Hartley, è il più veloce con la 919, mostrando maturità e una completezza.

Romain Dumas è soprannominato "Mister 24 Ore" perché vanta 2 vittorie a Le Mans, 4 alla 24 Ore del Nurburgring, e 2 alla 24 Ore di Spa. Per certi versi, un pilota d'altri tempi, visto che come lui stesso dice: «Spendo tutti i soldi che guadagno come professionista con la Porsche, per pagare le mie corse nelle altre categorie». Dumas infatti corre anche alla Parigi-Dakar, alla Pikes Peak - dove



gareggia con un prototipo derivato da una Cn, con il quale è riuscito a vincere due volte - e in qualche rally.

Poi c'è Marc Lieb, grande rivale di Gimmi Bruni ai tempi della F.Renault. Tipico prodotto della filiera Porsche, Lieb è stato promosso al programma LmP1 dopo anni di militanza nelle Gt. Oggi ottiene il risultato più importante della carriera. Accolto nel programma LmP1 inizialmente con scetticismo, ha dimostrato di saper evolvere insieme alla complessità della vettura. La Porsche gli aveva chiesto un impegno maggiore al volante, lui quest'anno ha vinto tutto. Adesso come faranno a metterlo da parte? ●



TITOLO PILOTI A THIIIM E SORENSEN CON L'ASTON

La squadra Ferrari-AF Corse al completo posa per la foto ricordo, sotto. Le due 488 Gte di Bruni-Calado, sopra, e Rigon-Bird, sotto, hanno chiuso dietro all'Aston di Nicki Thiim e Marco Sorensen, a destra, iridati Piloti





Ferrari Mondiale!

CON UN FINALE ROCAMBOLESCO LA ROSSA CONQUISTA
L'IRIDE COSTRUTTORI GTE DOPO UNA STAGIONE
PARTICOLARMENTE SOFFERTA E RICCA DI POLEMICHE



Questa è la Ferrari che vince e che piace. Che corre da protagonista, soffre ma ha la forza caratteriale e anche tecnica di sovvertire una situazione che ad un certo punto si era messa molto male. Perché dopo 3 ore di gara, l'Aston Martin sembrava avviata ad un trionfo in entrambi i campionati: Piloti e Costruttori. Mentre la Ferrari pareva avviata ad una sconfitta perentoria e senza appello.

Poi le cose sono girate in un attimo. L'Aston Martin di Adam a rilento per la perdita di una ruota, Bruni e Calado all'attacco, che riducono il gap dall'Aston Martin di Sorensen-Thiim ma che poi saggiamente rinun-

ciano ad attaccarli, perché un secondo posto e il terzo di Rigon-Calado sono comunque più che sufficienti per conquistare il titolo Costruttori.

La notte e il deserto di Sakhir, che lo scorso anno avevano fatto da sfondo alla sconfitta della obsoleta 458 contro la Porsche; dodici mesi dopo sono stati lo scenario perfetto per la rinascita con la nuova 488 e il ritorno alla vittoria della Ferrari con un motore sovralimentato. Un fatto che, a livello statistico, non succedeva dalla F1 degli Anni '80. Oppure se preferite dai tempi della F40.

Il quadro tecnico con il quale s'è giocata l'ultima sfida è presto detto. La Ford Gt "massa-

crata" a livello di B.o.P. con 25 kg in più e 20 cv in meno. Nella consapevolezza che nelle gare precedenti la Fia era stata un po' troppo generosa verso il team di Chip Ganassi.

L'Aston Martin subito davanti a tutti e nettamente la più veloce sin dalle qualifiche. Non perché anche lei avesse avuto compensazioni a livello regolamentare ma perché le gomme della Dunlop, che proprio un anno fa aveva iniziato la collaborazione con il team di David Richards su questa pista, adesso volavano. Come prestazioni e come usura. Lo si è visto molto bene nei primi due stint. Dove Gimmi Bruni, guidando come un demone, era riuscito a prendere la testa. Poi però, a due giri dal primo cambio gomme, era finito fuori pista nel tentativo di precedere le Aston, con le Michelin non ce la faceva più. E per questo aveva dovuto anticipare la prima sosta. Cosa che si era verificata anche sulla vettura di Rigon-Bird. Certo, la rilevante differenza di peso tra la Ferrari 488 e l'Aston Martin Vantage ha giocato un ruolo importante nell'usura e nel comportamento delle gomme. La Ferrari ha corso nella configurazione 1268 kg, l'Aston invece pesava 1183 Kg. Una differenza di 85 kg, che si è fatta sentire in modo determinante a livello di pneumatici. Sia in termini di usura che nelle sollecitazioni in fase di frenata. La Ferrari ha vinto la sfida nelle retrovie con la Ford ma le Aston Martin, oggettivamente, sono sempre state lontane dalla sua portata.

È sfuggito il titolo Pilo-

VINCERE IL TITOLO
CON UNA VETTURA
NUOVA VALE
DOPPIO. È STATA
UNA STAGIONE
DAVVERO DIFFICILE

ANTONELLO COLETTA



ti, meritatamente andato alla coppia Thiim- Sorensen. Nulla da fare per Rigon-Bird, piuttosto in ombra, terzi al traguardo ma mai protagonisti. Bruni- Calado hanno ottenuto il loro giro più veloce in 1'58"995, mentre Rigon- Bird non hanno fatto meglio di 1'59"522. Certo, a posteriori si potrebbe obiettare che forse nelle ultime gare la Ferrari avrebbe potuto gestire meglio la classifica Piloti. Magari dividendo gli equipaggi all'ultima gara, come aveva fatto due anni fa con Fisichella e Bruni, per avere maggiori possibilità di successo. Oppure invertendo le posizioni al Fuji, quando Bruni-Calado avevano terminato al secondo posto davanti all'altra Ferrari. Ma la perentoria vittoria di Sorensen e Thiim ha chiuso ogni discorso e considerazione numerica. Perché chi doveva vincere, recuperare punti sulla coppia dell'Aston Martin, erano proprio Rigon e Bird. Che invece hanno terminato dietro e, oggettivamente, le Aston non le hanno mai viste. Al termine grande soddisfazione per tutti gli uomini del Cavallino. Da Antonello Coletta, al veterano Jean Jacques His, al nuovo direttore tecnico Ferdinando Cannizzo, ad Amato Ferrari e Michelotto. Per un successo ottenuto comunque con una vettura al primo anno di vita e che però forse è nata con troppi legami con la produzione di serie. Visto anche che razza di "mostri" hanno sfornato in seguito la Ford e ora la Porsche per il 2017.

Sottolinea Antonello Coletta: «Vincere il titolo Costruttori con una

vettura nuova è il doppio della soddisfazione. È stata un'annata complicatissima. È iniziata nel migliore dei modi ma poi sono arrivati i problemi. A volte abbiamo commesso degli errori, altre ci siano scontrati contro regole che non sempre ci hanno messo in condizione di lottare ad armi pari con i nostri avversari. La Ferrari torna ai vertici nel più importante tra i campionati Gt, questo è quello che conta. Ma da questa settimana inizia la preparazione 2017. Perché vogliamo tornare a vincere a Le Mans e far nostro il titolo Piloti».

Obiettivi importanti e prestigiosi per un campionato e una categoria sempre più difficile ed esasperata, con il ritorno di Porsche nel 2017 e l'arrivo di Bmw nel 2018. Per adesso, ben tornata Ferrari, Dopo le tante delusioni con la F.1 un po' di champagne ci voleva proprio! ●



EX-F1 CON ROSS BRAWN HA LA DIREZIONE TECNICA PER LE GT

Debutta Cannizzo

La Ferrari ha presentato ufficialmente il nuovo Direttore tecnico per il programma Gt. Si tratta di Ferdinando Cannizzo, sino al 2005 impegnato in F.1 come aerodinamico sotto la direzione tecnica di Ross Brawn e poi tra i responsabili del progetto Ferrari XXX. Cannizzo, cui è stata attribuita la qualifica di Project Manager, si occuperà dei rapporti con la Commissione Tecnica Fia, della preparazione della vettura in pista, e insieme alla Michelotto - che rimane il riferimento per la progettazione della vettura - coordinerà i vari step di sviluppo previsti dal nuovo regolamento Gt e l'utilizzazione delle strutture tecniche a Maranello. Jean Jacques His invece, continua ad essere il responsabile per i motori del programma Gte.



GT DA POLEMICA

La Ferrari 488 Gte davanti alle Aston Martin: le vetture inglesi sono state favorite dai regolamenti. A destra, i ferraristi Bruni e Calado firmano autografi. In alto, il nuovo Direttore Tecnico della Ferrari per i programmi Gt, Ferdinando Cannizzo

Regole uguali ma non per tutti

DAL BALANCE OF PERFORMANCE AGLI ESEMPLARI DI SERIE, TRA LE GT DOMINA LA LEGGE DELL'INCERTEZZA

Dieci cambiamenti di regolamento tecnico in nove gare. Al confronto le tante polemiche della F1 sembrano liti da condominio. Doveva essere l'anno che sanciva, con il nuovo regolamento, la fine del B.o.P. a favore della "finestra prestazionale". Invece, per tutta la stagione non s'è parlato d'altro. L'ultimo atto in Bahrain, con una pesante correzione che ha messo fuori gioco le Ford. Quando in precedenza anche la Ferrari era stata "maltrattata", nel tentativo maldestro di mettere sullo stesso piano vetture nate in epoche diverse, diverse situazioni tecniche, diverse filosofie costruttive ed economiche. L'Aston Martin vince il titolo Piloti con una vettura costruita 5 anni fa, che costa infinitamente meno di Ford e Ferrari,

con un equipaggio di piloti veloci e costanti ma dal palmarès ancora "leggerino". Questa è una nota di merito ma come si è arrivati a questo risultato, che lascia così perplessi? Perché ad inizio stagione, per equiparare le prestazioni della vettura inglese alle altre, le è stata data più potenza e meno peso. Nella constatazione che anche le Dunlop erano meno efficienti delle Michelin. Quando però le gomme inglesi hanno iniziato a funzionare bene la maggior potenza e velocità in rettilineo sono rimaste, mentre la velocità di percorrenza curva - grazie al miglioramento delle gomme - è arrivata quasi al livello di Ford e Ferrari. Risultato? Dopo Le Mans le Aston Martin sono diventate, di fatto, imprevedibili. Il massimo si è raggiunto a Città del Messico, dove il motore atmosferico dell'Aston ha avuto la meglio sui motori sovralimentati di Ferrari e Ford. Una sorta di "falso storico e tecnico", perché a 2400 metri d'altitudine una vettura a motore aspirato non potrebbe mai essere più performante di una a motore turbo. Sarebbe tecnicamente impossibile. Eppure nel 2016 s'è visto anche questo! Il 22 novembre non è una data casuale. Per quel giorno infatti, sulla carta, la Ferrari avrebbe

potuto pure richiedere di invalidare non solo il risultato della 24 Ore di Le Mans ma di quello di tutte le gare del Wec dove la Ford le era terminata davanti!

È successo che ad inizio stagione Ferrari, Aston Martin e Porsche hanno firmato una lettera di deroga nella quale si autorizzava la Ford a partecipare al campionato Wec anche se in realtà, nessun modello stradale della Gt era stata ancora costruita. Un'operazione di buon senso, perché la presenza della Ford faceva gioco a tutti. Si chiedeva solo che entro la fine del campionato avesse costruito almeno 100 esemplari della vettura, pianificata inizialmente per essere costruita in 400 unità. Visto che le richieste dei clienti fioccano in continuazione.

Invece cos'è successo? Che in concomitanza con la gara di Austin i Commissari Fia hanno visitato la fabbrica in Canada dove la Ford Gt stradale dovrebbe essere costruita. Ma non hanno visto nulla: nessuna vettura era stata assemblata. Sebbene la Ford avesse fornito i piani di produzione, avesse mostrato l'acquisto dei materiali, e nonostante la presenza di varie componenti della vettura, per garantire la partenza della catena produttiva. Ma la sconcertante considerazione di Denis Chevrier, ex-Renault F.1, ora delegato tecnico Fia per il Wec, è stata: «Nessuna sorpresa, alla Fia sapevano da subito che la Ford non avrebbe rispettato l'impegno di costruire almeno 100 vetture entro la fine di campionato. Ma non ci sono trucchi, non si tratta di un Prototipo prodotto solamente in 20 esemplari».

DALLARA-ART LMP1

Nel 2018 Dallara realizzerà una LmP1 per la classe non hybrid che sarà gestita in pista dalla Art per i colori di Smp. Ancora da decidere con quale propulsore. La banca russa abbandona dunque il progetto della sua vettura LmP2 - che nel Wec il prossimo anno non potrebbe più correre - per passare di categoria. Non più con il team di Amato Ferrari ma con l'Art di Nicolas Todt, che recentemente ha chiuso il programma Dtm.

FAMIGLIA SCHUMACHER

La famiglia Schumacher era presente al gran completo in Bahrain. Mentre Mick Schumacher era impegnato nella gara di formula Mfr (il campionato mediorientale che si effettua con vetture di F.Renault); lo zio Ralf Schumacher era impegnato sull'attigua pista di kart, dove si disputavano i campionati del mondo delle classi Ck Fia e Junior, con il proprio team. Anche Daniel Ricciardo era presente a Sakhir perché proprietario di un team che partecipava al campionato del mondo di kart. Presente anche Alessandro Nannini, visto che anche il figlio Matteo ha fatto il mondiale di kart

KUBICA PROVA CLM P1

Il giorno dopo la gara del Mondiale Endurance s'è disputata una sessione di prove. E Robert Kubica ha debuttato al volante di una vettura della classe Lmp1, provando la CLM-Aer del team Kolles. Paul Loup Chatin ha guidato invece l'Audi R18 rifiutata da Giovinazzi, mentre Pipo Derani ha provato la Toyota TS 050 e Gustavo Menezes la Porsche 919. In casa Ferrari, la coppia Flohr-Castellacci ha a sua volta provato la Ferrari 488 in vista di un possibile impegno nel Wec 2017 nella classe Am.

BARRICHELLO IN ELMS

Dopo aver partecipato alla 24 ore di Daytona con il team di Wayne Taylor, Rubens Barrichello ci ha preso gusto e il prossimo anno correrà nel campionato Elms con una Dallara Lmp2. Al suo fianco il veterano Jan Lammers e il gentleman Frits van Eerd.



Magari ne avessero prodotti 20 di esemplari! Per adesso, la Ford Gt esiste solo nelle 6 unità da competizione prodotte per i campionati Imsa e Wec, più un' altra vettura che era andata distrutta nei primi test. Di esemplari stradali nemmeno l'ombra. E la Ford ora ammette che la produzione potrebbe iniziare a metà 2017. Bontà loro, senza fretta, perché tanto l'Aco e la Fia la fanno correre lo stesso...

Poche ore prima del via della gara del Bahrain, Antonello Coletta ironicamente diceva: «Chissà se in una giornata la Ford riuscirà a costruire 100 macchine: le voglio proprio vedere!».

La Ford non ha costruito ancora nessuna macchina e, con ancora più disinvoltura, la Porsche afferma che la versione stradale della nuova 911 SRS a motore centrale non sarà mai costruita! Si tratterà solo di pochi esemplari da competizione, nel 2017 appena 6.

Vengono così a decadere tutti i presupposti che avevano portato alla creazione della categoria Gte. Però non pensiamo che se Ford o Porsche hanno seguito questa strada, lo hanno fatto in spregio alle regole. Perché si tratta di Costruttori seri e scrupolosi. Sotto quest'ottica pensiamo che sia stata piuttosto la Ferrari ad aver "dormito" quand'è partita con il progetto 488. Interpretando il nuovo regolamento in modo troppo semplice e restrittivo, con troppi legami con il Gt3, identificandolo con una vettura da produrre in grandi numeri. Come accade per la 488. Perché se passa definitivamente il concetto della hypercar, del prototipo prodotto in pochissimi esemplari, allora anche a Maranello sono bravissimi a farli. Come dimostra la serie XXK. L'importante però è capirsi. In Bahrain c'è stata una riunione tra Antonello Coletta e Vincent Beaumenil, responsabile dei regolamenti. L'Aco non ha gradito le critiche della Ferrari dopo Shanghai, il Cavallino ha detto che non ne può più di questo regolamento tecnico così interpretabile



**AI FERRARISTI
IL TITOLO GTE AM**
A destra, l'aggressiva silhouette della Porsche 911 Rsr a motore centrale e non più a sbalzo che segnerà il ritorno ufficiale della Porsche nella categoria Gt. Sopra, il saluto della Toyota a Wolfgang Ullrich ed all'Audi che lasciano il Wec. In alto, la Ferrari 458 che ha dato il titolo Gte Am a Perrodo, Collard e Aguas

e che di fatto cambia ad ogni gara. Speriamo che la risoluzione del problema venga trovata perché la corsa sfrenata agli armamenti potrebbe avere come conseguenza estrema il collasso della categoria. Visto che l'investimento iniziale della Porsche per produrre la nuova 911 SRS si parla sia di oltre 30 milioni di euro... Nel frattempo la Bmw, per la nuova vettura in fase di progettazione in vista del 2018, avrebbe già chiesto alla Fia, la deroga per realizzare un parabrezza più piccolo e più basso rispetto a quello della vettura di serie. Una cosa che oggi è decisamente proibita. Non siamo che all'inizio, ne vedremo ancora delle belle... ●



Porsche Rsr ovvero la rivoluzione centrale

LA GT CHE SEGNA IL RITORNO UFFICIALE DI STOCCARDA NELLA CATEGORIA ROMPE CON LA TRADIZIONE DEL MOTORE A SBALZO. MA È UN VERO E PROPRIO PROTOTIPO

Dopo numerosi test la Porsche ha presentato in Bahrain la nuova Rsr che nel 2017 tornerà a correre in forma ufficiale sia nel Wec che nella serie Imsa. Come anticipato da Autosprint, si tratta di una vettura a motore centrale. Che, contrariamente alle aspettative, è però del tipo atmosferico e non sovralimentato. A questo proposito c'è un piccolo giallo. I primi test iniziati a marzo sulla pista di Sebring erano stati portati avanti con il motore turbo. Solo ad aprile, nei collaudi di Monza, si è deciso di montare il motore atmosferico, per una comparazione. Poi però questo è stato preferito, perché garantisce una maggior semplicità d'alloggiamento. La nuova 911 Rsr nasce in un quadro regolamentare piuttosto precario, a conferma della confusione che attualmente regna in sede Fia e Aco in materia di classe Gte. Per prima cosa la nuova Porsche non sarà prodotta in serie, né commercializzata. Di fatto gli

esemplari che saranno impiegati in corsa nel 2017 - ne saranno costruiti 6 - saranno dei prototipi a tutti gli effetti. Poi, per riuscire a porre il motore in posizione centrale, la Porsche ha ottenuto dalla Fia la deroga di posizionarlo prima dell'asse posteriore. Soluzione che invece era stata negata alla Ferrari 488 e alla Ford Gt e che nel caso della vettura tedesca ha reso possibile in maniera straordinaria il contenimento degli ingombri. Spiega Steffen Walliser, responsabile dei programmi sportivi della Porsche: «La vettura dispone di un motore atmosferico di 4 litri a 6 cilindri. Le regole attuali nella classe Gte ci hanno permesso di ottimizzare la sua posizione. Nessuna vettura di produzione seguirà però questo schema di posizionamento del propulsore. Siamo rimasti fedeli al motore atmosferico perché considerando l'attuale architettura, questa soluzione permette più libertà tecnica e una migliore distribuzione dei pesi. Le

regole sono scritte in un modo che aspirati e turbo abbiano di fatto la stessa coppia e la stessa potenza. Abbiamo già percorso 35.000 km di prove, soprattutto a Sebring. L'obiettivo è debuttare alla prossima 24 Ore di Daytona. Impegno pesante perché si tratta di una vettura radicalmente nuova, che rispetto alla precedente ha solo il propulsore». La nuova 911 Rsr è equipaggiata del medesimo alettone posteriore della 919 Hybrid e del dispositivo elettronico Collision Avoidance System, sorta di radar per prevenire gli incidenti, che funziona anche di notte.

Al suo apparire, la nuova Porsche 911 ha fatto invecchiare di colpo la Ferrari 488 e la Ford Gt, per la radicalizzazione di alcune scelte aerodinamiche. Come il largo splitter laterale sotto alle porte che fa venire in mente la 935 K Silhouette. Il telaio invece è ancora realizzato in acciaio, a differenza di quello di Ferrari che è in alluminio. È però singolare che questa vettura, che non sarà mai prodotta in serie, possa correre da subito, mentre la Ferrari prima ha dovuto avviare la produzione stradale. La nuova 911 Rsr è stata progettata da Marco Ujhasi, tecnico emergente nell'organigramma Porsche: «Una vera sfida, perché crediamo di avere interpretato al meglio la libertà concessa dal regolamento. Se avessimo adottato il motore turbo, certe soluzioni aerodinamiche e meccaniche non sarebbero state possibili. Abbiamo già portato la vettura sulla pista di collaudo della Michelin a Ladoux per definire la finestra prestazionale e la Fia non ci ha chiesto di cambiare praticamente nulla». ●



COMMEMORAZIONI

Per l'ultima gara nella LmP1, l'Audi ha decorato una paratia della R18 con i numeri più importanti dell'Endurance. Dalle vittorie complessive a quelle di Le Mans, ai campionati. A sintetizzare l'impegno di uno dei Costruttori più vincenti nei Motorsport degli ultimi 20 anni.

ROSSA ANCHE GTE-AM

Perrodo-Collard-Aguas ce l'hanno fatta e si sono aggiudicati il campionato Gte-Am, ottenendo per la ormai obsoleta Ferrari 458 un altro successo internazionale. Una soddisfazione anche per Amato Ferrari. Il prossimo anno, Perrodo e Collard passeranno alla LmP2, mentre AF Corse vorrebbe iscriverne una 488 per Flohr e Castellacci. Ma la confusione che regna tra vetture vecchie e nuove non aiuta certo. E molti gentleman ora preferiscono passare alla LmP3 oppure al Blancpain.

REGOLAMENTI

Con una riunione straordinaria del Controllo Strategico del Wec - composto da Porsche e Toyota, gli unici Costruttori di motori ibridi impegnati per il futuro, e Pierre Fillon e Lindsay Owen-Jones in rappresentanza di Aco e Fia - è stato deciso con effetto immediato di mantenere le regole sino al 2019. Ritardando così di un anno l'introduzione dei nuovi regolamenti. Che prevedevano l'aumento massimo della classe energetica a 10 MJ e l'adozione di un terzo recupero di energia. Questo per ridurre i costi e dare più tempo ad altri Costruttori di arrivare nella categoria. Nuove regole dal 2020.

G DRIVE LMP2

Penalizzata dopo le qualifiche e costretta a partire dall'ultima fila, la vittoria in Bahrain nella classe LmP2 è andata alla Oreca del team G Drive guidata da Rusinov-Brundle-Rast, protagonisti di una esaltante rimonta. Il titolo di categoria invece era già stato assegnato a Shanghai a Lapierre-Richelmi-Menezes.

Chi non cambia si ripete

**FÉLIX DA COSTA TORNA DOPO 4 STAGIONI NELLA SERIE E VINCE
DI NUOVO IL GP SUL CITTADINO DELL'EX PROTETTORATO PORTOGHESE**

di Alessandro Gargantini

MACAO - Si allarga il ristretto club dei piloti che sono riusciti per ben due volte a salire sul gradino più alto dell'ambito podio della metropoli cinese. Dopo Edoardo Mortara e Felix Rosenqvist, anche António Félix da Costa è riuscito a ripetersi, confermando il successo ottenuto nel 2012. Per il venticinquenne pilota di Cascais è come se in questi quattro anni il tempo si sia fermato: stessa scuderia, stesso motore, stessa tenace determinazione. Sin dalle prime prove si è subito capito che al piccolo portoghese non interessava fare una rimpatriata, ma voleva soltanto vincere. Dopo essersi aggiudicato la manche di qualificazione, il pilota del team Carlin ha lasciato sfogare nella prima fase del Gran Premio il compagno di scuderia Sérgio Sette Câmara, prima di prendere saldamente il comando delle operazioni e mettersi al riparo da ogni attacco dei rivali. Soltanto nel finale Rosenqvist si è fatto minaccioso negli specchietti del vincitore, ma non c'è più il tempo materiale per fare nulla.

«È stato ancora più dura rispetto al 2012! La decisione di venire a Macao l'ho presa soltanto all'ultimo momento e non ho avuto il tempo di prepararmi come avrei voluto! - ha spiegato il vincitore, che ha appena concluso l'esperienza nel Dtm con la Bmw - Sì, esco da un'annata davvero dura e questo successo per me vale moltissimo. Ho avuto un sacco di problemi, e non riuscivo a uscirne. Poi, sul finale di stagione, le cose si sono un po' sbloccate: sono tornato competitivo e ho siglato alcune pole nel Dtm. Proprio in occasione della finale di Hockenheim si è concretizzata la possibilità di correre a Macao: mi hanno detto che bisognava trovare uno sponsor, ma ho accettato di venire anche senza ed ho corso senza nessun adesivo. Ma era fondamentale esserci!». António ha spiegato come è riuscito a riprendere subito confidenza con le vetture della terza serie. «Ho avuto qualche problema ad adattarmi alle partenze e alla guida senza servosterzo. Mi fanno ancora male le braccia! Mi ha impressionato la competitività della squadra e del mio compagno Sérgio Sette Câmara, che sono riuscito a superare anche grazie al primo restart dopo il regime di safety-car. Altrimenti, sarebbe stata davvero dura!». Ora il lusitano si concentrerà sulla Formula E, che lo vede protagonista nella stagione 2016-17 con Andretti. Alle spalle del vincitore ha chiuso Felix Rosenqvist che, nonostante fosse debilitato da un'influenza, ha regalato alla Prema un altro risultato di

AL TRAGUARDO

Qualifying Race: 1. Félix da Costa; 2. Iltott; 3. Sette Câmara. Main Race: 1. Félix da Costa; 2. Rosenqvist; 3. Sette Câmara.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



LE TANTE EMOZIONI DEL CIRCUITO DA GUIDA

In alto il bivincitore António Félix da Costa sul podio ed in pista a Macao. Sopra la partenza della Qualifying Race. Sopra nell'altra pagina la temibile staccata alla curva Lisboa, con l'attacco di Sérgio Sette Câmara all'esterno

prestigio al termine di una stagione al top. Dopo una sessione di qualifica resa complicata da un'incomprensibile interruzione nel finale, nella gara di qualifica lo svedese ha avuto alcuni problemi in termini di velocità, risolti la domenica quando ha siglato anche il giro veloce.

Nick Cassidy e Maximilian Günther sono entrambi finiti fuori pista. Sérgio Sette Câmara, terzo sotto la bandiera a scacchi, è stato il pilota proveniente dalla terza serie che si è meglio difeso in un'edizione dominata dai piloti provenienti da categorie superiori: le nuove leve sono rimandate alla prossima





Macao svela il futuro della F.3

LA TAPPA FINALE DELLA STAGIONE DELLA TERZA FORMULA RIVELA I MOVIMENTI DI PILOTI, SQUADRE E CALENDARIO PER IL 2017

Come da tradizione, Macao è la sede ideale per raccogliere preziose anteprime su quello che la serie cadetta ci riserverà nel 2017. Per quel che concerne il line-up delle principali scuderie, è da sottolineare l'ottimo colpo della Prema, che si è accordata con il britannico ex Red Bull Callum Ilott, sicuramente uno dei migliori prospetti. Insieme al pilota inglese, che ha appena compiuto diciotto anni, è attesa la conferma di Maximilian Gunther, che nei prossimi giorni proverà la Mercedes Dtm. La Fda girerà il cinese Guanyu Zhou dalla Motopark alla scuderia vicentina, mentre è molto atteso il debutto di Mick Schumacher.

In sospeso, per il momento, la candidatura di Tadasuke Makino. In casa Van Amersfoort ci sarà, accanto ai confermati Harri Newey e Pedro Piquet, il canadese Kami Lalibertè. Anche i nomi di David Beckmann e Joey Mawson sono accostati al team dei Paesi Bassi. Per

quel che concerne le compagini britanniche, Hitech avrà Nikita Mazepin, Ralf Aron e, probabilmente, Jake Hughes. In casa Carlin sono attesi Jehan Daruvala, Ferdinand Habsburg e Lando Norris. Non si sa ancora nulla sui piloti di Muecke, mentre T-Sport dovrebbe continuare con Ukyo Sasahara. Lasceranno la categoria George Russell e Anthoine Hubert, con destinazione Gp3 all'Art Grand Prix. Per quel che concerne il calendario, sarà annunciato al Consiglio Mondiale di inizio dicembre. Nella stessa occasione le scuderie sapranno se ci sarà la possibilità di schierare cinque macchine. Il Fia F.3 sarà composto da 10 corse e Macao continuerà ad ospitare la Coppa del Mondo Fia. Sei corse saranno col Dtm, alle quali andranno aggiunte Monza con il Wtcc, Spa in occasione delle 24 Ore e Silverstone, che insieme al Wec dovrebbe ospitare l'esordio stagionale. Confermatissimo anche l'appuntamento di Pau. ●



edizione. Rimarchevole la quarta piazza di Kenta Yamashita, che nel finale ha approfittato del restart che ha seguito l'uscita di Nick Cassidy per sopravanzare Callum Ilott. Da segnalare anche la buona prova di Jake Hughes, sesto, alla sua seconda corsa nella categoria. Il ragazzo di Birmingham ha preceduto George Russell, autore della pole. Note positive sugli pneumatici Pirelli, che non hanno evidenziato particolari problemi. Ha invece deluso il pilota junior della Bmw Joel Eriksson, che dopo essere finito rudemente a muro nel primo turno di qualifica non è più riuscito a risollevarsi. ●

I TANTI PROTAGONISTI NEL GP DI F.3

Nell'altra pagina Callum Ilott, con la vettura della van Amersfoort, a sinistra la Prema di Felix Rosenqvist, a destra il poleman George Russell, sotto il quarto classificato e campione della F.3 giapponese Kenta Yamashita



AL TRAGUARDO

Qualifying Race: 1. Vanthoor; 2. Bamber; 3. Este. Main Race: 1. Vanthoor; 2. Bamber; 3. Este.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Campione al volo!

MACAO - Dopo soltanto quattro giri dei diciotto previsti, e due neutralizzazioni per altrettante uscite di pista, gli steward hanno deciso di alzare bandiera bianca e porre fine alla seconda edizione della Fia World Gt Cup. Un'annata che passerà nella storia sia per la brevità della corsa, se così la si può chiamare, sia per il fatto che la vittoria sia stata assegnata al belga Laurens Vanthoor, protagonista di uno spaventoso volo alla piega del Mandarin che ha tenuto tutti col fiato sospeso e costretto gli organizzatori a fermare tutto. «Sinceramente, sono soltanto contento di essere ancora qui e non so se sia corretto attribuirmi questo trofeo! - ha commentato ancora frastornato, ma in totale sincerità, il pilota dell'Audi nella conferenza del dopo gara - Ho perso il controllo e sono finito contro il muro nel peggior punto del circuito! Mi è andata davvero bene: nella botta non mi sono rotto nulla e la mia Audi R8 Lms, mentre strisciava sul tetto lungo il rettilineo, è stata miracolosamente evitata da tutti. Non sapevo dove sarei finito ed è stato davvero spaventoso!». In effetti, il ventiseienne cresciuto alle porte del tracciato di Zolder è stato protagonista di un volo terrificante, che ha ammutolito la chiassosa ed affollata arena che avvolge il rettilineo di partenza

**LAURENS
VANTHOOR
SBATTE E
PROVOCA LA
BANDIERA ROSSA
CHE FERMA
LA GARA, MA
LA CLASSIFICA
AL GIRO
PRECEDENTE
LO PREMIA
LO STESSO**

di **Alessandro
Gargantini**

di Macao. Nel momento in cui il fiammingo è sceso dalla sua vettura, un boato liberatorio ha stemperato la tensione.

Tornando alla corsa, come previsto dal regolamento, gli steward hanno congelato i risultati della gara al giro precedente, con pilota del team Wrt davanti a tutti. Vanthoor non è la prima volta che tiene tutti col fiato sospeso. Nell'ottobre del 2015, Laurens era stato protagonista a Misano di un cruento incidente nel quale aveva riportato un trauma cranico e la frattura di una gamba. L'alfiere del team Wrt era il grosso favorito della vigilia, dal momento che il poleman Edoardo Mortara aveva sbattuto contro le barriere al via della corsa di qualificazione. Dopo essere ripartito dal fondo del gruppo, Mortara aveva comunque recuperato fino al tredicesimo posto finale nella corsa del sabato, prima di essere retrocesso di tre posizioni nella griglia della finale a causa di un contatto con Darryl O'Young. Scattato dall'ottava fila, il recupero di Edo si è fermato al tredicesimo posto a causa della brevità della gara. Alle spalle di Vanthoor hanno chiuso Kévin Este e Marco Engel, vincitore della precedente edizione. Il neozelandese Earl Bamber, che era riuscito a conquistare la leadership della corsa prima che Vanthoor



UNA GARA DI SOLI QUATTRO GIRI

Ecco la terribile sequenza dell'incidente alla velocissima Mandarin di Vanthoor, per fortuna senza conseguenze. A destra Edoardo Mortara, in basso la Porsche di Earl Bamber



finisse contro il rail, è stato retrocesso al quarto posto per aver spinto il tedesco della Amg contro le barriere. Da segnalare il debutto a Macao di Mirko Bortolotti con una Lamborghini Huracán schierata dal team Fff, supportato da Andrea Caldarelli. Il ventiseienne driver di Trento, per la prima volta tra le vie dell'ex protettorato, ha lavorato molto sull'assetto e, dopo aver chiuso al decimo posto la corsa di qualifica, ha chiuso senza commettere errori al nono posto.

«Abbiamo raccolto preziosi dati e svolto il lavoro che avevamo pianificato - ha spiegato Mirko - Siamo soddisfatti per l'esperienza, che vorremmo ripetere in futuro. La pista di Macao è davvero fantastica, ma all'esordio non potevamo spingere più di così!». Da dimenticare l'esperienza a Macao dello svizzero Nico Müller.

L'alfiere dell'Audi nel Dtm, già confermato per la prossima stagione, è stato costretto alla resa a causa di uno spaventoso contatto contro le barriere nel corso della manche di qualifica. Il rossocrociato, che già era stato speronato da Renger van der Zande, ha dovuto assistere alla gara dalle tribune in quanto la sua Audi R8 Lms non era riparabile in tempo utile. ●



Mortara pronto alla nuova sfida

IL "SIGNORE DI MACAO" ABBANDONA AUDI DOPO SEI STAGIONI E DAL 2017 VESTIRÀ L'ARGENTO DELLA CASA DI STOCCARDA

Con la disputa della Fia World Cup riservata alle vetture Gt, Edoardo Mortara si congeda, con una prova rocambolesca, dall'Audi. Ora il colosso di Stoccarda lo attende a braccia aperte per la disputa del Dtm 2017. «Sono molto fiducioso, e allo stesso tempo curioso, di vedere come andrà» ha confidato Edo, che nello squadrone di Ulli Friz troverà un line-up di assoluto rilievo. Ci saranno, oltre all'arrivo dell'italiano di Ginevra, grosse novità in casa Mercedes. È molto probabile l'interruzione del contratto con Paul di Resta, che salvo clamorosi cambi di fronte dovrebbe abbandonare la categoria, così come Daniel Juncadella, Christian Vietoris e Maximilian Götz. Secondo voci che abbiamo raccolto a Macao, potrebbe esserci il rientro nel Dtm di Pascal Wehrlein, che lascerebbe un

sedile vuoto alla Manor. Anche Felipe Massa sta valutando, congiuntamente alla Formula E, una proposta di Toto Wolff. Il line-up sarà completato da Gary Paffett, Robert Wickens, Lucas Auer e, molto probabilmente, Felix Rosenqvist. Grosse novità anche in casa Audi, che passerà a sei vetture tagliando due Rs5 del Team Abt. Dieter Gass è intenzionato a confermare soltanto Mattias Ekström, Mike Rockenfeller, Jamie Green e Nico Müller. Dovrebbero quindi rimanere appiedati Miguel Molina e Adrien Tambay. Il nome nuovo sarà quello del francese Loïc Duval, reduce dal Wec. Ci si attende la conferma di Renè Rast dopo la positiva prova nella finale di Hockenheim. Sei vetture anche per la Bmw, che ha già salutato António Félix da Costa e Martin Tomczyk. ●





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Comini; 2. Vernay; 3. Monteiro. Gara-2: 1. Monteiro; 2. Vernay; 3. Oriola.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

GARE ZEPPE DI INCIDENTI

Macao ha regalato la vittoria alla Golf della Leopard Racing, in alto alla staccata Lisboa, guidata da Stefano Comini, in basso

Comini è bicampione

IL TICINESE NON SI FA PRENDERE DALL'ANSIA DI VINCERE E GESTISCE IL VANTAGGIO IN CLASSIFICA PER CONFERMARSISI RE

MACAO - «L'anno scorso ho vinto con le p...e, quest'anno con la testa». Stefano Comini è stato bravo a sintetizzare la sua seconda impresa a Macao, dove si è confermato campione della Tcr International Series, almeno quanto lo è stato nel gestire una situazione che non gli era favorevole sulla carta. Lo scorso anno aveva stracciato Pepe Oriola, quest'anno ha travolto James Nash, arrivato con 17 punti di vantaggio nell'ex-colonia portoghese. Il successo di quest'anno, però, è stato forse più probante perché la performance tattica a Macao giunge a suggello di una stagione non semplice, iniziata in salita con la Volkswagen Golf non a punto.

La vettura tedesca si è portata parzial-

mente apprezzo il deficit di prestazioni di punta per tutta la stagione, ma il Leopard Racing diretto da Claudio Berro e il suo partner tecnico, la Wrt di Vincent Vosse, sono stati bravissimi a progredire quanto basta per avvicinarsi al vertice e a sfruttare al meglio ogni situazione. «È stato davvero un successo collettivo, più che mio» ha ammesso Comini, elegante anche nel ringraziare il compagno Jean-Karl Vernay, che lo ha "coperto" in ogni circostanza. Il francese, sulle strade di Guia, è andato sempre forte ed era forse intrinsecamente più veloce, come dimostrato in qualifica, forse l'unico momento agonistico veramente valido del weekend, reso insidioso da una fine piovgerellina. Sul bagnato le Golf sono volate, cancellando l'handicap della minor velocità di punta, mentre le Seat, in crisi di grip, sono rimaste vari secondi dietro. Per il fragile Nash, un colpo psicologico già notevole, proprio come nel copione dello scorso anno con Oriola. Le gare, quest'anno, sono davvero state un (Ma)caos: fra botti, safety car e bandiere rosse si sono registrati solo 9 giri effettivi di corsa sui 20 previsti, con punteggi dimezzati in entrambi i casi. In gara-1, si

ferma tutto per un incidente multiplo fra i piloti locali delle retrovie. Al restart, Homola e Nash si toccano a Lisboa e la gara non riparte col tempo massimo che scade. Con pochi minuti fra le gare, la seconda prova è quasi un seguito della prima, con un nuovo stop per un botto fra cinesi al quarto giro, stavolta nella parte sinuosa del tracciato, e di nuovo barriere da ripristinare. Al restart rimangono solo due giri veri, con Monteiro che controlla bene e va a prendersi il successo che la fortuna gli negò nel Wtcc due anni fa.

Da notare, i due buoni piazzamenti (settimo e nono) del rientrante Andrea Belicchi, stavolta con l'Alfa del Mulsanne Racing, nonostante i problemi elettronici.

Macao sempre più Fia

La Tcr ha dovuto subire le scelte opinabili e tardive del nuovo comitato organizzatore: dalla modifica del formato delle gare all'apertura a vetture del Ctcc cinese di prestazioni molto dissimili, allo spazio dato a piloti locali improponibili. In più ritenuto non idoneo Rob Huff, che qui ha vinto otto volte. Il pasticcio che ne è venuto fuori s'è visto anche in pista, e Marcello Lotti non ha molto voglia di ripetere l'esperienza. Pare scontato che nel 2017 tornerà il Wtcc, completando così la triade di eventi Fia assieme a F3 e Gt. E dire che il Wtcc aveva snobbato Macao a fine 2014, sentendosi offeso di fare da gara di contorno al Gp di F3. Ma non è riuscito a fare della gara in notturna in Qatar un evento che abbia il minimo appeal e ora è pronto a tornare, magari anche a costo di doversi accontentare del paddock nel parcheggio sotterraneo, visto che le Gt hanno ereditato il prezioso retrobox che era stato suo.

Alfredo Filippone





Un futuro luminoso e ad alta risoluzione

Il laboratorio di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano analizza le ultime novità nel campo dell'elettronica. La sicurezza protagonista

Capaci di elevata illuminazione, alta risoluzione e basso rischio di abbagliamento, i nuovi fari "intelligenti" a Led per auto sviluppati da un consorzio tedesco potrebbero in futuro rivoluzionare il settore automotive. L'Unicusano Lab, il laboratorio di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano, analizza il prototipo messo a punto da Osram in collaborazione con Daimler, Fraunhofer, Hella e Infineon, che ha mostrato grandi potenzialità nei primi test, garantendo elevatissime possibilità di adattamento dei fasci luminosi alle diverse situazioni del traffico e sempre con grande precisione. Ogni proiettore di nuovo tipo contiene tre sorgenti luminose a LED, ognuna dotata di 1.024 punti regolabili singolarmente, che permettono, quindi, di tenere sempre ben illuminata la strada e in particolare le curve, senza zone d'ombra ai margini della



carreggiata. Grazie all'elettronica di bordo, poi, eventuali altri utenti possono essere individuati e illuminati in maniera differente, senza però colpire direttamente il viso dei conducenti delle vetture che procedono in senso contrario: non risulta quindi più necessario commutare le

luci da abbaglianti ad anabbaglianti e viceversa. Tra le particolarità di questa nuova tecnologia va segnalato il comando elettronico dei LED integrato nel chip, mentre il modulo LED può essere collegato direttamente all'elettronica del veicolo. Grazie a proiettori ad alta risoluzione la distribuzione della luce può essere variata senza la necessità di servo-

motori e in tempo reale: si possono regolare profondità e larghezza dei fasci, anche in relazione alle situazioni di guida e alle condizioni atmosferiche. L'Unicusano Lab seguirà gli sviluppi di questa soluzione e le sue applicazioni future.



Cav. Dalla orgoglio italiano

L'INGEGNERE HA COMPIUTO QUATTRO VOLTE VENTI ANNI, TANTA È LA SUA FRESCHEZZA A VEDERLO AL TIMONE DELLA CASA CON LA QUALE NEL MONDO NON HA VINTO TUTTO MA DI TUTTO. NEL GIORNO DEL SUO COMPLEANNO È STATO NOMINATO CAVALIERE DEL LAVORO. UNA GRANDE STORIA



LA COSA PIÙ BELLA DELLA MIA STORIA È CHE NON HO MAI PERSO IL SENSO DEL VALORE DEI RAPPORTI UMANI
GIAN PAOLO DALLARA

ra

Direttamente dalle mani del Presidente della Repubblica, Mattarella, Gian Paolo Dallara ha ricevuto la nomina a Cavaliere del Lavoro nel giorno del suo 80° compleanno. A lato tre gioielli della sua storia: la Lamborghini Miura, il primo successo del marchio Dallara a Indy con Cheever nel 1998 e l'ultimo con Alex Rossi, la scorsa primavera



di **Mario Donnini**
foto **Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com**

L'80esimo compleanno dell'ingegnere Gian Paolo Dallara non ha bisogno di preamboli. È una chiacchierata nella quale il Costruttore si svela e si rivela quasi ripartendo da zero, in un viaggio nuovo, forse meno tecnologico ma umanissimo e vero. Una modalità spiazzante per lui che è il più apprezzato Costruttore al mondo di macchine da corsa vendute in serie, visto che preferisce parlare di valori umani, piuttosto che di successi. E di rapporti personali ancorché di guadagni.

- Ingegnere, il 16 novembre ha festeggiato 80 anni, divenendo Cavaliere del Lavoro e commuovendosi. Da giovane immaginava di arrivarci così alla grande?

«Eh, proprio così, no! E poi è stato bellissimo sentirmi vicina la famiglia, anche se purtroppo manca qualche affetto importante all'appello, ma sono le cose della vita».

- Cosa la stupisce guardando indietro e soprattutto dentro se stesso?

«Il fatto che ho tanti amici e non ho nemici. Forse perché col tempo ho capito l'importanza di smussare gli angoli e di evitare d'avere avversari giurati. D'altra parte ho sempre avuto profondo rispetto per chi compete contro di me. Perché i rivali se li sottovaluti, sei finito. E mai cercare scuse. Una cosa me la riconosco: quando ho sottovalutato i rivali, poi ho capito di aver sbagliato. E comunque nelle corse di facile non c'è niente. Prenda il programma che svolgeremo con la Dallara Lmp2. Sono certo che sarà lotta vera e che vivremo momenti duri, ma ci farà bene, sarà un'ottima cosa per il nostro dna che tornerà a sentirsi in competizione. E ci farà bene anche collaborare con la Br in LmP1. Vede, il fatto è

che il tipo di competizioni che affronta la Dallara è molto particolare».

- Cioè?

«Se gestisco un'azienda di scarpe, posso capire che sto facendo bene o meno coi miei prodotti solo a medio, lungo termine. Con una factory di macchine da corsa, i riscontri arrivano subito, tutti i fine settimana e la faccenda è molto più severa e spietata».

- Tanti anni fa le grandi fabbriche di macchine da corsa di serie erano tutte inglesi. Lola, March, Chevron, poi Reynard. Poi è arrivata l'italianissima Dallara e ha fatto piazza pulita.

«Mi permetta di dire che, per esempio, rispetto alla Reynard noi non abbiamo avuto altre distrazioni. Sì, la

Reynard, che era messa molto bene, ha poi intrapreso iniziative imprenditoriali sul mercato Usa che hanno reso precaria la sua situazione finanziaria, mentre noi no. Niente di tutto questo».

- Qual è il marchio di fabbrica dello stile Dallara nelle corse?

«Abbiamo contribuito ad abbassare in senso buono il baricentro delle competizioni. E non siamo i soli. Penso all'ottimo lavoro che sta facendo anche la Tatuus, ma vado anche oltre, restando in Italia. Penso ad altre eccellenze tra loro diverse, ma ciascuna al top, come Pirelli, Brembo, piuttosto che Amato Ferrari. Ecco, non facciamo applausi solo alla Dallara, spostiamo lo sguardo verso il panorama tricolore e allora vedremo che siamo in diversi e finalmente cominciamo a fare sistema. Tutto ciò lo dico con certezza ed è bellissimo, anche al di là della F1. Certi giorni penso che in Dallara abbiamo alle nostre dipendenze 250 tecnici laureati in ingegneria e ogni volta che passo a vedere il lavoro di

ciascuno mi rendo conto di quanto siano bravi. Questo, anche a prescindere dall'aspetto imprenditoriale, è bellissimo».

- Lei, ingegnere è bravo, sa vendere eppure non passa per essere un avido.

«E infatti non mi ci sento affatto. Sa, nella vita ho ciò che mi serve, vanto abitudini sobrie, tanti amici, una vita sociale intensa, non sento partico-

NELLA VITA HO CIÒ CHE MI SERVE, VANTO ABITUDINI SOBRIE, UNA VITA SOCIALE INTENSA E NON OSTENTO

GIAN PAOLO DALLARA

”

colari necessità di guadagno o ostentazione, sebbene sento la necessità di assicurare un futuro alla mia azienda, che tra Italia e Stati Uniti vanta poco più di 500 dipendenti. Però resto dell'idea che la nostra grande forza è quella d'avere tanti ragazzi dalla faccia pulita».

- Con i decenni lei parla sempre più da imprenditore e meno da tecnico raffinato qual è sempre stato. Non le pesa?

«Pensi che quando l'azienda si ingrandiva mia figlia Caterina mi suggeriva di iscrivermi a corsi d'ingegneria gestionale, perché il sostrato da tecnico puro non bastava a risolvere le nuove problematiche. Poi una decina di anni fa è arrivato l'ingegner Pontremoli, che da lì in poi ha saputo essere sia manager che partner, portando un grande salto di qualità e curando perfettamente quell'aspetto di managerialità. Ecco perché ora io dico che ho più sotto controllo l'azienda. E per me, rispondendole, resta prioritario l'aspetto tecnico, anche se sono rimasto alla parte meccanica e appena riesco ad aggiornarmi arrivano nuove evoluzioni che mi costringono a rimettermi in discussione. Penso ad esempio al settore dei simulatori».

- Il suo credo attuale? Ma sia semplice. Lo dica in un concetto.

«Di me mi piace che mi rendo conto di quanto non so!».

- Una matura svolta socratica, nella quale lei sa



IL PRIMO ASSAGGIO IN F1 NEL 1970 CON DE TOMASO

Sopra, il 34enne Dallara ai box di Kyalami nel 1970 con Williams e Courage, che poi perderà la vita in un crash in Olanda. Al centro, il suo sostituto Redman sulla De Tomaso 505 in Germania: non qualificato. In alto, Caffi su Dallara Bms a Monaco 1989: sarà 4°, segnando i primi punti per il team in F1

di non sapere?

«Mi permetta di dire che mi sento lucido da avvicinarmi alla consapevolezza dell'importanza dell'errore ed è una faccenda perfino diversa da quella socratica. Ecco quando lavoravo in Ferrari, c'era la bacheca degli orrori, una vetrinetta che ospitava minacciosa i pezzi che si erano rotti nella maniera più catastrofica e li giacevano a eterno monito per i tecnici successivi. Ecco, io ora vedo l'errore in maniera diversa. Vede, noi da monofornitori di vari campionati, negli anni siamo stati costretti giocoforza a essere fin troppo conservativi nella progettazione, mentre secondo me è tempo di capire che sbagliando si cresce. Per questo cerco sempre più di iniettare nei miei che l'errore serve, che la Dalla-



ra non può fare solo vendita, engineering e assistenza, ma deve riscoprire la sua vocazione alla ricerca e alla sperimentazione che solo la rivalità in pista e il confronto coi competitor può dare, meglio ancora se costellata di qualche errore e sconfitta».

- Il suo capolavoro da tecnico è la Lamborghini Miura, vero?

«Forse nella Miura posso aver fatto il massimo degli errori possibili, ma le assicuro anche che in essa mi sono espresso al massimo della creatività. Anzi, sa cosa le dico? Presto me ne regalerò un esemplare. Lo hanno scovato in Svezia, è da restaurare ed era appartenuto a uno di Parma, pensi il destino. La stanno restaurando e ben presto me la potrò godere io».

LE SUE MANI SULLA LANCIA STRATOS

Sopra, una delle creature più vincenti e cult dell'ingegner Dallara: la Lancia Stratos. Nella foto a sinistra, il tecnico in un'immagine che risale al Gp di San Marino 1992 a Imola, in divisa Dallara Bms

- Parli di altre macchine femmine, che per lei hanno rappresentato qualcosa e dica cosa.

«Tornando agli Anni '70, dico la Dallara Sport tre posti. Certe macchine sono anelli importanti che legano tutto, che permettono di creare rapporti e opportunità successive».

- Perché fa fatica a citare la Stratos?

«Perché quando sono arrivato a metterci le mani, la Stratos era già stata sfornata e semmai io ho contribuito come potevo alla sola messa a punto. Lì ero uno dei tanti, ecco, non mi sento un ruolo prioritario».

- Eppure per amore della Stratos lei ha messo in palio la pelle...

«Sì, sì, è vero. Nei test in Corsica con la Stratos ho fatto da navigatore da Bastia ad Ajaccio a Sandro Munari e poi a Jean-Claude Andruet. A bordo con quest'ultimo ho dovuto subire tutte le paure che una persona può umanamente prendere, tanto che gli ho chiesto di piantarsela, minacciando di ribellarmi a quel destino spaventoso (ride, ndr). Comunque siamo stati bene».

- Lei insiste sempre sui rapporti umani.

«Sono tutto. Sono le macchine che ti fanno conoscere gli uomini i quali ti danno le opportunità, non viceversa. Al fondo c'è sempre l'uomo. Penso alla Fiat X-1/9, che poi ci ha dato la spinta per realizzare la Lancia Beta Mon-

tecarlo, ma anche i rapporti che mi hanno portato a occuparmi delle Lancia Lc1 e Lc2, all'amicizia con Jean Alesi che mi aprì il difficilissimo mercato della F3 francese, alla fiducia reciproca con Piero Ferrari che mi portò a occuparmi del programma della barchetta 333 Sp, ossia la Ferrari che rinverdi i trionfi del cavallino tra i prototipi. Posso andare avanti?».

- Certo.

«La mia storia e anche il segreto della Dallara, non è solo nella tecnica ma proprio nella gestione calda, corretta e positiva dei rapporti umani. Lei si aspetta descrizioni tecniche e aride? No, io le do storie di persone. Grazie alla Ferrari 333 Sp conosco Andy Evans, che schiera il team Scandia, lui è un mio cliente che a un certo punto del 1996 viene da me con Tony George e mi dice che quest'ultimo darà vita a una nuova serie, la Irl, rivale della Cart, e vuole che gli realizzi 15 telai che poi diventano 30. Per noi è un'occasione unica, che non si ripresenterà più. E la cogliamo alla grande. Nel 1998 con Cheever sbanchiamo la Indy 500 per la prima volta e poi, dopo sei anni di lotta con la G. Force, battiamo il nostro competitor più agguerrito, assicurandoci una supremazia che dura tuttora. Vuole le riveli come inizia la storia mia con l'Audi? Semplice. Sono amico di Pirro, che è un signore. Un giorno viene a Varano a correre, lo vado a salutare calorosamente e Emanuele mi presenta Ullrich e da lì inizia la nostra importantissima collaborazione. Poi ci sono cerchi

**RESTERÒ SEMPRE
GRATO A PIERO
FERRARI PER
LA FIDUCIA A NOI
ACCORDATA NEL
PROGETTO 333 SP**

GIAN PAOLO DALLARA



CAV. DALLARA ORGOGLIO ITALIANO

← ampissimi che non si chiudono mai, pensi che adesso Alesi ci viene a trovare perché corre suo figlio...». - Lei ha vinto a Daytona con la Ferrari 333 Sp di Moretti by Doran e poi con la Dallara Sp1 dello stesso team. Dica la verità: il suo ego è stato più solleticato dal portare al top la Ferrari o un'auto dal suo stesso nome, nella 24 Ore?

«La domanda sta in piedi, ma io le dico che sono due stupende immagini di un bell'album di famiglia e valgono pari, per me. Poi ci sono cose che nessuno sa e che valgono anche di più. La cena d'addio di Moretti a Maranello mi è restata nel cuore più di qualsiasi vittoria...».

- Lei, Dallara, con gli anni gestisce una factory d'importanza planetaria, ma dentro è restato, mi permetta, un signore meravigliosamente di provincia, per niente freddamente e sbrigativamente metropolitano.

«È un bellissimo complimento. E lo rafforzo fornendo le prove: due volte a settimana vado al bar con gli amici a giocare a scopone scientifico, con gli avventori che guardano e criticano noi giocatori. È una dimensione stupenda, che non perderò mai. Accanto a quella più intima e avventurosa. Pensi al recente capodanno che ho passato con i miei nipoti a Marrakech, in Marocco, culminato con la traversata dell'Atlante e col progetto futuro di andare tutti insieme in Namibia. Ecco, la vita non è solo tecnica e imprenditoria d'eccellenza, ma fortunatamente è fatta anche di cose come queste».

- Più andiamo avanti e meno lei parla della sua lunga esperienza in F.1. «Facciamolo, allora».

- Inizia nel 1970 con la De Tomaso gestita da Frank Williams per lo sfortunato Piers Courage. «In quei tempi la F.1 era meccanica e poco aerodinamica. Poteva diventare un'esperienza interessante, ma si rovinò per l'incidente mortale di Courage in Olanda. Sa che non si è mai saputo esattamente cosa accadde? Una storia molto sfortunata, quella. La sola cosa bella è il rapporto con Frank. Poi cito la collaborazione Bms Dallara, in una F.1, tra fine Anni '80 e inizio dei '90 in cui l'aerodinamica contava tanto di più ma si era ancora in una dimensione umana e qualche soddisfazione arrivò».

- Poi c'è la storia mai decollata con la Honda di Po-



MONOPOLISTA DELLA F3

Da più di trenta anni la Dallara è la casa di riferimento in F.3. Sotto, la Lancia Lc2 e, più a destra, le Dallara Bms di Martini e Lehto nel 1992. In basso, grupponi di Gp2 e Gp3

stlethwaite, nel 1999.

«Per noi, anche se solo nei test, fu un'occasione di gran crescita. Incamerammo tante nozioni che non sapevamo. Ma ci rendemmo anche conto che quella F.1 era diventata troppo per noi. La Casa giapponese in F.1 per il test team aveva più ingegneri che la Dallara per tutte le sue attività... Eravamo fuori misura. Poi anni dopo con la Midland di Schneider non si è concretizzato nulla di interessante mentre

PER IL FUTURO
PENSO AD UN'AUTO
STRADALE
CHE RESTITUISCA
IL PIACERE
DELLA GUIDA

GIAN PAOLO DALLARA





che la Dallara ora è un'azienda che segue simultaneamente ben nove categorie!».

- Cosa pensa della Formula E?

«Tutto il bene, per il sempre più numeroso coinvolgimento di Costruttori, per l'evoluzione della tecnologia, il nuovo format e il riscontro degli spettatori. Lo stesso Michael Andretti mi ha confidato che per una categoria così attrattiva non ha fatto nessuna fatica a trovare sponsor e ciò mi sembra indicativo».

- Ingegnere, a 80 anni appena compiuti, la cosa più bella che può fare è parlare dei suoi progetti futuri ragionevolmente raggiungibili.

«Gliene confido due. Il primo, quello di realizzare una'auto stradale in piccola serie, che restituisca il piacere della guida. Un mezzo che la domenica, se c'è bel tempo, io stesso posso guidare per andar a mangiare a Portovenere il pesce al ristorante Lorenza, gustando mentre viaggio il profumo del fieno tagliato».

- Il secondo sogno trasformabilissimo in realtà?

«Realizzare una scuola di Motorsport. Ma mica un caso, no. La migliore del mondo». ●



sulla relazione con la spagnola Hrt hanno pesato troppo i problemi economici del team».

- Adesso tocca alla Haas.

«Ci sentiamo parte di questo progetto, diamo una buona mano al team americano che comunque svolge autonomamente i suoi ruoli, anche se ci sentiamo emotivamente molto coinvolti. È interessante rilevare che in F.1 un team piccolo in pratica ha le stesse nostre dimensioni, ma a questo va aggiunto

**AL TOP PURE
A DAYTONA**

Sotto, la Dallara Sp1-Judd al top nella 24 Ore di Daytona 2002. Sotto, il prototipo più recente in un test, in basso a destra Gutierrez con la Haas F.1 e, a destra, l'80enne patron



Lezioni ad alta velocità



LE GIOVANI PROMESSE DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO SOTTO GLI OCCHI ATTENTI DEGLI ISTRUTTORI DELLA SCUOLA FEDERALE

di **Dario Lucchese**

Futuri campioni ai raggi X per quattro giorni, dal 14 al 17 novembre. A Vallelunga sono stati i lombardi Lorenzo Colombo e Tommaso Mosca, 16 anni entrambi, a superare l'esame a pieni voti, risultando i migliori in assoluto alla conclusione del Supercorso Federale di Aci Sport relativo al settore della velocità, giunto quest'anno alla sua tredicesima edizione; un numero che, si spera, possa essere di buon auspicio. Colombo, così come l'altro candidato Simone Cunati, arrivava da una stagione nella F.4 italiana tutta in crescendo (con il team Bvm Racing), culminata con il secondo posto ottenuto nel penultimo appuntamento di Imola. Il pilota di Legnano, aveva vinto il Supercorso anche nel 2015, quando vi era stato ammesso per le doti dimostrate nel kart. Un testimone passato quest'anno a Mosca, uno dei due piloti scelti per l'edizione 2016 proprio nell'ambito del karting, assieme al pugliese Alessandro Irlando. Quattro

non sei selezionati, come in passato, anche per consentire una valutazione più attenta e approfondita. Una valutazione che ha permesso agli istruttori e a Raffaele Giammaria, direttore della Scuola Federale, con la supervisione di Gian Carlo Minardi e Cristiano Del Balzo, di emettere il loro verdetto. Per arrivare alla scelta finale, è stato seguito un accurato percorso formativo che è iniziato sul simulatore, proseguendo con un check psicofisico. Dalla lezione di Formula Medicine sulle regole generali per un'alimentazione corretta ed appropriata, inclusa una sessione di Mental Economy Training, all'impegno in pista, che ha visto i kartisti debuttare sul-

le 695 Abarth e, successivamente, sulla Tatuus F.4. Ad attendere Cunati e Colombo c'era invece la F.4 Power, ovvero una versione della monoposto dotata di un kit evolutivo, con un mag-

giore carico aerodinamico che ha esaltato in particolar modo la velocità di percorrenza in curva. Nella giornata conclusiva, per entrambi c'è stata la prova al volante della Huracán Super Trofeo, vera novità del Supercorso 2016, sempre sotto gli occhi attenti degli istruttori della Scuola Federale ed in collaborazione con Lamborghini Squadra Corse ed il team Antonelli Motorsport. Un esordio reso più difficile del previsto, anche per le condizioni dell'asfalto leggermente bagnato. Quest'anno sono state dunque impiegate tre tipologie di vetture totalmente diverse, in un momento in cui le ruote coperte rappresentano anche per tanti giovani una scelta.

«La Scuola deve essere la prima ad evolversi, guardando quelle che possono essere le alternative al sogno che per molti nostri ragazzi rimane quello della F.1 e che in tanti casi si rivela però proibitivo - ha commentato Gian Carlo Minardi - Quest'anno dobbiamo dire grazie ad Abarth e alla Lamborghini, che hanno permesso a quelli che arrivano dal kart di compiere uno "step" importante e importantissimo per chi già alle spalle aveva una stagione nella F.4. È stata un'esperienza bella e affascinante per tutti loro, ma anche interessante per noi, che abbiamo rilevato dei dati sicuramente preziosi».

Adesso la "parola" va ai rally, con i protagonisti della specialità impegnati già questa settimana in Toscana. ●





NUOVA ENTRATA DI TUTTO RISPETTO

I quattro piloti selezionati, a sinistra con vetture ed istruttori della Scuola Federale, hanno guidato le F.4, la 695 Abath, in alto, la novità Lamborghini Huracán, sopra, ed anche il simulatore, a destra. Sotto, Tommaso Mosca premiato da Gian Carlo Minardi



RIDOTTO IL NUMERO DA SEI A QUATTRO

Alto livello dei piloti

Il commento di Raffaele Giammaria, direttore della Scuola Federale: «Quest'anno abbiamo deciso di ridurre il numero dei partecipanti da sei a quattro, per concentrare meglio l'attenzione su due piloti provenienti dal karting ed altrettanti con una precedente esperienza in auto. Mi preme sottolineare che il livello di tutti loro era già molto buono. Fondamentale è stato il contributo di Abath e Lamborghini, che ci hanno fornito la 695 e, tramite il team Antonelli Motorsport, la Huracán. Stesso discorso per il prezioso supporto avuto da Pirelli, che ci ha consentito di avere un quantitativo di gomme più che sufficiente per permettere a ciascuno dei ragazzi, soprattutto con la F.4 e la Lamborghini, di fare delle simulazioni di qualifica e di "long run". In virtù di tutto ciò, noi istruttori siamo stati nelle condizioni di eseguire una valutazione estremamente completa per potere giungere al verdetto finale con cui abbiamo premiato il miglior pilota auto e karting. Alla fine dei quattro giorni, gli elementi su cui ci siamo basati sono stati la capacità di apprendimento, soggettiva comunque alla maggiore o minore esperienza e all'età stessa, la sensibilità di guida, che ritengo sia una dote naturale, l'utilizzo del cambio e dei freni, l'esecuzione delle traiettorie e la velocità, che è la conseguenza naturale della tecnica di guida. Grazie a Formula Medicine siamo riusciti a trarre anche delle valutazioni psicofisiche, poi comparate ai risultati riscontrati in pista».

IL PARERE DEI PILOTI

LORENZO COLOMBO

«Sono molto contento di avere vinto anche quest'anno. Tutti e 4 i giorni sono stati molto impegnativi: il primo dal punto di vista fisico, grazie anche al lavoro di preparazione svolto con gli uomini di Formula Medicine; mentre nella seconda giornata, quando siamo scesi in pista con la F.4 Power, è stato esaltato l'aspetto della guida e dell'apprendimento. Le mie aspettative per il futuro non sono ancora chiarissime, anche se penso di rimanere in monoposto anche nel 2017 per rifare la F.4».

TOMMASO MOSCA

«Questa vittoria nel Supercorso rappresenta un bell'inizio di carriera. Un risultato molto importante ed una sensazione straordinaria. Ho lavorato molto con i "coach" per arrivare a questo risultato. Sono stati dei giorni belli, completi e formativi, in cui abbiamo potuto apprendere tanto da piloti professionisti come Andrea Piccini e Gabriele Lancieri. Il mio obiettivo adesso sono le ruote coperte nella categoria Gt».

SIMONE CUNATI

«Ringrazio tutti coloro che mi hanno dato la possibilità di prendere parte a questo Supercorso. Ritengo che sia stata molto interessante la prova fatta sulla Lamborghini Super Trofeo, che per me rappresentava anche il debutto su una vettura Gran Turismo, prima ascoltando i consigli di Edoardo Liberati, poi scendendo in pista da solo. In generale tutti e quattro i giorni si sono rivelati particolarmente formativi. Mi spiace di non essere risultato il migliore, ma di vincitore ce n'è uno solo e quindi i miei complimenti vanno a Colombo».

ALESSANDRO IRLANDO

«In questi giorni ho imparato molto. È stata un'esperienza molto formativa e devo ringraziare Acì Sport per avermi dato questa opportunità e gli istruttori stessi, che mi hanno aiutato a migliorare turno dopo turno. Quando si è tutti più o meno sullo stesso piano, è sempre quel pizzico in più a fare la differenza e quest'anno non sono stato io ad averlo».



Tante sfide nell'Area 48

PER LA PRIMA VOLTA ACISPORT SARÀ PARTNER DEL MOTOR SHOW. DAL 3 ALL'11 DICEMBRE CI SARANNO TANTI APPUNTAMENTI DA SEGUIRE. ABBIAMO FATTO IL PUNTO DELLA SITUAZIONE COL DIRETTORE DI ACISPORT, MARCO ROGANO

di **Dario Lucchese**

Per la prima volta, Aci Sport sarà "partner" del Motor Show, gestendone tutti i programmi sportivi a quattro ruote. Una sinergia, quella con Bolognafiere, che conferma la volontà di offrire uno spettacolo di grande interesse, specialmente per ciò che riguarda tutta l'attività che si svolgerà sulla mitica Area 48 che ospiterà i vari circuiti rally e velocità. Dall'esperienza che la vede coinvolta in primo piano nei maggiori campionati tricolori alla kermesse emiliana, il passo è dunque breve. Abbiamo chiesto a Marco Rogano, direttore generale di Aci Sport, quale significato assume l'edizione 2016, che dal 3 all'11 dicembre segnerà un ritorno del Motor Show dopo un anno di inattività.



«Sicuramente si tratta di un'ottima cosa, perché l'Italia non aveva più un Salone dedicato alle auto. È chiaro che, in questo preciso momento, l'importante era ripartire; recuperare un progetto e renderlo appetibile al maggior numero di Case, per convincere anche quelle che non ci saranno a tornare nel 2017».

- Aci Sport, per la prima volta, sarà direttamente partner del Motor Show. In quale misura l'attività delle gare potrà contribuire ad un rilancio di questo evento?

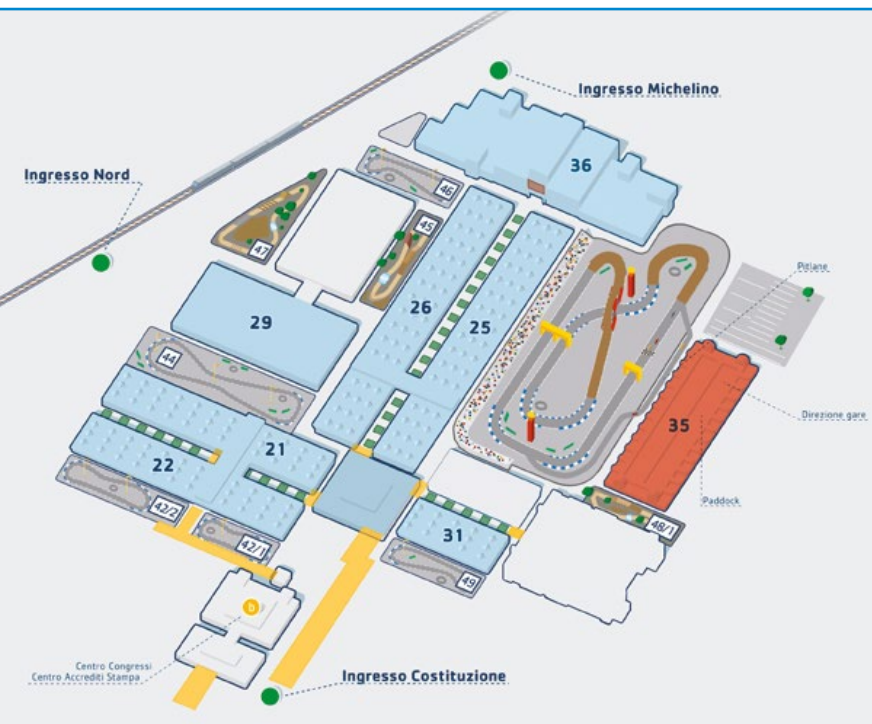
«Sono convinto che la nostra sinergia potrà giocare un ruolo fondamentale. Diciamo che il pubblico del Motor Show si è da sempre aspettato di visitare un Salone di auto, ma anche di vedere delle vetture in movimento. L'aspetto agonistico della manifestazione è tra quelli che attira di più la gente. Basta pronunciare le parole "Memorial Bettega" per rendercene conto».

- Quale risposta ci si attende dagli addetti ai lavori, team e organizzatori?

«La voglia di esserci c'è ed anche tanta. Anche se abbiamo la concorrenza della 6 Ore di Roma o del Rally di Monza, che si svolge solamente una settimana prima. Ma in tanti preferiscono la vetrina del Motor Show, che poi è veramente uno "spettacolo". Al centro di tutto c'è la sfida: il fatto che si corra uno contro uno, dando la possibilità al pubblico di capire subito chi è più veloce».

- Quale sarà l'evento più ricco e interessante, per quanto riguarda le gare dell'Area 48?

«Come ho già detto, il Memorial Bettega. Gli orga-





nizzatori del Motor Show ci credono e stanno investendo per avere al via dei grandi campioni. Al momento si fanno alcuni nomi. La Dmack potrebbe mandare Ott Tänac o Elfyn Evans. Ci sono delle trattative in corso con Antonio Cairoli (l'otto volte campione del mondo di motocross non è assolutamente nuovo al tracciato misto asfalto-terra bolognese, ndr). Sarà presente anche Alessandro, il figlio di Attilio Bettega. Avremo Thierry Neuville e Fabio Andolfi. A questi si aggiungeranno i due piloti primi classificati nella gara del Campionato Italiano Wrc».

- All'appello, quest'anno, hanno risposto tra gli altri alcuni Marchi come Abarth e Seat. Ci saranno le Mini del Challenge e le Lamborghini del Super Trofeo. Il Motor Show è ancora una vetrina per le case impegnate nelle competizioni?

«Certamente è un'occasione importante a cui non mancare, anche per chi non espone ma è presente solo nelle gare velocità e rally».

- Come vede il futuro del Motor Show?

«Tireremo i conti dopo che si concluderà questa edizione. Ma rimane il concetto che era necessario farlo ripartire. Almeno è stato fatto un primo passo per poterlo rilanciare».

- Il Motor Show è sempre stato, e lo sarà più che mai quest'anno, una vetrina per le stesse serie di Aci Sport. Un modo per fare un consuntivo della stagione che si è appena conclusa. Quali saranno e quali novità porteranno i campionati su cui punterete il prossimo anno?

«Il Tricolore Gt, come numeri e come qualità, nel

ARRIVA IL SUPPORTO DIRETTO DI ACI SPORT

La grande novità del Motor Show 2016, per quanto riguarda il motorsport, è l'intervento diretto di Aci Sport nell'organizzazione degli eventi nell'Area 48, sopra. Ne parla Marco Rogano, a destra, direttore generale di Aci Sport

2016 ha riscontrato un ottimo successo. Ciò farà sì che non ci saranno degli stravolgimenti. Le classi ed il format rimarranno gli stessi, anche se introdurremo qualche piccola modifica regolamentare; la più importante riguarderà la classificazione delle varie classi, che seguirà il criterio della Fia. Bene anche la F4, a livello internazionale. Il risultato avuto non era affatto scontato, perché molti piloti sono stranieri e all'estero c'è la concorrenza degli altri campionati della stessa categoria. Per ciò che riguarda il Campionato Italiano Turismo, si doveva aprire la strada e adesso siamo pronti ad accogliere nuove vetture Tcr. Per esempio, sento che c'è fermento riguardo alle nuove Audi. Sulle novità, posso senz'altro dire che la serie si uniformerà al cento per cento con quella internazionale, anche dal punto di vista regolamentare. Sul Tricolore Prototipi, stiamo ragionando per riportarlo in auge. Ho una proposta sul tavolo e qualcosa di sicuro intendiamo farla».

- E per ciò che riguarda i rally?

«L'Italiano ha vissuto una stagione entusiasmante, che si è risolta in occasione dell'ultima gara. Il primo desiderio per noi promotori è di avere anche il prossimo anno una stagione combattuta come quella del 2016. Da non dimenticare, inoltre, l'introduzione della titolazione per il Terra, che fino ad ora è stato un trofeo. Infine attendiamo con entusiasmo l'arrivo dell'Abarth 124 Rally».

Le novità, tirando le somme, non mancheranno e il Motor Show, ancora una volta, tornerà a fare da trait d'union tra il vecchio e il nuovo anno. ●

GLI ORGANIZZATORI CI CREDONO E STANNO INVESTENDO PER AVERE GRANDI CAMPIONI

MARCO ROGANO



CUORE DA CORSA



Ponno dell'arte reali

ANDIAMO A SCOPRIRE VITA E MIRACOLI DEL MAESTRO INDISCUSSO DEL FOTOREALISMO RACING VIRTUOSO DELL'AEROGRAFO E CAPACE DI CREARE OPERE UGUALI ALLA REALTÀ CHE L'EMOZIONA



ALBERTO PONNO A OGGI NON È CONOSCIUTO AI PIÙ. EPPURE SVETTA DA ANNI COME MAESTRO ITALIANO DEL FOTOREALISMO APPLICATO ALLE CORSE. UNA TECNICA PARTICOLARE CHE PARTE DA UNA FOTOGRAFIA EMBLEMATICA AVENTE PER OGGETTO IL MOTORSPORT E LA RIPRODUCE ESATTAMENTE COM'È MA A MANO LIBERA, SU CARTA O ALLUMINIO, UTILIZZANDO LO STRUMENTO DELL'AEROGRAFO

il re sta

di **Mario Donnini**

Alberto Ponno è uomo e artista dalle mille sorprese. Divorato dalla passione per le competizioni, vanta una vicenda pittorica e perfino agonistica in grado di sbalordire e far innamorare qualsiasi vero Cuore da Corsa. Alberto Ponno è un grande maestro del fotorealismo, la tecnica che da un'immagine ricava quadri, riproduzioni e ritratti in tutto per tutto uguali all'originale. Opere che sembrano foto ma assurgono in realtà a ritratti, quadri e riproduzioni. Su carta, alluminio o che, poco importa. L'effetto e lo scopo restano quelli di suscitare in lui per primo e in chiunque ammiri i suoi lavori un infinito "Sense of wonder", la meraviglia di chi si ritrova di fronte a un'immagine artistica che sembra una foto ma non lo è, essendo frutto della maestria della mano di Ponno e dell'innata attitudine personale a emozionarsi per emozionare. Ma lasciamo che sia lui a fare della sua arte e della sua vita un racconto fluviale, che a ogni ansa nasconde un colpo di scena.

- Cominciamo così: il maestro Alberto Ponno non ama cedere le sue opere, anzi, odia separarsene.

«Vero. Ho sempre preferito cedere i diritti dell'immagine, tenendomi ove possibile l'originale. Primo, perché amo le mie opere, le considero creature dalle quali soffro a separarmi; secondo, perché ci vuole talmente tanto tempo a realizzarle, che avrebbero costi di mercato altissimi. Forse non del tutto comprensibili in Italia e comprensibilissimi negli Usa, dove lavorare con l'aerografo è una tecnica conosciuta e apprezzatissima».

- Alberto, spiega cosa succede fin dall'inizio, fuori e dentro di te.

«Punto uno, trovo un'immagine che mi trasmette un'emozione, un brivido particolare.

«Uno scoppio di sensazioni che mi mettono addosso la voglia insopprimibile di riprodurre ciò che vedo e sento, trasformandolo in un'opera mia».

- Ma qual è il concreto punto di partenza del lavoro, per un maestro del fotorealismo?

«Come dicevo, nulla si inventa, ci si avvia sempre da un'immagine reale. E non solo si parte da una foto vera, ma ci si muove con una tecnica di riporto dell'immagine, ossia con una proiezione della diapo - perché è molto più nitida di una foto digitale - su carta o alluminio. Da qui poi entro in azione io, facendo tutto il resto a mano libera, con l'aerografo».

- Descrivi il tuo ferro del mestiere.

«L'aerografo è un oggetto grande come una penna stilografica. In pratica si tratta di una micropistola dotata di un pulsante col quale si dosano aria

e vernice. E entra in azione quando tutta la parte preparatoria è già stata espletata. In genere trovo l'immagine che diventerà una mia opera, la spedisco in Germania per farne ricavare una diapositiva, quindi la infilo nel mio vecchio proiettore e via, parto con l'amato e antico aerografo da cento euro, un vecchio modello rispetto a quelli più moderni che possono costarne anche quattrocento».

- I tuoi ritmi di lavoro?

«Faccio il pittore a tempo pieno da quarant'anni, dieci ore al giorno, col proiettore che può restare acceso anche ventiquattr'ore su ventiquattro».

- Maestro, perché il fotorealismo ti ha stregato e cambiato la vita?

«Guarda, ho sempre disegnato da quando avevo quattro anni e il mio sogno, dal primo momento a oggi, è stato sempre lo stesso: riprodurre esattamente un'immagine che mi dà emozione».

- In pratica, quale diffe-

SE VEDO
UN'IMMAGINE
CHE MI EMOZIONA,
GODO ALL'IDEA
DI RIPRODURLA A
MANO, PER COM'È

ALBERTO PONNO

”



IL SUO CAPOLAVORO BASATO SU SCHUMI

Michael Schumacher a ruota alzata a Montecarlo è il capolavoro di Alberto Ponno, sopra a destra a lavoro con l'aerografo, anche se questo Stirling Moss in azione sempre a Monaco con la Maserati non ha nulla di meno per meravigliare chi guarda...





renza c'è tra te e un iperrealista?

«Un iperrealista prende un'immagine e la riproduce modificandola, aggiungendo luci, filtrandola di suo, quindi. Io no. Parto da una foto e la trasformo nella stessa immagine, facendola però passare dalle mie mani, ritrasmettendola esattamente intatta».

- La riproduzione di Schumi a ruota sollevata al Gp di Monaco, quanto ti è costata di lavoro dal punto zero fino alla fine?

«Un totale di 2500 ore, di cui 700 al proiettore. Roba dal valore teorico di oltre centomila euro. Ma per il ritratto di Clint Eastwood ho impiegato 100 ore. Una follia? Non lo so, so solo che mi piace questo modo di concepire quello che faccio. Negli Stati Uniti la mia tecnica è apprezzatissima, esiste anche una rivista specializzata, "Airbrush Action" che è un po' il punto di riferimento per tutti coloro che la utilizzano o la apprezzano. E nel 2004 la testata mi ha conferito il prestigioso "Vargas Award", che ogni anno nel mondo premia le cinque persone che grazie al loro contributo hanno più influenzato il modo di dipingere con questa tecnica. Ciò mi rende molto orgoglioso, non lo nego, anche perché sono stato premiato con il grandissimo fumettista Frank Frazetta».

- Alberto Ponno nella sua lunga carriera ha colorato il serbatoio della Harley di Lorenzo Cherubini, in arte Jovanotti, che compare nella copertina del suo disco "La mia moto". Poi tanti caschi simili a opere d'arte, quindi riproduzioni che lo hanno fatto lavorare a diretto contatto con Maserati, Ferrari e Alfa Romeo.

«Pensa che per la Maserati sono anche andato in California, a Pebble Beach per il Concours d'Élegance. La mia opera preferita per la Casa del Tridente è quella in cui Moss ha il numero di gara 28. Per l'Alfa Romeo ho quindi realizzato nel 1990 una riproduzione della vettura Indycar dotata del motore del Biscione che corse in IndyCar. Poco tempo fa ho ritrovato il pilota Roberto Guerrero sui social e lui mi ha detto che il mio ritratto lo conserva gelosamente ed è il suo preferito. Da poco ci siamo ricontattati pure con Jovanotti e conserviamo un gran bel ricordo l'uno dell'altro».

- Sembrest un artista nascosto nella sua torre d'avorio, invece...

«In parte lo sono e lo sono stato. Non dimenticare che ho passato trent'anni della mia vita chiuso in un capannone a disegnare con l'aerografo. Ogni tanto entrava un muratore o chi per lui, si fermava a guardarmi un paio d'ore, poi andava via, mentre io continuavo fino a chissà quando... Questa in buona misura è stata la mia vita e un po' lo è, anche se coltivo altri valori importanti, ovvio».

- Di cose ne hai fatte tante e sorprendenti, no?

«Be', sì, è vero. In fondo dal 1967 al 1973 ho lavorato ininterrottamente al Reparto Esperienze Motori dell'Alfa Romeo, quindi nasco motorista, in verità. E non solo. Dal 1968 sono stato anche pilota, correndo con un'Alfa Romeo Gta 1300, lo stesso modello che vinse con Picchi l'Euro Turismo 1971 da ufficiale Autodelta, in quella che considero l'era d'oro della categoria».

- E con la tua Alfona Gta hai una storia d'amore



**SONO STATO PILOTA,
MOTORISTA
NONCHÉ RACE FAN
E FACCIÒ IL PITTORE
DA 40 ANNI
CONSECUTIVI**

ALBERTO PONNO



che si può definire quasi infinita...

«Già, è incredibile. Quando smetto di correre la vendo a un pilota jugoslavo, che poi ci va a sbattere e la danneggia. In poche parole, perdo le tracce della mia amata fino a che un bel giorno si presenta da me un signore con un libretto di circolazione che porta il mio nome e la notizia che la vettura è tornata in Italia, dopo tantissimo tempo. È ridotta quasi un rottame e c'è la possibilità di rimetterla a posto. Ecco, è diventata proprio questa la mia nuova sfida e posso dire che è il destino a volere che mi debba ricongiungere alla mia gloriosa Gta salvandola dalla demolizione e restituendola a un presente fiammante: sì, la sto ripreparando!».

- Maestro, dai, continua a sorprenderci: racconta quando hai visto la tua prima gara, che è anche quella che ricordi come la più bella...

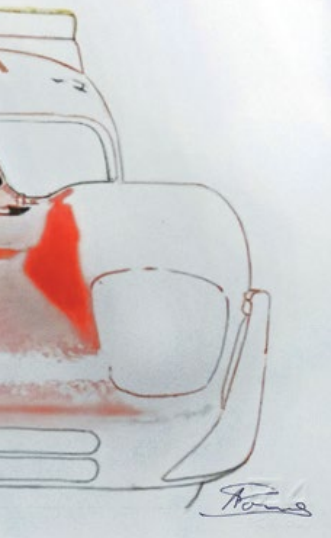
«Sono nato nel 1945 a Roseto degli Abruzzi (Teramo) e ci ho vissuto fino a 18 anni, poi mi sono trasferito a Milano. Adesso ho 71 anni, ma già a quattro anni d'età mio padre mi portava a vedere la Mille Miglia, spiegandomi in diretta chi era Bracco... La prima corsa di F.1 l'ho vista che avevo cinque anni ed era il Gp di Pescara ancora non valido per il mondiale, edizione 1950, quella dominata dalle Alfa Romeo 158, con Fangio che fa di tutto per far trionfare Fagioli ma alla fine, preso atto che quest'ultimo ha un guasto irreparabile, se ne va a vincere. Ecco,





SORPRENDERE CON L'AEROGRAFO

Possono al lavoro: a sinistra, la lavorazione di una Ferrari 512. Sopra, un primo piano di Schumi, quindi Senna in gara su McLaren, la Targa Florio e Prost con la Ferrari



credo di essere uno dei pochi appassionati ancora in servizio effettivo permanente a poter dire di aver visto le 158, Fangio e Fagioli in azione, quindi in pratica l'alba della F1...».

- **La passione te l'ha trasmessa tuo padre, vero?**

«Certo che sì. Era un gentleman driver dell'anteguerra che correva in salita. Proprietario di una Bugatti Brescia e poi di un'Alfa Romeo sulla quale aveva messo le mani pure Enzo Ferrari, nelle cui officine era stata effettuata la preparazione-corsa».

- **Qual è secondo te l'era d'oro del Motorsport?**

«Rispondo d'istinto, credo come tutti gli appassionati: quella vista da me giovane, gli Anni '60 e '70».

- **Il tuo pilota preferito?**

«Juan-Manuel Fangio. Il più grande».

- **Segui la Formula Uno di oggi?**

«No. Sinceramente il Circus iridato mi annoia, da anni. È più forte di me. Non mi interessa più di Gp dalla fine dell'era di Schumi in Ferrari. Quella è stata l'ultima epopea agonistica secondo me degna d'essere seguita...».

- **Tuttora qualsivoglia immagine di qualsiasi epoca può accenderti l'anima e spingerti a riprodurla... Quindi si può sostenere che come artista delle corse sei anche un instancabile viaggiatore nel tempo, no?**

«Il bello del fatto che sono pittore da quarant'anni è proprio questo». ●

DECORO ANCHE
CASCHI MA POI
I PILOTI NON
LI INDOSSANO:
HANNO PAURA
DI ROVINARLI...

ALBERTO PONNO



PONNO, GRANDE MAESTRO DEL FOTOREALISMO

Ponno desta meraviglia: a destra, il "suo" Guichet su Ferrari, nell'altra pagina, da sinistra, Ascari su Lancia a Monaco '55, Hawthorn a Aintree 1957, Eli Wallach dipinto nei panni di Tuco (dal film "Il buono, il brutto e il cattivo"), e, sotto, Baghetti alla Targa Florio



Leclassefiche

VELOCITÀ

WEC

GP MACAO F3

WORLD CUP FIA GT

TCR SERIES

WRC

AL SAKHIR

MACAO

MACAO

MACAO

COFFS HARBOUR

VELOCITÀ ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 48
Al Sakhir (Bah),
19-20 novembre 2016

Gara: 1. Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18) 201 giri in 6'00"12"387 alla media di 181,198 km/h; 2. Fässler-Lotterer-Tréluyer (Audi R18) a 16"419; 3. Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919) a 1'17"001; 4. Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS050) a 1 giro; 5. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota TS050) a 1 giro; 6. Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919) a 3 giri; 7. Tuscher-Kraihamer-Imperator (Rebellion R-One) a 10 giri; 8. Trummer-Webb-Kaffer (CLM P1-01) a 14 giri; 9. Rusinov-Rast-Brundel (Oreca 05) a 17 giri; 10. Gonzalez-Albuquerque-Senna (Ligier JSP2) a 17 giri; 11. Menezes-Lapierre-Richelmi (Alpine A460) a 18 giri; 12. Dalziel-Derani-Cumming (Ligier JSP2) a 18 giri; 13. Dillmann-Van Der Garde-Gelaef (Ligier JSP2) a 18 giri; 14. Cheng-Tung-Chatin (Alpine A460) a 19 giri; 15. Canal-Gonzalez-Merhi (Oreca 05) a 19 giri; 16. Petrov-Ladygin-Shaitar (BR01) a 22 giri; 17. Miassian-Mediani-Aleshin (BR01) a 25 giri; 18. Rao-Bradley-Lynn (Oreca 05) a 26 giri; 19. Thim-Sorensen (Aston Martin Vantage) a 27 giri; 20. Bruni-Calado (Ferrari 488) a 27 giri; 21. Rigon-Bird (Ferrari 488) a 28 giri; 22. Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 28 giri; 23. Adam-Turner (Aston Martin Vantage) a 28 giri; 24. Mücke-Pla (Ford GT) a 29 giri; 25. Lietz-Christensen (Porsche 911 RSR) a 29 giri; 26. Al Qubaisi-Heinemeier-Long (Porsche 911 RSR) a 30 giri; 27. Ried-Henzler-Camathias (Porsche 911 RSR) a 31 giri; 28. Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari 488) a 32 giri; 29. Wainwright-Carroll-Barker (Porsche 911 RSR) a 33 giri; 30. Ragues-Taylor-Brandela (Corvette C7) a 37 giri.

Giro più veloce: Di Grassi-Duval-Jarvis in 1'41"511 alla media di 191,931 km/h.

Campionato: 1. Lieb-Jani-Dumas 160 punti; 2. Duval-Di Grassi-Jarvis 147,5; 3. Kobayashi-Conway-Sarrazin 145; 4. Hartley-Webber-Bernhard 134,5; 5. Lotterer-Fässler 104; 6. Tréluyer 70; 7. Kraihamer-Imperator-Tuscher 66,5; 8. Davidson-Nakajima-Buemi 60; 9. Menezes-Lapierre-Richelmi 47; 10. Rusinov 36.

Case: 1. Porsche 324 punti; 2. Audi 266; 3. Toyota 226.

Gt: 1. Sorensen-Thiim 156 punti; 2. Rigon-Bird 134; 3. Bruni-Calado 128; 4. Pla-Mücke 118; 5. Priaulx-Tincknell 117,5; 6. Turner 115; 7. Stanaway 88; 8. Lietz-Christensen 74; 9. Johnson 60; 10. Adam 56.

Case: 1. Ferrari 294 punti; 2. Aston Martin 287; 3. Ford 241,5; 4. Porsche 123.

LmP2: 1. Menezes-Lapierre-Richelmi 199; 2. Senna-Albuquer-

que-Gonzalez 166; 3. Rusinov 162; 4. Cumming-Derani-Dalziel 116; 5. Rast 111.

GP MACAO F3

Resoconto della gara a pag. 58
Macao (Cin), 19-20 novembre 2016

Gara di Qualifica: 1. da Costa (Vw) 10 giri in 27'07"011 alla media di 135,400 km/h; 2. Iott a 0"850; 3. Sette Camara (Vw) a 5"030; 4. Yamashita (Tomei) a 5"797; 5. Russell a 7"351; 6. Rosenvqvist a 7"889; 7. Juncadella a 10"136; 8. Ticktum a 17"416; 9. Sims a 17"859; 10. Hughes (Vw) a 20"564; 11. Cassidy a 21"050; 12. Piquet a 21"358; 13. Beckmann a 21"607; 14. Maini (Vw) a 21"996; 15. Eriksson (Vw) a 24"194; 16. Wing Chung (Neil Brown) a 24"940; 17. Habsburg a 26"006; 18. Mazepin a 28"215; 19. Makino (Honda) a 31"905; 20. Mardeborough (Vw) a 32"589; 21. Tsuboi (Toyota) a 33"073; 22. Soori a 33"143; 23. Macleod a 56"743; 24. Sasaki (Vw) a 2 giri; 25. Yu Zhou (Vw) a 3 giri; 26. Hong Li (Vw) a 10 giri; 27. Gunther a 10 giri; 28. Hubert a 10 giri; 29. Norris (Vw) a 10 giri (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Iott in 2'11"445 alla media di 167,610 km/h

Gara: 1. da Costa (Vw) 15 giri in 37'57"447 alla media di 145,100 km/h; 2. Sette Camara (Vw) a 1"603; 3. Rosenvqvist a 3"194; 4. Yamashita (Tomei) a 3"862; 5. Iott a 4"348; 6. Hughes (Vw) a 6"191; 7. Russell a 7"027; 8. Juncadella a 7"840; 9. Piquet a 9"361; 10. Sims a 11"294; 11. Norris (Vw) a 13"040; 12. Wing Chung (Neil Brown) a 15"101; 13. Hubert a 15"520; 14. Makino (Honda) a 17"674; 15. Yu Zhou (Vw) a 17"913; 16. Tsuboi (Toyota) a 18"530; 17. Macleod a 19"081; 18. Andres Soori a 19"972; 19. Beckmann a 20"325; 20. Mardeborough (Vw) a 22"895; 21. Maini (Vw) a 48"349; 22. Sasaki (Vw) a 2 giri; 23. Eriksson (Vw) a 4 giri; 24. Cassidy a 6 giri; 25. Ticktum a 8 giri; 26. Habsburg a 9 giri; 27. Gunther a 11 giri; 28. Mazepin a 13 giri; 29. Hong Li (Vw) a 15 giri (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Rosenvqvist in 2'11"080 alla media di 168,080 km/h.

WORLD CUP FIA GT MACAO

Resoconto della gara a pag. 60
Macao (Cin), 19-20 novembre 2016

Qualification Race: 1. Vanthoor 27 giri in 33'00"643 alla media di 133,400 km/h; 2. Bamber (Porsche 911 GT3R) a 0"786; 3. Este (Porsche 911 GT3R) a 1"840; 4. Engel (Mercedes AMG GT3) a 6"982; 5. van der Zande (Mercedes AMG GT3) a 9"516; 6. Fong (Bentley Continental GT3) a 15"784; 7. Catsburg (Bmw F13 M6) a 17"820; 8. Plentz a 19"299; 9. Yoshimoto (Ferrari 488) a 21"017; 10. Bortolotti (Lamborghini Huracan) a 21"563; 11. Cong Fu (Audi R8 LMS) a 22"193;

12. Marchy a 23"331; 13. Mortara a 24"430; 14. Couto (Lamborghini Huracan) a 27"872; 15. Lathouras (Ferrari 488) a 28"152; 16. Capo (Bmw Z4) a 31"061; 17. Kuo Hsin (Mercedes AMG GT3) a 53"641; 18. Ma (Porsche 911 GT3R) a 1'06"860; 19. Tulpe a 1'08"540; 20. O'Young (Porsche 911 GT3R) a 1 giro; 21. Shen (Porsche 911 GT3R) a 8 giri (gli altri su Audi R8 LMS).

Giro più veloce: Vanthoor in 2'18"031 alla media di 159,620 km/h.

Main Race: 1. Vanthoor 4 giri in 12'21"870 alla media di 118,700 km/h; 2. Bamber (Porsche 911 GT3R) a 3"500; 3. Este (Porsche 911 GT3R) a 5"605; 4. Engel (Mercedes AMG GT3) a 6"878; 5. Fong (Bentley Continental GT3) a 7"365; 6. van der Zande (Mercedes AMG GT3) a 10"492; 7. Catsburg (Bmw F13 M6) a 12"508; 8. Plentz a 14"486; 9. Bortolotti (Lamborghini Huracan) a 16"396; 10. Cong Fu a 18"384; 11. Yoshimoto (Ferrari 488) a 20"900; 12. Couto (Lamborghini Huracan) a 23"183; 13. Mortara a 25"471; 14. Lathouras (Ferrari 488) a 27"899; 15. Kuo Hsin (Mercedes AMG GT3) a 29"787; 16. Ma (Porsche 911 GT3R) a 31"164; 17. Shen (Porsche 911 GT3R) a 32"825; 18. Tulpe a 36"152; 19. Marchy a 38"418; 20. Capo (Bmw Z4) a 4 giri; 21. O'Young (Porsche 911 GT3R) a 4 giri; 22. Mueller a 4 giri; 23. Lyons (Porsche 911 GT3R) a 4 giri (gli altri su Audi R8 LMS).

Giro più veloce: Este in 2'28"995 alla media di 147,870 km/h.

TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 62
Macao (Cin), 19-20 novembre 2016

Gara: 1. Comini (Vw Golf Gti) 5 giri in 37'08"856 alla media di 49,424 km/h; 2. Vernay (Vw Golf Gti) a 1"040; 3. Monteiro (Honda Civic) a 1"467; 4. Borkovic a 1"844; 5. Oriola a 2"192; 6. Tai Alex (Citroen Elysee) a 2"704; 7. Tin (Honda Civic) a 3"253; 8. Belicchi (Alfa Romeo Giulietta) a 3"933; 9. Fai Edgar a 6"135; 10. Galiana a 14"443; 11. Grachev (Honda Civic) a 15"238; 12. Chao Yin (Vw Golf Gti) a 16"564; 13. Teng Yi (Audi A3) a 16"655; 14. Fileja (Honda Civic) a 17"23; 15. Kajaia (Vw Golf Gti) a 18"341; 16. Hon Kei a 22"496; 17. Tse (Vw Golf Gti) a 48"171; 18. Nash a 4 giri; 19. Wai Andy (Vw Golf Gti) a 7"278; 20. Tassi a 1'25"08; 21. Ya Qi (Audi A3) a 3'11"38; 22. Shing Sunny (Citroen Elysee) a 3'12"90; 23. Buri a 3'31"04; 24. Homola a 3 giri; 25. Fulin (Alfa Romeo Giulietta) a 3 giri (gli altri su Seat Leon).

Giro più veloce: Kajaia in 2'59"237 alla media di 122,921 km/h.

Gara-2: 1. Monteiro (Honda Civic) 7 giri in 45'38"635 alla media di 56,314 km/h; 2. Vernay (Vw Golf Gti) a 0"926; 3. Oriola a 1'441; 4. Comini (Vw Golf Gti) a 2'594; 5. Borkovic a 3'077; 6. Files (Honda Civic) a 3'499; 7. Grachev (Honda Civic) a 9"742; 8. Nash a 9"965; 9. Belicchi (Alfa Romeo Giulietta) a 10"473; 10. Wai Andy (Vw Golf Gti) a 11"179; 11. Teng Yi (Audi A3) a 11"834; 12. Tin (Honda Civic) a 15"484; 13. Fai Edgar a 21"143; 14. Galiana a 21"404; 15. Kajaia (Vw Golf Gti) a 21"751; 16. Chao Yin (Vw Golf Gti) a 23"092; 17. Tse (Vw Golf Gti) a 4 giri; 18. Ya Qi (Audi A3) a 0'6"19; 19. Hon Kei a 2'01"10; 20. Shing Sunny (Citroen Elysee) a 2 giri; 21. Tassi a 2 giri (gli altri su Seat Leon).

Giro più veloce: Oriola in 2'35"494 alla media di 141,690 km/h.

Il campionato: 1. Comini 267,5 punti; 2. Nash 264; 3. Vernay 246;

Dovesicorre

VELOCITÀ

26-27 novembre

GP ABU DHABI

ultimo round Mondiale F1 a Yas Marina

www.autosprint.it

GP2 SERIES

ultimo round a Yas Marina

www.gp2series.com

GP3 SERIES

ultimo round a Yas Marina

www.gp3series.com

WTCC

ultimo round a Losail

www.fiatwcc.com

RALLY

25-27 novembre

RALLY COLLI DEL GRIGNOLINO

RallyDay - Moncalvo

www.vmmotorteam.it

TUSCAN REWIND

Rally Nazionale - Montalcino

www.tuscanrewind.com

RALLY DELLA CIOCIARIA

Rally Nazionale - Isola del Liri

www.rallydellaciociaia.com

RALLY GOLFO DEI POETI

RallyDay - La Spezia

www.balestrero.it

RALLY CITTÀ DI MUSSOMELI

RallyDay - Mussomeli

www.rallydimussomeli.wixsite.com

4. Oriola 241,5; 5. Homola 175; 6. Mordolillo 174; 7. Borkovic 173; 8. Grachev 145; 9. Afanasyev 141; 10. Kajaia 80.

RALLY

WRC

Australia

Resoconto della gara a pag. 34
Coffs Harbour (Aus),
17-20 novembre 2016

Assoluta: 1. Mikkelsen-Jøger (Vw Polo R WRC) in 2.46'05"7; 2. Ogier-Ingrossia (Vw Polo R WRC) a 14"9; 3. Neuville-Gilsoul (Hyundai NG i20 WRC) a 1'12"6; 4. Paddon-Kennard (Hyundai NG i20 WRC) a 1'26"7; 5. Sordo-Marti (Hyundai NG i20 WRC) a 1'28"3; 6. Østberg-Floene (Ford Fiesta RS WRC) a 1'41"5; 7. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS WRC) a 3'04"3; 8. Lappi-Ferm (Škoda Fabia R5) a 7'32"3; 9. Latvala-Anttila (Vw Polo R WRC) a 7'56"9; 10. Bertelli-Scattolon (Ford Fiesta RS WRC) a 8'00"1; 11. Fuchs-Mussano (Škoda Fabia R5) a 12'08"1; 12. Ptaszek-Szczepaniak (Peugeot 208 T16) a 14'15"2; 13. Taylor-Hayes (Subaru Impreza WRX STi) a 22'00"8; 14. Bates-McCarthy (Toyota Corolla TRD S2000) a 24'26"8; 15. Markovic-MacNeal (Subaru Impreza WRX STi) a 28'18"3; 16. Sullens-Newell (Citroen DS3 R3T) a 28'25"6; 17. Clarke-Preston (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 32'59"2; 18. King-Nicoli (Subaru Impreza STi N12) a 37'53"4; 19. Fabre-Vilmot (Citroen DS3 R3T Max) a 41'13"1; 20. Stilling-Stephens (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 47'17"2; 21. Dunn-Neagle (Subaru Impreza WRX STi) a 50'43"8; 22. Al-Suwaidi-Clarke (Škoda Fabia R5) a 1.01'21"4; 23. Serderidis-Miclotte (Citroen DS3 R5) a 1.06'35"9; 24. Quinn-Caldar (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1.16'48"0; 25. Reeves-Smyth-Gel-somino (Subaru Impreza STi N12) a 1.26'53"5.

TAPPE

1. giornata: 1. Mikkelsen in 57'16"7; 2. Ogier a 15"4; 3. Neuville a 22"5; 4. Paddon a 23"7; 5. Ostberg a 38"8; 6. Camilli a 46"6; 7. Sordo a 50"2; 8. Tanak a 1'30"6; 9. Lappi a 2'20"3; 10. Bertelli a 2'24"7.

2. giornata: 1. Mikkelsen in 2.15'06"2; 2. Ogier a 2"1; 3. Paddon a 12"2; 4. Neuville a 33"8; 5. Sordo a 59"2; 6. Ostberg a 1'00"6; 7. Camilli a 1'21"7; 8. Tanak a 2'19"9; 9. Bertelli a 4'56"6; 10. Lappi a

5'22"7.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Utungun (7,88 km): 1. Mikkelsen in 4'55"9; 2. Tanak a 1"3; 3. Paddon, Ostberg a 1"4; 5. Sordo a 1"8; 6. Ogier a 4"4; 7. Neuville a 5"6; 8. Camilli a 5"9; 9. Bertelli a 8"7; 10. Lappi a 10"6.

PS2 Bakers Creek (16,75): 1. Paddon in 10'05"3; 2. Mikkelsen a 2"; 3. Tanak a 3"7; 4. Sordo a 4"3; 5. Ostberg a 5"3; 6. Camilli a 5"9; 7. Neuville a 6"7; 8. Ogier a 8"5; 9. Lappi a 11"3; 10. Bertelli a 23"6.

PS3 Northbank (8,42): 1. Mikkelsen in 5'49"3; 2. Paddon a 1"7; 3. Camilli a 2"2; 4. Ostberg a 2"4; 5. Tanak a 2"5; 6. Sordo a 2"6; 7. Neuville a 4"7; 8. Ogier a 6"5; 9. Bertelli a 10"6; 10. Lappi a 12".

PS4 Newry (25,30): 1. Mikkelsen in 6'22"6; 2. Ogier a 2"6; 3. Neuville a 6"1; 4. Sordo a 6"2; 5. Camilli a 10"1; 6. Paddon a 12"6; 7. Ostberg a 14"2; 8. Bertelli a 23"4; 9. Lappi a 26"2; 10. Tanak a 30"6.

PS5 Raceway (1,37): 1. Neuville, Mikkelsen in 1'17"6; 3. Ogier a 0"1; 4. Paddon a 0"5; 5. Sordo a 0"8; 6. Fuchs a 1"2; 7. Camilli, Tanak a 1"7; 9. Lappi a 1"9; 10. Ostberg a 2".

PS6 Utungun 2: 1. Mikkelsen in 4'50"5; 2. Latvala a 0"3; 3. Ogier a 1"6; 4. Sordo a 2"1; 5. Paddon, Tanak a 2"2; 7. Ostberg a 2"8; 8. Camilli a 3"2; 9. Neuville a 3"7; 10. Bertelli a 9"2.

PS7 Bakers Creek 2: 1. Neuville in 9'48"8; 2. Latvala a 0"8; 3. Mikkelsen a 2"4; 4. Ogier a 2"5; 5. Paddon a 2"8; 6. Camilli a 3"5; 7. Sordo a 5"; 8. Tanak a 5"9; 9. Ostberg a 6"2; 10. Bertelli a 20"6.

PS8 Northbank 2: 1. Ogier in 5'37"5; 2. Neuville a 1"7; 3. Mikkelsen a 2"6; 4. Paddon a 3"2; 5. Ostberg a 3"8; 6. Tanak a 3"5; 7. Sordo a 3"3; 8. Latvala a 4"5; 9. Camilli a 7"3; 10. Bertelli a 9"6.

PS9 Newry 2: 1. Ogier in 6'13"8; 2. Neuville, Mikkelsen a 2"4; 4. Tanak a 4"5; 5. Latvala a 5"8; 6. Paddon a 7"2; 7. Ostberg a 8"9; 8. Camilli a 10"; 9. Sordo a 10"7; 10. Bertelli a 21"5.

PS10 Destination (1,27): 1. Ogier in 1'02"4; 2. Mikkelsen a 0"5; 3. Latvala a 1"4; 4. Neuville a 1"5; 5. Ostberg a 1"6; 6. Sordo a 1"7; 7. Paddon a 2"1; 8. Tanak a 3"4; 9. Camilli, Lappi a 4"1.

PS11 Destination 2: 1. Ogier in 1'02"0; 2. Paddon a 0"8; 3. Neuville, Mikkelsen a 0"9; 5. Bertelli a 1"4; 6. Ostberg a 1"5; 7. Latvala a 1"8; 8. Sordo a 2"; 9. Tanak a 2"; 10. Lappi a

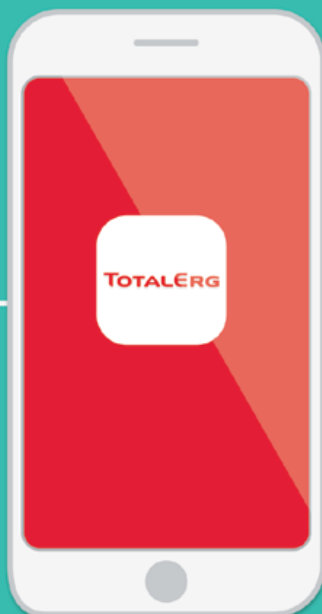


GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



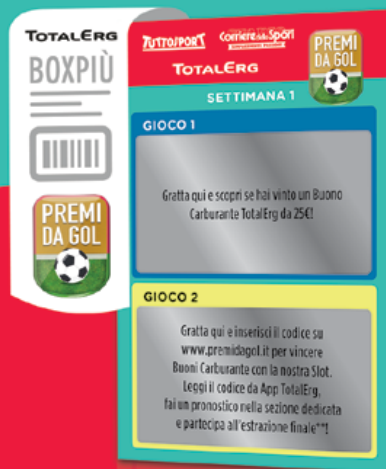
FAI UN
PRONOSTICO

SCOPRI SE
HAI VINTO!



SCARICA
L'APP

TOTALERG



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

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

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

SEMPRE TIPO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG

Le classifiche

10. Lappi a 2"5.

PS12 Nambucca (50,80): 1. Paddon in 28'38"6; 2. Latvala a 2"5; 3. Mikkelsen a 10"2; 4. Ogier a 12"6; 5. Tanak a 14"1; 6. Ostberg a 19"3; 7. Sordo a 19"8; 8. Neuville a 22"3; 9. Camilli a 28"; 10. Bertelli a 1'08"6.

PS13 Valla (14,84): 1. Latvala in 8'37"1; 2. Ogier, Ostberg a 7"8; 4. Paddon a 8"9; 5. Mikkelsen a 9"; 6. Camilli a 9"6; 7. Sordo a 10"1; 8. Tanak a 11"8; 9. Neuville a 14"; 10. Bertelli a 24"3.

PS14 Raceway 2: 1. Ogier, Mikkelsen, Sordo in 1'16"8; 4. Neuville, Paddon a 0"2; 6. Tanak a 0"7; 7. Ostberg a 0"8; 8. Camilli a 1"4; 9. Lappi a 1"5; 10. Latvala a 1"7.

PS15 Nambucca 2: 1. Latvala in 28'07"0; 2. Ogier a 0"9; 3. Mikkelsen a 5"5; 4. Sordo a 6"5; 5. Neuville a 8"1; 6. Paddon a 8"2; 7. Camilli a 15"7; 8. Ostberg a 19"8; 9. Tanak a 40"4; 10. Lappi a 1'04"0.

PS16 Valla 2: 1. Neuville in 8'31"5; 2. Ogier a 0"6; 3. Paddon a 3"6; 4. Sordo a 6"8; 5. Ostberg a 7"1; 6. Latvala a 7"8; 7. Camilli a 8"2; 8. Mikkelsen a 9"8; 9. Tanak a 13"4; 10. Bertelli a 21"5.

PS17 Destination 3: 1. Ogier in 1'01"7; 2. Sordo a 0"6; 3. Mikkelsen a 1"; 4. Paddon, Ostberg a 1"4; 6. Neuville a 1"5; 7. Bertelli a 1"9; 8. Latvala a 2"; 9. Tanak a 2"4; 10. Lappi a 2"9.

PS18 Destination 4: 1. Mikkelsen in 1'01"3; 2. Ogier a 0"2; 3. Neuville, Sordo a 0"7; 5. Ostberg a 1"1; 6. Bertelli a 1"4; 7. Paddon a 1"5; 8. Latvala a 1"9; 9. Tanak, Lappi a 2".

le, Sordo a 0"7; 5. Ostberg a 1"1; 6. Bertelli a 1"4; 7. Paddon a 1"5; 8. Latvala a 1"9; 9. Tanak, Lappi a 2".

PS19 Settles Reverse (6,20): 1. Mikkelsen in 3'06"5; 2. Ogier a 0"6; 3. Paddon a 2"4; 4. Latvala a 3"5; 5. Tanak a 4"2; 6. Ostberg a 5"5; 7. Sordo a 8"4; 8. Camilli a 11"7; 9. Bertelli a 13"2; 10. Lappi a 13"7.

PS20 Bucca (31,90): 1. Mikkelsen in 17'22"5; 2. Latvala a 18"8; 3. Ogier a 19"6; 4. Sordo a 19"8; 5. Neuville a 24"2; 6. Ostberg a 28"6; 7. Tanak a 31"3; 8. Camilli a 51"4; 9. Paddon a 1'13"6; 10. Lappi a 1'25"6.

PS21 Wedding Bells (6,44): 1. Mikkelsen in 3'40"8; 2. Latvala a 0"2; 3. Ogier a 0"5; 4. Neuville a 1"7; 5. Sordo a 1"8; 6. Paddon a 2"3; 7. Tanak a 4"5; 8. Ostberg a 4"6; 9. Lappi a 12"2; 10. Fuchs a 14"9.

PS22 Settles Reverse 2: 1. Ogier in 3'05"1; 2. Paddon a 1"4; 3. Mikkelsen a 2"8; 4. Neuville a 4"1; 5. Sordo a 4"2; 6. Latvala a 4"5; 7. Ostberg a 4"6; 8. Tanak a 5"9; 9. Bertelli a 11"4; 10. Lappi 11"6.

PS23 Wedding Bells 2 (Power Stage): 1. Ogier in 3'36"8; 2. Neuville a 1"2; 3. Sordo a 2"7; 4. Paddon a 2"8; 5. Latvala a 3"9; 6. Mikkelsen a 5"; 7. Ostberg a 5"4; 8. Tanak a 6"3; 9. Bertelli a 13"1; 10. Lappi a 14"3.

L'OUTLET DI

AUTO SPRI NT

SPORT



SN1: BORDONARO SUGLI SCUDI - Michele Bordonaro, si è aggiudicato la finale dedicata al gruppo 2, dei piloti Sn1, che hanno disputato il 5° Round della Sn1-Pro 2016. Bordonaro, è riuscito a portarsi a casa il risultato, dopo una lotta, molto spettacolare e serrata con Venuto e con Rizzo. Soprattutto con quest'ultimo, il duello è stato incandescente e molto spettacolare. Dietro Bordonaro, ha concluso la prova, un ottimo Nicola Venuto, autore di una strepitosa ultima manche che gli ha permesso di fare meglio, seppur di pochissimo, del coriaceo Maurizio Rizzo. Ma il week-end dei piloti Selezione, non è finito qui, difatti, in Sn3, si sono distinti i piccolissimi Simone Ragusa e Christian Iarrera, autori di due prove impeccabili e di progressi continui. Nella 4T Cup, disputata in notturna, ad emergere su tutto il gruppetto di piloti, ci ha pensato un costante e consistente Mario Longo. Per info: selezionenazionale@alice.it

RONDE TERRA

CINGOLI

Della Casa mette i Cingoli

CINGOLI - Vittoria dello svizzero Federico Della Casa, con Domenico Pozzi, nella 9ª edizione del Balcone delle Marche, terzo appuntamento del Challenge Raceday Rally Terra. Alle spalle della Citroën C4 Wrc dei vincitori (sotto), la Ford Fiesta R5 del modenese Andrea Dalmazzini, navigato per la prima volta da Andrea Albertini. Terza la Peugeot 208 R5 di Nicolò Marchioro e Marco Marchetti che, nonostante una scelta iniziale di gomme non proprio azzeccata, ha concluso con appena 5 decimi di secondo di scarto. Delusione per il ritiro avvenuto nelle prime battute di gara di uno dei favoriti, il trentino Luciano Cobbe. La sua Ford Focus Wrc ha avuto un problema al sistema idraulico della frizione, impedendogli di proseguire. Non è salito sul podio, ma la sua performance si è fatta notare, il romano Max Rendina, con Emanuele Inglesi, sulla Skoda Fabia R5: i suoi tempi gli hanno valso la quarta piazza finale in una gara così impegnativa e combattuta. Anche Rudy Michelinì, assente da quattro anni dalle gare su terra, si è fatto notare, concludendo quinto. (a.d.b.)



AUTO

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

ACCESSORI



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

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, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCA 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. Per info telefonare al numero 347-2303761.



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

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

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

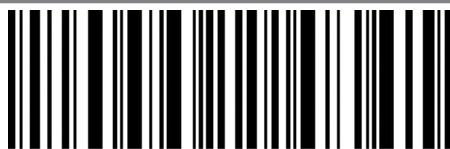
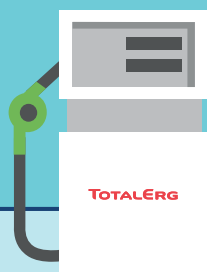
FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa

CARTA NUOVA, NUOVO SCONTO.

Attiva una nuova carta Box Più[®], fai 25 € di rifornimento
e ottieni 3 € di sconto sul prossimo acquisto.
Acquisisci il coupon anche da App.

TOTALERG



3762886231259266

Il codice sarà leggibile una sola volta per carta e solo su nuove carte entro il 30/11/16,
tramite App TotalErg o presso uno dei Punti Vendita aderenti al programma fedeltà
Box Più[®]. Info, regolamento e Punti Vendita aderenti su totalerg.it



TOTALERG



SUTTON-IMAGES.COM

L'USCITA DI SCENA DI RON SUSCITA DISPIACERE TRA I TIFOSI

La McLaren perde Dennis

Ron Dennis lascia la McLaren, per sempre. Questa frase così fredda ma piena di significato e di storia racchiude una vita insieme durata 35 anni tra Ron e il team di Woking.

Un periodo fatto di vittorie, tante vittorie ma anche di sconfitte, di errori e bugie. Ron Dennis e la McLaren sono un romanzo, scritto per farti gioire ed incalzare nello stesso momento in

IN F1 SE PIOVE SI DEVE POTER ADOTTARE L'ASSETTO DA BAGNATO

No al parco chiuso

Vergognoso! Non trovo altra espressione per definire il Gp del Brasile! E tutto perché? Perché questa F.1 ipertecnologica, iperprotetta dagli appassionati che vorrebbero più contatto con i loro beniamini, ipersfruttata per motivi commerciali a vantaggio di pochi (o meglio: di uno solo...), ebbene, questa F.1 iper-in-tutto deve sottostare a una regola iperidiota: il parco chiuso! Ma mi chiedo: giustamente si è lavorato e si lavora per la sicurezza e i progressi sono stati abissali (grazie alla mia carta d'identità ricordo le monoposto-bare degli Anni 60/70) ma allora: in nome della tanto sbandierata sicurezza, perché non derogare per una modifica agli assetti se il meteo cambia radicalmente tra prove e gara?! Francamente e ignorantemente non vedo una sola buona ragione per non attuare tale modifica. Ne guadagnerebbero: A) La sicurezza dei piloti. B) Lo spettacolo per gli spettatori che pagano fior di quattrini e non meritano spettacoli deprimenti come il Gp del Brasile. C) L'interesse dei telespettatori ed i conseguenti ascolti. D) L'immagine e, finalmente, la competenza di certi personaggi che fino a oggi come unica decisione non possono che optare di far girare un penoso trenino di monoposto che arrancano dietro una Safety Car "impiccata" al punto di rischiare a sua volta di volare fuori pista (a proposito: bravi Maylander e copilota: loro sì che rischiano).

Mauro Selvaggio

Caro Mauro, il tuo punto di vista ha toni un po' troppo accesi e assolutistici. Perché in Brasile hanno accettato di rischiare in tanti, non solo il pilota ufficiale della Safety-Car: anzi, c'è chi ha tirato fuori, malgrado gli assetti "congelati" una classe spettacolare e sopraffina (vedi Verstappen). Per il resto il tuo auspicio volto a non avere più un parco chiuso che inibisce le grandi sfide sul bagnato è quello di tanti appassionati.

cui pensi che la Formula Uno perde un pezzo di storia. 10 campionati piloti, 7 Costruttori e i migliori piloti passati da Woking nell'era Dennis. Da Lauda a Prost, continuando con Senna arrivando ad Hakkinen e chiudendo con Hamilton, Alonso e Button. Un modello di team copiato da tante altre scuderie, da quando nel 1981 un ex meccanico di nome Ron decise di fondere la sua scuderia, la Project Four, con la McLaren. In quegli anni il team sponsorizzato dalla Marlboro era in crisi sia tecnica che economica. In poco tempo sotto la guida di Dennis la McLaren Formula One Team divenne il team punto di riferimento della F.1 diventando l'antagonista per antonomasia della Ferrari. Oggi si chiude un'era, probabilmente irripetibile. Per chi lo ama come il sottoscritto Ron Dennis ha portato la McLaren ad essere "la McLaren" e questo per me può bastare. Grazie di tutto Ron.

Andrea Etori

Su Autosprint da tempo avevamo dato conto della delicatissima situazione che stava vivendo non solo l'assetto societario della McLaren, ma anche Ron Dennis, i cui rapporti con l'altro uomo forte Mansour Ojeh non erano certo quelli di un tempo, che avevano portato ai trionfi del marchio con i motori Porsche marchiati Tag. Ebbene, la notizia del "ciao, Ron", che nello scorso numero avevamo cautamente preannunciato, nel frattempo è diventata ufficiale e certa. Ora, a ben guardare, fare il santino di Ron Dennis potrebbe sembrare anche eccessivo, visto che nel passato recente e remoto il personaggio aveva mostrato anche lati sul piano sportivo non sempre ineccepibili e non del tutto indiscutibili. Tuttavia il suo mezzo secolo di militanza nei Gp, la sua entrata in veste di meccanico in Cooper e Brabham, nonché la sua successiva crescita e scalata nell'empireo di chi conta sono tutti aspetti che fanno di Ron Dennis un personaggio specialissimo e avvolto in un'aura leggendaria. Tanto che duole il cuore pensare che un'istituzione come lui, a 70 anni d'età, esca di scena sostituito da un preparatissimo e asettico manager. Quand'invece verrebbe tanto da dire che nell'automobilismo da corsa per duri e puri certi miti comunque restano.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

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

Tiscali Mobile Smart 5 GB. L'offerta più smart del creato.

**1000
minuti**
VERSO TUTTI

+

**minuti
ILLIMITATI**
VERSO TISCALI MOBILE

+

**1000
SMS**
VERSO TUTTI

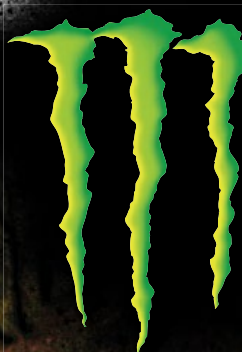
+

**5 GB
Internet**

14 € /4 sett.
PER SEMPRE



ANCHE PER PARTITA IVA



MONSTER
ENERGY

Monza Rally

MONZA
Show



2016
02-03-04 DICEMBRE

SPONSOR



MEDIA PARTNER



**ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO SU
WWW.MONZANET.IT**