

AUT.650.G - DE.600.G - F.550.G  
FR.600.G - IT.600.G - ES.600.G  
CH.600.G - GB.600.G - US.600.G

# AUTO SPORT

n. 39



60039  
9 770005 174006  
Post Italian Sped. in A.P. - DL 353/2003 (conv. in L. 28.2.2004, art. 1, c.1) DCB Bologna

GETTY IMAGES

3 Euro (Italy only)

Anno LV  
Settimanale 27 settembre-3 ottobre 2016



## I SEGRETI DELLA SOSPENSIONE

Ecco perché sulla **Ferrari** si è rotta la **barra antirollio** a Singapore



BETTIOL

## TRICOLORE RALLY

**Scandola** sbanca Roma con la **Skoda** e ora il finale del **Cir** sarà una spettacolare **lotta a tre**

## SUPER-ZANARDI

# UN UOMO D'ORO

**Alessandro** racconta in esclusiva il senso dei suoi **trionfi** di Rio e svela che la sua **carriera** di pilota non è ancora finita: **«Bmw ha già detto che vuole farmi una grande sorpresa»**





**RENAULT**  
Passion for life

Nuova Renault Twingo R1

La piccola per diventare grandi.  
Anche in gara.



Scopri le emozioni della vittoria a bordo  
di Nuova Renault Twingo R1:  
l'auto agile e scattante che ti farà crescere.

**TWINGO**  
TROFEO **R1**



renault.it



## Antrodoco solidarietà da corsa

**D**a Antrodoco ad Amatrice ci sono poco più di cinquanta chilometri ma scenari completamente diversi. «Siamo vicinissimi alla zona del tremendo terremoto dello scorso 24 agosto, in linea d'aria i km di distanza sono anche meno: qui da noi la terra ha tremato ma non ci sono stati gli stessi danni. Così è sorta spontanea l'esigenza di aiutare in tutti i modi quelle persone oggi in grande sofferenza mentre l'inverno incombe, coinvolgendo personaggi del motorsport abbiamo voluto fare qualcosa di particolare», racconta Alessandro Tedeschini, un collega giornalista, promotore di una gran bella iniziativa. Si chiama Giano Classic Piloti & Affini e prende il nome dalla montagna di quasi 1900 metri che sovrasta Antrodoco, nel Reatino. «Sabato 29 ottobre in pieno centro storico nella sala Sant'Agostino daremo vita a un'asta benefica imperniata su una certa quantità di quella che di solito viene chiamata "automobilia" fornita da tanti piloti del passato e del presente nonché da scuderie e altre organizzazioni legate al mondo delle corse», puntua-

lizza Tedeschini che è anche presidente dell'associazione culturale Atena nel piccolo comune laziale. E tiene a sottolineare: «La risposta è stata entusiasmante e già possiamo contare sulla disponibilità di oggetti assai rari e sulla partecipazione diretta di personaggi conosciuti. Tra l'altro madrina dell'evento sarà la giovanissima e brava pilota Michela Cerruti che ha accettato subito di partecipare, anche lei con grande entusiasmo. La somma ricavata dall'incanto sarà interamente destinata a risolvere i problemi delle persone per le quali è purtroppo più difficile abbandonare le zone disastrose come i tanti allevatori che al momento vedono in serio pericolo il loro futuro. Si cercherà quindi di fornire loro nuove attrezzature (tipo mungitrici, stufe e altro) per poter affrontare un inverno sicuramente difficile. A tale proposito si stanno già individuando i vari contatti (primo tra tutti il sindaco di Antrodoco Sergio Pirozzi) e i più logici riferimenti». Poco da aggiungere, tanto da riflettere e un plauso all'iniziativa del comune reatino, una bella storia di solidarietà da corsa.

### domenicaserre



#### FORMULA UNO

16 VERSO GP MALESIA ALLARME SOSPENSIONE

20 VERSO GP MALESIA DERBY MERCEDES

22 VERSO GP MALESIA PARLA GENE HAAS

#### VELOCITÀ

26 IL PERSONAGGIO PAGENAUD RE INDYCAR

32 MONZA PROVE DI WEC

52 DTM UNGHERIA

54 WTCC SHANGHAI

56 FORMULA 4 IMOLA

58 TRICOLORE GT IMOLA

62 TRICOLORE TURISMO IMOLA

64 SEAT LEON CUP IMOLA

68 ELMS SPA

70 INTERVISTA KUBICA

76 CIVM COPPA NISSENA

#### RALLY

36 INTERVISTA SEBASTIEN OGIER

42 TRICOLORE RALLY DI ROMA

48 COPPA ITALIA RALLY DI BASSANO

#### RUBRICHE

4 SCATTO FISSO

6 IL FLOBERT ALLIEVI E TERRUZZI

10 CUORE DA CORSA

34 INTERVISTA RITROVATA

50 RALLYSPRINT

75 PISTASPRINT

78 LE CLASSIFICHE

82 POSTASPRINT



SCATTO FISSO

# Citroën C3 Wrc il ritorno alle origini

La Citroën Racing prepara il suo gran ritorno nel Mondiale Rally col lancio della nuova C3 Wrc. Una vettura costruita in base ai nuovi regolamenti Fia 2017 e dotata quindi di un motore 1.600cc turbo più potente (380 HP) e di spettacolari appendici aerodinamiche, che le conferiscono un aspetto davvero sportivo e aggressivo. Lunga 4,15 metri e larga 1,90 metri (55 cm in più della nuova C3 stradale), la nuova C3 Wrc dopo aver effettuato sei sessioni di test in giro per l'Europa con l'équipe diretta dall'ingegner Laurent Fregosi, sta per essere presentata al Salone dell'Automobile di Parigi con un modello realizzato dal "centre de style Citroën" in collaborazione con la Citroën Racing. La nuova Wrc esposta a Parigi sarà dunque molto simile alla vettura da corsa che farà il suo debutto a metà gennaio 2017 al Rally di Montecarlo con al volante Kris Meeke ed il suo navigatore Paul Nagle. Sarà quella la prima prova del prossimo mondiale rally, un campionato già vinto per ben 8 volte dalla casa di Satory, che vanta nel suo palmarés anche 96 vittorie iridate, 78 delle quali ottenute dal nove volte campione del mondo Sébastien Loeb.





CITROËN

TOTAL

CITROËN

CITROËN

M. MENEZ  
P. NICOLE

CITROËN

TOTAL



# Carey, l'acch

**A SINGAPORE SI È VISTO IL MANAGER STATUNITENSE CHE BEN PRESTO SIEDERÀ SULLA NUOVA PLANCIA DI COMANDO OPERATIVA DEL CIRCUS. TACE E SI LIMITA AD ASCOLTARE, SFOGGIANDO BAFFI ALLA... ZETSCHÉ!**

## Abbaffato

Eccolo Chase Carey, il nuovo padrone della F.1, sempre che Ecclestone non tiri fuori l'ennesimo coniglio dal cilindro e si riprenda tutto da un momento all'altro. Bell'uomo, vestito bene per essere un americano, il sorriso gentile e la disponibilità apparente a discutere. Con una premessa da Nobel: «*Aspettate un attimo a chiedermi le cose. Per ora vedo e ascolto, quando sarò pronto parlerò*». Non ce n'è tanti che lo fanno. Qualcuno ha notato una certa somiglianza tra lui e Dieter Zetsche, il presidente del Gruppo Daimler, soprattutto per i baffoni. Ma c'è una differenza: quelli di Dieter sono di simpatie asburgiche, quelli di Chase servono solo a coprire brutte cicatrici che ricordano un incidente stradale di anni fa. Per la cronaca, Carey, nel 2015, ha dichiarato al fisco americano introiti per 23 milioni di dollari...

## Fissa

I registi, spesso, si fissano e poi si siedono. Ogni sessione di prove, ogni gara comporta almeno una inquadratura della signora Raikkonen, la bella Minttu. Pare sia lei l'unica presenza femminile del paddock. Ripresa regolarmente mentre guarda il monitor in cui vede se stessa in primo piano. Reazioni? Nessuna. Dai e dai, ricorda qualcuno: Kimi, ecco, suo marito, ecco. Come è noto, Dio li fa e poi...

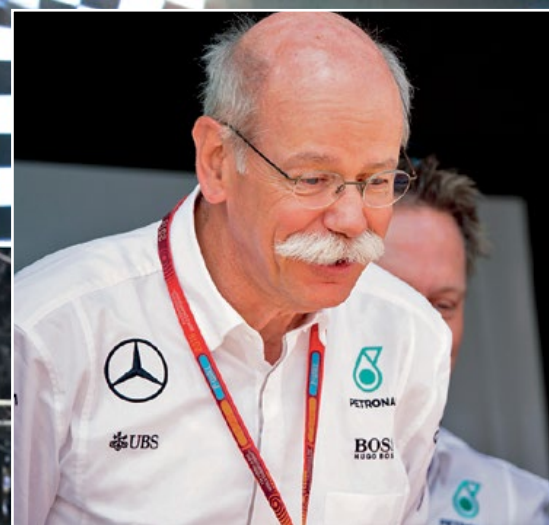
## Fariforli

Meraviglioso lo scenario di Singapore illuminata a giorno per il Gran Premio. Tutto il mondo ne è rimasto ammirato. Fu il geniale Valerio Maioli, persona eccezionale e tecnico che percorse i tempi, a studiare l'impianto per le prime edizioni. Dopo la sua scomparsa molti dei suoi collaboratori sono confluiti nel Gruppo Dino Zoli di Forlì - realtà economica di rilievo in diversi campi - e hanno continuato insieme ad altri l'opera a Singapore, ma non solo. Quando si dice le realtà nascoste italiane. Sei mesi per montare e smontare le sofisticate apparecchiature che gestiscono i 1700 fari, un lavoro enorme, accurato, senza errori. E sapete una cosa? Monica Zoli, braccio destro del padre in azienda, non ha avuto neppure il pass per circolare nel paddock!

## Vivastefano

Gran classe di Stefano Domenicali, tornato ai box di un Gp dai tempi della Ferrari. Cordiale l'accoglienza di tutti, compresi ovviamente i top di Maranello, anche se qualcuno ha fatto finta di non vederlo. Bello lo "scherzo" combinato dalla Lamborghini Singapore, che proprio nell'hotel dove alloggiava la Ferrari ha allestito un party e un'esposizione all'esterno di Granturismo del Toro con la Miura a troneggiare, meravigliosa. Scherzo involontario? Mah. Comunque è venuto bene... ➔

COLOMBO



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





# Giappone F.1



# Singapore



## ZETSCH E CAREY COLLEGGI DI BAFFO

I baffoni, in alto, accomunano Dieter Zetsche, presidente del Gruppo Daimler, a Chase Carey, nuovo padrone della F.1. Al centro, la bellissima Minttu, ossia la signora Raikkonen. A lato, il gruppone sfila a Singapore. Con Nico in testa e "Hulk" già kappào, mentre, a sinistra, Stefano Domenicali saluta simbolicamente la Ferrari conversando con Maurizio Arrivabene, sotto gli occhi del nostro Pino Allievi



## Varano 1

Di serpenti è pieno il paddock della F.1. Serpenti umani ovviamente. Ma di varani ancora non se n'erano visti. Il rettile verde, di dimensioni contenute, ha improvvisamente attraversato la pista durante le prove. Voleva entrare nei box ma era sprovvisto di pass e anche se a Singapore il varano è un animale protetto, non sono state fatte eccezioni. E dire che ci sarebbe stato bene...

## Varano 2

L'immagine della bestia che attraversa la pista poco dopo il passaggio di Verstappen (al quale somiglia vagamente) ha fatto il giro del mondo. Trattandosi di rarissimo colpo di scena, i bar dell'intero globo si sono animati all'istante. Tutti a discutere, per cominciare, sull'identità della (povera) bestia. Un varano? Ma no, un'iguana. Ma no, un parente alla lontana del caimano. Ma va là, una lucertola dopata. Più arduo immaginare dove sia finito. Una accurata ispezione alle casse in dotazione ai team, non ha dato alcuna risposta. C'è chi scommette che il varano ricomparirà a breve, opportunamente imballato, nell'ufficio di un celebre boss da corsa. Chi? Provate a indovinare.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

## Zanzariamoci

Il paddock di Singapore era avvolto quest'anno da zaffate di profumi strani, densi, oltre a volute di fumi rossi e viola che uscivano da piccoli candelieri sistemati nelle ospitalità. Il tutto per scongiurare il pericolo delle zanzare, dengue e zika. Che in realtà erano terrorizzate dai personaggi della F.1, ben più velenosi di loro. Infatti, si sono tenute alla larga. Al momento non risultano contaminazioni zanzara-uomo. Ma il contrario invece sì. Singapore si sta attrezzando con appositi vaccini.

## Correzioni

Rispondendo alle domande di una giornalista, Nico Rosberg ha ammesso candidamente di aver tirato le tre di notte insieme ad alcuni amici. «In una discoteca», si è lasciato scappare. Poi ha corretto: «In un bar». Aggiungendo: «A bere». Pronta, una seconda correzione: «A bere acqua», ha precisato il biondo. Il che vale come insolita, clamorosa battuta di spirito (è proprio il caso di dirlo), concessa per il weekend.

## Bon ton

È ben nota la mania di Raikkonen di indossare gli occhiali da sole nei box anche in giornate di nebbia, per non guardare nessuno negli occhi e non essere guardato. A Singapore, quando già calava il tramonto, aveva ancora gli occhiali addosso. Dopo la gara in notturna, li aveva invece sopra il berretto. D'accordo, osserva alla lettera il contratto con il fornitore, ma nessuno in Ferrari può dargli due dritte sul look e le buone maniere?

## Settecento

Roger Benoit a Singapore ha festeggiato il suo settesimo Gran Premio regalando a tutti magliette bianche o azzurre con la scritta "Roger Singapura 700". Ecclestone (che Benoit ha strapazzato tante volte in interminabili partite di backgammon) gli ha offerto un omaggio personale, la Mercedes ha allestito per lui una mini-festa con Lauda anfitrione e il duo Hamilton-Rosberg presente al brindisi. Una cosa molto simpatica, d'altri tempi. Benoit lavora per il quotidiano Blick di Zurigo ed è un giornalista bravo, informato, modesto, vero conoscitore delle cose della F.1. I settecento Gp li ha visti davvero. Ma qualcuno, fra i giornalisti e fotografi che contano le proprie e altrui presenze, ora chiede se valgano nella classifica anche quelli visti in tv, o le sessioni di prove di una volta. No, non valgono. E Roger resta a pieno diritto il numero 1! ●



## VARANO MA NON CERTO DE' MELEGARI!

Sopra, il "super varano" visto in pista a Singapore, luogo dal colpo d'occhio by night sempre suggestivo. Sotto, Vettel dietro a Nasr, a destra "Hulk" subito fuori e, in basso a sinistra, Roger Benoit, "Mister 700 Gp"

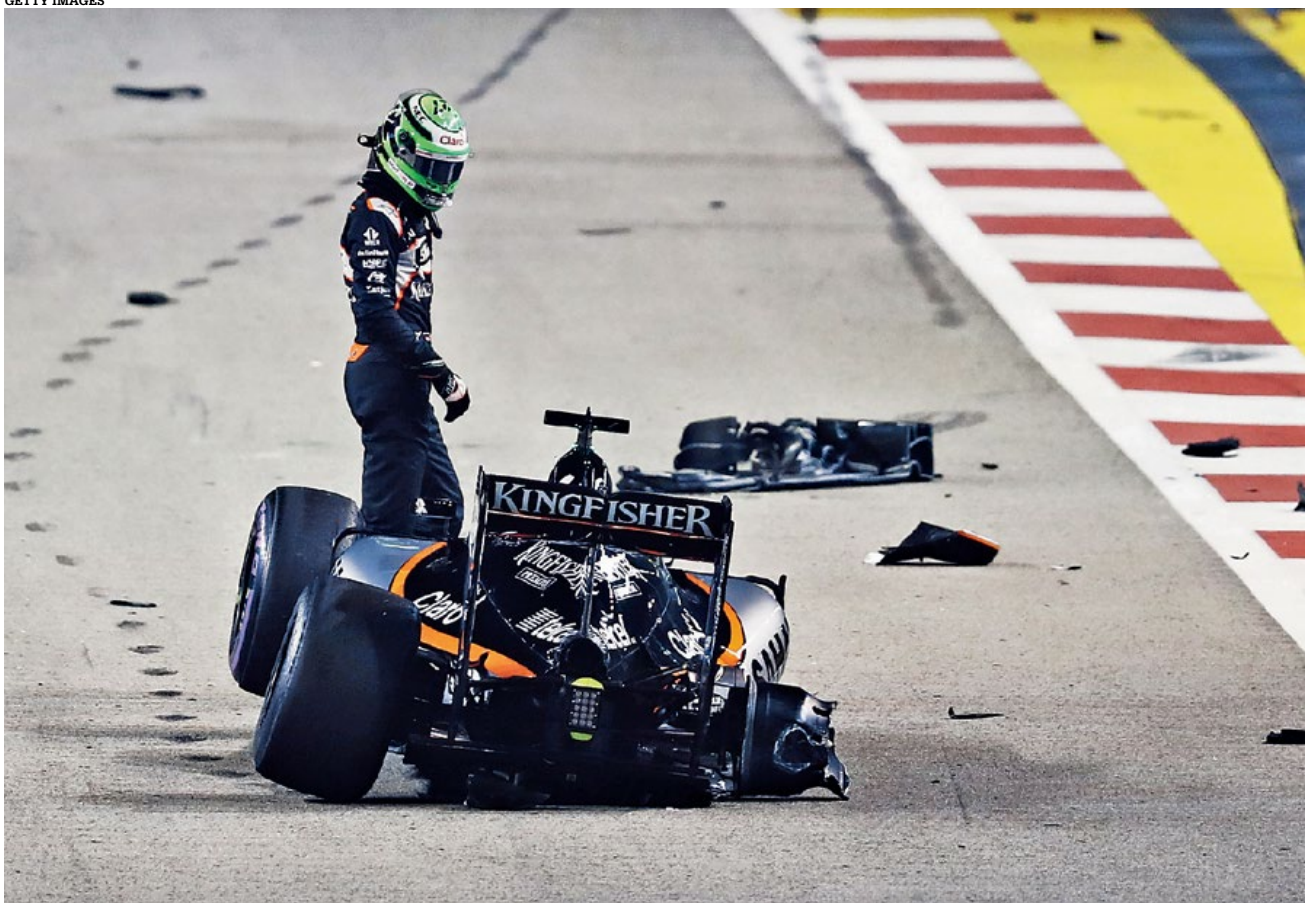
COLOMBO







GETTY IMAGES





**FANTASTICO GUERRIERO  
VINCENTE E MAI DOMO**

Grinta, sofferenza e un'infinita voglia di mettersi in gioco: i due ori e l'argento di Zanardi in Handbike a Rio scaturiscono anche da questo. Nell'altra pagina, Alessandro due decenni orsono, ai tempi dei due titoli Cart in Usa e, più a destra, alle stelle per gli ori olimpici

ALESSANDRO IN HANDBIKE SCRIVE ALTRE PAGINE DA LEGGENDA ALLA PARALIMPIADI DI RIO, CON DUE TRIONFI E UN ARGENTO. ECCOLO SPIEGARE IL SENSO PROFONDO DI QUESTA MERAVIGLIOSA IMPRESA

# Zanardi

## un Uomo d'Oro



I TRIONFI DI ALESSANDRO ZANARDI IN HANDBIKE ALLA PARALIMPIADI DI RIO SONO I CAPITOLI PIÙ RECENTI DI UNA FANTASTICA CARRIERA, CHE LO VEDE PUNTUALMENTE AL TOP COME PILOTA E ATLETA E, SOPRATTUTTO, DI UNA INTENSISSIMA VICENDA UMANA. ECCO IL BILANCIO SPORTIVO ED ESISTENZIALE DELLA FRECCIA DI CASTELMAGGIORE SUBITO DOPO IL CELEBRATISSIMO RITORNO IN ITALIA



SINCERO?  
CON UN ALTRO  
LAY-OUT  
DI TRACCIATO,  
GLI ORI VINTI  
DA DUE  
DIVENTAVANO TRE!

ALESSANDRO ZANARDI

”

NELLA VITA  
IL DIFFICILE  
È SCEGLIERE  
LA STRADA GIUSTA  
POI SI TRATTA  
DI COLORARLA  
CON I VALORI E CON  
LE COSE IN CUI UNO  
CREDE. È QUESTO  
IL SIGNIFICATO  
CHE DO A TUTTO CIÒ  
PER CUI LOTTO

ALESSANDRO ZANARDI

”

di Mario Donnini

foto Getty Images

**È** da un quarto di secolo che Alessandro Zanardi vince ad alti livelli e fa star bene chi lo guarda, promettendogli godimento doppio. Prima cash, pronto cassa, col gesto agonistico puro, poi dialetticamente con quello che dirà per commentare intelligentemente la sua impresa di giornata. Formula 3000, Indycar, Wtcc, Gt, Handbike o che, poco importa, in fondo.

Perché Alessandro è pilota, atleta e soprattutto Uomo che sa correre, sì, ma soprattutto vivere e pensare, comunicandolo meravigliosamente.

I due ori e l'argento alle Paralimpiadi di Rio, rispettivamente a cronometro, nella staffetta e in linea, sono la prima tranche esistenziale di cui abbiamo giosamente fruito nei giorni scorsi, contemplando quanto il missile di Castelmaggiore spinga la sua Handbike in categoria H5. Adesso s'apre la fase due, quella teorico-comunicativa, che vede Alessandro Zanardi docciato e felice, appena sceso dalla scaletta dell'aereo che l'ha riportato in Italia, martedì 12 settembre, per dare spazio al seguito bello del suo pluricapolavoro: il frangente confidenziale, affabulatorio e narrante. Con Zanna che racconta l'ennesimo capitolo della favola sua.

«Ehi, a Roma è stato più complicato uscire dall'aeroporto che entrarci. Il nostro aereo lo hanno accolto e lavato due mega-idranti dei Vigili del Fuoco, in segno di rispetto per noi. Un gesto molto carino, da parte di Alitalia e della Società Aeroporti di Roma. Vedere tanto entusiasmo scalda il cuore».

- È meritato. E il 23 ottobre compirai 50 anni. Queste di Rio sono state le tue ultime Olimpiadi?

«Non c'è nessuna ragione per deciderlo adesso. Finché il fisico mi assiste e ne ho voglia, andrò avanti. Sai, se mi sono tolto certe soddisfazioni, è





«solo perché mi piace andare in bici, non viceversa». - Come si dice, successo e fama arridono solo a chi sta cercando molto seriamente qualcos'altro.

«Vale per tutti gli atleti che sono stati al top. Lo stesso Maradona non inseguiva clamori: semplicemente, per tutta la vita è stato innamorato del pallone e il resto è venuto di conseguenza, in campo, con armoniosa naturalezza».

- Qual è la differenza tra lo Zanardi di Londra 2012 e quello di Rio 2016?

«A Londra facevo la convergenza della bici vedendoci benissimo. Adesso no, sono diventato presbite e per armeggiare sull'attrezzo ho bisogno di lenti adatte. Tutto qui».

- Due ori e un argento. Niente retorica: conoscendoti, essere giunto una volta secondo deve averti rotto le scatole non poco.

«Centrato: l'argento mi ha rotto e non poco, sì. Ma l'oro per aver vinto a cronometro mi è piaciuto tanto ma tanto, perché è stato come quando nella F1 Anni '70 i motori Ford V8 riuscivano a battere il potentissimo Boxer della Ferrari».

- Bel paragone, ma spiegalo bene per i non addetti ai lavori.

«Anzitutto il percorso di Rio non mi favoriva, anche se non era impossibile. Vedi, io ho bisogno di tracciati in cui l'aerodinamica conta e sono possibili strappi, accelerazioni e c'è la presenza di qualche salita lunga, perché col mio fisico esprimo un ottimo rapporto peso-potenza. Be', in realtà mi sono trovato a correre su un tracciato di 20,6 km completamente piatto. E alla fine ho battuto due atleti che le gambe le hanno, quindi dispongono in circolo di circa tre litri di sangue in più... In poche parole, la mia amputazione bilaterale fa sì che io abbia un motore più piccolo, tipo una cilindrata inferiore, insomma: meno cavalli. Per questo il lay-out nervoso di Londra 2012 per me era ideale e invece quello di Rio no di certo. In poche parole, è stata tiratissima... Sentivo la pressione e capivo che in allenamento avrei dovuto aumentare di più i carichi di lavoro, ma a 50 anni si fa tanta più fatica a recuperare. Alla fine a cronometro ho corso 20,6 km a 43 km/h di media a forza di braccia e ho vinto con un margine di 2"5, che in bici è quasi niente. E considera che al primo giro avevo 18" di svantaggio dal primo, ma non ho mollato, tanto che la gara in realtà l'ho fatta mia di rimonta e in gran recupero, alla seconda tornata, grazie anche a una strategia perfetta».

- Un altro successo in cui c'è lo zampino Dallara.

«Un gran bell'aiuto. Dallara in realtà ha evoluto il progetto che gli ho consegnato. In pratica, è farina del mio sacco, mentre loro hanno mirabilmente ottimizzato la veste aerodinamica del pacchetto, agendo sul 10% della resistenza globale. Un'altra mossa vincente. D'altra parte, a quasi 50 anni d'età, magari ho meno forza, ma rispetto ai rivali posso contare su tanti amici preziosi incontrati nella mia vita e Gian Paolo Dallara è uno di questi».

- In tutto hai in carriera 4 ori e due argenti. Non dico Phelps, ma, ecco, punti a raggiungere il medagliere del mitico nuotatore Mark Spitz o che?

«Piano coi paragoni blasfemi! (ride, ndr)».

- Continua nella tua analisi tecnico-agonistica. Sembra un debriefing dei tempi in cui correvi in



**LA DALLARA  
HA OTTIMIZZATO  
LA VESTE  
AERODINAMICA  
DEL MIO MEZZO,  
AGENDO SUL 10%  
DELLA RESISTENZA  
GLOBALE**

**ALESSANDRO ZANARDI**



**monoposto, tra Indycar e Formula Uno.**

«Gli organizzatori ci hanno fatto correre tre gare in tre giorni e questo l'ho pagato, con la mia età poco ideale per i recuperi veloci. E non ti nego che dopo il trionfo nella cronometro ho avuto un crollo d'adrenalina. In poche parole, in gara-2, cioè nella corsa in linea, a combattere c'era Alessandro ma non più il cagnaccio Zanardi. Tanto che nel finale ho preso la strada comoda, convinto che il mio rivale sarebbe uscito largo dall'ultima curva, invece no, neanche per idea: lui è uscito bene e mi ha spiazzato. Nella volata decisiva non sono riuscito a finirgli davanti semplicemente perché ero sfinito, come tutti del resto, e non avevo più la lucidità necessaria. Però è stato bello battere di poco un olandese che ha la metà della mia età e i muscoli scolpiti come i supereroi della Marvel».





### ORO A CRONOMETRO E NELLA STAFFETTA

A sinistra, la grande determinazione di Zanardi, premiato con l'oro in qualità di cronoman e nella staffetta. Sotto, eccolo intervistato subito dopo una delle fatiche vincenti e, in basso, commosso per il trionfo a cronometro. Nell'altra pagina, Alessandro in piena azione con la sua Handbike ottimizzata aerodinamicamente dalla Dallara

*l'ho detto e sono più contento».*

**- A proposito: il tuo è un presente tutta bici e niente auto?**

*«Al momento niente auto. Ma pochi minuti fa ero al telefono coi ragazzi della Bmw e vedrai che qualcosa finirà per saltare fuori, magari a sorpresa. Dopo Londra per festeggiare mi fecero salire sulla vettura Dtm, adesso chissà... Mi piacerebbe provare la nuova M6, ecco».*

**- Fatto sta che in auto conti ormai un anno di digiuno e tu sei uno piuttosto famelico.**

*«Già, la mia gara più recente è stata alla 24 Ore di Spa 2015 e penso non resterà certo l'ultima».*

**- Quale messaggio mandi, coi tuoi trionfi di Rio?**

*«Sono così esposto mediaticamente, che il messaggio deve essere vero, semplice e spontaneo. Ed è questo: ricordatevi di affrontare le cose con passione ed entusiasmo, poi, per il resto, che io sia una fonte d'ispirazione è una cosa bella che appartiene tutta agli occhi di chi è capace di scorgere ciò. So di essere un punto di riferimento per qualcuno e tanto basta. La vita mi ha insegnato che il talento più grande è saper decidere dove andare, cioè scegliere la strada giusta verso la propria passione. E in questa chiave ogni giornata è l'occasione preziosa per aggiungere qualcosa di bello alla propria esistenza. Ho il privilegio di poter condurre su Rai3 il programma "Sfide" e questo concetto lo ritrovo sempre, in ogni campione e uomo di Sport».*

**- Vai pure avanti.**

*«Quindi ogni volta che tagli il traguardo o che senti il fischio finale, la competizione è terminata e se ti vuoi divertire davvero, devi essere subito pronto a ricominciare. E la felicità non sta nel risultato che ottieni, ma nel fatto meraviglioso di riempire la vita di tutte le cose belle che riesci a metterci dentro».*

**- Perché di fronte al tuo primo oro 2016 hai pianto? Non è molto da te...**

*«Vero. Be' in effetti la mia non era commozione. In quel momento in me s'è rotto qualcosa, è stata la reazione a tutta una serie di tensioni. Mi ha spaventato vincere a cronometro con soli 2"5 di vantaggio, perché ho pensato che non sono stato più bravo ma solo più fortunato del secondo. Poi ho riflettuto su cose mie, roba personale davvero, ed è partito il pianto».*

**- Pensando a tutta la storia della tua vita e della carriera di pilota, i veri appassionati di automobilismo percepiscono un'ingiustizia mediatica di fondo. Mentre negli Usa in monoposto facevi cose inenarrabili, vincendo due campionati Cart e divenendo il pilota più prestigioso per l'Italia dai tempi d'Alberto Ascari, i media generalisti italiani ti filavano quasi niente. Poi, subito dopo il Lausitzring 2001, quando c'era da sbattere in prima pagina una storia terribile di lacerazioni e dolore, con una lucidità giornalistica improvvisamente totale ma in ritardo e pure paracola, hanno fatto di te un eroe. A ragione, per carità, ma tu eroe già lo eri da un pezzo: bastava contare le coppe e analizzare come le avevi vinte, compresi i titoli Cart 1997-1998, invece no. C'è stato paradossalmente bisogno del dramma per apprezzare ciò che poteva essere goduto prima, in tempi non sospetti, limitandosi a raccontare gioie agonistiche serene,**



**- Parliamo di sacrifici. Da Londra a Rio, quanto t'è costato restare al top in Handbike?**

*«Da Londra a oggi non mi sono mai fermato, percorrendo in media 14.000 km all'anno, tra allenamenti e gare. E conta che nel 2014 ho preso parte pure alla serie Blancpain con la Bmw. Il livello della concorrenza in bici è alto, non superlativo, tutti hanno le loro distrazioni, ma quando si entra nell'anno olimpico ci si esprime al top».*

**- Vuoi dire una cosa che ti sta in punta, non è ancora uscita ma spinge per farlo, quindi dilla.**

*«È questa: ci fosse stato il tracciato giusto per me, adesso di Rio racconteremo una storia diversa, con tre ori in tasca. Esattamente come nel 2015, quando sono sceso di macchina dalla 24 Ore di Spa per salire in bici e fare la tripletta a Nottwil, a Cronometro H5, linea H5 e Staffetta mista. Okay, ora*







storiche e meriti progressi.

«Queste cose le può dire solo chi mi vuole bene e mi conosce da tanto tempo e, chissà, magari hai esagerato. Però, cavolo, sì, negli Usa avevo fatto cose importanti. Scopro Elkhart Lake, un circuito da duri e puri, e do subito tre secondi al giro a tutti... In Cart ho avuto - e penso pure dato - emozioni pazzesche. Sì, forse facevo cose da marziano, ma a me, vivendole, sembravano robe normali, quindi non pretendevo niente. Eppure in tanti adesso mi fermano e mi confessano che vedermi correre in America, la domenica sera, era diventato un appuntamento irrinunciabile, per tanti appassionati italiani e non. Tre ore dopo il rimontone vittorioso di Long Beach, chiamai in Italia mia madre e dal telefono sentivo delle urla. Lei durante quella gara leggendaria s'era affacciata dalla finestra e aveva visto che nei condomini di Castelmaggiore, il mio paese, tutti avevano accese le lucine delle Tv per vedere cosa stavo facendo, anche se a quell'ora era un po' tardi. Ero diventato il frontman di tutte le persone che mi avevano visto nascere e crescere con questa mia strana passione. È questo ciò che conta davvero, credimi. Sono orgoglioso di aver vissuto per quei magici anni in America, gustando quella che definisco la mia tempesta perfetta».

- Ne hai di voglia di raccontare, ancora...

«Sì e confesso che sto scrivendo un libro, in uscita prima della fine di quest'anno, per narrare di nuovo e meglio tutto ciò, con tanti particolari inediti».

- Due date, due ere: 15 settembre 2001, il terrificante crash del Lausitzring. E 15 settembre 2016, esattamente tre lustri dopo, a Rio. Cosa hai pensato, quel giorno, in gara per una medaglia in più?

«Mi sono alzato per la corsa in linea e effettivamente mi sono detto: "Oh, diavolo, è vero, oggi sono quindici anni!", ma non è stato un pensiero fisso o disturbante. Perché non vivo quello del Lausitzring come un giorno maledetto, no, no. Anzi, visto che sono sopravvissuto a quell'evento contro ogni pronostico sfavorevole, io dico che è stato un giorno fortunato».

- Toccate, ciò che dici. E stupenda la dedica del primo oro a Gianmarco Tamberi, giovane campione italiano di salto in alto che non aveva potuto partecipare alle Olimpiadi di Rio 2016 a causa di un infortunio alla caviglia.

«Non so, mi è venuto spontaneo pensare a lui. Forse perché non avere sfiga è la prima forma di fortuna e lui in quel momento aveva bisogno di quella dedica. Mi sentivo che la meritava al cento per cento. La verità è che una medaglia olimpica è il sogno della vita di tanti e i sogni vanno rispettati».

- Lo dici con una consapevolezza non ovvia, ma quasi nuova, vissuta di fresco.

«Dopo Londra 2012 ho messo in mano una mia medaglia a un'amica di mia moglie e lei ha pianto, allora ho capito. La verità è con i miei trionfi di Londra ho avuto manifestazioni d'affetto tali, da parte dei tifosi, che potrei far pari solo vincendo il Gran Premio d'Italia a Monza al volante di una Ferrari. Tutto ciò però a Rio mi ha obbligato a pagare un dazio emotivo più forte. E, guarda, io di base sono un freddo. In IndyCar prima di partire davanti a 100mila persone, ho visto sfrecciare gli F16 della Marina



**UNA STUPENDA CARRIERA DI PILOTA IN CART E OLTRE**

Il picco della carriera Alessandro lo vive nel biennio 1997-1998 con i due titoli Cart vinti col team Ganassi, sopra. Ma già nel 1991 aveva debuttato in F.1 con la Jordan, in alto. Nel biennio 1993-1994 Alex ha anche corso per la Lotus e nel 1999 è rientrato nel Circus alla Williams, al centro, a destra, peraltro senza raccogliere risultati all'altezza della sua classe. Dopo il crash del Lausitzring si è poi tolto belle soddisfazioni in Wtcc e in Gt, nella foto grande

militare e Mariah Carey cantare l'inno americano, ma io buono e tranquillo. Pochi minuti dopo, giù la visiera e botte da orbi, no problem. Ma l'Olimpiade è qualcosa di diverso agli occhi del mondo e anche nei miei. Per questo l'esperienza aiuta ma non sostituisce l'emozione di competere per un allora che può dare e ridare un senso a una vita sportiva».

- Non tutto è aulico. Alle Paralimpiadi purtroppo è morto in una caduta Bahman Golbarnezhad, ciclista iraniano di 48 anni. Quale è stata la tua reazione? Hai ancora una volta sentito non lontana, a sorpresa, l'unghia del rischio, percependo il fatto come doppiamente drammatico? Anche se, va detto, che chiunque s'alza ogni mattina per il fatto stesso che si mette dritto e inizia la giornata qualcosa lo rischia di sicuro...

«Giusta premessa, la tua. Un fatto del genere in realtà rimette le cose nella loro prospettiva. Purtroppo la vita è anche questo. Li capisci che oro, argento bronzo... niente importa. Un ragazzo è lì a fare le





limpiade. Per esempio, Londra grazie ai Giochi è diventata più moderna e sostanzialmente migliore, mentre Rio, aveva un villaggio olimpico praticamente fatiscente. Ecco, organizzare non è un bene o un male a priori, dipende da come s'intende e viene svolto un ruolo così importante. In presenza di condizioni e garanzie positive - e il Presidente del Coni lo considero un buon garante - posso dire che non avrei motivo per non sostenere Roma 2024. E se la sostengo, sarà perché ci credo e ho voglia di farlo. In ogni caso, chiarisco che, anche se sarò 58enne, per quell'epoca mi vedo ancora più come atleta che non in giacca blu. Ma sì, never say never: mai dire mai....».

**- Torniamo per un attimo a Rio. Subito dopo il trionfo nella cronometro, hai indicato la scritta "Italia" con un'intensità particolare.**

«Puro orgoglio tricolore. E c'è dell'altro, una storia davvero strana, che ha tanto a che vedere con le corse e che mi è successa subito dopo.»

**- Prego.**

«Insomma, son lì che ho appena vinto e a bordo tracciato vedo un fan brasiliano che piange a dirotto, allora vado da lui e gli chiedo perché. Lui mi spiega che in gioventù era stato un grande tifoso di Senna e dopo la morte del campionissimo pensava d'aver chiuso con le corse. Ma poi grazie a me si era riappassionato. E non finisce qui. Mi allunga il biglietto messo in cornice della gara Cart di Rio 1996 - quando io feci segnare la pole e dominai gran parte della gara -, dicendo che da quel giorno ero diventato io il suo idolo del dopo Ayrton, malgrado il fatto che non vinsi per un pit-stop sbagliato. Fatto sta che vent'anni dopo finalmente mi aveva visto trionfare nella sua città e mi voleva consegnare quel simbolo di fedeltà. È stato un momento fantastico per me, perché una storia così è unica. Allora ho accettato quel vecchio biglietto e in cambio al tifoso ho poi regalato la mascotte dei Giochi che mi avevano dato alla premiazione, affinché questo cerchio virtuoso si chiudesse nel mondo giusto, con entrambi contenti allo stesso modo.»

**- Ha un che di favola, tutto ciò.**

«E non finisce qui. Nella mia vita precedente di pilota di monoposto, due cose erano restate incompiute. Ero in debito di due vittorie: una sul mio tracciato preferito, Brands Hatch, in Inghilterra, e l'altra proprio a Rio, proprio quando lanciavi il primo segnale al mondo della Cart. Fatto sta che le Paralimpiadi di Londra 2012 si sono disputate sfruttando in parte il tracciato di Brands Hatch e Rio 2016 mi ha ripagato anche geograficamente di quella faccenda ancora aperta. Così nella mia seconda vita ho vinto dove non ero riuscito nella prima. Non sono cose magiche, oltre che bellissime, queste?».

**- E di Tokyo 2020, che dici?**

«Ahahaah, se ci fanno correre a Suzuka, straccio tutti, giuro!».



**QUINDICI ANNI DAL DRAMMA**  
A Rio Alex ha vissuto i 15 anni dal dramma del Lausitzring, in basso a sinistra. Sotto, eccolo per la prima volta in piedi ai Caschi d'Oro 2001 di As



cose che sogna e solo per questo può restare vittima di una fatalità. A questo aggiungo che il percorso per le bici era un po' estremo, con strappi oltre il 20% di pendenza, a differenza del nostro che era bello piatto e viene quasi da interrogarsi se il loro limite fosse eccessivo. Ma, se ci pensi bene, anche Nibali nella sua caduta si poteva fare molto, molto più male. La verità è che la vita è strana. Io e Schumi abbiamo rischiato tanto negli Anni '90 a bordo di monoposto che giocoforza erano meno sicure di quelle di oggi e poi Michael si va a far male a carriera appena finita, mentre sta sciando serenamente col figlio... Le cose a volte vanno così e non c'è niente da fare».

**- Qual è la tua posizione sulla candidatura di Roma alle Olimpiadi 2024?**

«Il presidente del Coni ci tiene che io la sostenga e dico che sono conteso, perché comprendo perfettamente il fronte delle perplessità e quello degli entusiasmi. C'è modo e modo di organizzare l'O-

**NON È MICA DETTO CHE QUESTA SIA STATA LA MIA ULTIMA OLIMPIADE. SE STARÒ BENE, OCCHIO A TOKYO!**

**ALESSANDRO ZANARDI**





# Rossa

## perché il kappao

**ROTTURA DI UN ELEMENTO O ERRORE DI MONTAGGIO SULLA SOSPENSIONE DELLA FERRARI? ECCO COSA POTREBBE ESSERE SUCCESSO A VETTEL AZZOPPATO IN QUALIFICA A SINGAPORE**

Testo e disegni di **Craig Scarborough**

**I**l cedimento, piuttosto raro, delle sospensioni di Vettel durante le qualifiche a Singapore è l'occasione per guardare più da vicino il layout della sospensione posteriore nella moderna F.1 e capire perché un semplice guasto potrebbe provocare un problema alla Ferrari. La maggior parte degli appassionati che s'in-

teressa di tecnica conosce i componenti delle sospensioni: molle, ammortizzatori e barra antirollio. Tutti elementi presenti anche su una vettura di F.1 ma mentre la maggior parte di noi ne conosce la conformazione di base, le monoposto sono arrivate ad avere layout insoliti, affinché la vettura risulti maneggevole. Ed è proprio

per questo che le monoposto possono avere grossi problemi se un pezzo non è connesso al sistema sospensivo.

### Funzione della sospensione

Compito della sospensione è controllare la vettura in tre modi: innanzitutto quando una singola ruota viene mossa da un'asperità del terreno, poi quando la vettura è in curva e infine quando un'estremità dell'auto va su e giù. Ci sono diversi meccanismi nella sospensione che controllano ogni movimento e l'importanza di ognuno è diverso a seconda che si tratti di utilizzo stradale o nelle corse.

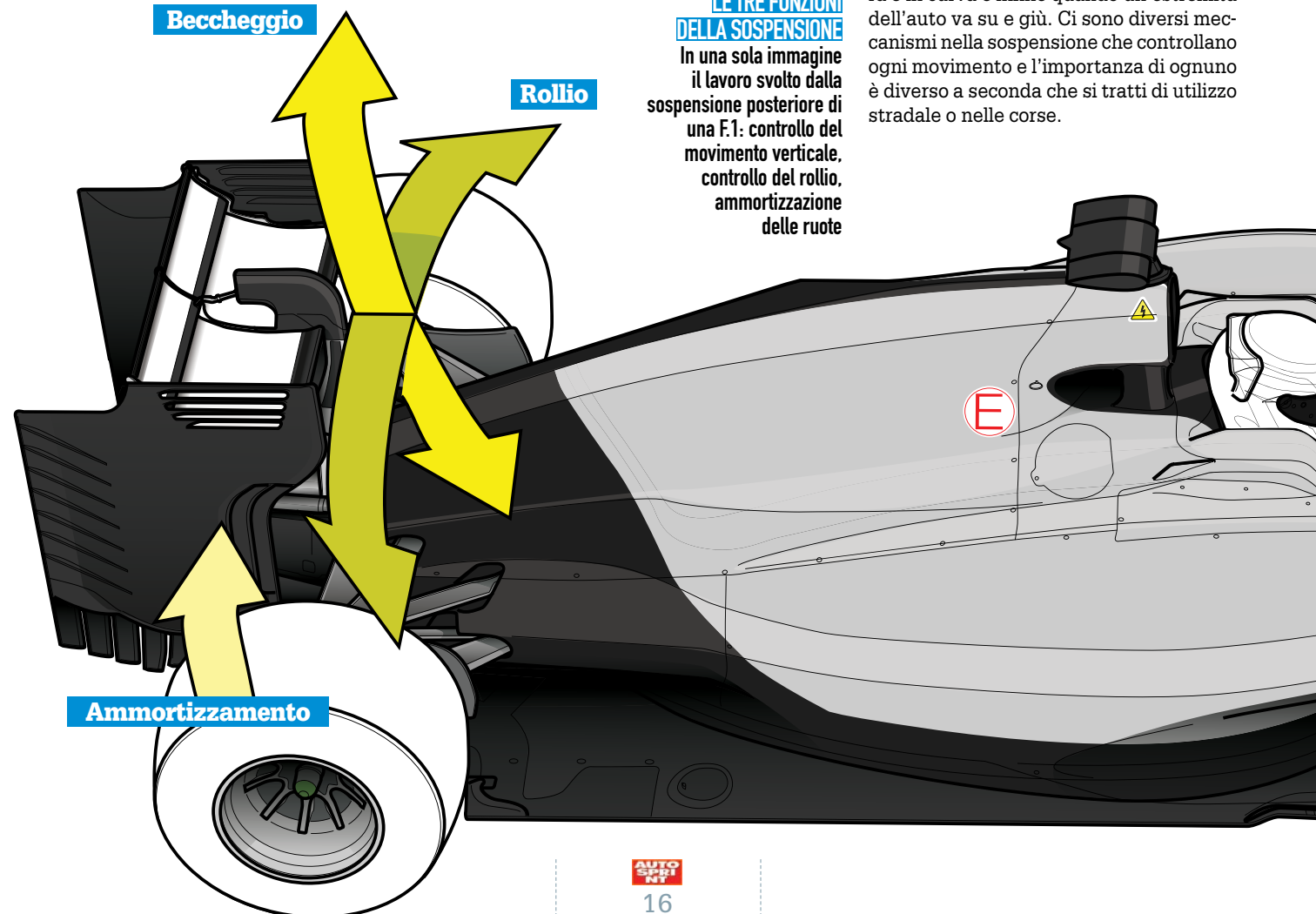
### LE TRE FUNZIONI DELLA SOSPENSIONE

In una sola immagine il lavoro svolto dalla sospensione posteriore di una F.1: controllo del movimento verticale, controllo del rollio, ammortizzazione delle ruote

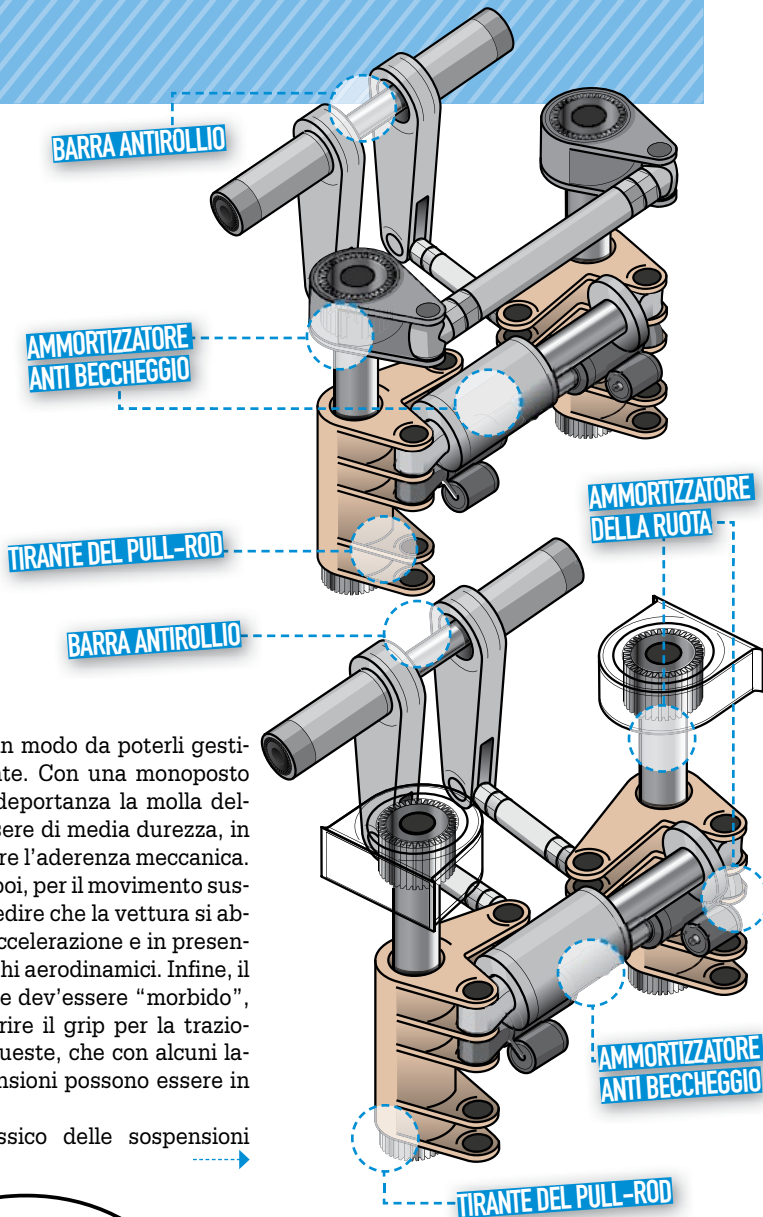
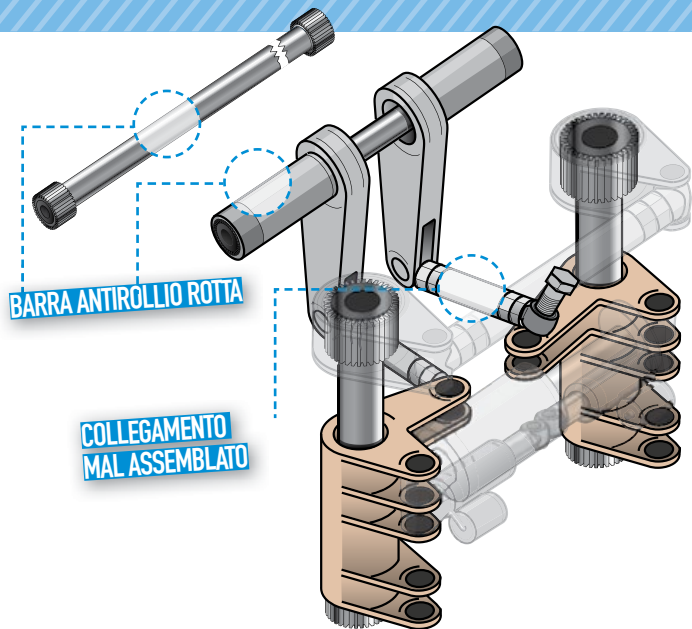
Beccheggio

Rollio

Ammortizzamento







Nelle vetture stradali spesso pensiamo che l'obiettivo della sospensione sia dare comfort di guida, ridurre il rumore e i sobbalzi per il conducente. In F.1 il confort del pilota non è una priorità, ciò che è invece molto importante è che la sospensione mantenga le gomme a contatto col terreno perché abbia aderenza e mantenga la vettura attaccata alla pista per la prestazione.

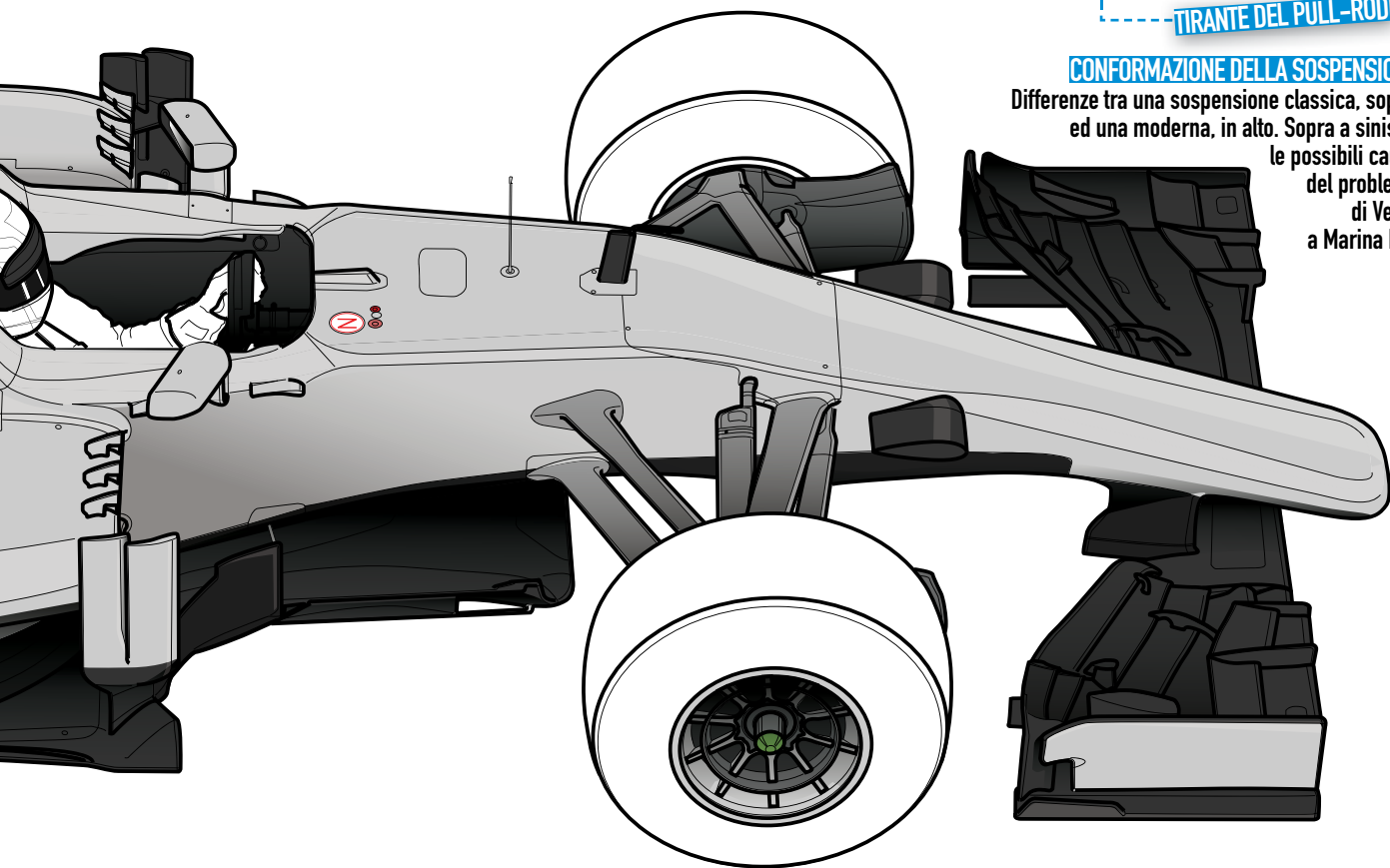
In F.1, quindi, sono beccheggio e rollio ad essere importanti e la sospensione viene preparata in modo che controlli questi due elementi. Questi movimenti, inoltre, dovrebbero idealmente essere controllati

separatamente, in modo da poterli gestire individualmente. Con una monoposto di F.1 con forte deportanza la molla della ruota deve essere di media durezza, in modo da agevolare l'aderenza meccanica. Grande rigidità, poi, per il movimento sus-sultorio, per impedire che la vettura si abbassi in fase di accelerazione e in presenza di elevati carichi aerodinamici. Infine, il rollio al posteriore dev'essere "morbido", in modo da favorire il grip per la trazione. Necessità, queste, che con alcuni layout delle sospensioni possono essere in contrasto.

Nel set up classico delle sospensioni

### CONFORMAZIONE DELLA SOSPENSIONE

Differenze tra una sospensione classica, sopra, ed una moderna, in alto. Sopra a sinistra le possibili cause del problema di Vettel a Marina Bay



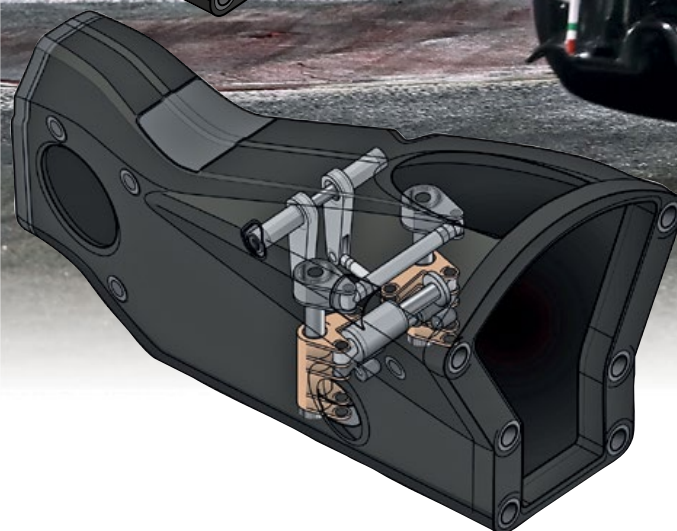
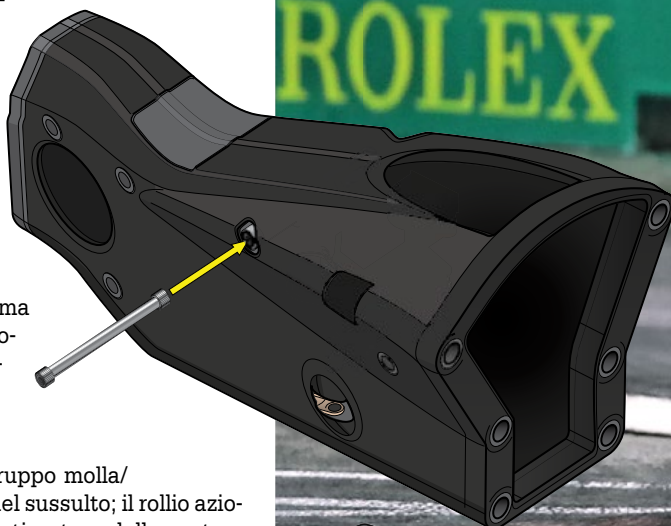


di una macchina da corsa la struttura prevede una molla e un ammortizzatore per ogni ruota, poi un'ulteriore gruppo molla/ammortizzatore per il controllo del beccheggio e infine una molla per la barra antirollio. Queste vengono tutte azionate dal pull rod, che tira il bilanciante quando la sospensione comprime. Ciò permette di controllare i tre movimenti individuali delle sospensioni ma le tre modalità sono interconnesse: il beccheggio azionerà molla e ammortizzatori della ruota e il gruppo molla/ammortizzatore del sussulto; il rollio azionerà molla/ammortizzatore della ruota e la barra antirollio. Questo rende difficile avere molle molto morbide per il controllo individuale di ruote e rollio, in quanto le molle sono poste in serie e questo accresce la loro rigidità complessiva.

Per questo nelle vetture di F.1 si separano molla/ammortizzatori per il controllo di beccheggio e rollio, in modo che durante il rollio il gruppo molla/ammortizzatore del beccheggio non si muova e viceversa. Esaminando nei dettagli vediamo che il bilanciante aziona la barra antirollio e il gruppo molla/ammortizzatore del beccheggio in maniera separata: il movimento di uno non crea movimento nell'altro. Con questo setup le barre di torsione e la molla del sollevamento lavorano assieme per sostenere il peso della vettura e resistere al movimento sussultorio. Queste poi oscilleranno assieme senza essere compresse quando la vettura è in curva, quando sarà la sola barra anti rollio a opporre resistenza al movimento di rollio. In questo modo la vettura sarà accuratamente bilanciata, una molla sosterrà il peso dell'auto e un'altra ne impedirà il rollio. Se un elemento di tale insieme cede, la vettura non avrà l'effetto della molla per quel movimento della sospensione. Quindi, durante le qualifiche a Marina Bay, la barra antirollio della Ferrari di Vettel ha ceduto e la monoposto si è ritrovata a procedere inclinandosi su tre ruote. Come questo sia potuto succedere è ancora oggetto di ipotesi, potrebbe essersi trattato del cedimento di un pezzo o di un problema di assemblaggio.

Il cedimento di una barra antirollio è insolito ma nel caso si verifici si tratta gene-

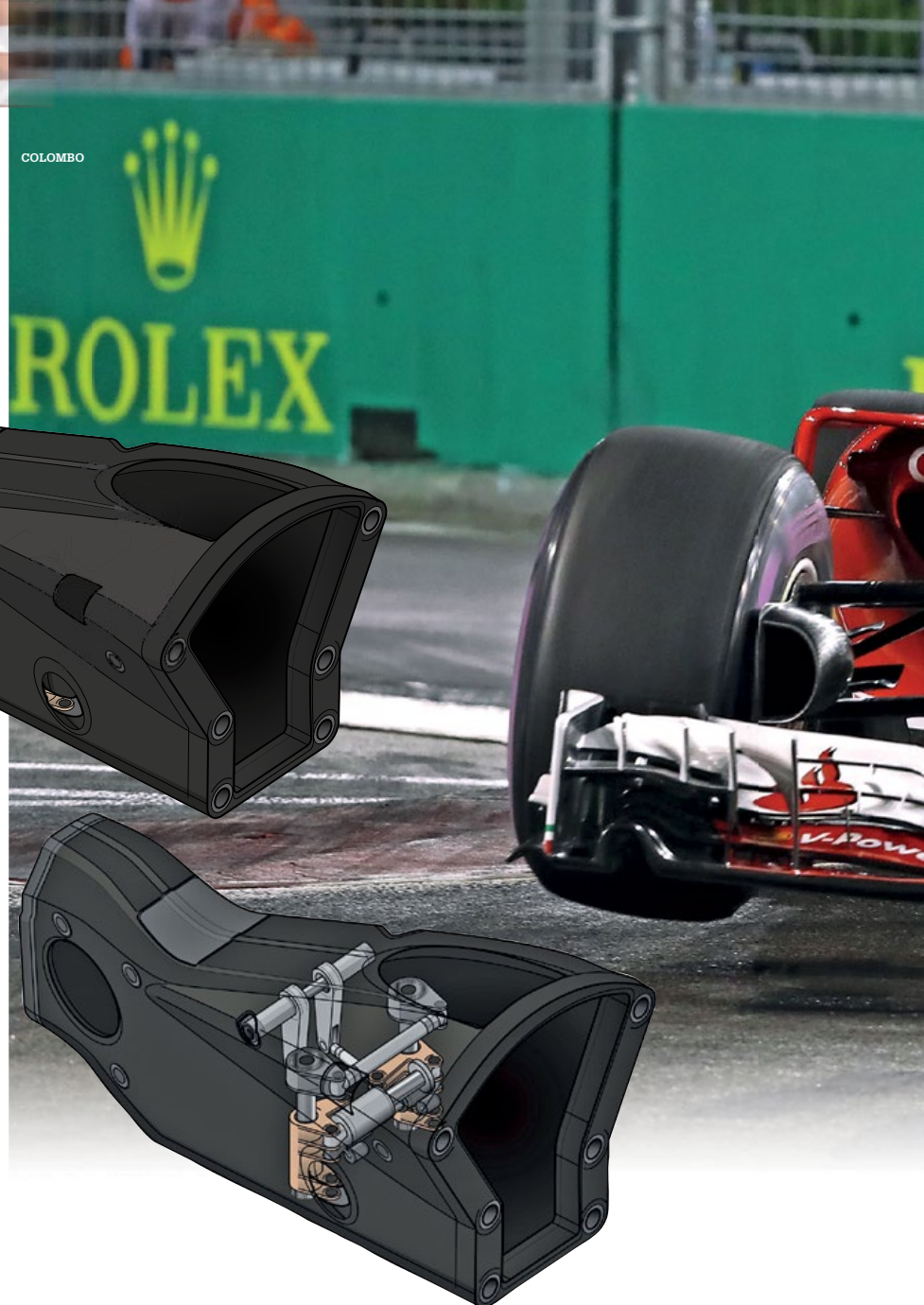
COLOMBO



ralmente di un problema di fabbricazione e il pezzo dovrebbe cedere immediatamente. Se Ferrari avesse montato una barra antirollio nuova, questa avrebbe dovuto rompersi nel primo giro e provocare il problema in quel momento. Se invece si trattava di un pezzo usato, allora era improbabile che si rompesse nel primo giro.

Rimontare una barra antirollio è di per sé un procedimento veloce, che si fa inserendo una barra nuova e facendola scorrere da un lato del cambio, con un intervento di smontaggio minimo. Si tratta di un cambiamento di set up comune, effettuato durante le qualifiche: una soluzione rapida e ben collaudata.

L'altra possibilità è che la Ferrari abbia apportato alcune modifiche al set up della barra antirollio posteriore prima delle qualifiche e l'insieme non sia stato riposizio-







#### DENTRO ALLA ROTTURA

Ha colpito tutti il problema subito da Vettel a Singapore, sopra, che il team Ferrari ha provato a risolvere, sotto. A sinistra, la struttura della sospensione posteriore e, a sinistra sopra, come si regola dall'esterno la barra antirollio



COLOMBO

nato correttamente. È già accaduto che dei team abbiano dimenticato di rimontare completamente la barra antirollio, con ovvi risultati. Come succede per una barra antirollio rotta, il rimontaggio di una barra è un intervento che può essere portato a termine velocemente, nel tempo di una sessione di qualifiche.

Inoltre, i collegamenti tra la barra antirollio e i bilancieri sono spesso staccati per permettere il montaggio di una barra. È anche possibile dimenticare di ricollegare questi collegamenti prima di rimandare in pista l'auto e se fosse successo questo i collegamenti si trovano dentro il cambio e non possono essere ricollegati senza smontarlo per permetterne l'accesso.

Un intervento che richiederebbe un lungo periodo di lavoro al box. Ben consapevole di questo, il team non cercherebbe nemmeno di riparare la vettura in tempo per le qualifiche e la ritirerebbe.

Perciò, quando la monoposto di Vettel ha ceduto nelle qualifiche, facendogli perdere una grande occasione di vittoria, il problema potrebbe essere stato semplicemente un elemento non ricollegato. ●



PROSSIMO GP



2 OTTOBRE

## PARTENZA ALLE ORE 9.00

Circuito Sepang Kuala Lumpur  
5543 m / 56 giri / ore 9.00

#### I PRIMATI

**In prova:** F.Alonso (Renault R25, 2005) 1'32"582 media 215,536 km/h

**In gara:** J.P.Montoya (Williams Fw26/Bmw, 2004) 1'34"223 media 211,782 km/h

**Distanza:** G.Fisichella (Renault R26, 2006) 1h30'40"529 media 205,397 km/h

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

##### VENERDÌ 30 SETTEMBRE

SkySportF1	libere 1	4.00
SkySportF1	libere 2	8.00
RaiSport1	libere 1	8.30
RaiSport2	libere 2	11.30

##### SABATO 1 OTTOBRE

SkySportF1	Gp3-Gara-1	4.30
SkySportF1	Gp2-Gara-1	5.50
SkySportF1	libere 3	8.00
SkySportF1	Qualifiche	11.00
RaiSport1	libere 3	11.30
Rai2	Qualifiche	13.45

##### DOMENICA 2 OTTOBRE

SkySportF1	Gp3-Gara-2	4.05
SkySportF1	Gp2-Gara-2	5.20
SkySportF1	Gara	9.00
Rai 1	Gara	14.00

#### IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 30 settembre a domenica 2 ottobre su [www.autosprint.it](http://www.autosprint.it) e su [twitter @autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)



**Sepang e Suzuka.** Al termine di questa trasferta in Oriente, la Mercedes potrebbe aggiudicarsi matematicamente il campionato Costruttori. Il terzo consecutivo della F.Hybrid. Risultato scontato che avverrebbe con ancora 4 Gp da disputarsi. A dimostrazione di una superiorità tecnica assoluta e disarmante per la concorrenza. Così meglio concentrarsi sul titolo piloti, sulla rivalità tra Nico Rosberg e Lewis Hamilton, che dopo la pausa estiva, ha preso una direzione per certi versi imprevedibile.

Da Francorchamps a Singapore, passando per Monza, Nico Rosberg ha infilato tre vittorie consecutive. Se in Belgio e in Italia, favorito dai problemi di Hamilton e dalla sua posizione di partenza; a Singapore avvenuto in maniera cristallina, "fair and square" come dicono gli inglesi.

A Sepang la Mercedes giocherà in casa per via dello sponsor Petronas, che tanti meriti ha avuto fornendo una benzina e lubrificanti davvero all'avanguardia, realizzati nel suo laboratorio tecnico italiano, in precedenza di proprietà del Gruppo Fiat. Dove si realizzavano gli omonimi lubrificanti. Quasi una nemesis considerando gli attuali problemi della Ferrari.

**Corse e... ricorsi**

Lo scorso anno proprio a Sepang era arrivata la prima vittoria di Sebastian Vettel con il Cavallino. Allora il Gp di Malesia era la seconda gara in calendario, e la Ferrari riuscì ad approfittare al meglio di un errore strategico piuttosto grossolano commesso dal box Mercedes. Primo di una serie che a Montecarlo con Hamilton raggiungerà lo Zenith. Ma che poi non si ripeterà più, a dimostrazione di come alla Mercedes sappiano fare tesoro dei pochi errori commessi in gara. Un anno dopo il quadro tecnico tra Ferrari e Mercedes è radicalmente cambiato. Il gap tra le due vetture è così ampio, che anche se la Mercedes dovesse incappare in un altro erro-

re di valutazione, difficilmente la Ferrari potrebbe approfittarne. Perché troppo distante. In Malesia la Rossa dovrebbe presentarsi con alcuni aggiornamenti aerodinamici. Unico provvedimento possibile, visto che i gettoni per aggiornare la power unit sono ormai finiti. Mentre la sospensione poste-

riore è rimasta immutata dopo i problemi di Singapore nelle qualifiche. Sebbene Vettel in quella occasione avesse parlato di possibilità di riprogettare alcune componenti per evitare il ripetersi dei problemi. Prospettiva che però Maurizio Arrivabene aveva in seguito smentito.

**Seb, il pokerista di Sepang**

A Sepang, Vettel ha vinto 4 volte, Raikkonen vanta due successi, contro l'unico di Hamilton, mentre Rosberg invece non ha mai vinto. Le condizioni meteo saranno come sempre imprevedibili. Ma sulla pioggia sperano sia Ferrari che Red Bull, per cercare di ri-

**IL METEO SARÀ LA VARIABILE REGINA**  
Nella griglia di partenza di Sepang tutti terranno un occhio al meteo, fattore differenziale del Gp di Malesia, che potrebbe mescolare davvero le carte

# Mercedes derby in famiglia

**IL TITOLO COSTRUTTORI È SEMPRE PIÙ VICINO, CON ROSBERG E HAMILTON IN LOTTA A SEPANG, MENTRE FERRARI E RED BULL SPERANO SULLA PIOGGIA**





GETTY IMAGES

# Vettel punta sulle medie

**È LA MESCOLA DI CUI SEB AVRÀ A DISPOSIZIONE UN SET IN PIÙ. E KIMI SCEGLIE UN TRENO AGGIUNTIVO DI DURE**

**S**celte di mescole differenziate tra Mercedes e Ferrari, anche tra i loro piloti, in vista del Gp di Malesia. In previsione di temperature torride, la Pirelli porterà le mescole soft, medie e dure. Lewis Hamilton ha scelto 3 mescole di gomme dure, Nico Rosberg invece 2 set, dando la sua preferenza alle gomme medie. Comune invece il numero di set di gomme soft. Situazione analoga alla Ferrari, con Raikkonen che disporrà di un set in più di gomme dure, mentre Vettel avrà il vantaggio di un set in più di gomme medie. Nel frattempo dopo il Gp di Singapore sono ripresi i test Pirelli con le gomme più larghe che saranno introdotte nel 2017. Questa volta di scena la Mercedes che sul circuito del Paul Ricard ha portato avanti lo sviluppo delle sole gomme da bagnato. Con Wehrlein al volante, in due giorni sono stati percorsi 270 giri del circuito lungo. La pista era bagnata artificialmente, ma l'elevata temperatura esterna ha reso questi test non proprio attendibili per valutare il rendimento delle nuove gomme rain. Prossimi test Pirelli a Barcellona il 12 e 13 ottobre, dove ancora la Mercedes proverà le nuove gomme in versione slick. In quella occasione, dovrebbe vedersi in azione uno dei due piloti titolari. I quali, a differenza dei piloti Ferrari, per adesso hanno sempre disertato questi test. ●

## TUTTE LE SCELTE DELLE GOMME NEL GP DI MALESIA

### KUALA LUMPUR - SET SCELTI PER PILOTA

PILOTA	ORANGE HARD	WHITE MEDIUM	YELLOW SOFT
#44 HAMILTON	3	3	7
#6 ROSBERG	2	4	7
#5 VETTEL	2	4	7
#7 RAIKKONEN	3	3	7
#19 MASSA	3	3	7
#77 BOTTAS	2	4	7
#3 RICCIARDO	3	4	6
#33 VERSTAPPEN	3	4	6
#27 HULKENBERG	3	3	7
#11 PEREZ	3	3	7
#20 MAGNUSSEN	3	3	7
#30 PALMER	4	2	7
#26 KVYAT	3	2	8
#55 SAINZ	3	2	8
#9 ERICSSON	2	4	7
#12 NASR	2	4	7
#14 ALONSO	3	3	7
#22 BUTTON	3	3	7
#94 WEHRLEIN	3	4	6
#31 OCON	3	4	6
#8 GROSJEAN	2	4	7
#21 GUTIERREZ	3	3	7

mescolare uno status quo tecnico altrimenti scontato. A loro sfavorevole.

Tra Sepang e Suzuka, da parte di Renault e Honda dovrebbero vedersi alcune novità sulle power unit, avendo questi Costruttori ancora dei gettoni da spendere. Come la Mercedes del resto. Probabilmente la Honda introdurrà il nuovo motore, aggiornato con i tre gettoni rimasti, a Sepang, per evitare di dover partire dal fondo della griglia a Suzuka. Almeno per uno dei due piloti. Con l'altra power unit aggiornata che arriverebbe poi ad Austin. Per la McLaren - che in settimana è stata costretta a smentire le risibili e del tutto infondate voci che la davano acquistata dalla Apple - una corsa determinante per il consolidamen-

to futuro delle relazioni con la Honda. Perché dopo le critiche dello scorso anno di Alonso a Suzuka - quando via radio durante la gara paragonò il motore giapponese a quello di una Gp2 - un altro passo falso, un altro problema politico, sarebbe difficilmente tollerato. Così, mentre la Mercedes sta già preparando magliette e cappellini per celebrare la terza vittoria consecutiva del titolo Costruttori, Ferrari e Red Bull cercheranno di aggiudicarsi il secondo posto in campionato. Che nel loro caso, acquisirebbe un valore più importante, più politico, dei circa 15 milioni di euro di differenza, che ci sarebbero in termini di premi Fom tra le due diverse posizioni nella classifica Costruttori.

**Cesare Maria Mannucci**



# Haas boss dei due mondi

**P**er Gene Haas questo è l'anno del cambiamento, delle grandi novità. L'esordio in F.1 col proprio team, i buoni risultati ottenuti per una squadra al debutto, l'innovativa collaborazione con la Ferrari e la Dallara. Ma sul fronte americano, della Nascar, questa è l'ultima stagione di Tony Stewart, pilota simbolo della categoria, tra i più vincenti degli ultimi 20 anni, che ha deciso di ritirarsi, pur rimanendo socio di Gene Haas nel team. Con il manager americano facciamo così il punto della situazione: sul ritiro di Tony Stewart e sul presente e il futuro del suo team in F.1.

**- L'ultima stagione di Tony Stewart come pilota, perché si ritira?**

*«Il "nostro pilota" Tony Stewart pensa che ogni cosa arrivi a una fine, perché anche i piloti invecchiano, non solo le auto. Cosa che del resto capita a tutti noi. Per quanto i piloti veterani, i grandi nomi sollevino ancora tanto entusiasmo, quello non è un mestiere che puoi fare troppo a lungo rimanendo ad alto livello. Perché la generazione più giovane sarà sempre più veloce e più aggressiva. Diciamo che a differenza della F.1, un pilota della Nascar potrebbe com-*

**STEWART DIRÀ  
BASTA IN NASCAR:  
OGNI COSA ARRIVA  
A UNA FINE.  
MA PROSEGUIRÀ  
IN DIRTCAR**

**GENE HAAS**

”

*pensare il fattore età con l'esperienza e la conoscenza tecnica che ha durante la corsa, può prevedere cosa fanno e come si comportano gli altri piloti, ma giorno dopo giorno i riflessi e la velocità di reazione saranno sempre più lenti. Tony Stewart sta attraversando questo processo. Senza drammi o tristezza, perché semplicemente si tratta di un fenomeno naturale. Una volta nella Nascar potevi essere un vincente anche in età molto matura, ma ormai da 15 anni l'età media si è abbassata tantissimo, ora siamo allo stesso livello della F.1. Ed è una cosa logica, perché le vetture sono sempre più complesse da guidare e le corse più difficili da interpretare. Tony Stewart non correrà più in Nascar, ma continuerà a farlo con Dircar, perché lì ancora si diverte e l'impegno è meno ossessivo. Suo padre ha 70 anni, e pure lui continua a correre in quella categoria. Tony correrà ancora essenzialmente per divertimento, senza più dover sopportare la pres-*



**SUBITO A PUNTI  
AL DEBUTTO IN F.1**

**Il pensiero di segnare punti in F.1 il team Haas se lo è tolto subito, con il bellissimo sesto posto conquistato in Australia da Grosjean, nella foto sopra. Nell'altra pagina, Tony Stewart, punta di diamante (e in questo caso pure socio) della squadra nella Nascar: il pilota ha intenzione di lasciare per sempre la Sprint Cup**

*sione estenuante che c'è ad alto livello sui piloti Nascar».*

**- Come spieghi che sia stato l'unico pilota a provenire dalla Indycar che ha avuto un grande successo in Nascar?**

*«Quando corri a questo livello devi avere del talento, e i piloti di talento alla fine riescono a essere competitivi in ogni categoria, se hanno le motivazioni giuste. Quel tipo di talento nasce con te, non si impara o non si acquisisce col tempo. Non penso che una monoposto da Indy sia una scuola necessariamente migliore che una Sprint Car o un'altra vettura. Puoi fare tutte le prove o i test del mondo, che se non ci sei naturalmente portato, non diventerai mai un campione. Suo padre mi diceva che Tony aveva sempre avuto la grande abilità, anche da bambino, di trovare il perfetto bilanciamento di ogni veicolo, fosse anche un triciclo a tre ruote. Nella Nascar in gara la telemetria è vietata, quindi la*



# IL PROPRIETARIO DEL TEAM STATUNITENSE PROSEGUE L'APPRENDISTATO NEI GP E SPINGE ANCHE NELLA NASCAR. ECCO IL PUNTO SULLA SUA INTENSA ANNATA, CHE SEGNA L'ADDIO ALLA SPRINT CAR DEL GOOD OLD BOY TONY STEWART

di **Cesare Maria Mannucci**

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



*sensibilità tecnica del pilota è molto importante. Il suo talento nel sentire le reazioni della vettura, come cambiavano a ogni giro, la sua abilità nel saperla bilanciare giro dopo giro con i pochi comandi che hanno a bordo, è sempre stato uno dei suoi punti di forza».*

**- Non hai mai pensato di iscrivere una vettura a Indy 500 per lui. Quando è tornato una tantum a Indy 500, lo ha fatto con Ganassi...**

*«Non ne abbiamo mai parlato. Lui è sempre stato ossessivamente concentrato sul programma Nascar, non ho nemmeno avuto l'impressione che ci stesse ancora pensando. Sì, parlava del "double duty", come altri piloti che nello stesso giorno hanno corso a Indy 500 e la Coca Cola 600 a Charlotte. Ma è una sfida abbastanza distruttiva, pensare di correre lo stesso giorno due gare così lunghe e difficili, avendo buone possibilità di essere competitivo. Per adesso nessuno tra quelli che ci han-*

**TONY È SEMPRE STATO UN PILOTA CHE HA MESSO IL CUORE SUL VOLANTE. UNO MAI ARRESO**

**GENE HAAS**

”

*no provato è mai riuscito a vincere, nemmeno una delle due».*

**- Quanto lo ha condizionato l'incidente mortale che lo ha visto coinvolto con le Dirtcar, quando ha investito un pilota che in mezzo alla pista protestava contro di lui...**

*«Quella è stata una terribile tragedia, che non sarà mai finita. Il ricordo di quella notte resterà sempre con lui. Ma la componente tragica è una possibilità sempre possibile quando si parla di corse. Probabilmente Stewart è tornato alla vita quando ha ripreso a correre, dopo la lunga pausa per quell'incidente tragico. Forse è stato il primo momento che è riuscito a mettersi quella terribile storia alle spalle».*

**- Di lui come pilota, cosa ricorderai soprattutto?**

*«Ogni volta che Stewart correva, metteva il cuore sul volante. Non si è mai arreso e se deve raggiungere un obiettivo, se ha una missione da portare a termine, lo farà al meglio, mettendo in mostra una*



determinazione unica. Perché nulla lo può fermare. Nemmeno quest'anno, quando, a inizio campionato, si è rotto la schiena. La sua personalità sarà difficile da sostituire. Anche se fortunatamente c'è sempre un altro nome pronto per salire ai vertici. Anche quando A.J.Foyt si è ritirato sembrava essere insostituibile, poi sono arrivati altri campioni. Succederà anche con Stewart. Ma non penso che ci saranno molti piloti in grado di vincere un titolo come ha fatto lui a Homestead, quando a metà gara si era ritrovato ultimo...».

**- Quando sei partito col tuo team di F.1, Tony Stewart ha detto che non sarebbe stato tuo socio, perché a lui i soldi con le corse piace guadagnarli, non perderli... Visto come stai andando quest'anno, ne avete riparlato?**

«La F.1 è soprattutto un business duro e difficile. Se riesci a starci per un certo numero di anni, allora puoi pensare di fare profitti, di guadagnarci dei soldi. Ma la Nascar non è certo più facile. Anzi da un punto di vista finanziario le cose sono più complicate. Perché in F.1 ci sono solo 11 team e i soldi vanno ai primi 10, quando invece nella Nascar non ci sono limitazioni. E i premi sono solo per i primi. Quindi sono molti di più i team che restano a bocca asciutta».

**- Con i risultati di quest'anno, già dal 2017 una fettina di premi dovresti prenderla...**

«Quando si parla di soldi, in F.1 sembra essere tutto superficialmente confuso. Ma, dopo un po' di tempo, ora finalmente abbiamo capito come il denaro viene distribuito. Per questo dico che è necessario rimanere in questo business per un certo tempo, per avere accesso alle grosse cifre. Perché non si parla solo di soldi, ma di biglietti aerei, di trasporti. Per adesso non abbiamo visto nessuno di questi benefit, anzi, a essere sinceri, quest'anno noi i soldi a Ecclestone glieli dobbiamo dare. Ed è più vantaggioso quest'anno rispetto allo scorso anno... È una buona combinazione. Ma i modelli di business tra F.1 e Nascar sono abbastanza simili. In entrambi i casi devi investire tempo e soldi. Anche se penso che sia più facile la vita di un team di F.1 che di una squadra di Nascar. Perché i risultati che abbiamo ottenuto in F.1 al primo anno, in Nascar sarebbero possibili solo dopo 5 anni. Per via della concorrenza più numerosa. Se guardiamo quante squadre sono nate in F.1 dal 2008 a oggi e quante ne sono rimaste, sono abbastanza incredibili i 28 punti che abbiamo conquistato al primo anno. Anche se riconosco che comperare una squadra già esistente, invece che partire da zero, sarebbe stato più facile. Non fosse altro che i team sarebbero stati 10 e saremmo stati subito in grado di ricevere i bonus economici...».

**- In futuro continuerete la collaborazione con Ferrari e Dallara strutturata come adesso?**

RISPETTO ALLA F.1  
NELLA NASCAR  
I PREMI VANNO  
AI PRIMI E MOLTI  
PIÙ TEAM RESTANO  
A BOCCA ASCIUTTA

GENE HAAS



**GIA 28 PUNTI IN F.1  
ALLA PRIMA ANNATA**

Sopra, Grosjean e la sua Haas con la Mercedes di Rosberg. Il pilota francese, sotto, insieme a Gene Haas, resta l'uomo di punta del team che al debutto nei Gp in tutto ha 28 punti nel carriera. In basso, al centro, il team boss con Tony Stewart, all'ultima stagione nella Sprint Car

«A volte sembra che siamo l'unica squadra che condivide tecnologia con un altro team, ma in realtà quasi tutti lo fanno. Anche Mercedes, Red Bull e Williams vendono la loro tecnologia, esattamente come prevede il nostro accordo con la Ferrari. Abbiamo tutti le stesse gomme, la stessa elettronica, i motori vengono da quattro Costruttori, le trasmissioni sono ormai molto simili tra di loro. In realtà già ora in F.1 c'è molta più condivisione tecnica di quello che la gente comunemente pensa. Anche se fondamentalmente ogni team non vuole condividere le proprie conoscenze. Penso che invece lo scambio tecnico tra squadre dovrebbe essere più ampio e incentivato. Perché le regole vietano tassativamente di ricevere informazioni da un altro team sul come fare funzionare al meglio una certa componente.







tamente per noi. In retrospettiva, penso che avremmo potuto fare di più insieme, soprattutto in materia di sviluppo della vettura. Abbiamo incontrato molte difficoltà per svilupparla, per capire come realmente funzionasse. La Ferrari ci fornisce molte componenti, ma non sempre le informazioni che ci servono per capire come queste parti lavorano o vanno regolate. Questo tocca a noi capirlo. Siamo partiti quasi da zero, abbiamo dovuto concentrarci per imparare le cose basiche in poco tempo. Ora dobbiamo capire meglio come la macchina funziona, di cosa ha bisogno, come regolarla. Ma dobbiamo trovare le risposte da soli. Questa è la principale difficoltà. Capire come tutte le parti che la Ferrari ci fornisce - gli ammortizzatori, le sospensioni, l'Ers, il cambio, l'idraulica -, vanno regolate per funzionare al meglio. Non è facile. Perché l'obiettivo della Ferrari è fare meglio della Mercedes, il nostro di fare meglio rispetto ad altre squadre. Ogni cosa che possiamo fare per agevolare questi obiettivi, è meglio per tutti e due. Quindi una maggiore cooperazione aiuterebbe. Ma l'approccio della Ferrari è molto conservativo perché vogliono essere sempre sicuri di rispettare le regole della Fia. Fanno questo con grande serietà, direi religiosità. Al punto che a volte la situazione è quasi frustrante».

**- Da quando sei in F.1 le tue priorità sono cambiate?**

«Ho deciso di dare vita a un team di F.1 perché volevo fare della marca Haas Automation, un marchio premium. Questa rimane la priorità. Perché la principale differenza tra un orologio Seiko o un Rolex sono... 10.000 dollari. Anche se magari hanno molte componenti in comune. Lo stesso riguarda noi, siamo in F.1 per i nostri clienti. Perché vogliamo elevare a livello premium il marchio Haas. Si tratta di rendere il marchio vincente agli occhi del consumatore. Trasformare la nostra immagine. Questo è quello che stiamo facendo, questa è la ragione prioritaria per cui siamo in F.1».

**- Soddisfatto degli attuali piloti?**

«Complessivamente lo siamo. Sono ottimista sul fatto che anche Gutierrez presto potrà conquistare dei punti nell'ultima parte di campionato. Grosjean ha avuto un inizio di stagione fantastico, ha saputo sfruttare al meglio ogni occasione. Ora le nostre performance sono un po' in ribasso, ma lo sapevamo che nella seconda parte di campionato sarebbe successo. Grosjean nelle ultime gare è stato piuttosto critico nei nostri confronti, ma noi lasciamo piena libertà ai nostri piloti di esprimersi come meglio preferiscono. Con loro abbiamo dei contratti ma al momento non abbiamo ancora comunicato chi saranno i piloti per il 2017. Ma complessivamente gli attuali direi che hanno fatto un buon lavoro, tenendo anche conto delle grandi difficoltà che abbiamo avuto all'inizio di campionato, dove per noi era davvero tutto nuovo». ●

*E questa limitazione rende le cose molto complesse. I Costruttori tendono a non promuovere come dovrebbero il loro livello tecnologico, anzi fanno di tutto per nascondere. Prendiamo ad esempio gli attuali motori. Hanno delle performance incredibili, circa 900 cavalli generati da un piccolo propulsore di 1.6 litri turbo compresso. Prestazioni fenomenali, che dovrebbero essere raccontate e spiegate meglio ai fans. Invece non succede, c'è troppa reticenza e anzi ogni minima cosa è caratterizzata da una segretezza spesso eccessiva e ingiustificata. In F.1 si tende a esasperare il concetto di essere il migliore, i team sono sempre uno contro l'altro, nessuno avverte il senso di fare parte di una community. È un ambiente semplicemente troppo egocentrico. Il mio è soprattutto un team, siamo concentrati a fare le gare al meglio, non a costruire la migliore vettura possibile. Per adesso le nostre priorità sono state quelle di ottenere il maggiore numero di punti possibile».*

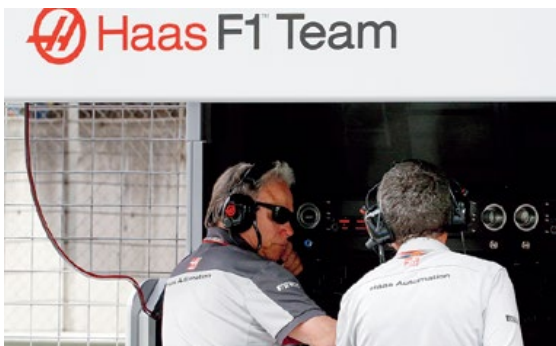
**- Come può evolversi il vostro rapporto con la Ferrari?**

«Il nostro modello di collaborazione funziona molto bene e il prossimo anno spero andrà ancora meglio. Perché a causa delle regole della Fia in materia, spesso la Ferrari è come esitante a collaborare con noi. Sono sempre molto attenti e scrupolosi per essere sicuri di rispettare quelle regole in materia di collaborazione tecnica tra team. Noi abbiamo spiegato alla Fia riguardo a quello che loro fanno esat-

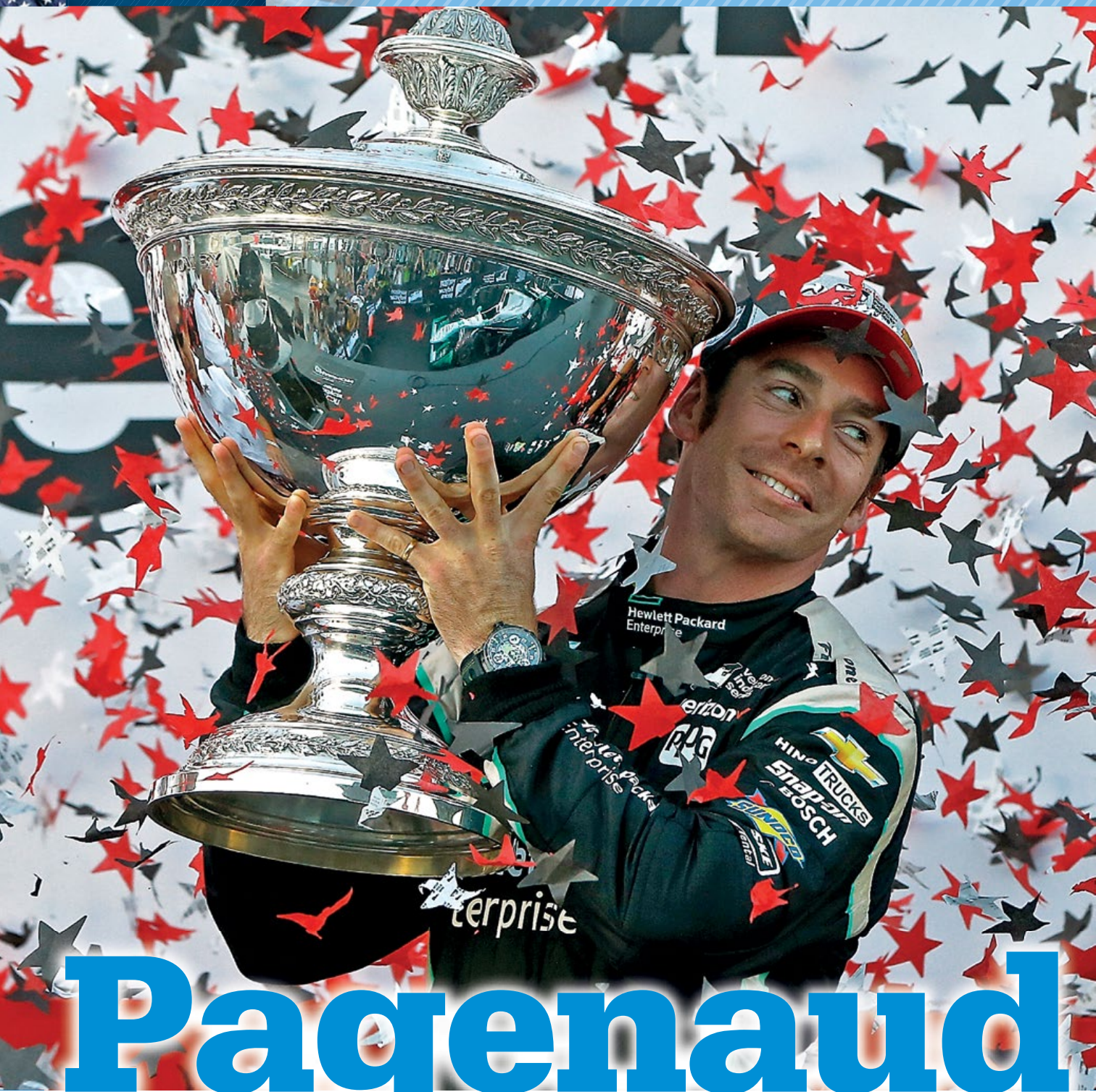
#### NASCAR. UN MONDO ASSAI DIFFICILE

Le lotte furibonde nella Nascar rendono l'impegno nella massima formula

un investimento ben diverso nella filosofia. In fondo, sostiene Haas, nei Gp vengono premiati coi bonus dieci team su undici, mentre nella Sprint Cup per mettere la mani sui premi che contano bisogna esprimersi praticamente al top... Sotto, lo stesso Haas al muretto della sua squadra in Formula Uno







# Pagenaud

## francese d'America

IL VIAGGIO OLTREOCEANO HA PERMESSO A SIMON DI DIVENTARE PILOTA PROFESSIONISTA  
E RAGGIUNGERE QUESTA STAGIONE IL SUO PRIMO TITOLO INDYCAR

di [Gordon Kirby](#) - foto [Getty Images](#)





**MOLTE BELLE  
GARE QUEST'ANNO,  
MA QUELLA PIÙ  
SODDISFACENTE  
È STATA INDY GP:  
PURO DOMINIO**

**SIMON PAGENAUD**

”

quello dell'Indy Grand Prix. È stato puro dominio». Pagenaud a metà maggio si è qualificato ottenendo la pole per la corsa sullo stradale di Indianapolis, dove è sempre rimasto al comando, eccetto per i pitstop, e vincendo poi con buon vantaggio sul compagno di squadra Castroneves. Simon è orgoglioso anche della sua vittoria a Lexington in luglio. «Penso che la vittoria di Mid-Ohio sia stata un trionfo sulle avversità. - sottolinea - Ho sofferto di un terribile mal di schiena. È stato un weekend difficile. Non sono riuscito a fare un singolo debrief in tutto il fine settimana, ho solo guidato la macchina così com'era. Mi presentavo solo quando la vettura era in pit-lane, salivo e guidavo. Personalmente in quei giorni il dolore è stato tanto, ma abbiamo fatto delle qualifiche e una gara eccezionali».

Va fiero anche delle sue prestazioni a Road America in giugno e a Phoenix in aprile. «Ad Elkhart Lake tutto il team ha lavorato in modo eccezionale, ma il risultato non ci ha reso giustizia. Penso invece che a Phoenix lo spettacolo sia stato molto bello. Ci siamo imbattuti in una bandiera gialla una volta e siamo finiti in fondo al gruppo. Siamo riusciti a rimontare e abbiamo concluso al secondo posto con alcuni pitstop straordinari. Un grandissimo gioco di squadra. Non ho mai vinto gare da solo, le ho vinte con Ben e con efficacissimi pitstop».

La 100ª Indy 500 è stata frustrante per Pagenaud, perché è incorso in un paio di penalità ai box che lo hanno costretto due volte a ripartire dal fondo dello schieramento, con la conseguente perdita di un giro. Ha poi concluso la gara in diciannovesima posizione. «Indy è stata straziante perché avevamo un buon passo per vincere la gara. - racconta - Quando ho iniziato la corsa sapevo che avevamo una buona vettura. Si trattava dell'edizione numero 100: vincerla sarebbe stato un risultato importante nella carriera di chiunque. È quella che desideri vincere»

**E**ra Simon Pagenaud l'uomo da battere alla IndyCar quest'anno. Al suo secondo anno con il team Penske il trentaduenne francese è stato in testa al campionato fin dal secondo round a Phoenix in aprile. Ha vinto cinque delle sedici gare, si è aggiudicato sette pole ed è stato in testa alle gare per più giri (410) e vinto più gare (11) di chiunque altro nel suo cammino verso la vittoria del suo primo campionato IndyCar, il 14° per il Team Penske. «Ho fatto molte belle gare quest'anno. - dice Pagenaud con un largo sorriso - Il weekend che ha dato maggiori soddisfazioni penso sia stato

**FESTA GRANDE  
A SONOMA**

**Con la vittoria in California si è conclusa in maniera trionfale la stagione 2016 di Simon Pagenaud, che ha portato il francese al suo primo titolo Indycar**



«ogni anno. È la gara che è importante quanto il campionato. È un sogno».

Ci sono volute dieci stagioni di duro lavoro in America per arrivare dove è ora. Dieci anni fa Pagnaud vinse l'Atlantic Championship al termine di un duello durato tutta la stagione con Graham Rahal. Da allora Simon ha percorso una strada lunga e tortuosa dalla Champ Car all'Alms e Wec, prima di trovare posto in IndyCar 2012 con Sam Schmidt e passare poi lo scorso anno al Team Penske.

Pagnaud è nato e cresciuto a Montmorillon, nella regione di Poitou-Charentes nell'ovest della Francia. «Le auto mi sono sempre piaciute. - dice Simon - Quando ero bambino giocavo sempre con le macchinine. Quando andavo a scuola dopo pranzo mi sedevo nell'auto di mio padre e facevo finta di guidare. Le ho sempre amate le macchine. Ayrton Senna è il pilota che mi ha fatto avvicinare allo sport. Non passava inosservato, era un mito e ricordo quando mi sedevo accanto a mio padre a casa per guardare Senna in tv».

Pagnaud ha corso coi kart per sette anni, con un budget risicatissimo. «Ho imparato ad essere il meccanico di me stesso e ho trascorso tanto tempo a lavorare in officina

per mettere a punto il motore e il kart. - ricorda - Ho tenuto lo stesso telaio e lo stesso motore da quando avevo nove anni e fino ai quattordici, non erano certo i migliori ma sono riuscito a finire nei primi tre del campionato locale. Poi siamo passati al livello successivo. Fino ai diciassette anni ho avuto due telai e due motori e così ho imparato a

usare le maniere forti».

Pagnaud si guadagna il salto in monoposto con la vittoria della borsa di studio sportiva Renault Elf e nel 2004 si classifica secondo nell'Eurocup di Formula Renault 2.0. Nel 2005 fatica nella World Series by Renault e a quel punto il padre gli propone di iniziare un'attività insieme per cercare di trovare sponsorizzazioni per la sua carriera di pilota in erba. «Nel 2006 sono venuto in America, praticamente usando la sponsorizzazione della scuola di pilotaggio e ho vinto l'Atlantic Championship, cosa che mi ha aperto la strada per la carriera di pilota professionista in America».

Correndo con il Team Australia di Derrick Walker, Pagnaud batte Graham Rahal nell'Atlantic Championship '06 dopo un'aspra lotta durata tutto il campionato. Vittoria che frutta un premio di un milione di dollari e che gli permette di passare in Champ Car nel 2007 con il team di Walker, dove viene messo in coppia con l'emergente australiano Will Power.

«Dall'Atlantic alla Champ Car non è stato semplice perché l'Atlantic era sicuramente una gran macchina, ma non tanto potente. - commenta Simon - La Champ Car allora era invece molto potente ed



UNA GRANDE ANNATA

Questa stagione ha visto Pagnaud vincere in 5 diversi appuntamenti sui 16 dell'Indycar, segnare sette pole position e rimanere in testa per 410 giri

è stato un bel salto per me, mi ci è voluto un anno per abituarmi. Derrick Walker ha fatto la differenza, un'enorme differenza. Quando l'ho incontrato ero un buon pilota, ma non ero ancora completo. È stato lui a fare di me un pilota completo, insegnandomi e parlandomi».

Pagnaud si è guadagnato una serie di quarti, quinti e sestimi posti concludendo l'anno all'ottavo posto nella Champ Car. «Una buona stagione, dove ho mostrato molta velocità. Poi però Derrick ha perso la sponsorizzazione e la Champ Car si è unita all'Irl e nessuno in IndyCar mi conosceva, non mi avevano ancora visto in azione. Poi Gil de Ferran mi offrì una guida con la sua LmP1 nell'Alms».

Nel 2009 Pagnaud guida nell'Alms come compagno di de Ferran nel team del brasiliano. Al volante di una potente Acura LmP1 de Ferran e Pagnaud si aggiudicano il secondo posto nel campionato.





«Gil mi ha insegnato come usare il controllo della trazione e molte altre cose. - sottolinea - Aveva fatto molte prove, aveva grande esperienza di sviluppo con la Honda e mi ha insegnato tanto. Sapeva tutto del motore. È stato fantastico! Il mio rapporto con lui è stato il più semplice che io abbia mai avuto. Parlavamo la stessa lingua. Lui parla portoghese e francese e io andavo a casa sua. Era una situazione perfetta per me per crescere. Io ero come una spugna con Gil, assorbivo tutto. Abbiamo trascorso bei tempi assieme e imparato a conoscerci. È stato un grande passo in avanti nella mia vita».

Nel 2010 e 2011 Pagnaud è poi passato alla guida di vetture simili all'Acura LmP1 per il team Highcroft di Duncan Dayton nell'Alms. Ha anche guidato per il team ufficiale Peugeot e in alcune altre gare europee di durata. In quegli anni Pagnaud si è costruito un enorme bagaglio di esperienza e

#### MOMENTI DA RICORDARE

**Non solo vittorie questa stagione ma anche difficoltà superate, come il problema alla schiena di Mid-Ohio, e grandi rimonte come a Phoenix, dove da fondo gruppo è risalito al secondo posto finale**

sicurezza. «Ho avuto l'opportunità di guidare per Peugeot a casa in Francia e per Highcroft qui in America. - spiega - Con la Casa del Leone ho fatto tantissime prove in grandi circuiti. Ogni due settimane facevamo dei test al Paul Ricard, guida in notturna e guida di giorno. Ho percorso molti chilometri per loro e sono riuscito a mettere in pratica tutto ciò che Gil mi aveva insegnato. Mi mettevo alla prova con piloti di Formula Uno, perché tutti i miei compagni di squadra lo erano. Ho avuto undici compagni di squadra e tutti provenivano dalla F.1. Mi rendevo conto durante i debrief con piloti come Alexander Wurz, Stéphane Sarrazin e Marc Gené, che io ottenevo prestazioni al loro livello e capivo la vettura come loro. Impari quali sono i tuoi punti di forza e quali le tue debolezze e vedi il loro rapporto col team. Questo ti fa crescere come pilota. È stato fantastico per mettermi alla prova. Veramente un periodo bellissimo».

Pagnaud nel 2011 sale sul secondo gradino del podio a Le Mans con Peugeot, mentre nel 2010 assieme all'esperto compagno di squadra David Brabham vince il titolo Alms con Highcroft. Concludono al secondo posto a Sebring nel 2011, assieme anche a Marino Franchitti, che si unisce a loro. Sempre nel 2011 Pagnaud ha fatto molti test per Honda con molte auto diverse, e ha avuto anche l'opportunità di correre in IndyCar in due gare per Dreyer & Reinbold. Ha ottenuto l'ottavo posto al Barber Motorsports Park al suo debutto in IndyCar, cosa che ha dato il via alla sua prima stagione completa nella IndyCar nel 2012 con il team di Sam Schmidt.

«Il 2011 è stato un anno di transizione per me. - racconta - A parte Le Mans e Sebring avevo un programma gare molto ridotto. Nel contempo lavoravo con Honda per rientrare nella IndyCar. Facevo pressione su di loro per ritornarci, Sam Schmidt si era interessato a me dopo la gara a Barber quando alla mia prima gara sono arrivato ottavo. Visto il risultato Sam Schmidt aveva il contratto pronto, mancava solo il benessere di Honda, che arrivò. Mi ero così guadagnato la IndyCar come pilota di sviluppo».

Pagnaud nel 2012 arriva secondo a Long Beach e va a podio in altre tre gare, punti che sommati gli valgono il quinto posto finale. La sua prima vittoria arriva a Detroit nel 2013 con Schmidt, poi vince di nuovo a Baltimora fino ad arrivare ad un impressionante terzo posto in campionato. Nel 2014 trionfa sullo stradale di Indianapolis e a Houston, e ottiene i punti che gli valgono il quinto posto in classifica. Più che sufficiente per convincere Roger Penske ad assumerlo per il 2015. «Ero in contatto con Tim Cindric dai giorni in cui guidavo l'Acura P1 per Gil. - dice - A quel tempo Penske gestiva le Porsche Spyder P2 e Roger con il team mi avevano notato. Gil disse

**GIL DE FERRAN  
MI HA INSEGNATO  
MOLTE COSE,  
ERO COME  
UNA SPUGNA,  
ASSORBIVO TUTTO**

**SIMON PAGNAUD**





← a Roger che doveva assumermi e io sono rimasto in contatto con Tim e con il team. Quando sono arrivato in IndyCar ho dimostrato ciò che potevo fare con una di quelle auto, Roger e il team hanno fatto il resto; così eccomi qui».

Pagenaud, durante il suo primo anno con Penske, è partito cinque volte dalla prima fila e in ben sei gare è rimasto sempre in testa, senza però mai riuscire a vincere. «Tante persone nuove sono arrivate nel team per lavorare sulla mia auto. - osserva - Il mio ingegnere Ben Bretzman mi ha seguito lasciando Schmidt-Peterson perché avevamo un rapporto molto buono. Non avevo mai lavorato prima con il mio capo meccanico Kyle Moyer. Kyle era nuovo sia per me che per il team. Personalmente ho dovuto adattarmi un po'. Ho dovuto imparare a lavorare con persone nuove, in un ambiente nuovo, e con nuovi compagni di squadra. Ci voleva tempo per riuscire ad essere uniti e per imparare a conoscerci, è servito quasi un anno per arrivare a rilassarci. Ecco cosa penso abbiamo fatto l'inverno scorso, ci siamo rilassati. Eravamo finalmente in grado di usare l'esperienza acquisita nel 2015 per andare nella direzione impostata dal team e

per seguirne la filosofia. Ed è così che abbiamo affrontato ogni gara e ogni sessione di prove quest'anno. Quando è iniziata la stagione abbiamo stabilito gli obiettivi e quando parlo di obiettivi non parlo di risultati. Penso sia questo il punto chiave: non pensiamo ai risultati, pensiamo a ottenere il cento per cento da tutti in tutte le gare ed è questo che il nostro team ha fatto quest'anno.

Nessun errore da parte della squadra. Ne ho fatto qualcuno io e abbiamo avuto alcuni problemi meccanici che non dipendevano da noi. Fa parte del gioco. È possibile avere qualche problema, ma le prestazioni del team sono state di altissimo livello tutto l'anno. Ora siamo arrivati a un buon punto, ma c'è ancora margine di miglioramento e abbiamo di fronte un brillante futuro».

Pagenaud dice di aver imparato molto dai suoi tre compagni di squadra. «Montoya mi è stato di grande aiuto sugli ovali, dove abbiamo uno stile molto simile. Ci piacciono le stesse cose. È stato un fatto positivo per me avere vicino lui ed Helio e sapere esattamente ciò di cui la macchina ha bisogno per andare forte sugli ovali. È importante perché non ho mai avuto un compagno di squadra con esperienza e quindi non sapevo come doveva essere la macchina. Non sapevo se stavo preparando la vettura nella maniera giusta perché non ho mai avuto nessuno con cui confrontarla, e nemmeno un'altra auto da provare. Nel mese di maggio 2015 ho parlato con Helio e Juan di ciò di cui avevo bisogno sugli ovali. Ho cercato di fare le cose come le facevano loro. Abbiamo tantissimi dati da guardare e anche le

**2012: PRIMA STAGIONE COMPLETA IN INDYCAR**

Grazie all'ok di Honda, è stato nel 2012 che Simon Pagenaud ha potuto correre tutta la stagione con Sam Schmidt, sotto, arrivando quattro volte a podio

telecamere sulla vettura. Io ho guardato tutto e ci ho dedicato il tempo necessario per studiare, ed è stato giusto così. Come tutti sanno Will è stato eccezionale su strada e nei circuiti, e così nel 2015 io ho ovviamente cercato di usare lo stesso setup che usava lui. A dire il vero a me non si adattava poi altrettanto bene, ma è stato un bene per me sapere che con la stessa auto riuscivo ad avere un ritmo simile. Però per la gara avevo bisogno di qualcosa di diverso, ed è su quello che abbiamo lavorato durante l'inverno. In modo potessi avere un'auto da gara migliore e gestire al meglio le gomme».

A Pagenaud piace l'attuale equilibrio fra potenza e deportanza. «Mi è piaciuto lo sviluppo del kit ae-

**MONTROYA MI È STATO DI GRANDE AIUTO SUGLI OVALI, DOVE ABBIAMO UNO STILE MOLTO SIMILE**

**SIMON PAGENAUD**





rodinamico con Chevy. Ero curioso di vedere cosa avrebbe portato Honda e chi sarebbe stato migliore. È una cosa che mi sono gustato durante l'inverno e pensavo che fosse poi interessante vedere le differenze dei kit aerodinamici all'inizio della stagione. Mi piace come sono le auto ora, con tanta deportanza sui circuiti stradali. Nei superspeedway penso sia meglio avere una deportanza minore perché è più divertente guidare e fa bene alle corse. Penso che i due diversi approcci adottati dai due costruttori siano interessanti e che le differenze agevolino i sorpassi. Non ho mai superato così tante auto come ho fatto quest'anno. Quindi forse alla fine i kit aerodinamici non sono poi così male, perché

#### IL RILANCIO CON I PROTOTIPI

In monoposto difficoltà per Simon a trovare un sedile dopo la fusione tra Cart e Irt. Così la ripartenza è arrivata in Alms, in basso a sinistra, e poi a Le Mans con Peugeot, in basso a destra



ci sono diversi livelli di resistenza aerodinamica e deportanza e a volte puoi fare regolazioni sull'auto che ti possono aiutare a vincere la gara. Il bello sta proprio qui e per questo mi piace. Come a Indy, siamo andati con bassa deportanza e nessuno riusciva a superarmi nel rettilineo».

A Pagnaud non piace il congelamento recentemente confermato dalla Indycar sullo sviluppo del kit per passare a un comune pacchetto aerodinamico per il 2018. Gli piacerebbe anche vedere nell'Indycar maggiore libertà nelle regole relative allo sviluppo del motore. «Non mi piacerebbe per niente vedere un normale kit aerodinamico per tutti, perché eliminerebbe tutto ciò di cui ho parlato ed eliminerebbe anche la parte dello sviluppo. Durante l'inverno possiamo lavorare sul motore e mi piacerebbe poter fare di più. Mi piacerebbe potremmo avere il controllo della trazione perché è uno strumento per lo sviluppo. Mi piacerebbe potremmo fare ciò che vogliamo col motore, ma immagino che non sarà possibile. Mi piacerebbe avere più potenza, ma se così fosse le auto sarebbero fin troppo veloci. Abbiamo così tanta deportanza che le vetture curvano più velocemente di quanto non facessero dieci anni fa e dal punto di vista fisico questo è faticoso. Siamo a un livello molto elevato in quanto a forze g ora, ma è fantastico. Lo adoro».

Simon pensa che la scienza e la tecnologia troveranno dei sistemi perché i piloti possano resistere a forze g e velocità in curva perfino maggiori. «Forse troveremo un modo per aiutare il corpo umano ad andare più velocemente. - riflette - Forse ci sono modi per allenare meglio i piloti e migliorare il posizionamento e il controllo della testa e del collo dei piloti. Forse questo aspetto dello sport necessita di sviluppo per far sì che possiamo andare oltre ciò che abbiamo nei nostri geni. Gli atleti di altri sport come il tennis per esempio, sono molto allenati, hanno il loro personal trainer sempre con loro. Sta iniziando anche qui, ma non così velocemente». In chiusura ovvia la domanda su cosa si aspetta per i prossimi anni. «Questo team per me è il migliore. - conclude - C'è la Ferrari, naturalmente. Ma io non desidero andare da nessun'altra parte. Sono felice e voglio continuare a guidare per il Team Penske ancora per molti anni. Mi piacerebbe tornare a Le Mans, un giorno. Ho lasciato qualcosa di incompiuto laggiù. Vorrei quindi tornarvi, magari nella fase calante della mia carriera dopo molti anni in Indycar. Correre è la mia vita. Magari una volta finita la mia carriera di pilota vorrò fare altre cose, ma per ora tutto ruota intorno alle corse. Mi vedo correre col Team Penske per cercare di vincere il maggior numero di gare e campionati possibili. Indy è il mio sogno. Non mollerò mai finché non ci sarò riuscito». ●

MI PIACEREBBE  
TORNARE A  
LE MANS, UN GIORNO.  
HO LASCIATO  
QUALCOSA  
DI INCOMPIUTO  
SIMON PAGNAUD







# Monza prove di Wec

IL CIRCUITO LOMBARDO  
OSPITERÀ I TEST  
PRE-STAGIONE, NEL 2017.  
SE TUTTO ANDRÀ BENE  
L'ITALIA POTRÀ TORNARE  
NELL'ENDURANCE TOP

di Cesare Maria Mannucci

**N**el 2017 il Mondiale Endurance tornerà a Monza. Per adesso solo per il prologo, sinora disputato al Paul Ricard. Poi, se la risposta del pubblico sarà positiva, l'Italia potrebbe entrare nella serie iridata a partire dal 2018. Per il resto, il calendario Wec del prossimo anno si presenta invariato, dopo che a lungo s'era parlato di sostituire Austin con Indianapolis e Shanghai con Sepang. Già lo scorso anno Monza aveva trattato con l'Aco per ospitare il prologo e anche una gara nel 2016, ma la cifra offerta era inadeguata. Il fatto che ora la nuova dirigenza del circuito lombardo ci sia riuscita - sebbene solo per i test di presentazione - è un segnale che a





## IL CALENDARIO DEL WEC 2017

24-25 marzo	Prologo a Monza
16 aprile	6 Ore di Silverstone
6 Maggio	6 Ore di Spa-Francorchamps
17-18 giugno	24 Ore di Le Mans
16 luglio	6 Ore del Nürburgring
3 settembre	6 Ore di Città del Messico
16 settembre	6 Ore di Austin
15 ottobre	6 Ore del Fuji
5 novembre	6 Ore di Shanghai
18 novembre	6 Ore del Bahrain

### TEDESCHESSE IN PROVA IN BRIANZA

La Porsche, sotto una 919H, e l'Audi, in basso una R18, hanno già fatto test a Monza. Dove le LmP1 tedesche saltavano la prima chicane al fine di provare le carrozzerie per la 24 Ore di Le Mans

Monza le cose stanno cambiando e che le corse automobilistiche sono tornate ad essere il "core business" dell'autodromo brianzolo. Con buona pace di chi voleva trasformare lo storico impianto in un'arena per i concerti o convertirlo alle necessità delle corse motociclistiche.

Va ricordato che negli anni passati Monza ha già ospitato numerosi test privati di Audi e Porsche, che con le loro vetture della classe LmP1 hanno provato spesso senza utilizzare la prima chicane, in modo da poter verificare al meglio la configurazione "low downforce" per la 24 Ore di Le Mans. Con velocità che prima della frenata al Curvone, arrivavano a sfiorare i 380 km/h. Considerando che il prologo si svolgerà su due giornate, la cosa potrebbe ripetersi anche nel 2017, dando così la possibilità a tutti i team presenti di girare di fatto su due tracciati diversi. Per i tanti appassionati delle gare Endurance in Italia, che a parole dicono di preferirle alla F.1, ma poi chissà perché in circuito non ci vanno mai - basta ripensare ai pochi spettatori a Monza quando si corse per l'ultima volta la 1000 km, nel 2008 - sarà un'occasione da non perdere.

Perché dalla loro risposta dipenderà molto l'eventuale ritorno del circuito brianzolo nel calendario iridato del Wec, a partire dal 2018. ●

# Dal Giappone nuovo Bop Gte?

## LE CONCESSIONI ALLE ASTON MARTIN HANNO FINITO PER FALSARE I RISULTATI. PER IL FUJI S'ATTENDONO INTERVENTI CORRETTIVI

**A**l Fuji saranno introdotte novità nel Balance Of Performance della classe Gte. Dopo le vittorie dell'Aston Martin in Messico e ad Austin, la Commissione Endurance finalmente interverrà per modificare una situazione non più sostenibile per via dell'equivalenza tecnica oggi tutta a favore dell'Aston Martin.

Del resto, la vittoria della Vantage V8 in Messico avrebbe dovuto già essere la dimostrazione di una situazione anomala, perché senza aiuti regolamentari in altitudine sarebbe stato praticamente impossibile per un motore atmosferico avere la meglio sui turbo, in questo caso quelli di Ferrari e Ford. Eppure, sul circuito intitolato ai fratelli Rodriguez la differenza in termini di velocità massima a favore dell'Aston Martin era di 12 km/h. Quando a Le Mans invece, tutte le vetture della classe Gte erano racchiuse in un range di appena 5 km/h. I vantaggi tecnici concessi all'Aston Martin dalla 6 ore del Nurburgring in poi vanno anche in netto contrasto con quello che Neveu e Fillon avevano dichiarato quando venne presentato il nuovo regolamento tecnico della classe Gte. Quando venne spiegato che le nuove vetture conformi al nuovo regolamento tecnico - Ford Gt e Ferrari 488 - non più basate sul BoP ma sul concetto di "finestra prestazionale" - avrebbero goduto di un innegabile vantaggio rispetto alle vetture conformi al vecchio regolamento tecnico, quantificabile a Le Mans in circa 2" al giro. A Porsche, Aston Martin e Corvette veniva concessa la possibilità di un aggiornamento aerodinamico limitato, per contenere il gap cronometrico entro questi valori. Come poi è andata a finire è sotto gli occhi di tutti. Alla 24 Ore di Daytona e alla 12 Ore di Sebring ha dominato la Corvette, successo spiegato in parte con il fatto che Ford Gt e Ferrari 488 erano al debutto. Ma mentre le Gte conformi al regolamento 2016 sono rimaste

"bloccate" dal concetto di finestra prestazionale, con la potenza calcolata attraverso la sonda lambda; con le altre vetture è invece iniziato il solito carosello del BoP, concedendo o togliendo vantaggi tecnici a secondo dei casi. Così la Corvette è stata fortemente penalizzata a Le Mans, la Porsche ha fatto il suo "cinema" a Le Mans protestando per una condizione di irregolarità tecnica - nel caso giusta - perché la vettura era ancora conforme al vecchio regolamento. E all'Aston Martin invece si è deciso di concedere corposi vantaggi. Nella constatazione che essendo la vettura più vecchia, comunque le concessioni a suo favore non avrebbero stravolto il risultato finale. Grave errore valutativo, visto che nelle ultime due gare la superiorità dell'Aston è stata netta.

Gara dopo gara è passato il concetto che tutte le vetture al via dovevano essere messe in una situazione di quasi uguaglianza prestazionale, rinnegando la filosofia che era stata alla base del nuovo regolamento tecnico. A saperlo prima, la Ferrari avrebbe potuto continuare ancora con la vecchia 458 aggiornata aerodinamicamente invece che dare vita al progetto 488 Gte. Al momento estremamente oneroso perché sono state vendute solo 5 vetture: 2 ad AF Corse, e 1 a Risi Competizioni, Scuderia Corsa e Clearwater. Dal Fuji il quadro regolamentare dovrebbe essere ristabilito in forma più corretta, lasciando invariata l'equivalenza tecnica tra Ferrari e Ford - definita in modo ottimale dalla Fia sin dall'inizio - e invece intervenendo sulla Aston Martin.

Siamo sempre stati a favore di piccole concessioni regolamentari alla vettura inglese, nella constatazione che si tratta di un progetto ormai obsoleto, dal prezzo di acquisto inferiore, ma il troppo storpia, come accaduto nelle ultime due gare del campionato Wec. E bene farà la Commissione Endurance ad intervenire. ●



## L'INTERVISTA/ATTILIO BETTEGA

# Quel po' d'azzurro nell'iride

Non ho sprecato le occasioni che mi sono state offerte — dice l'unico rallyista italiano del «giro» mondiale confermato alla guida della Lancia —, ma ho anche avuto la fortuna di poter «crescere» per gradi

MOLVENO — Hanno avuto ancora fiducia in lui. Al termine del rally di Sanremo più bello, quello nel quale la Lancia ha conquistato il suo quinto titolo mondiale costruttori, Cesare Fiorio ha annunciato che anche nella prossima stagione Bettega farà parte — insieme ad ALEN — della squadra Martini. Le più recenti notizie di mercato, poi, hanno confermato che nell'84 Attilio sarà (nuovamente) il solo pilota italiano al volante di una vettura ufficiale. Privilegiato? Più fortunato dei suoi connazionali? O semplicemente, più bravo e affidabile? Abbiamo voluto che a rispondere a

della famiglia Bettega, il cui ultimo rampollo è l'orgoglio della comunità. A dispetto di tutto ciò, lui, il nostro pilota più famoso, sfoggia una cristallina semplicità, cui si aggiunge quella allegra della moglie Isabella.

Una fetta di strudel fatto in casa crea subito un'atmosfera autentica trentina, ravvivata dai giochi di Alessandro e dai gridolini di Angela.

— Sei da tempo l'unico pilota italiano del Gruppo e il solo, tranne alcune sporadiche apparizioni di Vudafieri quest'anno, che corre nel mondiale:

no state concesse. Ma ho anche avuto la fortuna di poter sfruttare certe occasioni. Ho imboccato una buona stagione nel '79, la mia prima da pilota ufficiale: su undici gare disputate sono arrivato 10 volte al traguardo, mi pare. Nell'80, c'è stato il mio debutto nelle gare di campionato mondiale: pur non ottenendo risultati particolarmente esaltanti, ho dimostrato che finché ero in gara potevo tenere il passo degli altri, e forse questo ha contribuito a far sì che in Lancia abbiano continuato a tenermi in squadra. L'anno seguente è stato inserito Cerrato, dal quale però, forse per-



In alto, Attilio con la piccola Angela di pochi mesi. Nelle altre immagini, la famiglia Bettega al completo. A lato, l'albergo di proprietà del pilota. Top, Attilia with little Angela just a few months old. In the other pictures, the whole Bettega family. Beside, the hotel owned by the driver



Nel mondiale rally '84 la scuola italiana sarà ancora rappresentata da Bettega e Perissinot  
The Italian style will again be represented by Bettega and Perissinot in the '84 Rally WC

questi interrogativi fosse proprio lui, perciò siamo andati a trovarlo a Molveno, la sua Molveno, un paradiso lacustre posto sotto le Dolomiti del Brenta. Attilio ci ha accolti nella dependance del Grand Hotel, da lui scelta come abitazione e sistemata in modo caldo e accogliente: di fronte, lo scenario superbo del suo «maniero» primo novecento che si specchia nelle acque limpide del lago col suo immenso parco. Un posto favoloso, che il nonno di Attilio portò a un livello tale, da meritarsi un busto in paese per la spinta data allo sviluppo turistico della località trentina. Da tanto nonno, tanto nipote: la gente di qui ha di che continuare a occuparsi

come ti vedi rispetto agli altri e come pensi che loro ti giudichino? «Sinceramente non ci ho mai pensato. Dio, non mi sono mai posto il problema di quello che possono pensare gli altri; lo so soltanto che ho sempre cercato di dare il meglio di me stesso e di ripagare quelli che avevano avuto fiducia in me. Posso dire che sono arrivato a questo punto per una serie di coincidenze diciamo abbastanza fortunate, cominciate con la vittoria del trofeo A112. Poi, il primo anno con la Stratos è stato molto positivo: ho anche disputato gare all'estero, come il rally d'Antibes o il Tour de Corse. Insomma, ho saputo approfittare delle opportunità che mi era-

ché era un pilota già arrivato in campo italiano, si è preteso subito molto di più di quanto non si fosse preteso da me, che provenivo dal Trofeo. Probabilmente è stato un po' quello che mi ha favorito rispetto agli altri: sono nato da un programma promozionale e sono salito molto gradatamente, non c'è stato quell'impatto brusco con la squadra ufficiale, quel dover subito dimostrare qualcosa».

— Pensi che ai nostri piloti vengano date abbastanza opportunità di uscire dal «giro» italiano per entrare in quello internazionale?

Maurizia Baresi

segue



da As n. 43

25 ottobre 1983



# Attilio Bettega

segue

«Non si può dire che in Italia non vengano date opportunità: se parli con gli stranieri, vedi che ci invidiano per le giovani promesse che abbiamo: il problema è che riescano a sfondare in campo internazionale; un pilota di formula ha molto meno bisogno di esperienza rispetto a un pilota di rally: per costruire un ralista ci vuole molto più tempo, e forse è un po' questo fatto che pregiudica la scalata dei giovani piloti».

— Eppure la qualità dei nostri rally di campionato italiano è ottima e richiede un notevole impegno...

«Sì, ma una gara di campionato italiano è molto più breve e la si può preparare molto meglio arrivando al punto di conoscere quasi perfettamente tutte le prove speciali. Non si può assolutamente preparare in questo modo una gara di campionato del mondo. Quindi bisogna improvvisare molto di più. Bisogna essere abituati a... salvarsi in situazioni impreviste, perché le note sono meno precise: non puoi passare sulle prove sette, otto volte come fai in una gara italiana. È necessario riuscire a tenere il ritmo per molte più ore».

— Quando hai cominciato con la A112, facevi sul serio pensando di volere arrivare dove sei arrivato oggi, o correvi solo per divertimento? In altre parole: ti sei stupito dei tempi che facevi, o sapevi già quanto valevi?

«Ho partecipato al trofeo assolutamente per divertimento, non certo per vincerlo, ed è stata una sorpresa ritrovarmi in una squadra ufficiale. Chiaramente, quando ho visto che vincevo queste gare promozionali, molto affollate e combattute, ho cominciato a rendermi conto che...»

— ...andavi forte...

«Beh... sì. Insomma...».

— Qual è stato il più bel momento della tua stagione 1983?

«In verità sono stati due: quando

sono entrato nuovamente nella macchina da rally e ho cominciato a girare alla Mandria: è un momento che mi ha anche molto emozionato perché, dopo un anno, vedere che la base c'era ancora, che non avevo alcun sintomo di paura, è stato bello. L'altro, è stato alla fine della prima prova speciale in Corsica, quando ho fatto registrare il secondo tempo, a 1" da Röhr: mi ha fatto molto piacere vedere che tutti erano contentissimi di questo mio exploit».

— Com'è il tuo rapporto con ALEN e con RÖHR?

«In Lancia tutti i piloti vengono trattati alla stessa maniera. Le macchine sono preparate sempre ottimalmente, per tutti quanti; non esiste un primo pilota e un secondo pilota. Certo che... io sono in squadra con il numero uno e con il numero due nella scala valori dei piloti di campionato del mondo, quindi non posso considerarmi alla loro altezza, perché in fin dei conti io finora non ho vinto niente. Diciamo che, dal punto di vista della Casa, le opportunità mi vengono date in egual misura: sono io a capire che loro sono meglio di me... per il momento!».

— Quale ripercussione avrà, secondo te, la partenza di Walter dalla squadra?

«Chiaro che, per un pilota, avere Röhr nella stessa squadra, vuol dire confrontarsi con un compagno che non sbaglia mai, che va fortissimo, e che arriva in fondo. Cioè, sono due i ragionamenti da fare: per la Lancia è una grossa perdita, chiaramente, perché Walter è il numero uno. Ma è ovvio che per me non averlo come compagno di squadra, significa avere qualche possibilità in più di centrare il risultato».

— Qual è il tuo programma per il 1984?

«Non lo so ancora. A me piacerebbe disputare 5, sei gare di campionato mondiale come ho sempre fatto, sperando di vincerne qualcuna».

— Quali rally in particolare ti piacerebbe affrontare?

«Beh, non ha importanza, le gare

che ho fatto finora sono state tutte belle: Montecarlo, Portogallo, Corsica, Grecia, Argentina. Mi piacerebbe provare a fare il Safari, al quale non ho mai partecipato. Ecco, quello sì!».

— Hai mai avuto voglia di correre con una macchina diversa dalle Fiat o dalle Lancia?

«Mah... mi piacerebbe provare con l'Audi, per "assaggiare" un po' le quattro ruote motrici».

— Il fatto di essere diventato papà per la seconda volta, unito a quello dell'incidente, ha mutato in qualche modo il tuo atteggiamento verso le corse?

«No, assolutamente: il mio entusiasmo è sempre uguale. La paternità è una cosa piacevolissima, ma non mi sfiora nemmeno il pensiero di smettere di correre per causa sua. Ho sperimentato di persona che le gare possono essere pericolose, ma lo sapevo già. Il nostro sport è un po' rischioso, è vero, ma si spera sempre non capiti l'incidente grosso. A me è capitato, è stato un caso».

— Come vedi questa evoluzione verso forme sempre più esasperate di potenza e velocità, considerando che le strade dei rally sono invece sempre le stesse?

«È un problema. Anni fa si diceva che dal 1980 i rally si sarebbero disputati con vetture molto più vicine alla grande serie. Con preparazioni molto limitate. Invece sono usciti questi nuovi regolamenti, con 'ste gruppo B sempre più potenti e sempre più leggere: chiaro che un bel momento bisognerà frenare questa scalata. Dieci anni fa si vincevano i rally con 150 cavalli: cinque o sei anni fa con 220, 230, adesso si è sopra i trecento, e sembra già che si vada a superare i 400, con la nuova Audi, e probabilmente anche con la Lancia. Bisognerà rivedere i regolamenti, perché noi non corriamo in circuito, non possiamo andarcene in giro con macchine potenti come le formula uno, perché le strade sono quelle che sono».

— Spendi sempre poche parole e dai un po' l'impressione che per te, nei

rally, l'unica cosa interessante siano le prove, la corsa, e che tutto il resto, piccoli svaghi, persone, cose, siano soltanto noiosi, privi di importanza. È vero?

«Mah... è chiaro che quando sono impegnato in un rally penso più che altro alla gara e alle prove. C'è quello che è molto espansivo, che fa casino dalla mattina alla sera, dipende un po' dal carattere no? Non solo nei rally, ma in tutti gli ambienti c'è la persona che se non parla, non sta bene. Se trovo la persona che ha voglia di chiacchierare, chiacchiero anche. Dipende un po' da tipo a tipo, perché con qualcuno lego, con qualcun altro no. Con i miei navigatori, e ne ho avuti parecchi, ho sempre avuto un buon rapporto, mi sono sempre divertito, e penso che anche loro si siano trovati bene».

Visto che non riusciamo a cavargli nient'altro riguardo a se stesso, chiamiamo in aiuto Isabella, sua moglie, e sua compagna di sedile ai tempi del Trofeo.

— Isabella, correresti ancora al fianco di Attilio, sulla 037?

«No, adesso no. Sono contenta d'averlo fatto, lo rifarei, ma adesso, con due figli piccoli, no. Intanto devi star via e sei costretta a lasciarli a casa, e poi, non si sa mai. Metti di prendere anche solo una botta leggera, devi sapere che hai due figli a casa, piccolissimi, che han bisogno... no, no».

— Bene, adesso che siamo in confidenza, ci dici com'è Attilio fuori delle corse?

«Come nelle corse! Non cambia, non è nelle corse un uomo e in casa un altro».

— Sì, ma che carattere ha?

«Oh Dio, carattere... È una persona con cui si può parlare, non è per niente permaloso, né nervoso». Dopo un'intensa riflessione: «Carattere semplice! Forse è la parola più giusta».

— Ma è affettuoso?

«Sì beh, è logico! Come marito e come padre potrei dargli un ottimo, sì». (m.b.)

## Corsica una storia amara

Il Tour de Corse che va in scena questa settimana non potrà mai più essere privo di un'ombra per noi italiani. Troppi ricordi amari per i nostri colori. Come si può non farsi venire alla mente i tragici destini di Attilio Bettega, Henri Toivonen, Sergio Cresto, lancisti che si sono immolati sulle strade del tour isolano? Ed è particolarmente struggente, specie se riletta con gli occhi di oggi, quest'intervista fatta ad Attilio Bettega a fine ottobre 1983. Quando, rientrato dopo il terribile incidente di oltre un anno prima in Corsica, il campione di Molveno faceva progetti per il futuro, si preparava per il rientro non solo alle gare ma anche a quel rally che un anno e mezzo dopo lo avrebbe tradito un'altra volta. L'ultima.





IL PERSONAGGIO

# Ogier me li bevo

INTERVISTA AD ALTA QUOTA CON IL TRE VOLTE CAMPIONE DEL MONDO CHE CON LA VW PUÒ CONQUISTARE IL QUARTO TITOLO GIÀ NEL PROSSIMO WEEK-END, IN CORSICA



rally sprint





# tutti

di Sergio Remondino  
foto Bettiol

## I NUMERI DI OGIER

# 1

TITOLO JWRC (2008)

# 3

TITOLI WRC (2013-14-15)

# 9

STAGIONI IRIDATE  
(COMPRESA L'ATTUALE)

# 32

ANNI

# 35

VITTORIE WRC

# 52

PODI

# 106

GARE DISPUTATE

# 452

PROVE SPECIALI VINTE

# 1418

PUNTI CONQUISTATI

**I**ntervista a 10mila metri con Sébastien Ogier. Un po' insolito, alle nove di mattina, sull'aereo che da Monaco ci porta a Berlino, dove la Volkswagen ha organizzato una celebrazione per i suoi primi 50 anni nel motorsport. Insolito ma efficace perché Seb, libero dallo stress della gara, è rilassato, disponibile, disposto a parlare di tutto: passato, presente e soprattutto futuro. Degli anni alla Citroën e della rivalità con Loeb. Dell'addio quasi traumatico alla squadra che l'ha lanciato e della nuova sfida con la Volkswagen, con tre titoli conquistati in rapida successione ed il quarto che potrebbe arrivare già questa settimana al Tour de Corse. E poi la paternità, con Tim venuto a cambiargli la vita. Si vola alto, insomma, in tutti i sensi...

- L'intervista la facciamo in inglese o in francese?  
«Come vuoi! Per me è lo stesso. Non in italiano, non lo conosco. Però mi piace la vostra lingua e sto cercando di imparare qualche parola».

- Facciamo in inglese allora, così non è lingua madre per nessuno dei due... E partiamo dalla fine: con 59 punti di vantaggio sul secondo - lo scudiero Mikkelsen - a quattro gare dal termine, il quarto titolo è in cassaforte...

«Sì, in effetti è così. A meno di improbabili eventi, diciamo che dovremmo esserci. Comunque, nel motorsport non puoi mai dire "ho vinto" finché non hai i punti necessari. Un sacco di cose possono accadere, errori e via dicendo. Certo, a 4 gare dal termine sono messo molto bene, ma non dirò che ho vinto finché... non avrò vinto!».

- Più che giusto. Intanto, questa settimana in Corsica, c'è il primo match ball...

«È solo la seconda volta che corro in Corsica perché prima nel Mondiale c'era l'Alsazia. Lo scorso anno un problema tecnico - al cambio - mi ha messo fuori causa. No, non ho ancora vinto ma la gara mi piace molto e dodici mesi fa ho visto che a livello di prestazioni ero al top. Spero davvero di agguantare il Tour de Corse al mio palmares. Anche se il mio primo pensiero sarà per il titolo. Per essere già campione in Corsica devo vincere e Andreas Mikkelsen non deve fare nemmeno un punto. Io non auguro mai sfortuna ai miei rivali...».

- Non sempre è più importante quanto si vince ma come si vince: quest'anno per te è stato particolarmente difficile. Sei mesi senza vincere una gara - dalla Svezia di febbraio al Deutschland in agosto - e tante polemiche per lo starting order... Che cosa hai provato in questi sei mesi durante i quali spingevi al massimo come sempre ma non vincevi?

**A QUATTRO GARE DAL TERMINE SON MESSO BENE, MA NON DIRÒ "HO VINTO" FINCHÉ... NON AVRÒ VINTO!**  
SÉBASTIEN OGIER





«È stata probabilmente la mia stagione più difficile. Ho vinto le prime due gare - Montecarlo e Svezia - poi in quelle su terra ci sono state condizioni a me particolarmente sfavorevoli. E non ho più potuto vincere. In questi sei mesi non ne ho avuto la possibilità "a tavolino" e questo è stato molto frustrante. Allora mi sono concentrato sul campionato ed ho pensato solamente a prendere quanti più punti possibile, soprattutto puntando ai 3 punti supplementari della power stage. Al tempo stesso ho cercato di star davanti a quelli che partivano subito prima di me. La chiave del successo è stata un po' questa. Poi, tornati sull'asfalto, al Deutschland, ho potuto tornare a correre pensando innanzitutto a vincere la gara».

**- In questi sei mesi hai sempre avuto fiducia in te stesso o ci sono stati momenti di sconforto?**

«Quando per tante gare non sei in lotta per la vittoria, e nel mio caso questo è successo dal Messico alla Finlandia, cioè per 7 rally consecutivamente,

molta gente comincia a pensare che non sei più quello di prima, che non vai più come prima. Non è facile».

**- Come facevi a capire che, invece, eri sempre tu?**

«La domenica! Partendo in ordine inverso rispetto alla classifica del giorno prima, quindi un po' più indietro rispetto alle prime due tappe, dove passavo per primo sulla strada essen-

do sempre in testa al Mondiale, ero in condizioni migliori ed infatti ho vinto la maggior parte delle prove! Ho vinto quasi tutte le power stage ed ho così avuto la conferma che ero sempre molto veloce: per me questo era chiaro. Sapevo qual era la situazione che ero costretto ad affrontare. No, non ho mai perso sicurezza in me stesso, ho sempre saputo che potevo lottare al top, che non avevo perso la mia velocità. E intanto, il livello ed il numero dei rivali che potevano vincere è cresciuto. Stessa cosa per i team: oggi ci sono parecchie vetture in grado di vincere. Nel Wrc il livello di competitività si è allargato e sono in arrivo nuovi Costruttori, come la Toyota, il che è un gran bene per il nostro sport».

**- Tu ed il team avete quantificato l'handicap che deriva dal passare per primi sulle speciali nelle gare su terra?**

«Sì, certo. E siamo in grado di affermare con precisione che dal primo che transita in prova al secondo c'è un decimo di secondo: a favore di chi passa dopo, ovviamente. Ma quello che è impressionante è che fra il primo ed il decimo, in una gara come la Sardegna ad esempio, arriviamo ad 1 secondo al chilometro di differenza!».

**- Perché, per te, si è creata questa situazione?**

«Lo so, so perché è stata presa questa decisione, ma non posso dirlo. Non ci tengo ad alimentare le polemiche. Vediamo cosa succederà. Quasi tutti hanno capito che così non è sportivo. Nell'ambien-



te tutti sanno perché sono stato sei mesi senza vincere una gara. Da fuori, invece, credo che si capisca molto meno il perché delle mie sconfitte. Questa settimana in Corsica dovrebbe esserci un'altra riunione. Speriamo serva a qualcosa, speriamo che in futuro la situazione possa cambiare, che le cose diventino più chiare per chi ci segue».



PER SEI MESI  
"A TAVOLINO"  
NON HO POTUTO  
VINCERE E QUESTO  
È STATO MOLTO  
FRUSTRANTE

SÉBASTIEN OGIER







## PRIMA DEL TOUR DE CORSE

# Le sue vittorie

**2 nel 2010** (Portogallo, Giappone, Citroën C4 Wrc)

**5 nel 2011** (Portogallo, Giordania, Grecia, Germania, Francia, Citroën Ds3 Wrc)

**9 nel 2013** (Svezia, Messico, Portogallo, Sardegna, Finlandia, Australia, Francia, Spagna, Gb, Vw Polo R Wrc)

**8 nel 2014** (Montecarlo, Messico, Portogallo, Italia, Polonia, Australia, Spagna, Gb, Vw Polo R Wrc)

**8 nel 2015** (Montecarlo, Svezia, Messico, Italia, Polonia, Germania, Australia, Gb, Vw Polo R Wrc)

**3 nel 2016** (Montecarlo, Svezia, Germania, Vw Polo R Wrc)

- Prima hai citato il ritorno della Toyota, ma c'è anche quello della Citroën, anche se in realtà la Casa del double chevron non ha mai davvero abbandonato i rally: cosa provi nel vedere la tua prima squadra tornare alla grande e con tante ambizioni?

«Sono contento! Più piloti e vetture competitive ci sono e meglio è, come ho detto. Sono sicuro che Citroën combatterà duramente per vincere il titolo. Hanno una vettura nuova, saranno certamente molto competitivi, lotteranno per vincere. Sono sempre stati nei rally, hanno tutto quel che occorre per eccellere. Sono convinto che nella prossima stagione saranno il nostro rivale numero uno. Toyota mi sembra più indietro, però è difficile dirlo adesso. Certo, potrebbe ripetere l'exploit della Vw, vincente già alla prima stragione, ma è impossibile dire adesso cosa accadrà. La Hyundai, che quest'anno è molto competitiva, sembra - e sottolineo, sembra - un po' in ritardo con la vettura 2017. Questa è la mia impressione ma posso sbagliarmi ovviamente».

- E veniamo allora alle nuove vetture, le Wrc "Plus" potenziate rispetto alle attuali, con più aerodinamica, sospensioni allargate e differenziale centrale a controllo elettronico: quanto andranno più forte rispetto alle attuali?

«Non abbiamo ancora fatto prove comparative perché stiamo lavorando allo sviluppo della vettura

## LA FEDELE POLO SARA EVOLUTA

Dopo quattro stagioni con tante vittorie, a fine anno la Vw Polo R Wrc che ha permesso a Sébastien Ogier di mettersi sulla testa tre corone iridate (e tra poco la quarta) verrà sostituita dalla nuova versione evoluta. Séb sorride pensando a quanto saranno più spettacolari per il pubblico le Wrc Plus

2017, ma abbiamo visto che già adesso il prototipo della Polo Wrc "Plus" è un po' più veloce dell'attuale. Però voglio dire che non siamo di fronte ad una rivoluzione, non è "un altro mondo"...

- Le vetture 2017 saranno più performanti e ci sono perplessità su chi sarà autorizzato a pilotarle... «Secondo me, l'idea di introdurre una forma di controllo è ottima. Non voglio dire che occorre una superlicenza come per la F1, ma queste auto non devo andare in mano a piloti che corrono perché hanno gli sponsor o che comunque fanno solo qualche gara. Le Wrc Plus saranno più performanti, questo è evidente già oggi. Quanto? Direi almeno mezzo secondo al chilometro».

- Motore, elettronica, sospensioni, aerodinamica: dove sono i progressi più significativi nelle Wrc 2017?

«Penso nel motore. Più potenza, circa 50 cv, porterà il totale a 400 cv. Ma il vero guadagno sarà sull'aumento della coppia motrice, che determinerà accelerazioni molto più brutali. Sarà significativo anche il guadagno dall'aerodinamica: sulle prove speciali veloci avremo molta più stabilità e anche più downforce, quindi le performance saranno migliori. Non tanto sulla terra, dove andando di traverso l'aerodinamica ha poca influenza, quanto sull'asfalto. Il sound del motore e il look aggressivo renderanno le macchine 2017 molto più spettacolari, al di là delle maggiori prestazioni che avranno».

- L'addio di Capito cosa significa per Vw? Il team avrà la stessa importanza, lo stesso "peso" a livello politico?

«Spero di sì! Spero che non ci siano cambiamenti di ruolo. Penso che continueremo alla stessa maniera, Jost ha lasciato una buona eredità. Lui è un uomo molto appassionato, ha costruito il team. Sono certo che continueremo così».

- Cosa ti ha detto Capito alla fine del Deutschland, la sua ultima gara con Vw, che tu hai vinto?

«Glielo avevo promesso! Lasciarci con una vittoria era il miglior regalo che potessimo fargli. Era molto emozionato, piangeva. Anche perché credo che adesso, alla McLaren, dovrà aspettare abbastanza prima di tornare alla vittoria... Sono stati anni fantastici, una collaborazione di successo».

- Quasi quattro campionati vinti: quale ti è più caro?

«Non lo so. È una domanda difficile. Credo che alla fine quello di quest'anno, per le condizioni in cui sono stato costretto ad inseguirlo, sarà forse il più significativo per me. Non mi sono divertito, però ho dovuto tirare fuori delle grandi performance per poterlo vincere. Poi, è chiaro, quello che non si scorda mai è il primo! Quello resta sempre il più speciale, perché è il momento in cui centri l'obiettivo, la cosa per cui hai lavorato molti anni, tutti i giorni: un

IL SOUND E IL LOOK AGGRESSIVO RENDERANNO LE WRC 2017 MOLTO PIÙ SPETTACOLARI

SÉBASTIEN OGIER





←  
sogno che si avvera».

- Facciamo un piccolo, ma grande, passo indietro. Alla fine del 2011, alla fine della tua avventura con la Citroën, eri praticamente alla Ford. Poi hai deciso di firmare per la Volkswagen e quindi sacrificare una stagione, il 2012, ai collaudi della Polo R quando con la Fiesta avresti sicuramente lottato per vincere delle gare e il Mondiale. Cosa ne pensi oggi?

«Beh, ovvio, oggi è facile dire che è stata la decisione giusta! Per me però è stato davvero molto difficile prendere una decisione, alla fine del 2011. Perché sapevo che andare alla Vw significava perdere un anno per lo sviluppo della macchina. Ma ero sicuro che a lungo termine avremmo vinto, ne ero certo. Sapevo che Vw sarebbe stata la scelta migliore perché loro hanno avuto sempre successo in quello che hanno fatto. Comunque, alla fine del 2011 era la prima volta che mi sentivo definitivamente pronto come pilota per puntare al titolo mondiale, che avevo la velocità e le caratteristiche necessarie per farlo, quindi è stato davvero duro dire: faccio un passo indietro, aspetto almeno un altro anno per provarci!».

- Hai avuto pazienza...  
«Sì! E questo è stato l'aspetto più difficile: ero molto giovane e, appunto, impaziente, volevo vincere il più in fretta possibile. Così è stato difficile, ho avuto qualche esitazione nel rifiutare l'offerta della Ford, perché loro avevano l'auto vincente».

- È stata una decisione che hai preso da solo?  
«Sì, ho parlato con delle persone, ma alla fine di tutto è stata solo e soltanto una mia decisione. Anche se due persone hanno molto

contribuito a farmela prendere».

- Chi sono?

«Uno è Carlos Sainz, l'altro Xavier Demaison. Con Sainz ho parlato a lungo, aveva vinto la Dakar con Vw, mi disse: "Non posso assicurarti che vincerai subito, ma posso dirti vincerai sicuramente!". Con Demaison non ho parlato, non ce n'è stato bisogno. Avevo grande fiducia in lui, nelle sue capacità di progettista: il solo sapere che era lui il responsabile del progetto mi ha convinto ad accettare l'offerta della Vw».

- Parliamo di calendario, dalla Cina che è saltata all'ultimo all'Acropoli che potrebbe tornare, per continuare con la Sardegna che è sempre in bilico...

«Tutti volevano la Cina, tutti sappiamo che è un mercato importantissimo per le Case. Però non hanno una grande tradizione nel motorsport. Non so. Credo che sia necessario per lo sport mantenere in calendario gare che hanno fatto la storia della



specialità: Montecarlo, Finlandia, Svezia, Acropoli, Gb. Anche la Sardegna ha fatto un grande lavoro, si vede nel progresso che hanno fatto sul percorso, sul tipo di speciali. All'inizio erano troppo rotte, adesso sono fantastiche. E c'è molta gente, molti spettatori, a seguirlo. Anche se è su un'isola. La Sardegna è un bel rally, mi piace. Se dovesse finire sarebbe un vero peccato, Sanremo come alternativa, però, non mi dispiacerebbe. Non l'ho mai fatto: mi dicono che non c'è spazio e ci sono molti tifosi. In Italia avete tanti appassionati, ogni rally ha molta gente. Ricordo il Lanterna di qualche anno fa con la C4. c'era anche Räikkönen: vedevo un sacco di gente! L'Italia deve esserci nel Mondiale».

- E poi: 13 o 14 gare sono l'optimum?

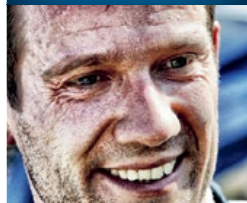
«Tra 12 e 14 gare per me è il numero giusto. Di più

## DAL PASSATO AL FUTURO

In occasione della vittoria al Montecarlo 2016 (sopra).

Ogier insieme a Jean Ragnotti, sotto: la storia ed il presente del rallyismo francese. Ma cosa aspetta il futuro? Pare chiederselo anche Séb, a destra, che non ha deciso quando smetterà...

In alto a destra Fabio Andolfi, debuttante sulla Hyundai i 20 R5 che ha provato in Liguria



”

SÉBASTIEN OGIER







## Corsica arriva Andolfi sulla i20

**BEN 77 EQUIPAGGI AL VIA NEL TOUR CON DIECI SPECIALI. DEBUTA LA HYUNDAI i20 R5 CON ABBRING, SARRAZIN E FABIO ANDOLFI**

sarebbe impossibile da affrontare. Guardate la F.1: è una follia!».

- Con Volkswagen hai un contratto già firmato per il 2017 più opzione per il 2018: corre voce che - complice la situazione creata dallo starting order - potresti ritirarti a fine 2017. Che cosa c'è di vero? Fino a quando correrà Séb Ogier?

«Fino a quando qualcuno mi dirà: "dai papà stai a casa!". La nascita di Tim ha molto cambiato le mie prospettive, però vivo alla giornata. Fino a quando correrò? 2018, 2019? Boh: ci penserò! Sarà un altro momento di grandi decisioni ma non mi metto pressione addosso. Dipenderà da tante cose, dipenderà davvero dal mio piacere di fare il pilota. Diciamo che non mi interessa correre a queste condizioni: così è più una frustrazione che un piacere». ●



**L**a 59ª edizione del Tour de Corse prevede 10 prove speciali, per complessivi 390 km cronometrati. La filosofia della gara è rimasta la stessa dello scorso anno, con il periplo dell'isola caratterizzato da poche prove lunghe ed il parco assistenza della gara spostato da Corte all'aeroporto di Bastia, ed arrivo finale trasferito da Ajaccio a Porto Vecchio. Lo shakedown di Sorbo Ocagnano (km 5,40) si svolgerà vicino Bastia alle 8 del mattino di giovedì 29 settembre, poi in serata ci sarà la partenza cerimoniale ad Ajaccio, da dove la mattina di venerdì 30 settembre prenderà il via la prima tappa (Ajaccio-Bastia) che prevede 4 prove speciali, per complessivi 157 km cronometrati. I piloti, senza fare assistenza a metà giornata, disputeranno due volte i classici crono di Acqua Doria-Albitreccia (km 49,72) e Plage du Liamone-Sarrola Carcopino (km 29,12) e poi, dopo aver effettuato ben 127 km di trasferimento (!), arriveranno alle ore 19.27 al parco assistenza di Bastia. Sabato 1º ottobre la seconda tappa (Bastia-Bastia) prevede ancora 4 crono, per un totale di 169 km cronometrati, distribui-

ti nelle speciali di La Porta-Valle di Rostino (km 53,72) e Novella-Pietralba (km 30,80) ripetute. Domenica 2 ottobre è infine in programma la tappa conclusiva (Bastia-Porto Vecchio) di soli 64 km cronometrati, composta da due prove speciali: quella di Antisanti-Poggio di Nazza (km 53,78) e la power stage di Porto Vecchio-Palombaggia (km 10,42).

### **Ben 77 equipaggi al via**

In totale sono addirittura 77 gli equipaggi iscritti al Tour de Corse 2016, tra i quali c'è da segnalare la presenza di 12 Wrc, 11 Wrc2 e 14 Wrc3, delle quali 10 iscritte anche al mondiale Junior. Saranno invece solamente tre gli equipaggi italiani presenti sull'Isle de Beauté: se non è un record negativo poco ci manca...I nostri rappresentanti sono Lorenzo Bertelli e Simone Scattolin su Ford Fiesta Wrc, i leader del Wrc3 e dello Junior, Simone Tempestini e Giovanni Bernacchini (Citroen Ds3) e l'equipaggio di AcitTeam Italia composto da Fabio Andolfi e Manuel Fenoli, che porteranno all'esordio (insieme ad Abbring e Sarrazin) la nuova Hyundai New Generation i20 R5 del team Hmi. ●



# Scandola core de Roma

SCONFITTO PER MEZZO SECONDO NELLA PRIMA GIORNATA, IL PILOTA SKODA REAGISCE E CONQUISTA UN SUCCESSO CHE LO RILANCIA IN VISTA DEL FINALE

**SPETTACOLO  
AL... QUADRATO**

Il Palazzo della Civiltà Italiana all'Eur, conosciuto come "Colosseo Quadrato", fa da magico sfondo alle evoluzioni di Umberto Scandola e Guido D'Amore, vincitori con la Skoda del Rally Roma Capitale

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 1.34'26"1; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 5"9; 3. Basso-Granai (Ford Fiesta Ldi) a 38"3

Gara-1: 1. Andreucci-Andreussi in 49'50"6; 2. Scandola-D'Amore a 0"5; 3. Basso-Granai a 33"1

Gara-2: 1. Scandola-D'Amore in 44'35"; 2. Basso-Granai a 5"7; 3. Andreucci-Andreussi a 6"4

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80







di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

**R**OMA – Dalla beffa alla gioia. Dalle lacrime trattenute dopo aver perduto la prima tappa per un battito di ciglia, a quelle liberatorie del trionfo l'indomani. Emozioni forti, provate e dispensate da Umberto Scandola in meno di ventiquattr'ore. Sulla graticola per essersi fatto sfuggire il colpo gobbo al sabato, sul gradino più alto del podio di tappa due e della gara intera la domenica. Due edizioni del Rally di Roma in salsa Tricolore e due vittorie per il ragazzone della Skoda. Ma se quella dell'anno passato era buona soprattutto per la statistica e per l'orgoglio, quella attuale vale oro nella corsa infinita allo scudetto 2016. Ma vale moltissimo anche e soprattutto per l'uomo e per il pilota di verde vestito, capace di azzerare la delusione per una vittoria parziale sfumata quando già ne assaporava il gusto e di ripartire più cattivo che mai il giorno dopo. Doveva vincere, Scandola, per tenere aperta la speranza di cucirsi sulla tuta il suo secondo scudetto e lo ha fatto. Doveva vincere per dimostrare che non ha nulla da invidiare ad Andreucci e Basso, doveva vincere per chiudere una volta per tutte l'episodio del Friuli. Ci è riuscito in una due giorni in cui non ha sbagliato praticamente nulla: *«Forse avrei potuto giocarmi quattro gomme nuove nella prova spettacolo di sabato, per essere sicuro di vincere la tappa, ma poi mi sarebbero mancate il giorno dopo. In ogni caso abbiamo chiarito che noi non molliamo. Mai».*



#### AL DUE VALLI I TOP TRE SI PRESENTERANNO COSÌ

PILOTA	PUNTI TOTALI	PUNTI NETTI (*)
Basso	80,75	78,25
Andreucci	80	77
Scandola	74,5	74,5

Nessun calcolo in vista dell'ultima gara del Tricolore, il Due Valli in programma a metà ottobre. Troppo corta la classifica per poter giocare col pallottoliere. A Verona, chi vorrà cucirsi lo scudetto sulla tuta dovrà puntare a vincere. Anche perché, tenendo conto degli scarti, la lotta è ancora più sul filo di lana: i 74,5 punti di Scandola sono tutti buoni, visto che il veronese ha già due zero nel tabellone. Sia Basso che Andreucci, invece, devono scartare: i 2,5 punti a Sanremo il veneto della Brc ed i 3 dell'Adriatico il pilota della Peugeot.

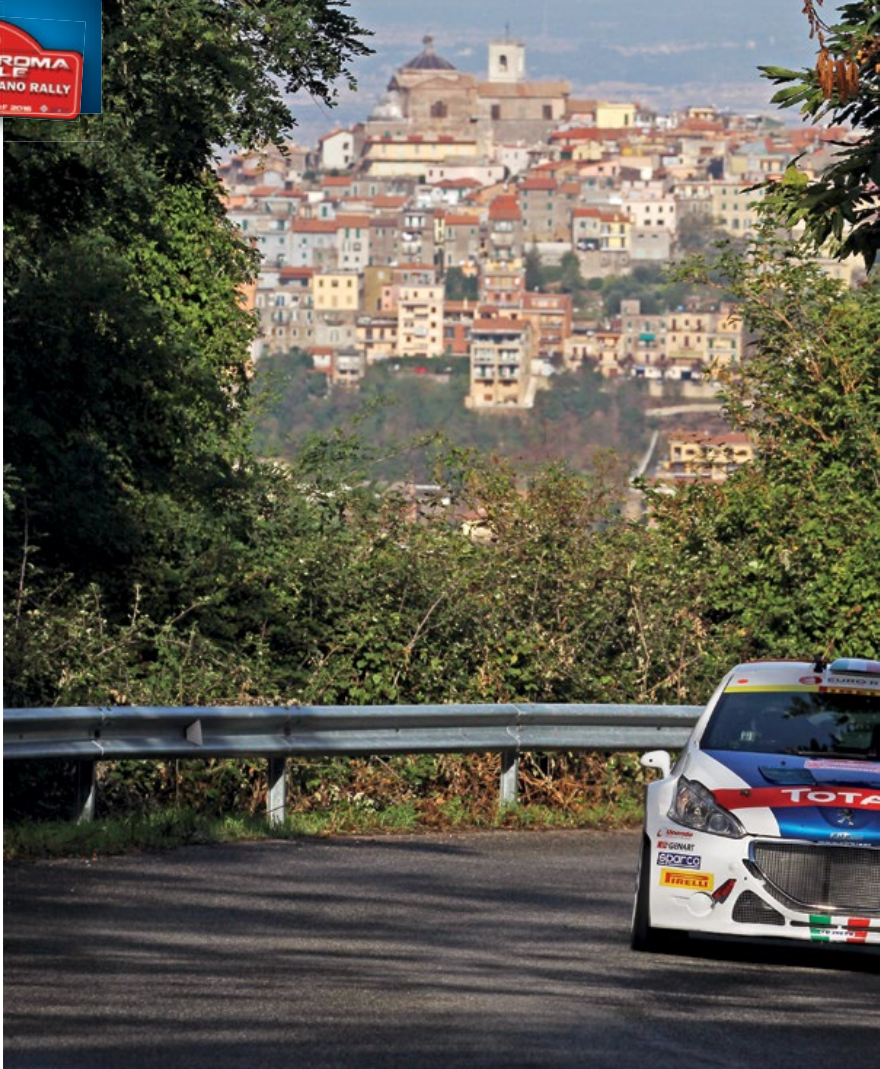


### Boia chi molla!

Come del resto non mollano pure gli altri magnifici due che puntano a portare a casa il titolo. Non molla Paolo Andreucci che il sabato, appena ha intravisto la possibilità di vincere la tappa dopo i guai elettronici che hanno rallentato Basso, ha addentato la preda con quell'istinto che soltanto i campionissimi possiedono, valorizzando al massimo quell'aiuto che la Dea Bendata di tanto in tanto riserva giusto agli eletti: «Per vincere serve anche la fortuna», ammette sornione il toscano. E non molla, naturalmente, neppure Giandomenico Basso.

La punta della Brc ha iniziato col piede giusto, mettendosi a tirare il gruppo durante la tappa uno, prima di essere rallentato da un problema elettronico che ha fatto spegnere la sua Fiesta un paio di volte, mentre viaggiava di quarta piena.

Il giorno dopo ci ha riprovato e pur dovendo fare i conti con una pastiglia dei freni difettosa, ha avuto la freddezza di beffare Andreucci nell'ultima speciale, portandosi a casa un secondo posto di giornata che potrebbe risultare decisivo al momento di tirare le somme. Anche perché – mai come questa volta – il confronto è stato soltanto tra i tre in corsa per lo scudetto, senza alcun outsider in grado di rubare punti. Non c'è riuscito Simone Campedelli, mai a proprio agio nella gara in cui lo scorso anno si rompe un polso dopo un'uscita rovinosa, non ce l'ha fatta Alessandro Perico, rallentato da una foratura il giorno uno – quando era comunque fuori dal podio – e fermato la domenica dal turbo, non ce l'ha fatta neppure Tassone, sempre più impalpabile con la 208 T16. ●







### COLPO DI CODA ANDREUCCI SFORTUNA PER BASSO

Dopo un inizio difficile Andreucci ha vinto la prima tappa, finendo secondo. Noie elettriche hanno rallentato Basso, sotto a sinistra, che ha poi chiuso terzo

# Uno a uno palla al centro

**UNA TAPPA CIASCUNO PER TESTA E POLLARA: VERDETTO TRICOLORE RIMANDATO A VERONA ANCHE PER GLI JUNIOR**

**U**n passo alla volta, senza strafare: Giuseppe Testa e Daniele Mangiarotti hanno ben chiaro l'obiettivo che vale una stagione e, chilometro dopo chilometro, cercano di fare il possibile per garantirsi un finale di campionato in discesa. Con la vittoria conquistata nella prima tappa e la seconda piazza il giorno due, a Roma



hanno pareggiato il conto con Marco Pollara e Giuseppe Princiotto, rimandando il verdetto finale del Tricolore Junior al Due Valli ma mantenendo intatto un tesoretto che, nei precari equilibri di questo Campionato Italiano, rappresenta una piccola anomalia. Intendiamoci, i 10 punti di differenza che ora dividono l'ufficiale Peugeot dal bravissimo siciliano che corre con la 208 R2 di Munaretto non sono certo una garanzia, visto che di punti in palio ne restano ben 22,5 e che il vantaggio di Testa, al netto degli scarti con cui entrambi dovranno fare i conti al traguardo di Verona, scendono a 7 appena. Abbastanza però per permettersi di controllare il proprio avversario nella trasferta a Nord Est, visto anche considerando il fatto che all'orizzonte pare non esserci proprio nessuno in grado di far da ago della bilancia nella sfida che vale lo scudetto tra gli Under 25. Troppi, infatti, si sono persi per strada e se va lodata la perseveranza di Mazzocchi, che a Roma è tornato nella mischia per mettere da parte esperienza preziosa, il resto del quadro è desolatamente vuoto, tanto che il terzo posto in campionato di Betrice Calvi, giocoforza ben più interessata alle faccende del Femminile che non a quello dello Junior, è rimasto intatto anche dopo i due giorni del Rally di Roma. Protagonisti, cercasi! ●



### POLLARA TIENE TESTA

Pollara, sotto, ha vinto una tappa come Testa, ancora leader fra gli Junior. Sotto a sinistra Campedelli al via: il romagnolo non è mai stato in lotta per le posizioni che gli competono



### MINCHELLA IN COPPA

Vittoria per Andrea Minchella e Daniele Renzetti su Ford Fiesta Wrc nella gara valida per la Coppa Italia e per il Campionato Regionale. I due (sopra) hanno preceduto i rivali nella corsa al titolo Bergantino e Di Vincenzo (207 S2000).

### TROFEO PEUGEOT

Sfida a due nella prima finale del Peugeot Competition Top, che mette in palio la partecipazione a Monza sulla seconda 208 T16 ufficiale. Di fronte Razzini-Marcomini e Tavelli-Cottelero, con i primi subito velocissimi ma fermi a 2 ps dal fine prima tappa. A Tavelli basterà arrivare al traguardo a Verona per vincere il Trofeo.

### SPETTACOLO DECISIVA

Prova spettacolo decisiva nella prima tappa: alla partenza del secondo passaggio Andreucci e Scandola erano divisi da 2"7, con il veronese che il giorno prima aveva rifilato 5" al garfagnino, divario sceso a 2"2 nella ripetizione di sabato. Che per mezzo secondo ha assegnato a "Ucci" il successo di tappa.

### TEMPO RITOCATO

Non è stato un errore del pilota a causare la partenza a handicap di Andreucci nella spettacolo del venerdì sera, ma un'anomalia nei tempi del semaforo. Grazie alla prova del camera car, il collegio dei commissari ha accolto l'istanza presentata da Peugeot Italia, replicata da Skoda per Scandola e da Di Cosimo, abbonando 1" agli interessati.

### RALLY ITALIA TALENT

In gara a Roma anche Letizia Soldano e Silvia Bianco, vincitrici tra le ragazze di Rally Italia Talent. Con la 208 R2 hanno faticato, fermandosi prima dell'ultima speciale del giorno uno. L'indomani sono ripartite, cercando di apprendere km dopo km.



# Dal Giappone con amore

UN EQUIPAGGIO DEL SOL LEVANTE È VENUTO A CORRERE IN ITALIA CON TIFOSI E GIORNALISTI AL SEGUITO. E ORA PENSA AL CIR DEL 2017

**T**occo esotico a Roma con i giapponesi Tomoyuki Shinkay e Ayumi Urushido venuti a disputare la gara con una 500 R3T della Sportec. I due corrono in Giappone con lo stesso tipo di vettura e grazie ai buoni uffici dell'importatore locale, Seiroh Itoh, poliedrico imprenditore la cui attività principale è la produzione di camicie hawaiane, sono riusciti a concretizzare il sogno di disputare un rally del Tricolore, con tanto di piccolo seguito di giornalisti e tifosi. L'equipaggio si è ritirato il primo giorno, dopo un atterraggio duro da un dosso e aver rotto un semiasse, quindi ha chiuso 14esimo l'indomani. Ora sta pensando alla prossima stagione, nella quale vorrebbe schierarsi al via di tre o quattro gare del Cir. ●



INCREDIBILE VICENDA PER ALCUNI CONCORRENTI SOCCORRITORI

## Aiuta che non t'aiutano

Ha dell'incredibile quanto accaduto nella prima prova di sabato, dopo che Natale Livio e Marco Fenni sono usciti in modo così violento che la loro Peugeot 306 ha preso fuoco. Cinque equipaggi che seguivano si sono fermati per prestare soccorso, utilizzando gli estintori di bordo per spegnere le fiamme. Al successivo remote service però i commissari hanno verificato che gli estintori sulle vetture degli equipaggi coinvolti erano scarichi, ed hanno invitato gli interessati a provvedere. Cosa impossibile, visto che il rally era ormai a Subiaco. Così, alla partenza della prova successiva, Di Giulio-D'Amora e Laudati-Aiezza hanno consegnato la tabella, costretti al ritiro per aver aiutato un equipaggio! Se non si fossero fermati avrebbero rischiato l'accusa di omissione di soccorso...

# Travaglia debutta in un Baleno

SI RIVEDE IL CAMPIONE TRENTINO, AL VOLANTE DELLA NUOVISSIMA SUZUKI CHE DOVREBBE AFFIANCARE LA SOLITA SWIFT NEL TROFEO

**R**OMA - Dopo aver visto le caratteristiche tecniche della nuova Baleno, alla Suzuki Italia hanno subito pensato a trasformarla in un'auto da rally low-cost e competitiva. Missione compiuta, visto che nella mani di Renato Travaglia - tornato dopo 25 anni a far coppia Massimo Nalli, oggi Dg di Suzuki Italia - non solo ha fatto bella figura, ma ha anche vinto la categoria. Punti di forza? Il moderno motore tre cilindri turbo da 1 litro, il peso contenuto e l'inedito telaio. Il propulsore della nuova famiglia Boosterjet nasce con tanta coppia in basso (170 Nm fra 2.000 e 3.500 giri) e 112 Cv, diventati 135 solo con qualche ritocco alla mappatura, ed il fatto che la Baleno SR - modello disegnato a Torino nel centro stile italiano di Suzuki - sia già arrivata a questo punto dopo un solo mese di lavoro è un bel certificato di prospettiva per la sua probabilissima introduzione nei monomarca Suzuki 2017 accanto alle intoccabili Suzuki Swift.

Gianni Cogni

### L'INVASIONE DEI GIAPPONESI

A sinistra la Suzuki Baleno portata al debutto da Travaglia-Nalli. Sopra a destra Martinelli, primo tra le Swift. In alto, la coloratissima Abarth 500 dei giapponesi Shinkay-Urushido



PRIMO A ROMA COME AL CIOCCO

## Martinelli apre e chiude

Stefano Martinelli aveva aperto la stagione del Suzuki Rally Trophy vincendo sulle strade di casa, al Ciocco ed a Roma l'ha chiusa tornando ad un netto successo. Assenti sia il vincitore della serie e del Tricolore R1, Jacopo Lucarelli, che il suo principale rivale Claudio Vallino, Martinelli non ha avuto difficoltà a regolare la concorrenza. Ad iniziare da Sergio Denaro e da un Lorenzo Coppe meno brillante del solito. A Martinelli è spettato allora il compito di fare da pietra di paragone per la nuova Baleno guidata da Travaglia ed il giovane toscano di Barga è stato promosso... (g.c.)







# Panzani campione

**DOPO IL TROFEO TWINGO IL TOSCANO S'AGGIUDICA ANCHE LA SERIE PER LA CLIO. FARÀ MONTECARLO DA UFFICIALE**

**R**OMA - Luca Panzani ce l'ha fatta: dopo aver conquistato il Trofeo Twingo nella passata stagione, il toscano è il vincitore del Trofeo Clio R3T Top 2016 con un rally d'anticipo e disputerà da pilota ufficiale Renault il Rally di Montecarlo 2017! Un verdetto atteso, anche se non scontato, vista la continua crescita di Kevin Gilardoni, mai come stavolta vicino al rivale nelle prestazioni. Luca Panzani, che si presentava per la prima volta al via con la vettura della Dp Autosport, si è potuto concentrare esclusivamente sulle vicende del monomarca Renault, dato che il rally capitolino non rientrava fra le prove valide per il Campionato Italiano 2 Ruote Motrici. A quest'altro titolo potrà dedicarsi in tutta serenità nel conclusivo Due Valli, dove lo scudetto piloti (quello Costruttori è già stato conquistato da Renault) si giocherà fra due portacolori della Losanga, il leader provvisorio Ivan Ferrarotti e appunto Panzani che lo insegue ad appena 4,25 punti.

*Gianni Cogni*

**Riccardo Canzian, sotto, ha vinto tra le Twingo R1 ed è passato in testa al Trofeo. Luca Panzani, in alto, ha fatto suo il Clio R3T Top**



**DOPPIETTA TWINGO R1 ANCHE A ROMA**

## Canzian bis e sorpasso

La lotta fra i baby Under 23 del trofeo Renault Twingo R1 si fa sempre più appassionante, con Riccardo Canzian che ha replicato il doppio successo ottenuto al Rally del Friuli, scavalcando così il leader provvisorio Emanuele Rosso. I due protagonisti della serie riservata alle Twingo di ultima generazione, a motore e trazione posteriori, si presenteranno quindi al via del Due Valli separati da soli 2 punti. Terzo posto per Deborah Sartori, che ha a sua volta scavalcato in graduatoria generale il fratello Manuel.



**BELLA LOTTA FRA WRC**  
Sciessere e la Citroën C4,  
sotto, hanno avuto  
la meglio a Bassano  
sulla Ford Focus Wrc  
di Signor, in basso



SIGNOR S'INCHINA AL VINCITORE

## «Eddie ha meritato»

Lo chiamano il "mundialito del Nord-Est", con buona pace di altre gare più titolate. Ed il rally che è l'orgoglio della Bassano Rally Racing registra 159 iscritti con i 49 dello storico, vinto da Serafino Stolfo su Porsche 911.

Gloria natia per Eddie Sciessere: «Andavo in bicicletta a vedere i miei idoli passare sulle strade di casa e mai avrei creduto che sarebbe arrivato il mio momento. Tra l'altro abbiamo deciso solo all'ultimo istante di correre e non davamo niente per scontato».

Vittoria di prestigio e curiosi incroci. Sciessere primo al San Martino (2013), poi feudo di Marco Signor dal 2014 al 2016... «Ci è mancata la confidenza col tracciato - spiega l'alfiere di Caerano San Marco - ma onore ai vincitori. Per i piloti vicentini è questione massima d'onore e abbiamo sentito un tifo incredibile. La scelta iniziale di gomme dure ci ha fatto partire in sordina, poi è stata lotta sul filo dei secondi».

# Sciessere finalmente

## DOPO TANTI TENTATIVI ANDATI A VUOTO, IL VICENTINO ESPUGNA BASSANO AL TERMINE DI UNA BELLA BATTAGLIA CON SIGNOR

di Carlo Ragogna

**BASSANO DEL GRAPPA** - Nella tana dei vicentini non passa il trevigiano. Nemmeno se ha la classe di Marco Signor, tornato al volante della Focus Wrc dopo la digressione su Fiesta al San Martino di Castrozza. Così, a conquistare il Bassano stavolta è Eddie Sciessere, finalmente premiato dopo vani tentativi e l'alloro sfuggito per un soffio nel 2011 a due passi dal traguardo. Il driver di Lusiana, assistito dal concittadino Luca Baù, sfrutta bene il fattore campo (dal balcone di casa s'affaccia sulla prova Cavalletto...) firmando lo scratch su 4 dei 6 tratti cronometrati e sprintando sulla seconda di Marcesina quando il rivale cerca l'ultimo guizzo. E qualcuno potrà pure giocare sui pronostici per l'epilogo del CiWrc: Sciessere, con una Citroën C4 D-Max come quella di Luca Pedersoli, davanti alla Ford Focus Sama Racing di Signor prima del "giudizio universale" a Como... Restando sul ponte degli alpini a cavallo del

Brenta, la cronaca racconta di Sciessere che parte a razzo con graffi al crono spettacolo di Marostica e sulle prime di Cavalletto e Valstagna. Poi, sale in cattedra un vicentino di Thiene, Andrea Dal Ponte (Ford Fiesta), su Marcesina e ripetizione

di Cavalletto, mentre un vicentino di Solagna, Mauro Spagolla (Fiesta), appena presa la piazza d'onore finisce su una pianta a Marcesina, perdendo oltre 1'30". Scatto d'orgoglio di Signor a Valstagna ma Sciessere cede l'inezia di 0"9 e chiude la porta a Marcesina, per arrivare primo in piazza Libertà davanti a Signor e Dal Ponte. Spagolla giù dal podio ma davanti a Robert Consani (Citroen Ds3) primo di R5 con sorpasso finale su Giacomo Costenaro (Peugeot 208 T16) rallentato da una toccata. ●



### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Sciessere-Baù (Citroën C4 Wrc); 2. Signor-Bernardi (Ford Focus Wrc); 3. Dal Ponte-Cracco (Ford Fiesta Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





**I TUOI ANNI '90.**

**GLI ANNI DELLA MUSICA POP.**

**GLI ANNI DA RIVIVERE.**

**883 & MAX PEZZALI**

**DISCOGRAFIA**

**LEADER DEL GRUPPO CHE HA SEGNATO UN'INTERA GENERAZIONE ITALIANA, MAX PEZZALI, DOPO 25 ANNI DI SUCCESSI, TORNA CON UNA FANTASTICA RACCOLTA MUSICALE. IL CORRIERE DELLO SPORT - STADIO E TUTTOSPORT PORTANO IN EDICOLA "883 E MAX PEZZALI DISCOGRAFIA", 13 ALBUM CHE RIPERCORRONO UNA GRANDE CARRIERA MUSICALE.**

**COLLEZIONA LA RACCOLTA COMPLETA, OGNI MERCOLEDÌ IN EDICOLA.**



**TUTTOSPORT**

**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE



\*A soli € 9,99 + il prezzo del quotidiano. Se non lo trovi in edicola potrai richiederlo all'indirizzo mail [883@tuttosport.com](mailto:883@tuttosport.com) o [883@corsport.it](mailto:883@corsport.it) specificando il tuo nome, cognome, il nome dell'album al quale sei interessato e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

© Ph. Giovanni Carliano



## IL MAREMMA APRE

Iscrizioni aperte al 40. Trofeo Maremma, in programma a Follonica il 22 e 23 ottobre con nove speciali, tre il sabato e sei la domenica. Per festeggiare il traguardo del quarantennale, quest'anno la gara vedrà al via anche le storiche.

## COMO IN FERMENTO

Test liguri con la Hyundai anche per Corrado Fontana, che ha voluto provare qualche nuova soluzione di assetto in vista del Rally di Como. Dove Fontana punterà alla vittoria per raddrizzare una stagione finora avara di soddisfazioni. A Como, inoltre, potrebbero essere al via anche i vincitori dell'Irc, Chentre-Floean.



## MOLINARO DEE

Positivo debutto di Tamara Molinaro al Rallye Liezen valido per il campionato austriaco al volante della Opel Adam R2 del Team Brr (sopra). La gara è stata molto selettiva ma la 18enne pilotessa comasca, navigata dall'esperta Ilka Minor, s'è fatta valere, ottenendo il podio di classe e finendo a ridosso della top ten.

## BAJA D'AUTUNNO

Appuntamento il 12-13 novembre per l'inedita Italian Baja d'Autunno, sesta e conclusiva tappa del Campionato Italiano Cross Country Rally con coefficiente 1,5. Novità partorita dal Fuoristrada Club 4x4 Pordenone, la Baja d'Autunno farà base a Valvasone. Tracciato di circa 18 km da ripetere 5 volte il sabato e 3 la domenica, ripercorrendo lo spettacolare settore "Valvadrom" dell'Italian Baja iridata.

## TUTTO

Si è spento a Tempio Pausania dopo lunga malattia Pietro Frascioni, padre di Fabio, da sempre collaboratore prezioso del Rally Italia-Sardegna. A Fabio e famiglia le condoglianze della redazione di Autosprint.



TORNA DAL 6 AL 9 OTTOBRE LA MANIFESTAZIONE CULTO

## Legend è già count down

Mancano ormai pochi giorni alla edizione numero 14 di Rally Legend, la kermesse che ogni anno raduna a San Marino e dintorni tutto il meglio del rallismo mondiale. E le novità non mancano davvero nemmeno questa volta, con un elenco di campioni che fa impressione: Biasion (sopra con la Lancia Delta), Kankkunen, Alen, Salonen, Munari, Gronholm, per parlare di campioni del mondo. Ma si può continuare con Paddon, Panizzi, Schwarz, Trelles e con i nostri Navarra, Longhi, "Lucky", "Pedro", Verini, Pregliasco, Carello, e tanti altri, a comporre un elenco che ha raggiunto e superato il tetto delle 160 adesioni. Sarà un Legend dalle tante iniziative, come sempre, e su tutte merita segnalare "Quando Alitalia volava nei rally" dedicata ad uno sponsor divenuto fatto di costume nei rally e legatosi fra le altre alla mitica 131 Abarth.

USCITA TEST PER IL FRANCESE IN VISTA DEL DEBUTTO CON LA COREANA

## Sarrazin apripista sulla Hyundai

Stéphane Sarrazin, vincitore del Tour de Corse 2014, al rientro in Europa dalla prova del Wec ad Austin ha effettuato una serie di test sulla nuova Hyundai i20 R5. Con la vettura

il francese, navigato da Julien Renucci, ha poi fatto da apripista nel Rallye de Fayence per poter prendere confidenza con la i20 R5 della First Motors che porterà all'esordio in Corsica.

ANCORA CODECÀ AL NIDO DELL'AQUILA CROSS COUNTRY

## Suzuki domina

Lorenzo Codecà e Bruno Fedullo (Suzuki Grand Vitara 3.6 V6 T1, sotto) sono stati i protagonisti della prima edizione del Nido dell'Aquila versione cross country dove, vincendo, hanno rafforzato il primato nella classifica generale e nel Gruppo T1 del Tricolore Cross Country. Molto accesa la lotta alle loro spalle, basti dire che il secondo posto è stato assegnato per la discriminante (il tempo del primo settore selettivo) visto che Lolli-Facile e Bordonaro-Bono sono arrivati a pari tempo, a 2'40" dai vincitori. Un duello appassionante e dalla triplice valenza, visto che oltre al posto d'onore ha sancito anche il primato nella gara riservata al Gruppo T2 e la vittoria nel terzo appuntamento del Suzuki Challenge. Quarto e terzo di T2 è arrivato il lombardo Andrea Alfano, in coppia con Carmen Marsiglia.



CON L'ABARTH 124 PER L'R-GT

## Fiorio show a Roma Capitale

Con il sempreverde Alessandro Fiorio a fare da apripista sulla prova spettacolo del Rally di Roma Capitale al Colosseo Quadrato - affiancato dal compagno di mille avventure Gigi Pirolo - sono finalmente arrivati i primi annunci ufficiali per la nuova Abarth 124 Gt, il cui sviluppo prosegue a marce forzate. La vettura verrà omologata entro fine anno in R-Gt, costerà 140.000 euro con assetto da asfalto e darà vita a un Trofeo su 7 gare nel Cir, che permetterà al miglior equipaggio Under di prendere parte al Rally di Montecarlo 2018.

DUE VANNO ALLA FRIULMOTOR

## Già sei le i20 R5 per l'Italia

Ancor prima di mettere le ruote in terra per la prima uscita ufficiale, la Hyundai i20 R5 ha già ricevuto sei ordini dall'Italia. Oltre alle due opzionate dalla Hmi gestita da Luca Murdolo, ne sono state opzionate altre due da parte della Friulmotor e una ciascuna da altre due squadre.

L'EX-NAVIGATORE DI PEDERSOLI

## Matteo Romano va alla Pirelli

Matteo Romano, una laurea in ingegneria ed un robusto curriculum con una lunga esperienza all'estero, è appena approdato alla Pirelli, dove si occuperà del mercato nazionale, con un focus particolare sul Tricolore. L'ex-navigatore di Luca Pedersoli ha già fatto il suo debutto la scorsa settimana al Rally di Roma Capitale, al fianco di Terenzio Testoni, il tecnico che occupa il ruolo di responsabile internazionale nel settore rally.





# Esperti della Cusano al lavoro per ricostruire

La competenza degli ingegneri dell'Ateneo romano al servizio dei territori devastati dal sisma: «Assistiamo la Protezione civile nei sopralluoghi»

**Per la ricostruzione dei territori del Centro Italia colpiti dal recente terremoto, non c'è tempo da perdere.**

Il dolore di chi ha perso i propri cari, la disperazione di chi non ha più una casa, il disorientamento e la rassegnazione di chi ha perso proprio tutto resterà per sempre nella memoria condivisa. L'Università Niccolò Cusano è scesa subito in campo all'indomani della tragedia, inviando fondi per 50 mila euro e competenze sotto forma di ingegneri specializzati in tecnica delle costruzioni, in consolidamento e in costruzioni in zone sismiche, che costituiscono l'ossatura dell'UnicusanoLab. Infatti, gli esperti delle università del Lazio sono tutti al lavoro per dare il proprio contributo ai paesi colpiti dal terremoto del 24 agosto. Tra questi anche tre docenti dell'Università Niccolò Cusano, gli ingegneri Barbara Ferraguti (docente di elementi e tecnica delle costruzioni all'Unicusano), Maria Zucconi (che si occupa di costruzioni in zona sismica per il corso magistrale di Ingegneria civile) e Stefania Imperatore (docente di consolidamento e costruzioni in muratura). «Facciamo parte di ReLUIS,



un consorzio di reti universitarie che presta la sua opera per il dipartimento della Protezione civile in caso di emergenza – aveva spiegato la Ferraguti proprio ai microfoni della radio dell'Università Niccolò Cusano, Radio Cusano Campus - Vengono così preparate le persone prima dell'emergenza per andare sul campo.

Creiamo poi delle squadre che si coordinano con la Protezione civile per effettuare sopralluoghi tecnici negli edifici». La strada per la ricostruzione è lunga ma con l'expertise migliore, unita alla grande volontà dei cittadini e al giusto coordinamento, la ripresa è possibile.



di **Alessandro Gargantini**

**BUDAPEST** - Sui saliscendi del tracciato ubicata alle porte della Capitale ungherese si è celebrata, forse un po' a sorpresa date le dimensioni, una storica festa Audi, che ha colto una netta doppietta grazie ai successi di Edoardo Mortara e Mattias Ekstroem. Dopo aver dominato la prima sessione di qualifica, nella quale i ragazzi di Wolfgang Ullrich e Dieter Gass hanno incredibilmente monopolizzato le prime otto posizioni, Edoardo Mortara ha conquistato la quarta vittoria stagionale, precedendo sotto la bandiera a scacchi ben cinque compagni di Marca.

Un cappotto storico per Bmw e Mercedes, che non sono mai apparse in grado di contrastare le vetture rivali. Mortara ha corso in totale sicurezza grazie al muro che alle sue spalle hanno eretto Jamie Green, Miguel Molina, Mike Rockenfeller, Adrien Tambay e Nico Mueller. Il plotone di audisti ha sottratto preziosi punti a Marco Wittmann, soltanto settimo, e consentito a Mortara un temporaneo al vertice della graduatoria di campionato. L'andamento della corsa della domenica, nella quale Mortara scattava nuovamente dalla pole, è stato influenzato da un contatto allo start che ha visto protagonisti lo stesso Edoardo Mortara, Marco Wittmann e Jamie Green. L'italiano, apparso nervoso prima del via, ha fatto pattinare le gomme ed è stato affiancato dai due rivali, che scattavano dalla seconda fila. Pochi metri più avanti le tre vetture sono entrate in collisione, ma è molto difficile attribuire responsabilità ad alcuno dei tre. Ad avere la peggio è stato il britannico, subito costretto al ritiro. Mortara ha forato la gomma anteriore destra, perdendo tempo per la sostituzione, e danneggiato severamente la propria vettura. Davvero robusta, invece, la Bmw di Wittmann, che ha proceduto senza fare una piega nonostante avesse uno splitter lievemente piegato. Il tedesco, squalificato al termine della gara insieme a Daniel Juncadella a causa di un'infrazione al regolamento tecnico (skid pad irregolari) ha ora un vantaggio di quattordici lunghezze graduatoria generale nei confronti di Edoardo Mortara, costretto alla resa nel finale. Il successo di tappa è andato così all'Audi "sbagliata", quella di Mattias Ekstroem, che ha dominato la corsa precedendo Adrien Tambay, protagonista della miglior prestazione stagionale così come Daniel Juncadella, poi squalificato, che ha chiuso al terzo posto dopo essere partito dall'undicesima posizione. La congiunta squalifica di Wittmann e Juncadella ha consegnato a Antonio da Costa il gradino più basso del podio. Ekstroem, che non disputerà la finale di Hockenheim, ha dunque chiuso la sua stagione, forse l'ultima nel Dtm, con una bella vittoria.

È cominciato in salita il fine settimana delle Mercedes, che si sono presentate sulla pista ungherese penalizzate da ben 25kg di sovrappeso su Audi e 17,5kg su Bmw. Robert Wickens ha chiuso al decimo posto la prima manche, mentre nella seconda si è schierato male in griglia e ha dovuto partire dall'ultima posizione dopo aver costretto gli stewards ad effettuare un giro di formazione aggiun-

**AUDI ÜBER ALLES**

Mortara, partito dalla pole sia sabato che domenica, sopra, è andato a vincere Gara-1 davanti ad altre sette RS5, al centro, ed a festeggiare sul podio, in basso al centro. Poca gloria per la Mercedes, in basso a sinistra quella di Rosenqvist, mentre vittoria in Gara 2 per Mattias Ekström, in basso a destra

# Mortara ci spera ancora

**VITTORIA NELLA GARA DI SABATO PER L'ITALIANO, MA RITIRO DOMENICA E RESTANO 14 I PUNTI DI DISTACCO DAL LEADER WITTMANN**

tivo. Grossa la delusione in casa Audi per il ritiro di Edoardo Mortara, che al termine della prima corsa si era nettamente riavvicinato al leader della graduatoria Marco Wittmann. Hans-Jürgen Abt, che schiera l'italiano di Ginevra, non si dà comunque per vinto: «La finale di Hockenheim sarà davvero infuocata, noi non molliamo mai. Tutto può succedere nel Dtm e noi ci crederemo fino alla fine!». ●







**AL TRAGUARDO**  
 Gara-1: 1. Mortara; 2. Green; 3. Molina. Gara-2: 1. Ekström; 2. Tambay; 3. Da Costa.  
 Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

# Massa forse in arrivo nel 2017

**NEL PADDOCK SI PARLA DELLA PROSSIMA STAGIONE E DELLE POSSIBILI NEW ENTRY E SPUNTA IL NOME DI FELIPE**



**N**el paddock di Budapest le novità in chiave 2017 sono state uno dei temi più caldi. Si è parlato dell'arrivo di nomi di richiamo, del contingentamento dei ranghi e anche di calendario. Per qual che concerne l'approdo alla categoria di nomi ex Formula Uno, sembra molto concreta la candidatura di Felipe Massa, che secondo i più informati sarebbe molto vicino a siglare un accordo con l'Audi per disputare la prossima stagione. Sarebbe il lui il pezzo forte della campagna acquisti invernale. Il brasiliano dovrebbe subentrare a Mattias Ekstroem, che non disputerà la "Grosse Finale" di Hockenheim in quanto impegnato nel mondiale Rallycross. Al posto nordico sul tracciato del Baden Wurttemberg ci sarà René Rast, che ha già debuttato in questa stagione a Zandvoort al posto dell'infortunato Adrien Tambay. Sempre in chiave Audi, Edoardo Mortara ha convocato una conferenza stampa il venerdì prima della gara ed ha fatto sapere a tutti di non voler commentare fino a fine stagione le voci che lo vorrebbero nel 2017 alla Mercedes. Qualora Edo andasse a Stoccarda, a Ekstroem potrebbe essere richiesto di restare un altro anno. A Hockenheim gli organizzatori ufficializzeranno la decisione di ridurre i ranghi a sei macchine per Marca: sette vetture comporterebbero difficoltà logistiche e metterebbero a rischio il cost saving pianificato. La Bmw, con Tomczyk e Da Costa in uscita, sarebbe teoricamente già a posto, ma non sono escluse sorprese, visto che ci sono dubbi sulla permanenza di Bruno Spengler. Per quel che riguarda la Mercedes, salgono le quotazioni di Maxi Gunther, presente in Ungheria. In tema calendario, sono confermate le nove tappe con gara doppia. Si tornerà certamente al Lausitzring e Mosca, mentre uno dei pochi dubbi riguarda la corsa in Ungheria, che in questo fine settimana ha sorpreso con oltre quarantamila presenze. ●





# Salut Yvan

## IL PLURICAMPIONE MULLER HA ANNUNCIATO LA CONCLUSIONE DELLA SUA ESPERIENZA NEL WTCC A FINE STAGIONE

di **Fulvio Cavicchi**

**I**l weekend di Shanghai del Mondiale Turismo si è aperto con una notizia bomba. Un colpo che gli appassionati di ruote coperte proprio non si potevano aspettare, perché viene a mancare un riferimento fondamentale nel lento riaddormentarsi della stagione che già ha consegnato a José María López il terzo titolo mondiale consecutivo e si trascinerà fino al 25 novembre per l'ultimo weekend in Qatar. Infatti nella conferenza stampa di lancio del decimo fine settimana 2016 il recordman assoluto del Wtcc, Yvan Muller, ha annunciato la sua intenzione di ritirarsi dal campionato (non necessariamente dalle corse, però) dopo la gara in Qatar. Una decisione che significa che il 2017 vedrà ben sette corone mondiali scomparire dalla categoria (oltre a Yvan lascerà anche "Pechito" López, per via dell'addio del team ufficiale Citroën) e rimarranno in corsa solo quelle che cingono le teste di Robb Huff (campione 2012) e Gabriele Tarquini (campione 2009) se il pilota di Giulianova deciderà di accettare ancora un'altra offerta, visto che ora firma solo contratti annuali.

«Non sono sicuro sia l'età il principale fattore che porti a concludere una carriera - ha commentato il 47enne Muller - «È più una questione di desiderio e motivazione. Con tutti i test, le sessioni al simulatore, l'allenamento fisico ed i viaggi fino alle gare, una stagione da professionista nel motorsport richiede un livello di impegno personale che non sono più pronto a fornire. Inoltre sono giunto ad un momento della mia vita in cui ho voglia di fare qualcosa'altro e sono felice di essere capace di prendere decisioni dopo undici stagioni di Fia Wtcc».

Infatti l'alsaziano ha preso parte quasi tutte le tredici stagioni corse nella storia del Mondiale Turismo, ma soprattutto ha di fatto perso solo la prima dopo la rinascita, quando nel 2005 la Fia tramutò il sempre più importante e seguito Etcc in Wtcc. E fa impressione notare come nelle dieci annate già concluse Muller ha per ben quattro volte finito col titolo di campione del

mondo, in altre quattro (e sta lottando ora per la quinta) è stato vice-campione, nel 2012 terzo e solo in occasione del debutto concluse fuori dal podio finale, quarto nel 2006.

«Ho avuto alcune grandi esperienze durante la mia carriera. Queste tre stagioni con Citroën Racing sono state particolarmente speciali, anche se non sono riuscito a vincere il titolo con questa squadra. Ma sarò sempre orgoglioso di aver aiutato a costruire il nostro programma sportivo ed aver sviluppato la C-Elysée».

Non solo, Muller è anche (con grande distacco) nettamente il più vincente del Wtcc, avendo portato a casa ben 48 gare, e cioè quasi il doppio del più vicino inseguitore. Stessa leadership anche per podi, pole position, giri più veloci e punti conquistati, a dimostrazione che Yvan non lasciava mai giù nulla.

«Guidare è stato parte della mia quotidianità per così tanto a lungo che non riesco a vedermi totalmente senza corse, ma

andrò a passare più tempo con la mia famiglia ed a sviluppare il mio team, la Yvan Muller Racing. Ma prima di questo, metterò tutto quello che ho nel raggiungere gli obiettivi di squadra».

Un vero e proprio dominatore del massimo campionato a ruote coperte, che merita un grande saluto per il suo eccezionale essere sempre competitivo in ogni annata, pista e condizione. ●

### MAROCCO DAVANTI A TUTTI

Il weekend cinese è stato lieto per Citroën, che oltre ad aver conquistato il titolo costruttori ha vinto con Mehdi Bennani anche il Wtcc Trophy, il trofeo per i piloti privati, sotto

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Björk; 2. Michelisz; 3. Muller. Gara-2: 1. López; 2. Muller; 3. Bennani.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



### IL PLURICAMPIONE SALUTA IL WTCC

Due podi anche a Shanghai per le impressionanti statistiche di Yvan Muller, sopra, che punta al secondo posto in campionato con la sua C-Elysée, sotto







### THED BJÖRK IN FESTA

Lo svedese è riuscito a passare per primo sotto la bandiera a scacchi a Shanghai, sotto, e festeggiare sul podio, a destra. Vittoria per López nella Main Race, sopra



### A SHANGHAI ARRIVA LA PRIMA VITTORIA S60

## L'inVolvino primavera

La Cina porta bene alla Volvo, che dopo essere stata comprata dalla Geely nel 2010 raccoglie proprio nel terreno "di casa" la prima vittoria dal suo ritorno nel Mondiale Turismo. Infatti, grazie a Thed Björk, ha conquistato all'ultimo giro il successo nella Opening Race ai danni di Norbert Michelisz, che aveva guidato la gara fino a quel momento. Ma a parte la singola corsa, è stato tutto il weekend ad aver rivisto le S60 del team svedese nuovamente competitive come parevano ad inizio stagione. Ed è importante notare che non fosse solo questione di zavorre, visto che anche Chevy e Lada erano a Shanghai senza chili aggiuntivi contro i 60 di Honda e gli 80 di Citroën, e soprattutto che anche nelle gare "opache" dei piloti Polestar la macchina non aveva zavorra. Insomma un bel segno in un campionato che per forza di cose uscirà dal dominio francese (C-Elysée autrice ancora di una tripletta nella Main Race) ed è alla ricerca di nuove e appassionanti sfide per il 2017. Citroën che comunque, già con la pole position di José María López di sabato, si è assicurata la terza corona costruttori consecutiva e domenica pure il titolo privati grazie a Mehdi Bennani e la vettura in gestione al Sébastien Loeb Racing.





# Siebert allunga ancora

**A IMOLA ZERO PUNTI PER MICK SCHUMACHER, CHE VEDE IL PILOTA JENZER ALLONTANARSI**

di [Fiammetta La Guidara](#)

**I**MOLA - Tre gare senza esclusione di colpi fra i giovanissimi delle monoposto Tatuus, dove il mancato protagonista è stato Mick Schumacher. Il figlio del sette volte iridato F.1 è approdato sul Sant'Ermo con 10 lunghezze da recuperare nei confronti del leader Marcos Siebert ma su tre gare non ha preso nemmeno un punto. D'altra parte il suo principale antagonista non è riuscito ad approfittarne in pieno, cogliendo soltanto un secondo posto, ma adesso lo svantaggio è di venticinque punti. Considerando che nell'ultimo appuntamento ne verranno assegnati 63, il pilota della Prema non dovrà prenderla alla leggera se punta al titolo.

Venerdì il weekend di Schumacher era iniziato nel migliore dei modi, con una pole position per gara 1 e una seconda posizione per gara 2. Anche Marcos Siebert ha siglato gli stessi risultati in qualifica, assicurandosi la partenza al palo per gara 2. Ma al via della prima frazione di gara è successo il "fattaccio": Schumacher ha anticipato la partenza e gli è stato inflitto un drive through che lo ha costretto ad una furiosa rimonta: l'alfiere della Prema Powerteam è risalito fino alla dodicesima piazza, terminando quindi fuori zona punti. Non è andata meglio a Marcos Siebert, che ha tagliato il traguardo in terza posizione alle spalle dell'olandese Van Uiter - alla sua prima vittoria - e dell'estone Juri Vips, ma si è visto infliggere 25 secondi di penalità per jump start. La diversità di sanzione deriva dal fatto che la partenza anticipata di Schumacher è stata determinata durante la gara, quella di Siebert invece è stata analizzata quando non c'era più il tempo per comminargli un drive through. Con la penalità il portacolori del team Jenzer è precipitato in venticinquesima posizione, mentre l'azzurro Simone Cunati, alfiere del team di Vincenzo Sospiri, ha ereditato il terzo gradino del podio davanti al connazionale Lorenzo Colombo.

In gara 2 partenza fulminea di Diego Bertonelli dalla quinta casella in griglia. Il portacolori del team Bhaitech dovrà effettuare un drive through per jump start, ma intanto alla prima curva entra in contatto con Schumacher, che rimane nella ghiaia. Questa volta Marcos Siebert riesce ad approfittarne, chiudendo al terzo posto dopo aver anche comandato la gara. Sul gradino più alto del podio sa-



## **JURI VIPS IL MIGLIORE DELLA PREMA**

**Il finlandese Vips ha ottenuto il secondo posto in gara-1, il suo quinto podio. Resta leader della classifica rookie, con 5,5 punti di vantaggio su Simone Cunati prima dell'ultima tappa di Monza**

le un altro alfiere del team Jenzer: Job Van Uiter, che finora non aveva mai vinto. Podio per Lorenzo Colombo, primo dei rookies, con Juan Correa e Simone Cunati a completare il podio dei debuttanti. Lo schieramento dell'ultima gara si basa sull'ordine d'arrivo della seconda, invertendo le prime dieci posizioni. Schumacher però, dopo il ritiro in gara 2, parte ultimo, Siebert ottavo. E' la corsa più corta delle tre: soltanto 18 minuti più un giro: c'è poco tempo per recuperare. L'uscita di Al Muhanadi nelle prime fasi causa anche l'ingresso della safety car. Schumacher recupera fino alla tredicesima posizione, ma ancora una volta incassa uno zero, ma Sie-





#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Van Uiter; 2. Vips. Gara-2: 1. Van Uiter; 2. Colombo. Gara-3: 1. Sato; 2. Petrov.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



#### PRIMI SUCCESSI

Festeggia l'olandese Job Van Uiter, a sinistra, dopo le vittorie ottenute nelle prime due gare di Imola, con la vettura che gli gestisce la Jenzer Motorsport, in apertura. Ma tanta gioia anche per Marino Sato, in basso al centro, anche lui al primo successo in carriera. Meno felice Luca Baldisserri, sotto, per il weekend di Mick Schumacher, in basso coinvolto nel contatto in gara-2



#### IL CONSULENTE PREMA NON CERCA SCUSE

## Baldisserri va giù duro

«La monoposto andava molto bene, uscire da Imola con zero punti mentre il suo diretto avversario ne ha fatti 15 significa che dovremo affrontare Monza con una grossa concentrazione per cercare di portare a casa un risultato che non è impossibile», così dice Luca Baldisserri, consulente di Prema per la F4, a proposito del weekend imolese di Mick Schumacher. «E' vero che il cartello dei cinque minuti è stato mostrato per due volte, il che ha ingannato anche Siebert, ma questo non toglie che Mick ha sbagliato, e se n'è reso conto anche lui». Va giù duro Baldisserri, sul jump start di gara1. E non è tenero nemmeno sul contatto di gara2. «Non ha colpa, non si aspettava Bertonelli lì, ma ha chiuso un po' troppo la curva 1 se fosse stato un più largo ci sarebbero stati tutti e due. L'aggressività ci sta facendo brutti scherzi, anche l'attacco al Mugello poteva farlo in maniera diversa», dice riferendosi al contatto con il compagno di squadra Juri Vips sul circuito toscano che ha estromesso entrambi. «Non è un calcolatore e quest'anno ha lasciato molti punti in giro per questa sua immaturità», conclude Baldisserri.

bert non se ne avvantaggia: va in testa coda e viene pure penalizzato di 5 secondi per aver ecceduto il track limit. Vince Marino Sato, il giapponese del team Sospiri alla sua seconda stagione ma anche lui, come Van Uiter, alla prima vittoria. Sul podio con lui i rookies Artem Petrov e Leonard Hoogenboom, con Simone Cunati terzo dei neofiti.

La rivincita è fissata sul velocissimo circuito di Monza nel weekend del 29 e 30 ottobre, con l'ultimo dei sette round in calendario. Schumacher, invece, sarà a Hockenheim il prossimo weekend, per l'ultimo round del campionato Adac di F4, dove tenterà di recuperare 39 punti sul leader Joey Mawson. ●





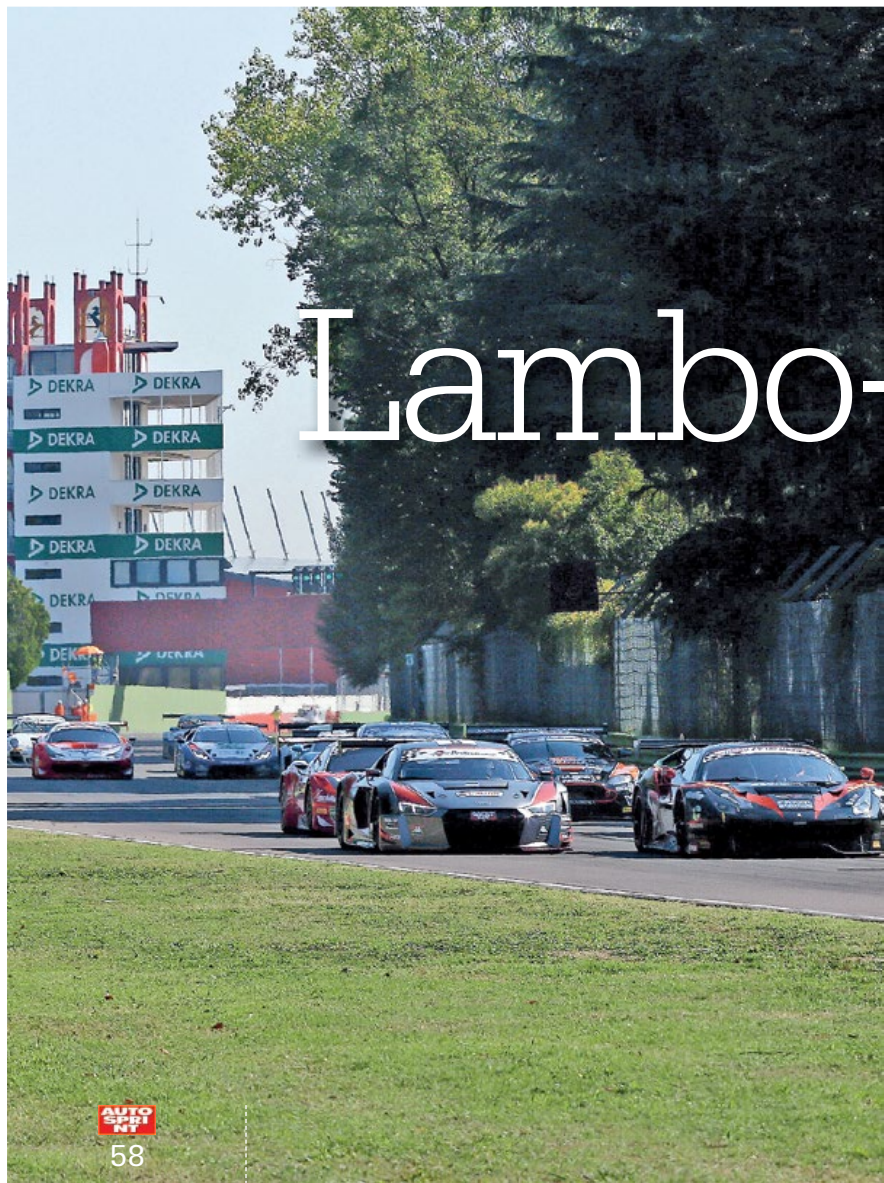


## VENTURI-GAI NUOVI LEADER

Venturi e Gai si sono imposti in gara-1 davanti a Sini-Mugelli e ora guidano la classifica in campionato. Sotto, Bortolotti-Mul, hanno vinto nella seconda sfida

di **Dario Lucchese**

**C**he il penultimo appuntamento del Tricolore, a Imola, potesse rimescolare le carte nel Campionato Italiano Gran Turismo si sapeva. Così come era noto che ad assegnare i titoli in quasi tutte le classi sarebbe stato il conclusivo round del Mugello in programma a metà ottobre. Sul circuito del Santerno, ad approfittare di un handicap tempo favorevole e non per ultimo delle caratteristiche del tracciato che hanno indubbiamente evidenziato le doti positive della loro Ferrari 488, agguantando così la leadership della classe "regina", sono stati Stefano Gai e Mirko Venturi, che grazie alla vittoria messa a segno in gara-1 ed a un quarto posto (ottenuto dopo avere accumulato 15" di penalità), sono riusciti a colmare quello svantaggio di appena tre lunghezze che dopo Vallelunga pagavano nei confronti del binomio Audi composto da Marco Mapelli e Filipe Albuquerque, subentrando al comando della Super Gt3. Un week-end che per il binomio della Black Bull Swiss Racing era iniziato nel migliore dei modi, con la pole ottenuta nel primo turno di qualifica proprio da Venturi. Se con questo successo s'è interrotta l'egemonia delle Lamborghini, che avevano dominato nelle ultime quattro gare, va ricordato che per i colori della Casa di Sant'Agata Bolognese si è trattato di una "pausa" molto breve. Merito di un primo stint di guida strepitoso in gara-2 per Mirko Bortolotti, nella seconda sessione di qualifica leader incontrastato, partito dalla pole e costantemente al comando prima di cedere il volante al suo compagno di squadra Jeroen Mul, a sua volta autore di un secondo turno impeccabile che gli ha garantito il terzo successo di questa stagione, pareggiando i conti con gli stessi Gai-Venturi. In tutto questo Mapelli ed Albuquerque hanno cen-







**AL TRAGUARDO**  
 SUPER GT/GT3 - Gara-1: 1. Venturi-Gai. Gara-2: 1. Mul-Bortolotti.  
 SUPER GT CUP/GT CUP - Gara-1: 1. Nemoto-Costa. Gara-2: 1. Nemoto-Costa.  
 Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



**VENTURI E GAI VINCONO GARA-1 CON LA ROSSA MENTRE BORTOLOTTI E MUL. DOMINANO GARA-2 SULLA HURACAN. MA TUTTI I GIOCHI DI DECIDERANNO AL MUGELLO**

trato in gara-1 solamente un quarto posto, scaturito solo dopo un contatto subito dal portoghese (tamponato da Bortolotti, poi punito di 5" e alla fine terzo). Un piazzamento a cui è seguito il secondo posto in gara-2 che permette di mantenersi a sole due lunghezze dalla leadership.

In piena lotta per il titolo rimangono anche Riccardo Agostini ed Alberto Di Folco, che dopo il secondo posto e la vittoria nel precedente round con la Huracán del team Antonelli Motorsport, arrivavano sul tracciato emiliano con ben 25" da scontare nel primo pit-stop. Il loro obiettivo era pertanto quello di portare a casa più punti possibili e non si può dire che non ci siano riusciti, avendo centrato un sesto e un quinto posto.

Bene anche la Aston di Francesco Sini e Max Muggelli (di cui leggete a parte), così come la Bmw M6 di Alberto Cerqui e Stefano Comandini, tornati finalmente sul podio chiudendo terzi in gara-2. Nella Super Gt Cup, le due perentorie affermazioni ottenute con la Huracán Super Trofeo dal binomio del team Vincenzo Sospiri Racing composto da Yuki Nemoto e Nicolas Costa, ha messo quest'ultimo nelle condizioni di portarsi in testa al campionato con 20 punti di vantaggio su Matteo Desideri, autore assieme a Takashi Kasai (Antonelli Motorsport) di un terzo ed un sesto posto.

Due secondi per la coppia della Raton Racing formata da Adrian Zaugg e Antonio D'Amico, che hanno così potuto tenere vive le loro speranze in campionato. Nella Gt Cup, chiudendo due volte terzi con la Gallardo Imperiale, Ivan Benvenuti e Luca De Marchi si sono confermati equipaggio da battere nella volata tricolore. Una vittoria a testa, invece, per i binomi Porsche formati da Carlo e Lino Curti, Gianluca Carboni e Davide Durante. Discorso chiuso infine nella Trofeo Cayman, matematicamente vinto da Riccardo Pera con la Ebimotors. ●





# Cheever-Leo in vetta al Gt3

**C**ambio di guardia anche nella Gt3, che ha visto la Scuderia Baldini 27 occupare le prime due posizioni in entrambe le gare. Due le vittorie della Ferrari 458 Italia di Eddie Cheever e Federico Leo, che hanno così scalzato dalla vetta della classifica Emanuele Zonzini e Matias Russo, inizialmente in crisi con la loro Audi nonché penalizzati a loro volta dall'handicap tempo e autori di un miglior terzo posto in gara-2. Per Cheever e Leo è invece proseguita la serie positiva che era iniziata già con la vittoria del Mugello (tre sono al momento i successi al loro attivo). A Imola arrivavano con l'obiettivo di portarsi in testa al campionato e ci sono riusciti, per la prima volta quest'anno. C'è da dire che durante tutta la prima parte della stagione le cose per il binomio del team romano non erano andate per come dovevano. Basta considerare i tre ritiri registrati nelle prime quattro gare di Monza e Imola. Proprio sul circuito del Santeramo, lo scorso maggio, era arrivato il primo podio 2016 a cui ne sono seguiti altri sette, incluse appunto le tre affermazioni ottenute. Un trend positivo, che ha permesso a Cheever

**DOPPIETTA PER L'EQUIPAGGIO DELLA FERRARI SCHIERATA DALLA SCUADERIA BALDINI 27. UN RISULTATO CHE PERMETTE ALLA COPPIA DI PASSARE IN TESTA AL TRICOLORE**







### FERRARI BATTE ASTON MARTIN

Cheever e Leo hanno dominato il week-end imolese della Gt3 vincendo le due gare con la Ferrari 458. A destra, dall'alto, l'altra Ferrari di Casé, Zonzini con l'Audi e l'Aston Martin di Sini e Mugelli



e Leo di balzare dunque davanti a tutti nella classifica di classe, precedendo di quattro lunghezze il binomio Audi. Quello di Imola è stato un fine settimana perfetto per la Scuderia Baldini 27, che ha saputo mettere in atto un'eccellente strategia, schierando tra l'altro anche una seconda vettura al cui volante si sono alternati Lorenzo Casé, che rientrava dopo l'incidente avuto proprio sul tracciato emiliano quattro mesi fa, ed il giovane Simone Tempesta. Un binomio rivelatosi subito velocissimo, che ha conquistato due secondi posti, togliendo pertanto punti importanti agli stessi Zonzini-Russo. Bisognerà dunque attendere il conclusivo round del Mugello per vedere assegnato il titolo. Da notare che sia Cheever-Leo che Zonzini-Russo sono alla pari anche in quanto a scarti, mentre 40 sarà il bottino massimo di punti sui saliscendi toscani. Certo, al Mugello, che notoriamente è una pista favorevole alle Audi, a giocare contro gli attuali leader della classifica ci sarà anche la penalità in tempo da scontare nel corso delle soste ai box. Ma l'incertezza renderà ancora più avvincente questo finale. ●

### IL BOSS DI PRODRIVE DA SOLARIS

## Richards visita portafortuna

Imola si è confermata come la pista probabilmente più congeniale alla Aston Martin. Il secondo posto conquistato in gara-1 dalla Vantage Gt3 di Francesco Sini e Max Mugelli rappresenta il migliore risultato di questa stagione, insieme a quello ottenuto in occasione dell'appuntamento di Misano. Il tracciato del Santerno ha esaltato le ottime qualità del telaio della vettura inglese (alleggerita per l'occasione dal BoP di 10 kg), che viceversa ha dimostrato di pagare leggermente in termini di motore.

Il podio dell'equipaggio del team Solaris Motorsport ha coinciso con la visita, ormai attesa da tempo, di David Richards. Un'apparizione ufficiale, dal momento che la squadra abruzzese da quest'anno è entrata a fare parte del programma Aston Martin Racing Team Partner. Il Presidente di Aston Martin Racing e numero uno della Prodrive ha confermato che il prossimo anno verrà sviluppata la nuova vettura che esordirà nel 2018. A proposito di programmi futuri, anche da parte della Solaris Motorsport è trapelata l'intenzione di proseguire l'impegno nel Gt tricolore, ma con un occhio anche ad un ambito internazionale che potrebbe riguardare la Gt3 Michelin Cup, nel contesto della Elms.



### NOBLESSE OBLIGE

David Richards, sopra al centro, posa con Francesco Sini e Max Mugelli, autori di una bella prestazione con l'Aston Martin Vantage seconda in gara-1 fra le Gt3





# Colciago come previsto

**I**MOLA - Sul circuito del Santerno il Campionato Italiano Turismo ha laureato il suo campione con un round di anticipo: al sesto e penultimo appuntamento della stagione Roberto Colciago ha conquistato matematicamente il titolo del Tcr, con una tabella di marcia impressionante di otto vittorie nelle prime dieci gare disputate. A Imola, però, a fare doppietta è stato il suo principale antagonista, Alberto Viberi, che ha finalmente trovato il feeling con la SEAT Leon del Team Brc e ha vinto entrambe le gare senza che la sua superiorità venisse mai messa in discussione. Roberto Colciago questa volta ha dovuto accontentarsi di un terzo posto in gara-1 e di un secondo posto nella seconda frazione di gara, ma il pilota di Saronno lascia il circuito di Imola con in tasca il titolo tricolore.

«Ci servivano punti per il campionato e li abbiamo presi - dice Roberto Colciago - La macchina questo weekend era troppo pesante: il BOP ci ha penalizzato con 40 kg, che sentivo tanto anche in frenata. Ho avuto anche problemi con la gestione del cambio e in rettilineo perdevamo tanto».

Il 22enne piemontese Alberto Viberi, portacolori del Team Brc, ha iniziato bene fin dalle qualifiche, siglando le due pole position davanti al pilota della Repubblica Ceca Petr Fulín, mentre il tre volte tricolore Roberto Colciago si è piazzato in quarta e in quinta casella in griglia di partenza, alle prese con problemi nella gestione elettronica del cambio sul-

**IL PILOTA DELLA HONDA CIVIC PREPARATA DALLA JAS HA IPOTECATO IL TITOLO DELL'ITALIANO TURISMO. COME TUTTI SI ASPETTAVANO. IN GARA DOPPIETTA PER VIBERTI**

la nuova Honda Civic Tcr 2016.

Al via della gara del sabato, bella l'incursione dello scozzese Finlay Crocker, autore di una partenza fulminea dalla quarta piazza in griglia, al volante della Seat Leon Tcr Vfrv Racing. Ma al primo passaggio alla Piratella Viberi è andato al comando e ha imposto un passo che si è rivelato inavvicinabile per il

## DOPPIETTA PER VIBERTI

A Imola ha festeggiato Viberi con Seat del Team Brc, in alto a sinistra, mentre Roberto Colciago ha conquistato i punti necessari per assicurare il titolo alla Honda, sopra. Secondo e quarto posto per Petr Fulin, in basso.



di **Fiammetta  
La Guidara**



#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Viberti; 2. Fulin; 3. Colciago. Gara-2: 1. Viberti; 2. Colciago; 3. Fulin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



plotone di inseguitori, capitanato da Petr Fulín, capoclassifica del Campionato Europeo FIA, che alla fine si è accontentato della seconda posizione. Roberto Colciago in questa occasione non è riuscito ad andare oltre la terza piazza: liberatosi degli avversari diretti nella prima tornata, il pilota del Team Ags conquistato comunque punti preziosi in ottica di campionato, precedendo Romy Dall'Antonia, autore di un bel sorpasso su Crocker, alla caccia del terzo posto nella classifica tricolore.

In gara-2 ottimo avvio dalla pole per Viberti, che si è allontanato subito da ogni possibile corpo a corpo: dopo le scintille dei primi metri, con le Honda di Finlay Crocker e Roberto Colciago, Viberti si è lanciato verso la quarta vittoria stagionale inanellando giri veloci. Alle sue spalle il neo-campione italiano Colciago si è liberato di Crocker e poi anche di Fulín, che hanno chiuso alle sue spalle davanti a Piccin e Cappellari.

Nella nuova serie Tct, in gara-1 Andrea Mosca sull'Alfa Romeo Giulietta ha vinto dopo un improvviso rallentamento sofferto dal compagno di squadra Andrea Bacci a partire dal nono giro. Il nostro Alberto Sabbatini, invece, è stato costretto a parcheggiare la vettura stampa Citroen C3 Max del Team 2T Course e Reglage dopo soli 4 giri, per un contatto con la SEAT ST di Giampiero Wyhinny: quest'ultimo ha continuato la gara ma ha rinunciato agli onori del podio, per solidarietà con Sabbatini. In gara-2 le Alfa Romeo Giulietta QV di Andrea Bacci ed Andrea Mosca chiudono al settimo ed ottavo posto assoluto aggiudicandosi il primato della Tct dopo aver lottato fianco a fianco con Francesco Neri alla sua seconda gara della carriera sulla Citroën C3 Max di 2T Course & Reglage.

Il gran finale per il Campionato Italiano Turismo sarà sulla pista del Gran Premio d'Italia di Formula Uno, a Monza, nel weekend del 30 ottobre prossimo per il settimo ed ultimo round stagionale. ●

# Bassi vola in alto con la Seat Leon

## CON TRE GARE DI ANTICIPO IL MILANESE DIVENTA IL PRIMO CAMPIONE DELLA STORIA DELLA CLASSE TCS. ECCO COME

**A**nche la serie Tcs ha trovato il suo campione con un round d'anticipo: ad aggiudicarsi il primo titolo della storia del campionato, introdotto quest'anno, è l'imprenditore milanese Alberto Bassi, 29 anni, portacolori della scuderia del Girasole, sulla "giardinetta" di Casa SEAT: nono assoluto al traguardo di gara-1, ma primo tra le vetture di più stretta derivazione di serie, Alberto Bassi ha conquistato il titolo con ben tre gare d'anticipo: al volante della Seat Leon Cupra ST, dopo un avvio di stagione in salita, il milanese ha inanellato una sequenza di cinque vittorie nelle ultime sei gare disputate.

Sul podio Tcs di gara-1 Sandro Pelatti, sulla seconda Leon St ufficiale, davanti a Giampiero Wyhinny.

In gara-2 vincitore fra le Tcs è Sandro Pelatti, mentre Giampiero Wyhinny è stato bravo a chiudere tutte le porte ad un arrembante Alberto Bassi, autore anche di una irriverente "bussatina" a Wyhinny alla Variante Alta, ma costretto a chiudere in scia. Quarto di Tcs in entrambe le gare Davide Pigozzi.

«Complimenti a SEAT Motorsport Italia perché se ho vinto il campionato è grazie a loro e alla macchina che hanno messo a disposizione - ha commentato Alberto Bassi, campione uscente della SEAT Ibiza Cup - Quando mi hanno proposto di correre con la "giardinetta" ho accettato subito con entusiasmo perché ho sposato l'idea di Peter Wyhinny e Tarcisio Bernasconi di proporre sempre qualcosa di nuovo. È un prodotto fantastico e mi ha fatto piacere poterlo sviluppare durante l'anno, perché sono convinto che vedere la macchina di serie che entra in pista serve per avvicinare il mondo delle gare all'utente di tutti i giorni». ●





# Baldan non chiude

**NICOLA VINCE IN GARA-1, MA SI ELIMINA IN GARA-2 E NON CONQUISTA MATEMATICAMENTE IL TITOLO**

di Fiammetta La Guidara

**I**MOLA - Nicola Baldan approda sul circuito Enzo e Dino Ferrari con un vantaggio di 45 punti su Jonathan Giacon e la possibilità di mettere fine alla lotta per il campionato con un round d'anticipo. Ma se in gara-1 le cose vanno secondo i piani, e il pilota veneto riesce a conquistare la vittoria, nella seconda frazione un errore di valutazione lo porta ad autoeliminarsi insieme all'incolpevole compagno di squadra Alberto Vescovi. Con un secondo posto e una vittoria il campione uscente Jonathan Giacon accorcia così le distanze in classifica generale, rendendo decisiva l'ultima tappa di Monza, in calendario per il 29 e 30 ottobre.

Il ventiduenne padovano Jonathan Giacon rende chiare le sue intenzioni bellicose fin dalle qualifiche, conquistando la pole position con un crono di 6 decimi più basso rispetto a Baldan. Da segnalare la quarta posizione in prova di Carlotta Fedeli, sempre più a suo agio sulla Leon Cup Racer e seguita al muretto da un supporter d'eccezione: il pilota Emanuele Pirro.

In gara-1 Baldan si porta subito al comando e dimostra nervi saldi nel tenere a bada Jonathan Giacon: il portacolori del Team Tecnodom si mantiene francobollato a Baldan per tutti i 28 minuti più un giro di gara. Uno nella scia dell'altro, ma con Baldan sempre davanti, fino al traguardo, in un duello estremamente corretto, dove entrambi corrono al limite dando spettacolo ma senza oltrepassare i limiti della sportività. I due girano con un passo talmente elevato da staccare di oltre 15 secondi Kevin Giacon, fratello diciottenne di Jonathan, che acciuffa il podio davanti ad Alberto Vescovi. Carlotta Fedeli chiude in sesta posizione, penalizzata di 10" per aver oltrepassato i limiti della pista.

In gara-2 l'inversione delle prime otto posizioni rispetto alle qualifiche proietta in pole Massimiliano Gagliano, che però al via viene "bruciato" da Raffaele Gurrieri, reduce da un quinto posto in gara-1 nonostante un'uscita nella ghiaia. Baldan e Giacon siglano un'ottima partenza dalla quarta fila e al primo giro sono già rispettivamente in terza e in quarta posizione. Inizia un confronto serrato per la seconda piazza fra i due piloti del Team Pit Lane Competizioni Nicola Baldan e Alberto Vescovi. Al terzo giro, il "fattaccio": alla staccata della Rivazza Baldan tenta il sorpasso e colpisce Vescovi mandandolo in testacoda nella ghiaia. Il veneto riuscirà a raggiungere la corsia box ma anche per lui il

## FRATELLI A PODIO

Jonathan Giacon, sotto, ha conquistato ad Imola un secondo posto in gara-1 ed una vittoria in gara-2, al centro la partenza, ed entrambe le volte seguito dal fratello Kevin, in basso



verdetto è il ritiro. Strada spianata, a questo punto, per Jonathan Giacon, che si porta al comando sorpassando Gurrieri e poco dopo anche Kevin Giacon si porta davanti al portacolori della Lrm Motors. Le posizioni rimarranno invariate fino alla bandiera a scacchi con Massimiliano Gagliano in lotta per il podio ma alla fine quarto al traguardo davanti ad Alberto Biraghi.

Carlotta Fedeli sbaglia la partenza ed è costretta a recuperare dalla nona posizione, fino alla sesta piazza finale. ●







#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Baldan; 2. J.Giacon; 3. K.Giacon. Gara-2: 1. J.Giacon; 2. K.Giacon; 3. Guerrieri.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

#### A IMOLA VOLA...

#### TROPPO

Nicola Baldan, a sinistra, viaggia a ruote alzate alle Acque Minerali e vola a vincere gara-1. Ma in gara-2 vola... fuori e permette a Jonathan Giacon di riavvicinarsi in campionato

# Campionato tutto rimandato

LA DISFIDA VENETA TRA BALDAN E GIACON, CON I DUE DIVISI DA 19 PUNTI, AVRÀ LA SUA CONCLUSIONE NELL'ULTIMO ROUND A MONZA

**S**oltanto diciannove lunghezze separano Nicola Baldan da Jonathan Giacon, con ancora 44 punti da assegnare nell'ultimo round, in programma a Monza. Baldan, veneto residente ad Adria, 34 anni, non ha mai fatto mistero delle sue intenzioni: vincere il titolo della Leon Cup. E aver buttato alle ortiche il risultato di gara-2 a Imola lo contraria non poco. «Oggi è successo quello che non dovrebbe succedere: io e il mio compagno di squadra ci

siamo urtati», spiega il portacolori del team Pit Lane Competizioni. «Io ero convinto che mi desse strada perché ero più veloce, lui poi ha frenato secondo me troppo presto impostando la sua traiettoria. Ho peccato di presunzione: ero convinto che volesse farmi passare, invece, giustamente, stava facendo la sua gara e non ha ritenuto di fare gioco di squadra. Nel contatto credo di aver danneggiato la sospensione e non sono riuscito a ripartire. Ho

perso 20 punti da Giacon. Bastava poco per vincere il campionato qui, ma forse ci abbiamo creduto troppo». Adesso tutto è rimandato all'ultima gara. «Monza è un circuito che mi piace molto», dice Baldan. «Lì nel 2010 ho vinto il mio primo titolo italiano ed europeo nel Trofeo Abarth». Jonathan Giacon, padovano di 22 anni, è il campione uscente della SEAT Leon Cup e adesso è in seconda posizione. «Oggi si è riaper-

to il campionato», dice. «Ho avuto un po' sfortuna nella prima parte della stagione: ad Adria in gara-2 a causa di un contatto non sono andato oltre il decimo posto e a Misano abbiamo sbagliato l'assetto, ma al Mugello nell'Eurocup sono stato il primo degli italiani in gara-1. Sono felice di aver condiviso oggi per la seconda volta il podio con mio fratello Kevin».

La famiglia Giacon ha le corse nel Dna.

«Adesso sto allenando anche il più piccolo della famiglia, Steven, che ha dieci anni, e corre nel kart», spiega Jonathan. «Papà Domiziano, invece, è il nostro team manager ma non disdegna di scendere ancora in pista e quando corre lui io gli faccio da meccanico». ●





# Torelli di razza scelta

**IL TRACCIATO DEL SANTERNO HA VISTO IL PILOTA DI SCANDIANO CORONARE SULLA PISTA DI CASA LA CORSA AL TITOLO, GRAZIE A DUE SECONDI POSTI**

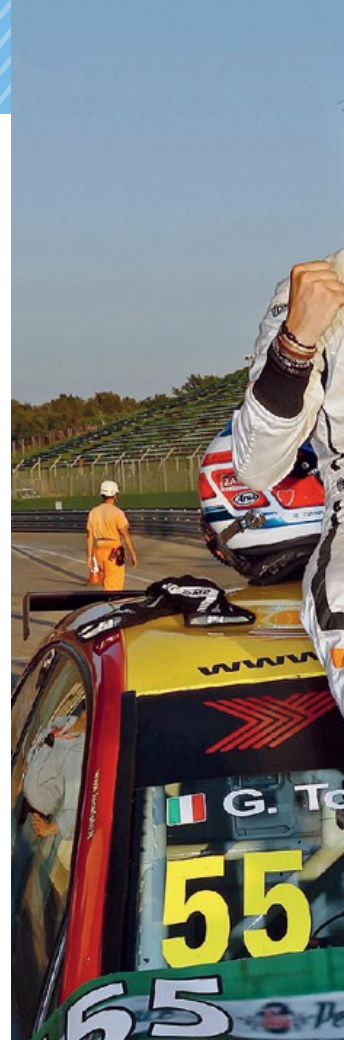
di **Fiammetta La Guidara** - foto **Rigato**

**I**MOLA - Gabriele Torelli ha coronato sul circuito del Santerno una stagione che lo ha visto vittorioso per ben cinque volte nelle dieci gare disputate: nato a Scandiano, nei pressi di Reggio Emilia, si era posto l'obiettivo di chiudere sulla pista di casa la corsa al titolo della Seat Ibiza Cup. Obiettivo centrato grazie a due secondi posti ottenuti alle spalle del suo ex coequipier Gabriele Volpato, che ha vinto entrambe le gare. Ma il suo sforzo è stato inutile ai fini della classifica generale: troppo elevato era il divario con Torelli. Roberto Ferri, invece, che era secondo in classifica, ha siglato un terzo posto in gara1 ma si è ritirato nella seconda frazione, spiando ulteriormente la strada a Torelli, che ora si presenterà all'ultimo round di Monza con il numero "uno" già cucito addosso. Rimane aperta invece la lotta per la seconda posizione, fra Volpato e Ferri. Molto serrate le qualifiche, con Volpato, Torelli e Ferri a monopolizzare le prime posizioni in griglia, racchiusi in appena 7 decimi. In crescita Alessandra Brena, con il quinto tempo alle spalle di William Selmo.

Al via di gara-1 è Gabriele Volpato a scattare al comando, incalzato da Torelli e Ferri, mentre Alessandra Brena semina lo scompiglio nel gruppo per via di un testacoda al primo giro, che causa il ritiro di Alessio Bormolini. Il ventenne piemontese Volpato, portacolori della scuderia BD Racing, s'involta al comando. Questa volta non divide l'abitacolo della sua Ibiza con Lorenzo Paggi ed esprime tutto il suo potenziale nei 48 minuti più un giro di gara. Riuscirà a cogliere la sua seconda vittoria stagionale, mentre alle sue spalle la situazione rimane cristallizzata con netti distacchi nei confronti di Torelli e Ferri. La bagarre è invece tra William Selmo, Alberto Rodio e l'equipaggio di Enrico Greco e Nicolò Liana, che si piazzano nell'ordine davanti all'austriaco Jurgen Heidenhofer.

Nella seconda frazione, la griglia di partenza ricalca l'ordine d'arrivo di gara-1 con le prime otto posizioni invertite, partenza in pole per Paolo Palanti affiancato da Heidenhofer. È però Enrico Greco a prendere subito il comando dalla terza casella. La gara si profila vivace e combattuta, con Palanti, Rodio e Torelli che si avvicinano in seconda posizione. All'ottavo passaggio il leader della classifica generale Torelli rompe gli indugi e balza al comando, e sembra involato verso la sesta vittoria stagionale. Ma in pista c'è un Gabriele Volpato in stato

di grazia: determinato a dare il massimo per tenere aperta la lotta al titolo, rimedia un drive through per aver oltrepassato il track limit e precipita in sesta posizione, ma non si dà per vinto. A suon di giri veloci riesce a sorpassare Pelatti e poi colma il gap dal terzetto di Selmo, Greco-Liana e Rodio, sorpassandoli uno ad uno. All'ultimo giro duella anche con Torelli e gli strappa il comando andando a cogliere la terza vittoria stagionale. Con il secondo posto il venticinquenne Torelli fa comunque suo il titolo. Gara opaca per Alessandra Brena, che ha un conto aperto con il circuito di Imola: la ventunenne pilota bresciana, che ha fatto qui il suo peggior incidente, alla Variante Alta, con la Formula Abarth, chiude al dodicesimo posto, in coppia con l'avvocato Guardo Felice Colleoni, gentleman di 71 anni. ●







#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Volpato; 2. Torelli; 3. Ferri. Gara-2: 1. Volpato; 2. Torelli; 3. Greco-Liana.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

#### LA SERIE HA UN DEGNO VINCITORE!

A lato, Torelli, che con due secondi posti a Imola si è aggiudicato il titolo. Sopra,

Wyhinny-Valalà in difficoltà e, sotto, Greco-Liana, terzi in gara-2. In basso, Volpato due volte al top e, a destra, Ferri, terzo in gara-2

## Wyhinny ospite senza fortuna

**PAUL, FIGLIO DEL DIRETTORE GENERALE DI SEAT ITALIA, HA CORSO CON VALALÀ MA ENTRAMBI SONO STATI COSTRETTI AL RITIRO**

**A**lla sua sesta stagione, l'Ibiza Cup non conosce crisi, con 16 vetture al via, si conferma un trofeo di riferimento anche per piloti provenienti dall'estero: al quinto round hanno preso parte l'inglese Paul Wyhinny, l'austriaco Jürgen Heidenhofer e l'equipaggio russo composto da Rodion Shushakov e Igor Samsonov.

Paul Wyhinny, figlio del direttore generale di Seat Italia Peter, ha diviso l'abitacolo della vettura con Vincenzo Valalà, direttore marketing del marchio spagnolo, ma entrambi hanno concluso anzitempo la loro gara per un'uscita. «Il circuito di Imola è impressionante - ha detto Valalà - Fra le curve cieche e gli scollinamenti ho provato una serie di emozioni incredibili. Le stesse sensazioni che vogliamo far provare ai nostri clienti sia tramite gli hot laps che con i trofei che portiamo in pista».

Per la cronaca, l'equipaggio russo Shushakov-Samsonov ha collezionato un ritiro in gara-1 e un ottavo posto in gara-2 alle spalle di Heidenhofer, autore di due settimi posti.

Per tutti la rivincita è fissata all'ultimo round sul circuito di Monza il 29 e 30 ottobre. ●







## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Hedman-Lapierre-Hanley; 2. Vanthoor-Stevens-Vanthoor; 3. Thiriet-Beche-Berthon.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

# Debutto CON SUCCESSO

LA ORECA DELLA DRAGONSPEED HA VINTO CON NICOLAS LAPIERRE, BEN HANDLEY AND HENRIK HEDMAN LA 4 ORE DI SPA

di Marco Cortesi

**S**PA - Il team Dragonspeed ha avuto pochi rivali a Spa-Francorchamps durante tutto il weekend dell'European Le Mans Series. La scuderia americana ha preso il comando sin dalle prove, con Nicolas Lapierre grande interprete, e proprio il francese, autore della pole, ha avuto l'onore di tagliare il traguardo in prima posizione dopo gli stint del gentleman Henrik

Hedman, che era prevedibilmente arretrato in classifica, e di Ben Hanley, autore di un gran recupero. Lapierre ha finalizzato il lavoro, passando nel finale Laurens Vanthoor che, per via di una tattica con soste molto anticipate, si trovava a dover risparmiare carburante. Alla fine il belga è stato anche costretto ad un rabbocco di benzina, ma ha dato alla Wrt un meritato podio



## HEDMAN-LAPIERRE-HANLEY AL TOP

Grande prova per la Oreca della Dragonspeed, in alto, autrice della pole e vincitrice della gara.

Ottima prestazione per la Ferrari di Andrea Bertolini, a sinistra, vincitrice a Spa e vicina al titolo Lmgte

in un debutto complicato, con anche un incidente (per un guasto tecnico) che ha costretto ad un cambio di telaio e motore dopo le libere.

La squadra era nuovissima, praticamente ancora imballata, ma ha preceduto uno dei team più "rodati" del campionato, il Thiriet by Tds, terzo con i leader della graduatoria generale Mathias Beche e Pierre Thiriet, spalleggiati da Ryo Hirakawa. Da rimarcare, sempre per il Wrt, che su un tracciato non ideale per le Ligier i due piloti Platinum Laurens Vanthoor e Will Stevens sono stati assistiti da un Silver straordinario come Dries Vanthoor. In realtà, il "fratellino" è stato sul totale del weekend il più veloce, e ben difficilmente manterrà la classificazione attuale nel lungo periodo, visti i riscontri. Una bella scoperta. Un altro team relativamente nuovo (almeno per i prototipi) si è regalato il primo titolo assegnato quest'anno in Elms. Col secondo posto, Mike Guasch, Alex Brundle e Christian England hanno permesso allo United Autosport di celebrare la corona in anticipo "finalizzando" una stagione fatta di impegno costante e tantissimi test. Il successo in gara è andato alla Ligier del team Graff di Eric Trouillet, Paul Petit ed Enzo Guibbert, nonostante una penalità per il motore acceso in occasione della prima sosta ai box. Ad aiutarli una lunga safety-car nelle fasi centrali, causata da un danno da riparare ad un guard rail. Una situazione che ha di fatto condizionato i risultati di diversi protagonisti. ●

## VICINO AD UN'ALTRA CORONA

### Bertolini protagonista

È vicinissimo al suo nono titolo in carriera Andrea Bertolini. Il pilota di Sassuolo è stato grande protagonista nel successo del team Jmw nella Lmgte accanto a Rory Butcher e Robert Smith. Addirittura, grazie alla lunga safety-car di metà gara, oltre ad un passo velocissimo, Bertolini è arrivato ad occupare perfino il terzo posto della classe... Lmp3, rendendo irraggiungibile Butcher nello stint finale. Dopo la squalifica di Silverstone ed il secondo posto di Imola, la compagine inglese è pronta a schierarsi da favorita nel round finale in programma il 23 ottobre all'Estoril. Ottimo nella classe riservata alle Gran Turismo pure Matteo Caroli, secondo e colonna portante dell'equipaggio Proton, che comprendeva anche Christian Ried e Gianluca Roda.



# Con due podi Norris è re

**EURO CUP** LANDO HA CONQUISTATO IL TITOLO CON UNA PROVA D'ANTICIPO. A SEGNO DE SADELEER E BOCCOLACCI

**S**PA - Lando Norris ha conquistato con una prova di anticipo il titolo dell'Eurocup Formula Renault 2.0 a Spa-Francorchamps. Il sedicenne di Bristol non ha avuto vita facile, e ha dovuto mettere in campo tutta la sua convinzione per ribaltare gli esiti di un weekend tutt'altro che lineare sin dalle sue prime fasi. Nella prima qualifica, la sua vettura ha mostrato meno performance del dovuto, mentre là davanti il rivale Max Defourny, pilota di casa, sembrava contare su un vantaggio decisivo. Come detto però,

Norris non si è arreso. Incamerata di cattiveria un'inattesa pole position in gara 1, ha terminato terzo alle spalle dei due imprevedibili alfieri del Tech1 Racing Hugo De Sadeleer e Dorian Boccolacci, mentre la domenica, tormentato da un forte mal di collo, ha raccolto via via tutte le chance che gli sono capitate. Partito sesto, ha sfruttato le scie alla perfezione guidando pulito e preciso. Addirittura, quando De Sade-

leer e Boccolacci hanno iniziato a battaglia, si è inserito tra di loro portando a casa la seconda piazza.

Due gare - no per Defourny hanno fatto il resto nella lotta per il campionato. Penalizzato in gara-1 per partenza anticipata, il pilota di Liegi si è visto risucchiare dal gruppo nella frazione domenicale: al via dalla pole, è stato un bersaglio facile alla fine del Kimmel, e si è innervosito subendo anche un

contatto. Per un inglese che ha dominato, un italiano si è invece messo in mostra. Schieratosi a Spa con il te-

am di famiglia senza mai avere visto la pista, né aver effettuato test, Alessandro Perullo è arrivato a giocarsi la top-10 di gara-2. Parte integrante della squadra anche in termini di organizzazione e... riparazioni, l'avellinese ha avuto la soddisfazione, sulla pista più difficile del calendario, di lottare con protagonisti di ben altra caratura quanto a possibilità economiche e logistiche.

**Marco Cortesi**

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. De Sadeleer; 2. Boccolacci; 3. Norris. Gara-2: 1. Boccolacci; 2. Norris; 3. De Sadeleer.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

#### LANDO NORRIS A SEDICI ANNI SI CINGE D'ALLORO!

Sotto, Lando Norris, che si è aggiudicato il titolo dell'Eurocup Formula Renault 2.0 a Spa Francorchamps con una gara d'anticipo sul calendario. In alto a destra, il pacchetto di mischia del Renault Sport Trophy



## Schothorst che famiglia!

**RENAULT SPORT TROPHY** UNA VITTORIA E TANTO SHOW CON PIETER, JOEREN E STEIJN IN GRANDE EVIDENZA

**S**PA - Il ritorno di Robert Kubica all'automobilismo di alto livello non è stato l'unico motivo di interesse nell'appuntamento del Renault Sports Trophy a Spa-Francorchamps. L'evento delle Ardenne, oltre a riportare il polacco sul podio, ha offerto diversi spunti con una gara endurance imprevedibile seguita da due corse sprint di fatto senza storia. A fare il bello ed il cattivo tempo è stata la famiglia Schothorst. La manche di durata del sabato ha regalato un successo a

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Owens-Blomstedt. Gara-2: 1. Schiller. Gara-3: 1. P.Schothorst.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

sorpresa al duo Blomstedt-Owens grazie a due penalità imposte proprio alle vetture del team Verschuur. Mentre Pieter e Jeroen Schothorst hanno pagato un'irregolarità ai box, Miguel Ramos e Steijn Schothorst sono stati sanzionati per un contatto rifilato dal giovane dei Paesi Bassi alla vettura di Markus Palttala. La gara è stata caratterizzata da un brutto botto nelle prime fasi che ha coinvolto Andrés Mendez e Diedrik Sijthoff, mandando il

secondo in ospedale con forti dolori alla schiena. Schiller si è invece rifatto dominando la competizione riservata agli "Am" di domenica mattina. Anche tra i "Pro" non c'è stata storia: in gara-3 Pieter Schothorst ha preceduto il fratello minore Steijn, ripetendo sotto la bandiera a scacchi le posizioni della prima fila. Unica emozione, il sorpasso con cui l'estone Kevin Korjus ha privato Kubica del secondo podio del weekend.

Da dimenticare invece il fine settimana di David Fumarnelli, che arrivava in Belgio da rivale numero uno di Pieter Schothorst.

Compagno di vettura di Mendez, non è neanche salito sulla sua Rs01 in gara-1. E nonostante il grande lavoro del team Oregon per rimettere in sesto la vettura, in gara-3 ha pagato un problema al cambio che l'ha messo ko praticamente subito. Viceversa, il ventiquattrenne di Blaricum è vicinissimo al titolo, e al test-premio nel SuperGt giapponese. (m.c.)





# RENAULT

# 16 Kubica

## un ritorno di classe

IL POLACCO HA RIASSAPORATO LA GIOIA DEL PODIO NEL RENAULT SPORTS TROPHY AL SUO VERO RIENTRO IN PISTA DAL 2010 E ORA PENSA DI RISISTEMARSI NEL MOTORSPORT PROFESSIONISTICO

di Marco Cortesi

**R**obert Kubica è tornato per davvero. Determinato, deciso e perennemente insoddisfatto come è giusto che un campione del suo calibro sia, il pilota polacco ha fatto il suo rientro in un contesto competitivo come quello del Renault Sports Trophy. Chiamato già ad inizio anno dal costruttore francese, ha rotto gli indugi per la tappa sul tracciato belga di Spa. E dopo i riscontri positivi del primo test con la Rs01 ad Alès, vicino a Nimes, dove ha marcato il record della pista, è arrivato il momento della verità. Al via per il team Duqueine, è stato assistito dalla Casa della Losanga, anche se l'unica modifica della quale ha avuto bisogno è stata l'utilizzo di un volante (derivato da quello della Formula E), con i due bilancieri dallo stesso

lato. Chiamato a fare quello che sa, Kubica si è subito regalato la sensazione speciale del podio, sin dalla gara endurance disputata insieme al gentleman Christophe Hamon. Un risultato un po' fortunato ma che ha lasciato trasparire delle potenzialità eccezionali, confermate dal terzo posto in qualifica 2 alle spalle di due giovanissimi habitués della serie come i fratelli Schothorst.

**- Come ti senti ad essere di nuovo in pista?**

«Bene, è stato il mio primo vero weekend di gara da tanto tempo, dal 2010. Sì, ho corso al Mugello con una Gt3 a marzo ma era più una questione di divertimento. È una bella sensazione tornare sul podio dopo sei anni fermo, e su una vettura così difficile, che dà tanta fiducia per arrivare al 95 per cento ma rende molto difficile raggiungere il restante cinque. Sono soddisfatto della mia performance sia in termini fisici che mentali, in particolare quanto a concentrazione. Il terzo posto in prova è stato una sorpresa, non facevo una qualifica da sei anni e lì c'è bisogno di essere veramente precisi, pronti a fare il tempo primo o al secondo giro. Questo campionato non dà molte possibilità di provare a gomma nuova, quindi non era semplice arrivare e... guidare. Fisicamente, non ho trovato grosse limitazioni. Certo, una macchina è fatta per essere

guidata con due mani... ma vedo che ho più limitazioni nella vita di tutti i giorni».

**- Come è nata questa apparizione?**

«Me l'hanno chiesto all'inizio dell'anno, ma per me non era così interessante in quel momento perché ero ancora coinvolto con i rally, cercavo di finalizzare delle sponsorizzazioni. Poi sfortunatamente ho avuto risposte negative dai miei sponsor in Polonia e ho deciso di fermarmi quattro o cinque mesi per sistemare alcune cose anche dal punto di vista personale, problemi che si erano accumulati nel corso degli anni. Tre settimane fa ho ricevuto una chiamata e mi è stato chiesto se mi sarebbe piaciuto correre a Spa. Volevo davvero tornare, anche per mettermi alla prova, vedere se il corpo reagiva bene, capire cosa ho perso. Poi Spa è uno splendido circuito e, forse la cosa più importante, la mia ultima stagione completa è stata in F.1 insieme a Renault ed è bello tornare in pista con gli stessi colori. La categoria è diversa ma ho ottimi ricordi».

**- Come mai ti sei dedicato con tanta convinzione ai rally nel tuo primo ritorno?**

«Avevo bisogno di trovare una nuova strada, un nuovo modo per essere felice.

Quando termini una carriera

in F.1 solitamente sai che sta per accadere e lo accetti, in un certo senso lo scegli. Quando non solo la tua attività sportiva, ma anche la tua vita, cambiano da un gior-

È STATA UNA  
BELLISSIMA  
SENSAZIONE  
TORNARE  
SUL PODIO DOPO  
SEI ANNI DI PAUSA

ROBERT KUBICA

”





TROVI PIÙ  
RIVISTE  
GRATIS

[HTTP://SOEK.IN](http://soek.in)





no con l'altro, ti svegli la mattina e hai bisogno di un obiettivo. Questo è il motivo per cui sono passato ai rally. Sentivo di dover continuare con le corse, sono l'aria che respiro, ma sapevo che nel tornare in pista avrei avuto troppi ricordi del prima, della F.1. Ho detto: devo cambiare ambiente, e mi serve un nuovo obiettivo».

**- E ora cosa ci possiamo aspettare da te per il futuro?**

«Per me questo weekend è il primo approccio per capire se potrò tornare nel motorsport professionistico. Voglio valutare me stesso, capire cosa sono in grado di fare. Se avrò la possibilità di essere in qualche bel campionato l'anno prossimo, devo girare, e provare tanto. Ci sono delle opzioni, delle idee, e penso che al 90% tor-

nerò in attività».

**- Quale sarà il tuo punto di partenza, dopo questa gara?**

«La prima volta che ho affrontato l'Eau Rouge, ho sentito un'energia nel mio corpo che non sentivo da anni. Ci sono cose che ti ricordano qual è il tuo posto. E ora sono anche più preparato ad avere ricordi del passato».

**- Cos'è cambiato dai tempi della Formula Uno?**

«Per me la Formula Uno era tutto. Solo dopo inizi a realizzare che esiste qualcos'altro, nel mio caso ho dovuto farlo, ma se fossi ancora in Formula 1 sarebbe il 95 per cento della mia vita. Dico sempre che l'incidente non ha cambiato solo il mio fisico ma anche la mia personalità. Per alcune

cose in meglio, nel quotidiano. Per il resto, devo ancora scoprirlo. Quando correvo in F.1 ero come un computer, una macchina. Metti un software, e via. Fuori dal circuito, era tutto dedicato alla preparazione per la gara successiva. Solo facendo così sei in grado di lottare al top in F.1. Dipende dalla macchina e da altre cose, ma da pilota devi essere più preparato che puoi».

**- E cosa pensi dell'Endurance?**

«Ho cominciato ad appassionarmi quest'anno, ho visto alcune gare e ho iniziato ad informarmi meglio. Ora sembra che ci sia più competizione nell'endurance che in F.1. Anche là devi risparmiare gomme e benzina».

**- Cosa ne pensi della F.1 attuale? Molti dei piloti della tua generazione sembrano esserne scontenti...**

«Sicuramente i piloti che hanno potuto correre dal 2008 fino al 2010 sanno di aver guidato alcune tra le migliori macchine nella storia della F.1. Non molto potenti forse coi motori V8, ma in termini di regolamento, di aerodinamica, di gomme erano vetture che

ti permettevano di spingere fortissimo. Con le auto attuali sembra che lo stato mentale del pilota debba essere tutto improntato al risparmio delle gomme e della benzina. Il Drs è una buona idea e ci sono

**QUESTO WEEKEND È UN APPROCCIO PER VEDERE SE POSSO TORNARE NEL MOTORSPORT PROFESSIONISTICO**

**ROBERT KUBICA**

”

molti sorpassi, ma hai la sensazione che siano un po' falsi. La F.1 comunque, ha realizzato che forse le nuove regole non erano proprio la migliore scelta, nessuno lo ammetterà, ma il cambiamento dell'anno prossimo mostra che occorre fare qualcosa. Penso che la situazione migliorerà».

**- Il capitolo rally si è chiuso definitivamente?**

«Vorrei continuare coi rally, ma non li ho affrontati in modo corretto nel passato, non si può lottare per le vittorie contro i costruttori ed i grandi team, non è possibile. Voglio tornare in un contesto ultra-professionale in pista anche perché penso di poter far bene ancora».

**- A livello fisico, hai ancora dei miglioramenti da poter fare?**

«No, non in modo particolare. Certo potrei scegliere di affrontare nuove operazioni, ma questo discorso rappresenta un'altra storia, senza dubbio per me una lunga storia». ●

## UNA PUNTATA FELICE NEL SEGNO DI RENAULT

Robert Kubica nel Renault Sports Trophy, sotto, si è subito regalato la sensazione felice del podio correndo in coppia con il gentleman Christophe Hamon





**DOPPIA VITTORIA PER DRUDI**

Inarrestabile ad Imola Mattia Drudi, sotto, vincitore sia in gara-1 che in gara-2. In basso mucchio selvaggio con la quinta e Di Amato



**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Drudi; 2. Ledogar. Gara-2: 1. Drudi; 2. Di Amato. Gara-3: 1. Rovera; 2. Ledogar.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

# Drudi perde vincendo

**IL BRAVO MATTIA CONQUISTA A IMOLA DUE SUCCESSI, MA IL RITIRO IN GARA-3 LO ESCLUDE DALLA LOTTA PER IL TITOLO**

**I**MOLA - La Carrera Cup Italia archivia il penultimo round stagionale di Imola con i giochi praticamente chiusi per l'assegnazione del titolo 2016. Sul Santerno si è assistito al duello già preannunciato sulla carta tra Mattia Drudi, Côme Ledogar e Alessio Rovera (adesso l'unico a potere insidiare ancora il francese). Il primo ha dimostrato da subito di voler levigare il distacco che lo separava dal pilota francese (neo campione della Blancpain Endurance Series), segnando la prima pole del sabato, con il lionese pronto a rispondere nella seconda sessione ufficiale. La prima gara sprint ha visto Drudi protagonista di una partenza magistrale e di un passo impareggiabile, che gli ha permesso di collezionare la sesta vittoria stagionale.

Ledogar ha amministrato la seconda posizione, sufficiente a garantirgli la leadership della serie. Alle loro spalle entusiasmante il duello tra i due romani Daniele Di Amato e Edoardo Liberati, quest'ultimo al rientro nella serie dopo due anni di assenza. Un errore del secondo alla prima variante ha aperto la porta per il gradino più basso del podio a Di Amato. Costante come sempre il canadese Mikael Grenier, quinto sotto la bandiera a scacchi. Leggermente indietro Alessio Rovera, sesto nella prima gara davanti ad Enrico Fulgenzi ed il giovane Gianmarco Quaresmini. In gara 2 ennesimo successo di Drudi, che ha approfittato di un drive through inflitto a Ledogar per partenza anticipata, mentre a completare il podio sono stati sempre Di

Amato e Rovera. Il varesino nella terza gara ha tirato fuori gli "artigli" ed è andato a prendersi la prima vittoria. Ad alternarsi al comando infatti sono stati vari piloti tra cui Ledogar, partito dalla pole. Il transalpino, dopo la sosta obbligatoria ai box, ha trovato sul suo cammino proprio il pilota Ebimotors, passato a sua volta al Tamburello da Fulgenzi. Il campione 2013 della serie è riuscito a tenere il comando della gara fino ad un contatto con Ledogar che lo ha messo ko. Ad approfittare del momento concitato della corsa è stato Rovera, che è salito al comando seguito dal lionese e da Liberati, subentrato a Hans-Peter Koller. Arrivo in volata con i primi due staccati da appena 82 millesimi e con il transalpino che allo stato attuale vanta 39 punti di vantaggio proprio sul pilota di Varese. Sogni infranti per Mattia Drudi, fermo sull'erba per problemi alla trasmissione che di fatto gli precludono la possibilità di rimanere in lizza per il titolo. Nella Michelin Cup Alex De Giacomo allunga il passo su Marco Cassarà, che al Mugello ha ancora tutte le carte in regola per ambire al primato della classifica dedicata ai gentlemen driver di Porsche Italia. ●

GRANDE FESTA L'1 E 2 OTTOBRE

## A Misano Festival 2016

Il circuito di Misano ospiterà, nel weekend dell'1 e 2 ottobre, il Porsche Festival 2016. Dopo il grande successo della prima edizione di Monza, che ha visto in pista nel 2015 oltre 400 vetture, Porsche Italia ha deciso di concedere il "bis". Attesi anche alcuni dei protagonisti della Carrera Cup Italia, che prosegue così i festeggiamenti del suo decennale. Per l'occasione è previsto un momento dedicato alla beneficenza: sarà infatti messa all'asta la celebre Porsche 911 dipinta da cinque grandi artisti del design: Cleto Munari, Mimmo Palladino, Cesar Pelli, Alessandro Mendini e Ettore Sottsass. Anche altri oggetti provenienti dal mondo Porsche saranno battuti all'asta, con il ricavato che verrà devoluto alla Protezione Civile per il terremoto del Centro Italia.







# Campioni accoppiati

**DAVIDE DI BENEDETTO VINCE LA CLASSIFICA PILOTI B, MENTRE IL SUO COMPAGNO COSIMO PAPI FA LO STESSO TRA I PILOTI A**

**V**ALLELUNGA - Il team Costa Ovest prende tutto nella Mitjet Italian Series. Il conclusivo appuntamento di Vallelunga della serie targata MQ Corse ha consegnato il titolo dei Piloti B a Davide Di Benedetto che, in coppia con Cosimo Papi (campione tra i Piloti A), ha dominato anche nella classifica riservata agli equipaggi. Sui saliscendi del tracciato romano, la Mitjet Italian Series ha vissuto un epilogo entusiasmante, con quattro differenti vincitori nelle quattro gare disputate. Particolarmente movimentata la prima, riservata ai driver più esperti, che ha visto subito Matteo Gonfiantini vestire i panni del protagonista, prendendo il comando dalla pole davanti a Lorenzo Marcucci e Leonardo Solla e Davide Di Benedetto subito dietro, tutti raccolti in meno di due secondi.

Un "trenino" al quale si sono presto aggiunti anche Riccardo Romagnoli (Al Corse) ed il rientrante Ronnie Marchetti,

sempre veloce con il team Composit. Con Marcucci nelle fasi iniziali autore di un buono spunto che gli ha consentito di balzare davanti, Gonfiantini non ha tardato a rispondere tornando in testa. Poi l'uscita di Solla, in quel momento terzo ed impegnato a contenere gli attacchi di Marchetti, ha costretto la direzione gara ad esporre la bandiera rossa, congelando la classifica che ha visto così il

## AL TRAGUARDO

**PILOTI B - Gara-1: 1. Gonfiantini. Gara-2: 1. Di Benedetto. PILOTI A - Gara-1: 1. Bellini. Gara-2: 1. Papi.**

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

giovane Gonfiantini centrare l'ennesimo successo con i colori della Kinetic e confermarsi come una delle rivelazioni di questa stagione.

Il secondo posto di Di Benedetto ha però rilanciato il siciliano, che in gara-2 ha fatto poi il resto dominando dal primo giro (complice anche una safety car iniziale per l'uscita di Gonfiantini e Francesco Malvestiti) ed ottenendo la sua quinta vittoria 2016, portando così il titolo a casa. Alle sue spalle nella circostanza ha concluso ancora un ottimo Marcucci e Mauro Pizola, una volta di più sul podio. Nella prima gara riservata ai Piloti A, Filippo Bellini (subentrato sulla vettura lasciata da Gonfiantini), non ha avuto alcuna esitazione centrando un successo di stretta misura davanti ai due piloti della Costa Ovest, Papi e Vittorio Zadotti, nella cui "scia" ha concluso Roberto Benedetti, sempre nel gruppo dei primi con i colori del team The Club. In gara-2, Papi si è imposto con autorità. A chiudere secondo questa volta è stato Benedetti, ancora una volta tra i protagonisti assoluti, mentre sul gradino più basso del podio è salito Nicola Neri. ●



Le gare di Vallelunga, in alto la partenza, hanno dato spettacolo e premiato Davide Di Benedetto, sotto la sua quinta vittoria stagionale, campione tra i Piloti B



# Jelmini si avvicina

**RS CUP** UN SECONDO POSTO DIETRO A SPOSITO ED UNA VITTORIA GLI FANNO RECUPERARE TANTI PUNTI SU TREBBI

**V**ALLELUNGA - Domenico Sposito ci ha preso gusto. Dopo avere conquistato al Mugello la sua prima vittoria nella Rs Cup, il campano del team Faro Racing a Vallelunga ha concesso il bis, facendo anche segnare il miglior tempo nelle libere e poi nelle qualifiche e quindi conquistando anche la superpole. Sposito, che anche in questa occasione si è alternato al volante della stessa vettura con Fabrizio Paolo Tablò, ha letteralmente dominato gara-1, chiudendo davanti a Felice Jelmini e Matteo Bergonzini. Se il weekend di Giacomo Trebbi è iniziato un po' al "ralenty" (partito dalla prima fila è retrocesso immediatamente in fondo per un contatto con l'esordiente Raimondo Ricci e in seguito ha pagato una penalità chiudendo ottavo), in gara-2 le cose per lui hanno preso una piega differente e alla fine è arrivato un quarto posto che gli ha consentito di rimanere al comando della classifica. Quando

all'appello manca il solo appuntamento di Adria, ad occupare il secondo posto in campionato con un divario di 15 punti c'è lo stesso Jelmini. Il pilota del team 4X4 Explorer è infatti andato a segno in gara-2, precedendo nell'ordine Lindo Notarnicola e Tablò, con quest'ultimo adesso terzo nell'assoluta

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sposito; 2. Jelmini; 3. Bergonzini. Gara-2: 1. Jelmini; 2. Notarnicola; 3. Tablò

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

a 18 lunghezze dalla vetta. Proprio Tablò al via di gara-2 ha provato a difendere la posizione di testa. Jelmini, invece, in seguito a un contatto con Notarnicola ed il compagno di squadra Trebbi (in rimonta dal fondo) ha pagato una penalizzazione di 5", ma alla fine ha conquistato il successo grazie al vantaggio di otto secondi che era riuscito ad accumulare. Sul finire anche Notarnicola ha passato Tablò, che fino all'ultimo ha comunque reso difficili le cose al suo avversario. Trebbi, nella circostanza quarto, ha guadagnato altri punti importanti per la volata conclusiva.

**Dario Lucchese**



Vittoria a Vallelunga per Sposito in Rs Cup, sopra, mentre in Clio Cup doppietta per Francia, in alto, che mette pressione a Ricciarini, a destra



# Doppietta per Francia

**CLIO CUP** IL MILANESE AD UN SOFFIO DAL LEADER RICCIARINI PRIMA DEL WEEKEND FINALE DI IMOLA

**V**ALLELUNGA - Su un circuito a lui notoriamente ostile come quello di Vallelunga, dove nel 2002 vi perse il titolo tricolore della Super Produzione all'ultima curva del conclusivo giro dell'ultimo appuntamento del campionato, Fabio Francia è ritornato protagonista, rilanciandosi nella classifica della Clio Cup Italia. Il milanese della Rangoni Corse ha conquistato una doppietta, recuperando in un solo weekend ben 22 punti sull'immutato leader Cristian Ricciarini e portandosi a sole cinque lunghezze dal toscano. La prima delle due vittorie è scaturita per Francia solo a un minuto dallo scadere del tempo, dopo che a guidare al comando fin dal via era stato proprio il suo diretto rivale, che in partenza aveva "bruciato" il giovane poleman Jussi Kuusiniemi. Lo stesso finlandese, ancora una volta velocissimo con la vettura della Composit Motorsport e per la secon-

da volta davanti a tutti nelle qualifiche, ha dimostrato di mancare ancora di quel pizzico di esperienza che potrebbe fare la differenza, portando comunque a casa un settimo ed un sesto posto. In gara-2 Ricciarini è invece rimasto in ombra, chiudendo solamente quinto mentre in cima avveniva la tripletta della Rangoni Corse, con Lorenzo Nicoli ed il rientrante Josh Files secondo e terzo. L'inglese è salito due volte sul gradino più basso del podio. Quel podio invece sfuggito a Gustavo Sandrucci, anch'egli al suo rientro nella categoria, autore di un quarto e un quinto piazzamento con la vettura della Melatini Racing, protagonista anche con Alfredo De Matteo e Davide Nardilli. Tra i giornalisti impegnati nella Press League di Renault Italia, buona la prova di Paolo Ciccarone e Lorenzo Baroni. A Imola, dove si disputeranno tre gare, verranno assegnati tutti i titoli. (d.l.)

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Francia; 2. Ricciarini; 3. Files. Gara-2: 1. Francia; 2. Nicoli; 3. Files.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





## WEC, RAST ASSENTE

Nella gara del Wec che si disputerà al Fuji a metà ottobre, grande assente sarà René Rast. Il tedesco disputerà infatti nello stesso weekend con la Audi, l'appuntamento del Dtm in programma a Hockenheim, dove sostituirà a sua volta Matthias Ekström. Ancora da definire chi sarà a prendere il suo posto in Giappone sulla Oreca della G-Drive Racing.

## ALZEN-ARNOLD NEL VLN

Finale a sorpresa per l'ottavo appuntamento della serie Vln, che ha sancito il successo della Mercedes-Amg Gt3 di Uwe Alzen e Lance David Arnold. Una vittoria che l'equipaggio tedesco dell'Haribo Racing Team ha ottenuto dopo che a Earl Bamber e Kevin Estre, primi al traguardo sulla Porsche con un margine di 371 millesimi, è stata inflitta la penalità di 35" per sorpasso con bandiere gialle.

## GT4, VILLORBA A SEGNO

La Villorba Corse è tornata al successo con la Maserati nella Gt4 European Series. A Budapest Luca Anselmi e Patrick Zamparini hanno conquistato la vittoria in gara-2, centrando due pole ed un giro veloce. Per la Casa del Tridente trionfo completato dal secondo posto di Mauro Calamia e Giuseppe Fascicolo in gara-2 ed il podio tra gli Am di Paolo Meloni e Max Tresoldi (Swiss Team).

## MASTER PROTOTIPI

A Vallelunga, nel secondo appuntamento del Master Tricolori Prototipi, a dividersi le vittorie sono stati Filippo Vita e Claudio Francisci. Il primo si è imposto in gara-1 con la Osella Pa21 S Evo Cn2, proprio davanti alla Lucchini Cn4 del romano. Posizione che si sono invertite in gara-2.

## ENTRY CUP, BIS DI LODI

Doppietta di Matthias Lodi nel quarto appuntamento della Entry Cup che si è disputato a Vallelunga ed ha visto protagoniste le Renault Twingo. Per il leader della classifica si è trattato di un week end molto combattuto. In gara-1 ha preceduto Visani e in gara-2 ha messo alle sue spalle Palladini.



CORRERÀ NELLA SERIE RISERVATA ALLE TESLA

## Electric Gt per Vicky Piria

Vicky Piria (sopra) punta sul nuovo campionato Electric Gt per rimettersi in gioco. Gli organizzatori della serie hanno già annunciato il suo nome e quello dell'inglese Stefan Wilson (fratello del compianto Justin) per la prossima stagione. Sette gli appuntamenti, in programma su alcuni dei più prestigiosi circuiti europei tra i quali Barcellona, Nürburgring e Paul Ricard. In calendario ci sono inoltre tre gare in America, non valide tuttavia per la classifica. Le vetture impiegate saranno derivate dalle Tesla Model S P85+ e gommate Pirelli. Le ultime apparizioni in pista della Piria, 22 anni e con un paio di stagioni al proprio attivo in Gp3, risalgono a quest'anno, nella Mitjet Italian Series.

## BUONA LA RISPOSTA NELLA CLASSE BRONZE

### 6 Ore di Roma, prime adesioni

Iniziano a giungere le prime adesioni per la 6 Ore di Roma, che si disputerà a Vallelunga il 12 e 13 novembre e sarà valida anche come ultimo appuntamento della 3 Ore Endurance Champions Cup, con la bandiera a scacchi sventolata dopo i primi 180' di gara. In particolare, importante sembra essere fino ad ora la risposta degli

equipaggi che verranno iscritti nella classe Bronze. Al momento tra i team che dovrebbero confermare la propria partecipazione figurano Avelon Racing, Emotion Motorsport, Lp Racing (tutti con le Wolf Gb08 Cn2) e B&B. A contorno si svolgerà anche quest'anno la 2H Turismo, in programma nella sola giornata del sabato.

## IL DEBUTTO A SEPANG COL TEAM JENZER

### Lorandi in Gp3

Alessio Lorandi disputerà con il team Jenzer gli ultimi due appuntamenti della Gp3 Series. Il 18enne pilota bresciano, nel corso della stagione protagonista nel Fia F.3 European Championship, ha trovato un accordo con la squadra svizzera per scendere in pista già questa settimana in occasione dell'appuntamento di Sepang, confermando la propria presenza anche nel conclusivo round di Abu Dhabi, alla fine di novembre. Quello del giovane lombardo sarà un debutto assoluto nella categoria.

## GT OPEN

### Galbiati "bis" a Monza

In occasione dell'appuntamento di Monza dell'International Gt Open, il team Antonelli Motorsport farà il proprio ingresso nella serie organizzata da Pareja schierando al via una Lamborghini Huracán in configurazione Super Trofeo. Ad alternarsi al volante della vettura del Toro saranno Omar e Kikko Galbiati, padre e figlio, e la prima volta insieme. Il più giovane, prossimo a compiere 18 anni, ha già corso con i colori della squadra emiliana nelle ultime due stagioni nella F.4 tricolore, facendo quest'anno il suo debutto nel Campionato Italiano Gran Turismo sempre con una vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese.

## AMENDOLAGINE GUIDA

### Super Cup, finale a Imola

Mario Cagliani ha dominato il weekend di Adria del trofeo Super Cup, chiudendo in entrambe le occasioni davanti ad Armin Hafner. A guidare la classifica riservata alle vetture fino a 2.000cc c'è sempre Fausto Amendolagine, mentre Albert Colajanni (assente sul circuito veneto) è al comando nella classe "oltre" in cui Mamo Vuolo e Giulio Valentini, rispettivamente secondo e terzo, hanno notevolmente accorciato le distanze. L'ultimo appuntamento della serie è in programma in questo fine settimana sulla pista di Imola, nel contesto della tappa dell'Etcc, dove si attende una griglia con 30 vetture al via. Atto conclusivo di un campionato dove i giochi rimangono aperti fino in fondo.

## AL VIA NELL'ULTIMO ROUND F4

### Bianchi in Adac a Hockenheim

In arrivo dalla F.4 tricolore, Giacomo Bianchi sarà presente con una monoposto del team Jenzer anche nell'ultima tappa di Hockenheim della serie Adac. Nel campionato tedesco, il 16enne luganese ha già debuttato lo scorso agosto in occasione dell'appuntamento del Nürburgring.



# Scola spietato

**SOTTO LA COSTANTE MINACCIA DI PIOGGIA, IL GIOVANE CALABRESE HA LA MEGLIO SU MAGLIONA E FESTEGGIA IL PRIMO SCUDETTO, QUELLO DELLE MONOPOSTO E2S**

di **Gianluca Marchese**

foto **E.Caliò**

**CALTANISSETTA** - Nella pioggia di Tricolori assegnati dalla Coppa Nissena, corsa sotto costante minaccia di pioggia, quella vera che però alla fine in gara non si è vista, Domenico Scola la spunta dopo un bel duello con Omar Magliona e fa ancora festa. Doppia. C'è infatti da celebrare anche il primo scudetto personale, quello delle monoposto E2S. Il talento calabrese conquista il Tricolore dopo una stagione complicata che si è raddrizzata strada facendo quando è stato immediato il feeling con l'Osella Fa30 Zytek con la quale domenica scorsa a Caltanissetta ha colto una vittoria preziosa perché per nulla semplice, per i rivali presenti e per il fondo insidioso. In Civm Scola si è aggiudicato due degli ultimi tre round per un totale di 5 salite di gara su 6 e, come a Gubbio il mese scorso, ha aggiunto il proprio nome a quello dell'omonimo nonno anche nell'albo d'oro della Coppa Nissena. Quarant'anni esatti dopo. Per tutto il fine settimana della seconda "finale" del Civm al suo inseguimento si è messo Magliona, al quale è però mancata la zampata giusta in un weekend in cui ha ritrovato il sorriso e soprattutto efficacia con la Norma-Zytek, sulla quale è intenzionato a presentarsi al gran finale di Pedavena. Insieme ai due piloti delle Sport 3000 sul podio è salito anche il primo dei siciliani al traguardo, che ancora una volta è Domenico Cubeda. Raggiante nel post-gara, il catanese è riuscito a tenere a bada Michele Fattorini nel ravvicinato duello tra le Osella Pa2000 ed è ormai a un passo dal concludere il Civm subito a ridosso di Faggioli, Scola e Magliona.

La Nissena è stata però la gara di numerosi altri duelli entusiasmanti. Bella e cercata fino all'ultimo la rimonta di Luca Ligato su Achille Lombardi in Cn nonostante un problema al V-tec e davvero da capogiro la doppia vittoria di Gabriella Pedroni in gruppo A. La lady trentina ha così messo in cassaforte il Tricolore di categoria sulla Mitsubishi Lancer, anche per lei il primo e il primo assoluto conquistato da una donna in Civm. Ma che battaglie con Salvo D'Amico, che le ha provate tutte sulla Clio di classe 2000, e Roberto Lombardi, battuto per appena 3 centesimi in gara-1.

Oltre a Scola e Pedroni, fanno festa tricolore anche Antonio Scappa e Manuel Dondi. Il primo è per

## UNO JUNIOR SEMPRE PIU VELOCE E MATURO

**Scola jr, a lato, ha fatto sua la Coppa Nissena, battendo Magliona, in basso a destra, nell'altra pagina. Sul podio anche Domenico Cubeda, al centro, migliore siciliano. Sotto, Gabriella Pedroni, al top due volte in Gr.A, più a destra, Scappa, per la terza volta Tricolore in Racing Start**

la terza volta campione italiano delle Racing Start aspirate sulla Renault New Clio nonostante la super rimonta di Gianni Loffredo, che si è comunque tolto la soddisfazione di averlo preceduto in entrambe le gare e che da Morano in poi ha trovato la quadratura giusta sulla Honda Civic. Mentre Dondi merita un discorso a parte, altro super duello è quello delle Mini Cooper in Racing Start turbo. Giacomo Liuzzi ha completato il sorpasso ai danni di Ivan Pezzolla grazie a una gara-2 mozzafiato vinta per un decimo! Ora i due pugliesi potrebbero giocarsi tutto a Pedavena il 9 ottobre, anche se sul campionato di Pezzolla pende ancora la vicenda del reclamo presentato a Popoli da Oronzo Montanaro, che per motivi familiari ha saltato sia Erice sia Caltanissetta. ●





### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Scola (Osella Fa30 Zytek); 2. Magliona (Norma M20); 3. Cubeda (Osella Pa2000 Honda).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# Dondi campione nella E1-E2Sh

## MANUEL, DRIVER E PREPARATORE BOLOGNESE, DIVENTA TRICOLORE IMPONENDOSI COMPLESSIVAMENTE IN BEN SETTE TRACCIATI

**È** la più grande sorpresa del Civm 2016. Manuel Dondi, lato, è campione italiano E1-E2Sh imponendosi su sette tracciati, tutti sui quali il driver e preparatore bolognese ha corso per la prima volta, poiché questo era il suo primo campionato in pianta stabile dopo l'apparizione a Pedavena 2015. Dondi arriva dagli slalom e ha trovato molto entusiasmanti le salite, ma anche faticose per via dei percorsi da memorizzare e della sua Fiat X1/9 Alfa Romeo da mettere a punto diversamente. Questo ha raccontato sorridente dopo il trionfo a Caltanissetta: «Mi aiuta il fatto di avere una memoria fotografica per acquisire dei riferimenti sulla strada. Poi il difficile, soprattutto dal punto di vista mentale, viene quando devo riportare questi riferimenti al volante dell'auto da corsa. Per fortuna dispongo di una vettura molto equilibrata, per cui mi avvicino molto al limite. Lo sento con il miglioramento a ogni salita, quindi imparando meglio le strade in futuro potrei anche migliorare le prestazioni. Il successo e il titolo non sono certo soltanto merito mio, ma della gente che mi sta vicino e di tutta la squadra. Il lavoro pianificato con la scuderia Cst Sport per questa prima stagione è stato importante perché ha dato una prospettiva chiara di come affrontarla, mentre nello staff Cavallini è il preparatore del motore Alfa e i tecnici di Andreani si occupano delle sospensioni».



GALIÈ





# Leclasseifiche

## VELOCITÀ

DTM	BUDAPEST
WTCC	SHANGHAI
F4 ITALIA	IMOLA
GT TRICOLORE	IMOLA
CARRERA CUP	IMOLA
CIT	IMOLA
SEAT LEON CUP	IMOLA
SEAT IBIZA CUP	IMOLA
ELMS	SPA FRANCORCHAMPS
EUROCUP RENAULT	SPA FRANCORCHAMPS
RENAULT SPORT TROPHY	SPA FRANCORCHAMPS
MITJET ITALIAN SERIES	VALLELUNGA
RS CUP	VALLELUNGA
CLIO CUP	VALLELUNGA
<b>RALLY</b>	
CIR E COPPA ITALIA	ROMA CAPITALE
COPPA ITALIA	BASSANO
<b>SALITE</b>	
CIVM	COPPA NISSENA

## VELOCITÀ

### DTM

Resoconto della gara a pag. 52  
Budapest (Ung),  
24-25 settembre 2016

**Gara-1:** 1. Mortara (Audi RS5) 26 giri 42'20"736 alla media di 161,394 km/h; 2. Green (Audi RS5) a 1'090; 3. Molina (Audi RS5) a 9'240; 4. Rockenfeller (Audi RS5) a 10'602; 5. Müller (Audi RS5) a 11'535; 6. Tambay (Audi RS5) a 21'045; 7. Wittmann (BMW M4) a 23'177; 8. Rosenqvist a 24'729; 9. Scheider (Audi RS5) a 25'754; 10. Wickens a 26'916; 11. Juncadella a 29'399; 12. Martin (BMW M4) a 32'843; 13. Glock (BMW M4) a 34'316; 14. Spengler (BMW M4) a 36'197; 15. Auer a 37'259; 16. Félix da Costa (BMW M4) a 44'405; 17. Victorias a 45'334; 18. Ekström (Audi RS5) a 50'675; 19. Farnus (BMW M4) a 53'287; 20. Paffett a 54'002; 21. Götz a 55'420; 22. Blomqvist (BMW M4) a 1'03'546; 23. Tomczyk (BMW M4) a 1'24'939; 24. Di Resta a 15 giri (gli altri su Mercedes C63).

**Giro più veloce:** Mortara in 1'36"959 alla media di 162,662 km/h.

**Gara-2:** 1. Ekstroem (Audi RS5) 43 giri in 59'09"402 alla media di 159,964 km/h; 2. Tambay a 4'350; 3. Juncadella a 15'870; 4. Wittmann (BMW M4) a 23'295; 5. Felix Da Costa (BMW M4) a 24'209; 6. Blomqvist (BMW M4) a 26'067; 7. Glock (BMW M4) a 26'813; 8. Martin (BMW M4) a 31'792; 9. Scheider (Audi RS5) a 38'310; 10. Rockenfeller (Audi RS5) a 38'675; 11. Tomczyk (BMW M4) a 39'968; 12. Wickens a 40'327; 13. Rosenqvist a 40'710; 14. Spengler (BMW M4) a 41'317; 15. Di Resta a 41'777; 16. Victorias a 42'352; 17. Auer a 42'755; 18. Paffett a 43'015; 19. Goetz a 45'388; 20. Molina (Audi RS5) a 1'07'034; 21. Mortara (Audi RS5) a 3 giri; 22. Mueller (Audi RS5) a 28 giri; 23. Farnus (BMW M4) a 34 giri; 24. Green (Audi RS5) a 35 giri (gli altri su

Mercedes C63).

**Giro più veloce:** Ekstroem in 1'36"538 alla media di 163,372 km/h.

**Classifica:** 1. Wittmann 176 punti; 2. Mortara 162; 3. Green 137; 4. Wickens 122; 5. Ekstroem 107.

### WTCC

Resoconto della gara a pag. 54  
Shanghai (Cin),  
24-25 settembre 2016

**Opening Race:** 1. Björk (Volvo S60) 16 giri in 31'58"340 alla media di 138,209 km/h; 2. Michelisz (Honda Civic) a 0'361; 3. Muller a 0'528; 4. Maria López a 2'215; 5. Catsburg (Lada Vesta) a 2'315; 6. Valente (Lada Vesta) a 6'290; 7. Coronel (Chevrolet RML Cruze) a 6'911; 8. Ekblom (Volvo S60) a 12'151; 9. Huff (Honda Civic) a 13'494; 10. Monteiro (Honda Civic) a 16'586; 11. Bennani a 17'078; 12. Thompson (Chevrolet RML Cruze) a 18'405; 13. Demoustier a 26'284; 14. Ficza (Honda Civic) a 26'583; 15. Nagy (Honda Civic) a 32'857 (gli altri su Citroën C-Elysée).

**Giro più veloce:** il 2° di Björk in 1'52"578, alla media di 147,1 km/h.

**Main Race:** 1. López 16 giri in 28'18"258 alla media di 146,362 km/h; 2. Muller a 11'037; 3. Bennani a 12'742; 4. Catsburg (Lada Vesta) a 13'205; 5. Tarquini (Lada Vesta) a 15'715; 6. Ekblom (Volvo S60) a 18'176; 7. Björk (Volvo S60) a 18'516; 8. Monteiro (Honda Civic) a 23'878; 9. Chilton a 24'700; 10. Coronel (Chevrolet RML Cruze) a 26'509; 11. Michelisz (Honda Civic) a 30'202; 12. Valente (Lada Vesta) a 34'387; 13. Huff (Honda Civic) a 36'452; 14. Thompson (Chevrolet RML Cruze) a 42'431; 15. Filippi (Chevrolet RML Cruze) a 51'238; 16. Ficza (Honda Civic) a 57'430; 17. Demoustier a 58'850; 18. Nagy (Honda Civic) a 58'880 (Citroën C-Elysée) (gli altri su Citroën C-Elysée).

**Giro più veloce:** il 2° di López in 1'52"224, alla media di 147,6 km/h.

**Il campionato:** 1. López 357 punti; 2. Muller 235; 3. Monteiro 204; 4. Michelisz 190; 5. Huff 180; 6. Bennani 176; 7. Catsburg 171; 8. Chilton 145; 9. Tarquini 116; 10. Coronel 109.

**Il campionato:** 1. Citroën 1340 punti; 2. Honda 946; 3. Lada 686; 4. Volvo 315.

### F4 ITALIA

Resoconto della gara a pag. 56  
Imola (Bo), 24-25 settembre 2016

**Gara-1:** 1. Uiter 17 giri in 32'41"902; 2. Vips a 0"388; 3. Cunati a 1'603; 4. Colombo a 1'902; 5. Ciantini a 2'721; 6. Maini a 3'228; 7. Sato a 3'436; 8. Ye a 3'664; 9. Guzman a 4'419; 10. Auricchio a 5'191; 11. Hoogenboom a 5'862; 12. Schumacher a 6'160; 13. Maldonado a 7'040; 14. Fernandez a 7'137; 15. Bertonegli a 7'218; 16. Festante a 7'718; 17. Altò a 8'028; 18. Bianchi a 8'217; 19. Wohlwend a 8'738; 20. Malvestiti a 9'864; 21. Conwright a 9'995; 22. Leon Shlom a 11'650; 23. Al Muhani a 11'665; 24. Rodriguez Wright a 11'913; 25. Siebert a 26'059; 26. De Francesco a 4 giri; 27. Raucchi a 14 giri.

**Giro più veloce:** Vips in 1'45"068 alla media di 169,120 km/h.

**Gara-2:** 1. Van Uiter 17 giri in 32'02"711 alla media di 157,113 km/h; 2. Colombo a 0"122; 3. Siebert a 0'401; 4. Correa a 0'655; 5. Cunati a 1'199; 6. Petrov a 1'443; 7. Guzman a 2'074; 8. Sato a 2'535; 9. Hoogenboom a 2'756; 10. Leon Shlom a 3'308; 11. DeFrancesco a 3'759; 12. Altò a 4'055; 13. Auricchio a 4'377; 14. Fernandez a 4'662; 15. Malvestiti a 5'260; 16. Bertonegli a 5'431; 17. Maldonado a 6'009; 18. Ye a 6'129; 19. Conwright a 6'986; 20. Festante a 7'141; 21. Vips a 9'121; 22. Al Muhani a 10'940.

**Giro più veloce:** Vips in 1'44"820 alla media di 169,524 km/h.

**Gara-3:** 1. Sato (Vsr) 11 giri 20'53"262 alla media di 155,965 km/h; 2. Petrov (DR Formula) a 0'193; 3. Hoogenboom (Cram) a 2'756; 4. Cunati (VSR) a 3'251; 5. Correa (Prema) a 4'837; 6. Colombo (Bhaitech) a 5'012; 7. Leon Shlom (RB Racing) a 5'982; 8. DeFrancesco (Mucke) a 7'335; 9. Vips (Prema) a 7'637; 10. Bertonegli (Bhaitech) a 8'390; 11. Altò (Bhaitech) a 10'293; 12. Conwright (VSR) a 11'196; 13. Schumacher (Prema) a 11'598; 14. Rodriguez Wright (DRZ Benelli) a 12'248; 15. Maini (BVM Racing) a 13'037; 16. Ciantini (Jenzer) a 13'312; 17. Auricchio (ADM) a 14'293; 18. Ye (Mucke) a 14'320; 19. Maldonado (Cram) a 16'329; 20. Bianchi (Jenzer) a 16'900; 21. Siebert (Jenzer) a 18'598; 22. Festante (Mucke) a 21'273; 23. Malvestiti (Antonelli) a 28'899; 24. Wohlwend (DR Formula) a 31'345; 25. Van Uiter (Jenzer) a 1'03'470; 26. Fernandez (RB Racing) a 1 giro.

**Giro più veloce:** van Uiter in 1'45"255 alla media di 168,824 km/h.

**Il campionato:** 1. Siebert 205 punti; 2. Schumacher 180; 3. Guzman 169; 4. Van Uiter 134,5; 5. Vips 111; 6. Correa 104,5; 7. Cunati 92; 8. Raucchi 86; 9. Baiz 85; 10. Vieira 67.

### GT TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 58  
Imola (Bo), 24-25 settembre 2016

#### SUPER GT3/GT3

**Gara-1:** 1. Venturi-Gai (Ferrari 488 Gt3) 29 giri in 50'48"721, alla media di 168,103 km/h (1. Super Gt3); 2. Sini-Mugelli (Aston Mar-

tin Vantage Gt3) a 11'692; 3. Mul-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) a 21'630; 4. Mapelli-Albuquerque (Audi R8 Lms) a 26'946; 5. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 29'234; 6. Agostini-Di Folco (Lamborghini Huracán Gt3) a 44'610; 7. Leo-Cheever (Ferrari 458 Italia Gt3) a 1'05'054 (1. Gt3); 8. Tempesta-Casè (Ferrari 458 Italia Gt3) a 1'01'182; 9. Gagliardini-Postiglione (Lamborghini Gallardo Gt3) a 1'05'437; 10. Russo-Zonzini (Audi R8 Lms) a 1'09'042; 11. Frassinetti-Gattuso (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'16'899; 12. Venturini (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'29'697; 13. Baccani-Venerosi (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 16° di Gai in 1'41"672, alla media di 173,818 km/h.

**Gara-2:** 1. Mul-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) 29 giri in 50'56"513, alla media di 167,675 km/h (1. Super Gt3); 2. Mapelli-Albuquerque (Audi R8 Lms) a 4'010; 3. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 19'768; 4. Venturi-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 20'294; 5. Agostini-Di Folco (Lamborghini Huracán Gt3) a 26'546; 6. Sini-Mugelli (Aston Martin Vantage Gt3) a 27'932; 7. Geri-Mancinelli (Ferrari 488 Gt3) a 52'256; 8. Leo-Cheever (Ferrari 458 Italia) a 54'298 (1. Gt3); 9. Tempesta-Casè (Ferrari 458 Italia) a 54'720; 10. Russo-Zonzini (Audi R8 Lms) a 56'978; 11. Venturini (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'24'539; 12. Frassinetti-Gattuso (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'28'029; 13. Baccani-Venerosi (Porsche 911 Gt3 R) a 7 giri.

**Giro più veloce:** il 21° di Venturini in 1'41"751, alla media di 173,683 km/h.

**Il campionato - Super Gt3:** 1. Gai-Venturi 128 punti; 2. Mapelli-Albuquerque 126; 3. Agostini-Di Folco 108; 4. Bortolotti-Mul 107; 5. Comandini-Cerqui 80,5; 6. Gattuso-Frassinetti 78; 7. Mugelli-Sini 75; 8. Geri 46; 9. Mancinelli 42; 10. F. Linossi 40,5.

**Gt3:** 1. Leo-Cheever II 132 punti; 2. Russo-Zonzini 128; 3. Postiglione-Gagliardini 103,5; 4. L. Pastorelli-N. Pastorelli 101; 5. Baccani-Venerosi 96; 6. Galassi 83; 7. Tempesta 81; 8. Monfardini-Valori 44,5; 9. Casè 30.

#### SUPER GT CUP/GT CUP

**Gara-1:** 1. Nemoto-Costa 28 giri in 50'31"851, alla media di 163,210 km/h (1. Super Gt Cup); 2. D'Amico-Zaugg a 18'639; 3. Desideri-Kasai a 38'795; 4. Spinelli-Necchi a 47'395; 5. Comi-Tanca a 47'809; 6. Krenzia a 53'337; 7. Alessandri-Mantovani a 1'10'891; 8. Negra-K. Galbiati a 1'38'513; 9. Trentin-Palazzo a 1 giro; 10. C. Curti-L. Curti (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro (1. Gt Cup); 11. Caso-Del Prete (Ferrari 458 Challenge Evo) a 1 giro; 12. De Marchi-Benvenuti (Lamborghini Gallardo) a 2 giri; 13. Dedoati-Romani (Ferrari 458 Italia) a 2 giri; 14. Pera (Porsche Cayman) a 2 giri; 15. Cecotto-Mercatelli (Porsche Cayman) a 2 giri; 16. De Castro-Piccioli (Porsche Cayman) a 3 giri; 17. V. Coggiola-G. Coggiola (Porsche Cayman) a 3 giri; 18. Pellegrinelli a 6 giri; 19. Baruch-Liang a 9 giri; 20. Zanardini-Sauto (Ferrari 458 Italia) a 9 giri. Tutti gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo.

**Giro più veloce:** il 11° di Costa in 1'43"167, alla media di 171,299 km/h.

**Gara-2:** 1. Nemoto-Costa 28 giri in 50'27"974, alla media di 163,419 km/h (1. Super Gt Cup); 2. D'Amico-Zaugg a 14'098; 3.

Pellegrinelli a 18'630; 4. Spinelli-Necchi a 20'847; 5. Baruch-Liang a 27'395; 6. Desideri-Kasai a 39'655; 7. Negra-K. Galbiati a 40'294; 8. Comi-Tanca a 58'543; 9. Alessandri-Mantovani a 1'07'002; 10. Trentin-Palazzo a 1 giro; 11. Durante-Carboni (Porsche 997 Cup) a 1 giro (1. Gt Cup); 12. C. Curti-L. Curti (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro; 13. Lima-Palma a 1 giro; 14. De Marchi-Benvenuti (Lamborghini Gallardo) a 1 giro; 15. Caso-Del Prete (Ferrari 458 Challenge Evo) a 2 giri; 16. Pera (Porsche Cayman) a 2 giri (1. Cayman Gt4 Trophy Italia); 17. Cecotto-Mercatelli (Porsche Cayman) a 2 giri; 18. Dedoati-Romani (Ferrari 458 Italia) a 3 giri; 19. De Castro-Piccioli (Porsche Cayman) a 3 giri; 20. V. Coggiola-G. Coggiola (Porsche Cayman) a 3 giri. Tutti gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo.

**Giro più veloce:** il 3° di Nemoto in 1'43"103, alla media di 171,405 km/h.

**Il campionato - Super Gt Cup:** 1. Costa 151 punti; 2. Desideri 131; 3. D'Amico-Zaugg 129; 4. Necchi 104; 5. Kasai 99; 6. Baruch-Liang 97; 7. Mantovani 81; 8. Nemoto 67; 9. Krenzia 62; 10. Comi-Tanca 61.

**Gt Cup:** 1. Benvenuti-De Marchi 150 punti; 2. Sauto-Zanardini e C. Curti-L. Curti 119; 4. Carboni 74; 5. Durante 69; 6. Dedoati-Romani 61; 7. Benucci-Maino 59; 8. Caso-Del Prete 43; 9. Trentin-Palazzo 36; 10. Prinoth-"Babalu" 35.

### CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 61  
Imola (Bo), 24-25 settembre 2016

**Gara-1:** 1. Drudi (Dinamic Motorsport) 16 giri in 28'18"514, alla media di 166,474 Km/h; 2. Ledogar (Tsunami RT) a 3'784; 3. Di Amato (Dinamic Motorsport) a 8'332; 4. Liberati (Ghinzani Arco Motorsport) a 8'929; 5. Mikael Grenier (Tsunami RT) a 14'155; 6. Rovera (Ebmotors) a 17'992; 7. Fulgenzi (TAM Racing) a 21'149; 8. Quaresmini (Ghinzani Arco Motorsport) a 32'779; 9. De Giacomi (Dinamic Motorsport) a 44'569; 10. Zanini (Dinamic Motorsport) a 50'820; 11. Selva (Ebmotors) a 59'627; 12. Cassara (Ghinzani Arco Motorsport) a 1'00'966; 13. Pellegrini (Dinamic) a 1'25'591; 14. Ben (Dinamic) 1 giro.

**Giro più veloce:** il 10° di Drudi in 1'45"667 alla media di 167,246 Km/h.

**Gara-2:** 1. Drudi (Dinamic Motorsport) 16 giri in 28'23"044, alla media di 166,031 Km/h; 2. Di Amato (Dinamic Motorsport) a 2'496; 3. Rovera (Ebmotors) a 15'341; 4. Iaquinta (Ghinzani Arco Motorsport) a 16'992; 5. Fulgenzi (TAM Racing) a 17'115; 6. Ledogar (Tsunami RT) a 27'382; 7. Gaidai (Tsunami RT) a 43'789; 8. De Giacomi (Dinamic Motorsport) a 44'674; 9. Quaresmini (Ghinzani Arco Motorsport) a 53'534; 10. Zanini (Dinamic Motorsport) a 58'942; 11. Koller (Ghinzani Arco Motorsport) a 1'11'445; 12. Cassara (Ghinzani Arco Motorsport) a 1'22'129; 13. Pellegrini (Dinamic) a 1'34'075; 14. Selva (Ebmotors) a 1 giro; 15. Ben (Dinamic) 1 giro.

**Giro più veloce:** il 12° di Ledogar in 1'45"516 alla media di 167,485 Km/h.

**Gara-3:** 1. Rovera (Ebmotors) 25 giri in 48'11"026, alla media di 152,821 Km/h; 2. Ledogar (Tsunami RT) a 0'082; 3. Liberati (Ghinzani Arco Motorsport) a 2'697; 4. Quaresmini (Ghinzani Arco Motorsport) a 10'368; 5.



Grenier (Tsunami RT) a 22'869; 6. Zanini (Dinamic Motorsport) a 29'215; 7. De Giacomi (Dinamic Motorsport) a 32'174; 8. Cassarà (Ghinzani Arco Motorsport) a 34'791; 9. Selva (Ebmottors) a 35'099; 10. Pellegrini (Dinamic) a 1'28'819; 11. Ben (Dinamic) a 1'37'505; 12. Fulgenzi (TAM Racing) a 3 giri; 13. Drudi (Dinamic Motorsport) a 8 giri.

**Giro più veloce:** il 6° di Ledogar in 1'45'999 alla media di 166,722 km/h.

**Assoluta:** 1. Ledogar 214 punti; 2. Rovera 175; 3. Drudi 166; 4. Fulgenzi 144; 5. Grenier 116.

**Michelin Cup:** 1. De Giacomi 124 punti; 2. Cassarà 117; 3. Zanini 100; 4. Pellegrini 72; 5. Ben 59.

## CIT

Resoconto della gara a pag. 62  
**Imola (Bo), 24-25 settembre 2016**

**Gara-1:** 1. Viberiti 15 giri in 28'50'720 alla media di 153,165 km/h; 2. Fulin (Seat Leon Tcr) a 2'487; 3. Colciago (Honda Civic) a 10'227; 4. Dall'Antonia a 16'244; 5. Costamagna a 43'331; 6. Cappellari a 43'898; 7. Crocker (Honda Civic) a 1'14'525; 8. Mosca (AR Giulietta) a 1'47'826; 9. Bassi (Seat Leon Cupra) a 1'55'224; 10. Pelatti (Seat Cupra) a 2'00'388; 11. Bamonte a 1 giro; 12. Bacci (AR Giulietta) a 1 giro; 13. Wyhinny (Seat Cupra) a 1 giro; 14. Pigozzi (Seat Ibiza) a 2 giri (gli altri su Seat Leon Racer).

**Giro più veloce:** il 4° di Viberiti in 1'53'936 alla media di 155,108 km/h.

**Gara-2:** 1. Viberiti 15 giri in 28'45'729 alla media di 153,608 km/h; 2. Colciago (Honda Civic) a 3'055; 3. Fulin (Seat Leon Tcr) a 7'311; 4. Crocker (Honda Civic) a 29'597; 5. Piccin a 46'243; 6. Cappellari a 50'707; 7. Bacci (AR Giulietta) a 1'10'113; 8. Mosca (AR Giulietta) a 1'40'209; 9. Bamonte a 1'41'017; 10. Neri (Citroen C3 Max) a 1'44'674; 11. Pelatti (Seat Cupra) a 1 giro; 12. Wyhinny (Seat Cupra) a 1 giro; 13. Bassi (Seat Leon Cupra) a 1 giro; 14. Costamagna a 1 giro; 15. Pigozzi (Seat Ibiza) a 1 giro (gli altri su Seat Leon Racer).

**Giro più veloce:** il 4° di Viberiti in 1'53'741 alla media di 155,374 km/h.

**Campionato - Tcr:** 1. Colciago 206 punti; 2. Viberiti 163; 3. Dall'Antonia 84; 4. Piccin 76; 5. Cappellari 71. **Tcs:** 1. Bassi 196 punti; 2. Giacomi K. 106; 3. Bolzoni 91; 4. Wyhinny 87; 5. Gaiofatto, Arduini 80. **Tct:** 1. Bacci 75 punti; 2. Mosca 65; 3. Sabbatini, Neri 12.

## SEAT LEON CUP

Resoconto della gara a pag. 64  
**Imola (Bo), 24-25 settembre 2016**

**Gara-1:** 1. Baldan 16 giri in 30'30'258 alla media di 154,491 km/h; 2. Giaccon J. a 0'407; 3. Giaccon K. a 15'024; 4. Vescovi a 18'087; 5. Gurrieri a 28'356; 6. Fedeli a 28'774; 7. Gagliano a 37'896; 8. Biraghi a 42'058; 9. Formenti a 43'989; 10. Verrocchio a 45'618; 11. Pascali a 49'262.

**Giro più veloce:** l'8° di Giaccon J. in 1'53'371 alla media di 155,881 km/h.

**Gara-2:** 1. Giaccon J. 16 giri in 30'35'783 alla media di 154,072 km/h; 2. Giaccon K. a 11'209; 3. Gurrieri a 12'971; 4. Gagliano a 132577; 5. Biraghi a 15'517; 6. Fedeli a 16'000; 7. Montalbano a 21'816; 8. Formenti a 31'441; 9. Maffei a 2 giri; 10. Stassano a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 14° di Giaccon J. in 1'53'851 alla media di

155,224 km/h.

**Campionato:** 1. Baldan 187 punti; 2. Giaccon J. 158; 3. Gurrieri 86; 4. Giaccon K. 72; 5. Vescovi 62; 6. Fedeli 54; 7. Biraghi, Gagliano 33; 9. Argenti 30; 10. Fumi 22.

## SEAT IBIZA CUP

Resoconto della gara a pag. 66  
**Imola (Bo), 24-25 settembre 2016**

**Gara-1:** 1. Volpato 24 giri in 51'32'423 alla media di 134,154 km/h; 2. Torelli a 17'329; 3. Ferri a 24'651; 4. Selmo a 58'120; 5. Rodio a 1'02'972; 6. Greco-Liana a 1'17'795; 7. Heindenhofer a 1'22'793; 8. Palanti a 1 giro; 9. Nugnoes-Mauriello a 1 giro; 10. Brena-Colleoni a 1 giro; 11. Bon-Zappia a 1 giro; 12. Gnutti-Colombo a 5 giri.

**Giro più veloce:** il 17° di Volpato in 2'04'437 alla media di 142,019 km/h.

**Gara-2:** 1. Volpato 23 giri in 50'11'676 alla media di 134,963 km/h; 2. Torelli a 0'337; 3. Greco-Liana a 8'219; 4. Rodio a 8'680; 5. Selmo a 9'597; 6. Pelatti a 44'592; 7. Heindenhofer a 58'421; 8. Shushakov-Samsonov a 1'01'775; 9. Palanti a 1'38'376; 10. Mauriello-Nugnoes a 2'07'940; 11. Bormolini a 1 giro; 12. Brena-Colleoni a 1 giro; 13. Bon-Zappia a 2 giri; 14. Gnutti-Colombo a 6 giri.

**Giro più veloce:** il 17° di Volpato in 2'05'128 alla media di 141,235 km/h.

**Campionato:** 1. Torelli 182 punti; 2. Volpato 129; 3. Ferri 122; 4. Selmo 78; 5. Paggi 77; 6. Liana-Greco 56; 8. Rodio 45; 9. Gnemmi-Tommasin 34.

## ELMS

Resoconto della gara a pag. 68  
**Spa (Bel), 24-25 settembre 2016**

**Gara:** 1. Hedman-Lapierre-Hanley (Oreca 05-Nissan) 96 giri in 4:01'13'639, alla media di 167,2 km/h; 2. Vanthoor-Stevens-Vanthoor (Ligier JSP2-Judd) a 2'20'556; 3. Thiriet-Beche-Berthon (Oreca 05-Nissan) a 3'00'523; 4. Rojas-Canal-Berthon (Ligier JSP2-Nissan) a 3'46'865; 5. Dola-Van Der Garde-Tincknell (Gibson 015S-Nissan) a 5'21'062; 6. Coletti-Petrov-Wirth (BR01-Nissan) a 1 giro; 7. Barthez-Chatin-Buret (Ligier JSP2-Nissan) a 1 giro; 8. Lafargue-Lafargue-Enjalbert (Ligier JSP2-Judd) a 1 giro; 9. Munemann-Pizzitola-Hirschi (Ligier JSP2-Nissan) a 2 giri; 10. Trouillet-Petit-Guibbert (Ligier JSP3-Nissan) a 4 giri; 11. Brundle-Guasch-England (Ligier JSP3-Nissan) a 4 giri; 12. Patterson-Bell-Boyd (Ligier JSP3-Nissan) a 4 giri; 13. Lahaye-Heriau-Lahaye (Ligier JSP3-Nissan) a 4 giri; 14. Woodward-Kaiser-Swift (Ligier JSP3-Nissan) a 4 giri; 15. Smiechowski-Petersen (Ligier JSP3-Nissan) a 4 giri; 16. Falb-Potolichio-Rayhall (Ligier JSP3-Nissan) a 4 giri; 17. Dons-Mc-Craig-Wells (Ligier JSP3-Nissan) a 5 giri; 18. Lacorte-Sernagiotto (Ligier JSP3-Nissan) a 5 giri; 19. Pialat-Borga-Clement (Ligier JSP3-Nissan) a 5 giri; 20. Moore-Hanson (Ligier JSP3-Nissan) a 5 giri; 21. Debard-Moineault-Gachet (Ligier JSP3-Nissan) a 5 giri; 22. Smith-Butcher-Bertolini (Ferrari 458) a 5 giri; 23. Roda-Cairoli-Jahn (Porsche 911 a 5 giri; 24. Cameron-Griffin-Scott (Ferrari 458) a 6 giri; 25. Hedlund-Henzler-Seefried (Porsche 911 a 6 giri; 26. Nicolet-Nicolet (Ligier JSP3-Nissan) a 6 giri; 27. Howard-Turner-MacDowall (Aston Martin Vantage) a 7 giri; 28. Pezzini-Ciocci-Aguas (Ferrari 458) a 7 giri; 29. Laursen-Mac-Nielsen

(Ferrari 458) a 8 giri; 30. Krohn-Jonsson-Pla (Ligier JSP2-Nissan) a 9 giri; 31. Tavares-Maris (Ligier JSP3-Nissan) a 9 giri; 32. Laurent-Ehrlicher-Cougnard (Ligier JSP3-Nissan) a 27 giri; 33. Taittinger-Striebig-Roussel (Morgan-Nissan) a 51 giri; 34. Findlay-Bonifacio-Doyle (Oreca 03-Nissan) a 60 giri; 35. Hallyday-Lunardi-Droux (Ligier JSP3-Nissan) a 71 giri; 36. Talkantsis-Talkantsis-PierGuidi (Ferrari F458 a 77 giri; 37. Marateotto-Maggi-Longin (Ligier JSP3-Nissan) a 79 giri; 38. Polley-O'Hara-Rodkjaer (Ligier JSP3-Nissan) a 90 giri; 39. Pu-De Bruijn-Gommedy (Oreca 05-Nissan) a 96 giri; Giro più veloce: 58° di Beche in 2'08'796, alla media di 195,8 km/h.

**Campionato:** 1. Beche-Thiriet 91 punti; 2. Van Der Garde-Dolan-Tincknell 78; 3. Wirth-Coletti 69; 4. Hirakawa 65; 5. Leal 61.

## EURO CUP RENAULT

Resoconto della gara a pag. 69  
**Spa (Bel), 24-25 settembre 2016**

**Gara-1:** 1. De Sadeleer (Tech1) 12 giri in 27'48'737, alla media di 181,3 km/h; 2. Bocolacci (Tech1) a 1'417; 3. Norris (Kaufmann) a 2'204; 4. Fenestraz (Tech1) a 5'367; 5. Allen (JD) a 7'333; 6. Aubry (Tech1) a 8'492; 7. Habsburg (Fortec) a 11'760; 8. Troitskiy (Fortec) a 15'325; 9. Daruvala (Kaufmann) a 16'774; 10. Falchero (R-Ace) a 17'455; 11. Defourny (R-Ace) a 20'557; 12. Korneev (JD) a 30'305; 13. Cordeau (GMMMA) a 31'284; 14. Scott (AVF) a 2'08'278; 15. Baptista (Fortec) a 2 giri; 16. Perullo (Technorace) a 3 giri; 17. Chaves (AVF) a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 6° di Defourny in 2'19'984, alla media di 180,1 km/h.

**Gara-2:** 1. Bocolacci (Tech1) a 12 giri in 27'57'292, alla media di 180,4 km/h; 2. Norris (Kaufmann) a 0'644; 3. De Sadeleer (Tech1) a 1'185; 4. Fenestraz (Tech1) a 1'645; 5. Scott (AVF) a 5'252; 6. Troitskiy (Fortec) a 10'300; 7. Falchero (R-Ace) a 13'537; 8. Chaves (AVF) a 16'479; 9. Palmer (R-Ace) a 16'670; 10. Habsburg (Fortec) a 17'700; 11. Baptista (Fortec) a 18'196; 12. Korneev (JD) a 18'305; 13. Perullo (Technorace) a 27'532; 14. Shwartzman (Kaufmann) a 35'186; 15. Defourny (R-Ace) a 59'436.

**Giro più veloce:** il 6° di Norris in 2'19'100, alla media di 182,7 km/h.

**Il campionato:** 1. Norris 235 punti; 2. Bocolacci 176; 3. Defourny 163,5; 4. Scott 158; 5. Fenestraz 86,5.

## RENAULT SPORT TROPHY

Resoconto della gara a pag. 70  
**Spa (Bel), 24-25 settembre 2016**

**Gara-1:** 1. Owens-Blomstedt (R-Ace) 27 giri in 1h12'31'971, alla media di 156,4 km/h; 2. P.Schothorst-J.Schothorst (Verschuur) a 2'537; 3. Kubica-Hamon (Duqueine) a 6'537; 4. Korjus-Haezebrouck (R-Ace) a 9'028; 5. Schothorst-Ramos (Verschuur) a 16'089; 6. Grogger-Jorda (V8Racing) a 19'783; 7. Sathienthirakul-Rueda (MarcVDS) a 33'526; 8. Baptista-Baptista (Oregon) a 1'03'718; 9. Palttala-Schiller (MarcVDS) a 1 giro; 10. Martins-Bourgeois (Duqueine) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 15° di P.Schothorst in 2'16'411, alla media di 184,8 km/h.

**Gara-2:** 1. Schiller (MarcVDS) 12 giri in 27'28'709, alla media di 183,5 km/h; 2. Beelen (V8Racing)

a 12'624; 3. Ramos (Verschuur) a 13'535; 4. Rueda (MarcVDS) a 14'368; 5. Blomstedt (R-Ace) a 24'597; 6. Hamon (Duqueine) a 38'017; 7. Mendez (Oregon) a 52'256; 8. Haezebrouck (R-Ace) a 1'03'754; 9. Baptista (Oregon) a 1'07'906; 10. J. Schothorst (Verschuur) a 1'08'520; 11. Andersen (HighClass) a 1'09'080; 12. Roda (Oregon) a 1'12'707; 13. Bourgeois (Duqueine) a 1'39'735.

**Giro più veloce:** il 3° di Schiller in 2'16'200, alla media di 185,1 km/h.

**Gara-3:** 1. P.Schothorst (Verschuur) 12 giri in 27'21'096, alla media di 184,4 km/h; 2. S. Schothorst (Verschuur) a 0'490; 3. Korjus (R-Ace) a 11'062; 4. Kubica (Duqueine) a 12'741; 5. Palttala (MarcVDS) a 12'964; 6. Grogger (V8Racing) a 18'404; 7. Owens (R-Ace) a 19'346; 8. Sathienthirakul (MarcVDS) a 32'084; 9. Baptista (Oregon) a 37'972; 10. Capitano (Oregon) a 41'270.

**Giro più veloce:** l'8° di P.Schothorst in 2'15'795, alla media di 185,7 km/h.

**Il campionato Pro:** 1. P.Schothorst 116 punti; 2. Korjus 86; 3. Palttala 78; 4. Fumaneli 71; 5. Williamson 43

**Il campionato Am:** 1. Schiller 153 punti; 2. Rueda 129; 3. Blomstedt 115; 4. Ramos 91; 5. Mendez 64.

**Il campionato Endurance:** 1. Blomstedt 82 punti; 2. Schiller-Palttala 69; 3. Korjus 67; 4. J.Schothorst/P.Schothorst 58; 5. Owens 53.

## MITJET ITALIAN SERIES

Resoconto della gara a pag. 72  
**Vallelunga (Rm), 24-25 settembre 2016**

**PILOTI B**  
**Gara-1:** 1. Gonfiantini (Kinetic) 10 giri in 18'48'327, alla media di 130,334 km/h; 2. Marcucci (The Club) a 0'946; 3. Solla (Tomei Motors) a 3'280; 4. Di Benedetto (Costa Ovest) a 4'424; 5.

Romagnoli (Al Corse) a 10'480; 6. Zucchi (Composit) a 12'098; 7. Pizzola (Kinetic) a 12'427; 8. Malvestiti (The Club) a 13'790; 9. Malucelli a 31'940; 10. Patrini (Costa Ovest) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 5° di Marchetti in 1'51'338, alla media di 132,084 km/h.

**Gara-2:** 1. Di Benedetto (Costa Ovest) 11 giri in 23'22'776, alla media di 115,318 km/h; 2. Marcucci (The Club) a 3'766; 3. Pizzola (Kinetic) a 6'109; 4. Zucchi (Composit) a 8'207; 5. Patrini (Costa Ovest) a 10'356; 6. Marchetti (Composit) a 10'787; 7. Malucelli (Malucelli) a 12'012; 8. Romagnoli (Al Corse) a 20'270.

**Giro più veloce:** il 7° di Papi in 1'52'208, alla media di 131,060 km/h.

**PILOTI A**  
**Gara-1:** 1. Bellini (Kinetic) 12 giri in 22'36'744, alla media di 130,070 km/h; 2. Papi (Costa Ovest) a 3'215; 3. Zadotti (Costa Ovest) a 5'035; 4. Benedetti (The Club) a 8'017; 5. Neri (Kinetic) a 19'642; 6. De Luca (Malucelli) a 19'831; 7. Belmonte (The Club) a 25'242; 8. Bosio (Al Corse) a 1'20'710.

**Giro più veloce:** il 6° di Bellini in 1'51'684, alla media di 131,675 km/h.

**Gara-2:** 1. Papi (Costa Ovest) 12 giri in 23'01'711, alla media di 128,674 km/h; 2. Benedetti (The Club) a 10'250; 3. Neri (Kinetic) a 10'696; 4. De Luca (Malucelli) a 24'589; 5. Bosio (Al Corse) a 1'08'598; 6. Patrini (Costa Ovest) a 4 giri.

**Giro più veloce:** il 5° di Papi in 1'53'086, alla media di 130,042 km/h.

## RS CUP

Resoconto della gara a pag. 74  
**Vallelunga (Rm), 24-25 settembre 2016**

**Gara-1:** 1. Sposito 11 giri in 20'57'988, alla media di 128,591 km/h; 2. Jelmini a 4'610; 3. Bergonzini a 7'647; 4. Luzzio a



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cilella 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.abbonatweb.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 8072178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario

IBAN: IT 90 V 07601 03200 0008072178 (dall'estero Bic: BPPITRXXXU).

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

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

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

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

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

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

Ufficio 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, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227111 - 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 Auto Sprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA

EDITORI GIORNALI



Accertamenti Diffusione Stampa



# Leclasseifiche

25°198; 5. Ricci a 26°301; 6. Billo a 28°925; 7. Colombini a 40°572; 8. Trebbi a 44°496.

**Giro più veloce:** il 2° di Spisito in 1'53"354, alla media di 129,735 km/h.

**Gara-2:** 1. Jelmini 11 giri in 21'16"965, alla media di 126,680 km/h; 2. Notarnicola a 3'631; 3. Tablò a 3'889; 4. Trebbi a 4'580; 5. Libè a 16'536; 6. Colombini a 17'220; 7. Barbolini a 17'627; 8. Luzzo a 18'371.

**Giro più veloce:** il 6° di Jelmini in 1'54"299, alla media di 128,662 km/h.

## CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 74  
Vallelunga (Rm),  
24-25 settembre 2016

**Gara-1:** 1. Francia (Rangoni Corse) 14 giri in 26'14"949, alla media di 130,724 km/h; 2. Ricciarini (Essecorse) a 1'588; 3. Files (Rangoni Corse) a 1'938; 4. Nicolì (Rangoni Corse) a 4'657; 5. Sandrucci (Melatini Racing) a 5'082; 6. De Matteo (Melatini Racing) a 5'421; 7. Kuusiniemi (Composit Motorsport) a 7'387; 8. Nardilli (Melatini Racing) a 9'728; 9. Danetti (Mc Motor-tecnica) a 27'508; 10. Vallarino (Mc Motor-tecnica) a 28'613; 11. Pasquali (Essecorse) a 29'518; 12. Gnemmi (Mc Motor-tecnica) a 29'867; 13. Fiore (Essecorse) a 1'07'329; 14. Ciocca (Melatini Racing) a 1'14'980; 15. Ciccarone (Renault Italia Press League by Oregon) a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 7° di Francia in 1'51"538, alla media di 131,847 km/h.

**Gara-2:** 1. Francia (Rangoni Corse) 14 giri in 26'17"521, alla media di 130,511; 2. Nicolì (Rangoni Corse) a 4'964; 3. Files (Rangoni Corse) a 5'574; 4. Sandrucci (Melatini Racing) a 6'017; 5. Ricciarini (Essecorse) a 6'781; 6. Kuusiniemi (Composit Motorsport) a 11'190; 7. Nardilli (Melatini Racing) a 11'631; 8. De Matteo (Melatini Racing) a 11'881; 9. Danetti (Mc Motor-tecnica) a 27'078; 10. Gnemmi (Mc Motor-tecnica) a 27'335; 11. Vallarino (Mc Motor-tecnica) a 27'724; 12. Pasquali (Essecorse) a 30'796; 13. Ciocca (Melatini Racing) a 41'697; 14. Baroni (Renault Italia Press League by Oregon) a 42'171; 15. Fiore (Essecorse) a 43'777.

**Giro più veloce:** il 2° di De Matteo in 1'51"546, alla media di 131,837 km/h.

**Campionato:** 1. Ricciarini 199 punti; 2. Francia 194; 3. De Matteo 108; 4. Nicolì 96; 5. Puccetti 92; 6. Nardilli 65; 7. Poloni 62; 8. Kuusiniemi 52; 9. Sandrucci 50; 10. Danetti 38.

## SALITE CIVM

### 62° Coppa Nissena

Resoconto della gara a pag. 76  
Caltanissetta, 25 settembre 2016

**Absoluta:** 1. Scola (Osella Fa30 Zytek) in 3'59"95; 2. Magliona (Norma M20 Fc Zytek) a 1'98; 3. Cubeda (Osella Pa2000 Honda) a 7'07; 4. Fattorini (Osella Pa2000 Evo2 Honda) a 8'34; 5. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 25'26; 6. Lombardi (Osella Pa 21 Evo Honda) a 25'83; 7. Degaspero (Lola Honda F.3) a 27'20; 8. Cassibba S. (Tatuus F.Master) a 27'95; 9. Caruso (Radical Pro-sport Suzuki) a 28'38; 10. Spoto

(Radical Suzuki) a 36"16.

**Gara-1:** 1. Scola in 2'00"94; 2. Magliona a 1'08; 3. Cubeda a 2'64; 4. Fattorini a 3'17; 5. Caruso a 12'63.

**Gara-2:** 1. Scola in 1'59"01; 2. Magliona a 0'90; 3. Cubeda a 4'43; 4. Fattorini a 5'17; 5. Degaspero a 11'79.

**Classifica dei gruppi Racing Start:** 1. Liuzzi (Mini Cooper) in 5'27"93; 2. Pezzolla (Mini Cooper) a 2'04; 3. Loffredo (Honda Civic) a 10'42; 4. Scappa (Renault Clio Rs) a 14'85; 5. Loconte (Peugeot 106) a 23'05. **Gr. N:** 1. Biccio (Mitsubishi Lancer Evo) in 5'18"24; 2. Errichetti (Peugeot 106) a 11'83; 3. Monzone (Citroen Saxo) a 20'97; 4. Budano (Peugeot 106) a 34'31; 5. Geremia (Peugeot 106) a 36'59. **Gr. A:** 1. Pedroni (Mitsubishi Lancer Evo) in 5'16"37; 2. D'Amico (Renault Clio) a 1'57; 3. a ; 4. Parlato (Honda Civic) a 15'55; 4. "Aeron" (Citroen Saxo) a 23'54; 5. Rizza (Peugeot 106) a 47'65. **E1-E2S:** 1. Dondi (Fiat X1/9) in 4'46"09; 2. Bettera (Renault Megane Trophy) a 12'46; 3. Cimarelli (Alfa Romeo 156) a 22'25; 4. Tinella (Peugeot 106) a 26'23; 5. Bonforte (Bmw M3) a 49'21. **CN:** 1. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) in 4'25"21; 2. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 0'57; 3. Lo Certo (Ligier Js49 Honda) a 24'89. **E2Sc:** 1. Magliona in 4'01"93; 2. Cubeda a 5'09; 3. Fattorini a 6'36; 4. Caruso a 26'40; 5. Spoto a 34'18. **E2Ss:** 1. Scola in 3'59"95; 2. Degaspero a 27'20; 3. Cassibba S. a 27'95; 4. Maccarrone (Gloria Cp7) a 48'91; 5. Pappalardo (Tatuus F.Master) a 1'04"50.

## RALLY CIR

### Rally Roma Capitale

Resoconto della gara a pag. 42  
Roma, 23-25 settembre 2016

**Absoluta:** 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 1.34'26"1; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 5'9; 3. Basso-Granai (Ford Fiesta Ldi) a 38"3; 4. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta Ldi) a 2'51"4; 5. Re-Ciucci (Ford Fiesta R5) a 3'11"6; 6. Di Cosimo-Francescucci (Skoda Fabia R5) a 3'16"2; 7. Tassone-De Marco (Peugeot 208 T16) a 3'21"7; 8. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 R2) a 9'05"8; 9. Testa-Mangiarotti (Peugeot 208 T16) a 9'18"1; 10. Panzani-Baldacci (Renault Clio R3T) a 9'18"4.

**GRUPPO N**  
**Classe 1600:** 1. Lo Schiavo-Ferrara (Peugeot 106) in 2.04'29"2. **Classe oltre 2000:** 1. Sassi-Costi (Subaru Impreza) in 1.51'08"0.

**GRUPPO R**  
**R1A:** 1. Canzian-Nobili in 2.01'46"4; 2. Rosso-Torlasco a 51"9; 3. Sartori-Guzzi a 11'23"1 (tutti su Renault Twingo).

**R1B:** 1. Travaglia-Nalli (Suzuki Baleno) in 1.55'23"4; 2. Martini-Nelli-Angilletta a 1"4; 3. Coppe-Poloni a 27"3; 4. Denaro-De Paoli a 30"7; 5. Chiaudro-De Turris a 2'28"9 (tutti gli altri su Suzuki Swift).

**R2B:** 1. Pollara-Princiotto in 1.43'31"9; 2. Testa-Mangiarotti a 12"3; 3. Vineis-Rodi a 3'02"6; 4. Mazzocchi-Gallotti a 3'31"9; 5. Tavelli-Cottelero a 6'39"8; 6. Calvi-Marchetti a 8'18"1 (tutti su Peugeot 208 R2).

**R3T:** 1. Panzani-Baldacci in

1.43'44"5; 2. Gilardoni-Bonato a 58"1 (tutti su Renault Clio R3T).

**R5:** 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 1.34'26"1; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 5'9; 3. Basso-Granai (Ford Fiesta Ldi) a 38"3; 4. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta Ldi) a 2'51"4; 5. Re-Ciucci (Ford Fiesta R5) a 3'11"6; 6. Di Cosimo-Francescucci (Skoda Fabia R5) a 3'16"2; 7. Tassone-De Marco (Peugeot 208 T16) a 3'21"7.

**Il campionato - Piloti:** 1. Baso 80,75 punti; Andreucci 80; 3. Scandola 74,5; 4. Campedelli 45,5; 5. Perico 27. **Junior:** 1. Testa 82,25 punti; 2. Pollara 72,25; 3. Calvi 42; 4. Mazzocchi 35,5; 5. Bernardi 33. **2Rm:** 1. Ferrarotti 85 punti; 2. Panzani 76,75; 3. Testa 54; 4. Gilardoni 44,75; 5. Pisani 32. **Costruttori:** 1. Ford 105,25; 2. Peugeot 91,5; 3. Skoda 76. **TRA:** 1. Perico 43,5 punti; 2. Campedelli 36; 3. Tempestini 31,5. **Costruttori 2Rm:** 1. Renault 39,75 punti; 2. Peugeot 21.

## COPPA ITALIA

### 33° Rally Città di Bassano

Resoconto della gara a pag. 48  
Bassano del Grappa (Vi),  
23-24 settembre 2016

**Absoluta:** 1. Sciesse-Baù (Citroën C4 Wrc) in 52'57"3; 2. Signor-Bernardi (Ford Focus Wrc) a 4"5; 3. Dal Ponte-Cracco (Ford Fiesta Wrc) a 2'02"7; 5. Consani-Chiappe (Citroën Ds3) a 2'25"; 6. Costenaro-Bardini (Peugeot 208) a 2'37"9; 7. Battaglin-Pagliarini (Mitsubishi Lancer Evo9) a 2'58"3; 8. Pozza-Mosele (Peugeot 207 S2000) a 3'18"7; 9. Tollo-Ometto (Skoda Fabia S2000) a 5'28"4; 10. Meneghetti-Angeli (Renault Clio S1600) a 6'39"4.

### GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Avesani-Viviani (Peugeot 106 Xsi) in 1.06'10"2; 2. Rigon-Minuzzo (Peugeot 106) a 57"9; 3. Case-Decima (Peugeot 106 Rally) a 1'43"0; 4. Trovò-Fantinato (Peugeot 106 Rally) a 1'46"4; 5. Stroppa-Zanetti (Peugeot 205) a 2'11"4.

**Classe 1600:** 1. Maroso-Lazzarotto in 1.02'06"3; 2. D'Agostini-Magrin a 1'38"9; 3. Brazzale-Garzotto a 2'12"3; 4. Maddalozzo-Curto a 2'12"3; 5. Puppato-Chiorato a 3'01"4 (tutti su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Gaspari-Composta (Renault Clio Williams) in 1.00'59"9; 2. Alessio-Cavazzuti (Renault Clio) a 1'02"5; 3. Bosco-Faetini (Renault Megane Rs) a 4'42"5; 4. Cogo-Guadagnin (Renault Clio) a 5'00"6.

**Classe oltre 2000:** 1. Tezza-Merzari (Bmw M3) in 1.00'58"9; 2. Parolin-Sandri (Ford Escort Cosworth) a 4'41"8.

**Classe K10:** 1. Cecini-Lovisa (Opel Corsa) in 1.03'24"5; 2. Zanarella-Erriu (Peugeot 106) a 4'09"2; 3. Saorin-Ruzza (Peugeot 106 Maxi) a 4'26"4; 4. Ferrante-Guglielmi (Peugeot 106 Rally) a 5'52"4.

**Classe Super 1600:** 1. Meneghetti-Angeli in 59'36"7; 2. Tassarolo-Rameni a 52"2; 3. Menegatti-Tessarolo a 54"2; 4. Straballo-Bianchi a 1'39"5; 5. Ceccato-Tessarolo a

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

1-2 ottobre

GP MALESIA

16° round Mondiale F1 a Sepang  
www.autosprint.it

GP2 SERIES

10° round a Sepang  
www.gp2series.com

GP3 SERIES

8° round a Sepang  
www.gp3series.com

TCR SERIES

10° round a Sepang  
www.tcr-series.com

FORMULA 3.5

7° round a Monza  
www.formulav3.com

EUROFORMULA

6° round a Monza  
www.euroformulaopen.net

GT OPEN

6° round a Monza  
www.gtopen.net

FIA F3

9° round a Imola  
www.fiaf3europe.com

ETCC

6° round a Imola  
www.fiaetcc.com

BLANCPAIN SPRINT

5° round a Montmelò  
www.blancpain-gt-series.com

IMSA

12° round a Braseton  
www.imsa.com

NASCAR

Sprint Cup a Dover  
www.nascar.com

ADAC GT MASTERS

7° round a Hockenheim  
www.adac-gt-masters.de

## RALLY

1-2 ottobre

TOUR DE CORSE

Mondiale Rally - Ajaccio  
www.tourdecorse.com

RALLY COSTA SMERALDA

Terra - Olbia  
www.rallycostasmeralda.com

RALLY DEL SEBINO

Campionato regionale - Lovere  
www.sebinoeventi.it

5'38"7 (tutti su Renault Clio).

**Classe Wrc:** 1. Sciesse-Baù (Citroën C4) in 52'57"3; 2. Signor-Bernardi (Ford Focus) a 4"5; 3. Dal Ponte-Cracco a 19"1; 4. Spagolla-Zanchetta a 2'02"7 (gli altri su Ford Fiesta).

### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Cardin-Pettinato in 1.11'24"4; 2. Guerra-Bresciani a 1'43"0 (tutti su Peugeot 106 Xsi).

**Classe 1600:** 1. Scarso-Michielotto (Citroen Saxo Vts) in 1.04'26"7; 2. Vanzetto-Bedin a 30"7; 3. Veronese-Cardin a 1'27"0; 4. Graputti-Benincà (Citroen Saxo Vts) a 2'17"5; 5. Marigo-Grimaldi (Citroen Saxo Vts) a 3'29"1; 6. Maimeri-Zerbatto (Citroen Saxo) a 4'13"1; 7. Cogo-Galvan a 8'25"7; 8. De Nando-Cattarossi a 13'27"8 (gli altri su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Ghion-Menegon in 1.01'19"6; 2. Dall'osto-Ossato a 2'31"5; 3. Curti-Pezzotta a 3'14"9; 4. Vettoretto-Pais De Libera a 3'40"3; 5. Ongaro-Maggiolino a 6'25"0; 6. Ravazzolo-Maddalosso a 6'31"1; 7. Mantoan-Osvaldini a 7'38"5; 8. Pianezzo-Peruzzi a 9'43"7 (tutti su Renault Clio).

**Classe oltre 2000:** 1. Mores-Mores (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 1.00'25"3.

**Classe Super 2000:** 1. Pozza-Mosele in 56'16"0; 2. Tollo-Ometto (Skoda Fabia) a 2'09"7; 3. Gobbo-Sironi a 3'41"6 (gli altri su Peugeot 207).



## MITICHE MITJET!

Nella gara delle MitJet disputata a Vallelunga si sono imposti Bellini e Papi fra i Piloti A e Gonfiantini e Di Benedetto fra i Piloti B



# Barone

## missione compiuta

IN CINA IL DRIVER ROMANO HA SIGLATO IL PRIMATO DEL MONDO DI VELOCITÀ SULLA TIANMEN MOUNTAIN ROAD, LA STRADA PIÙ PERICOLOSA DEL MONDO. ANCORA UNA PRESTAZIONE DA GUINNESS

di **Fiammetta La Guidara**

**U**na sfida contro il tempo a colpi di traversi su una delle strade più incredibili e rischiose al mondo: Fabio Barone ce l'ha fatta, e ha scritto ancora una volta il suo nome nel Guinness World Record. Una corsa che potrebbe sembrare folle, a ruote fumanti verso le nuvole che circondano perennemente il Monte Tianmen, in Cina: 99 curve in successione affrontate al volante della sua Ferrari 458 Italia nel tempo record di 10 minuti, 31 secondi e 954 millesimi, senza navigatore.

«*Missione compiuta, siamo sul podio del mondo!*» è il grido di liberazione di Fabio Barone dopo aver raggiunto la sommità della Tianmen Mountain Road, quando il cronometrista ufficiale gli comunica il tempo. «*Il crono di riferimento era di poco sotto i 15 minuti. - spiega il driver romano - A siglarlo era stato un pilota di drifting in una gara qualche anno fa, anche se quel crono non era un record, perché sulla strada non c'erano giudici ufficiali del Guinness dei Primati*». Un risultato che è arrivato dopo una preparazione psicofisica di un anno.

«*Su ogni staccata e ogni curva si sa che non c'è nessuna protezione, dalla strada al vuoto: questo è un discorso che si affronta e si supera con l'aiuto del mental coach. - racconta - Ma proprio per la pericolosità dell'impresa non ho voluto coinvolgere il mio navigatore: non sarei mai riuscito a mettere a repentaglio un'altra vita*». E la strada com'è?

«*Prendi un foglio di carta, chiudi gli occhi e disegna la strada che va in Paradiso... e quella è la Tianmen Mountain Road, che culmina con un arco naturale di roccia a 1800 metri di altezza. Ci sono 99 curve in successione, senza mai soste, senza guardrail. E fra i punti critici, ci sono due tunnel lunghissimi con grosse infiltrazioni d'acqua, privi di illuminazione, che rappresentano una grossa*



### DI CORSA VERSO IL PARADISO

La Ferrari 458 Italia di Fabio Barone lungo la Tianmen Mountain Road in Cina, lungo le cui 99 curve in successione ha realizzato il record di salita



differenza di temperature per le gomme. Ho fatto molte prove insieme al mio preparatore per trovare l'assetto giusto, che alla fine è stato molto simile ad un assetto da bagnato».

Barone, che nella vita di tutti i giorni fa l'imprenditore nel settore auto, oltre a presiedere il Ferrari Owner's Club Passione Rossa, aveva già siglato un record del mondo di velocità lo scorso agosto, con un'impresa nei Carpazi. «*Da allora in 42 hanno provato ad abbassare il mio primato sulla Transfagarasan senza riuscirci*», spiega Fa-

bio, che per ogni evento prepara meticolosamente se stesso ma anche la sua Ferrari, con Capristo e Leone Motor. Anche

la tuta è "dedicata", realizzata appositamente da Sparco con i colori del Dragone. La notte prima del record Fabio Barone ha dormito poco. «*Come tutte le notti prima degli esami, cerchi di ripassare una curva, una staccata, una traiettoria... ma a cosa serve ormai? Tanto sai che la commissione non ti darà una seconda opportunità, non ci sarà una domanda di riserva... Apprezzi quella notte come se fosse l'ultima, e godi di un'alba come non l'avessi mai vista*». L'impresa di Barone è stata fortemente sostenuta dal Consolato Generale d'Italia a Canton, che ha lavorato per ottenere i tanti permessi necessari, compresi quelli per chiudere la strada al traffico. Anche il Comune di Roma ha sostenuto il driver capitolino. Che ha concluso: «*Portare la Ferrari sulla strada più pericolosa del mondo è stato un orgoglio, e sono felice di averlo fatto nel miglior modo possibile.*» ●

**SU OGNI STACCATA  
E OGNI CURVA  
SI SA CHE NON  
C'È ALCUNA  
PROTEZIONE, DALLA  
STRADA AL VUOTO**

**FABIO BARONE**







A Singapore Raikkonen ha minacciato la Mercedes di Hamilton, mentre Rosberg ha vinto contenendo Ricciardo

SUTTON-IMAGES.COM

È LA DOMANDA CHE PIÙ ALEGGIA TRA I TIFOSI FERRARI

## La Mercedes è vulnerabile?

Vedendo il Gp di Singapore e come le Mercedes, sotto pressione, stentano un po' nelle strategie e nelle prestazioni dei piloti, mi ha fatto tornare alla mente i commenti di Forghieri all'epoca del dominio McLaren motorizzata Porsche. Forghieri, ospite di Poltronieri in Rai, diceva ossessivamente

che Ferrari doveva mettere sotto pressione la McLaren, solo così sarebbero riusciti a batterla. Al momento, ma ero giovane, mi sembrava una fesseria: pensavo che se la Ferrari riusciva a mettere sotto pressione la McLaren, significava che a livello di prestazioni era già arrivata allo stesso livello.

ALESSANDRO UNA VOLTA DI PIÙ RENDE FELICI I SUOI TIFOSI

## Zanardi, nel cuore degli appassionati

Sono un grande tifoso di Alex Zanardi. Oggi le sue gesta, anche quelle in Handbike, sono giustamente celebrate da tutti, ma voi, che non lo avete mai dimenticato, "meritate" di condividere con me una piccola gioia. Poche settimane fa un mio ex collega di lavoro che si trovava all'Isola d'Elba ha notato una persona a spasso con la famiglia per le vie di Porto azzurro. L'amico, ricordandosi della mia passione, mi chiama al telefono per sapere se potesse essere Alex, descrivendolo. A conferma avvenuta, l'ho convinto ad avvicinarsi per un foto, rassicurandolo che Alex avrebbe accettato. Alla fine la foto è stata fatta e per me è stato come essere con loro. Ve la invio, per rendervi partecipi di un piccolo grande gesto del nostro campione.

Vincenzo Tartaro

Bella storia. Il resto, cioè i due ore di Rio, lo trova raccontato nell'intervista che Alex ci ha concesso e che pubblichiamo in questo numero per celebrare le sue imprese in Hanbike, all'interno di una carriera unica.



E invece mi sbagliavo.

Ogni progetto, che piaccia o meno, arriva a un certo punto in cui non è più fisicamente possibile progredire: la Mercedes è stata bravissima ad azzeccate, fin dal primo momento del nuovo regolamento, almeno il 95% del progetto, mentre gli altri, tra motore e telaio, erano sì e no al 60/70%. Ovvio che per chi insegue i progressi sono più visibili, mentre Mercedes gode del suo indiscusso vantaggio che però, nonostante l'attuale dominio, si va sempre più affievolendo. Ed è proprio ora, e presumibilmente il prossimo anno, che Red Bull e Ferrari dovrebbero essere più vicine ai tedeschi, tanto da metterli sotto pressione veramente: allora succederà che anche la Mercedes dovrà azzardare qualche soluzione in più, ma con un progetto ormai alla fine dell'evoluzione si dovranno sperimentare cose "audaci" che potrebbero provocare una certa involuzione, senza contare che anche le strategie (come abbiamo visto a Singapore), saranno meno semplici e conservative, cosa che ha già creato qualche guaio alla Mercedes quando negli ultimi tre anni si è trovata (raramente) in difficoltà. Non di meno i piloti: abbiamo visto come Hamilton sia molto più fallosi e meno "martello" quando si trova ad inseguire o con qualcuno che lo preme... Idem per Rosberg. Adesso capisco il senso delle affermazioni di Forghieri che, negli Anni '80, pensavo fossero quasi un'esagerazione... Sbagliavo io che non credevo in "Furia", uno dei massimi geni della F.1 di sempre.

Cordiali saluti

Alberto Maffioli

Punto primo, che Forghieri sia un grande, proprio non ci piove. Punto due: atteniamoci alla realtà. La Mercedes stradomina e non sembra essere arrivata all'inizio del declino, tutt'altro. Tanto che la vera domanda all'ordine del giorno è: i tedeschi hanno davvero mostrato il loro potenziale o a oggi si sono limitati a dominare, tenendosi di riserva un margine ulteriore? E la Ferrari, prima ancora di mettere pressione alla Mercedes, in questo momento deve mettere pressione a se stessa per ritrovare cavalli, downforce e prestazioni necessarie per tenere dietro la Red Bull.

# AUTO SPRI NT

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

Direttore responsabile  
**Alberto Sabbatini**  
[a.sabbatini@autosprint.it](mailto:a.sabbatini@autosprint.it)

Vice direttore  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

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

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

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

Segreteria  
[segreteria\\_as@autosprint.it](mailto:segreteria_as@autosprint.it)  
051.6227111

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

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

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

Foto F.1: **Ercolo Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-images.com, Massimo Bettiol, Getty Images, Oliver**  
Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**  
Tecnica: **Craig Scarborough**  
Humour: **Giorgio Serra**  
Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**  
Statistiche: **Michele Merlino**

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

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Andrew Cotton, Sara Ferranti, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO SPRI NT** **IN MOTO**  
**AM** **QUESTA SETTIMANA** **Colto e mangiato** **SPORT STYLE**



# Tiscali Mobile Smart 3 GB. È facile lasciarsi tentare.

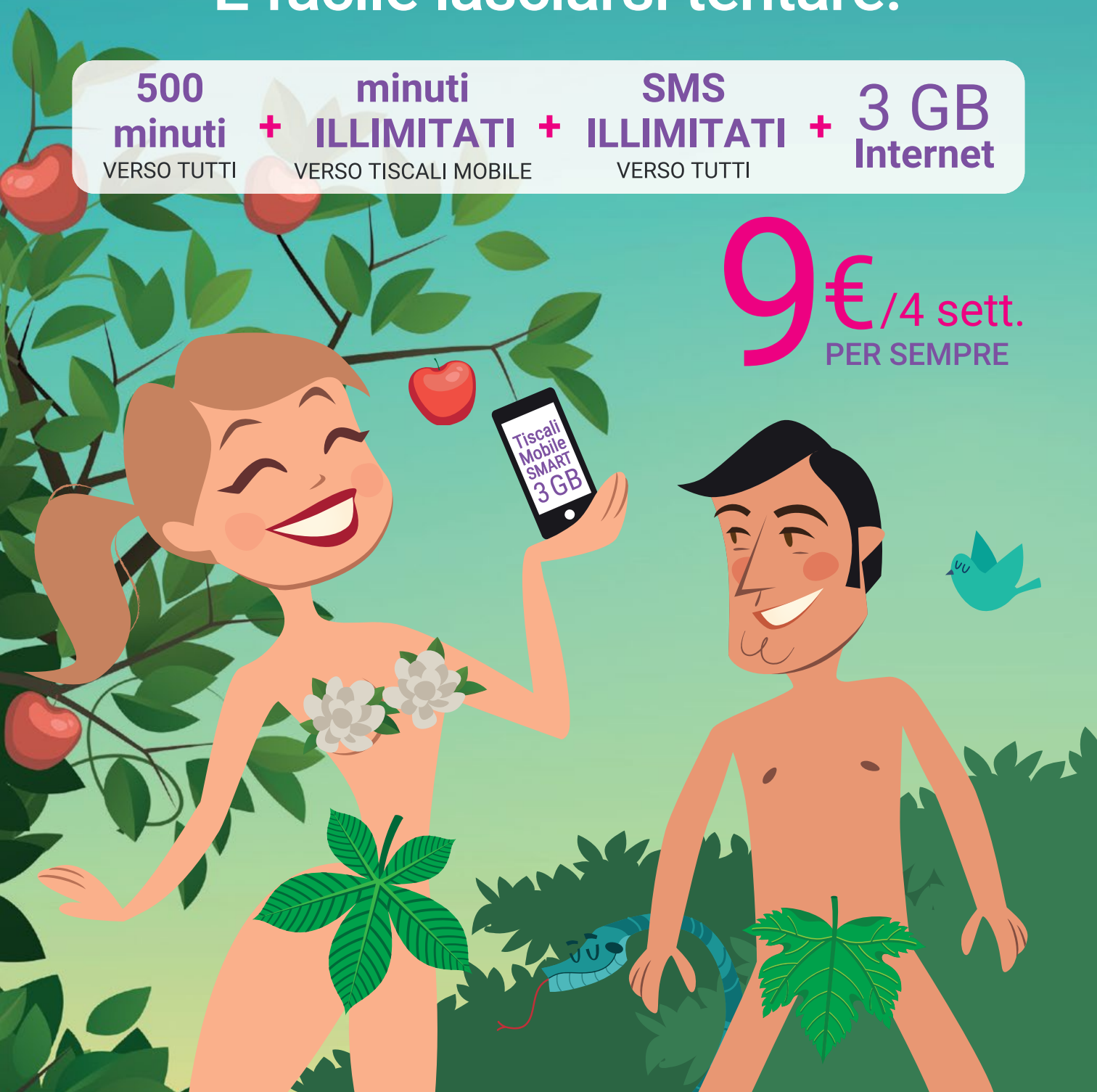
**500  
minuti**  
VERSO TUTTI

**minuti  
ILLIMITATI**  
VERSO TISCALI MOBILE

**SMS  
ILLIMITATI**  
VERSO TUTTI

**3 GB  
Internet**

**9€** /4 sett.  
PER SEMPRE



tiscali.it | ☎130 | tiscali store

COPERTURA SU RETE TIM

**tiscali:**





SEGRETERIA DI STATO  
TURISMO E SPORT



2016

14<sup>o</sup>

2016

# RALLYLEGEND

Repubblica di San Marino

[www.rallylegend.com](http://www.rallylegend.com)

## 6 - 9 Ottobre 2016

