

TRICOLORE RALLY AL VIA AL CIOCCO: TUTTI CONTRO ANDREUCCI

AUTO SPRI NT EXTRA



N.1 / Marzo 2016
Allegato
ad Autosprint n.11
del 15 marzo 2016
Non vendibile
separatamente

Juan Pablo
sbanca il primo
round **Indycar**.
Aggressivo,
determinato,
affamato. Il
colombiano fa
sempre sul serio

IPNOTIZZATI DA MONTROYA



Shell
V-Power

erizo
indycar
serie
HANK
DRMA



8-12 GIUGNO

IL SALONE DELL'AUTO DI TORINO

Dopo il successo della prima edizione, visitata da 350.000 persone, torna il SALONE DELL'AUTO PARCO VALENTINO, il più importante appuntamento in Italia per scoprire e provare le novità del mercato automobilistico. Un Salone coinvolgente, immerso nella splendida cornice del parco cittadino, aperto dalle 10 alle 24 e con ingresso gratuito.



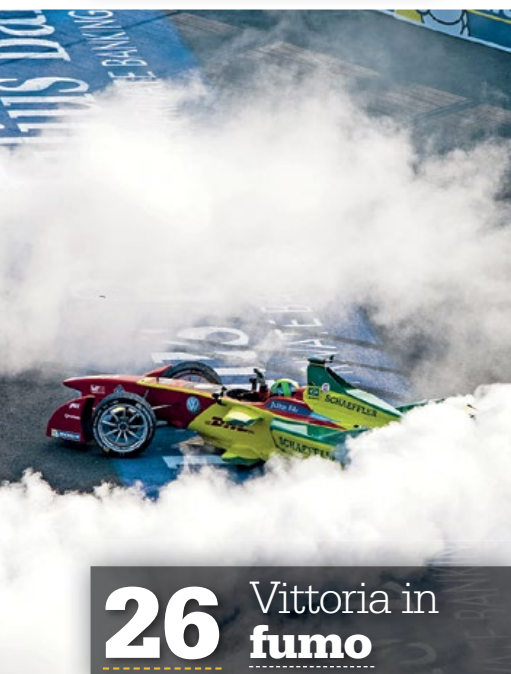
SALONE AUTO 2016
PARCO VALENTINO

www.parcovaleentino.com

6 Intervista a Verstappen

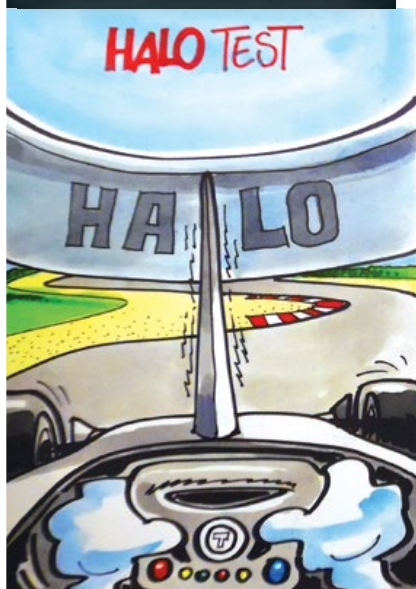


22 Prema subito ok



26 Vittoria in fumo

fioridiserra



FORMULA UNO

- 4 MERCEDES LIBERTÀ DI RUOTATE
- 12 RIVOLUZIONE DI GOMMA
- 14 CUORE QUANDO IL FORMAT È SOSTANZA

VELOCITÀ

- 18 INDYCAR ST PETERSBURG
- 30 VOLVO VINCERE
- 32 MUGELLO 12 ORE SHOW
- 34 INCHIESTA/MONOMARCA CLIO
- 52 CAIOLA RE RS CUP
- 54 LAMBO MAXIMUM ATTACK
- 58 BORMOLINI AD ALTA QUOTA
- 60 REA CONFESSA

RALLY

- 36 TRICOLORE AL VIA
- 42 EUROPEO CANARIE
- 44 COPPA ITALIA RALLY DEI LAGHI
- 46 STORICO VALLATE ARETINE

RUBRICHE

- 48 RALLYSPRINT
- 50 PISTASPRINT
- 62 CLASSIFICHE
- 64 SALONE DI GINEVRA
- 66 POSTASPRINT



Libertà di ruotate in Mercedes

A SORPRESA TOTO WOLFF ANNUNCIA UN CAMBIO DI STRATEGIA NEL TEAM: HAMILTON E ROSBERG SARANNO LIBERI DI DARSÌ BATTAGLIA SENZA LIMITI. LA FERRARI EVIDENTEMENTE SPAVENTA

di **Alberto Sabbatini** e **Cesare Maria Mannucci**

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

Mai come quest'anno la Mercedes teme la Ferrari. Tanto che Wolff, a sensazione, ha annunciato un cambio nelle strategie interne di squadra per il 2016. Stavolta i suoi due piloti saranno liberi di duellare in maniera più rude e decisa rispetto al passato. Per tutto il 2015 infatti, a seguito della famosa collisione a Spa, durante un sorpasso azzardato di Rosberg nel Gp Belgio 2014 che costò il taglio di una gomma a Hamilton, Wolff aveva rigidamente imposto un comportamento preciso ai suoi due piloti. Proibito venire in contatto in pista: superarsi sì, ma soltanto a patto che non si rischiassero incidenti. Il primo che avrebbe trasgredito la consegna sarebbe stato declassato. Addirittura in alcuni Gp, Austin e Interlagos, si erano uniformate le strategie di gara per i due piloti - anche contro il desiderio di Hamilton che avrebbe preferito una tattica diversa - pur di non creare presupposti per presunti favoritismo e spegnere sul nascere possibili polemiche.

Ma dal 2016 in Mercedes cambia tutto. «Abbiamo deciso di cambiare alcune regole interne, per quanto riguarda la gestione di gara, la strategia dei nostri due piloti», ha spiegato Toto Wolff. «Diciamo che rispetto al 2015 ci saranno meno regole di condotta tra i due piloti. Nel 2013, quando abbiamo iniziato con la formazione attuale, c'erano molte pressioni interne al team per cercare di ottenere al più presto

E ORA ROSBERG MOSTRA I PUGNI

Pare promettere battaglia Nico Rosberg contro Hamilton quest'anno, ora che i due potranno correre più liberamente uno contro l'altro. I rigidi ordini che impedivano ai due di sfiorarsi non ci sono più

dei risultati positivi e vincere delle gare. Quello che abbiamo fatto è stato buono. Nel 2014 abbiamo vinto il primo campionato del mondo e ci siamo ripetuti l'anno successivo. Ma con l'obiettivo e la priorità di ottenere questi risultati, abbiamo dovuto stabilire delle procedure molto rigide. Che a volte hanno funzionato bene, a volte invece no. In alcune occasioni abbiamo dovuto imparare la lezione, ma come organizzazione siamo progressivamente migliorati. Da quando Hamilton e Rosberg corrono insieme nello stesso team, le cose non si può dire che non abbiano funzionato bene in termini di risultati. Così adesso abbiamo deciso di lasciare la cosa più nelle loro mani, per permettergli di correre più liberamente». Questa scelta è anche figlia della pressione che i miglioramenti Ferrari hanno messo addosso alla Mercedes. Con una Rossa ormai a tiro della Mercedes, Wolff preferisce spremere i suoi piloti per portarli a dare il 105%





del loro potenziale pur di staccare i rivali, anche a rischio di contatti e polemiche.

«Le cose saranno a volte un po' più difficili da gestire per il team, ma è una decisione assolutamente necessaria», conclude Wolff.

Ma a questo punto con Hamilton e Rosberg liberi di prendersi anche a ruotate o quasi, Wolff non teme incidenti o nuove polemiche? *«Non credo che tra di loro ci saranno problemi. Abbiamo deciso di ridurre le regole interne, perché abbiamo più fiducia. Tra di loro, alla base, esiste un grande rispetto reciproco. Non penso che sarà diverso rispetto a quanto accaduto negli ultimi due anni. Anche il nuovo regolamento ci ha aiutato ad andare in questa direzione. Ora le indicazioni via radio dagli ingegneri ai piloti si sono ridotte. Dai box possiamo incidere sempre di meno su strategia e gestione delle gomme. Oppure su come regolare la vettura. Adesso le cose saranno molto di più nelle mani dei piloti, della loro esperienza e sensibilità, per come guidare la vettura durante le varie fasi di gara. Per lo sport e lo spettacolo è una novità positiva. Che aumenterà la pressione e che richiederà ulteriori sforzi e competenze ai piloti. Il ruolo dei team, dovendo mettere in pratica e in esecuzione queste nuove regole, sarà quello di fare un passo indietro. Così la nostra strategia sarà quella di lasciare che Hamilton e Rosberg possano correre e combattersi in pista. Senza regole o procedure stabilite prima».*

Ma quanto è distante la Ferrari dalla Mercedes? Secondo Lauda, che non era a Stoccarda ma ha dato la propria opinione durante un convegno in Svizzera, ormai il gap fra le W07 e la Rossa si è ridotto a circa 2 decimi. Rosberg non sa stabilire con precisione l'ammontare del distacco ma dice: *«Dai dati che possediamo, il distacco fra Mercedes e Ferrari ora è estremamente contenuto. Al momento non sono in grado di dire se la Ferrari ci abbia raggiunto o meno. Lo vedremo solo in gara».*

Ancora più allarmistico Lewis Hamilton: *«Sono sicuro che a Melbourne la battaglia tra noi e la Ferrari sarà particolarmente intensa perché la Rossa ha davvero alzato il suo limite cronometrico. A Barcellona, in simulazione gara, hanno ottenuto tempi incredibili. Per questo penso che ci sarà una grande lotta. Che è poi quello che io e tutti vogliamo».* ●

Che ci fa Hamilton con gli occhiali?

NO, NON È CHE STA PERDENDO LA VISTA. LEWIS SI È MESSO A INDOSSARLI PER MODA. MA TEME LA RESTRIZIONE DELLA RADIO

La novità 2016 è Lewis Hamilton... con gli occhiali! Sia negli ultimi selfie che concede abbastanza frequentemente, sia nell'ultima apparizione pubblica il 10 marzo, a Stoccarda prima di imbarcarsi per l'Australia, Lewis Hamilton sfoggiava un bel paio di occhiali a goccia, con una sottile montatura dorata. Ma non preoccupatevi: non è che il tre volte campione del mondo abbia improvvisamente subito un abbassamento della vista. E nemmeno che si sia messo a leggere frequentemente libri con la luce artificiale o a consultare più spesso il computer per cui l'oculista potrebbe avergli consigliato lenti da vista e da riposo. No, la risposta è molto più banale. E si riassume con la parola "fashion". Moda. Hamilton, che si atteggia a trendsetter, dopo i capelli biondi della scorsa estate, adesso si è messo a usare gli occhiali in pubblico perché "fa fico". Ma all'interno della mantatura, le lenti sono assolutamente pezzi di vetro non graduati. E quando ci sarà da scendere in pista non avrà bisogno di indossare lenti a contatto sotto il casco come Jacques Villeneuve. Lewis continua a vederli benissimo. Semmai, più che della vista, si preoccupa per... l'udito. Nella fattispecie le comunicazioni radio che nel 2016 verranno ulteriormente limitate.

Un problema per lui che ha dimostrato in passato di avere spasmodico bisogno del conforto del suo muretto box durante la gara per le strategie. *«Per quanto riguarda le nuove restrizioni in termini di comunicazioni radio dai box, stiamo ancora cercando di capire cosa sia consentito e cosa no. Un grande cambiamento. A prescindere che io condivida o meno tutte le implicazioni che ne deriveranno, le cose per i piloti saranno molto più difficili e complicate. Dovremo ricordarci di molti più parametri. Perché ci sono molte procedure e sequenze diverse che dobbiamo seguire durante la gara. Sono troppe le cose da ricordare, per questo spesso negli abitacoli o sul volante vedrete dei bigliettini adesivi. Tutti i parametri da ricordare sono davvero troppi. E alcuni di queste informazioni, non sono un benefit, e non rappresentano un vantaggio diretto in termini di performance nella guida. Non aiutano ad andare più veloci, ma semplicemente servono per fare funzionare la vettura. Perché tecnicamente è molto complessa. Per questo motivo per certi aspetti non sono d'accordo per queste nuove restrizioni sulle comunicazioni via radio. A Melbourne prevedo dei problemi: per la prima gara il cambiamento sarà troppo radicale».* ●



Vado al **Max**imo

HA RAPPRESENTATO LA PIÙ GRANDE RIVELAZIONE DELLO SCORSO ANNO. DOPO AVER FATTO FAVILLE DA MINORENNE, VERSTAPPEN SVELA POSSIBILITÀ E TARGET, LUSINGATO DALL'INTERESSE FERRARI

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Un anno dopo, ci sono molte novità. L'acne è quasi scomparsa, adesso finalmente possiede la patente, non ha più bisogno dell'autista per spostarsi dall'aeroporto oppure per arrivare in circuito.

In F1 ci si abitua rapidamente alle novità. Così la presenza del "minorenne" Max Verstappen è stata metabolizzata in fretta, ormai è un dato acquisito. Anche perché il giovane pilota olandese nel 2015 ha corso mettendo subito in mostra un talento, una abilità, una maturità - nella guida e fuori dall'abitacolo - del tutto sorprendenti. Non solo per un pilota di 17 anni che era arrivato nei Gp dopo un solo anno di formule minori. Ma per un debuttante, a prescindere da quanti anni avesse impiegato per arrivare in F1.

Certo, la vigilia del Gp di Australia si presenta ora con presupposti ben diversi. Lo scorso anno Felipe

**DALL'ANNO SCORSO
HO MOLTA PIÙ
ESPERIENZA E IN F1
ORA SO COME
AFFRONTARE
LE COSE**

MAX VERSTAPPEN

”

Massa e altri suoi colleghi, si chiedevano se fosse sicuro - in pista e sul piano normativo - fare correre in F1 un minorenne. La Fia, dopo il caso Verstappen, aveva addirittura cambiato le regole per il rilascio della superlicenza F1. Un anno dopo, la prospettiva è radicalmente cambiata. Ci si chiede se Max Verstappen nel 2017 approderà alla Ferrari, se sarà lui il pilota designato a sostituire Kimi Räikkönen, se abbia già firmato il contratto con Maranello. La vita e le cose cambiano velocemente. Verstappen è cresciuto in fretta, in maniera accelerata. Ma a differenza di certe super top model-bambine, di certi giocatori di tennis arrivati ai vertici molto in fretta e molto giovani, lui non mostra segni di cedimento, di inquietudine. Anzi. Correva e parlava come "un vecchio" lo scorso anno, corre e parla come un veterano anche adesso. Con tutta la valenza positiva nei termini vecchio e veterano.

LA POWER UNIT DEL CAVALLINO VERSIONE 2015 È UNA GARANZIA

Max ha percorso molti chilometri nei test pre-campionato, apprezzando l'affidabilità della power unit Ferrari in versione 2015. Potrebbe essere questa una delle sue armi per iniziare il mondiale subito alla grande



Con freddezza e cognizione di causa, riconosce per quest'anno di non essere nella condizione per potere vincere un Gp. Anche se non ha dubbi sulle sue qualità e sulla sua abilità nel poterlo fare.

Ma se la nuova Toro Rosso motorizzata Ferrari 2015, oltre che essere quel "panzer indistruttibile" che ha mostrato durante i test di Barcellona, fosse anche parimenti veloce? In presenza di condizioni meteo o strategiche favorevoli, perché no? Perché porre limiti alla Provvidenza? In fondo la "leggenda" di Sebastian Vettel è cominciata proprio così.

- Melbourne 2015 e 2016. Un anno dopo cosa è cambiato?

«Sul piano personale sono cambiate molte cose. Sono più vecchio, ho più esperienza, ma soprattutto rispetto allo scorso anno ho molta più esperienza in termini di F1, su come affrontare le corse. E questa mi aiuta nella preparazione del weekend di gara».

- Ricordi ancora le critiche dei tuoi colleghi...

«In questo mondo è indispensabile credere in se stessi. Ed è quello che ho sempre fatto. Non sono in F1 per mostrare che sono più vecchio e ho imparato come si fa. Io ho sempre corso per me stesso e per ottenere buoni risultati».

- Il tuo è stato un processo di apprendimento molto breve. Qual è stata la cosa più difficile da imparare ?

«Essenzialmente capire le gomme, il loro funzionamento. Questo è stato piuttosto complicato, soprattutto all'i-



**ALLE CRITICHE
RICEVUTE NON CI
PENSO. CORRO PER
ME STESSO E PER
OTTENERE BUONI
RISULTATI**

MAX VERSTAPPEN

”

«nizio. Adesso le cose vanno molto meglio. Perché ho una conoscenza molto più profonda di quello che sto facendo. Posso concentrarmi prima su come regolare l'assetto. Sono cresciuto, sono maturato in modo facile. Ora affronto il weekend di gara in maniera più facile, riesco a concentrare l'energia necessaria per le problematiche più prioritarie. Ora è davvero tutto più facile e naturale».

- Adattarti a un sistema come il bbw non è stato particolarmente complesso?

«No, quello non è mai stato un vero problema. Logicamente il team mi ha aiutato molto nel primo anno, con un programma di preparazione che mi ha permesso di raggiungere certe conoscenze e risultati in modo molto veloce. Di regola le persone più giovani imparano più cose e più in fretta. Con il bbw mi sono trovato subito a mio agio, non ho mai riportato sensazioni sgradevoli».

- Dal di fuori si direbbe che il tuo apprendimento della tecnica di guida di una F.1, considerando la tua limitata esperienza, sia stato molto facile...

«Le cose non sono mai facili quando parliamo di guidare al limite. A prescindere di quale vettura stiamo parlando. Quando vai al tuo limite, le cose diventano sempre difficili. Magari potrà sembrare facile dal di fuori, ma per ottenere risultati positivi, l'impegno è sempre

massimo. Per raggiungere gli obiettivi che ti sei prefissato, devi lavorare duramente. Ed è quello che abbiamo fatto quest'inverno. Ma le cose restano sempre difficili».

- Se ripensi alla tua stagione 2015, ritieni di avere commesso degli errori?

«Errori... Non credo di averne fatti molti. Quello che è successo a Montecarlo con Grosjean alla staccata della chicane di St.Devote, lo definirei più una fase di apprendimento che un errore di guida. Probabilmente l'unico errore l'ho commesso a Silverstone. Ma per essere il mio primo anno in F.1, direi che la percentuale di errori è stata piuttosto limitata. Certo, ora è diverso, ho già acquisito un anno di esperienza e gli sbagli non si possono più fare».

- In che cosa ora saresti migliorato?

«Perché capisco molto meglio le gomme e il funzionamento complessivo della vettura. Conosco meglio come affrontare il weekend di gara nei diversi momenti: prove, qualifiche, corsa. Ora sono più a mio agio con tutte queste fasi, la mia conoscenza è maggiore, quindi sono più forte».

- Toro Rosso è l'unica squadra a disporre di un motore versione 2015. Una soluzione che magari nel corso del tempo perderà efficienza ma molto affidabile. Considerando i problemi di affidabilità che avevi lo scorso anno, cambierà il tuo modo di correre?

«Potere disporre di un motore affidabile è estremamente importante. È una priorità che ci eravamo



UN 2015 DIFFICILE ED ENTUSIASMANTE

Il 2015 è stato l'anno del debutto in F.1 da minorenne e Max ha risposto alla grande: eccolo, sopra, duellare con Perez in Brasile, al centro nell'uscita di Monaco e, a destra, festeggiato dal team per il 4° posto ad Austin. Lui, in alto, è cresciuto e crede nella nuova Toro Rosso, nell'altra pagina

prefissati di migliorare rispetto allo scorso anno. Quest'anno vogliamo portare a termine tutti i Gp, sperando allo stesso tempo che gli altri non siano in grado di farlo. Ma vogliamo correre in modo conforme alla nostra velocità, non vogliamo andare oltre questo limite, compromettendo così l'affidabilità complessiva. Per questo motivo durante i test abbiamo percorso così tanti chilometri. Lo scorso anno era diverso. In molte gare sapevamo che le nostre aspettative avevano una prospettiva piuttosto limitata, direi corta. Ora le cose sembrano molto diverse e migliorate. Non abbiamo avuto nessun problema con il motore, così abbiamo potuto concentrarci a fondo sullo sviluppo della vettura. Che l'anno scorso per la mancanza di affidabilità a volte era stato sacrificato. Inoltre quest'anno ci sono

LE COSE NON SONO MAI FACILI QUANDO SI PARLA DI GUIDARE AL LIMITE. BISOGNA LAVORARE DURO

MAX VERSTAPPEN





le nuove regole in materia di pneumatici, la scelta delle mescole per il weekend è più complicata. Per questo motivo potere disporre di una power unit affidabile diventa ancora più importante. E ora siamo molto soddisfatti con il motore Ferrari. Anche se vecchio di un anno».

- La sfida con i piloti della Red Bull sarà più serrata?

«Speriamo di essere molto più vicini, quello rimane il nostro obiettivo. Ma è ancora difficile stabilire la nostra posizione esatta rispetto agli altri. In qualifica e in gara. Noi ci proviamo, crediamo di essere migliorati in tutto. Più veloci e più affidabili. Lavoriamo per questo. La nuova fabbrica credo rappresenti un miglioramento soprattutto per il team, la comunicazione interna è migliorata perché ora so-

**SPERIAMO DI
ESSERE PIÙ VICINI
ALLE RED BULL, È
UN NOSTRO TARGET
MA È PRESTO
PER SAPERLO**

MAX VERSTAPPEN



no tutti sotto lo stesso tetto, lavorano più vicini. Speriamo che questa nuova condizione abbia contribuito a costruire una vettura migliore».

- Per il futuro il tuo nome è già stato associato diverse volte a quello della Ferrari. Non come fornitore di motore ma con il team ufficiale...

«Quando i complimenti e le considerazioni positive arrivano da team di quel livello, è sempre positivo. Ma al momento cerco di mantenere un atteggiamento neutrale, senza farmi condizionare, concentrato solo sul mio lavoro. Vedremo cosa succederà in futuro. Il mio lavoro prioritario rimane quello che faccio in pista, come mi comporto in corsa. Poi dopo la gara posso anche parlare con tutti. Ma dopo».

- Credi di essere già in grado, in termini di esperienza e spessore mentale, di correre per un top team?

«Be', se si dovesse presentare un'opportunità del genere, definitivamente direi di sì!».

- **Parlando di cultura tecnica, dove ritieni di dovere ancora migliorare?**

«I margini di miglioramento ci sono sempre, per tutti, a ogni età. Anche dopo 10 anni che un pilota corre in F.1, può sempre fare meglio e conoscere le cose più a fondo».

- **Cosa ti piace, tecnicamente parlando, di questa F1?**

«La velocità massima di queste vetture è molto elevata, è un aspetto molto interessante. Per gestire al meglio la potenza prodotta dai sistemi per il recupero di energia, l'obiettivo non è solo quello di essere veloci su un giro, ma anche essere molto intelligenti. Con queste power unit, la differenza si costruisce non solo in termini di velocità sul giro, ma anche come utilizzi il plus in più di potenza. Si tratta di una procedura da imparare, ma quando l'hai fatto, sei a posto. Non stiamo parlando di differenze abissali, tra il giorno e la notte. Con le regole future ancora non sappiamo se le gare saranno migliori. Perché se aumenta la velocità di percorrenza in curva, sarà poi più difficile rimanere in scia alle

altre vetture. Quindi i sorpassi potrebbero essere più rari. Per adesso dobbiamo aspettare e vedere quando le nuove regole saranno implementate».

- **Molti piloti che correvano con te in F.3 o nelle altre categorie, dicono che le attuali vetture di F.1 sono molto facili da guidare. E i tuoi risultati, vista la tua limitata esperienza, ne sarebbero la**

DI QUESTE F1 MI PIACE MOLTO L'ELEVATA VELOCITÀ MASSIMA: È UN ASPETTO MOLTO INTERESSANTE

MAX VERSTAPPEN



conferma ...

«Se fosse tutto così facile, perché loro in F.1 non ci stanno correndo? Dovrebbero essere tutti là. Io penso che più esperienza accumuli nelle formule minori, più il tuo passaggio alla F.1 debba essere facilitato. Fare quello che ho fatto, passare dopo un solo anno di corse, dopo un solo anno di F.3, alla F.1, è stata una cosa molto difficile e complicata. Una grande sfida di cui vado molto orgoglioso per averla affrontata. Perché queste cose sono molto complicate. Fosse anche guidare al limite una vettura stradale. Certi commenti dei miei colleghi proprio non li capisco. Io sono a posto, sono concentrato sul mio lavoro. Cerco di ottenere il meglio da ogni cosa che faccio. E sono molto felice dove sono».

- **Tra i tuoi colleghi, chi è stato il primo che ha riconosciuto il tuo valore, che ti ha fatto i primi sinceri complimenti?**

«Fernando Alonso, perché è una persona buona, normale, sincera. È sempre gradevole e speciale parlare con lui. Lo scorso anno ci siamo ritrovati molte volte a lottare in pista, in posizioni per lui non abituali, e che forse non si sarebbe aspettato. Ma per me è stato molto bello, assai soddisfacente lottare alla pari con un pilota due volte campio-

TIFOSO DI CALCIO ADORA CRUYFF

Sotto, Max mentre esce dall'abitacolo della Toro Rosso e, a destra, con l'ex asso del calcio olandese Johann Cruyff. In centro, Verstappen è alla premiazione Fia 2015, stagione in cui si è messo in evidenza come miglior debuttante del mondiale, 12° nella classifica finale con 49 punti

ne del mondo. Di quella esperienza e di quella intelligenza».

- **Vigilia del GP di Australia nel 2015 e adesso. Cosa cambia?**

«Il modo di avvicinarsi al weekend di gara. Adesso sono più rilassato, conosco meglio la macchina, le regole, i miei colleghi, la pista. I punti scivolosi dove non puoi uscire dalla traiettoria. È tutto più facile. Perché conoscere le piste è sempre un elemento di diversità importante, rispetto a quando non le conosci, non le hai mai viste. Questo è un fattore di conoscenza in più che quest'anno mi aiuterà molto».

- **Come vedi il tuo futuro?**

«Il mio futuro mi sembra molto buono. Per adesso



HA FATTO IL GRAN SALTO DALLA F3

Max esulta dopo la vittoria nel Masters F.3 a Zandvoort nell'annata 2014, trampolino verso l'ingresso nei Gp. Nell'altra pagina eccolo col padre Jos, già pilota di F.1 e, in alto, in azione con la nuova Toro Rosso



sono molto felice di potere correre un'altra stagione con Toro Rosso per completare il mio processo formativo. Poi vedremo come le cose evolveranno».

- Ora che sei più esperto, è cambiato il rapporto con tuo padre?

«I consigli di mio padre sono stati più importanti quando correvo in kart. Lo ascoltavo molto perché sapevo che aveva molta esperienza. Adesso direi che il livello delle nostre conversazioni è diverso. È più simile a quello di due piloti che si scambiano le loro impressioni di guida. Ma è sempre un consulente importante. Perché ha guidato in F1 per molti anni. Anche se ora le vetture moderne sono molto diverse, le problematiche per un pilota restano ancora molto simili».

**NON PENSO CHE
SAREMO NELLA
CONDIZIONE
DI VINCERE UN GP
MA MI SENTO
UN VINCENTE**

MAX VERSTAPPEN

”

- Cosa ti aspetti da questa stagione?

«Ancora non sappiamo quanto la nuova vettura sia competitiva in termini di tempi sul giro. Sappiamo solo che è molto affidabile. Credo che dopo tre gare potremo essere in grado di stabilire una gerarchia di valori, capire se gli altri ci sono davanti. Di quanto e perché».

- Pensi di essere già in grado di potere vincere un Gp?

«Non credo che quest'anno possiamo essere nella condizione di vincere un Gp. Ma credo di essere in grado di essere un vincente, altrimenti non correrei in F1, farei un altro lavoro. Se non credessi che dispongo del talento necessario per vincere in F1, allora sarebbe meglio che facessi altro...».





TANTE NOVITÀ, CON L'ARRIVO DELLA ULTRASOFT E DEL PROCEDIMENTO DI "NOMINATION". ECCO COSA CAMBIA

La rivoluzione di

Il mondiale 2016 sarà caratterizzato da una profonda rivoluzione a livello di gomme. Sia con l'introduzione della quinta miscela, la ultrasoft (banda colore viola), sia con la novità della terza miscela fornita ai piloti, e infine con il meccanismo cosiddetto della "nomination" delle gomme. Quest'ultima la curiosità più significativa, che si spera sconvolga un po' le strategie. Significa che dei 13 set di gomme a disposizione di ogni pilota per il weekend di gare, la Pirelli ne impone soltanto due (più uno da restituire per la qualifica) mentre ogni pilota sceglie gli altri dieci tra le tre mescole a disposizione (a parte spieghiamo come è andata la scelta per il Gp d'Australia).

Ma ancora una volta, alla vigilia del via mondiale, tornano alcune lamentele sui pneumatici. Ha iniziato Lewis Hamilton dicendo: «Le gomme che abbiamo provato non sono particolarmente buone. Spero di tornare alle gomme dello scorso anno, perché queste qualitativamente non sono equivalenti».

Alcuni piloti hanno tirato fuori le teorie espresse per primo da Michael Schumacher, ossia che con le gomme Pirelli i piloti sarebbero costretti a guidare "sulle uova", per non mandare in crisi dopo solo pochi giri. Nel paddock si era sparsa la voce, che per compensare l'aumento di deportanza e di velocità di percorrenza delle curve, la Pirelli avesse imposto, con l'avallo Fia, un sensibile aumento nella pressione minima

di gonfiaggio, pari a 5 psi per gomma (0,34 bar). E questo avrebbe reso gli pneumatici ancora più imprevedibili nelle reazioni. Una cosa che alla Pirelli smentiscono categoricamente: «Durante il Gp di Spagna 2015, la pressione minima indicata era di 19 psi davanti e 18 psi posteriormente - fanno sapere - per questi test invece la pressione minima anteriore indicata era di 21 psi davanti e 19 psi dietro». Un aumento quindi più contenuto nelle pressioni di gonfiaggio, in sintonia con la più bassa temperatura con la quale si sono svolti i test rispetto a quella ben più elevata che i piloti incontreranno, quando si correrà il Gp di Spagna. Nei test a Montmelo, nei momenti più caldi, la temperatura dell'asfalto era di circa 24 gradi, quando invece per il Gran Premio a fine maggio, la temperatura della pista è abitualmente di 35-38 gradi. Differenza considerevole, che più della pressione minima delle gomme, può condizionare la guidabilità.

Durante i test, la Pirelli ha provato anche delle gomme medie, prive di fascia di colore identificativa, prodotte in Romania, nello stesso stabilimento che già produce le gomme per la Gp2 e la Gp3. Mentre quelle abituali della F1 sono costruite in Turchia. Alle critiche di Hamilton ha risposto Paul Hembery, responsabile della divisione competizioni di Pirelli. Hembery è contento invece delle risultanze emerse nei test, anche se con il ricominciare della stagione. «Siamo soddisfatti del lavoro svolto a Bar-

cellona. Ancora una volta i tempi migliori sono arrivati con le gomme ultrasoft, che non sono la scelta ideale per un circuito caratterizzato da così alti carichi aerodinamici. Ma comunque i piloti hanno potuto farsi una idea sulle extra performance che questa miscela offre».

Un po' a sorpresa, nei test invernali i tempi non sono stati più veloci rispetto a quanto sarebbe stato lecito aspettarsi. Nel 2015, durante i test a Barcellona, il pilota più veloce era risultato Nico Rosberg con il cronometro di 1'22"792, mentre quest'anno il più veloce, Raikkonen, ha fatto poco meglio in 1'22"765. Considerando l'utilizzo della nuova miscela ultrasoft e che a livello di power unit (si parla di 50-70 cavalli in più) in condizioni di qualifica, il grande miglioramento cronometrico paventato, per ora non sembra esserci stato.

Per i detrattori delle gomme, è colpa della Pirelli, che aumentando la pressione di gonfiaggio, avrebbe di fatto reso le nuove gomme più lente e imprevedibili nelle reazioni. Per altri invece - e forse è l'interpretazione più reale - i tempi non sarebbero stati così veloci quanto era lecito attendersi, perché con solo otto giorni di test, questa volta tutti i team hanno dovuto dedicare più attenzione al raggiungimento della affidabilità delle auto. Dando così la priorità alla percorrenza chilometrica piuttosto che alle prestazioni cronometriche. Come appunto ha fatto la Mercedes.

Cesare Maria Mannucci

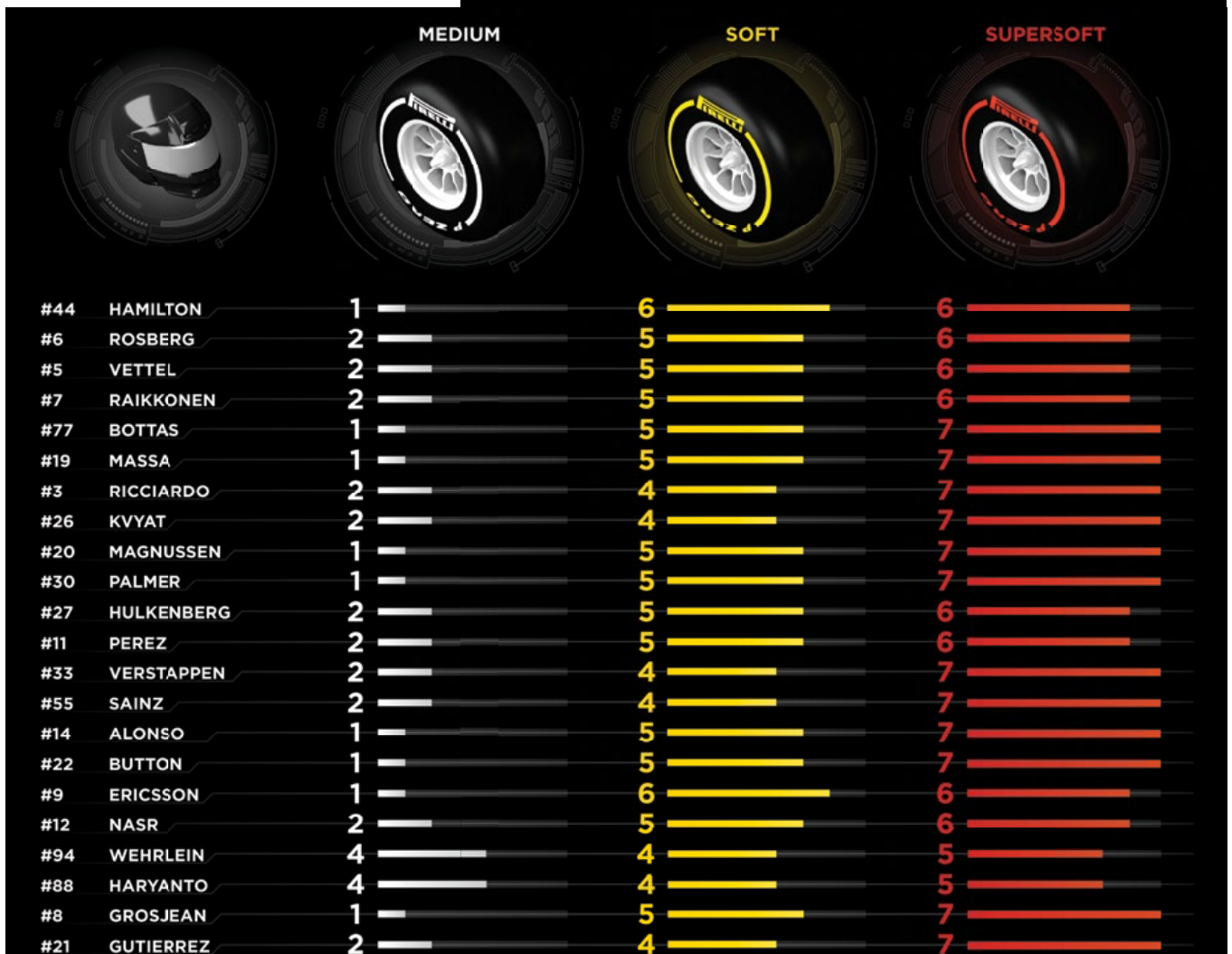


SUTTON-IMAGES.COM

Hamilton avrà più soft di tutti

ECCO LA SCELTA DEL GP D'AUSTRALIA CHE APRE L'ERA DELLE MESCOLE DECISE DAI PILOTI. E LEWIS VA CONTROCORRENTE SU NICO, KIMI E SEB

Dovremo abituarci. La settimana prima di ogni Gran premio, Fia e Pirelli sveleranno "il segreto". Comuniceranno la scelta delle mescole decise dai singoli piloti, all'interno della disponibilità delle gomme approvata dal fornitore per il Gp di Australia. Conforme al nuovo regolamento, ogni pilota avrà a disposizione per tutto il weekend di gara, 13 treni di gomme. Rispetto al 2015, la Pirelli porta a Melbourne anche la mescola delle Supersoft, assente lo scorso anno. Vediamo che all'interno del team Mercedes, Hamilton e Rosberg hanno operato scelte diverse, con 1 treno di medie e 6 di soft per il pilota inglese, e 2 treni di medie e 5 di soft per il tedesco. Scelta simile a quella di Rosberg, per i due piloti della Ferrari. Oltre alla Mercedes, un altro team che ha fatto scelte diverse è stata la Sauber, con più treni di medie per Nasr, mentre Ericsson ha preferito avere a disposizione un treno di gomme soft in più. Infine la Haas, con Gutierrez che ha preferito due treni di medie, mentre Grosjean ha optato per 5 treni di soft. Decisamente diversa da tutti la scelta della Manor, con Wehrlein e Haryanto che hanno dato la preferenza a 4 set di gomme medie, riducendo così la disponibilità di gomme soft e super soft. Dovendo girare molto per imparare la pista, sconosciuta a entrambi, hanno dato la priorità a pneumatici che consentano maggiore percorrenza. ●





Quan



LE QUALIFICHE INTESE COME SHOW

Nella foto, le monoposto, qui in Bahrain lo scorso anno, si apprestano a entrare in qualifica.

A destra, il re della pole, Michael Schumacher, che nel corso della carriera partì per 68 volte al palo

DA SEMPLICE MOMENTO DI ALLENAMENTO A SHOW TELEVISIVO CHE DEVE GARANTIRE UNA TRAMA INCALZANTE. LA STRUTTURA DELLE QUALIFICHE NEI DECENNI È CAMBIATA COMPLETAMENTE, SEGUENDO NELLA SUA EVOLUZIONE CARATTERISTICHE ED ESIGENZE GESTIONALI ORMAI SEMPRE PIÙ ORIENTATE ALLO SHOW E ALL'AUDIENCE. RIPERCORRIAMO LE VARIE TAPPE DELLA METAMORFOSI

do il **format** è sostanza

FINO AL 1933 NEI GRAND PRIX SI PARTIVA A SORTEGGIO POI LE PROVE HANNO ASSUNTO CRESCENTE IMPORTANZA SCOPRIAMO STORIE E CURIOSITÀ DELLE QUALIFICHE IN F1

di **Mario Donnini**

foto Sutton-Images.com

Le storie importanti fanno giri tondi e alla fine - ama ripetere Alessandro Baricco -, ti chiedono solo di riportarle a casa loro, al punto di partenza. Viene quasi da ridere a pensare che nei Grand Prix, fino alla primavera del 1933, il cronometraggio ufficiale neanche esisteva. Chi voleva, prendeva i tempi suoi e fine del discorso, tanto la griglia di partenza veniva definita a sorteggio.

In realtà l'invenzione della pole position cronometrata nelle corse titolate della vecchia Europa va ascritta a Anthony Noghes, uomo forte del Gp di Monaco degli anni ruggenti, lo stesso che creò d'ambly la bandiera a scacchi. Fu proprio Noghes - al quale non a caso è intitolata l'ultima piega di raccordo del tracciato -, a pensare che sarebbe stato più equo stabilire un ordine di partenza basato qualitativamente sui tempi.

L'esperimento, da alcuni ritenuto stravagante quanto eccentrico, fu portato a compimento nel Gran Premio di Monaco del 23 aprile 1933 e piacque assai, tanto che divenne costume ovunque condiviso.

Giusto per dirla tutta, il primo poleman fu Varzi Achille da Galliate col fiero ragguaglio cronometrico di 2' 02", su Bugatti Tipo 51.

Il doppio sistema all'alba della F.1

Quando prende il via la F.1 iridata, quindi dal 1950, a ben guardare i format di qualifica in vigore sono due e tra loro completamente diversi. Infatti pure la Indy 500 è ritenuta valida per il campionato, con macchine e regolamenti suoi. Quindi sul super-speedway vale l'antico sistema antidiluviano che divide lo schieramento in due parti, composte rispettivamente dai più veloci nel pole day e da coloro che a vita persa riescono a ottenere un posto in griglia nell'ultima giornata. Teoricamente, anche se non è mai successo, potrebbe partire per primo perfino il più lento di tutti. Certo, è un'eccezione, ma a rigor d'indagine bisogna tenerne conto.

Per il resto, nelle gare mondiali le prove ufficiali definiscono la griglia di partenza in base ai tempi più veloci, senza strane alchimie di sorta.

Sorge la questione dei non qualificati

Al Gp d'Italia 1952, per la prima volta nella F.1 iridata a base europea, si pone il problema dell'eccesso





degli iscritti, peraltro tipico nella Indy 500. A Monza, la cosa viene risolta fissando a 24 il numero dei partenti, escludendo così ben 11 partecipanti alle qualificazioni, cioè i più lenti in prova, compreso l'asso dell'anteguerra Stuck a bordo di una Ferrari privata. Sic transit gloria mundi. Il problema si riproporrà sempre più frequentemente, soprattutto a Montecarlo, il tracciato più stretto e corto, laddove la selezione in prova diventa micidiale. E a causa di essa, nel 1958, ne fa le spese anche un 28enne rookie rispondente al nome di Bernie Ecclestone.

Lo strano caso dell'Avus 1959

Azzerate tutto quello che è valso fin qui, perché al Gp di Germania 1959 si ricomincia da capo e con puro buon senso, mica per ghiribizzi lunari. Infatti le due fettucce di rettilineo raccordate dal banking e una curvetta manderebbero le gomme in pappa e, se si vuole evitare un macello, bisogna dividere la gara in due manche. Che fare?

Be', facile. All'inizio si parte con la griglia dei tempi in prova, come al solito, e nella seconda, per la prima e unica volta nella storia iridata, ci si avvia nell'ordine d'arrivo di gara-1, laddove la frazione iniziale diventa pertanto sessione di qualifica dell'ultima corsetta, con classifica finale per somma di tempi.

Filosofia poi ripresa in tutti i Gp stoppati e poi ripresi, tipo Austria 1978, visto che al tempo la safety-car non era una regola ma rara eccezione adottata primieramente solo in Canada 1973.

Quando essere velocissimo non basta

Andiamo avanti, perché questa storia dei format di qualifica nei decenni ne crea delle belle. Tipo al Gp di Germania 1967, sull'agghiacciante Nordshleife del Nurburgring, dove un fantastico terzo tempo assoluto viene fatto segnare da un 22enne debuttante belga, Jacky Ickx. Il quale però si ritrova a partire in griglia dietro alla più lenta delle F.1, la Brabham privata di Guy Ligier, che da lui ha accusato sul giro secco un distacco da tappa ciclistica pirenaica, vale a dire un minuto e quattro decimi. Incredibile, no? Perché tutto ciò? Qual è la spiegazione del mistero?

Questa. Il 1967 è anno di penuria per le F.1 iscritte - ossia la seconda stagione della nuova formula a 3000 cc - e così al 'Ring vengono ammesse anche le F.2, a patto che compongano uno schieramento differenziato, non rispondente all'ordine dei tempi e posto in coda alla categoria maggiore. Quindi l'exploit di Ickx con la Matra F.2, una delle più grandi prodezze in 66 anni di F.1, finisce nel nulla.

Scandalo a Ginevra, il 16 marzo 1970

Ma il peggio arriva sempre dopo. Il 16 marzo 1970 viene siglato l'odioso Patto di Ginevra, che introduce una sorta di apartheid in F.1. Perché in esso si stabilisce che dieci piloti Brabham (Brabham), Rodriguez (Bm), Rindt (Lotus), Ickx (Ferrari), Hulme (McLaren), Amon (March), Stewart (March by Tyrrell), Beltoise (Matra), Graham Hill (Lotus by Walker) e Surtees (McLaren by Surtees Racing e in seguito Surtees) sono ammessi d'ufficio alla par-



SENNÀ FU IL VERO CUORE SELVAGGIO DELLA POLE

Sotto, Senna, a Monaco 1988, ritenuto il più grande cacciatore di pole, al di là dei numeri che premiano Schumi. Michael col fratello Ralf dette vita anche a prime file... in famiglia come, a destra a Suzuka nel 2004. In basso, Graham Hill (Lotus-Walker) a Monaco 1970: fu uno dei 10 privilegiati dal Patto di Ginevra



tenza, indipendentemente dai tempi.

Gli altri, i paria, i presunti sfigati, sono costretti a giocarsi i restanti posti in griglia. Come reazione, al Gp di Spagna Frank Williams e l'ingegnere Gian Paolo Dallara ritirano per protesta la loro De Tomaso guidata da Piers Courage dallo schieramento di partenza.

E questo è niente. A Montecarlo la vergogna assoluta, con De Adamich e Stommelen che vengono buttati fuori dalla griglia, pur essendo stati più veloci di Surtees e Rodriguez, i quali però godono dei posti bloccati e riservati. Non si può andare avanti così e l'odioso format finisce ben presto in archivio.

Nel 1977 nascono le prequalifiche

Il 1977 è l'anno dell'esplosione delle iscrizioni in F.1. Oltre cinquanta piloti prendono parte ad almeno un Gp e Bernie Ecclestone, patron della Brabham e politicamente boss della Foca (la Formula One Constructors Association, ossia il circolo dei team britannici) propugna le pre-qualifiche. Nelle quali i privati e tutti coloro non stabilmente iscritti al mondiale devono giocarsi in una sessione supplementare, quasi antelucana quanto rusticana, l'ammissione alle qualifiche. Bernie dice che il modello è il tennis internazionale, coi suoi tornei di preammissione al tabellone principale degli eventi di caratura mondiale. Okay. Le prequalifiche, specie nel 1978 e nel 1989-1990, diventeranno l'incubo dei deboli, di fatto uccidendo i team piccoli e indipendenti e cacciandoli a calci nel sedere dal Circus della F.1.

I format diventano un giochino televisivo

Certe volte i format cambiano senza che mutino le regole. Da inizio Anni '80, ad esempio, ci si qualifica con due giri secchi e altrettanti set di gomme che dopo massimo un paio di tornate diventano inservibili. Quindi le due sessioni di un'ora, il venerdì e il sabato, diventano ridondanti perché i giochi si fanno in pochi minuti, cioè gli ultimi, a pista gommata. È l'invenzione delle gomme da qualifica, che muta ancora una volta, di fatto lo scenario.

Nel 1996 viene introdotto il limite del 107%, tagliola per escludere i più lenti (vedi Rosset) in una F.1 nella quale ormai i posti in griglia sono più numerosi degli iscritti. Nel 2003, ci si qualifica col giro secco, il venerdì e il sabato, col patto di Heathrow che inventa i Friday driver, i piloti che girano solo il venerdì non partecipando al Gp: sarebbe più onesto chiamarli quasi sempre pay driver, ma va be'.

Nel 2006, per tenere sulla corda team, piloti e, soprattutto, spettatori, arriva la filosofia del knock-out system, con Q1, Q2 e Q3 e dieci top driver che alla fine si giocano la pole. Infine, ecco l'idea dello shoot-out, ossia l'eliminazione a oltranza, per non tenere fermo nessuno, con pressione emotiva continua, in pista e a casa. Staremo a vedere. Nel frattempo, dal 2004 Flavio Briatore sostiene che il format più spettacolare e geniale in chiave gara sarebbe quello della griglia a sorteggio.

Cioè, quasi 90 anni di dibattito per tornare al punto di partenza. Ha proprio ragione Baricco: gira, gira, certe storie intense ti chiedono solo di poter tornare a casa loro. ●

LE QUALIFICHE EBBERO RE E SFORTUNATE COMPARSE

La F.1 Anni '60 in prova vide al top Clark su Lotus, sopra a sinistra. Tra le sfortunate comparse, ecco Rosset nel 1998, sopra nel 1998, McCarthy nel 1992, a destra, e Purley nel 1977, a sinistra



Flash Gordon

TENENDO FEDE AL SUO SOPRANNOOME GORDO (GRASSO), MONTOYA SI MANGIA TUTTI I RIVALI NELLA PRIMA DELLA SERIE. PAGENAUD CHIUDE 2°

di **Marco Cortesi**

Juan Pablo Montoya si è confermato re di St. Petersburg, trionfando nella tappa d'apertura dell'IndyCar Series 2016. Il colombiano, già protagonista nell'edizione 2015 della trasferta in West Florida, ha corso in modo attento e aggressivo, battendo il compagno di colori Simon Pagenaud pur dovendo gestire un problema meccanico nel finale. Dopo essersi tenuto nascosto per tutte le prime fasi della corsa, Montoya ha affondato al re-start del giro 57: mentre Tony Kanaan e Sage Karam, in virtù di una strategia differenziata, lottavano per la prima posizione, il vicecampione in carica ha beffato il francese per la terza piazza, riuscendo a prevalere ruota a ruota e assicurandosi un vantaggio decisivo. Con l'uscita di scena degli altri rivali, la posizione guadagnata si è trasformata in una leadership.

A complicare la vita a Montoya ci ha pensato un problema con un braccetto dello sterzo che l'ha costretto a convivere con un ampio

gioco del volante nelle battute conclusive. La sua ultima ripartenza era però stata talmente aggressiva da garantirgli un margine di sicurezza, portato quasi inalterato fino alla bandiera a scacchi. In una corsa orfana del poleman Will Power, fermato da un trauma cranico riportato nelle libere, il team Penske ha fatto la differenza, e solo un veemente attacco da parte di Ryan Hunter-Reay ai danni di Helio Castroneves ha impedito una clamorosa tripletta. Miglior rappresentante dello schieramento Honda, il pilota di Michael Andretti ha catturato con tanta cattiveria un podio meritato. Per quanto riguarda le altre posizioni, la differenza l'ha fatta un contatto multiplo che ha visto diverse vetture bloccare il tracciato sempre al cinquantasettesimo passaggio. Nel tentativo di guadagnare terreno, Carlos Muñoz ha provato ad inserirsi all'interno, finendo fuori traiettoria in staccata e colpendo Graham Rahal. Trovatosi senza spazio, Oriol Servià, sostituito

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Montoya (Dallara DW12-Chevy); 2. Pagenaud (Dallara DW12-Chevy); 3. Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65



DOPO LA POLE ABBANDONA PER TRAUMA CRANICO

Power finisce kappà

Un'esperienza unica quella di Power a St. Petersburg, anche se dall'esito negativo. L'australiano ha iniziato la trasferta in Florida con un gran botto nelle prime libere: distrattosi per regolare il ripartitore di frenata, si è fatto scappare il volante dalle mani finendo nel muro. Ma nonostante il dominio assoluto messo in mostra in qualifica con una splendida pole, il peggioramento di un problema allo stomaco che già l'aveva disturbato al sabato ha costretto il team Penske a cercare un rimpiazzo. E si è scoperto che a causare i sintomi non era un virus gastrico, come ipotizzato inizialmente, ma un leggero trauma cranico riportato nell'impatto. È così stato chiamato su due piedi il veterano Servià che ha prima preso parte al warm-up, chiudendo 9° prima di partire dal fondo in gara. Con un casco fatto arrivare in fretta e furia da Los Angeles ed una tuta presa a prestito da Juan Pablo Montoya, Servià si è così giocato un jolly. Per Power la stagione è già in salita.



**JUAN PABLO INIZIA
SUBITO ALLA GRANDE**

Si conferma ancora re di St Petersburg Juan Pablo Montoya. Nella sfida in West Florida che ha aperto le danze nella serie Indycar, il colombiano è partito subito col piede giusto, candidandosi nella corsa a un titolo che lo scorso anno gli è sfuggito solo all'ultima gara





di Power, ha a sua volta colpito Rahal, mentre sono stati coinvolti anche Sebastien Bourdais, Jack Hawksworth e Charlie Kimball oltre a Luca Filippi ed Alexander Rossi. Alla fine, il quinto posto è andato a Mikhail Aleshin. Il russo si è tenuto fuori dai guai per tutta la corsa, girando su buoni riscontri senza commettere errori ed incamerando un ottimo piazzamento per il team Schmidt in una gara non per James Hinchcliffe. Il canadese, al rientro dopo il tremendo incidente di Indy 2015, è stato toccato al via da Josef Newgarden, andando subito sotto di un giro. Sesto ha terminato Takuma Sato, seguito da Scott Dixon: il campione in carica è stato costretto ad una sosta supplementare per rimuovere il tear-off della visiera di un rivale che, infilatosi davanti ad un radiatore, faceva salire le temperature. Stessa problematica anche per Daly, che ha dovuto inoltre sostituire l'ala anteriore terminando tredicesimo. Nono invece l'altro protagonista "strategico" ai due terzi di gara: per tutto il weekend, Kanaan ha patito difficoltà nel portare in temperatura i freni, e dopo essere partito utilizzando il set-up di Dixon, non ha trovato la giusta confidenza con la sua Dallara. Poca gloria per i debuttanti eccellenti ex Formula 1. Max Chilton non è di fatto mai stato in corsa, navigando spesso e volentieri nelle retrovie senza trovare il bandolo della matassa nella gestione della vettura, mentre Rossi è stato più competitivo, anche se non ancora in grado di rendersi pericoloso per le posizioni che contano. Per lui, la prossima tappa di Phoenix rappresenterà una sfida enorme, quasi impossibile. L'americano dovrà debuttare su un ovale non avendo nemmeno preso parte ai test collettivi in Arizona. ●

SONO IN ARRIVO ALCUNI AGGIORNAMENTI

Honda manca qualche cv

A St. Petersburg, l'IndyCar ha visto concretizzarsi solo in parte l'auspicato ravvicinamento tra le vetture motorizzate Honda e quelle Chevrolet. I tempi sul giro sono stati più simili, anche se la proverbiale competitività in termini di tempi delle vetture (in alcune sessioni tutte racchiuse in un secondo) ha ridotto i margini. Ha pesato anche il fatto che i team Penske e Ganassi (pur se con il solo Dixon) abbiano fatto la differenza dal punto di vista dello sviluppo. I piloti del cravattino hanno potuto anche sperimentare: ad esempio, Dixon ha utilizzato una configurazione leggermente differente rispetto ai rivali, rinunciando in alcune sessioni agli scivoli davanti alle ruote posteriori. In casa Honda si sente invece la mancanza di qualche cavallo di potenza, una lacuna che si spera di colmare con aggiornamenti in dirittura d'arrivo. Novità ufficialmente improntate all'affidabilità ma dalle quali ci si attende anche un po' di respiro dal punto di vista prestazionale a partire dal Gp di Indianapolis.





CARAMBOLA A METÀ GARA

Mucchio selvaggio a metà gara con diversi protagonisti andati ko: nel caos è finito anche Filippi (vettura numero 19). Sotto Hunter Reay finito terzo dietro a Pagnaud, in basso a sinistra. In basso a destra, Castroneves alla fine 4°



Filippi chiude in coda

AL DEBUTTO COL TEAM COYNE, LUCA BRILLA IN QUALIFICA E NELLE PRIME FASI DI GARA, POI SCIVOLA INDIETRO

Ha continuato a mostrare un ottimo potenziale Luca Filippi al suo debutto con il team Coyne. Il pilota di Cuneo ha brillato in qualifica e nelle prime fasi, ma ha incontrato nuovamente una buona dose di sfortuna quando, aiutato da un'ottima strategia della squadra, aveva una top-5 alla portata. Trovatosi a rincorrere sin dalle libere così come il compagno, Conor Daly, Filippi era riuscito a risalire progressivamente, segnando l'ottavo tempo del rispettivo gruppo in

qualifica e mancando un clamoroso passaggio al Q2 per un solo decimo. In gara è arrivato l'anticipo con le soste per tentare di capitalizzare in caso di safety-car. E la safety è arrivata, ma a causa di un maldestro attacco di Andreotti proprio ai danni di Filippi. Anche nell'incidente multiplo di metà corsa, la vettura numero 19 è stata bloccata senza una "via di fuga", e una foratura ha fatto il resto. Alla fine, Filippi ha chiuso in coda al gruppo, in ventesima posizione. ●



PUSH TO PASS

Ha portato a qualche sorpasso in più il potenziamento del sistema Push-To-Pass, che è arrivato a sprigionare per il 2016 60 cavalli aggiuntivi. Tra i più bravi ad approfittarne è stato proprio Juan Pablo Montoya.

BOURDAIS VS ALESHIN

Sebastien Bourdais e Mikhail Aleshin hanno regalato emozioni anche lontani dalla pista, dopo un contatto nel secondo turno di prove libere. Il francese ed il russo si sono infatti scontrati verbalmente in pit-lane, insultandosi reciprocamente.

PAPIS NEL COLLEGIO

Buoni riscontri per la nuova direzione di gara dell'IndyCar. Per la gestione delle situazioni di corsa, la serie si è affidata ad un collegio formato dall'ex Ceo di Ford Racing, Dan Davis, dal due volte vincitore di Indy Arie Luyendyk, e da Max Papis.

PROBLEMI D'ASFALTO

Un problema con il tracciato ha costretto la direzione gara a sospendere l'attività del venerdì: parti della copertura stradale si sono staccati al passaggio delle vetture. Per l'anno prossimo è in programma un'ampia riasfaltatura.

IDEA MALDONADO

Tra le voci che si sono rincorse tra l'Europa e gli Usa, quella di un possibile contatto tra Pastor Maldonado ed il team Carpenter per una partecipazione sui circuiti stradali. Non è tuttavia arrivata ancora alcuna conferma concreta.

Prema

buona alla prima

**NEI PRIMI TEST DELLA SERIE
SUBITO IN EVIDENZA
IL DEBUTTANTE TEAM
ITALIANO CHE FA SEGNARE
IL MIGLIOR TEMPO CON GASLY,
PROTETTO RED BUL**

di **Massimo Costa**

È di Pierre Gasly e del debuttante team Prema la prima "pole" stagionale del campionato Gp2. Inizio scoppiettante per la Gp2, che sul circuito catalano di Montmelò ha effettuato tre intense giornate di test. Tanto lavoro per i team e i piloti presenti, intenti a capire e ottimizzare l'utilizzo delle gomme Pirelli Prime e Option. I test sono sempre fondamentali a questo scopo considerando il format della categoria, che nei weekend di gara offre un solo breve turno di prove libere, dopo di che si entra subito in qualifica. Ecco quindi che in Gp2 diventano fondamentali le simulazioni svolte nelle rispettive sede dei team dai piloti in compagnia degli ingegneri. Gasly, pilota Junior Red Bull, ha subito messo a frutto il suo anno di esperienza nella serie portandosi rapidamente in vetta nei sei turni disputati. La prima posizione l'ha trovata nella quarta sessione col crono di 1'27"703 poi migliorato nella quinta frazione con 1'27"386. Una bella prova di forza per la Prema che non si è lasciata intimorire dall'emozione del vero debutto in Gp2 (nei test di Abu Dhabi dello scorso dicembre aveva utilizzato le monoposto appena lasciate libere dalla Lazarus): «*Abbiamo fedelmente rispettato il programma che avevamo stipulato in sede*», ha spiegato il team manager René Rosin. «*Sono contento delle prestazioni dei ragazzi, piloti e personale, anche se sono consapevole che la strada è ancora lunga e che c'è molto da fare. Gasly e Giovinazzi mi hanno impressionato per la metodologia di lavoro e per la velocità espressa in pista. Antonio deve migliorare ancora il feeling con le gom-*



me soft, ma è normale essendo al debutto e provenendo dalla F.3».

HA EREDITATO IL SEDILE DI VANDORNE

Occhio a Sirotkin punta della Art

Altro protagonista, l'atteso russo Sergey

Sirotkin che ha ereditato il sedile di Stoffel Vandoorne, campione 2015, nel team Art. Miglior rookie del 2015, Sirotkin si è dato un gran da fare nelle prime due giornate risultando il più rapido nel primo e terzo turno: «*Dopo un lungo inverno, finalmente sono tornato al volante. Per me si trattava di fare la conoscenza con la metodologia di lavoro in pista con la mia nuova*



GASLY INIZIA ALLA GRANDE

Sotto, nei colori Red Bull, e a sinistra, in un momento di pausa, Pierre Gasly, il più veloce dei primi test collettivi Gp2. In basso, il russo Sergey Sirotkin, al top nel primo e nel terzo turno con la Art



squadra, la Art Gp e con la loro Dallara. In realtà avevo già trascorso due periodi di lavoro con loro preparando i test nella factory. Dall'esterno è difficile a capire la forza di questa struttura dove tutto è votato al miglioramento e alla perfezione. La ART ha una forte personalità che si nota in tutti gli elementi del team, compresa la macchina che è diversa da tutte le Gp2

che ho provato sino ad ora. Non voglio dire che altri non siano ad alto livello, ma la mia nuova squadra è veramente tosta. Il lavoro che abbiamo svolto è stato molto importante ed accurato e ho potuto familiarizzare con i nuovi sistemi e con una monoposto molto veloce ed impegnativa che mi ha sorpreso al punto di commettere un leggero fuoripista con le gomme soft

nuove il secondo giorno. Ora avrò un paio di settimane di riposo che trascorrerò tra Montecarlo, dove proseguo la mia preparazione fisica, e Parigi alla Art per programmare il secondo e ultimo test pre stagionale di fine marzo a Jerez».

SI COMPORTA BENE LA PATTUGLIA TRICOLORE

Sul bagnato svetta **Marciello**

Gli italiani Luca Ghiotto, Antonio Giovinazzi e Raffaele Marciello si sono messi in luce. L'ex pilota della FDA Marciello, col bagnato ha colto il primo tempo nella seconda sessione ed è entrato in top 5 nella terza frazione con la Dallara del Russian Time: «Siamo andati bene sui long run», spiega Raffaele, «dove abbiamo tenuto un passo interessante. Anche nelle simulazioni di qualifica non è andata male, ma su questo punto c'è ancora un poco da lavorare. Con la nuova squadra il feeling è positivo, gli ingegneri hanno lavorato bene e nei tre giorni abbiamo sempre miglio-»



PREMA BUONA ALLA PRIMA

←rato le prestazioni. E' comunque difficile capire, rispetto agli avversari, dove ci troviamo. Per esempio, il terzo giorno al mattino ho montato le gomme soft alle 9.30 ed ero ad appena un decimo da Sirotkin. Poi, gli altri verso le 10.30 hanno fatto uguale, ma le condizioni della pista nel frattempo erano migliorate e quindi inevitabilmente sono sceso in classifica. Ora ci aspettano altri tre giorni di prove a Jerez, pista molto abrasiva. Per quel che mi riguarda, il ritorno in macchina è stato un po' condizionato all'inizio dai soliti problemi di altezza e così ho collezionato qualche livido, poi tutto è tornato alla normalità».

CRESCE BENE IL VICECAMPIONE DELLA GP3

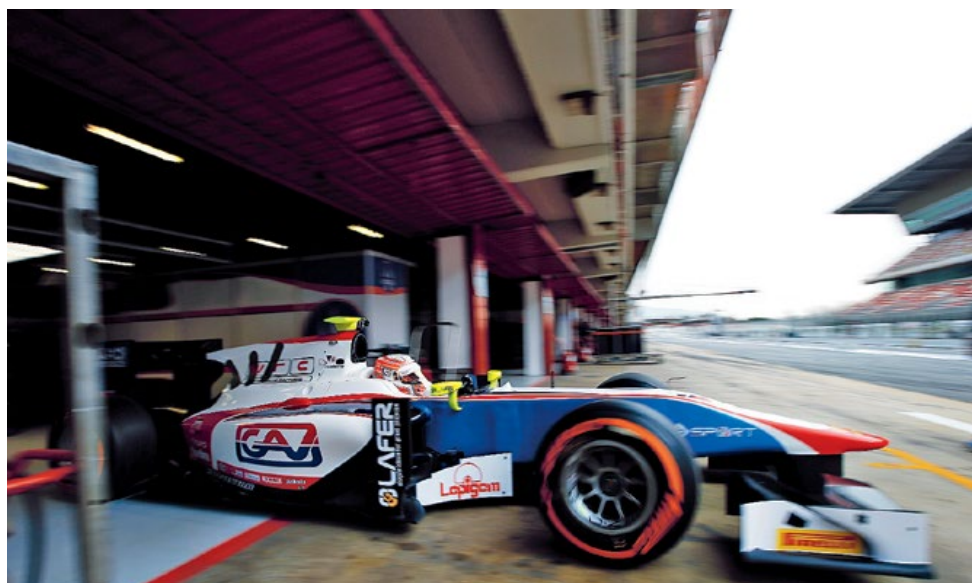
Ghiotto matura giorno per giorno

Ghiotto, vice campione della Gp3, con la Dallara Trident si è migliorato di giorno in giorno spingendo forte nel secondo turno con pista umida, occupando quasi costantemente la top 10 e segnando un ottimo quinto crono nel quinto turno, quello più veloce della tre giorni di prove: «Sono state tre giornate proficue nelle quali ho compiuto passi in avanti ogni volta che scendevo in pista. Sono andato bene sul bagnato quando in situazione di full wet per un certo periodo sono stato prima ed è stata una bella sensazione. La simulazione di gara mi ha visto nella top 5 ed è andata meglio della simulazione di qualifica. Ho lavorato parecchio sull'assetto per cercare di adattarlo al mio stile di guida in quanto quello di Marciello, che lo scorso anno guidava l'attuale mia vettura, è molto diverso. C'è ancora qualcosa da affinare e anche io devo migliorare alcuni aspetti. La pista di Barcellona rispetto a quella di Abu Dhabi dove ho guidato la Dallara Gp2 per la prima volta, è decisamente più complicata. A Yas Marina l'adattamento è più immediato, sul tracciato catalano l'affinamento è più difficile, ma meglio così anche perché lì si disputerà la prima prova stagionale a metà maggio. Ora andiamo a Jerez e sarà importante provare su quel circuito perché l'asfalto assomiglia a carta vetrata e così sarà fondamentale fare i tempi nei primi giri, situazione molto utile per imparare ulteriormente».

COL TERZO TEMPO NEL QUINTO TURNO

Giovinazzi ok all'ultimo tuffo

Vice campione del Fia F3, Giovinazzi è cresciuto di giro in giro e nonostante sia stato tormentato da qualche problema di natura elettronica ha saputo adeguarsi ra-



pidamente alla Dallara della Prema e alle gomme benché l'inizio non sia stato facile. Giovinazzi ha infatti segnato il terzo tempo nel quinto turno: «L'ultimo giorno è andato veramente bene, ho fatto buoni progressi e questo anche grazie a Gasly. E' infatti molto importante avere un compagno di squadra veloce ed esperto, che sa subito come comportarsi. E' stato anche un bene che abbia pivuto la prima giornata, così ho potuto guidare in quelle condizioni facendo ulteriore esperienza. Con le gomme, inizialmente non è stato facile capire come sfruttare le soft. Praticamente hai un solo giro a disposizione per fare il tempo, poi degradano immediatamente. Ma piano piano ho migliorato anche questo aspetto. Anche con la squadra tutto è andato bene considerando che ero al debutto con loro. Il lavoro fatto in sede ha dato i suoi frutti e la mia prima volta con un team italiano è stata più che positiva. An-

che se poi, essendovi numerose persone non italiane, parliamo inglese».

TEAM ITALIANI AFFILANO LE ARMI

Dietro la Prema Trident e Rapax

Oltre a Prema e Trident, buoni riscontri li ha raccolti anche la Rapax con Arthur Pic e Gustav Malja. Il francese è emerso nel quarto turno con la terza prestazione mentre lo svedese quasi rookie (ha disputato qualche gara nel 2015) ha scalato la classifica fino alla cima nella sessione finale. Il team manager Andrea Bergamini ha raccontato: «Avevamo due piloti nuovi e quindi era importante conoscersi. Dopo tre giorni intensi posso dire che l'affiatamento con gli ingegneri da parte di Pic e Malja è stato più che positivo. Arthur ha confermato le sue qualità ed ha pie-



I COLORI ITALIANI SI DIFENDONO BENE NEI TEST COLLETTIVI DI BARCELONA

Sopra, Marciello, che ha girato col team Russian Time, mostrandosi il più veloce sul bagnato, nel secondo turno. A sinistra, nell'altra pagina, buon inizio anche per i rookie Giovinazzi, col team Prema, e Ghiotto, più in basso, con la Trident. Malja, sotto, con i colori della Rapax, è finito al top nel sesto e ultimo turno



namente risposto alle nostre aspettative mentre Gustav è cresciuto bene nel corso dei tre giorni. Non abbiamo cercato in maniera particolare la prestazione anche se Pic, il primo giorno, aveva il miglior crono assoluto nel primo settore quando è uscita una bandiera rossa. Non abbiamo comunque cercato la prestazione, ma come da nostra tradizione ci siamo concentrati sugli assetti, verificando la bontà di alcune idee».

MERCATO ANCORA IN FERMENTO

I tre team inglesi sono senza piloti

Per quanto riguarda la situazione mercato piloti, alla vigilia di Barcellona vi erano le tre squadre inglesi (Arden, Carlin, Status) senza piloti. Ma proprio all'ultimo minuto, Carlin ha siglato un accordo per

il 2016 con Marvin Kirchhofer, protagonista della Gp3 2015, facendo girare anche William Buller (Super Formula giapponese) e René Binder, già in Gp2. Arden si è affidata a Jimmy Eriksson (Gp3) e Nabil Jeffri (F3) mentre Status ha trovato l'immancabile Sergio Canamasas e Meindert Van Buuren (Renault 3.5).

Ma a parte Kirchhofer, al momento nessuno ha firmato per partecipare al campionato. Che in queste ultime settimane, non ha ancora ricevuto l'ok dalla Fia per chiamarsi F2, almeno così si era detto lo scorso dicembre. Le cose sono cambiate e probabilmente per il 2016 il campionato manterrà il nome Gp2. Una curiosità, che forse può far capire come stanno le cose. Sul sito della Fia, alla voce F2, sono sparite le tre righe che indicavano nella Gp2 e in Bruno Michel i futuri promotori della serie spinta dalla Federazione. Che accadrà? ●

I TOP NELLE SEI SESSIONI DI PROVE

1° TURNO

1.	Sirotkin	1'29"072	17 giri
2.	Gasly	1'29"141	20
3.	Lynn	1'29"171	10
4.	Nato	1'29"542	18
5.	Evans	1'29"655	19
8.	Giovinazzi	1'29"771	19
11.	Ghiotto	1'29"967	20
15.	Marciello	1'30"289	19

2° TURNO

1.	Marciello	1'41"863	21 giri
2.	Latifi	1'43"500	19
3.	Ghiotto	1'43"758	20
4.	Lynn	1'43"909	33
5.	Malja	1'44"176	26
14.	Giovinazzi	1'46"455	17

3° TURNO

1.	Sirotkin	1'27"971	34 giri
2.	Gasly	1'28"084	39
3.	King	1'28"093	36
4.	Nato	1'28"106	39
5.	Marciello	1'28"194	38
10.	Ghiotto	1'28"873	26
21.	Giovinazzi	1'32"023	14

4° TURNO

1.	Gasly	1'27"703	25 giri
2.	King	1'28"779	31
3.	Pic	1'28"827	38
4.	Giovinazzi	1'29"023	34
5.	De Jong	1'29"130	22
10.	Ghiotto	1'29"879	25
21.	Marciello	1'33"969	38

5° TURNO

1.	Gasly	1'27"386	41 giri
2.	Nato	1'27"630	29
3.	Giovinazzi	1'27"755	33
4.	Lynn	1'27"841	22
5.	Ghiotto	1'27"884	39
13.	Marciello	1'28"296	35

6° TURNO

1.	Malja	1'28"719	40 giri
2.	Eriksson	1'29"263	31
3.	Markelov	1'29"425	19
4.	Rowland	1'29"474	34
5.	Canamasas	1'29"586	34
11.	Ghiotto	1'32"836	33
18.	Giovinazzi	1'33"669	48
23.	Marciello	1'34"296	19

Vittoria in **fum**



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. D'Ambrosio; 2. Buemi; 3. Prost.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65

SQUALIFICATO PER VETTURA SOTTOPESO, DI GRASSI PERDE VITTORIA E PRIMATO IN CLASSIFICA. A TAVOLINO VINCE D'AMBROSIO DOPO UN DUELLO COL LEADER DELLA SERIE BUEMI

di Massimo Costa

Tre ore, 180 minuti, per passare dall'ecitazione totale per una vittoria conseguita con una volontà di ferro, e ampiamente meritata, allo sconforto per la squalifica comminata per vettura troppo leggera di 1.8 kg rispetto al peso minimo regolamentare. Lucas Di Grassi a Città del Messico ha ingoiato il boccone amaro, ha dovuto salutare la vetta della classifica appena conquistata e il record di podi stagionale, che sarebbero stati cinque su cinque corse, con due successi. L'errore è tutto del team Abt Schaeffler Audi, piuttosto ingenuo, e che può avere conseguenze pesanti sull'esito finale del campionato; quei 25 punti mancanti nella cassaforte del pilota brasiliano peseranno come un macigno quando si arriverà alla tappa finale di Londra.

A beneficiare dello scivolone della squadra tedesca sono stati Jerome D'Ambrosio, classificato primo, e Sebastien Buemi, che mantiene la leadership del campionato con 98 punti contro i 76 di Di Grassi. E proprio il belga del team Dragon e lo svizzero del Renault e.Dams hanno offerto uno spettacolo incredibile, divenendo protagonisti di una sorta di rollerball che ha infiammato il pubblico. Ma andiamo con ordine. D'Ambrosio al volante della Venturi aveva siglato una brillante pole e fi-

no al 24° giro ha saputo tenere il comando della gara. L'ex pilota Marussia F.1 però, non ha mai avuto la forza per allungare sugli avversari e dietro a lui si è formato un trenino composto da Nicolas Prost, Di Grassi, Buemi e Daniel Abt, costantemente racchiusi in 2"5. Al 22° passaggio, Di Grassi ha cominciato ad attaccare avendo ragione di Prost, poi subito dopo tutti sono rientrati ai box per il cambio vettura. D'Ambrosio ha tenuto duro con Di Grassi alle spalle, ma al 24° giro, il brasiliano (anch'egli ex Marussia F.1) ha superato il rivale alla prima variante con una bella e decisa manovra. A quel punto, Di Grassi ha spinto forte mentre D'Ambrosio ha iniziato la propria difesa su Buemi che in uscita dai box aveva sopravanzato il compagno di squadra Prost, poi penalizzato per avere ostacolato in pit-lane Abt. La battaglia tra i due è stata assolutamente infuocata e al limite del regolamento. D'Ambrosio si è difeso come meglio poteva mentre Buemi si agitava in continuazione, alzando il braccio per lamentarsi non si sa bene di cosa. Al 28° giro, il nervoso svizzero ha tentato di affiancare D'Ambrosio dinanzi ai box, ma il belga si è spostato repentinamente verso destra. Inevitabile il contatto tra il musetto di Buemi e la paratia della gomma posteriore destra del



belga. Con i nervi a fior di pelle, l'ex Toro Rosso F.1 al 35° giro ha nuovamente attaccato D'Ambrosio, ma ha tagliato la prima variante e impreccando via radio non era per nulla intenzionato a cedere come da regolamento la posizione. Nel frattempo, D'Ambrosio aveva cominciato a urlare via radio che Buemi era da penalizzare perché non gli ridava la posizione. Dopo un giro intero di divertenti lamentele dei due, Buemi su invito del team si è fatto da parte. Ma il duello tra i due è proseguito fino all'arrivo in volata, fianco a fianco, sotto la bandiera a scacchi per il secondo posto. Che poi, dopo la squalifica del brasiliano Di Grassi, sarebbe valso per la vittoria. ●



O



**TRE PROTAGONISTI
A MEXICO CITY**

Seconda vittoria in carriera in FE per D'Ambrosio che ha beneficiato della squalifica di Di Grassi, nell'altra pagina, escluso a fine gara. Sotto a sinistra il leader della serie Buemi



GETTY IMAGES

È IL SECONDO ERRORE TECNICO DEL TEAM

Abt ancora una leggerezza

È la seconda volta, nei due campionati della storia della Formula E, che il team Abt Schaeffler Audi perde la vittoria con Lucas Di Grassi per squalifica. Lo scorso 24 maggio, a Berlino, il brasiliano venne escluso perché i commissari tecnici riscontrarono diverse irregolarità all'ala anteriore che aveva subito una serie di accorgimenti volontari e proibiti. Addirittura venne rinforzata con barre metalliche. A Città del Messico, l'errore nel peso della monoposto che con pilota a bordo dovrebbe essere di 888 kg e invece è stata trovata a 886.2. Hans-Jurgen Abt, team principal, ha commentato: «Non faremo appello, ma non capiamo cosa possa essere accaduto. Più volte nel corso del weekend abbiamo sottoposto a pesatura la vettura ed è sempre rientrata nei limiti regolamentari. Cercheremo di capire cosa è accaduto, ma voglio scusarmi con Di Grassi che aveva disputato una corsa perfetta». Stupisce comunque la leggerezza con cui questa squadra è abituata ad agire, certamente un ulteriore schiaffo all'ormai traballante e tanto conclamata perfezione tedesca...

GETTY IMAGES



Per la prima volta la Formula E è andata in scena su un circuito permanente. A Mexico City si è corso sul tracciato corto Hermanos Rodriguez

Far West a Mexico City

DOPO UN FACCIA A FACCIA BRUTALE IN GARA BUEMI E D'AMBROSIO NON SE LE MANDANO A DIRE. SENTITELLI...

Chi si aspettava di vedere il Far West anche nel dopo gara tra D'Ambrosio e Buemi è sicuramente rimasto deluso.

I due grandi combattenti della quinta prova stagionale della Formula E, non hanno mancato di accusarsi a vicenda, ma

LA PRIMA VOLTA EXTRA-CITTADINA

Effetto permanente

Per la prima volta nella sua ancora breve vita, la Formula E ha disputato una gara su un circuito permanente e non cittadino. Il tracciato corto Hermanos Rodriguez di Città del Messico ha accolto un folto pubblico, incuriosito da questa categoria che è inedita per il Messico. L'effetto televisivo però, è stato negativo. Come più volte riportato, i muretti ricavati nelle città o nei parchi (vedi Londra), forniscono un effetto velocità notevole mentre nell'ampio autodromo della capitale messicana, la bassa potenza delle monoposto unita alla mancanza di rumore, appariva quasi imbarazzante in certi punti del tracciato creando una sorta di effetto moviola...

freddamente, senza isterismi, senza un faccia a faccia brutale come in pista. Almeno davanti alle telecamere e agli addetti ai lavori. D'Ambrosio a caldo ha dichiarato: «Non capisco cosa volesse fare. Prima mi ha tamponato, poi ha tagliato la variante, non mi pare una maniera corretta di gareggiare...». Buemi dal canto suo ha fatto sapere che: «Mi ha chiuso tutta la gara, quando l'ho affiancato si è spostato per ostacolarli, ma lo ha fatto in ritardo e ci siamo presi. Qualche giro dopo l'ho attaccato alla variante e mi ha costretto a tagliarla. Non l'ho fatto volutamente, mi ci ha spinto lui, eppure ho dovuto ridare la posizione. Non capisco cosa veda la direzione gara e come permetta simili atteggiamenti». Rimane il fatto che non sono stati presi provvedimenti disciplinari o penali. Riguardando bene le immagini, non vi sono stati comportamenti particolarmente scorretti, gravi, e bene ha fatto la direzione gara a non intervenire rovinando e umiliando lo spettacolo, come spesso avviene in F.1. ●

SECONDO A TAVOLINO

Per D'Ambrosio è il secondo successo nella categoria e curiosamente, anche il precedente a Berlino (campionato 2014/2015) gli è stato assegnato a tavolino per la squalifica (guarda la coincidenza) di Di Grassi.

FRIJNS, CHE RIMONTA!

Bella la rimonta di Frijns. L'olandese del team Andretti si era qualificato soltanto in sesta fila, ma in gara ha rimontato con forza fino al quinto posto finale.

QUALIFICA DISASTROSA

Disastrosa la qualifica per Piquet e Senna. Entrambi sono stati protagonisti di errori e incidenti e quindi costretti a partire dal fondo schieramento. E in gara non sono mai esistiti.

DA COSTA PENALIZZATO

Da Costa aveva ottenuto l'8° tempo in qualifica, ma la sostituzione della trasmissione gli ha consegnato una penalità di 10 posizioni. In gara, il portoghese è stato coinvolto in un incidente.

DELUZIONE CITROEN

Il team DS Virgin, dopo la brillante vittoria con Bird a Buenos Aires, non è mai stato protagonista. L'inglese ha concluso 6° a 28" dal vincitore mentre Vergne è rimasto ancorato nelle ultime posizioni.

BERLINO PISTA IN CITTÀ

Il tracciato di Berlino che ospiterà la F.E il prossimo 21 maggio non sarà più quello ricavato all'interno del vecchio e inutilizzato aeroporto di Tempelhof. Il circuito sarà in piena città. Le 11 curve diluite lungo i 2.030 metri del percorso saranno tra la Strausberger Platz, si andrà verso Alexanderplatz mentre la Karl Marx-Allee che fungerà da pit-lane.

NUOVA BATTERIA

È stato deciso che una nuova batteria, necessaria per eliminare i cambi vettura a metà gara, verrà introdotta solo dalla quinta stagione della serie, quindi tra tre anni. Non vi sarà competizione sotto questo aspetto perché si sceglierà un mono fornitore.

Tutto Incluso Light. Prezzo addormentato per sempre.

ADSL senza limiti fino a 20 Mega e
chiamate a 0 cent/min verso tutti, fissi,
cellulari e internazionali

19.95
€/mese
PER SEMPRE



PER CASA
E PARTITA IVA
ANCHE SU
NUOVA LINEA
TELEFONICA

INCLUSI 2 MESI DI
infinity

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

tiscali:

tiscali.it | ☎130 | tiscali store



BJÖRK, SFIDA A TRAZIONE ANTERIORE

Thed Björk gareggia dalla fine degli Anni '90. Ha iniziato a correre in F.3, ma ben presto è passato alle ruote coperte. Prima nel Gt poi, dal 2015, allo Scandinavian Touring Car Championship. In 7 partecipazioni, ha vinto l'Stcc 4 volte. Ultime 3 edizioni comprese, dopo la prima (per lui) del 2006. È stato Björk a partecipare all'unica gara della Volvo nel Wtcc 2013, a Shanghai. «Davanti a me ho una grande sfida, a partire dalla trazione anteriore. Ma non sarà per me più di tanto un ostacolo. Quello che conta è imparare il più presto possibile, cercando subito il limite per riuscire a battere gli avversari. Ho un compagno di squadra fantastico. Ci conosciamo da anni e lavoriamo bene insieme. Sono sicuro che tra noi non ci saranno problemi».

Volvo vincere

di Enrico Rosi Cappellani

**CON DUE S60
GLI SVEDESI
TORNANO
NEL MONDIALE
TURISMO.
«FIN DALL'INIZIO
VOGLIAMO
LOTTARE CON I
MIGLIORI».
I PIANI 2016
DEL POLESTAR
CYAN RACING**

Polestar Cyan Racing. È questo il nome della squadra corse ufficiale della Volvo, con sede a Gøteborg. Ovviamente in Svezia. La formazione farà debuttare 2 Volvo S60 nel prossimo Mondiale Turismo, affidandole a Thed Björk (35 anni) e Fredrik Ekblom (45 anni). Due piloti navigati con le ruote coperte, capaci in 2 di vincere ben 7 titoli nell'Stcc. Una formazione tutta svedese, dai meccanici agli ingegneri, che punta decisamente in alto. Quest'anno l'obiettivo è quello di salire sul podio e di terminare nei top 5. Ma nel 2017 la musica cambierà: le vetture passeranno da 2 a 3 (anche per partecipare alla nuova fase a squadre post-qualifiche denominata Mac3) con il dichiarato intento di conquistare il titolo iridato. Magari anche con l'aiuto di formazioni satellite. Il team è stato fondato da Jan "Flash" Nilsson, con il nome di Flash Engineering nel 1996. Nel 2005 la squadra è stata rilevata da Christian Dahl, facendola diventare Polestar Racing.

In seguito, dopo la cessione alla Volvo, al nome è

UN 3° TEMPO NEI TEST A DI VALLELUNGA

Sulla pista di Vallelunga per i primi test stagionali del Wtcc, le Volvo S60 di Björk e Ekblom sono uscite allo scoperto e hanno chiuso la due giorni di prove facendo registrare il terzo tempo



S60 POLESTAR TC1

MOTORE 4 CILINDRI,
1595 CC, DRIVE-E
VOLVO
TRAZIONE ANTERIORE
POTENZA 400 CV
GIRI 8500 RPM
CAMBIO SEQUENZIALE
A 6 RAPPORTI
SOSPENSIONI
ANTERIORI E
POSTERIORI
MACPHERSON,
AMMORTIZZATORI
ÖHLINS
FRENI ANTERIORI 390
MM. VENTILATI
FRENI POSTERIORI 280
MM. VENTILATI
CERCHI 18"
CARROZZERIA ACCIAIO
E FIBRA DI CARBONIO
PESO 1100 KG

stata aggiunta la parola Cyan. Ma non è certo la prima volta che la Volvo si affaccia al Mondiale Turismo. Prima del Wtcc la cosa è avvenuta tra il '94 ed il '95 con il modello 850, portato in pista da Rickard Rydell, Jan Lammers e Tim Harvey. Nel 2011, vigente l'attuale Wtcc, la Casa svedese ha partecipato all'intera stagione con Robert Dahlgren. Doveva essere un anno di valutazione della serie, in vista di un ingresso ufficiale nel 2012, che però non avvenne. Dahlgren, con la C30 n.30, si piazzò 11°, conquistando 72 punti. Nel 2013, infine, fu proprio Björk a portare in pista (ma una tantum, a Shanghai) una Volvo C30 nel Wtcc.

Questa volta l'approccio al campionato è del tutto diverso, visto che l'ingresso con 2 vetture non è finalizzato ad esserci, quanto a scalare ben presto i vertici della classifica. In casa Polestar attualmente Christian Dahl è rimasto l'amministratore delegato. Alexander Murdzevski Schedvin è a capo dell'attività del motorsport, mentre il ruolo di team manager è ricoperto da Fredrik Wahlén.

Questi i progetti bellicosi del n.1 Murdzevski: «Fin dalla prima gara scenderemo in pista con l'intenzione di stare davanti e lottare con i migliori. Il primo anno servirà per imparare, anche se ci occupiamo da 30 anni di vetture Turismo. Ritengo però che potremo essere molto veloci in pochissimo tempo. Arrivare secondi o quinti, non ci interessa».

E intanto, nei test pre-campionato di Vallelunga, Björk ha iniziato con il 3° tempo assoluto. Insomma questi scandinavi (in pista con i numeri 61 e 62, dalla loro S60) non scherzano proprio. Avversari... avvisati! ●



EKBLOM: «POSSIAMO VINCERE SUBITO»

Fredrik Ekblom ha iniziato con le corse nel 1990. Dopo due stagioni in monoposto (F.3 e F.3000), è approdato alle vetture Turismo. Ha vinto l'Stcc 3 volte (1998, 2003 e 2007), laureandosi campione T'ta (serie svedese Racing Elite League) nel 2012. «Sarei veramente deluso se nel corso della stagione non ci piazzassimo tra i top 5. Punteremo quest'anno sicuramente al podio e non escludo anche qualche vittoria». Ekblom ha corso nel Wtcc 2007 con la Bmw ed è molto esperto delle vetture con specifiche S2000: «Le differenze sono maggiori di quanto pensassi. Le Tc1 sono molto più veloci e difficili da guidare. Abbiamo tanto da fare, per accumulare esperienza. La vettura è stata omologata da poco e presenta tante novità».

Mugello

12 Ore show

CON KUBICA CHE TORNA IN PISTA SI ACCENDE IL 2° ROUND DELLA SERIE CREVENTIC CHE IN TOSCANA VIVRÀ UN WEEK END DAVVERO APPASSIONANTE

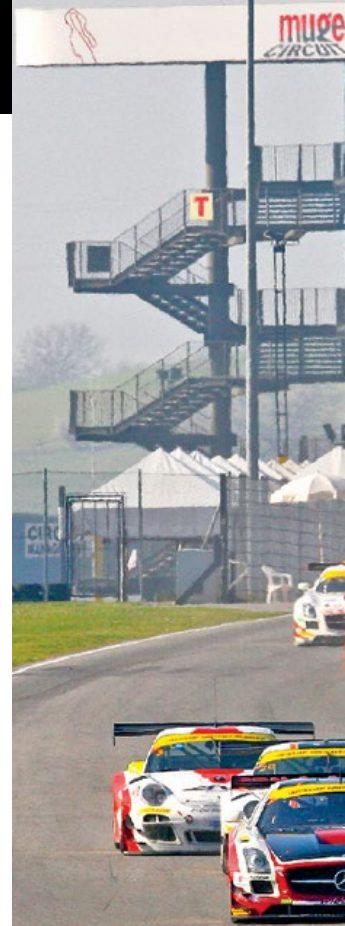
di **Dario Lucchese**

Sarà un'edizione della 12 Ore del Mugello molto speciale, quella che si disputerà il 18 e 19 marzo. Valevole come secondo appuntamento della serie Creventic, già inaugurata quest'anno dalla 24 Ore di Dubai, l'unica tappa tricolore del calendario potrà infatti contare sulla partecipazione di oltre 70 equipaggi, con una "guest star" di primo piano. Al via ci sarà infatti anche Robert Kubica, che si accinge così a fare il suo ritorno in pista. Il polacco dividerà per l'occasione l'abitacolo di una Mercedes Sls Amg Gt3 del team Mp Sports con il rallyista ceco Martin Prokop, alla sua prima esperienza in circuito. Un equipaggio inedito al cento per cento, visto che per entrambi si tratterà del debutto assoluto nella categoria, con una squadra che si affaccia a sua volta per la prima volta nel campionato. Dopo dieci anni di Wrc ed avere fatto un'apparizione alla Dakar 2016, Prokop sarà pertanto il compagno ideale di Kubica in questa nuova avventura con la squadra diretta da Quirin Müller.

Kubica in circuito, chi si rivede!

Il ritorno del pilota polacco suscita sicuramente tante emozioni. Specialmente perché la sua ultima gara in pista risale al Gran Premio di Abu Dhabi del 2010. Sei anni di stop: un "silenzio" quasi assordante, interrotto solamente dalle sue esaltanti esperienze nei rally. Ma il vero Kubica per molti lo si rivedrà domenica. Di certo, comunque, non si tratterà di un ritorno facile, visto il numero di iscritti ed il livello ormai raggiunto dalla stessa serie, che quest'anno annovera anche le 12 Ore di Zandvo-

ort e Brno e le 24 Ore di Silverstone, Paul Ricard e Barcellona. Come negli Emirati Arabi, lo scorso gennaio (quando si registrò il numero record di 100 iscritti), la tappa del Mugello vedrà al via alcuni dei team più blasonati nell'ambito delle competizioni di durata e la partecipazione delle più recenti Gt3, a cui vanno aggiunte le vetture che animano la nuova classe Tcr introdotta proprio da quest'anno. A dividersi il successo nelle prime edizioni della 12 Ore del Mugello sono state Ferrari e Porsche. Nel 2014 la vittoria è andata alla 458 della Af Corse affidata a Alexander Talkanitsa Senior e Junior, Felipe Barreiros e Ilya Melnikov, mentre lo scorso anno l'appuntamento toscano è stato dominato dalla vettura tedesca dell'Hb Racing Team Herbert divisa da Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer, che tuttavia non figurano nella entry-list 2016. Ciò nonostante sono ben 22 gli equipaggi presenti nella maggiore classe A6 (la stessa che vedrà al via la coppia Kubica-Prokop), dove Audi e Mercedes cercheranno di succedere nell'albo d'oro. Per ciò che riguarda proprio la Mercedes, tra i team più accreditati ci sono la Hofor Racing, con l'equipaggio Eggimann-Frankenhout-Heyer-Kroll e la Htp Motorsport, che al momento ha ufficializzato il solo binomio Brice Boss-Wim de Pundert. Gioca in casa la Gdl Racing, che punta sui due olandesi Ivo e Rik Breukers. Ma attenzione anche alle "sorprese". Le vere novità saranno infatti rappresentate dal debutto della Lamborghini Huracán Gt3 del Grasser Racing Team, su cui si daranno il cambio Adrian Amstutz, Christian Engelhart, Marc e Rolf



ATTENZIONE

ALLA STRANA COPPIA

Nella 12 Ore del Mugello in programma il 18 e 19 marzo con 70 equipaggi al via tutte le attenzioni confluiranno sulla coppia formata dal rallyista ceco Prokop e Robert Kubica, sotto, in gara con una Mercedes Sls Amg Gt3





COSPICUA LA PARTECIPAZIONE DEI NOSTRI

Gli italiani puntano in alto

Cospicua la partecipazione degli italiani, che si trovano ad affrontare la gara di casa. Nella classe riservata alle 991 tutti gli occhi sono puntati sulla Porsche del team Dinamic, su cui farà il debutto nella categoria il giovane Mattia Drudi. Il pilota romagnolo avrà al suo fianco un altro fuoriclasse del calibro di Giovanni Berton, Alex Degiacomi e Niccolò Mercatalli. Su un'altra Porsche "Cup" della Hrt Performance si vedrà invece in azione Sergio Negroni. Sempre con i colori della Gdl Racing si presenterà al via il terzetto formato da Nicola Bravetti, Dario Cerati e Adrian Pan. La squadra sammarinese schiererà anche un'altra Porsche per Roberto Ferri, Alberto Vescovi ed il francese Rémi Terrail. Immanicabile e come sempre nutrito lo squadrone Nova Race nella classe Sp3 con due Ginetta G55. Una di queste verrà affidata a Maurizio Copetti, Manuel Lasagni e l'inglese William Moore, mentre sull'altra ci saliranno Luca Rangoni, Gianluca Carboni, Roberto Gentili e Luca Magnoni.

Ineichen, e delle RS01 di Renault Sport Technologies. Una di queste schierata dal Boutsen Ginion Racing per i franco-belgi Philippe Salini, Daniel Waszczinski e Kris Cools (all'appello hanno risposto anche l'Equipe Verschuur e il V8 Racing). Ben due le Scg 003C della Scuderia Cameron Glickenhaus; una per Manuel Lauck, Franck Mailloux e Feliper Laser, l'altra per Andreas Simonsen, Thomas Mutsch e Jeff Westphal. Aston Martin Vantage Gt3 ed ovviamente Ferrari, completano un "parterre" particolarmente vario.

Scuderia Praha è la grande assente

A proposito proprio di Ferrari, grande assente sarà tuttavia la Scuderia Praha, dopo le polemiche che l'hanno coinvolta proprio in occasione della 24 Ore di Dubai (tra i vari episodi al centro dell'attenzione, quello dell'incidente che ha visto protagonista suo malgrado Matteo Cressoni e la Ginetta G50 di Thomas Martinsson). Inedita anche la partecipazione delle Lamborghini Huracán Lp 620-2 Super Trofeo nella classe SpX. Su una vettura del Toro schierata dalla Sportec ci sarà in azione il campione del monarca europeo e vincitore delle Finali Mondiali 2014 Milos Pavlovic, chiamato a darsi il cambio con l'italiano Roberto Pampanini e gli svizzeri Christoph Lenz e Nicolas Stürzinger. Esordio anche per il Vincenzo Sospiri Racing, che porterà in pista una vettura per Jacopo Faccioni, il tedesco Jaap Bartels, l'israeliano Amir Krenzian ed il cinese Jia Tong Liang. Debutto eccellente anche per la Gdl Racing, anche perché si tratterà della prima uscita della squadra sammarinese con una vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese, per di più con un equipaggio d'eccezione composto dallo stesso pilota e titolare Gianluca De Lorenzi e Giacomo "Momo" Barri. ●



Una Clio per sognare

IL TROFEO CON LA "PICCOLA" DELLA CASA FRANCESE RAPPRESENTA PER I GIOVANI UNO STEP VERSO LE GT3

di **Fiammetta La Guidara**

Il nostro excursus nel mondo dei monomarca ci porta questa settimana alla Clio Cup che si appresta a prendere il via per il terzo anno consecutivo a bordo della Rs 1600 Turbo. Si tratta di una serie decisamente fortunata, voluta da Renault Sport e che si articola oggi in ben otto campionati ufficiali. Dal Benelux alla Francia, dalla Spagna alla Svezia, dal Regno Unito ad un campionato denominato Central Europe fino ad arrivare in Cina, la "piccola" della Casa francese imperversa sulle piste di mezzo mondo, oltre che su quelle italiane.

Una tradizione che affonda le sue radici nel lontano 1966 in Francia, con la Renault 8 Gordini Cup, poi seguita dalla 12 Gordini e da varie versioni della Renault 5 fino ad arrivare alla prima stagione della Clio Cup, nel 1991. In Italia i primi trofei francesi a ruote coperte risalgono al 1975, con la Renault 5 per poi arrivare alla Clio Cup, passando anche per la Mégane. Il 2013 è stato per la Clio Cup l'anno dell'ultima evoluzione tecnica in ordine di tempo, con l'introduzione del motore turbo, la stessa soluzione adottata da Renault in F1 in anteprima assoluta nel 1977.

Il segreto? Costi contenuti e affidabilità

Il segreto del successo sembra essere quello dei costi contenuti, su una vettura che promette di essere divertente senza dimenticare l'affidabilità.

«La serie 4 è un po' diversa rispetto alle precedenti: esteticamente è simile alla Clio che tante signore guidano per andare al supermercato, ma ha un animo decisamente racing - spiega Barbara Petrivelli, coordinatrice della Clio Cup Italia - Ha una serie di accorgimenti, tra i quali il paddle shift, che ne fanno una vera e propria vettura da corsa. Per questo anche il gentlemen che ha corso nelle edizioni precedenti, trova sempre qualche stimolo in più per tornare in griglia di partenza. Tra l'altro per il 2016 abbiamo cambiato il regolamento, passando dai 7 appuntamenti doppi del 2015 a 6 round di quest'anno, dove però in due eventi si disputeranno tre gare».

Ci sono piloti che alla Clio Cup hanno giurato fedeltà assoluta, come Cristian Ricciarini, che nel monomarca Renault corre dal 2003, ha vinto il titolo nel 2009 e quest'anno è pronto a schierarsi di nuovo.



DI MATTEO RIVELAZIONE

Due vittorie assolute e il trofeo Rookie vinto nel 2015 per Alfredo Di Matteo, sopra, autentica sorpresa della passata stagione. Quest'anno il monomarca Renault scatterà a inizio aprile da Imola

Ma ci sono anche molti giovani. «La nostra è una griglia di partenza variegata: ci sono i gentlemen driver, che vengono a correre senza nessuna ambizione di carriera, ma per il piacere di partecipare - sottolinea Barbara Petrivelli - Ma ci sono anche piloti di 16/17 anni, che non disponendo dei grandi budget richiesti dalle categorie Formula, preferiscono partire da un campionato come questo: una stagione costa 60/70.000 euro, che non è una grande cifra in questo nostro mondo e dà comunque la possibilità di scalare altre vette, quelle del professionismo a ruote coperte».

Tre le classifiche finali: oltre all'Assoluta, esistono infatti una graduatoria riservata ai Rookie e ai Gentlemen. Proprio per creare una filiera, il montepremi della Clio Cup consiste in un test sulla Rs01, con

LA GRIGLIA
DI PARTENZA
DEL NOSTRO
MONOMARCA
È SEMPRE MOLTO
VARIEGATA

BARBARA PETRIVELLI



con la promozione di Fast Lane Promotion, il trofeo offre servizi tecnici e assistenza in pista, ma anche assistenza motori e pneumatici (Dunlop). Lo staff di verificatori tecnici è unico. Tutte le tappe sono accompagnate dalla presenza di una hospitality nel paddock, per il ristoro e anche per agevolare gli incontri, sia tra gli stessi piloti che con gli sponsor.

La formula di gara

Il trofeo si articola in 14 gare suddivise in sei appuntamenti: il primo weekend di Imola e quelli del Mugello e di Vallelunga ospiteranno due gare, mentre il round di Misano e il secondo appuntamento di Imola vedranno ben tre schieramenti.

Il format di gara prevede due sessioni di prove libere da 30' e un turno di qualifiche da 30' nei weekend che prevedono due gare da 25 minuti, mentre nei due round con i tre start, alle due sessioni da mezz'ora di prove libere si aggiungono due turni da 15 minuti di qualifiche e le gare mantengono la durata di 25 minuti. Il punteggio premia i primi dieci classificati, partendo dai 25 punti del vincitore, i 18 del secondo, i 15 del terzo, e via a scendere fino ad un punto per il decimo. I campioni dell'edizione 2015, sia dell'Assoluta che della Rookie e Gentlemen, possono partecipare alla stagione successiva ma risultano "trasparenti".

Quanto costa

La Renault Sport M5MT 400 costa 43.200 euro. L'iscrizione al campionato costa 5.000 euro, ma si può partecipare ad un singolo evento (1.500 euro). L'iscrizione alle gare costa 1.300 euro per gli eventi che prevedono due gare e 1.800 euro per gli eventi con tre gare. Le prove libere costano 140 euro per sessione da 30".

Si corre in regime di monomarca gomme Dunlop e gli pneumatici, sia slick che rain, costano 275 euro ciascuno. La dotazione qualifiche e gare prevede un massimo di 4 pneumatici anteriori nuovi, più al massimo quattro pneumatici anteriori nuovi per le prove libere del primo evento in calendario. Negli eventi con tre gare sarà consentito l'utilizzo di due pneumatici "jolly". Nessuna limitazione per gli pneumatici posteriori.

Renault Clio Cup: dati tecnici

La Renault Sport M5MT 400 1.600 Turbo GDL dispone di un motore 4 cilindri in linea, 15 valvole da 1.618 cc, capace di erogare 220 cavalli. Il design la fa assomigliare alla Clio RS stradale ma si distingue per l'assetto, più basso e più rigido: le ruote posteriori hanno un angolo di Camber negativo di 7° per ridurre l'impronta a terra del retrotreno. Ammortizzatori ZF Race regolabili e lo spoiler posteriore che genera un carico aerodinamico di circa 40 kg ad una velocità di 200 km/h. E' dotata di cambio sequenziale racing Sadev a 6 marce sequenziale con comandi al volante e un differenziale autobloccante meccanico. L'impianto freni è stato potenziato con dischi e pinze PFC a 4 pompanti. Stesso sistema della Formula Renault 3.5 per l'acquisizione dati di motore e trasmissione, grazie alla centralina Cosworth SQ7DI 5. Pneumatici Dunlop, slick 205/620-15, A46D. In caso di pioggia si utilizzano gomme Rain 205/620-17 A22w. ●



la quale si disputa una serie europea, partita l'anno scorso. Il premio sia per il vincitore assoluto che per il miglior rookie della Renault Clio Cup Italia è un test su questa vettura da competizione dotata di 220 cavalli.

«Renault è una Casa che da anni investe nello sport a 360 gradi con molta serietà - commenta Petrivelli - I piloti più "anziani" lo sanno ed i giovani lo imparano subito: c'è una grande attenzione nell'organizzazione e nei controlli tecnici, perché le vetture devono rispettare un regolamento tecnico emanato da Renault Sport e uguale per tutti i campionati. Un altro valore aggiunto è la diretta in streaming di tutte le gare, che saranno trasmesse sul nostro sito www.renaultsportitalia.it».

Inserito nel contenitore del Gruppo Peroni Race,

SFIDA IN SEI ATTI

3 aprile	Imola
8 maggio	Misano
3 luglio	Monza
4 settembre	Mugello
25 settembre	Vallelunga
9 ottobre	Imola

Andreu vuol prendere

IL TOSCANO CERCA IL DECIMO TITOLO, CON SCANDOLA E BASSO DECISI PIÙ CHE MAI A FARGLI LO SGAMBETTO. AL VIA LA FORMULA DALLE DUE GARE A WEEK-END

di **Daniele Sgorbini**
foto **Bettiol - AmicoRally**



No, non è un Anno Zero per il Campionato Italiano Rally, quello che inizia venerdì prossimo dal lungomare di Forte dei Marmi. Non è un anno zero perché non si riparte dopo una vera e propria rifondazione. Ma che ci si trovi di fronte a una bella rivoluzione è sicuro. Il Tricolore che scatta con il Rally del Ciocco ha nei suoi interpreti più o meno gli stessi protagonisti e comprimari che animano la scena da diversi anni. Paolo Andreucci, Giandomenico Basso, Umberto Scandola. La Peugeot 208 T16 in salsa romagnola, la Ford Fiesta alimentata a Gpl della Brc, la Fabia R5 che lo scorso anno ha mescolato tutte le carte. Sono e saranno loro a giocarsi guerra e battaglie, campionato e singole gare. Quello che cambia - in profondo - è il modo di farlo perché i rally che vedremo nel Cir 2016 saranno completamente diversi rispetto a quelli cui eravamo abituati. La riforma che porta ad assegnare il punteggio in base alla classifica di ciascuna del-

le due tappe, infatti, va a incidere nell'anima stessa del modo di intendere le corse su strada. Già i rally nostrani erano sin troppo corti ma ora - con l'introduzione di gara uno e gara due - ci troveremo di fronte a due ralliesprint da 70-80 km di prove, nei quali bisognerà semplicemente attaccare ventre a terra dal primo all'ultimo metro. Conterà chi sarà stato più bravo nei singoli giorni, sarà più importante la velocità pura e meno la capacità di amministrare. In pratica, ogni evento sarà diviso in due giornate distinte e indipendenti ai fini della classifica di campionato. Se fino allo scorso anno la vittoria pagava 15 punti e il secondo posto ne valeva 12, ora cambia tutto: il primato del sabato e quello della domenica saranno indipendenti l'uno dall'altro e conterranno ciascuno 7,5 punti al vincitore. Tutto diverso, insomma: chi concluderà davanti il primo giorno potrà già mettere da parte una manciata di punti ma dovrà ripartire da zero il giorno dopo.

cci 10



Perché questa estrema complicazione che, nei fatti, va a creare un modo di intendere i rally che tanto si discosta dall'origine della specialità? Semplice: per cercare di dare la scossa ad un ambiente "ingessato"!, per tentare di ravvivare un campionato che nelle ultime stagioni è stato dominato in lungo e in largo dall'accoppiata Andreucci-Andreussi.

Equilibrio instabile

Inutile star a cercare nei numeri per notare che nel 2014 il Cir è finito a pari punti tra Basso e il nove volte campione d'Italia. O andare a ricordare gli episodi che hanno fatto concludere anzitempo la lotta per lo scudetto l'anno passato. La verità è che Andreucci ha sempre tenuto il pallino tra le mani, riuscendo anche a mettere da parte – ogni tanto – l'avidità di successi parziali quando erano già in cassaforte gare e campionati. Molte volte, in passato, si è concesso una seconda tappa in souplesse dopo aver fatto il

SONO LA COPPIA PIÙ FORTE DEL MONDO

Paolo Andreucci e Anna Andreussi sono intenzionati più che mai a far mangiare la polvere ai rivali. Forti di un'esperienza di 15 stagioni insieme nell'abitacolo

vuoto il giorno uno. Ora questo non gli sarà più possibile ma credere che sia sufficiente la rivoluzione del punteggio per ridare vera incertezza al Tricolore pare sin troppo semplicistico. Per valutare davvero gli effetti del nuovo corso occorrerà comunque attendere qualche gara e soprattutto cercare di capire come le varie squadre appropcheranno il nuovo modo di affrontare i rally del Tricolore. Qualcuno ha già iniziato a mettere le mani avanti, temendo pericolose derive tecniche e vetture portate all'estremo apposta per sbaragliare il campo nella prima tappa, anche se in realtà – con le attuali R5 dal regolamento così restrittivo – non è che ci sia poi molto da inventare. Piuttosto, sarà interessante osservare se e come sarà mutato l'equilibrio tecnico dei tre Costruttori impegnati in Italia. Alla fine del 2015 la Skoda Fabia era un gradino sopra alle due rivali, che però nell'inverno si sono evolute. Chi sarà in vantaggio, al Ciocco? ●

Due gare da polemica

GARA-1 E GARA-2 COME IN PISTA E PUNTEGGI PER OGNI SINGOLO EVENTO. SOLO GOMME A NORMA FIA, RITORNO DEL TITOLO 2 RM. QUESTE LE PRINCIPALI NOVITÀ DEL CIR 2016

Non importerà più vincere il rally, ma rastrellare più punti possibile in ognuna delle due tappe. Il Cir 2016 introduce pure nelle corse su strada il concetto di Gara-1 e Gara-2: all'interno dello stesso evento, le due tappe assegnano punti in modo distinto, in base alla classifica di ciascuna gara: 7,5 punti per la singola vittoria; 6 per il secondo posto; 5 per il terzo e via a scendere. La scala è rimasta la stessa già in vigore ma i punti assegnati sono stati semplicemente divisi fra le due gare. Una complicazione non solo a livello numerico ma che investe tutto l'insieme del week-end e sposta l'obiettivo finale per ciascuno equipaggio in corsa per i titoli assegnati dal Tricolore: ogni giorno si ricomincia da capo. E non è tutto. Da quest'anno arrivano anche i coefficienti: Targa Florio (la gara logisticamente più impegnativa) e Due Valli (l'ultima del calendario) saranno più importanti delle altre, poiché qui i punti assegnati dovranno essere moltiplicati per 1,5. Insomma, per fare i conti del campionato non basterà più il pallottoliere... Come in passato, gli equipaggi non iscritti al campionato non prendono punti e tuttavia li sottraggono. Rimangono, come d'abitudine, gli scarti: quest'anno, in virtù del raddoppio delle gare, saranno due, dunque potranno essere accantonate le due "tappe" risultate meno redditizie in termini di punti.

Tricolore 2 Rm e Trofeo Asfalto

Nuovi titoli in arrivo. Va definitivamente in pensione il Campionato Italiano Produzione - nato in origine per le vetture di Gruppo N e poi girato, non si è mai scoperto in base a quale criterio, a quelle della categoria R3 - e torna il Tricolore 2 Ruote Motrici. Non più in quanto serie a se stante, come nei gloriosi anni '90, ma come titolo Tricolore assegnato nell'ambito del Cir e riservato a tutte le vetture 2 Rm, eccezion fatta per le R-Gt. Sette, in questo caso, gli eventi validi e pure in questo caso con due scarti, come avverrà anche per lo Junior. Va in pensione anche il vecchio Trofeo Indipendenti, che verrà sostituito dal nuovo Trofeo Rally Asfalto (altra denominazione che ritorna, tanto per confondere un altro po' le idee...), articolato sulle sei gare appunto su asfalto del Cir e riservato a quei piloti che non hanno mai vinto una gara del Tricolore e non sono mai stati titolari di una priorità Fia (anche se potranno essere ammesse deroghe). Confermato il Campionato Italiano R1, riservato alle R1A e R1B, anche con omologazione nazionale. Quest'anno, però, i concorrenti disputeranno en-



I TITOLI IN PALIO

Campionato Italiano Assoluto

Campionato Italiano 2 Ruote Motrici

Campionato Italiano Junior

Campionato Italiano R1

Campionato Italiano Costruttori

Campionato Italiano Costruttori 2 Ruote Motrici

Coppe Aci Sport. Gruppo N, R2B, R3, Femminile, Scuderie, Junior 2 Ruote Motrici

Trofeo Rally Asfalto

Coppe Aci Sport Trofeo Asfalto: Gruppo N, R2B, R3, Femminile

Campionato Italiano R1

trambe le gare di ciascuno degli appuntamenti in calendario. Per loro i punteggi non saranno "dimezzati" ma varieranno in base al numero di partenti.

Gomme Fia per tutti (quasi)

Finalmente pneumatici a norma Fia per tutti e sin dalla prima gara. Nel 2015 metà stagione s'era corso con la possibilità di utilizzare ancora pneumatici da stampo, che ora sono andati definitivamente in pensione tranne che per le misure da 13" e 14". Le nuove gomme a battistrada unico si potranno però scolpire, operazione quest'ultima decisamente raccomandabile in caso di pioggia forte. Non è questa l'unica retromarcia fatta dalla Federazione dopo la prima stesura del regolamento: è tramontata infatti anche l'assurda imposizione di dichiarare in sede di verifica pre-gara tutte le gomme da utilizzare nei due giorni. La nuova stesura dice: «Tutti i Concorrenti - all'uscita del controllo orario di partenza nel caso la prima speciale non sia preceduta dal parco assistenza, o all'uscita di ogni parco assistenza e di ogni remote service - dovranno fornire ai Commissari Tecnici, mediante apposito modulo, l'elenco dei codici a barre degli pneumatici presenti a bordo della propria vettura».

Restano invece in essere le consuete limitazioni già esistenti: 14 gomme per i week-end su asfalto e 12 per quelli su terra. ●



Tutti i **top** al via del **Tricolore**

DIETRO AI TRE PROTAGONISTI C'È UNA SERIE DI PILOTI INTENZIONATI A DARE SPETTACOLO. DA PERICO A TASSONE ASPETTANDO L'ARRIVO DI CAMPEDELLI

Tutti contro Andreucci, anche questa volta. Il 50enne più veloce del globo si presenta forte del pacchetto che ha vinto tutto negli ultimi anni: navigatrice, vettura, squadra, gomme. Tutto confermato per dare la caccia al decimo scudetto che vale la "stella" sulla tuta. Il toscano ha quanto occorre per essere di nuovo il reuccio di rallylandia e pur non amando affatto le nuove regole, per ora non si scompone e attende che a parlare siano come sempre le lancette del cronometro. Dovrà vedersela con chi ha cercato di rendergli la vita difficile nelle ultime stagioni: Basso e la Fiesta R5 a Gpl, dopo due secondi posti, sono "obbliti"

a vincere per dimostrare che il terzo anno nel Tricolore è davvero quello della maturità. Da parte loro Umberto Scandola e la Skoda Fabia R5 vogliono ripartire con la stessa forza evidenziata nel finale di stagione 2015, per ribadire che le vittorie a Roma ed a Verona non sono state figlie della situazione di campionato già consolidata. E gli altri? Ci sono, pronti a cercar di fare lo sgambetto ai grandi. Alex Perico sarà il solito guastafeste, capace di vincere sull'asfalto, e

Michele Tassone - che dopo aver vinto lo Junior lo scorso anno, sale con continuità su una vettura da assoluto - intenzionato a dimostrare di poterse la giocare con i big. Nella sua scia, più di un giovane interessante prova a farsi notare nel giro che conta, con Giuseppe Testa chiamato alla stagione della definitiva consacrazione e Luca Panzani atteso a riconfermarsi al vertice pure con la Renault Clio dopo aver vinto tutto quello che c'era da vincere con la Twingo. ●

SKODA FABIA AL TOP. SCANDOLA SAPRÀ APPROFITTARNE?

Nel 2015 la Skoda Fabia R5 ha mostrato d'essere molto competitiva: Scandola ha vinto le ultime due gare del Tricolore che era già di Andreucci: superata (bene) la fase d'apprendistato con la nuova vettura adesso il veronese deve raccogliere



PILOTI RENAULT PROTAGONISTI TRA LE 2 RM

PILOTA	NAVIGATORE	VEETTURA	TEAM
Andreucci	Andreussi	Peugeot 208 T16	Racing Lions
Basso	Granai	Ford Fiesta Ldi	Brc
Scandola	D'Amore	Skoda Fabia R5	Skoda Italia
Tassone	De Marco	Peugeot 208 T16	PA Racing
Perico	Turati	Peugeot 208 T16	PA Racing
Baccegga	Menchini	Ford Fiesta R5	Erreffe
Michelini	Perna	Citroën Ds3 R5	Procar
Ciavarella	Michi	Citroën Ds3 R5	Procar
Rusce	Barone	Ford Fiesta R5	GB Motors
Panzani	Baldacci	Renault Clio R3T	Gima
Gilardoni	Bonato	Renault Clio R3T	Gima
Ferrarotti	Bizzocchi	Renault Clio R3C	Gima
Federighi	Manfredi	Renault Clio R3C	B.F. Sport
Pisani	Gonella	500 Abarth R3T	Sportec
Testa	Mangiarotti	Peugeot 208 R2	Racing Lions
Bernardi	?	Peugeot 208 R2	Gliese
Mazzocchi	Nobili	Peugeot 208 R2	Vieffecorse
Calvi	?	Peugeot 208 R2	Autotecnica 2
Pollara	Princiotto	Peugeot 208 R2	
Casella	Caputo	Peugeot 208 R2	

Il Cir gara per gara

CIOCCO

18-20 MARZO

Coefficiente: 1

Superficie: asfalto

Validità: Assoluto, 2Rm,

Junior, R1, Tra

Vincitori 2015:

Perico-Turati

(Peugeot 208 T16)

Non è mai un rally dall'esito scontato, il Ciocco. Chiedere alla storia recente, per avere qualche conferma. Con le sue strade viscide e piene d'insidie, l'asfalto della Garfagnana riserva sorprese. Nel 2014 ha salutato il debutto vincente della Fiesta a Gpl, lo scorso anno la vittoria di Alex Perico. Andreucci non vince dal 2012 e Scandola ha più volte faticato.

SANREMO

7-9 APRILE

Coefficiente: 1

Superficie: asfalto

Validità: Assoluto, 2Rm,

Junior, R1, Tra

Vincitori 2015:

Andreucci-Andreussi

(Peugeot 208 T16)

Anche con il format attuale del Tricolore, il Rally di Sanremo mantiene una sua identità particolare. La lunga ronde notturna, il fascino di bucare l'oscurità con i fari supplementari. Le tortuose stradine dell'entroterra ligure. Tutta roba per specialisti. Difficile far pronostici, anche perché qui i tre top driver del Cir hanno sempre trovato il modo per esaltarsi.

TARGA FLORIO

6-8 MAGGIO

Coefficiente: 1,5

Superficie: asfalto

Validità: Assoluto, 2Rm,

Junior, R1, Tra

Vincitori 2015:

Andreucci-Andreussi

(Peugeot 208 T16)

Cento anni di Targa Florio! Un traguardo che rende il rally siciliano la corsa più antica del mondo. Asfalti velocissimi, sconnessi e per finire decisamente scivolosi. Un mix micidiale, che conferisce alla Targa quelle caratteristiche che la rendono unica. Da guida precisissima e tanto, tantissimo pelo. Non a caso è uno dei feudi di re Andreucci.

BASSO VOLERE E VOLARE

Nei test al Ciocco Giandomenico Basso ha provato la Fiesta R5 della Brc con il motore evoluto, sotto. Come si vede nella foto in alto a destra, "Giando" non si è certo tirato indietro... A destra, il nuovo casco del veneto



ADRIATICO

27-29 MAGGIO

Coefficiente: 1

Superficie: terra

Validità: Assoluto, 2Rm,

Junior, R1

Vincitori 2015:

Scandola-D'Amore

(Skoda Fabia S2000)

Il primo appuntamento sterrato della stagione trova posto sui dolci colli del Verdicchio. Su strade lisce, piatte, scorrevoli, veloci. Un rally su terra piuttosto atipico, da af-

frontare con assetti particolarissimi, studiati per massimizzare la percorrenza in curva. Una gara nella quale lo scorso anno s'è imposta una "vecchia" Super 2000 e che nelle ultime stagioni è stata sempre dominata da Umberto Scandola.

SAN MARINO

8-10 LUGLIO

Coefficiente: 1

Superficie: terra

Validità: Assoluto, 2Rm,

Junior, R1

Vincitori 2015:

Andreucci-Andreussi

(Peugeot 208 T16)

Distano pochi chilometri ma rispetto a quella dell'Adriatico, la terra di San Marino è tutta un'altra storia. All'ombra del Titano, nella canicola di luglio, i concorrenti affronteranno strade - che hanno vissuto la storia del rallyismo mondiale - molto diverse da quelle dell'Adriatico: più len-

te, più tortuose, più dure, con molte ripartenze e medie basse. Ma anche molto tecniche ed esigenti. Qui Andreucci ha vinto ben cinque volte.

FRIULI

26-28 AGOSTO

Coefficiente: 1

Superficie: asfalto

Validità: Assoluto, 2Rm,

R1, Tra

Vincitori 2015:

Andreucci-Andreussi

(Peugeot 208 T16)



ROMA
23-25 SETTEMBRE

Coefficiente: **1**
(1,5 per R1)
Superficie: **asfalto**
Validità: **Assoluto, Junior, R1, Tra**
Vincitori 2015:
Scandola-D'Amore
(Skoda Fabia R5)

Conferma Tricolore per il Rally di Roma che ha debuttato lo scorso anno nel Cir, con un percorso subito valutato positivamente dai big dell'Italiano. Le prove speciali intorno a Fiuggi, che fa da centro logistico per la gara, sono piaciute a tutti. Lo scorso anno il rally è vissuto su un duello al decimo di secondo tra Scandola e Basso, che alla fine ha detto bene al veronese delle Skoda.

DUE VALLI
14-16 OTTOBRE

Coefficiente: **1,5**
Superficie: **asfalto**
Validità: **Assoluto, 2Rm, Junior, Tra**
Vincitori 2015:
Scandola-D'Amore
(Skoda Fabia R5)

Anche in virtù del coefficiente 1,5 - assieme alla Targa Florio - il Due Valli potrebbe essere decisivo per assegnare lo scudetto. Così, almeno, si augurano i Federali, che tra coefficienti e gare doppie hanno fatto di tutto per assicurare un po' d'incertezza al Tricolore 2016. Difficile dire ora se riusciranno nell'intento. Di certo, quella di Verona è una gara tosta, che si snoda letteralmente dalla città ai monti.

PROCAR RADDOPPIA

Saranno due le Citroën Ds3 R5 schierate dalla Procar al Ciocco, sotto a sinistra un esemplare nei test della scorsa settimana, per Michelin e Ciavarella

I PLURIVINCITORI DEL TRICOLORE

9 volte: Paolo Andreucci

6 volte: Dario Cerrato

4 volte: Arnaldo Cavallari

3 volte: Gianfranco Cunico, Adartico Vudafieri e Tony Fassina

2 volte: Sandro Munari, Sergio Barbasio, Fabrizio Tabaton, Andrea Aghini, Piero Longhi

Lo scorso anno ha assegnato lo scudetto, come peraltro già avvenuto nel recente passato. L'appuntamento del Nord-Est si corre su asfalti che hanno caratteristiche uniche, molto più abrasivi rispetto a quelli di qualunque altro appuntamento. Si corre a fine estate, dunque è possibile trovare ancora molto caldo e le scelte degli pneumatici non sono quasi mai semplici.



L'ALBO D'ORO RECENTE DEL TRICOLORE

ANNO	PILOTA	NAVIGATORE	VEETTURA
2001	Paolo Andreucci	Alessandro Giusti	Ford Focus Wrc
2002	Renato Travaglia	Flavio Zanella	Peugeot 206 Wrc
2003	Paolo Andreucci	Anna Andreussi	Fiat Punto S1600
2004	Andrea Navarra	Simona Fedeli	Subaru Impreza Wrx
2005	Piero Longhi	Maurizio Imerito	Subaru Impreza Wrx
2006	Paolo Andreucci	Anna Andreussi	Abarth Grande Punto
2007	Giandomenico Basso	Mitìa Dotta	Abarth Grande Punto
2008	Luca Rossetti	Matteo Chiarcossi	Peugeot 207 S2000
2009	Paolo Andreucci	Anna Andreussi	Peugeot 207 S2000
2010	Paolo Andreucci	Anna Andreussi	Peugeot 207 S2000
2011	Paolo Andreucci	Anna Andreussi	Peugeot 207 S2000
2012	Paolo Andreucci	Anna Andreussi	Peugeot 207 S2000
2013	Umberto Scandola	Guido D'Amore	Škoda Fabia S2000
2014	Paolo Andreucci	Anna Andreussi	Peugeot 208 T16 R5
2015	Paolo Andreucci	Anna Andreussi	Peugeot 208 T16 R5

Rai 1 ora a gara il lunedì dopo

SU RAI SPORT1 IN SECONDA SERATA TUTTE LE OTTO GARE DEL CIR. CON APPROFONDIMENTI, CAMERA CAR E TUTTO QUANTO COINVOLGE

Si vedrà ancora più che in passato il Campionato Italiano in televisione. La Rai ha infatti confermato il proprio interesse per la serie, con la presenza di Lorenzo Leonarduzzi che "coprirà" tutto il Cir. Quest'anno le immagini del Tricolore non andranno più in onda alla fine di ogni tappa ma troveranno posto in un'unica puntata, dalla durata di un'ora, che sarà visibile il lunedì dopo la gara su Rai Sport1 in seconda serata, intorno alle 23. Il format della trasmissione sarà leggermente rivisto rispetto al recente passato, con più spazio alla cronaca, ai camera car e alle immagini girate direttamente a bordo strada, con diversi collegamenti dalle prove speciali e la precisa volontà di portare lo spettatore in mezzo alla scena. In casa Rai tornerà anche, dopo un anno di pausa, la rubrica Racing 4, che avrà cadenza quindicinale e andrà in onda al giovedì in seconda serata. In questo spazio di approfondimento non si parlerà soltanto di Cir, ma anche di Trofeo Terra, Campionato Italiano Wrc e delle altre serie promosse da Aci Sport. Novità importanti anche per quanto riguarda le dirette streaming realizzate da Aci Sport, alcune delle quali, quest'anno, verranno trasmesse anche da Sportitalia e da Automoto Tv. In questo modo i collegamenti live dai parchi assistenza e dai riordini si potranno seguire non solo via web ma anche in televisione. In corso anche una trattativa con Mediaset, che potrebbe diffondere "servizi chiusi" riguardanti il Cir, mentre è stato raggiunto un accordo con Radio Sportiva per la rubrica settimanale tutta dedicata al Cir. ●

Lukyanuk apre le danze

IL PILOTA RUSSO APPROFITTA DEI PROBLEMI DI OSTBERG E KAJETANOWICZ E S'AGGIUDICA LA PRIMA DELL'EUROPEO

di **Gianni Cogni**

A volte è vero che ride bene chi ride per ultimo. Ad esempio alle Canarie, dove nel monopolio delle Ford Fiesta ha finito per vincere Alexey Lukyanuk, proprio quello che dopo poche battute piene di errori nelle scelte degli pneumatici sembrava destinato al ruolo di spettatore nel feroce duello fra l'ospite eccellente Mads Ostberg ed il campione continentale in carica Kajetan Kajetanowicz. Ma il norvegese attualmente secondo nel Mondiale ha finito anzitempo la prova d'apertura del Campionato Europeo, tradito dai freni - come ha dichiarato lui - o forse, più semplicemente, fregato dalla scarsa conoscenza del percorso. Mentre il sempre strategicamente perfetto, oltre che veloce Kajetanowicz s'è fatto sfilare una vittoria che a quel punto sembrava certa, oltre che meritatissima, dalla eccessiva pressione dei suoi pneumatici a metà della seconda tappa. Risultato: gomme finite e vantaggio di mezzo minuto trasformato in... altrettanto svantaggio nel giro di tre prove.

Gomme decisive

Gomme decisive, alle Canarie, difficili da gestire fra abrasività dell'asfalto e repentine comparse del bagnato con i rovesci lampo che da queste parti sono abituali. Ride comunque la Pirelli, che s'è assicurata i primi due posti ed ha "rischiato" di monopolizzare il podio, com'era a fine prima tappa, non fosse stato per la volitiva prova dell'idolo locale Luis Monzon e le prime sfortunate battute della seconda tappa per Robert Consani (tre minuti e mezzo di penalità fra vettura che non partiva e problemi ai freni, alla fine settimo). Lukyanuk è dunque partito con la caccia al titolo continentale 2016 come aveva chiuso la scorsa stagione, cioè con una vittoria (allora fu al Vallese), mentre Kajetanowicz ha incassato con qualche rammarico il secondo posto, con la certezza d'essere sem-

AL TRAGUARDO

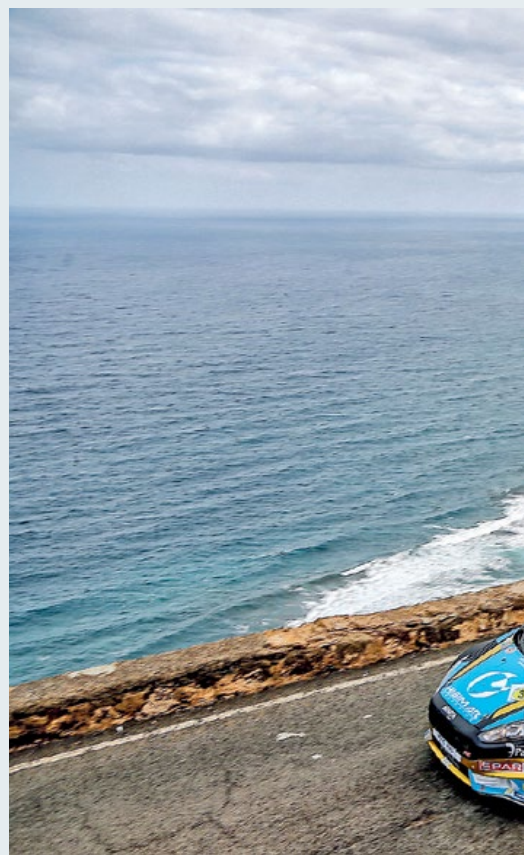
Assoluta: 1. Lukyanuk-Arnautov (Ford Fiesta R5); 2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5); 3. Monzon-Deniz (Citroën Ds3 R5)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65



pre molto competitivo a livello di prestazioni.

L'ospite di riguardo Mads Ostberg è riuscito ad essere il più veloce solo nella lunga prova d'apertura, dove Kajetanowicz ha lasciato una decina di secondi, poi è stato puntualmente dietro - anche se solo di pochi decimi - al polacco. E nel momento stesso dell'uscita per lui fatale resisteva al comando con meno di 7" di margine. Sicuramente un peso per il pilota ufficiale Ford. ●





VITTORIA CLIO

Fra le 2 Ruote Motrici successo dello Spagnolo Pernia (mono assoluto) con la Renault Clio R3T, ma ai fini del titolo Europeo di categoria la vittoria è andata alla Peugeot 208 R2 del polacco Habaj.

I VINCITORI

La gara d'apertura dell'Europeo ha visto Kajetanowicz 6 volte più veloce di tutti davanti a Lukyanuk con 4 scratch. Un solo miglior tempo per Ostberg e Monzon.

LUKYANUK A RISCHIO

La presenza di Alexey Lukyanuk al Rally d'Irlanda non era scontata prima del Canarie per questioni di budget e lo è tuttora per motivi diversi. Non è così certo infatti che il russo possa ottenere il visto necessario in tempo utile.

CHUCHALA

La possibilità di puntare al titolo continentale Erc2 per Wojciech Chuchala dipendeva in larga parte dal risultato nella gara d'apertura: il suo netto predominio gli ha già garantito alla presenza in Irlanda ed indirettamente a tutta la serie.



DELUDENTE OSTBERG

Il norvegese Ostberg, sotto in azione, è uscito quasi subito, dovendo arrivare a fine prova a piedi (a sinistra). Lo scandinavo era in testa per pochi secondi. Vittoria a sorpresa ma meritata per Lukyanuk, sopra e in alto

COSTENARO KO, SCATTOLON TERZO IN GRUPPO N

Italiani che fatica!

Il rally europeo più vicino all'Africa non è stato solo questione per pochi, soliti, noti ma anche di tre italiani. Anche se alla fine poco hanno raccolto. Sia Giacomo Costenaro che Federico Della Casa hanno offerto prestazioni superiori alle attese per dei piloti considerati prevalentemente dei "terraioli". Il veneto è stato subito efficace ed era fresco reduce da un quarto tempo assoluto (e settimo in classifica) quando è stato costretto al ritiro in avvio della seconda tappa per la rottura del servosterzo.

L'italo-svizzero Della Casa ha iniziato persino meglio, ma alla quarta prova è finita in ritiro la sua gara al vertice, ripresa il secondo giorno almeno sul piano dei tempi di prova. Positivo anche il debutto nell'europeo di Giacomo Scattolon con la Mitsubishi.

Il pavese è sempre stato alle soglie della top ten e sul podio fra le Gruppo N, dominato però da Wojciech Chuchala, portacolori ufficiale di Subaru Polonia, ed ha finito al terzo posto (e 13esimo assoluto), scavalcato dall'ungherese Laszlo Ranga proprio sull'ultima speciale: nelle ultime prove l'italiano aveva le gomme finite, il che gli è costato oltre 30".

Di padre in **figlio**

DOPO I SUCCESSI DI PAPÀ MAURO, QUESTA VOLTA TOCCA A SIMONE MIELE VINCERE A VARESE. INAGURANDO COSÌ LA NUOVA COPPA ITALIA

di **Gianfranco Reduzzi**

foto **Alquati**

VARESE - C'era grande attesa per l'edizione numero venticinque del Rally dei Laghi, la popolare gara varesina che ha tenuto a battesimo la nuova Coppa Italia e dato via alla 1. Zona. Molti i motivi di interesse, dal punto di vista agonistico e regolamentare, che hanno acceso i riflettori sulla gara organizzata dall'Asd Laghi. Per quanto riguarda le vicende agonistiche, diciamo subito che i favoriti della vigilia hanno monopolizzato le posizioni da podio. Ad assicurarsi la vittoria, fin dalle battute iniziali delle gara, è stato Simone Miele che ha coronato il sogno di vincere dopo che il padre Mauro Miele ha conquistato due volte il Rally Aci Varese, progenitore dell'attuale gara, nel 1986 con la Lancia Rally 037 e nel 1989 su Bmw M3.

A fianco del giovane Simone Miele un navigatore di lungo corso, Roberto Mometti, che aveva già assaporato la gioia del successo nella gara di casa nel 1995 al fianco di Fabrizio Gallio. Detto dell'equipaggio, la vettura che ha consentito di arrivare sul palco d'arrivo in prima posizione è la Ford Fiesta Wrc, categoria per la prima volta ammessa in Coppa Italia, gestita direttamente alla famiglia Miele tramite la Dream One. Miele-Mometti hanno regolato gli avversari con un distacco di oltre 36" e la chiave di lettura della gara e del loro successo sta in gran parte nell'esito della seconda prova, che ha riservato un grosso colpo di scena: il super favorito Luca Pedersoli metteva di traverso la sua Citroën C4 Wrc in un tornante stretto. Le operazioni per "disincagliare" la vettura, che non aveva riportato danni, costavano parecchio in termini di tempo e alla fine della prova i bresciani lasciavano sul terreno una ventina di secondi. Sullo stesso tratto cronometrato anche un altro dei papabili per il successo ha avuto di che rammaricarsi per una non azzeccata

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Miele-Mometti (Ford Fiesta Wrc); 2. Crugnola-Bariani (Ford Fiesta R5); 3. Pedersoli-Romano (Citroën C4 Wrc)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65

scolta di gomme. Stiamo parlando di Andrea Crugnola, che debuttava con la Ford Fiesta R5 e aveva al suo fianco Mara Bariani. Anche per lui qualche sbavatura di troppo presentava alla fine un conto piuttosto salato, con un distacco da Miele di oltre 25".

Per il resto, la gara è stato un monologo di Miele-Mometti, che hanno legittimato il loro successo con cinque parziali vinti su otto senza il minimo problema, aumentando il vantaggio sensibilmente prova dopo prova.

Crugnola convince con la Fiesta R5

Anche dietro ai vincitori i risultati sono stati abbastanza definiti, con Crugnola che ha mantenuto stabilmente la piazza d'onore in una gara nella quale ha dovuto prendere le misure alla Ford Fiesta R5, cercando nel contempo affinare il feeling con la sua nuova navigatrice. Crugnola ha cercato di dare il tutto per tutto per l'intero arco della gara, lottando da par suo anche contro qualche piccolo problema tecnico, tanto da arrivare ad aggiudicarsi due

scratch nel finale. Per lui un secondo posto più che soddisfacente ma che per altri versi lascia un po' di amaro in bocca per non avere avuto la possibilità di avere un confronto più diretto con Miele. Terzo gradino del podio per il primo pilota non varso, il bresciano Luca Pedersoli, che in questa gara voleva togliersi un po' di rugine. Sapeva già in partenza che gara ed avversari erano tosti ma ha voluto cimentarsi lo stesso. Con la Citroën C4 e con alle note il conterraneo Matteo Romano ha messo in fila tutti nella prova spettacolo d'apertura. Poi, lo svarione nella seconda pieve gli ha tagliato un po' le gambe ed è stato costretto ad inseguire da lontano i primi due. Arrivo con suspense per il "Pede" a causa di una foratura e conseguente timbratura in ritardo ma in tempo per mantenere la posizione. Gara da dimenticare invece per i vincitori della scorsa edizione Giuseppe Freguglia-Marco Vozzo. Passati alla Citroën Ds3 Wrc sono stati anche loro "vittime illustri" della prova corta del Cuvignone. Problemi d'assetto e un testacoda li hanno relegati nelle zone basse della classifica e, visti i risultati, i due non hanno ritenuto di presentarsi alla partenza domenica mattina. ●





Calabrini vola sulla **Porsche**

IL TESTER DI AUTOSPRINT PORTA AL DEBUTTO LA 997 GT3 R-GT DI ORLANDO E CONQUISTA UN GRAN 13ESIMO POSTO

Nella Coppa Italia delle tante novità una s'è segnalata in particolare: il ritorno delle Gt nei rally. E il binomio formato da Aldo Calbrini e Marco Verdelli con la Porsche 911 Gt3 versione rallistica R-Gt di Orlando Redolfi ha avuto davvero il sapore dell'amarcord di quel Tricolore Gt vinto dai due con la Cayman del mago di Pedrengo nel già lontano 2007.

La sempre affascinante vettura di Stoccarda è stata come al solito ammiratissima e le cure del "mago Orlando" hanno permesso di fare un'ottima gara, conclusa con una straordinaria 13esima posizione assoluta, resa ancor più preziosa

da condizioni di fondo certo non favorevoli alla Gt tedesca. Purtroppo non vi erano in gara altre vetture della stessa categoria per cui non si sono potuti effettuare riscontri diretti ma le indazioni ottenute dall'equipaggio e dai tecnici dell'Autorlando sono stati più che confortanti. All'arrivo Aldo Calabrini, da anni tester di Autosprint, era più che soddisfatto della prova disputata: «È stato un piacere tornare la volante della Porsche - ha detto il pilota di Cuasso al Monte - . Peccato che le condizioni delle strade e del fondo non fossero le più adatte ad una vettura del genere. La macchina ha un grande potenziale ed è molto piacevole guidarla e, credo, anche vederla in azione da bordo strada». Gara lunga e difficile come al solito quella varesotta... «Sì, e la dimostrazione sono i parecchi ritiri. Anche noi abbiamo avuto qualche problema che però fortunatamente siamo riusciti a risolvere. In particolare, nell'ultimo giro di prove abbiamo rotto una barra posteriore che stavamo utilizzando in via sperimentale. Purtroppo non ne avevamo una uguale di ricambio e ne abbiamo montata una di un altro tipo. Il comportamento della vettura però non è stato più lo stesso. Ci è servito comunque per fare esperienza». ●

PANORAMA VARIEGATO

Wrc, sopra la Fiesta del vincitore Miele; R5, sotto la Fiesta del secondo classificato Crugnola; ed R-Gt, in alto la Porsche 997 Gt3 di Calabrini: nella nuova Coppa Italia la scelta a livello di vetture non manca davvero...



PREMI "STRANI"

Il gruppo Vco Rally ha votato l'inversione più spettacolare sulla rotonda principale della prima prova speciale: il riconoscimento è andato a Giuseppe Dipalma-Arianna Zanotti su Peugeot 208 R2, che hanno mandato in visibilibio gli spettatori. Un altro premio è stato quello consegnato a Daniele Martinelli e Thomas Toniolo che con la loro Ford Sierra Cosworth sono stati l'equipaggio che ha staccato con maggior margine il secondo di classe, sempre sulla prima prova speciale.

A VOLTE RITORNANO

Dopo oltre cinque anni di assenza dalle scene il Rally dei Laghi ha visto il rientro di due piloti varesini protagonisti in passato. Roberto Manera si è ripresentato al volante di una Renault Clio S1600 affiancato da Cristina Biasuzzi, mentre Davide Taranto ha gareggiato con una Fiat Punto S1600 affiancato da Pietro D'Agostino. Sfortunata la prova di Manera, costretto al ritiro per noie meccaniche sulle terza prova e stessa sorte per Taranto-D'Agostino, fermatisi sull'ultimo crono.

RICORDANDO SAREDI

Il Trofeo riservato ai concorrenti delle vetture di classe A7 istituito alla Memoria di Mauro Saredi, appassionato e papà del pilota Andrea, scomparso lo scorso gennaio, è andato ai vincitori di classe A7 Niso Bersani-Gianmaria Boldetti su Renault Clio Williams.

GIANESINI DELUSO

Gara da dimenticare per il valtellinese Marco Ganesini. In gara con la Ford Fiesta R5 affiancato da "Fulvione", è stato costretto al ritiro nel corso della terza prova a causa di una toccata. La vettura è rimasta incastrata tra i due muretti che delimitavano la carreggiata e per toglierla dalla sede stradale è stato necessario l'intervento del carro attrezzi con conseguente sospensione della prova.

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Guagliardo-Granata (Porsche 911 Rsr); 2. Colombini-Ferrara (Bmw M3); 3. "Lucky"-Pons (Lancia Delta 16V)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65



Guagliardo a muso duro

SENZA RIVALI, IL SICILIANO DOMINA CON LA PORSCHE 911 RSR DEL SUO TEAM. COLOMBINI SECONDO AL DEBUTTO CON LA BMW M3

di **Leo Todisco Grande**

foto **Ronnie Sbaragli**

AREZZO - Sono state sufficienti le prime due speciali, circa 30 km suddivisi tra Portole e Rassinata, per capire che contro un Mimmo Guagliardo così ci sarebbe stato ben poco da fare nel Vallate Aretine che ha inaugurato il Cir Storico. Con un tracciato che, in una sola tappa, sommava quasi i chilometri di due tappe di un rally del Cir moderno. Un impegno probante, nel quale il pilota palermitano, davvero in stato di grazia, con la Porsche 911 Rsr che si cuce addosso nella sua "factory" siciliana e con Francesco Granata a leggergli le note, ha messo subito tutti in riga. Tanto che dopo due sole prove aveva già quasi 17" di margine sul primo degli inseguitori, il senese Alberto Salvini. Veloce e determinato, Salvini, affiancato da Tagliaferri, era però costretto ad alzare bandiera bianca a metà gara,

con la sua Porsche 911 Rsr azzoppata dalla rottura di un semiasse. Il vantaggio di Guagliardo intanto continuava a salire, fino alle ultime due prove, dove l'imprendibile leader gestiva con sicurezza il gruzzolo di secondi accumulato, nonostante un paio di "distrazioni", due "lunghe". Vittoria assoluta, dunque, pur non contemplata dal regolamento federale, e dominio nel 2° Raggruppamento per Guagliardo e per il navigatore Granata, al quale è andato il premio alla memoria dell'indimenticato Andrea Ulivi.

«Una vittoria che mi rende felice - diceva alla fine Guagliardo - in primo luogo perché qui ad Arezzo la concorrenza di livello è stata numerosa come mai ho visto in altre gare storiche ed il ritmo di gara molto alto. C'erano tutti i pioni della specialità e anche qualche nome nuovo. Non ave-

vo mai corso al Vallate Aretine, rivelatasi gara lunga, selettiva e con un percorso ad alto tasso tecnico».

Altro grande protagonista è stato Denis Colombini. Al via con una Bmw M3 appena acquistata e con Michele Ferrara alle note, il sanmarinese ha dovuto lottare fin dal via con le bizze del cambio, con la terza marcia che spesso e volentieri si bloccava. Un guaio che ha causato qualche rammarico per non essersi potuto esprimere al massimo ma che impregiosisce oltremodo il suo secondo posto assoluto finale e primo nel 4. Raggruppamento. Dov'era attesa, con particolare interesse, la prestazione delle Lancia Delta 16V, dotate da questa gara di più performanti pneumatici da 17". "Lucky" Battistolli, partito in non perfetta forma fisica, con le note di Fabrizia Pons, dopo un testacoda da brivido e oltre trenta secondi lasciati sul primo crono ha agguantato alla fine il terzo gradino del podio, superando di slancio, nell'ultima speciale in notturna, il giovane brecciano Nicholas Montini. Sorpreso nell'essersi visto scavalcare da "Lucky" per meno di due secondi ma comunque alla fi-



IMBATTIBILE NELLA PRIMA DEL TROFEO A112

Gallione scatenato

Era stato uno dei protagonisti nel Trofeo A112 Abarth dei primi anni 80. Al Vallate Aretine, Massimo Gallione ha ritrovato la piccola e grintosa Autobianchi e tanta voglia di vincere, dominando dall'inizio alla fine in coppia con Luigi Cavagnetto. Consistente il vantaggio dell'astigiano sul secondo classificato, il giovane trentino Matteo Armellini, anche lui con un rassicurante margine sugli inseguitori. Con Lisa Meggiarin, campionessa in carica, che l'ha spuntata proprio all'ultima prova su Raffaele Scalabrin, apparso in difficoltà nella oscurità del crono conclusivo. Quinto, nonostante una foratura ed un cambio di gomma in prova speciale, Giorgio Sisani. Quattordici le A112 che hanno preso il via ad Arezzo nel monomarca storico organizzata dal team Bassano.

ne davanti all'altra Lancia Delta di vertice, quella del concittadino "Pedro". Un week-end complicato per il campione Europeo e Tricolore, venuto in Toscana per fare una gara-test con i cerchi più grandi: qualche difficoltà a trovare limite delle gomme e il giusto assetto gli hanno impedito di entrare in partita, a parte il fuoco d'artificio del secondo tempo sul fondo viscido della prima speciale.

Vincitore assoluto delle prime due edizioni del Vallate Aretine, il comasco Luca Ambrosoli ha concretizzato una gara intelligente con il primato nel 3° Raggruppamento con la Porsche 911 Sc, impegnato anche a esorcizzare i brutti ricordi della violenta uscita di strada al Rally di Como moderno. Tra le cose da vetrina del Vallate Aretine, oltre alla vittoria di Massimo Giuliani e Claudia Sora con la Lancia Fulvia Hf nel 1. Raggruppamento, rimangono il nono assoluto del giovane Riccardo Canzian con la Opel Kadett Gte Gruppo 4; il decimo di Davide Cesarini con la Ford Escort Rs 1600 Gruppo 2 e il dodicesimo del locale Marco Bertelli, che ha corso con i postumi di una colica renale, con Barbara Neri in veste di navigatrice e ... infermiera.

Lungo l'elenco dei ritirati di spicco. Problemi meccanici hanno fermato le belle gare di Andrea Guggiari (Ford Escort MkII), di "Zippo" Zivian, in rimonta con la sua Audi Quattro, di Tony Manfrinato (Lancia Delta), mentre Davide Negri, al debutto con una Lancia Delta 16V, è incappato in un'uscita di strada. ●



ARZILLE VECCHIETTE

Sopra, Denis Colombini con la Bmw M3 che portava al debutto. Sotto, «Lucky» in azione con la Lancia Delta 16V con la quale ha chiuso al terzo posto. In alto, Mimmo Guagliardo lanciato verso il trionfo con la Porsche 911 Rsr



IMMORTALE A112

Erano ben 14 le A112 Abarth al via nel monomarca ad esse riservato. A fianco, la vettura del vincitore Massimo Gallione, già protagonista del Trofeo "vero" negli anni 80 e in testa dall'inizio alla fine ad Arezzo, in coppia con Cavagnetto

REGOLARITÀ

Tra la ventina di partenti nella Regolarità Sprint vittoria grazie alla prova discriminante per Maurizio Senna (VW Golf Gti) con Lorena Zaffani al cronometro, dopo avere concluso ex-equo con Paolo Pagni (Porsche 911 E) affiancato da Baldasseroni.

CHANTAL GALLI

Il ritiro della leader Fiorenza Soave, appiedata dalla sua Fiat Ritmo 130, ha aperto la strada a Chantal Galli e Donatella Statuto (Lancia Delta 8V) alla vittoria nella classifica Femminile.

GUAGLIARDO IN TARGA

«La mia stagione tra le storiche termina con questa vittoria ad Arezzo». Impegni di lavoro per Mimmo Guagliardo, che sarà al via della Targa Florio moderna con la Porsche 997 R-Gt ex-Delecour appena acquistata dal Team Tuthill.

COMANDUCCI

Primo Vallate Aretine senza Piero Comanducci, il Fellini dei rally scomparso nel luglio scorso. La scuderia Etruria lo ha ricordato proiettando una bella immagine ed un suo filmato sulla facciata di uno storico palazzo di Piazza Grande ad Arezzo, al termine della cerimonia di partenza del venerdì sera.

LUTTO BENTIVOGLI

La scorsa settimana è scomparso improvvisamente Eugenio Bentivogli, papà del pluricampione italiano Gruppo 1 e Gruppo A Bruno, rientrato precipitosamente a Meldola mentre era impegnato nelle operazioni preliminari del Vallate Aretine. Conosciuto da tutti come "Pippo", papà Bentivogli era stato uno dei primi sostenitori della brillante carriera del figlio nei rally. Al roagnolo le condoglianze di As.

MATTIA VITA JUNIOR

Diciannove anni appena ma una carriera già lunga alle spalle nei kart e sulle vetture in pista, con pure un'esperienza negli States. Ora per Mattia Vita, figlio del rallyista lucchese Gianluca, è giunto il momento di fare il grande salto e di provare a seguire anche le orme paterne. Mattia sarà infatti al via del Tricolore Junior sin dal Ciocco.

PIACENZA A OTTOBRE

Dopo lo spostamento della prima gara del tricolore della montagna, le esigenze del referendum in programma il 17 aprile ha iniziato a influire anche sui rally: il rientrante Valli Piacentine, che era in programma per quel giorno, ha dovuto spostarsi. Nel fitto calendario 2016 gli organizzatori della Scuderia Invicta hanno trovato come nuova data il 30 ottobre.

DUNLOP CON BELLOTTO

Dunlop ha affidato la vendita e assistenza degli pneumatici Moto racing pista per l'Italia alla Belotto gomme racing Service. L'azienda veneta entra così nel mondo delle due ruote dopo 38 anni di racing nelle 4 ruote a livello nazionale e mondiale. Belotto e Dunlop saranno in pista con un service dedicato alle moto in tutte le tappe del Civ (Campionato Italiano Velocità) e dei Trofei Mes (Motoestate).

UFFICIALI DI GARA

L'Acì Roma, in collaborazione con la Motorsport Italia ed il Comitato organizzatore del Rally di Roma Capitale, ha indetto un corso per ufficiali di gara. Il corso (11-13-18-20 aprile) è gratuito e possono partecipare tutti i maggiorenni che ne faranno richiesta. Per info: 06/52311718 o 346/3039920.

GELSOMINO VINCE

In attesa di cimentarsi nel D Mack Fiesta Trophy del Wrc, Alex Gelsomino ha iniziato al meglio il suo impegno del Campionato Britannico. Nella prima prova, in Galles, il navigatore palermitano ha vinto la 2 Ruote Motrici con la Ford Fiesta R2 condotta dal giovane inglese (campione Junior) Gus Greensmith.



DA SANREMO NEL TRICOLORE CON LA 208 T16 POWER CAR

Campedelli con Munaretto

Il Tricolore che scatta questa settimana al Ciocco trova un altro, importante, protagonista, anche se lo vedremo in azione nel Cir solo a partire dalla seconda gara, il Rally di Sanremo in programma ad aprile. Si tratta di Simone Campedelli, il veloce pilota romagnolo che lo scorso anno si è messo in grande evidenza con le Peugeot del Power Team (sopra a Roma nel 2015). Campedelli ha raggiunto un accordo proprio con la formazione guidata da Fabio Munaretto, che gli garantirà per la stagione tricolore entrante una Peugeot 208 T16 al massimo degli standard e le gomme della Michelin, il gommista francese interessato a vedere in azione i suoi prodotti con una Peugeot guidata nel nostro Paese da un pilota top. Campedelli correrà ancora con il fido Danilo Fappani e la vettura avrà una livrea del tutto simile a quella vista lo scorso anno.

GIÒ ANCHE NEL CHELSEA. CORRERÀ CON LA 208 DELLA JUST RACE

L'ex-portiere Ambrosio al Ciocco

La scuderia Just Race si presenta in forze al Rally del Ciocco. Tre le vetture in gara, con Saresera-Tumaini e Parolaro-Spagnolatti in lizza per il tro-

feo Suzuki; mentre l'ex-portiere - anche del Chelsea - Marco Ambrosio sarà della sfida nella gara nazionale su una Peugeot 208 R2B in coppia con Ghidini.

VIA DALLA LOCALITÀ VACANZIERA PER LA PRIMA STAGIONALE

Il Cir va Forte

Passerella iniziale alle 18.30 di venerdì 18 marzo a Viareggio; poi cerimonia di partenza vera e propria alle 18.54 a Forte dei Marmi, dove 10 minuti dopo ci sarà la prima prova speciale, saltata nel 2015 a causa dei danni provocati dal maltempo. Inizia così il Rally del Ciocco che inaugura il Tricolore 2016. Sabato 19 nuova partenza alle 6 per Gara-1 e, in sequenza, le prove Massa-Sassorosso alle 7.18, Renaio alle 8.06, Il Ciocco alle 8.39. Quindi assistenza a Castelnuovo Garfagnana e altro giro sulle stesse speciali (9.55, 10.43 e 11.16). Nel pomeriggio ci sono Careggine alle 14.06, Molazzana alle 14.58 e dentro al Ciocco la classica Noi Tv alle 15.42. Di nuovo riordino e assistenza, per concludere con lo stesso tritico alle 17.04, 17.56 e 18.40, con fine tappa al Ciocco alle 20.15. La domenica per Gara 2 sono previsti due passaggi a Coreglia (9.22 e 12.38) e San Rocco (10.16 e 13.32) inframmezzati da un'assistenza alle 11.44. Arrivo alla Rocca di Castelnuovo alle 15.30.

SULLA SKODA FABIA R5

Veiby domina in Finlandia

Il promettente 20enne norvegese Ole Christian Veiby, recente vincitore del Wrc3 a Montecarlo, si è aggiudicato il Rally Takho, terza prova del campionato finlandese, disputato sulle strade innevate della zona di Kuopio. Al volante di una Skoda Fabia R5, il giovane driver scandinavo ha preceduto Teemu Asunmaa (Subaru N14) e Ari Vihavainen (Mitsubishi Wrc), mentre il leader del campionato Salo ha chiuso più indietro a causa di un errore costatogli un forte ritardo nella classifica assoluta.

PADRE E FIGLIO AL TOP

Latvala family vincente

Decisamente, quello dello scorso 3-6 marzo è stato un weekend che la famiglia Latvala ricorderà a lungo. Mentre Jari-Matti tornava al successo nel Mondiale dopo 6 mesi aggiudicandosi il Rally del Messico, papà Jari lo imitava aggiudicandosi in il Rally Wittenberg in Germania. Navigato da Kari Mustalahti, al volante di una Mitsubishi Lancer Evo3, il 54enne Latvala senior era ovviamente molto felice per il meraviglioso week-end rallistico della sua famiglia...

NEL KAJIADO RALLY SU IMPREZA

Laukkanen primo in Kenya

L'esperto Tapio Laukkanen (Subaru Impreza, sotto) ha vinto il Kajiado Rally valido per il campionato keniano davanti a un'altra vecchia conoscenza dei rally, Ian Duncan, su Mitsubishi come il terzo classificato Jaspreet Chatthe.





AL CIOCCO CON UN ESEMPLARE DEL TEAM BERNINI E GOMME HANKOOK

Tempestini Jr. Tricolore in Fiesta

Simone Tempestini sarà il portacolori di Hankook nel Tricolore 2016 con la Ford Fiesta R5 del team Bernini (sopra) con la quale ha appena vinto il Challenge Raceday Terra. Per il giovane veneto con licenza rumena il debutto è previsto già questa settimana al Ciocco, anche se è reduce da un recente intervento chirurgico per rimediare alle conseguenze di una botta di un paio d'anni fa in Polonia. Il suo navigatore sarà Marc Banca.

DOVEVA ESSERE UN ALLENAMENTO MA È FINITO DOPO POCHISSIMO

Gara test, Scandola subito out

Niente test toscani per Umberto Scandola (che comunque proverà in Garfagnana mentre questo numero di As arriva in edicola) ma un collaudo ancora più probante, visto che il pilota veronese aveva scelto la Ronde del Grifo per ritrovare il ritmo gara. Purtroppo per lui la prova è durata poco e dopo i problemi patiti nella prima piasse ha dovuto alzare bandiera bianca nella seconda.

DAL 1000 MIGLIA SU FOCUS WRC

Marco Signor vuole il CiWrc

Marco Signor è pronto a ripartire alla caccia al Ci Wrc. Il veneto, che salterà la gara d'apertura all'Isola d'Elba a causa d'un impegno, si presenterà al 1000 Miglia con la Ford Focus Wrc che attualmente è in M-Sport per un rialzo completo. Signor utilizzerà gomme Michelin e sarà coadiuvato come sempre da Patrick Bernardi.

CAMBIO ROTTO SULLA STRATOS

Erik Comas ko in Spagna

Davvero tutto da dimenticare, il debutto di Erik Comas nel Campionato Europeo storico. Nel Rally Costa Brava che la scorsa settimana ha aperto la serie continentale, l'ex-pilota di Formula 1 è stato infatti costretto al ritiro già nella prima prova speciale per la rottura del cambio sulla Lancia Stratos del suo team. La gara è stata vinta dai campioni di Spagna in carica Alonso-Belzunces, su Ford Sierra Cosworth, davanti ai norvegesi Jensen-Pedersen con una Porsche 911 ed ai francesi Cazaux-Clavier su Lancia Rally 037.

PRIMO DAVANTI A FORATO

Porro vola come un Grifo

Paolo Porro inizia la stagione 2016 vincendo la Ronde del Grifo con la Ford Focus Wrc, davanti ad Antonio Forato (Peugeot 207 S2000) e Pollara (Peugeot 208 R2). Porro inizia dunque con il piede giusto la stagione che lo vedrà ancora una volta protagonista del CiWrc. Il comasco, che lo scorso anno ha vinto il Rally della Marca ed il Rally della Lanterna, si ripropone al via del campionato con la Ford Focus Wrc gommata Michelin gestita dal suo team, la GP Racing, e diventerà l'abitacolo con il fido Carmelutti.

EX CALCIATORI DELLA FIORENTINA ALLA VERNICE

Messori grandi firme

Presentazione in grande stile in un locale alla moda di Firenze per il Team Messori, che come d'abitudine anche quest'anno partecipa alla serie Irc. La squadra toscana ha dato vita ad una serata, anche di beneficenza, all'Obi Hall, nella quale fra gli ospiti c'erano molti calciatori - di ieri e di oggi - della Fiorentina. Fra gli altri era presente anche il grande ex-Giancarlo Antognoni (a fianco nella foto con Alberto Di Chiara) che ha particolarmente ammirato una Ford Fiesta in livrea Messori.

dal costa smeralda al mondiale
from costa smeralda to wrc



Presentazione / Presentation Sébastien Loeb

Carlo Delfino editore

Una storia Smeralda

IL NOSTRO COLLABORATORE MARCO GIORDO FA RIVIVERE GLI ANNI RUGGENTI DI UNA GARA DAVVERO DA JET SET

Quando le porte della sala Smeralda, al primo piano del Tennis Club Porto Cervo, si sono riaperte, a qualcuno sono venuti gli occhi rossi. Ed è stato come tornare indietro di 37 anni. Nel luogo che ospitò la sala stampa del rally più mondano è stato ovvio ridare vita ai ricordi, riportare alla luce le edizioni di una gara che ha fatto la storia, e lo stile, del ralismo non solo nostrano. Una storia che molti dei presenti hanno vissuto in prima persona, a cominciare dall'infaticabile e insostituibile Maurizio Paterlini, uno di quelli che resero possibile alla gara scalare rapidamente i vertici della notorietà.

Location da favola, prove speciali per uomini veri in una cornice da sogno, l'abbinamento con uno sponsor prestigioso come la Martini: tutti ingredienti che hanno reso indimenticabile il... cocktail Costa Smeralda. Che il nostro Marco Giordo, da bravo sardo orgoglioso di esserlo, ha ripercorso dalla prima edizione vinta da Maurizio Verini con la Fiat 131 Abarth nel

1978, sino a quella del 1994. La fine di un'epoca. Quella delle Lancia ufficiali, dei campioni mandati da Torino a nobilitare sterrati da favola. Toivonen, Bettega, Alen, Kankkunen, Biasion e via dicendo: una Lancia ufficiale in Costa Smeralda non è mai mancata.

E con l'aiuto di immagini rare e in alcuni casi spettacolari degli archivi di due fotografi di serie A come Reinhard Klein e Manrico Martella, il racconto di Giordo s'è impreziosito. Ad esempio con i rari scatti delle Lancia 037 di Bettega e Toivonen danneggiate o quelli dell'uscita di Vudafieri sull'Isuledda nel '79, tanto per citare episodi scolpiti nella memoria degli appassionati.

E poi c'è la fase dell'ideale rinunciata del Costa Smeralda "vero", con il rally mondiale approdato in Sardegna nel 2004, anche questa raccontata per aneddoti e immagini. Un bel volume, quello di Marco Giordo, pubblicato dall'editore Carlo Delfino di Sassari e venduto a 35 euro.





LIGIER DA RECORD

La Eurointernational è scesa in pista mercoledì 9 marzo, per svolgere una giornata di test sul circuito di Monza. Presente con la Ligier Js-Honda Cn2 della squadra di Antonio Ferrari, il bolognese Marco Jacoboni, che ha completato 58 giri facendo segnare 1'48"314 (sei decimi sotto il migliore responso del 2015) con una punta di velocità massima pari a 273 km/h.

CMS RACING

Il team Cms Racing ha confermato la propria partecipazione al Campionato Italiano Sport Prototipi. La squadra toscana, quest'anno contemporaneamente impegnata nel Cvm, schiererà infatti una Norma Cn2 per il gentleman driver Giancarlo Pedetti a partire dal primo appuntamento di Misano del 9 e 10 aprile.

FFF SCEGLIE LAMBO

Il team FFF Racing si accinge a fare il proprio ingresso nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo. La squadra guidata da Andrea Caldarelli è già impegnata nel Gt asiatico, schiererà una vettura nel monomarca europeo affidandola al cinese Sean Fu Songyang.

LOTUS CUP CON PIRELLI

Nuovo fornitore di pneumatici per la Lotus Cup Italia, che a partire da quest'anno sarà gommata Pirelli e non più Yokohama. Le coperture utilizzate saranno le PZero da 225/625-17, sia nella versione Slick DH che per quella da bagnato WH. In tutti i sei appuntamenti del monomarca riservato alle Elise Cup Pb-R, sarà inoltre presente un servizio dedicato in pista.

ESSECORSE A QUOTA 3

Saranno tre le vetture schierate dal team Essecorse nell'edizione 2016 della Clio Cup Italia. La squadra di Stefano Secci, al suo terzo anno nel monomarca targato Renault, la scorsa stagione centrò il secondo posto in campionato con Cristian Ricciarini. Ancora da ufficializzare i nomi dei piloti con cui si presenterà alla via.

PROTAGONISTA NEL TCS E NEI MONOMARCA

Abarth lancia la 595 OT

Si chiama 595 OT la nuova vettura che debutterà nella classe Tcs del Campionato Italiano Turismo, dando vita anche al Trofeo Abarth Selenia 2016. La sigla, acronimo di "Omologata Turismo" fin dal 1965 (a volerla fu proprio Karl Abarth, per sottolineare il legame tra le auto da competizione e quelle di serie), viene oggi riproposta sul modello più recente dello Scorpione, equipaggiato col motore 1.4 T-Jet da 190 cv abbinato al cambio a sei marce ed elaborato in funzione dei regolamenti della serie tricolore, oltre che per sostituire nel monomarca la Abarth 500 Assetto Corse (che potrà essere facilmente aggiornata nella versione 595 OT presso le officine Squadra Corse). Disponibile è già un kit "Performance", costituito da scarico e dischi freno anteriori da 305 mm flottanti, per rendere la vettura ancora più performante.

TRA LE NOVITÀ LE BMW M6 DI TEO MARTIN

A Barcellona i test Gt Open

Sarà il circuito di Montmeló ad ospitare questa settimana i test ufficiali del Gt Open. Tra le novità, sono attese le due nuove Bmw M6 Gt3 del Teo Martin Motorsport con Miguel Ramos e gli altri due piloti confermati Gustavo Yacamán e Fernando Monje. Imponente l'impegno della Af Corse, in azione con tre Ferrari F458 Italia. Euan

Hankey e Salih Yoluc si alterneranno sulla Aston Martin Vantage della Tf Sport, mentre il rientrante Team Manthey e la A-workx GmbH rappresenteranno i colori Porsche. In pista anche la Corvette della Sleslugh Racing, la Audi R8 Lms ultra della Drivex School e le RS01 di Monlau Competición e V8 Racing.

DEBUTA IL NUOVO PRESIDENTE LAMBORGHINI

Inizia l'era Domenicali

Martedì 15 marzo Stefano Domenicali assume ufficialmente il ruolo di presidente e amministratore delegato di Lamborghini. Sostituisce Stephan Winkelmann, che dopo 11 anni di presidenza Lambo passerà a dirigere Quattro GmbH, la divisione sportiva del gruppo Audi che realizza i modelli più sportivi (tutte le RS e la R8) del marchio tedesco. Nei giorni scorsi Domenicali, assieme



a Winkelmann e al n.1 di Audi, Rupert Stadler, hanno incontrato i 1300 dipendenti della Lamborghini a Sant'Agata Bolognese. «Abbiamo davanti a noi progetti ambiziosi», ha detto Domenicali.

AUTO GP FORMULA OPEN

MM Motorsport a due punte

Continua a prendere forma lo schieramento dell'Auto Gp Formula Open 2016. L'ultima conferma, in ordine di tempo, è quella del team toscano MM International Motorsport, che porterà in pista due vetture. Su una F.3000 ci sarà alla guida il pilota e titolare Armando Mangini, mentre il veterano della categoria Salvatore De Plano avrà a disposizione una monoposto Gp2 2005. A fornire in pista la propria assistenza tecnica sarà invece la Nannini Racing, contemporaneamente impegnata quest'anno nel Campionato Italiano Sport Prototipi.

ANNULLATE LE GARE A MAGIONE

Niente Trofeo d'Inverno

Il Gruppo Peroni Race ha deciso di cancellare il secondo appuntamento del Trofeo d'Inverno che si sarebbe dovuto disputare a Magione sabato 12 marzo. La decisione è stata presa, come recita l'organizzatore romano in un suo comunicato, a seguito della nuova normativa in merito all'assicurazione obbligatoria imposta da Aci Sport, con un costo più che raddoppiato. Un esborso che non avrebbe economicamente reso possibile l'organizzazione dell'evento, visti i ridotti margini previsti. Se la prova del Trofeo d'Inverno non verrà recuperata, sarà tuttavia valutato quando e dove disputare la prima prova della Entry Cup 2016.

NAVARRA APRIRÀ LE DANZE

F.4 Spagna in sette round

Il campionato della F4 spagnola ha il suo calendario. La serie iberica, di cui si disputa quest'anno la prima edizione, si articolerà come quella italiana su sette appuntamenti, ciascuno di essi articolato su tre gare. La prima prova si disputerà il 12 giugno sul circuito di Navarra. Seguiranno Alcañiz (26/6), Portimão (10/7), Estoril (17/7), Jerez de la Frontera (18/9), Valencia (25/9) e Jarama (16/10).

hanno collaborato: **Piero Libro, Dario Lucchese, Gianluca Marchese ed Enrico Rosi Cappellani**

ACCORDO COL TEAM MALUCELLI

Tempesta in Mitjet

Dopo avere preso parte lo scorso anno ad alcuni appuntamenti della Mitjet Italian Series, Simone Tempesta estenderà nel 2016 il proprio impegno a tutto il campionato. Il giovane romano, con un trascorso nel monomarca 5 Hundred Cup, Clio e Seat Ibiza, ha infatti raggiunto un accordo con il Team Malucelli con cui sarà presente a partire dal primo appuntamento che si disputerà sul circuito di Adria il 23 e 24 aprile. Proprio in quest'ottica, Tempesta scenderà in pista a fine mese a Imola per prendere parte ad una prima sessione di test.

IL REVENTINO AD AGOSTO

Civm, ancora nuove date

Mentre è confermato che la prima prova del Civm si svolgerà a Sarnano l'1 maggio, il Reventino ha finalmente ottenuto la propria data. La salita lametina diventa infatti l'ottavo appuntamento del Tricolore e si disputerà il 7 agosto; una decisione a cui si è giunti dopo una lunga serie di "aggiustamenti" del calendario, culminati con l'anticipo della Svolte di Popoli al 17 luglio. È stata posticipata invece la cronoscalata della Castellana, ad Orvieto, che per ragioni di permessi andrà in scena l'11 settembre anziché il 22 maggio.

SALITE GT

Nuova Gallardo per Cannavò

Ignazio Cannavò cambia Lamborghini e rilancia la sfida a Roberto Ragazzi e alla Ferrari nel Tricolore Montagna Gt. Dopo i trascorsi con la Gallardo Lp-560 Gt3 e la "Super Trofeo", in casa One Racing Team è arrivata una più aggiornata Lp-600 F12 sempre della classe Gt3, affidata appunto a Cannavò, che insieme alla struttura maltese è al lavoro per preparare al meglio la sua "supercar" in vista dei primi impegni stagionali. La livrea della nuova Lambo sarà completamente bianca e il debutto dovrebbe avvenire nella cronoscalata Sarnano-Sassotetto.



REPLICA DEI FRATELLI KREMER BASATA SULLA 997 GT3 CUP

Porsche "935" una copia per il Vln

Quella ritratta nella foto non è esattamente la Porsche 935 che fra gli Anni '70 ed '80 spopolò nei campionati per vetture Gruppo 5, bensì un'elaborazione aerodinamica della Porsche 997 Gt3 Cup curata dalla Kremer Racing. Potrebbe avere un utilizzo nel Gruppo H della serie Vln che si disputa sul vecchio Nürburgring. La vettura prende spunto dalla Porsche 935 K3 che i fratelli Erwin e Manfred Kremer prepararono dalla versione base "clienti" della 935, portando il propulsore 3.2 a 850 cv; vettura che si aggiudicò con Klaus Ludwig 10 delle 11 gare del Dtm tedesco del 1979 e la vittoria alla 24 Ore di Le Mans con Ludwig e i fratelli Whittington.

IN GARA CITROËN, HONDA E LADA

Wtcc, le novità del Mac3

I due piloti ufficiali Citroën, Muller e Lopez, saranno integrati quest'anno a rotazione dai tre driver del Sébastien Loeb Racing (Bennani, Chilton e Demoustier) nella nuova MAC3, acronimo di "Manufacturers Against the Clock" che identifica una fase succes-

siva alle qualifiche ufficiali del Wtcc, in cui tre vetture di ogni casa sfideranno il cronometro per un paio di giri. È una novità mutuata dal ciclismo, che assegnerà ogni weekend 10 punti supplementari nella classifica a squadre. Honda e Lada saranno anche esse della partita.

SVOLTA AL VERTICE TECNICO DELLA CASA DI STOCCARDA

Hitzinger lascia la Porsche



Alla vigilia dei test collettivi del Mondiale Endurance che si svolgeranno il 25 e 26 marzo sul circuito di Le Castellet, è arrivata la notizia che Alex Hitzinger, direttore tecnico della Porsche, ha deciso di lasciare la casa tedesca. Hitzinger era stato fin dall'inizio uno dei principali artefici dei successi della 919 Hybrid che nel 2015 ha vinto il titolo Costruttori e Piloti. Il successore verrà reso noto nei prossimi giorni.

TROFEO MARCELLO SABBATINI DAL CLUB VILLENEUVE DI ERBÉ

Ghiotto premiato

È stato Luca Ghiotto, vicecampione Gp3 nel 2015, la star della serata al Club Gilles Villeneuve di Erbè (Verona). Il sodalizio dedicato al leggendario pilota Ferrari ha un'intensa attività sociale eredità della spinta passionale del suo fondatore, Alessandro Silvestris scomparso lo scorso anno. Ogni anno un giovane pilota veniva premiato con il trofeo dedicato a Marcello Sabbatini, storico direttore di Autosprint.

Il nuovo presidente, Enrico Ribolati, ha continuato la tradizione e quest'anno il club, insieme al direttore di AS, ha premiato Luca Ghiotto e Umberto Scandola.



EUROFORMULA

Cambio di date per gli ultimi due round dell'EuroF. Open, che vivrà il proprio epilogo a Barcellona e non a Jerez, il 5 e 6 novembre. La tappa andalusa si disputerà nel fine settimana del 29 e 30 ottobre.

WOLF RACING IN USA

La Wolf Racing Cars ha raggiunto un importante accordo con la Spring Mountain, che ne è diventata distributore ufficiale per il nord America. Con questa nuova partnership si espande l'attività di Giovanni Bellarosa, impegnata in particolare nella realizzazione delle vetture Gb08, Cn, Gb08 Sm e GB08 Sm Turbo.

F.4 NEZ, IL VIA DA SOCHI

Partirà da Sochi, nello stesso weekend del Gp Russia di F.1, la F.4 Nez il cui calendario definitivo è stato diramato nei giorni scorsi. 7 gli appuntamenti, due di questi a Zandvoort (15 maggio e 5 giugno) e sulla pista del Moscow Raceway (24 luglio e 21 agosto). Chiuderanno la stagione Anderstorp e Ahvenisto, in programma rispettivamente il 4 e 10 settembre.

ADAC GT

Sarà l'equipaggio formato da Assenheimer ed il rientrante Schwager, a portare in pista quest'anno nell'Adac Gt Masters la nuova Corvette C7 Gt3-R della Callaway Competition. L'annuncio ha fatto seguito a quello della Hb Racing, che ha ufficializzato i nomi dei quattro piloti che guideranno nella stessa serie le due Huracán del team austriaco, con Norbert Siedler affiancato da Jaap van Lagen e le due "new entry" Elia Erhart e Kelvin Snoeks.

F.4 TEDESCA

Il team Us Racing di Ralf Schumacher e Gerhard Ungar ha annunciato per la F.4 tedesca il 19enne Kim-Luis Schramm, alla seconda stagione nella serie in cui la scorsa stagione conquistò un miglior 3° posto al Sachsenring con il team austriaco Neuhauser. Al fianco di Schramm sono già stati confermati anche Schreiner, Fittje e Gachot.



6 VITTORIE IN 14 GARE

Nell'edizione 2015 della Rs Cup, Caiola ha ottenuto 6 vittorie su 14 gare. Alla seconda esperienza nel monomarca ha trionfato col team Sirio, la squadra di famiglia

Caiola re Rs Cup

NEL 2015 IL PILOTA DI LATINA HA VINTO LA SERIE RISERVATA ALLE CLIO 2 LITRI ASPIRATE. QUEST'ANNO VUOL CRESCERE ANCORA

di **Dario Lucchese**

A scuola di Rs Cup per guardare avanti ed approdare nelle categorie Turismo di maggiore livello. Alessio Caiola, 23 anni appena compiuti, lo scorso anno ha conquistato il titolo del monomarca riservato alle Renault Clio 2 litri aspirate e adesso punta alla Coppa Italia con una nuova Seat Leon Cup Racer, con uno sguardo sempre al Tcr tricolore. Il pilota di Latina ha fatto tutto in casa, dal momento che ha conquistato il successo con il team di famiglia, la Sirio Motorsport, che fa capo al padre Lanfranco. Alla sua seconda stagione nel campionato del Gruppo Peroni Race, nel 2015 Caiola è riuscito a mettersi tutti dietro grazie ad un'annata perfetta, condita dalle sei vittorie messe a segno su un totale di 14 gare (sette appuntamenti): due affermazioni a Monza e Adria, una a Varano e a Misano. Poi una serie di podi e piazzamenti interrotta solamente in occasione del weekend di Imola, dove in gara-1 è rimasto coinvolto in un contatto che, portandolo successivamente a partire dal fondo, ne ha condizionato anche il risultato di gara-2.

«Al mio primo anno nella Rs Cup, nel 2014, ero partito con l'intenzione di fare esperienza. La scorsa stagione l'obiettivo era invece di vincere il titolo. Sono felice di es-

serci riuscito in un anno in cui il campionato ha dimostrato di essere in crescita rispetto alla precedente edizione, con un livello di piloti giovani molto alto».

- Quali sono stati i tuoi principali avversari nella rincorsa al titolo?

«Durante la stagione ho dovuto confrontarmi con il campione 2014 Giacomo Trebbi, ma mi sono trovato ad avere in pista dei rivali molto veloci come i due piloti del team Melatini Racing, Nicholas Comito Viola e Davide Nardilli. Dal penultimo appuntamento del Mugello ho pensato sola-

mente ad amministrare, perché sapevo di essere ormai ad un passo dal conquistare il successo».

- Cosa ti ha portato a scegliere la Rs Cup come trampolino di lancio?

STO LAVORANDO PER CORRERE CON UNA LEON O IN COPPA ITALIA O NEL TURISMO TRICOLORE

ALESSIO CAIOLA

”

«Nel 2010 avevo conquistato il titolo "under 25" della Five Hundred Cup. Dall'anno seguente ho sempre corso con le Clio, prima in Coppa Italia e nel 2013 nel Trofeo Turismo Magione. I co-

sti sono contenuti e si aggirano sui 5000 euro per ogni weekend. A livello di guida, impari a stare in bagarre con gli altri e soprattutto, trattandosi di una vettura con un motore di poco superiore ai 200 Cv, a gestire molto bene la potenza, ottimizzando specialmente la percorrenza in curva».

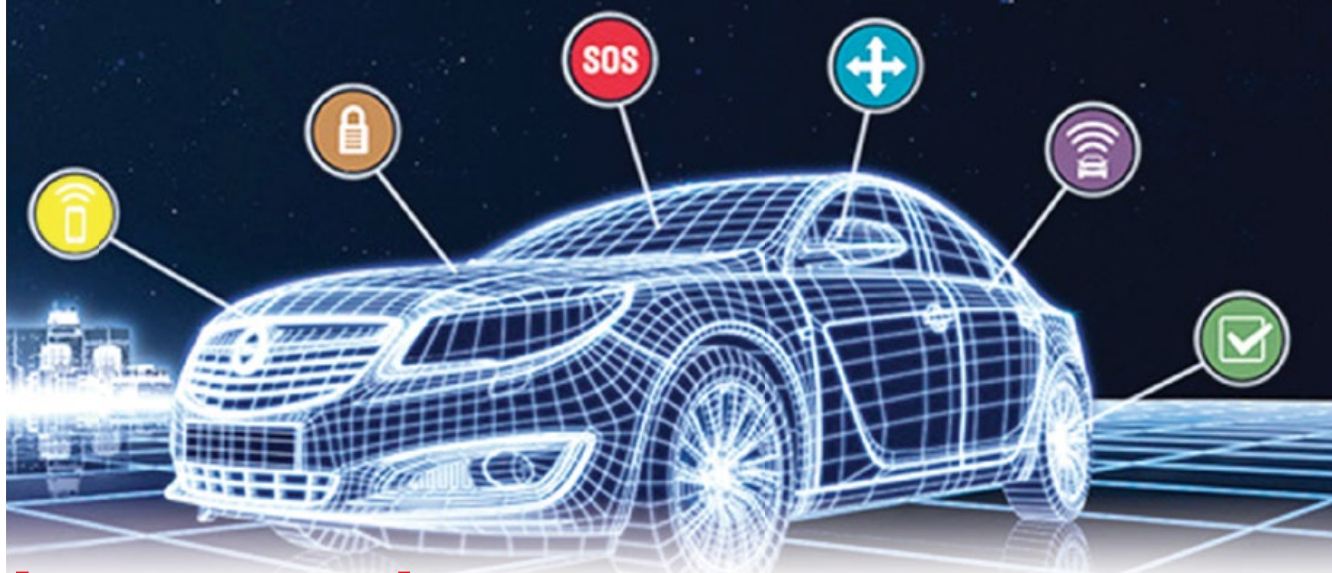
- Hai corso e vinto con il team Sirio Motorsport, che è la squadra gestita da tuo padre. Raccontaci come è nata l'idea di fare tutto in casa...

«In realtà la squadra esisteva già da tempo, anche se con il nome di Orange Racing Team. Abbiamo iniziato nel Targa Tricolore Porsche, ottenendo anche diversi successi. Alla 6 Ore di Vallelunga del 2007 abbiamo conquistato il quinto posto assoluto ed il primo di classe con Giorgio Bartocci, Fabrizio Del Monte e Alberto Scilla. Oggi siamo diventati "Sirio" e sono orgoglioso di avere conquistato per essa il primo titolo».

- Quali sono adesso i tuoi programmi per il futuro?

«Sto lavorando per portare in pista la Seat Leon Cup Racer. Nei miei programmi potrebbe esserci la Coppa Italia o il Turismo tricolore». ●





La rivoluzione dell'elettronica

Dal convertitore catalitico agli ultimi sistemi di ausilio la Cusano analizza le evoluzioni nel mondo delle auto

La rivoluzione tecnologica che ha investito il mondo dell'automobile negli ultimi venti anni è da attribuire sostanzialmente al massiccio utilizzo di dispositivi elettronici sul motore termico e sull'autoveicolo. L'Università Niccolò Cusano e il suo laboratorio di ricerca d'ingegneria meccanica trovano interessanti, e quindi materia di studio, questa evoluzione in ambito automobilistico. All'inizio degli anni '80 i veicoli erano equipaggiati con sistemi di controllo sostanzialmente meccanici. Il primo intervento significativo dell'elettronica si ha negli anni '80 quando la necessità di ottemperare ai limiti di emissioni ha costretto i costruttori di motori ad accensione comandata all'introduzione del convertitore catalitico. Quest'ultimo per un corretto funzionamento necessita di una miscela aria/combustibile in una finestra molto stretta intorno allo stechiometrico. Il carburatore fino a quegli anni utilizzato per formare la miscela comburente nel cilindro non era in grado di garantire con sufficiente precisione i limiti intorno allo stechiometrico necessari per un corretto funzio-

namento del sistema di conversione, quindi è stato introdotto il sistema di iniezione composto da centralina di controllo e iniettori comandati elettronicamente. Stessa sorte è toccata al motore Diesel, dove la riduzione della produzione delle sostanze inquinanti hanno costretto tutti i costruttori a sostituire i vecchi sistemi di iniezione meccanica regolati meccanicamente con sistemi "Common Rail" ad alta pressione dotati di iniettori controllati elettronicamente da una opportuna centralina di controllo. E' evidente come la sostituzione di un azionamento meccanico con uno elettrico consenta un'estrema flessibilità sulla metodologia di controllo con un'inevitabile iniziale riduzione della affidabilità del sistema, che viene però superata da una ottimizzazione del disegno e delle tecnologie di produzione dei sistemi elettromeccanici. Basti pensare alla prima serie dei sistemi ad alta pressione per motori Diesel dove quasi il 50% della produzione veniva scartato in quanto fuori specifica; a oggi questa percentuale di scarti ha valori compatibili con un corretto processo industriale. Oltre alla sostituzione

di organi di controllo meccanici, l'elettronica consente di aggiungere una serie di funzioni totalmente nuove e indipendenti rispetto alle normali e tradizionali funzioni di supporto alla guida previste in un autoveicolo tradizionale, in particolare i sistemi di assistenza alla guida che consentono di prevenire gli errori del guidatore. Rientrano in questa categoria i semplici sensori per la retromarcia, il "park assist" che oggi equipaggia anche alcune auto di fascia media, i dispositivi di regolazione della velocità in funzione della distanza dal veicolo che precede (Adaptive Cruise Control), il controllo elettronico di stabilità (ESP), i sistemi di ausilio alla visione notturna, i sistemi per prevenire i colpi di sonno, per evitare collisioni con pedoni, per rilevare l'uscita dalla corsia di marcia (Lane Departure Warning) etc. Oltre alla tradizionale radio AM-FM (oggi aggiornata per ricevere segnali digitali Dab), le auto sono o saranno dotate di un numero crescente di ricevitori o ricetrasmittitori di vario genere. Tra essi il ricevitore Gps per la navigazione satellitare, un eventuale telefono cellulare di bordo, ricevitori televisivi, terminali per l'accesso a Internet, radio a corto raggio (Wlan) per la trasmissione di dati diagnostici agli apparati di officina, oppure per la comunicazione con apparati collocati a lato della strada (Road Side Unit) e per lo scambio di dati con altri veicoli. Tecnologia e tradizione nella filosofia accademica dell'Università Cusano si fondono, come nell'ambito automobilistico, per questo torneremo a ragionarci su queste pagine.

Lambo maximum attack

LA HURACÁN GT3 FA SEGNARE IL MIGLIOR TEMPO ASSOLUTO NEI TEST COLLETTIVI AL RICARD CON MAPELLI. NELLE ALTRE SESSIONI AL TOP L'AUDI RS8 DI VANTHOOR E L'ASTON MARTIN DI MODELL

di Dario Lucchese

A I Paul Ricard si è aperto il sipario sulla stagione 2016 della Blancpain Gt Series. Una stagione che segna il passaggio tra vecchio e nuovo, con l'arrivo dei più recenti modelli delle maggiori case costruttrici che animano ormai da tempo il campionato di SRO. Oltre 50 le vetture presenti nei due giorni di test ufficiali che, come era facilmente prevedibile, hanno offerto vari ed interessanti spunti. Le conferme non sono mancate, così come alcune sorprese.

Cominciando dal miglior tempo fatto segnare al termine delle prime due sessioni di mercoledì, dalla Aston Martin Vantage Gt3 della Oman Racing divisa da Ahmad Al Harthy e Devon Modell, subito davanti a tutti con il migliore responso di 1'57"077 ottenuto nel pomeriggio di mercoledì. In questo stesso contesto, a mettersi in evidenza era stata la prima delle inedite Mercedes Amg Gt3, quella di Adam Christodoulou e Hubert Haupt, schierate dal team Black Falcon.

Tutto ciò, dopo che a collocarsi al top della classifica nel turno della mattina era stata la Audi R8 Lms del Team Wrt su cui si sono dati il cambio Frédéric Vervisch ed i fratelli Dries e Laurens Vanthoor (ovviamente il più veloce dei tre), in cima alla lista anche alla conclusione della prima sessione di giovedì. Poi è arrivata la zampata finale delle Lamborghini Huracán Gt3, con il miglior crono assoluto del nostro Marco Mapelli, sulla vettura della Barwell Motorsport divisa con i due "Bronze" Marco Attard e Leo Machitski. Il pilota brianzolo ha chiuso con 1'56"602, tempo che lo avrebbe collocato in pole nella gara della Endurance Series dello scorso anno. A soli 73 millesimi, l'altra Lamborghini del Grasser Racing Team, equamente divisa da Luca Stolz e Michele Beretta.

Un ottimo biglietto da visita, anche perché va evidenziato che le vetture più veloci hanno girato già in "proiezione" di quella che dovrebbe essere la configurazione del BoP 2016 (motore flangiato, peso, altezza...). Ma c'è anche da considerare alcune grandi assenti. Cominciando dalle Ferrari 488 Italia Gt3, che indubbiamente possiedono un potenziale altissimo. In tema di squadre italiane, all'appello è mancata inoltre la Roal Motorsport, che sarà uno dei team impegnati quest'anno con la Bmw M6





VANTHOOR AL TOP IN DUE SESSIONI AL VOLANTE DELL'AUDI RS8

Tra i più veloci e costanti, a lato, è stato Vanthoor al volante dell'Audi Rs8. Sotto, la McLaren di Fontana e Ledogar al Ricard ha a sua volta affilato le armi, al pari della Lamborghini di Mapelli, in alto, nell'altra pagina, e dell'Aston Martin di Modell, in basso, la più veloce nella seconda sessione del mercoledì

CUIT PAUL RICARD.



LAMBO MAXIMUM ATTACK

← GT3. A rappresentare al meglio la nuova nata della Factory bavarese, è stato per l'occasione il team Rowe Racing, che parteciperà a tutta la Blancpain Gt Series con due vetture. Una di queste per Philipp Eng e Alexander Sims, mentre sull'altra ci sarà di sicuro Stef Dusseldorp, in evidenza nei test del Le Castellet dove ha immediatamente ottenuto il secondo miglior tempo della prima sessione. Un primo segnale positivo è arrivato dalla McLaren 650S del team Garage 59 (quella affidata a Rob Bell, Struan Moore e Andrew Watson) balzata al secondo posto nel penultimo turno utile di giovedì, mentre l'altra vettura inglese affidata alle due "new entry" del programma ufficiale Alex Fontana e Côme Ledogar, è stata inizialmente attardata da alcuni problemi di motore. Bisognerà comunque attendere l'appuntamento di Misano del 9 e 10 aprile, weekend che darà inizio al campionato della Sprint Cup, per avere un quadro più completo della situazione.

NUMERI IN SALITA

In 38 nella Sprint Cup e in 57 in Endurance

Numeri in salita nella Blancpain Gt Series. La entry-list provvisoria della prima gara della Sprint Cup in programma nel weekend dell'8-10 aprile sulla pista di Misano, conta infatti ben 38 vetture, mentre 57 sono gli equipaggi fino ad ora confermati (28 solo nella categoria Pro) per il round inaugurale di Monza del campionato Endurance, che prenderà il via il 23 e 24 dello stesso mese. In totale saranno almeno 11 i costruttori impegnati nelle due serie e cinque i nuovi modelli di vetture al debutto. Tra le notizie circolate nel paddock del Paul Ricard, anche quella relativa all'attesa partecipazione delle R.S. 01 alla 24 Ore di Spa-Francorchamps. L'ultima nata di Renault Sport Technologies potrà essere iscritta nella classe Am e dopo avere ottemperato al BoP imposto da Sro. Non a caso, sul circuito francese erano presenti sia il team Boutsen Ginion che il Monlau Competition, entrambe realtà di riferimento del trofeo della Casa francese.

VOLTI NUOVI

C'è pure Tagliani dalla Indycar!

Tra i "volti nuovi" visti al Paul Ricard, c'era anche quello di Alex Tagliani. Il pilota canadese, con un'importante carriera nella Indycar, dopo avere preso parte con una Porsche Cup alla 24 Ore di Dubai che si è disputata lo scorso gennaio, è sceso in pista al volante della Mercedes Sls Amg Gt3 del Team Zakspeed che dividerà quest'anno con i suoi connazionali Jean-Frédéric Laberge e Darryl O'Young, presentandosi al via di tutti gli appuntamenti della Blancpain Gt Series Endurance Cup. Presente (ma solo idealmente) anche il campione 2015 del Gt tricolore Stefano Gattuso. Proprio in concomitanza con i test ufficiali Sro, è stata infatti ufficializzata la partecipazione del team Ombra Ra-

GIAMMARIA IN GARA CON BALZAN

A lato, Balzan, Giammaria e Perez Companc, insieme in Ferrari. Al centro, la Mercedes di Tagliani, in gara con Laberge



CON LA HURACÁN C'È PURE VALSECCHI

Sopra, Valsecchi, già campione in Gp2, saggia la Lambo. Sotto, la Huracán Gt3 che sarà schierata dal team Ombra, il quale potrà contare sicuramente su Stefano Gattuso, campione in carica del Gt Tricolore

cing con una Lamborghini Huracán Gt3 a tutta la serie Endurance. In via di definizione è l'equipaggio, anche se è certo che lo stesso Gattuso, il cui programma sarà quello di difendere il titolo italiano conquistato nel 2015, dandosi il cambio al volante con Alex Frassinetti, sta per il momento puntando a disputare almeno la 24 Ore di Spa. La squadra di Chignolo d'Isola ha ricevuto la vettura solamente venerdì della scorsa settimana e pertanto non è potuta essere presente in Francia, ma proprio in questi giorni scenderà in pista con i suoi due piloti a Imola per una prima presa di contatto. ●





Mapelli uomo chiave dei test

IL POLEMAN PARTECIPERÀ CON LA LAMBO HURACÁN DEL TEAM BARWELL RACING A TUTTA L'ENDURANCE CUP

Dir ritorno dalla 12 Ore di Bathurst, dove a differenza dello scorso anno (quando aveva concluso secondo assoluto con la Audi della Phoenix Racing) è stato particolarmente sfortunato pagando una foratura con il conseguente ritiro, Marco Mapelli è stato l'uomo chiave dei test del Paul Ricard. Il lombardo, che nel 2016 dovrebbe essere impegnato su più programmi, incluso il Gt italiano e la serie Vln, si è presentato al volante della Lamborghini Huracán Gt3 del team Barwell Racing con cui sembra ormai certa la sua partecipazione a tutta la Endurance Cup con l'equipaggio Pro-Am completato da Leo Machitski

e Marco Attard, quest'ultimo due anni fa campione del British Gt. Dopo avere già svolto altre quattro giornate di test a Barcellona e Valencia, la squadra inglese tornerà in pista a Monza a fine mese e poi a Silverstone, il 4 e 5 aprile. In Francia, Mapelli ha completato in tutto una trentina di tornate, lavorando su varie soluzioni mirate a trovare un buon equilibrio tra la facilità di guida per i due gentleman che lo accompagnano in questo suo impegno e la prestazione pura. Girando con il BoP dello scorso anno, che dovrebbe essere abbastanza simile a quello del 2016, hanno svolto sicuramente un ottimo lavoro anche

Michele Beretta, Andrea Piccini e Luca Stolz, che comporranno l'equipaggio "endurance" del Grasser Racing Team. Il terzo tempo ottenuto nella seconda sessione ed il secondo migliore responso nel pomeriggio di giovedì la dicono tutta sull'impegno della squadra austriaca, sebbene una foratura (causata dall'eccessiva usura) l'ultimo giorno ne abbia rallentato il ritmo. Assente era invece in questa occasione Mirko Bortolotti. In evidenza, sempre con una Huracán della Attempto Racing, anche Fabio Babini e Daniel Zampieri. Tra gli altri italiani vanno inoltre citati Alessandro Bonacini ed il campione Pro-Am Endurance 2014 Andrea Rizzoli, che hanno portato fino all'ottava posizione, al termine della prima sessione di mercoledì, la Ferrari 458 Italia Gt3 del team Kessel Racing. Nella top-10 nella seconda e nell'ultima sessione disponibile anche Lorenzo Bontempelli, su un'analoga vettura di Maranello nei colori della Af Corse. ●

I migliori 5 di ogni sessione

1ª SESSIONE, MERCOLEDÌ 9 MARZO

1. **D. Vanthoor-L. Vanthoor-Vervisch** (Audi R8 Lms/Belgian Audi Club Team Wrt) 1'57"330;
2. **Dusseldorp** (Bmw M6 Gt3/Rowe Racing) a 0"075;
3. **Engel-Morley-Toni** (Mercedes Amg Gt3/Black Falcon) a 0"094;
4. **Attard-Machitski-Mapelli** (Lamborghini Huracán Gt3/Barwell Motorsport) a 0"112;
5. **Baptista-Jimenez** (Audi R8 Lms/Belgian Audi Club Team Wrt) a 0"161.

2ª SESSIONE, MERCOLEDÌ 9 MARZO

1. **Al Harthy-Modell** (Aston Martin Vantage Gt3/Oman Racing) 1'57"077;
2. **Haupt-Christodoulou** (Mercedes Amg Gt3/Black Falcon) a 0"560;
3. **Beretta-Stolz-A. Piccini** (Lamborghini Huracán Gt3/Grasser Racing Team) a 0"610;
4. **Perera-Salaquarda** (Audi R8 Lms/Isr) a 0"639;
5. **Frey-Ortelli** (Jaguar G3/Emil Frey Racing) a 0"645.

3ª SESSIONE, GIOVEDÌ 10 MARZO

1. **D. Vanthoor-L. Vanthoor-Vervisch** (Audi R8 Lms/Belgian Audi Club Team Wrt) 1'56"724;
2. **Bell-Moore-Watson** (McLaren 650S Gt3/Garage 59) a 0"290;
3. **Beretta-A. Piccini-Stolz** (Lamborghini Huracán Gt3/Grasser Racing Team) a 0"318;
4. **Beaubelique-Moullin-Ricci-Trafford-Vautier** (Mercedes Amg Gt3/Akka Asp) a 0"329;
5. **Guilvert-Monti** (Audi R8 Lms/Sainteloc Racing) a 0"499.

4ª SESSIONE, GIOVEDÌ 10 MARZO

1. **Attard-Machitski-Mapelli** (Lamborghini Huracán Gt3/Barwell Motorsport) 1'56"602;
2. **Beretta-Stolz** (Lamborghini Huracán Gt3/Grasser Racing Team) a 0"073;
3. **Perera-Salaquarda** (Audi R8 Lms/Isr) a 0"222;
4. **Soenen** (Audi R8 Lms/Belgian Audi Club Team Wrt) a 0"629;
5. **Bell-Watson** (McLaren 650S Gt3/Garage 59) a 0"779.



OTTIMO IL LIVELLO DI PREPARAZIONE DELLE LAMBO
Sotto, la Lamborghini dell'Attempto Racing, che è attesa con Zampieri-Babini e Niederhauser.
Sopra, Beretta che dividerà la Huracán con Piccini e Stolz

Bormolini ad alta quota

IL 55ENNE VALTELLINESE CON LA REYNARD K02 DI F.NIPPON ANCORA AL VIA DI UNA SERIE DOVE PER 6 VOLTE HA CHIUSO 2°

di **Piero Libro**

Nelle cronoscalate del Vecchio Contine non c'è solo Simone Faggioli a portare in alto i colori italiani, con i suoi 8 titoli di campione europeo della Montagna; anzi, se il pilota toscano fosse rimasto a correre entro i confini nazionali, in ben 4 di queste occasioni (2009, 2010, 2013 e 2014) a portare il titolo in Italia, sarebbe stato Fausto Bormolini, che da quando frequenta stabilmente il circus europeo delle salite (dal 1998) ben 6 volte si è piazzato 2° ed altre due 3°... Oggi il 55enne valtellinese con la sua Reynard K02 di Formula Nippon motorizzata Mugen (debitamente aggiornata per le salite dalla Fire Motorsport) è una presenza costante ed importante nella serie continentale, ed è un peccato non vederlo anche nelle gare del Civm, dove sono anche diminuite le monoposto a ruote scoperte di 3.000 c.c.. Bormolini - operatore turistico nella sua Livigno - corre ormai da 31 anni, e la passione per le auto è di casa in famiglia: correva già suo nonno Bepin, e suo padre Luigi (scomparso qualche anno fa) è stato un gentleman vincente nelle salite europee; in famiglia corrono in salita anche il fratello Mauro, (dagli anni '80) ed il figlio di questi, Andrea; il quale, 22enne, corre già da quando aveva 18 anni, ed ha partecipato negli ultimi due anni ad un buon numero di gare dell'Europeo con un'Osella Pa21 Evo del Team Faggioli. Bormolini vanta 8 vittorie assolute nelle gare di europeo della Montagna, e con la grande modestia che lo contraddistingue pensa già alla stagione 2016, che inizierà il 17 aprile in Francia. «Seguirò sempre il Cem col team di Renzo Napione, supportato dalla scuderia Best Lap con la mia Reynard K02 - esordisce il livignasco



**NON SONO UN BIG
MA SPESSO RIESCO
A TROVARE LA
STRADA PER
ARRIVARE VICINO
ALLA VETTA**

FAUSTO BORMOLINI



- Una stagione che si preannuncia difficile con tante new entry di alto livello che puntano ai piani altissimi della classifica. Quest'anno, la stagione è focalizzata sul Master Hill Climb Fia che si terrà in Repubblica Ceca il 9 ottobre 2016 dove cercheremo di ripetere la vittoria nel Trofeo della Nazioni ottenuta nella edizione 2014 insieme a Faggioli, Merli e Magliona».

- Perché hai preferito correre in Europa e non in Italia?

«Per me è stata una scelta naturale visto che papà gareggiava nel Cem e, quando era possibile, andavamo a correre insieme. Per me il Cem è come una seconda casa, conosco piloti, organizzatori, addetti, commissari, tifosi... Ad ogni gara mi ritrovo a salutare centinaia di persone come fossimo vecchi amici, e mi fa un grande piacere. Nel gruppo di piloti italiani siamo molto uniti ed il ritrovo sotto la tenda di Faggioli a bere il caffè di mamma Graziella è una

consuetudine oramai consolidata. Adesso, senza dubbio, il motivo principale è proprio il clima di grande famiglia che siamo riusciti a creare con tutti i team, italiani e stranieri, che frequentano abitual-



mente la serie continentale. Ad ogni gara ritrovarsi è un piacere, con molti di loro ci capiamo solo a gesti ma riusciamo lo stesso a fare gruppo come fossimo compaesani... Poi la comodità dovuta al fatto di conoscere già tutti i percorsi che mi permette di posticipare l'arrivo sui campi di gara al venerdì pomeriggio è basilare per coniugare lavoro e gare».

- Cosa ti è mancato per vincere almeno una volta il Cem?

«Bella domanda... Ma non me lo sono mai chiesto! Non mi reputo e non sono un big, un pilota in grado di vincere un campionato e parto sempre con attese molto basse perché vedo i miei avversari come dei piloti molto più bravi e veloci di me. Poi però riesco quasi sempre a trovare la strada per





IL CALENDARIO

17 aprile	St. Jean du Gard	FRA
24 aprile	Rechbergrennen	GER
8 maggio	Falperra	PRT
15 maggio	Subida al Fito	SPA
5 giugno	Ecce Homo Sternbeck	CZE
26 giugno	Coppa Teodori	ITA
10 luglio	Limanova	POL
17 luglio	Dobsinsky Kopec	SVK
31 luglio	Glasbachrfennen	GER
21 agosto	St. Ursanne-Les Rangiers	CH
4 settembre	Ilirska Bistrica	SVN
18 settembre	Buzetski Dani	HRV



arrivare vicino alla vetta, vuoi per fortuna, vuoi per demeriti - e sfortuna - dei miei rivali. Dal 2005 ho fatto ben 6 podi assoluti nella classifica finale Cem e mi pare addirittura impossibile essere stato il primo dopo campioni del calibro di Regosa, Vilarino, Regal, Faggioli».



Simone Faggioli

- Rimpiangi di non essere partito nell'ultima gara del 2013, lasciando il titolo a Faggioli, che non poté partecipare in quanto impegnato in Italia ad aggiudicarsi il Civm?

«No, nessun rimpianto. Io non meritavo quel titolo perché i miei tempi erano stati decisamente superiori a quelli che il potenziale della PA30 del Team Faggioli mi avrebbe permesso. Solo la superiorità della vettura mi aveva permesso di primeggiare nel gruppo prototipi e di arrivare a



Renzo Napione

giocarmi il titolo nell'ultima gara di Buzet. Naturale conseguenza è stata la rinuncia ad andare in Croazia per permettere a Simone di giocarsi il Civm con Merli. Se devo essere sincero un rimpianto

c'è ed è quello di aver messo in difficoltà proprio Merli ma sono certo che il futuro gli permetterà di ottenere il titolo assoluto che è nelle sue grandi capacità».

- Dal 2007 corri con una Reynard, che seppure aggiornata risale al 2000; è una scelta ideale o pensi di cambiare?

«La vettura è come il pilota: attempata ma affascinante... È evidente che una Osella Fa30 od una Norma M20 sono più performanti, ma il costo di acquisto di un'auto di questo tipo, con l'aggiunta di ricambi e pezzi di scorta, comporta un investimento importante. Fatto l'investimento poi bisogna chiedersi: ma cosa cambia? I tempi miglioreranno ma per vincere si deve sempre battere un pilota come Faggioli ed è fantascienza. Così come lo è pensare di combattere con Merli che, quest'anno, seguirà il Cem in maniera continuativa. Questi due pilo-

ti, insieme al francese Nico Schatz, sono i campioni di oggi, i migliori! Quindi resto con la mia Reynard. E poi le F3000 hanno un fascino indiscusso per il pubblico che le apprezza moltissimo e guidare al limite è sempre una enorme soddisfazione».

- Come mai gli italiani dominano nel Cem?

«Credo che il dominio italiano nel Cem sia il frutto della grande capacità di organizzazione dei team. Osella, Villorba Corse, Tschager Motorsport ed adesso Il Team Faggioli hanno coniugato capacità tecniche, spirito di adattamento, organizzazione con una sana dose di italica furbizia che ci fanno sempre essere un passo avanti agli altri. Poi abbiamo messo in campo dei piloti di livello inarrivabile per i rivali e questo ha portato al dominio italiano che da 20 anni, salvo le parentesi Vilarino e Regal, caratterizza il Cem». ●

GRANDE ATTESA PER IL SUPERDERBY FAGGIOLI-MERLI

2016 ecco gli italiani d'Europa

Piloti ed auto italiani sono i grandi protagonisti dell'Europeo della Montagna fin dalla sua istituzione, nel 1957: 30 (in 58 anni) i titoli conquistati dalle auto (23 Osella, 3 Abarth, 2 Ferrari, 1 Maserati e Lucchini) ed altrettanti fra i piloti nella categoria Prototipi: 9 Nesti, 8 Faggioli, 3 Irlando e Tschager, 2 Regosa, Danti e Scarfiotti, ed uno Merzario; un titolo anche nella categoria Turismo, vinto nel 2002 da Piergiorgio Bedini, su Escort Cosworth. Nel 2016 la pattuglia italiana potrà contare - oltre che su Fausto Bormolini - sul pluricampione Simone Faggioli (Norma M20), a cui cercherà di contrastare il passo Christian Merli (Osella FA30). Un altro Bormolini, il nipote di Fausto, Andrea, si cimenterà nuovamente nel Cem, dove nel 2015 ha ottenuto l'11° posto finale con l'Osella Pa21-Evo del Team Faggioli, con tre podi nel gruppo E2/SC e la vittoria in Gruppo Cn in tutte le gare disputate (solo 4 delle 12). 15° lo scorso anno, Renzo Napione (anch'egli veterano della categoria) sarà in azione con un'altra Reynard-Mugen F.Nippon, così come Marco Capucci (nel 2015 16° su Osella Pa21-S); dalla seconda gara si impegnerà anche Franco Berto, nel 2015 24° su una Tatuus F.Renault. Passerà, invece, al Civm con la Mitsubishi Gruppo A Gabriella Pedroni, nella scorsa stagione 8° fra le Turismo, davanti a Tonino Cossu (Honda Civic).

Rea confessa

DALLE TURISMO AI PROTOTIPI: IL CAMPANO SI PREPARA AL DEBUTTO IN SALITA SULLA LIGIER. «OSELLA È AVANTI CON LO SVILUPPO MA POSSIAMO BATTERLA»

di **Gianluca Marchese**

In passato il passaggio da una Turismo a un prototipo era la regola. Oggi in salita non è sempre così, ma la "tradizione" è rimasta, anche perché spesso formativa. Ci ha provato lo scorso anno Luca Ligato, che tornerà su una sport anche nel 2016, e ci è appena riuscito anche Cosimo Rea, capace di confermare i programmi per la stagione Civm gettando nella mischia un nome "alternativo" a Osella e Norma, ovvero Ligier. Il pilota campano ha compiuto 29 anni nei giorni scorsi ed è finalmente pronto a raccogliere la sfida dopo aver dominato la classe N-1600 per un biennio e dopo che il suo grande progetto, condiviso con papà Giovanni, nel 2015 si arenò per varie vicissitudini, costringendolo a un anno sabbatico. Per il portacolori della Tramonti Corse è pronta la Ligier Js51 per l'esordio in Cn. La biposto sarà motorizzata Honda, propulsore curato dalle mani esperte di Giuseppe Ciarcelluti, e gommata Pirelli: «Non vedo l'ora di portarla al debutto su strada - attacca il giovane driver salernitano -, dopo tutto il lavoro fatto ce lo meritiamo proprio! Mio padre mi segue con grande attenzione, quasi nel ruolo di un vero e proprio direttore sportivo».

- Ma come è nato il progetto di saltare dalla N-1600 a una Cn2?

«In primis dall'esigenza di provare qualche esperienza nuova, nella classe avevo comunque raggiunto gli obiettivi massimi e quindi serviva un'esperienza di crescita. L'occasione è avere avuto l'opportunità di acquistare questa Ligier, piuttosto nuova ancora, a buon prezzo da Mario Franco Del Pezzo, altro pilota di queste zone».

- Che cosa ti aspetti in Civm dalla tua prima stagione nei prototipi?

«Cerco sempre di stare con i piedi per terra e sinceramente non mi aspetto grandi cose. In fondo l'obiettivo è quello di portare la macchina a un buon livello dopo 4-5 gare, poi credo si possano ottenere dei risultati. Non tutti hanno creduto al progetto di questa Ligier, anche perché in Italia il punto di riferimento è normalmente l'Osella. Cercheremo di avvicinare quei livelli».

- Come? E a che punto siete con la messa a punto?

«L'auto è pronta, l'abbiamo provata in pista a Sarno e in questi giorni a Battipaglia. Il lavoro iniziale è stato alleggerirla, portandola non lontana dal peso limite (535 kg, ndr) dai 600 chili iniziali. Poi abbiamo apportato modifiche all'anteriore perché peccava di inserimento. Stiamo cercando di adattarla

il più possibile al mio stile di guida, ereditato dalla N-1600: a me piace un'auto precisa sull'anteriore. In pista abbiamo provato con una configurazione diversa rispetto alla salita, utilizzando pneumatici più piccoli, e l'auto ha risposto bene. Ora credo andremo al Master Drivers a Scheggia il 3 aprile per un collaudo e avere i primi riscontri su strada, insistendo su questa soluzione. L'Osella è chiaramente avanti come sviluppo, quindi per avvicinarci e magari un giorno batterla bisogna inventarsi qualcosa e provare strade diverse».

- Lo scorso anno sei rimasto praticamente fermo...

«Con la Ligier volevamo essere pronti per il Civm.

In realtà per dei ritardi su alcune componenti il mio primo impegno stagionale è arrivato solo in estate, quando l'abbiamo provata per la prima volta. Poi mi sono iscritto a Gubbio per il cinquantesimo del Trofeo Fagioli, tra l'altro vincendo in classe la mia unica gara con la fida Citroen Saxo. Dopodiché ci siamo subito riconcentrati sul prototipo cercando di completarlo e i giusti compromessi tra aerodinamica, telaio e motore».

- Come nasce il Cosimo Rea pilota?

«Mio padre, pilota anche lui, mi comprò un kart quando avevo 6-7 anni e mi portava sempre a girare, però a

quei tempi non ero molto appassionato. Però la passione per i motori è qualcosa che ho sempre avuto dentro. Quando non avevo l'auto da corsa avevo i motorini e la mia passione era modificarli. È stata sempre nascosta ma in qualche modo coltivata. Alla prima esperienza in pista ero forse troppo piccolo per apprezzarla davvero e così dovetti aspettare i 18-19 anni. Andai a provare con Paolo Cicalessi che si accorse subito che me la cavavo bene già alle prime esperienze. Così decidemmo di iniziare e vinsi subito un trofeo in pista a Battipaglia, già lì con la Saxo di papà. Poi la portai in salita stravolgendola nel setup rispetto a quando la usava lui».

- Ci racconti il tuo esordio in salita?

«Fasano 2008, un'esperienza particolare perché avevo disputato solo qualche gara in pista. Le cronoscalate sono davvero una cosa a parte rispetto a tutto il resto. Quando partii, tra l'altro su un tracciato veloce come Fasano, non avevo nemmeno il tempo di cambiare le marce mentre sfioravo muri e guardrail. È stata un'emozione fantastica, una sensazione che puoi provare solo in salita. Poi parti e credi di essere andato forte, invece... diciamo che nelle prime salite migliori di molti secondi, per

FINORA HO GIRATO SOLO IN PISTA CON LA LIGIER. NON VEDO L'ORA DI POTER METTE LE RUOTE SU STRADA

COSIMO REA



LA CARTA D'IDENTITÀ

NATO A PAGANI (SA)
IL 4 MARZO 1987
VETTURA LIGIER JS51
HONDA (CN2)
SCUDERIA TRAMONTI
CORSE
CORRE DAL 2008
ESORDIO IN SALITA
FASANO 2008
(CITROËN SAXO
N-1600)
TITOLI IN CIVM TROFEO
UNDER 25 (2009)
E COPPA N-1600
(2013 E 2014)



trovai contro un palo della luce. A fine stagione non riuscì a vincere la classe, ma per fortuna vinsi l'Under 25, che prevedeva un discreto montepremi. Il punto è che in pratica fui costretto a darlo tutto a Carmine!».

- Invece nel 2013 e 2014 (per mezzo punto!) hai vinto la N-1600.

«Sono state due splendide sensazioni. Lottare fino all'ultimo e alla fine spuntarla, tra l'altro con un avversario come Giovanni Regis. È stato lui il mio punto di riferi-

mento e riuscire a batterlo è stata davvero una bella soddisfazione. Tra l'altro nel 2013, con il Civism a gironi, al Sud io avevo numerosi avversari, compreso Ligato, che andava forte e che spero di incontrare al più presto in Cn».

- Che mondo è quello delle "piccole" Turismo?

«È stato bello iniziare in N-1600 ereditando l'auto di mio padre. Sono riuscito a portare a termine quello che lui aveva iniziato. È stata spesso la categoria più combattuta in Civism. E poi quando ho iniziato io eravamo tantissimi. Ricordo a Gubbio 2009 una trentina di concorrenti. È una categoria molto formativa, soprattutto per il lancio in Cn. Certamente è un altro tipo di auto, ma le basi di guida e di esperienza sono importanti».

- Quali grandi differenze hai già riscontrato sulla Cn2?

«Non parto da un discorso tecnico. La differenza enorme sta nell'allenamento fisico che bisogna avere e mantenere per questo tipo di vetture. Quando decidi di fare il salto in questa categoria non puoi più organizzare una gara in 3-4 giorni come facevi con una Turismo. Devi programmare anche mesi prima, fare il sedile, allenarti sempre. Anche per non perdere mai i punti di riferimento, visto che le reazioni richieste sono molto diverse e più veloci. Quello che mi ha impressionato della Ligier sono i tempi di frenata, ridotti al minimo, ma abbiamo bisogno di fare più esperienza e solo la salita dirà quale strada intraprendere per migliorare».

Perché alla fine hai preferito le cronoscalate?

«Intanto papà veniva da quell'ambiente e mi ripeteva continuamente che era il più competitivo. In pista trovavi al massimo 4-5 rivali, in salita, come dicevo, nei primi anni eravamo davvero tanti ed era bello lottare con tutti. È stata una grande esperienza formativa perché andavi in Sicilia e trovavi il pilota locale che andava fortissimo, lo stesso a Rieti, ad esempio con Antonio Scappa, e così via: mai una tregua».

- E la tua Saxo che fine farà?

«Dopo qualche apparizione in pista sto cercando di convincere Pietro Giordano, il presidente della Tramonti Corse, a disputare qualche salita. Ci riusciremo!».



quanto mi riguarda anche 6-7 ogni volta! Da lì è iniziato tutto e quando iniziai ad avvicinare i limiti ho pensato di fare qualche... danno!».

- Spiega.

«I miei inconvenienti non erano forature o cose del genere, ma (sorride, ndr) facevo le cose in grande! Nel 2009 partii da Erice per il Civism dove mi sembra ero in lotta con Antonio Vivone. A Fasano toccai al Canale di Pirro e visto che la Saxo era in riparazione mio padre suggerì di prendere la Peugeot 106 dell'amico Carmine De Risi. Andai a Rieti e proprio all'ultima curva toccai il marciapiede e mi ri-

QUELLA SAXO

CHE SUONAVA TUTTI

Sopra, Cosimo Rea in azione con la Saxo: il campano ha dominato per un biennio la classe N-1600 del Civism. Quest'anno debutterà con la Ligier che ha già avuto modo di assaggiare in pista



Le classifiche

VELOCITÀ

INDYCAR
FORMULA E

ST PETERSBURG
CITTÀ DEL MESSICO

RALLY

RALLY DELLE CANARIE

GRAN CANARIA

RALLY DEI LAGHI

VARESE

RALLY VALLATE ARETINE

AREZZO

RONDE DEL GRIFO

ARZIGNANO

RONDE DEL MONFERRATO

CANELLI

Le classifiche e il resoconto della gara Nascar di questa settimana le trovate sul nostro sito www.autosprint.it

VELOCITÀ

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 18
Saint Petersburg (Usa),
12-13 marzo 2016

Gara: 1. Montoya (Dallara DW12-Chevy) 113 giri in 2h13'28"4650, alla media di 143,241 km/h; 2. Pagnaud (Dallara DW12-Chevy) a 2"3306; 3. Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) a 8"8764; 4. Castroneves (Dallara DW12-Chevy) a 9"3237; 5. Aleshin (Dallara DW12-Honda) a 9"7167; 6. Sato (Dallara DW12-Honda) a 26"0373; 7. Dixon (Dallara DW12-Chevy) a 40"7056; 8. Munoz (Dallara DW12-Honda) a 55"9459; 9. Kanaan (Dallara DW12-Chevy) a 59"1204; 10. Kimball (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 11. Hawksworth (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 12. Rossi (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 13. Daly (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 14. Pigot (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 15. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 16. Rahal (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 17. Chilton (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 18. Servia (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 19. Hinichliffe (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 20. Filippi (Dallara DW12-Honda) a 2 giri.

Giro più veloce: il 42° di New-gard in 1'02"2307, alla media di 167,579 km/h.

Il campionato: 1. Montoya 51 punti; 2. Pagnaud 43; 3. Hunter-Reay 36; 4. Castroneves 32; 5. Aleshin 30; 6. Sato 28; 7. Dixon 26; 8. Munoz 24; 9. Kanaan 22; 10. Kimball 20..

FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 26
Città del Messico (Mex),
12-13 marzo 2016

Gara: 1. D'Ambrosio (Venturi VM200 FE01) 43 giri in 48'28"409 alla media di 111,346 km/h; 2. Buemi (Renault ZE15) a 0"106; 3. Prost (Renault ZE15) a 25"537; 4. Duval (Venturi VM200 FE01) a 26"358; 5. Frijns (Spark SRT_01E) a 28"477; 6. Bird (Virgin DSV-01) a 28"928; 7. Abt (Abt Schaeffler FE01) a 30"051; 8. Heidfeld (Mahindra M2Electro) a 36"373; 9. Sarrazin (Venturi VM200 FE01) a 37"291; 10. Senna (Mahindra M2Electro) a 37"603; 11. Turvey (Nextev TCR 001) a 38"598; 12. Conway (Venturi VM200 FE01) a 38"790; 13. Piquet (Nextev TCR 001) a 42"351; 14. De Silvestro (Spark SRT_01E) a 43"971; 15. Duran (Spark SRT_01E) a 1'03"080; 16. Vergne (Virgin

DSV-01) a 1 giro

Giro più veloce: Nicolas Prost in 1'04"569 alla media di 116,638 km/h.

Il campionato: 1. Buemi 98 punti; 2. Di Grassi 76; 3. Bird 60; 4. D'Ambrosio 58; 5. Duval 44; 6. Prost 38; 7. Frijns 31; 8. Sarrazin 30; 9. Heidfeld 27; 10. Da Costa 16.

RALLY

ERC

Rally Canarie

Resoconto della gara a pag. 42
Gran Canarie (Spa),
10-12 marzo 2016

Assoluta: 1. Lukyanuk-Arnautov (Ford Fiesta R5) in 2.13'52"4; 2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 32"7; 3. Monzon-Holtzman (Citroën DS3 R5) a 1'51"4; 4. Perez-Lopez (Ford Fiesta R5) a 2'58"5; 5. Consani-Vilmot (Peugeot 208 T16 R5) a 5'09"6; 6. Chuchala-Dymursky (Subaru Impreza Sti) a 5'57"3; 7. Koltun-Pleskot (Ford Fiesta R5) a 6'17"0; 8. Puskadi-Godot (Skoda Fabia R5) a 8'00"0; 9. Pernia-Garcia (Ford Fiesta R5) a 8'26"2; 10. Kasperczyk-Syth (Ford Fiesta R5) a 8'37"0; 11. Cima-Sosa (Renault Clio RS R3T) a 8'37"7; 12. Ranga-Bán (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 9'35"1; 13. Scattolon-Zanini (Mitsubishi Lancer Evo X) a 9'38"8; 14. Marrero-Marrero (Honda Civic Type-R R3) a 9'40"2; 15. Habaj-Woc (Peugeot 208 VTI R2) a 9'43"9; 16. Falcón-Pereira (Honda Civic Type-R R3) a 10'21"8; 17. Mora-Pérez (Ford Fiesta R2T) a 10'54"8; 18. Alonso-Monasterolo (Mitsubishi Lancer Evo X) a 11'02"9; 19. Delgado-Correa (Peugeot 208 VTI R2) a 11'30"3; 20. Vallin-Odrizola (Opel Adam R2) a 11'40"9; 21. Ares-González (Ford Fiesta R5) a 11'48"6; 22. Érdi-Patkó (Mitsubishi Lancer Evo X) a 12'01"9; 23. Padilla-Blondeel (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 12'19"0; 24. Besseney-Berendi (Renault Clio RS R3T) a 12'20"7; 25. Panices-Alvarez (Opel Adam R2) a 12'41"4; 26. Gryc-Kusnierz (Peugeot 208 VTI R2) a 12'48"5; 27. Climent-Climent (Peugeot 208 VTI R2) a 12'52"8; 28. Santana-Rivero (Peugeot 208 VTI R2) a 13'00"0; 29. Humar-Rus (Peugeot 208 VTI R2) a 13'16"8; 30. Parés-Rosell (Mitsubishi Lancer Evo X) a 13'35"7; 31. Blach Jr.-Murado (Peugeot 208 VTI R2) a 14'11"6; 32. Tlučák-Kucera (Skoda Fabia R5) a 14'36"5; 33. Falcón-Peñate (Citroën DS3 R3T Max) a 14'54"9;

34. Antunes-Correia (Renault Clio RS R3T) a 15'50"6; 35. Méndez-García (Citroën C2 R2 Max) a 16'36"5; 36. Bostanci-Vatanever (Ford Fiesta R2T) a 17'25"0; 37. Várkonyi-Csányi (Peugeot 208 VTI R2) a 18'41"7; 38. Correia-Barreto (Renault Clio RS R3T) a 19'51"8; 39. Della Casa-Pozzi (Citroën DS3 R5) a 25'47"6; 40. Gil-Chamorro (Citroën C2 R2) a 28'04"9; 41. Botka-Szeles (Citroën DS3 R5) a 29'18"7; 42. Méndez-de la Torre (Suzuki Swift Sport) a 29'59"4; 43. Suárez-Brito (Peugeot 208 VTI R2) a 30'24"3; 44. Pienicek-Mazur (Opel Adam R2) a 32'12"8; 45. Santiago-del Buono (Citroën Saxo VTS) a 45'02"3; 46. Zawada-Dachowski (Opel Adam R2) a 51'46"8.

COPPA ITALIA

Rally dei Laghi

Resoconto della gara a pag. 44
Varese, 11-13 marzo 2016

Assoluta: 1. Miele-Mometti (Ford Fiesta Wrc) in 1.11'40"6; 2. Crugnola-Bariani (Ford Fiesta) a 36"3; 3. Pedersoli-Romano (Citroën C4 Wrc) a 1'16"4; 4. Pensotti-Falzone (Citroën Ds3 Wrc) a 3'01"8; 5. Ballinari-Pagani (Ford Fiesta) a 3'39"1; 6. Roncoroni-Brusadelli (Peugeot 207 S.2000) a 4'28"5; 7. Bizzozero-Tosetto (Peugeot 208) a 5'55"4; 8. Dipalma-Zanotti (Peugeot 208) a 6'24"9; 9. Maran-Maran (Peugeot 106) a 6'31"1; 10. Bosetti-Buzzi (Renault Clio) a 6'39"4.

Classe Wrc: 1. Miele-Mometti (Ford Fiesta Wrc) in 1.11'40"6; 2. Pedersoli-Romano (Citroën C4 Wrc) a 1'16"4; 3. Pensotti-Falzone (Citroën Ds3 Wrc) a 3'01"8. **Classe Super 2000:** 1. Roncoroni-Brusadelli (Peugeot 207 S.2000) in 1.16'09"1.

Classe Super 1600: 1. Re-Luca in 1.24'02"7; 2. Contini-Boscarini a 3'5 (entrambi Clio S.1600).

Classe R5: 1. Crugnola-Bariani (Ford Fiesta) in 1.12'16"9; 2. Ballinari-Pagani (Ford Fiesta) a 3'02"8; 3. Bizzozero-Tosetto (Peugeot 208) a 5'19"1.

Classe R3C: 1. Bosetti-Buzzi in 1.18'20"0; 2. Marchetti-Turatti a 32"8; 3. Albertoli-Brovelli a 8'03"8 (tutti Renault Clio).

Classe R2B: 1. Dipalma-Zanotti in 1.18'05"5; 2. Guzzi-Bufferon a 3'52"9; 3. Bernardi-Zanni a 6'13"8; 4. Bistoletti-Perlati (Renault Twingo) a 10'03"2 (gli altri su Peugeot 208).

Classe RGT: 1. Calabrizi-Verdelli (Porsche 997 GT3 RS) in 1.20'05"9.

Classe K10: 1. Maran-Maran

ALQUATI



Dovesicorre

VELOCITÀ

20 marzo

GP AUSTRALIA

1ª prova Mondiale F1
Melbourne

www.autosprint.it

12 ORE DEL MUGELLO

2ª prova Serie Creventis
Mugello

www.24series.com

12 ORE DI SEBRING

2ª prova Imsa
Sebring

www.imsa.com

NASCAR

Sprint Cup
Fontana

www.nascar.com

RALLY

17-20 marzo

RALLY DEL CIOCCO

Tricolore Rally
Castelvecchio Pascoli

www.cioccorally.it

19-20 marzo

RALLY DEL CANAVESE

Ronde
Rivarolo

www.rallyteameventi.it

RALLY SAN GIULIANO DEL SANNIO

Ronde
San Giuliano del Sannio

www.tecno-motor.com

RALLY DEI COLLI SCALIGERI

Rally Day
Verona

rallydeicolli-scaligeri.it

CIR STORICO

6° Historic Rally Vallate Aretine

Resoconto della gara a pag. 46
Arezzo, 11-12 marzo 2016

Assoluta: Guagliardo-Granata (Porsche 911 Rsr) in 1.20'51"3; 2. Colombini-Ferrara (Bmw M3) a 14"; 3. "Lucky"-Pons (Lancia Delta 16V) a 39"4; 4. Montini-Belfiore (Porsche 911 Rsr) a 41"3; 5. "Pedro"-Baldaccini (Lancia Delta 16V) a 1'06"; 6. Ambrosoli-Viviani (Porsche 911 Sc) a 2'36"3; 7. De Bellis-Alicervi (Audi Quattro) a 3'45"2; 8. Bianchini-Stefanelli (Lancia 037) a 4'36"7; 9. Canziani-Fiori (Opel Kadett Gte) a 4'44"8; 10. Cesarini-Gabrielli (Ford Escort Rs1600) a 5'22"5

1° Raggruppamento: 1. Giuliani-Sora (Lancia Fulvia Hf) in 1.40'16"9; 2. Dell'Acqua-Paganoni (Porsche 911 S) a 2'25"8; 3. Turchi-Lazzerini (Fiat 125 S) a 12'57"3

2° Raggruppamento: 1. Guagliardo-Granata (Porsche 911 Rsr) in 1.20'51"3; 2. Montini-Belfiore (Porsche 911 Rsr) a 41"3; 3. Canziani-Fiori (Opel Kadett Gte) a 4'44"8; 4. Cesarini-Gabrielli (Ford Escort Rs1600) a 5'22"5;

5. Righi-Iacolutti (Ford Escort Rs) a 9'17"3; 6. Finati-Codotto (Fiat 124 Abarth) a 10'28"9; 7.

(Peugeot 106) in 1:18'11.7.

Classe A7: 1. Bersani-Boldetti in 1.21'12"4; 2. Soldati-Ungaro (Peugeot 306) a 2'06"1; 3. Bernardi-Dresti a 3'51"0; 4. Coniglio-Spadone a 5'42"4; 5. Turetta-Rossi a 6'42"9 (gli altri Renault Clio W.).

Classe A6: 1. Zanini-Zanini in 1.30'11"9; 2. Lodigiani-De Martini a 48"7 (entrambi Peugeot 106).

Classe N3: 1. Ciconte-Premoselli in 1.23'02"6; 2. Tondina-Cecchetto a 1'15"3; 3. Statti-Coniglio a 3'34"8; 4. Maci-Bonifacio a 3'36"5; 5. Battistelli-Vicini a 7'12"8; 6. Mostacchi-Bassola a 21'51"1 (tutti su Renault Clio).

Classe N2: 1. D'Alberto-Ferrando in 1.26'42"8; 2. Chiodo-Occhiali a 1'32"4; 3. Bernasconi-Donadini a 1'41"0; 4. Formoli-Duico a 2'30.4; 5. Negri-Bosoni a 2'49"5; 6. Mangeruca-Caironi a 6'55"8; 7. Castiglioni-Guotio (Opel Corsa) a 11'55"1 (gli altri su Peugeot 106).

Classe N1: 1. Barbieri-Rossi (Peugeot 106) in 1.32'07"2.

Racing Start 1600 Turbo: 1. Anzi-Minazzi (Mini Cooper S) in 1.31'51"6.

Racing Start 1600 Benzina: 1. Melloni-Boccardo (Suzuki Swift) in 1.29'54"2.

Maestri-Sponda (Lancia Fulvia Hf) a 15'17"

3° Raggruppamento: 1. Ambrosoli-Viviani (Porsche 911 Sc) in 1h23'27"6; 2. Rossi-Imerito (Porsche 911 Sc) a 3'52"6; 3. Rimoldi-frasson (Porsche 911 Sc) a 5'56"1; 4. Elia-Racca (Opel Ascona 400) a 8'56"4; 5. Bucci-Borghese (Alfa Romeo Alfetta Gtv) a 9'20"; 6. Pedretti-Feraboli (Fiat 131 Abarth) a 11'20"5; 7. Benetton-Benetton (Fiat 127 Sport) a 12'46"9; 8. Fantei-Franconi (Alfa Romeo Alfasud Tl) a 14'41"9; 9. Lorenzi-Pellegrini (Opel Manta Gte) a 14'42"4; 10. Giudicelli-Caberlon (VW Golf Gti) a 15'52"6; 11. Bellucci-Baldi (Renault 5 Turbo) a 18'09"3; 12. Piscaglia-Angelini (VW Golf Gti) a 20'46"4; 13. Bragagni-Pigolotti (Fiat 127 Sport) a 21'15"5; 14. Casagli-Iacuzzi (Renault R5 Alpine) a 21'42"8; 15. Bollini-Tessaro (Ford Escort Rs) a 24'03"7; 16. Ceconci-Domini (Fiat 500) a 2.03'57"3

4° Raggruppamento: 1. Colombini-Ferrara (Bmw M3) in 1.21'05"3; 2. "Lucky"-Pons (Lancia Delta 16V) a 25"4; 3. "Pedro"-Baldaccini (Lancia Delta 16V) a 52"; 4. De Bellis-Alicervi (Audi Quattro) a 3'31"2; 5. Bianchini-Stefanelli (Lancia 037) a 4'22"7; 6. Bertelli-Neri (Opel Kadett Gsi) a 8'12"4; 7. Costenaro-Marchi (Lancia 037) a 8'25"8; 8. Ciabatti-Ciabatti (Peugeot 205 Rallye) a 13'07"6; 9. Galli-Statuto (Lancia Delta 8V) a 22'33"9

Trofeo Abarth: 1. Gallione-Cavagnetto in 1.32'46"; 2. Armellini-Mengon a 1'26"2; 3. Meggiarin-Gallotti a 2'34"5; 4. Scalabrin-Fantinato a 2'39"3; 5. Sisani-Pollini a 6'03"7; 6. Canetti-Pastorino a 9'22"3; 7. Raviglione-Zublena a 9'54"4; 8. Mearini-Acciai a 10'37"9; 9. Battistel-Rech a 12'44"2; 10. Quercioli-Severino a 15'40"7.

RONDE

Ronde del Grifo

Azzignano (Vi), 12-13 marzo 2016

Assoluta: 1. Porro-Cargnelutti (Ford Focus Wrc) in 38'56"7; 2. Forato-Mosele (Peugeot 207 S2000) a 1'13"0; 3. Ciaghi-Faccenda (Renault Clio) a 3'27"5; 4. Pollara-Princiotto (Peugeot 208) a 3'28"1; 5. Zaupa-Scaramuzza (Peugeot 208) a 3'40"9; 6. Nicoletti-Zanrosso (Renault Clio) a 3'51"9; 7. De Gasperi-Silotto (Citroën Saxo) a 3'55"5; 8. Cocco-Buccino (Peugeot 208) a 4'13"0; 9. Lovisetto-Bernardini (Ford Fiesta Wrc) a 4'22"6; 10. Franchini-Zullo (Skoda Fabia S2000) a 4'40"8.

RONDE

Colli del Monferrato

Canelli (At), 12-13 marzo 2016

Assoluta: 1. Gino-Ravera (Mini Contryman J. Cooper) in 17'37"2; 2. Pettenuzzo-Araspi (Ford Focus) a 5"1; 3. Bosca-Aresca (Ford Fiesta) a 14"5; 4. Tortone-"Rogeruan" (Ford Fiesta) a 26"5; 5. Strata-Garbero (Mitsubishi Evo X) a 45"2; 6. Chentre-Floreaan (Mitsubishi Evo Ix) a 50"4; 7. Gagliasso-Beltramo (Peugeot 207) a 1'05"8; 8. Passio-Rossello (Mitsubishi Evo X) a 1'06"1; 9. Iemmola-Angiulli (Fiat Punto) a 1'34"6; 10. Mastruzzo-Capitano (Fiat Punto) a 1'42"8.

GINO-RAVERA ESALTANO LA MINI

Con la Mini Contryman, Gino e Ravera si sono aggiudicati la vittoria ai Colli del Monferrato

L'OUTLET DI

**AUTO
SPRINT**

per informazioni
outlet@autosprint.it

GARE



NOVITÀ PER RALLY PISTON CUP: Al termine di ogni gara disputata verrà stilata una classifica "virtuale" nella quale verranno inseriti di diritto tutti i partecipanti. Viene data, così, al concorrente la possibilità di decidere la propria iscrizione alla serie entro i termini stabiliti da regolamento. Tutte le novità consultabili sul sito internet www.rallypistoncup.it

CORSI

Scuola Piloti Milano



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

RIVISTE

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

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di

SPORT



UN UOMO, UN CAMPIONE, IN PISTA E NELLA VITA. I pilastri della passione su cui poggia la Selezione, hanno un nome: Dino Castiglione. Se per un attimo, chiudiamo gli occhi, non è difficile vederlo accanto alla sua amata Fiat 850 Sport, ai raduni o in pista, orgoglioso ed innamorato della sua signora, dei suoi figli e del suo mondo colorato, ricco di amici, pieno dei profumi della sua vigna, o di quelli di gomme e benzina che si portava dentro, dopo una giornata in pista col figlio Nicola, il tutto, sempre con quel fare un po' burbero e con quella sua compostezza, disarmante e discreta. Discreta come lui. Lo hanno definito, "un grande Amico, uno di cui si ci poteva fidare". Di sicuro, con il suo esempio di vita, ci ha insegnato tanto, ci ha trasmesso tanti valori, fino all'ultimo istante, quando grazie alle sue "Idee ed al suo gran Cuore", è stato possibile, donare i suoi occhi, e dare la vista a due persone che la vista non l'hanno mai avuta. Un Grande. Sì, l'amico Dino non è più qui, le luci della sua 850 Sport, si sono spente, ma da oggi, nel cielo lassù, brilla una nuova Stella, più luminosa che mai.

Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruote classiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

VENDO COLLEZIONE completa o annate singole di Autosprint dal 1988 al 2015. Telefono 339-8345123, email botteropaolo71@gmail.com

LIBRI



ELABORIAMO IL MOTORE
1-2 Assetto-Centraline. vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

L'Outlet. Contattateci 051.6227.270, email outlet@autosprint.it

**AUTO
SPRINT
EXTRA**

CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonativweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2015 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

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

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa

Spazio alle vere **hypercar**

AUTO DA SOGNO PER MILIARDARI E COLLEZIONISTI. CIASCUNA CON UNA ECCELLENZA: LA BUGATTI È LA PIÙ VELOCE, LA PAGANI LA PIÙ ESCLUSIVA...

di **Alberto Sabbatini**

Chiamarle **supercar** è riduttivo. Per auto estreme come queste, è stato coniato lo slogan **hypercar**. Ma queste tre vetture, che hanno debuttato al salone di Ginevra, sono ancor più speciali. Perché ciascuna a modo loro è esclusiva. Da record. Proviamo a scoprire perché.

Bugatti Chiron - Il marchio Bugatti è stato rilevato 18 anni fa dal gruppo Volkswagen ed è stato acquistato con l'ambizione di produrre l'auto più veloce del mondo. All'inizio era la Veyron che quando nacque divenne famosa perché sfiorava i 400 km orari. Adesso che è uscita di produzione, la Bugatti ha lanciato al salone di Ginevra la Chiron, un modello dedicato a Louis Chiron, un indimenticato pilota monegasco degli Anni Trenta che con la Bugatti vinse tante gare. La Chiron si conferma l'auto stradale più potente e più veloce del mondo. È una coupé due posti il cui motore W16 eroga la bellezza di 1500 cavalli; il motore è quello evoluto della Veyron: è un 8000 cc sovralimentato con quattro turbo ottenuto accoppiando due V8 per complessivi 16 cilindri. Non solo la potenza è fantascientifica, ma anche la coppia è enorme: 1600 Nm.

Questa orgia di cavalli distribuita per ovvi motivi di trazione su quattro ruote motrici permette alla Bugatti Chiron un'accelerazione di 2,5 secondi da 0 a 100 km/h. Normalmente la Bugatti Chiron è limitata a 380 km/h (!) nella modalità "autostrada" e per raggiungere i 420 km/h bisogna abilitare la funzione "top speed" azionando una seconda chiave. Della Chiron ne saranno costruiti solo 500 esemplari a un prezzo di 2,4 milioni e sarà in vendita dall'autunno 2016.

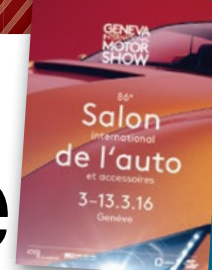
Pagani Huayra BC - Il marchio fondato a Modena dall'argentino Horacio Pagani e che aveva Fangio come icona, è il più esclusivo del mondo per le hypercar. Pagani costruisce poco più di una trentina di auto l'anno. La Huayra BC è un'evoluzione della precedente Huayra e il suffisso BC indica la dedica a Benny Caiola, il primo acquirente di una supercar Pagani. Il suo motore V12 biturbo 6 litri da oltre 750 cavalli è di costruzione Mercedes Amg, come tutte le Pagani. La Huayra BC è stata sviluppata avendo come riferimento la massima leggerezza. Ad esempio, il nuovo cambio sequenziale automatico a 7 marce costruito da Xtrac con sincronizzatori in fibra di carbonio, completo del differenziale a controllo elettronico, pesa circa il 40% di un paragonabile cambio a doppia frizione per supercar. Il peso di questa hypercar è contenuto in appena 1218 kg.

Lamborghini Centenario - È dedicata al centenario della nascita di Ferruccio Lamborghini, fondatore dell'azienda. La Centenario è una hypercar in serie limitata ma è anche l'espressione della stato dell'arte della tecnologia Lambo. Sviluppata su base Aventador, ha telaio monoscocca e carrozzeria realizzata per intero in fibra di carbonio con parti lucide oppure opache. Il motore 12 cilindri a V aspirato di 6,5 litri della Aventador è stato portato a 770 cv. Alla trazione integrale è stato aggiunto un sistema di ruote sterzanti posteriori sia in fase che controfase, perciò il passo della Lambo Centenario, che è di 2700 mm come la Aventador, può variare tra 3200 mm e 2450 mm per migliorare rispettivamente la stabilità sul veloce oppure la maneggevo-

PAGANI L'UNICA ANCORA CON LA LEVA DEL CAMBIO
Sotto, la Pagani Huayra BC, con motore Amg V12 turbo. È l'unica di queste auto che ha ancora la leva del cambio perché monta un sequenziale 7 marce Xtrac



Pagani Huayra BC





**BUGATTI CHIRON
OMOLOGATA A 420 KM/H!**

La Bugatti Chiron è la hypercar che sostituisce la Veyron. Monta lo stesso motore W16 portato a 1500 cavalli per una velocità dichiarata di 420 chilometri orari. Sotto, i raffinati interni. È costruita in serie limitata: solo 500 esemplari e costerà 2,4 milioni di euro

Bugatti Chiron



lezza nelle manovre. Pesa solo 1520 kg ed è la prima Lambo che nel rapporto peso/potenza riesce a scendere sotto la soglia dei 2 chili per cavallo: 1,97 kg/cv. La Centenario è prodotta in serie limitata: ne saranno costruite 20 coupé e 20 roadster, già tutte vendute a un prezzo variabile di 1,75 milioni di euro per la versione col tetto e 2 milioni tondi per quella aperta. ●



Lamborghini Centenario



CENTENARIO HA RAPPORTO PESO/POTENZA SOTTO I 2 KG/CV

La Lamborghini Centenario (su base Aventador) omaggia i 100 anni dalla nascita del fondatore. Grazie al peso contenuto in 1520 kg e ai 770 cv di potenza ha un rapporto peso/potenza di 1,97 kg/cv

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



La nuova Manor in prova a Barcellona: il team inglese è il più piccolo in F.1 ma non il solo a fare i conti con i chiari di luna...

A PARTE I DIVIDENDI DEI DIRITTI TV, MOLTI TEAM FANNO FATICA

In F.1 bilanci sotto tensione

Ma questa F.1 fino a quando reggerà i costi attuali? La Lotus sarebbe fallita se non fosse intervenuta Renault, Sauber è in ritardo con gli stipendi (che è sempre un segnale molto negativo per qualsiasi azienda), Force India ha il suo comproprietario sempre e costantemente immerso in pro-

blemi finanziari e non soltanto quelli. La McLaren non è certo messa molto bene e poi sappiamo che le Case automobilistiche, come Mercedes, Renault e Honda, stanno in F.1 se vincono, altrimenti fanno come Bmw e Toyota. Non parliamo di Red Bull che ha due team: fino a quando continuerà a investi-

FA DISCUTERE IL SISTEMA SPERIMENTATO DALLA FERRARI

Halo è la soluzione?

Come ogni martedì mattina passo dall'edicola per il consueto acquisto di Autosprint e, guardando la copertina, rimango un tantino perplesso per via di questo... Halo (!?) Come lo vogliamo chiamare, 'sto nuovo orpello per la sicurezza (?) stenditoio, lucernario, lingua biforcuta? Ma insomma, queste teste d'uovo della F.1 non riescono a creare qualcosa di buon senso? Perché, i piloti non hanno già abbastanza manigli e pulsanti da manovrare oltre che rispondere alla radio, il tutto a oltre 300 orari? Ora gli mettono pure questo aggeggio che sarà di sezione sottile, certo, ma non averlo è un'altra cosa. Che poi parliamo di chiaro le auto con la protezione esistono da sempre e sono delle gran auto anche se non hanno le ruote scoperte della F.1. Ora si chiamano Wec e una volta erano i prototipi. Come la pensate?

Mauro Piccoli



La ricerca di proteggere la testa dei piloti di monoposto si è fatta pressante dopo le tragedie di Surtees, Bianchi e Wilson. Quello dalla Rossa è un esperimento. Certo, si può fare di meglio, ma è comunque uno dei primi passi in avanti, una base da cui muoversi. Per far sì che in futuro la vulnerabilità divenga un ricordo.

re se poi avrà problemi di risultati? A loro interessa solo vincere, non fare i comprimari. La Manor fino a quando reggerà? E la Haas? In Usa sono abituati a guadagnare con le corse, ma in F.1 è diverso... e lo ha affermato lo stesso Haas su Autosprint! La Williams da anni, con un budget limitato, fa quello che può... La F.1 deve il suo "mito" a ciò che è successo nelle corse dagli Anni '40 fino agli Anni '70, forse anche gli Anni '80, poi è cambiato tutto: spariti i "garagisti" (come li chiamava Ferrari) è sparito lo spirito mitico della F.1... e anche i "cavalieri del rischio". Dei team di allora solo Williams e McLaren si sono trasformati da "garagisti" ad aziende tecnologiche di alto livello, mentre i team storici come Alfa Romeo, Lotus, Brabham, BRM, March, Lola, ecc...ecc... sono scomparsi nel nulla. Non è certo un'analisi da "nostalgico" la mia, si tratta invece di essere semplicemente realistici: se la Ferrari decidesse di cambiare categoria cosa rimarrebbe della F.1? Probabilmente nulla, anche se i team concorrenti non lo ammetteranno mai... Una Ferrari ufficiale nel Wec a combattere con Audi e Porsche farebbe morire la F.1 attuale senza dubbio e farebbe rinascere la categoria dei prototipi che a suo tempo scomparve solo perché a Ecclestone interessava solo la F.1... Non mi interessa dare ora delle "soluzioni" al problema, sono un appassionato non un esperto, ma sembra facile dire che le ventilate qualifiche stile "Cacciatore" di Michael Cimino, sono solo un palliativo, una forzatura in stile wrestling...

Alberto Maffioli

Lei ha messo con lucidità il dito sulla piaga. Gran parte delle squadre di F.1 hanno problemi economici. E nessuna (a parte la Mercedes) riesce a mostrare nemmeno lontanamente la solidità economica della Ferrari, paraltro conquistata sul campo. Se non esistesse il contributo Fom per i diritti televisivi, sarebbero in diversi a chiudere immediatamente baracca. Sono considerazioni che danno da riflettere e che, come minimo, dimostrano contraddizioni e storture del sistema. Che di certo non si risolveranno con palliativi diretti a mantenere l'appeal per le dirette televisive...

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile

Alberto Sabbatini

a.sabbatini@autosprint.it

Andrea Cordovani

(caporedattore)

a.cordovani@autosprint.it

051.62.27.147

Sergio Remondino

(caporedattore)

s.remondino@autosprint.it

051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci

(inviato)

c.mannucci@autosprint.it

051.62.27.220

Mario Donnini

m.donnini@autosprint.it

051.62.27.227

Segreteria

segreteria_as@autosprint.it

051.6227111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli

Roberto Rinaldi

grafici_as@autosprint.it

051.62.27.249

Cinzia Balboni

Roberta Massa

Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale

Andrea Brambilla

a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:

Marco Angrisan 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**

Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **Gianni Cogni, Massimo Costa,**

Alfredo Filippone, Alessandro

Gargantini, Marco Giordo, Martin

Holmes, Piero Libro, Dario Lucchese,

Domenico Luiso, Fernando Morandi,

Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani,

Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco

Grande, Tetsuya Tsuzuki, Maurizio

Volitini, Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati

abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Jerry Costanza, Andrew Cotton, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Alfonso Liber, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Ricardo Muñoz, Gabriele Michi, Giovanni Carlo Nuzzo, Gianni Perotti, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **MOTO**

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



La storia è di chi la scrive.

Lascia che a raccontartela sia la rivista sportiva più longeva al mondo.



Diretto da Alessandro Vocalelli



Dal 1912 il Guerin Sportivo è in prima linea nei momenti più cruciali della storia dello sport. Dal 10 marzo tornerà a raccontare queste imprese con una nuova veste grafica, lo storico logo che ha fatto sognare generazioni e un nuovo direttore. Il mensile sportivo più antico del mondo si arricchirà di firme autorevoli, rubriche, splendidi poster, interviste e grandi inchieste.

BATTLE OF THE KINGS II.

SCOPRI IN ANTEPRIMA LE SPECIAL
REALIZZATE SU BASE SPORTSTER®
IRON 883™ CHE PARTECIPERANNO
AL CONCORSO BATTLE OF THE KINGS II



18 - 19 - 20 MARZO 2016
OPEN DAY PRESSO I NOSTRI CONCESSIONARI UFFICIALI






*Being
Evel*

ANTEPRIMA ESCLUSIVA

GUARDA LA PREMIÈRE DEL
FILM/DOCUMENTARIO SU EVEL Knievel,
IL PIÙ CELEBRE STUNTMAN MOTOCICLISTA
CHE GUIDAVA UNA HARLEY-DAVIDSON®

**LE NOSTRE CONCESSIONARIE UFFICIALI TI ASPETTANO:
POTRAI PROVARE LE NUOVE MOTO 2016
E VIVERE DUE EVENTI NELL'EVENTO, PER UN WEEK-END DI GRANDE PASSIONE.**

TROVI L'ELENCO DEI CONCESSIONARI UFFICIALI SU WWW.HARLEY-DAVIDSON.IT

Segui Harley-Davidson Italia su   

© H-D 2016. Harley, Harley-Davidson e il logo Bar & Shield, sono alcuni dei marchi di proprietà di H-D U.S.A., LLC.



SCREW IT, LET'S RIDE.

SUPERGUIDA F.1 2016

AUTO SPRI NT

n. 11

AUT. 7,20 € - BE 7,00 €
F. 6,20 € - P.TE CONT. 6,20 € - E. 6,20 €
CH. C. 8,50 CHF - CH. 8,80 CHF



- PILOTI
- TEAM
- NUMERI DI GARA
- CIRCUITI
- NUOVE REGOLE
- CALENDARIO GP
- ORARI TV

Numero doppio

Anno LV - Settimanale 15-21 marzo 2016

+ AS Extra 3,50 euro Italy only



Posta Italiana SpA - n.A.P. - D.L. 350/2003 (conv. in L. n. 46/2004) art.1, c.1. DDB Bologna



COLONBO

F.1 AL VIA SARÀ LA STAGIONE DEL SORPASSO?

**LA NUOVA SFIDA
FERRARI-MERCEDES**

Scatta in Australia il mondiale 2016 con **Vettel** e **Hamilton** favoriti e la novità delle qualifiche a eliminazione continua



GIORNI TRASCORSI PERFEZIONANDO I DETTAGLI. SETTIMANE DI PROVE PRATICHE.
E MESI PASSATI PROGETTANDO LA PROSSIMA INNOVAZIONE.
QUESTO OROLOGIO HA VISTO RAGGIUNGERE L'ECCELLENZA AUTOMOBILISTICA.



OYSTER PERPETUAL SKY-DWELLER
IN ORO BIANCO 18 CT



IL LOGO F1 FORMULA 1 È UN MARCHIO REGISTRATO DI FORMULA ONE LICENSING BV, UNA SOCIETÀ DEL GRUPPO FORMULA ONE.

DI ALBERTO SABBATINI

SARÀ UNA SFIDA FERRARI-MERCEDES ALL'ULTIMA STACCATA

Sergio Marchionne ha appena tagliato il traguardo dei 500 giorni da presidente Ferrari. Da quando si è insediato su quella sedia scottante non ha lesinato mezzi, sforzi e denaro per ricostruire il team F.1 anche e soprattutto perché una bella fetta della credibilità Ferrari in borsa (e quindi del valore delle azioni) dipende dai risultati della Formula Uno. In cambio Marchionne ha detto chiaro che si aspetta una Ferrari in prima fila all'esordio, a Melbourne. Pochi giorni e sapremo se il lungo inseguimento del Cavallino alla Mercedes, iniziato da un distacco medio di un secondo e mezzo nel 2014, si è concluso oppure no.

Le speranze ci sono ma i test invernali non hanno espresso verità assolute, perché molti si sono nascosti e c'erano troppe variabili per dare un quadro esatto del potenziale di ogni team. La controprova potremo averla soltanto alle 7 di mattina di sabato 19 marzo, quando scatteranno le qualifiche del Gp Australia e tutti giocheranno alla pari. Allora sapremo se la Ferrari SF16-H ha raggiunto o no la Mercedes W07 e se la velocità pura di Sebastian Vettel sul giro secco riuscirà ad aver la meglio sul talento dell'inglese.

Hamilton e Vettel in questo 2016 si giocano non soltanto il possibile titolo mondiale: la loro è una sfida diretta e personale per sancire una volta per tutte il ruolo di miglior pilota del decennio. Sono

quasi alla pari in tutto. Hamilton prevale lievemente per vittorie (43 a 42) e pole position (49 a 46); Vettel primeggia per il punteggio assoluto (1896 punti contro 1867) e per i km percorsi in testa a un Gran Premio (13.749 contro 12.336). Gli altri – e non ce ne vogliamo ma è la cruda realtà – non hanno lo stesso spessore e carisma. E nemmeno le stesse possibilità di giocarsela fino in fondo.

Comunque vada, speriamo sia almeno un mondiale a due vie, con una vera sfida Ferrari-Mercedes all'ultima staccata, e non un campionato monopolizzato da due piloti della stessa squadra e parzialmente teleguidato dai box.

Il mondiale 2016 parte però tra mille incertezze e polemiche che ne

renderanno travagliato l'inizio. Ecclestone ha voluto e imposto un nuovo format di qualifiche e addirittura accarezzava l'idea dell'inversione dei primi sei in griglia per impedire all'autore della pole position di schierarsi in prima fila e ammazzare la corsa fin dalla partenza. Idea per fortuna scartata perché anti-sportiva. Ma il rischio è che le nuove regole sulla scelta e sulla disponibilità delle gomme confondano ancora di più le idee al pubblico. Anche per questo, per capire come destreggiarsi tra quinta mescola, nomination degli pneumatici, classifiche a esclusione continua nelle prove e tante altre piccole novità, vi offriamo questa guida alla stagione F.1 2016.

SEGUI LE DIRETTE
DEI GP 2016 SU

www.autosprint.it
[@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)



SOMMARIO

TESTA A TESTA	4	TECNICA	68
TEAM E PILOTI AL VIA	10	IL REBUS DELLA 5° GOMMA	72
LE NUOVE QUALIFICHE	64	CALENDARIO E CIRCUITI	74
LA STAGIONE IN TV	66	LE STATISTICHE	80

**AUTO
SPRINT**

www.autosprint.it

Direttore responsabile

Alberto Sabbatini

a.sabbatini@autosprint.it

Andrea Cordovani (caporedattore)

a.cordovani@autosprint.it

051.62.27.147

Sergio Remondino (caporedattore)

s.remondino@autosprint.it

051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci (inviato)

c.mannucci@autosprint.it

051.62.27.220

Mario Donnini

m.donnini@autosprint.it

051.62.27.227

Segreteria

segreteria_as@autosprint.it

051.62.27.111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli

Roberto Rinaldi

grafici_as@autosprint.it

051.62.27.249

Cinzia Balboni

Roberta Massa

Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale

Andrea Brambilla

a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:

Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**

Alberto Crippa, Mario Chiarappa

Fotografie: **Sutton-Images.com,**

Massimo Bettiol,

Getty Images, Oliver

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Tecnica: **Craig Scarborough**

Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **Gianni Cogni, Massimo Costa,**

Alfredo Filippone, Alessandro

Gargantini, Marco Giordo,

Martin Holmes, Piero Libro,

Dario Lucchese, Domenico Luiso,

Fernando Morandi, Arturo Rizzoli,

Enrico Rosi Cappellani, Daniele Sgorbini,

Leonardo Todisco Grande,

Tetsuya Tsuzuki, Maurizio Voltini,

Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Roberto Argenti, Italo Benedetti,

Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta,

Francesco Candido, Agnes Carlier,

Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti,

Jerry Costanza, Andrew Cotton,

Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo,

Mario Lastretti, David Legangneux,

Alfonso Liberi, Gianluca Lioce,

Gianni Mancini, Ricardo Muñoz,

Gabriele Michi, Giovanni Carlo Nuzzo,

Gianni Perotti, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

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

NOTIZIE E VITTI DI VITA **SPORTS** **SPORT**

WWW.AUTOSPRINT.IT



[@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)

A cura di Alberto Sabbatini testi Mario Donnini, Cesare Maria Mannucci, Sergio Remondino

disegni tecnici Craig Scarborough, fotografie Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

grafica Alberto Rondelli, Roberto Rinaldi scelta fotografica Chicco Rimondi statistiche Michele Merlino

DI CESARE MARIA MANNUCCI

TESTATA



VETTEL
CONTRO
HAMILTON.
FERRARI
CONTRO
MERCEDES.
SCOPRIAMO
COME SARÀ
LA SFIDA
DELL'ANNO

NUOVAMENTE
DI FRONTE PER LA LORO
PERSONALE "SFIDA
ALL'OK CORRAL": SEB
VETTEL, QUATTRO TITOLI,
E LEWIS HAMILTON,
TRE, SI CONTENDONO
LA PALMA DEL MIGLIORE

SEBASTIAN VETTEL - 28 ANNI

TESTA

L'ultima vittoria di un titolo iridato in F.1, per la Ferrari, risale al 2008.

Quando il Cavallino s'aggiudicò il campionato Costruttori grazie ai punti ottenuti dalla coppia Felipe Massa-Kimi Raikkonen, al volante della F2008. Rispetto a quel periodo, alla Ferrari è cambiato quasi tutto. Il Presidente, il team principal, il direttore tecnico, i progettisti del motore e del telaio. È rimasto solo Kimi Raikkonen, tornato a Maranello dopo esperienze professionali molto diverse. Pilota di rally, pilota di Nascar, infine il ritorno in F.1 con la Lotus, prima d'essere ingaggiato nuovamente dalla Ferrari.

Otto anni dopo la Ferrari ci riprova. Dopo l'illusione di Fernando Alonso e dopo due titoli iridati persi all'ultimo Gp, ad Abu Dhabi e a San Paolo, rispettivamente nel 2010 e nel 2012. Un periodo complicato, a livello societario e politico, molto contorto per Maranello. Esauritosi con l'arrivo di Sergio Marchionne e di Maurizio Arrivabene e con la quotazione della Ferrari sul mercato finanziario. Otto anni dopo la Ferrari ci riprova, questa volta con possibilità di rivincere un titolo iridato ben più consistenti rispetto a quanto accaduto negli ultimi due anni. Da quando è iniziata la Formula Hybrid e la F.1 è stata caratterizzata da un dominio assoluto e schiacciante della Mercedes.

I test invernali sul circuito di Barcellona hanno messo in mostra una Ferrari SF16-H velocissima, probabilmente in grado di reggere il confronto alla pari in termini cronometrici con la nuova Mercedes W07. Discorso diverso invece se parliamo di affidabilità, area in cui la percorrenza chilometrica della Mercedes ha sorpreso e travolto tutte le altre squadre. Ferrari compresa. In un campionato che consente l'utilizzo di sole cinque power unit per 21 Gp



LEWIS HAMILTON - 31 ANNI



in calendario (ogni motore quindi dovrà disputare almeno 3.000 km), è un tema determinante.

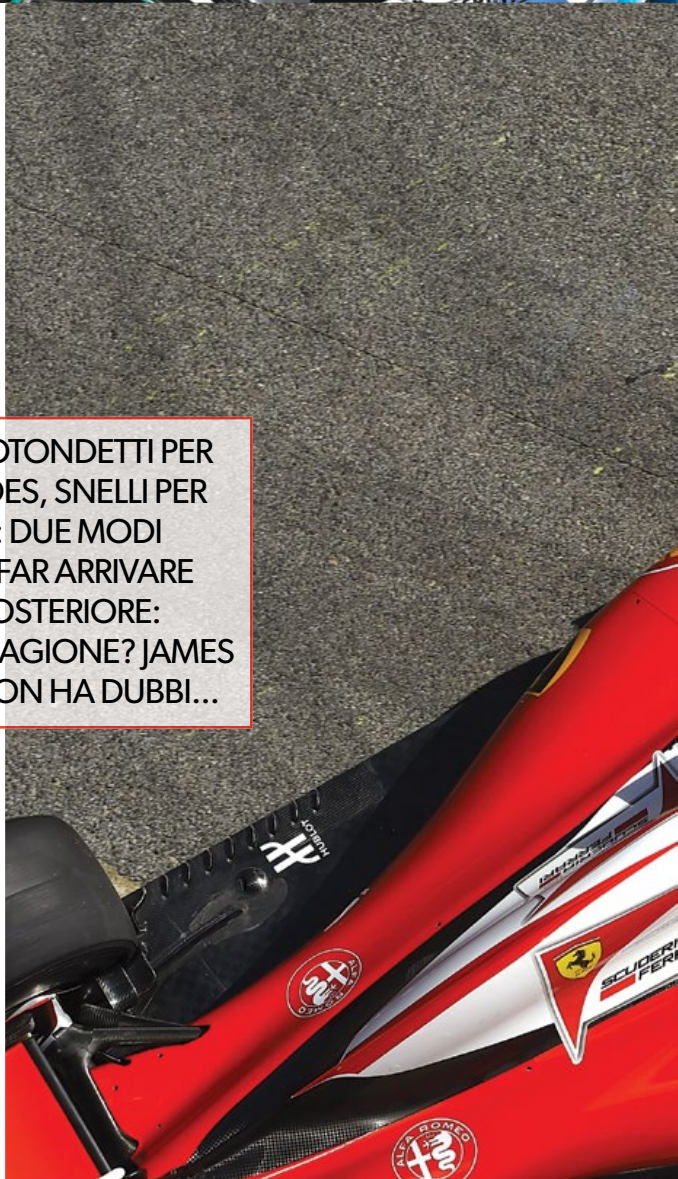
Dopo le tre vittorie conquistate nel 2015 nei Gran Premi di Malesia, Ungheria e Singapore con Sebastian Vettel, la Ferrari ricomincia con una vettura radicalmente diversa: nel telaio, nell'aerodinamica, nella power unit e nella trasmissione. Una vettura adesso simile alla Mercedes. Condizione indispensabile per cercare di ridurre un gap tecnico che lo scorso anno era comunque ancora troppo rilevante.

Una rivoluzione tecnica totale, quella portata avanti dal tecnico inglese James Allison, alla prima vettura interamente nata sotto le sue direttive da quando è tornato alla Ferrari, il 29 luglio del 2013.

In quell'occasione, parlando con Eric Boullier, che allora dirigeva la Lotus di cui Allison era il direttore tecnico, il manager francese aveva dichiarato: *«Allison alla Ferrari farà sicuramente bene. Per certi aspetti è il perfetto direttore tecnico. Perché delega molto ma vuole avere il controllo su tutto. Però alla Ferrari non si devono aspettare miglioramenti a tempi brevi, dei miracoli. Perché Allison ha bisogno di tempo, non è particolarmente veloce, non è il tecnico che in poco tempo sistema le cose. Deve mettere i suoi uomini, costruire il suo sistema, imporre il suo metodo. Tutti processi che richiedono tempo»*.

E così è stato. Sono passati trenta mesi da quella previsione. La prima vettura interamente riconducibile alla sua direzione tecnica, progettata senza compromessi, arriva solo ora. Perché in precedenza James Allison si era

FIANCHI ROTONDETTI PER LA MERCEDES, SNELLI PER LA FERRARI: DUE MODI DIVERSI DI FAR ARRIVARE L'ARIA AL POSTERIORE: CHI AVRÀ RAGIONE? JAMES ALLISON NON HA DUBBI...





dovuto misurare con personalità come quelle di Luca Marmorini per la power unit e Nick Tombazis per il telaio, figure che inevitabilmente avevano finito per condizionare i progetti delle vetture nate nel biennio 2014-2015 e che infatti erano impostate sotto un'ottica completamente diversa.

La Ferrari ha avuto fiducia in Allison, gli ha dato tutto il tempo che gli serviva, e il tecnico inglese l'ha ripagata con un progetto davvero interessante. Eseguito peraltro da un chief designer italiano, la prima volta da cinque anni a questa parte (dai tempi di Aldo Costa). L'unico progetto di una F.1 radicalmente diversa rispetto all'anno precedente, tra tutte le vetture al via del Mondiale 2016. Uno sforzo notevole da parte di Ferrari in una F.1 che al termine della stagione concluderà questo regolamento tecnico (dal 2017 avremo auto e gomme più larghe e motori più potenti) e che perciò molte squadre, per necessità economiche e organizzative, hanno scelto invece di affrontare con vetture soltanto rinnovate e aggiornate.

Sfida ossessiva tra Mercedes e Ferrari, ma non solo. Perché qui parliamo anche di piloti, ossia Vettel e Raikkonen





contro Hamilton e Rosberg. Due coppie di piloti radicalmente diverse se analizzate complessivamente. Nel 2015 la Ferrari è dipesa in tutto da Sebastian Vettel: dalla sua velocità, dalla sua ossessiva determinazione. Nonostante abbia concluso il campionato al quarto posto, la vettura di Kimi Raikkonen è stata di fatto secondaria. Non ha mai spostato gli equilibri, non è mai risultata determinante. Neanche nelle gare vinte dalla Ferrari. Un po' a sorpresa, a Maranello hanno deciso di confermare il finlandese anche quest'anno, per quella che dovrebbe essere la sua ultima stagione in F.1. Questa volta, a 36 anni, Raikkonen sarà in grado di correre in maniera più incisiva commettendo meno errori? Non si può continuare a chiedere al solo Vettel la responsabilità, l'onere e l'intensità di battersi da solo contro la furia dei due piloti Mercedes. In F.1 giocare ad una sola punta non serve più. La Mercedes invece vive un problema per certi aspetti opposto. Le differenze cronometriche e di rendimento in gara tra Hamilton e Rosberg sono minime, anche se nei fatti Hamilton ha mostrato una superiorità netta nei risultati. La stagione 2015 è stata caratterizzata da un perentorio dominio iniziale di Hamilton, poi, nella parte finale, è bastato che la Mercedes cambiasse un piccolo dettaglio tecnico alle sospensioni e subito Rosberg è riapparso irresistibile, firmando la pole negli ultimi sei Gp e vincendo le ultime 3 corse.

Quest'anno scade il contratto del tedesco, mentre Hamilton ha rinnovato sino al 2018. Un elemento potenzialmente di disturbo, che potrebbe aggiungere pressione a Rosberg e complicare ulteriormente i rapporti sempre più tesi e difficili tra i due. Tensioni di cui la Ferrari e Sebastian Vettel potrebbero approfittare. Nel 2015 Hamilton e Rosberg hanno sfiorato un paio di volte la collisione. Anzi, ad Austin si sono anche toccati. Proprio come era successo l'anno prima a Spa, anche se stavolta con conseguenze minori. Alla Mercedes vivono costantemente con il pericolo di una collisione tra i due.

Niki Lauda ricorre a tutta la sua esperienza e sensibilità per amministrare e gestire al meglio la smodata ambizione e rivalità che divide Hamilton da Rosberg. Alternando "bastone e carota" con l'uno o l'altro, quando serve. Ma alla lunga è un gioco pericoloso. Perché Rosberg, sin dai tempi del kart, è sempre uscito sconfitto dal confronto con Hamilton. L'impressione è che per lui questa sia una stagione di non ritorno. O batte il suo odiato compagno di squadra, oppure tanto vale cambiare aria. Non a caso la Mercedes si è già messa avanti con i compiti, sistemando in ruoli diversi alla Manor e alla Renault, i piloti del suo vivaio: Pascal Wehrlein e Esteban Ocon.

Una situazione complicata, che rende ancora più interessante, aperta e imprevedibile, la sfida tra la Ferrari e la Mercedes. Perché determinanti non



LEWIS E NICO SONO DA TEMPO AI FERRI CORTI E LA LORO RIVALITÀ, GIÀ SFUGGITA DI MANO AL TEAM IN PASSATO, POTREBBE AVERE EFFETTI DEVASTANTI





KIMI E SEB VANNO
D'AMORE
E D'ACCORDO.
SPECIALMENTE
SE IL FINLANDESE
A UN PASSO
DALLA PENSIONE
CONTINUERÀ
A STARE
DIETRO...

saranno i soliti fattori tecnici. Questa volta le sfaccettature umane giocheranno un ruolo particolarmente pesante. Per entrambi. Perché Hamilton e Vettel sono la certezza per il futuro di Ferrari e Mercedes, mentre Raikkonen e Rosberg rappresentano le variabili per il presente. Di fatto poco gestibili. Almeno sino a quando la situazione di campionato non si sarà cristallizzata e diventata più chiara.

Si ricomincia in questo 2016 con tante novità regolamentari. Non solo nel numero delle power unit consentite ma anche nel format delle qualifiche, che introducendo il concetto di eliminazione diretta e progressiva dovrebbe rendere più frenetiche ed incerte le prime fasi. Soprattutto nelle situazioni di sorpasso, che ora saranno necessariamente meno scontate e meno agevolate. Ci sarà poi la variabile della scelta delle gomme, con ogni pilota - attenzione, non ogni team - libero di fare la scelta che vorrà all'interno delle tre mescole indicate dalla Pirelli.

Per rilanciare l'audience televisiva in grande calo, Bernie Ecclestone ha deciso di rimescolare il quadro del regolamento sportivo. Apportando alcune modifiche rivoluzionarie. Pur se l'obiettivo primario non è quello di rilanciare la spettacolarità e l'intensità di guida delle gare, quanto piuttosto di creare confusione, di rimescolare i valori all'interno di un quadro tecnico sostanzialmente immutato. Un po' come la mano del prestigiatore che si agita per attirare l'attenzione, mentre il trucco però lo fa l'altra. In fondo negli ultimi anni, è sempre stato così.





TESTI SQUADRE **CESARE MARIA MANNUCCI** PILOTI **MARIO DONNINI**
FOTOGRAFIE **GETTY IMAGES, COLOMBO, SUTTON-IMAGES.COM**

MERCEDES

EVOLUZIONE SUPERAFFIDABILE DELLA RAZZA

44
HAMILTON

6
ROSBERG



LA W07 NEI TEST
SI È DIMOSTRATA
VELOCE QUANTO
IMPERFORABILE.
E RESTA LA GRANDE
FAVORITA

Lewis Hamilton o Nico Rosberg? Questa volta a chi toccherà? Per il terzo anno consecutivo la Mercedes parte ancora con i favori dei pronostici. Perché al momento nessuno ha interpretato meglio di lei i contenuti tecnici della F.Hybrid. La nuova W07 è di fatto una evoluzione del modello che nel 2015 ha dominato la scena, sebbene durante i test di Barcellona abbia messo in mostra successivamente numerosi aggiornamenti di carattere aerodinamico. Test che hanno rivelato un'affidabilità quasi sorprendente, considerando che in 8 giorni, la Mercedes ha percorso 6.023 km, come dire quasi la distanza di 20 Gp! Un dato incredibile, quasi il doppio come percorrenza della Toro Rosso, seconda in questa speciale classifica. Considerando che per questa stagione, ci saranno a disposizione 5 power unit, prima di incorrere nelle penalità. Hamilton e Rosberg sono forse gli unici piloti che si possono dire tranquilli sotto questo aspetto. Perché una penalità da scontare in griglia nelle ultime gare di campionato, potrebbe rivelarsi determinante nell'economia della classifica. Il progetto della Mercedes porta ancora la firma di Aldo Costa e alla Ferrari non dovrebbero smettere di mangiarsi le mani, per avere lasciando andare via un tecnico di così grande valore e creatività. Il motore invece porta la firma di Andy Cowell, che meglio di tutti ha capito il potenziale e il corretto utilizzo del motore ibrido attivato dai gas prodotti dal turbo. Un insieme tecnico perfettamente armonioso diretto da Paddy Lowe mentre le gelosie professionali tra Toto Wolff e Niki Lauda restano l'unico elemento di frizione all'interno di una organizzazione altrimenti perfetta. Ma con l'austriaco destinato a farsi da parte nel 2017, quando scadrà il suo contratto. Lo scorso anno il team a fatica è però riuscito a gestire in pista la rivalità sempre più esacerbata tra Rosberg e Hamilton. Le ultime gare della stagione 2015 hanno rilanciato le ambizioni di un Rosberg altrimenti travolto da Hamilton. Quest'anno si ricomincia, con Nico sempre più ossessivamente determinato, ma anche frustrato dall'essere sempre stato sconfitto da Hamilton, sin dai tempi dei kart. Perché probabilmente Lewis Hamilton rimane ancora il rivale più accreditato, l'uomo con cui bisognerà fare i conti e che si frappone, alle legittime ambizioni iridate di Sebastian Vettel e della Ferrari.



MERCEDES F1W07 HYBRID

MOTORE

MERCEDES-BENZ
PU106C HYBRID

TEAM

PRESIDENTE
(NON ESECUTIVO)

NIKI LAUDA

AMMINISTRATORE DELEGATO

TOTO WOLFF

DIR. TECNICO ESECUTIVO

PADDY LOWE

RESPONSABILE PROGETTO
E SVILUPPO

ALDO COSTA

RESPONS. POWER UNIT

ANDY COWELL

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 2

GP DISPUTATI 127

VITTORIE 45

POLE POSITION 53

GIRI PIÙ VELOCI 38

PODI 61

PRIMA FILA 64

GIRI PERCORSI 14.642

KM PERCORSI 77.488

GP IN TESTA 60

GIRI IN TESTA 2.757

KM IN TESTA 14.771

PUNTI (COSTRUTTORI) 2285

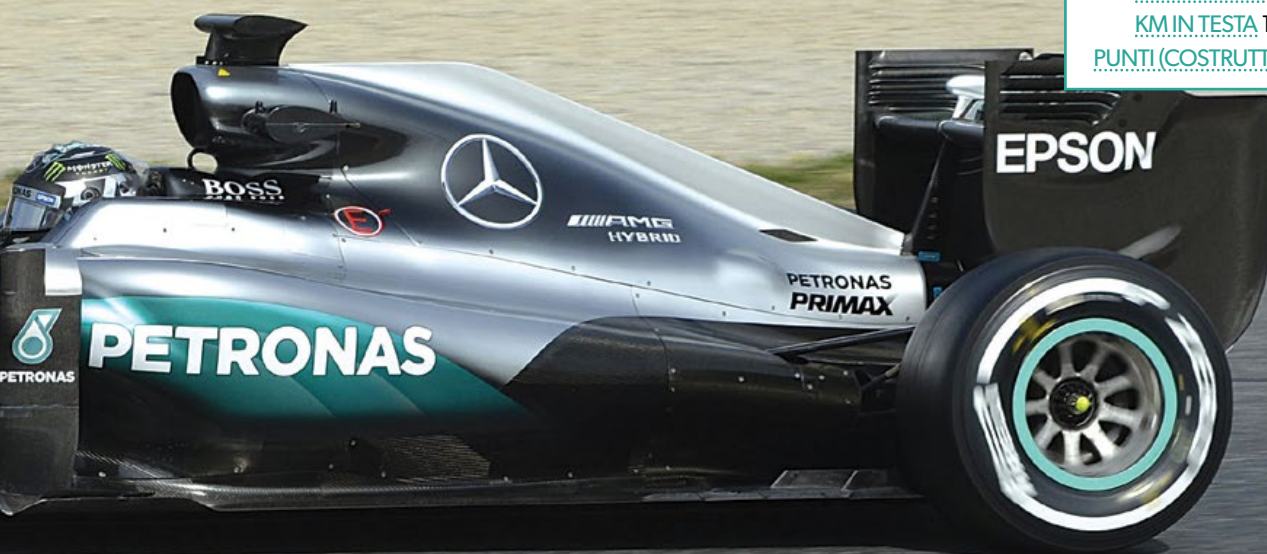
A PADRONA

NEL 2015
1°
703 PUNTI

WWW.MERCEDESAMGF1.COM



@MercedesAMGF1





Lewis

MERCEDES 31 ANNI GRAN BRETAGNA

WWW.LEWISHAMILTON.COM

@LewisHamilton

HAMILTON



Nell'era ibrida ha ottenuto 21 vittorie in due stagioni. È lui la vera bomba H, fenomenale sul giro secco, buono alla partenza e, nei rari casi in cui si rende necessario, noto per essere il più abile, aggressivo ed efficace sorpassatore dell'era moderna. Con una Mercedes priva di reali minacce in chiave campionato, nel biennio appena trascorso si è limitato a partecipare a un monomarca nel quale erano iscritti solo lui e Nico Rosberg. Il primo anno ha un po' penato, vittima anche dell'affidabilità iniziale della sua monoposto, non proprio imperforabile, poi ha preso il passo confortato dalla crescita perfettibile della Mercedes arrivando a imporre la sua legge. Implacabilmente. Se nel 2014 il titolo è stato

assegnato all'ultima corsa è stato solo per la regola da baraccone del punteggio doppio.

Il 2015 è stato l'anno del suo dominio praticamente incontrastato, senza alchimie strane o inconvenienti tecnici apprezzabili, al volante di una W06 che non ha dato né voluto noie. La fase finale, stavolta è stata all'insegna del wrestling interno, con Rosberg che è tornato a vincere giusto per tirarsi un po' su. Dovesse avere una W07 ancora bella cattiva, il peggior avversario di Lewis Hamilton potrebbe essere solo Lewis Hamilton. Il ragazzo col vestiario e l'aplomb da rapper modaiolo, distratto da mille viaggi e centomila eventi, colui che va in black out a Montecarlo, perdendo una gara perché messo sotto pressione. Ma sono particolari. Il grande favorito resta lui.

L'IDENTIKIT

NATO A STEVENAGE

DATA 7 GENNAIO 1985

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2007

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO

CAMPIONE DEL MONDO
2008-2014-2015

GP DISPUTATI 167

PRIMO PODIO

GP AUSTRALIA 2007



44

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE 43

PODI 87

POLE POSITION 49

GIRI PIÙ VELOCI 28

GIRI PERCORSI 9.318

KM PERCORSI 46.802

GP IN TESTA 85

KM IN TESTA 12.336

PUNTI 1.867



BMW Motorrad



Nuova
S 1000 XR

Piacere di guidare

FALLA SCORRERE NELLE VENE.

NUOVA BMW S 1000 XR.

Che sia una curva stretta o una lunga strada che si perde all'orizzonte, poco importa: lasciala pulsare. Carattere da crossover, con un cuore sportivo: nasce la prima Adventure Sport BMW Motorrad. Con i 160 cavalli del suo motore a 4 cilindri, devi solo decidere dove vuoi arrivare.

MAKE LIFE A RIDE.

MECSAATCHI



Primo tagliando incluso nel prezzo.



Nico

MERCEDES 30 ANNI GERMANIA

WWW.NICOROSBERG.COM

@nico_rosberg

ROSBERG

**G**uardando il suo ruolino di marcia emerge un curioso paradosso.

Nel 2014 Nico aveva vinto cinque gare - restando fino all'ultima gara in lizza

per il titolo mondiale - dopo una partenza bruciante, un picco incandescente a Spa, complice la toccata con il compagno di squadra Hamilton, e un prosieguo in calando, infarcito di secondi posti dietro la sua bestia nera, agonisticamente parlando, tale da relegarlo pure alla piazza d'onore finale.

Insomma era stata una stagione okay, nella quale aveva dimostrato d'essere pilota tetragono, arcigno, veloce e fastidioso da battere, così come aveva già a curriculum la nomea colui che aveva mandato in pensione Michael Schumacher.

Nel 2015 le cose sono

migliorate perché da cinque Gp vinti Nico è salito a quota sei, eppure la sua stella sembra brillare assai meno. Perché di rado è parso poter contrastare l'involato

Hamilton, tanto che per gran parte dell'anno ha indossato, soprattutto in gara, i panni assai stretti del rassegnato scudiero. Ricordando, nei momenti meno positivi, la mesta rassegnazione di Barrichello quando vedeva scorrergli davanti agli occhi i momenti più indimenticabili dell'era Schumi.

Poi è arrivato il finale di stagione e l'incantesimo è sembrato spezzarsi. Nico, aiutato dal team e da tattiche financo compiacenti, all'indomani della polemica per le gomitate di Hamilton ad Austin, si è aggiudicato tre Gp, ricostruendosi il morale. Ora riparte da zero, ma l'impressione è che in casa Mercedes i ruoli siano ormai ferreamente definiti.

L'IDENTIKIT

NATO A WIESBADENDATA 27 GIUGNO 1985ESORDIO

GP BAHRAIN 2006

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO

2° NEL 2014 E NEL 2015

GP DISPUTATI 185PRIMO PODIO

GP AUSTRALIA 2008



6

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE 14

PODI 41

GIRI PIÙ VELOCI 14

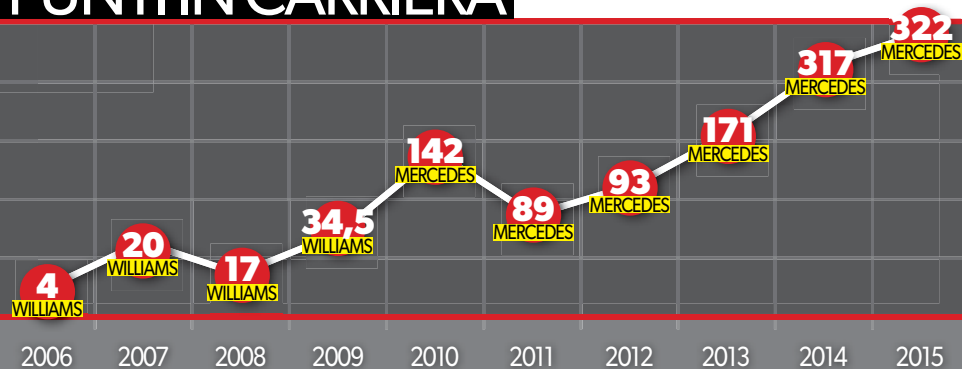
GIRI PERCORSI 9.957

KM PERCORSI 49.982

GP IN TESTA 42

KM IN TESTA 4.846

PUNTI 1.209,5



DELL'ORTO

dalla PISTA alla STRADA...

**ALIMENTIAMO
la tua PASSIONE!**



DELL'ORTO Spa | dellorto.it





FERRARI

PRONTA A RECITARE IL RUOLO DI GRANDE S

5

VETTEL

7

RAIKKONEN



LA NUOVA SF16-H,
VELOCISSIMA
NEI TEST, ANCHE SE
CON MESCOLE PIÙ
TENERE, HA TUTTO
PER ATTACCARE
LA MERCEDES

Adesso non manca più nulla. Le numerose diversità tecniche rispetto alla Mercedes sono state tutte azzerate. La Ferrari ora è una vettura molto simile come concezione tecnica a quella che da due anni domina la scena della F.Hybrid e dovrebbe essere in grado di giocarsi le sue legittime ambizioni iridate sino alla fine. SF16-H, la prima vettura interamente nata sotto la direzione tecnica di James Allison. Che durante i test a Barcellona ha sempre dominato la classifica dei tempi, sebbene facendo ricorso alle gomme sempre più performanti, percorrendo in totale 3.975 km. Molti di meno rispetto a quelli percorsi dalla Mercedes. Per una affidabilità già buona - considerando la quantità di novità tecniche presenti - ma probabilmente ancora perfettibile. Perché sulla Ferrari 2016 è davvero tutto nuovo: dal motore, completamente rivisto nella disposizione degli elementi che compongono la power-unit. Al cambio a doppio carter - titanio e carbonio - soluzione introdotta proprio dalla Mercedes. Alla sospensione anteriore, ora di nuovo a puntone, dopo che per 5 anni alla Ferrari si erano differenziati da tutti, adottando lo schema a tirante. Ora abbandonato. Sergio Marchionne ha sparato alto, dicendo che quest'anno si aspetta la vittoria del campionato del mondo. Nella consapevolezza che un altro secondo posto alle spalle della Mercedes non aggiungerebbe davvero nulla. È questa la prima stagione della Ferrari in F.1 da quando ha deciso di andare sul mercato azionario. Un'operazione finanziaria che in alcuni momenti potrebbe condizionare anche il morale, le aspettative e il clima della squadra. Nel 2015 la Ferrari ha vinto 3 Gp, traguardo che quest'anno sarebbe del tutto insufficiente. Sebastian Vettel dispone del talento e della determinazione necessaria per lottare alla pari con entrambi i piloti Mercedes. Mentre Kimi Raikkonen dovrebbe essere alla sua ultima stagione in F.1 e al suo ultimo anno di contratto con la Ferrari. Da lui, Maurizio Arrivabene e soci si aspettano che porti via punti preziosi alla Mercedes. Senza i misteriosi cali di intensità ed errori che hanno caratterizzato parte della sua stagione nel 2015.



FERRARI SF16-H

MOTORE

FERRARI 061-H

TEAM

PRESIDENTE
SERGIO MARCHIONNE

TEAM PRINCIPAL
MAURIZIO ARRIVABENE

DIRETTORE TECNICO
JAMES ALLISON

CAPO PROGETTISTA
SIMONE RESTA

**RESPONSABILE
POWER UNIT**
MATTIA BINOTTO

DIRETTORE SPORTIVO
DIEGO IOVERNO

**RESPONSABILE TECNICI
DI PISTA** JOCK CLEAR

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 16

GP DISPUTATI 908

VITTORIE 224

POLE POSITION 208

GIRI PIÙ VELOCI 233

PODI 521

PRIMA FILA 361

GIRI PERCORSI 103.436

KM PERCORSI 531.359

GP IN TESTA 417

GIRI IN TESTA 13.857

KM IN TESTA 72.092

PUNTI (COSTRUTTORI) 6262,5

FIDANTE

NEL 2015

2°

428 PUNTI

WWW.FERRARI.COM



@InsideFerrari





Sebastian

VETTEL

FERRARI 28 ANNI GERMANIA

WWW.SEBASTIANVETTEL.DE



Vettel sembra davvero ricordare Schumacher dopo il primo anno del suo arrivo in Ferrari. Seb come Schumi giungeva per aprire un nuovo ciclo, dopo che restava poco sui cui contare per ripartire davvero. Sul campionato di Kerpen pendeva l'incertezza che i suoi giorni belli in Benetton fossero dovuti anche a una certa spregiudicatezza della squadra, specie all'inizio più furba che intelligente. Tuttavia, vederlo poi combattere come un leone al volante di una Rossa chiaramente tagliata fuori per il mondiale ma in grado di vivere solo bellissime giornate vincenti in tre tappe, aveva convinto tutti di trovarsi di fronte a un grandissimo dell'automobilismo. L'uomo giusto che avrebbe propiziato l'ennesima rinascita rossovestita. Ecco, non vuole esser

retorica spicciola, ma pure Seb doveva superare certe alzate di sporacciglio per la superiorità mostrata dalla Red Bull

nel fresco quadriennio iridato, con la creatività di Newey che in più di un momento è sembrata non solo determinante ma anche pericolosamente ai limiti nell'interpretazione del regolamento. Ebbene, dopo averlo visto trionfare al volante di una Ferrari rinata in Malesia, Ungheria e a Singapore, la stima di chiunque si interessi seppur distrattamente alla Formula Uno è salita ai massimi. E non solo per come ha vinto ma anche per come ha saputo perdere, non smettendo mai di crederci, vivificando e incitando la squadra a fare il salto di qualità e andare a prendere davvero le Mercedes. Un passo ancora e il sogno sarà realtà. Anche perché lui, come guida pura, non ha niente da invidiare a Hamilton. Anzi.

L'IDENTIKIT

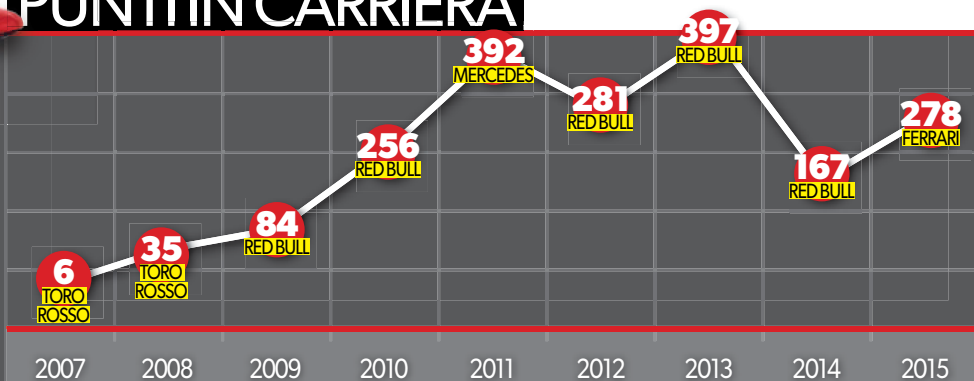
NATO A HEPPENHEIM
DATA 3 LUGLIO 1987
ESORDIO GP USA 2007
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
 CAMPIONE DEL MONDO 2010-2011-2012-2013
GP DISPUTATI 158
PRIMO PODIO
 GP ITALIA 2008



5

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE
 VITTORIE **42**
 PODI **79**
 POLE POSITION **46**
 GIRI PIÙ VELOCI **25**
 GIRI PERCORSI **8.576**
 KM PERCORSI **43.629**
 GP IN TESTA **70**
 KM IN TESTA **13.749**
 PUNTI **1.896**



© H-D 2016. Harley, Harley-Davidson
e il logo Bar & Shield, sono alcuni dei marchi
di proprietà di H-D U.S.A., LLC.



NUOVA HARLEY-DAVIDSON® SPORTSTER® IRON 883™

new attitude

PRENOTA UNA PROVA SU STRADA: TESTRIDES.HARLEY-DAVIDSON.IT

harley-davidson.it

Segui Harley-Davidson Italia su



SCREW IT. LET'S RIDE.



Kimi

FERRARI 36 ANNI FINLANDIA

WWW.KIMIRAIKKONEN.COM



Lo scorso anno è arrivata la sua conferma a stagione inoltrissima, quando sembrava che "Iceman" fosse in procinto di passare in amministrazione a ritirare il tiefferre. Non è certo un caso. Primo, perché il suo ritorno in Rosso non ha mai convinto del tutto. Il pilota prelevato dalla Lotus a fine 2013 era potenzialmente in situazione-gara uno dei più efficaci sulla piazza. Non solo. Con le nere creature di James Allison s'era dimostrato costantemente tra i più bravi, se non il più efficace in assoluto, a preservare il più possibile gli pneumatici con miscela ad alto indice di degrado. Cioè una delle chiavi di volta per finire al top nell'era delle gomme più friabili del Parmigiano Reggiano. Secondo, perché di gente in fila per prendere al suo posto ce n'era così tanta,

Bottas in testa, che per evitare discussioni era quasi tempo di distribuire numerini, come all'ipermercato.

Invece no. Qualche guizzo nella parte finale della stagione, ben pungolato dalle frasi di Marchionne e dai chiari stimoli di Arrivabene, è bastato a farlo restare in Ferrari. Una squadra che, questo va detto in senso premiante, ha preferito puntare soprattutto sulla stabilità dell'organico piloti e sul clima tranquillo e disteso regnante tra lo stesso Räikkönen e il suo sempre più caposquadra Vettel. Due rari top driver che vantano il merito d'essere tra loro umanamente compatibili, per quanto possa essere possibile parlare d'affinità ed empatia tra compagni di squadra nella Formula Uno d'oggi. Kimi, comunque, è chiamato non solo a collaborare, ma pure a costruirsi in pista qualche bella giornata da ricordare. Può e deve riuscirci.

L'IDENTIKIT

NATO A ESPOO

DATA 17 OTTOBRE 1979

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2001

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO**

CAMPIONE DEL MONDO
NEL 2007

GP DISPUTATI 230

PRIMO PODIO
GP AUSTRALIA 2002



PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **20**

PODI **80**

POLE POSITION **16**

GIRI PIÙ VELOCI **42**

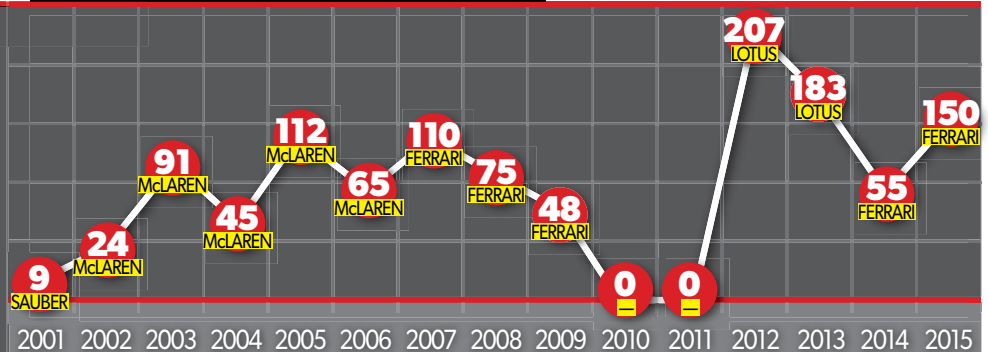
GIRI PERCORSI **12.106**

KM PERCORSI **59.711**

GP IN TESTA **66**

KM IN TESTA **5.930**

PUNTI **1.174**





MARVEL


CAPTAIN AMERICA CIVIL WAR

DAL 4 MAGGIO AL CINEMA

 [CaptainAmericaIT](#)

[#DaCheParteStai](#)

© 2016 MARVEL

 [MarvelNewsIT](#)



WILLIAMS

IL PIACERE DI ESSERE LA VERA TERZA FORZA





WILLIAMS FW38

MOTORE

MERCEDES-BENZ
PU106C HYBRID

TEAM

TEAM PRINCIPAL
FRANK WILLIAMS

DEPUTY TEAM PRINCIPAL
CLAIRE WILLIAMS

AMMINISTRATORE DELEGATO
MIKE O'DRISCOL

DIRETTORE TECNICO
PAT SYMONDS

CAPO DEGLI INGEGNERI
ROB SMEDLEY

PROGETTISTA CAPO
ED WOOD

RESPONSABILE
AERODINAMICO
JASON SOMERVILLE

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 9

GP DISPUTATI 649

VITTORIE 114

POLE POSITION 128

GIRI PIÙ VELOCI 133

PODI 241

PRIMA FILA 208

GIRI PERCORSI 65.713

KM PERCORSI 315.680

GP IN TESTA 225

GIRI IN TESTA 7.588

KM IN TESTA 35.253

PUNTI (COSTRUTTORI) 3.332

LA FW38 SI È GIÀ
MESSA IN MOSTRA
COME VETTURA
MENO ESTREMA
E PIÙ VERSATILE
DEL MODELLO
PRECEDENTE

Sarà ancora la terza forza del campionato? I presupposti direbbero di sì. La nuova Williams FW 38 è essenzialmente un'evoluzione del modello precedente. E altro non poteva essere, con l'attuale regolamento tecnico arrivato al suo ultimo anno di vita. Durante le due sessioni di test a Barcellona, la Williams ha percorso 3.984 km, risultando la più attiva in pista dopo la Mercedes e la Toro Rosso. La nuova FW38 nasce con il preciso obiettivo di essere una vettura meno estrema, completamente concepita per l'utilizzo nei circuiti veloci, come Silverstone, Monza o Spielberg, come accaduto nel 2015; ma in grandi difficoltà nelle curve lente o dove serve molta trazione meccanica. In altre parole sui circuiti cittadini. Secondo Massa, gli obiettivi sono stati centrati e ora la Williams risulterebbe una vettura molto più versatile. La direzione tecnica è sempre affidata a Pat Symonds, tra i tecnici più esperti e di valore oggi presenti in F.1. Che alla progettazione si avvale del lavoro di Ed Wood e Jason Somerville. Mentre Rob Smedley ha portato molto del "metodo" Ferrari, appreso quando lavorava a Maranello al fianco di Felipe Massa. Da tre anni, causa le condizioni fisiche sempre più precarie di Frank Williams, la direzione della squadra è affidata alla figlia Claire, che nonostante un muro di perplessità iniziali sul suo valore e sul fatto di essere donna, sta portando avanti il suo lavoro con dignità, competenza e maturità. Dopo aver conteso alla Ferrari negli ultimi due anni il secondo posto in campionato, difficilmente ora la Williams potrà tenere il passo della squadra di Maranello per tutto l'arco del campionato. Bottas insegue ancora la prima vittoria. Lo scorso anno il suo rendimento è stato abbastanza altalenante, e lui si è giustificato dicendo che era stato "distratto" dalle avance della Ferrari, che aveva pensato a Valtteri per sostituire Raikkonen. Massa invece è al suo ultimo anno con la Williams e probabilmente in F.1. Entrambi, in certe condizioni favorevoli, dispongono del talento e l'esperienza necessaria per riportare la Williams alla vittoria in F.1. Traguardo già sfiorato lo scorso anno a Silverstone.

DEL CIRCUS

NEL 2015

3°

257 PUNTI

WWW.WILLIAMSF1.COM



@Williamsf1team





Felipe MASSA

WILLIAMS 34 ANNI BRASILE 

WWW.FELIPEMASSA.COM

 @MassaFelipe19

A quasi 34 anni, Felipe non è più un ragazzino. Vanta ormai tredici stagioni complete in Formula Uno - dopo la prima fu retrocesso a test driver dalla Ferrari che

lo prese dalla Sauber, ricordate? -, quindi per lui ormai i ricordi sono più dei sogni.

Eppure qualche carta può ancora giocarla.

Tanto per cominciare, le due stagioni trascorse con la Williams motorizzata Mercedes gli sono servite per cancellarsi di dosso l'immagine di innocuo scudiero che gli avevano ingiustamente appiccicato addosso nell'ultimo periodo della lunga militanza in Ferrari, quand'era chiamato a fare il gregario di Alonso. Dimenticando che nel 2008, non fosse stata per quella biella

saltata in Ungheria e il maledetto tubo restatogli attaccato in macchina al restart dai box di Singapore, il vero campione

del mondo poteva e doveva essere lui. Cose che capitano ma che poi bruciano.

Detto ciò, nel 2014 aveva ottenuto una pole e un giro più veloce, traguardi non bissati nel 2015, che comunque l'ha visto salire dal settimo posto finale al sesto, anche se è andato a podio una volta in meno, due invece che tre, rispetto all'anno prima. Le ragioni? Un calo di affidabilità della Williams nella seconda parte della stagione e l'occasione mancata di fare bella figura a casa sua, a Interlagos, dove solitamente vola e invece s'è dovuto accontentare di niente, con tanto di squalifica per un'irregolarità alle gomme. È vero, Bottas appare sempre più in crescita ed efficace, ma Felipe qualche cartuccia da sparare ancora ce l'ha.

L'IDENTIKIT

NATO A SAN PAOLO DEL BRASILE

DATA
25 APRILE 1981

ESORDIO
GP AUSTRALIA 2002

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
SECONDO NEL 2008

GP DISPUTATI
229

PRIMO PODIO
GP EUROPA 2006



19

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE 11

PODI 41

POLE 16

GIRI PIÙ VELOCI 15

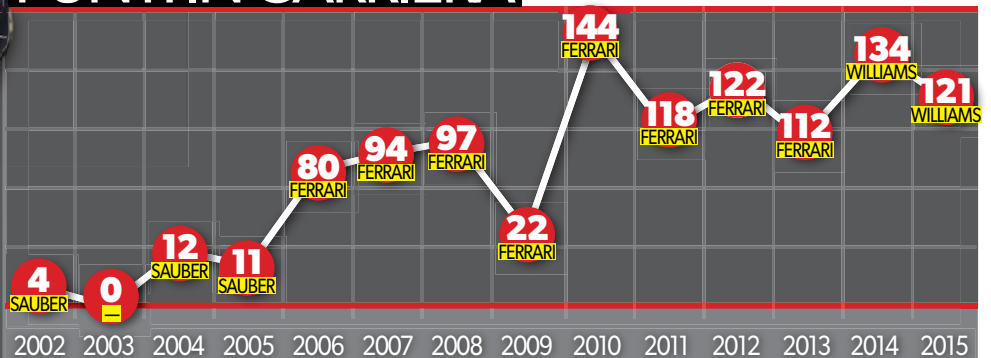
GIRI PERCORSI 12.672

KM PERCORSI 63.150

GP IN TESTA 42

KM IN TESTA 4.534

PUNTI 1.071





milkadv.it

IL FAI DA TE DIVENTA GENIALE.

Principiante, bricoleur, professionista, ferramentista:
Maurer esaudisce i desideri di tutti.

Maurer è l'amico su cui potete sempre contare:
un'ampia gamma di utensili e soluzioni per i lavori di ogni giorno.

MAURER
Il migliore amico per i tuoi lavori.



Venite a scoprirlo nei Centri specializzati Maurer e nelle migliori ferramenta.

www.maurer.ferritalia.it



Valtteri BOTTAS

WILLIAMS 26 ANNI FINLANDIA

WWW.VALTTERIBOTTAS.COM

@ValtteriBottas



Nel bel mezzo dell'estate la sua carriera sembrava lanciata.

Malgrado un infortunio alla schiena, in

Australia, cioè a inizio stagione, s'era rimesso immediatamente, tornando in pista più veloce ed aggressivo che mai, finendo persino nel radar della Ferrari, tra i papabili a prendere il posto del non sempre spumeggiante e irresistibile Kimi Raikkonen. Poi le cose hanno preso una piega ben diversa e Bottas è rimasto nei ranghi della Williams, comunque una bella squadra in grado di fornirgli una valida monoposto, dotata di un signor motore, ma niente a che vedere con la salita all'empireo che gli sarebbe toccata affiancando Vettel a

Maranello. La cose s'è poi riverberata in pista nel finale di stagione con qualche contatto di troppo, guarda caso, proprio col rivale e connazionale Raikkonen, che ha salvato il posto: due bottarelle - a Sochi e Città del Messico - tra i due, nell'arco di tre gare, presumibilmente non del tutto sceve anche dalle reciproche tensioni del mercato piloti, l'uno causa l'altro. Ora è tempo di ripartire con immutata motivazione e Bottas ha tutti i numeri per togliersi qualche bella soddisfazione, puntando a migliorare il suo cartellino. Anche se il 2014 per lui era stato molto più galvanizzante dello scorso anno, con sei podii e due secondi posti, ai quali sono seguiti, nel 2015, solo due terzi posti che lo hanno fatto scendere alla quinta posizione nella graduatoria finale, laddove l'anno prima aveva terminato quarto.

L'IDENTIKIT

NATO A NASTOLA

DATA 28 AGOSTO 1989

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2013

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO

4° NEL 2014

GP DISPUTATI

56

PRIMO PODIO

GP AUSTRIA 2014

MIGLIOR RISULTATO

IN QUALIFICA

2° NEI GP AUSTRIA

E GERMANIA 2014



PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

PODI 8

GIRI PIÙ VELOCI 1

GIRI PERCORSI 3.217

KM PERCORSI 16.332

GP IN TESTA 3

KM IN TESTA 26

PUNTI 326

4
WILLIAMS

2013

186
WILLIAMS

2014

136
WILLIAMS

2015



GRISPORT.

Libertà in azione.



IMMAGINE ASSOCIATI



Footwear For True Experiences



RED BULL

DA TENERE D'OCCHIO SUI TRACCIATI TOR

3

RICCIARDO

26

KVYAT



LA RB12 POTREBBE
ESSERE L'ARMA
DELLA RINASCITA
DEL TEAM, A PATTO
CHE LA RENAULT
CONFERMI I SUOI
MIGLIORAMENTI

Ancora con il motore Renault, ma con l'assoluta libertà e autonomia di poterci fare quello che vuole. In termini di utilizzo e installazione. E con la libertà di rinominarlo. Di fatto la grande novità tecnica per la Red Bull è questa, oltre ad un propulsore - ribattezzato Tag Heuer - che durante i test a Barcellona ha mostrato oggettivi miglioramenti. Per la Red Bull una stagione di importanza "vitale" perché l'obiettivo rimane quello di puntare al motore Honda nel 2017, e diventare il team prioritario per i giapponesi, sostituendo così la McLaren. La nuova RB12 durante i test di Barcellona ha percorso 3.803 km, mostrando come al solito, un'eccellente efficienza aerodinamica. Nella prima parte di campionato, Adrian Newey sarà concentrato sul team, poi, come già accaduto nel 2015, sposterà progressivamente i suoi interessi sulla progettazione della barca per la Coppa America. Rob Marshall e Dan Fellows al momento sembrano però garantire quella stabilità e originalità tecnica in precedenza espresse dal tandem Newey-Prodomou. Se il motore Renault si rivelerà almeno affidabile, in certe condizioni dove il fattore potenza non sarà determinante, come Montecarlo o Singapore, la Red Bull potrebbe essere in grado di lottare per la vittoria. Perché Ricciardo e Kvyat - molto maturato - sono piloti di talento e già esperti. La Red Bull punta ad essere la terza forza del campionato, dopo Mercedes e Ferrari. Considerando l'efficienza di questa squadra, un traguardo ambizioso ma alla sua portata. Dotata di uno dei budget più alti della F.1, la Red Bull dovrà comunque costruire un nuovo rapporto fiduciario con un altro Costruttore, visto che la relazione con la Renault è da intendersi come provvisoria. Con Mercedes e Ferrari non ha funzionato, l'unica alternativa rimane la Honda, a meno che Dietrich Mateschitz non riesca a convincere un altro Costruttore automobilistico a entrare in F.1. Dopo aver minacciato di abbandonare il Circus, il team Red Bull riparte a testa bassa. Se i piloti riusciranno a capitalizzare il potenziale tecnico nelle gare per loro accessibili, senza commettere errori o farsi prendere dall'emozione, la Red Bull può tornare tra le grandi. Anche con il motore Renault ribattezzato come un orologio.



RED BULL RB12

MOTORE

TAG HEUER RB12

TEAM

TEAM PRINCIPAL
CHRISTIAN HÖRNER
CAPO UFFICIO TECNICO
ADRIAN NEWEY

CONSIGLIERE
HELMUT MARKO

PROGETTISTA CAPO
ROB MARSHALL

CAPO AERODINAMICO
DAN FALLOWS

CAPO INGEGNERI MOTORI
PIERRE WACHE

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 4

GP DISPUTATI 203

VITTORIE 50

POLE POSITION 57

GIRI PIÙ VELOCI 47

PODI 85

PRIMA FILA 80

GIRI PERCORSI 21.534

KM PERCORSI 108.563

GP IN TESTA 82

GIRI IN TESTA 3.075

KM IN TESTA 15.810

PUNTI (COSTRUTTORI) 3.052,5

MENTATI

NEL 2015
4°
187 PUNTI

WWW.REDBULLRING.COM

@redbullracing





Daniel

RED BULL 26 ANNI AUSTRALIA

WWW.DANIELRICCIARDO.COM

@danielricciardo

RICCIARDO



Strano destino, quello del 26enne estroverso australiano. Nel 2014 era diventato improvvisamente la rivelazione della stagione, capace di ghermire contro ogni pronostico tre vittorie alla sua prima severissima tornata sotto esame, da teorico scudiero del pluri-iridato e quasi imbattibile Sebastian Vettel. Chiunque avrebbe rischiato lo sbriciolamento psicologico, invece Daniel le aveva clamorosamente suonate al leggendario caposquadra, anche se, va detto e sottolineato, da quando Seb ha lasciato intendere (molto presto) che se ne sarebbe andato le tattiche e le attenzioni buone di Christian Horner non erano più state in suo favore. Comunque, dettagli. I fatti dicono che nel 2015 mister Ricciardo s'è trovato nel lussuoso ruolo di capomacchina di quella che fu l'armada Red Bull, anche se, ancora una volta, non si poteva immaginare che la stagione sarebbe stata minata dal deludente rendimento della power

unit Renault e soprattutto dal pessimo rapporto intercorrente tra la Casa francese e la squadra austriaca, la quale ha fatto il diavolo a quattro pur di trovare un fornitore alternativo, Mercedes in testa.

Ma, capito che precisi veti impedivano la percorribilità di questa rettilinea strada, la Red Bull è tornata sui suoi passi. In una situazione del genere il povero Daniel è stato messo nelle condizioni peggiori per rendere al meglio e ne ha risentito, non solo nei risultati ma anche nell'atteggiamento, che a un certo punto è apparso rassegnato e vulnerabile fino al riscatto, col 2° posto a Singapore. Tanto che a tratti ha finito col soffrire Kvyat, che alla fine ha fatto più punti di lui. Parlare ora di ritrovata fiducia nella partnership tecnica è presto assai ma, con un clima interno più salutare e una power unit Renault frizzante, Daniel potrebbe tornare al top e sfoderare la sua spettacolare specialità: il sorpasso con controfinta.

L'IDENTIKIT

NATO A PERTH

DATA 1° LUGLIO 1989

ESORDIO

GP GRAN BRETAGNA 2011

 MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMP. 3° NEL 2014

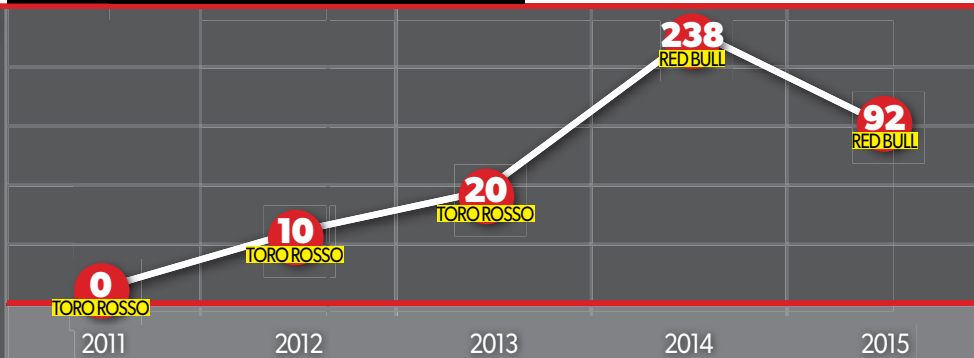
 MIGLIOR POSIZIONE
IN QUALIFICA 2° GP
AUSTRALIA E CINA 2014,
GP DI SINGAPORE 2015

GP DISPUTATI 88

 PRIMO PODIO
GP SPAGNA 2014


3

PUNTI IN CARRIERA



LE CIFRE

VITTORIE 3

PODI 10

GIRI PIÙ VELOCI 4

GIRI PERCORSI 4.950

KM PERCORSI 25.201

GP IN TESTA 5

KM IN TESTA 449

PUNTI 360



Mitjet



DIVERTENTE

**VERA AUTO
DA CORSA**

**BUDGET
LIMITATO**

**CIRCUITI
IMPORTANTI**



VIENI A PROVARE LA MITJET!

2.0L

220CV

760KG

TRAZIONE POSTERIORE

CAMBIO SEQUENZIALE



CALENDARIO MITJET ITALIAN SERIES 2016

23-24 APRILE.....	ADRIA
07-08 MAGGIO.....	MISANO
11-12 GIUGNO.....	RIJEKA
02-03 LUGLIO.....	MONZA
03-04 SETTEMBRE.....	MUGELLO
24-25 SETTEMBRE.....	VALLELUNGA



INFO: www.mqcorse.it - info@mqcorse.it - 342 | 1679570



GARMIN

motorsport.com



RECARO



YOKOHAMA



Daniil

KVYAT

RED BULL 21 ANNI RUSSIA 

WWW.DANIILKVYAT.COM

 @Dany_Kvyat

Promosso nel 2015 alla Red Bull - dopo un'annata di buon apprendistato con Toro Rosso - con l'ingratissimo compito di sostituire Vettel volato alla Ferrari, l'appena 21enne russo Daniil Kvyat sembrava dover ricoprire il ruolo di inoffensivo gregario del lanciatissimo Daniel Ricciardo. Macché. Monitorato e messo sotto pressione, in un team che proverbialmente non ha pietà dei deboli, Kvyat ha mostrato ottime cose, finendo a più riprese davanti al talentoso e blasonato Ricciardo. Con un

acuto in Ungheria che ha gettato luce sulla sua stagione complessivamente positiva, grazie a un secondo posto del tutto inatteso ma non immeritato. Il giovane Carlos Sainz, che lo conosce bene, lo considera fortissimo dal punto di vista della concentrazione e della

capacità di resistere alla pressione esterna. Daniil, in effetti, ha evidenziato sangue freddo e aggressività da vendere. Come punto debole, forse,

ha mostrato a tratti una certa discontinuità di rendimento. Quando non è nella giornata migliore sembra un altro.

Il suo sogno, ovvio, è quello di disputare un memorabile Gp di Russia, sotto gli occhi di Putin. L'anno scorso non è andato malissimo, con un dignitoso quinto posto, ma un podio sarebbe stato tutt'altra cosa. La gara prima, in Giappone, era stato protagonista in Q3 di un terrificante incidente, nel quale aveva picchiato forte contro le barriere, dopo che gli era partito il posteriore sull'erba a oltre 230 km/h. È atteso quest'anno a una conferma di quanto di positivo ha mostrato alla sua prima annata in un team da alta classifica.

L'IDENTIKIT

NATO A UFA

DATA 26 APRILE 1994

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2014

MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO

7° NEL 2015

GP DISPUTATI

37

PRIMO PODIO

GP UNGHERIA 2015



26

PUNTI IN CARRIERA**LE CIFRE**

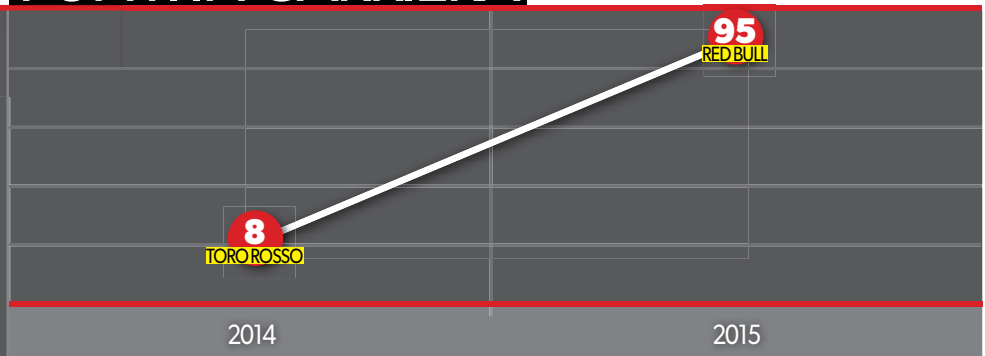
MIGLIOR RISULTATO IN GARA
2° NEL GP UNGHERIA 2015

MIGLIOR RISULTATO
IN QUALIFICA
4° NEL GP DI SINGAPORE,
USA E MESSICO 2015

PODI 1 PUNTI 103

GIRI PERCORSI 1.951

KM PERCORSI 9.937



Visitate il nostro sito web con oltre 500 orologi d'occasione

www.eora.it
orologeria

Acquistiamo orologi di grandi marche



€ 1.700

Rolex Precision
da € 47,5 al mese



€ 2.300

Rolex Datejust anni '70
da € 64 al mese



€ 3.000

Rolex Datejust anni '80
da € 83,5 al mese



€ 4.700

Rolex Submariner
da € 130,5 al mese



€ 5.000

Rolex GMT
da € 139 al mese



€ 3.700

Rolex Explorer II
da € 103 al mese



€ 9.500

Rolex Daytona
da € 263,5 al mese



€ 3.200

Rolex Explorer I
da € 89 al mese



€ 1.500

Omega Reduced
da € 42 al mese

Orologeria Stroppiana



Via Marconi 17 Chieri (TO) - Tel. 011.9472707 - 011.9411114 - Fax 011.9415894
www.eora.it - info@eora.it
Possibilità di finanziamenti in sede in 1 ora



FORCE INDIA

UN TEAM COMPETITIVO QUANTO CONSIS

27
HULKENBERG

11
PEREZ




LA VJM09 FIN DAI PRIMI CHILOMETRI SI È DIMOSTRATA VELOCE E VALIDA. E PUÒ REGALARE QUALCHE BELLA SORPRESA

Mentre i due proprietari del team: Vijay Mallya e Subrata Roy Sahara, devono affrontare vicissitudini legali e giudiziarie di ogni tipo, il team Force India è ormai una solida realtà della F.1. Tanto che nel 2015 ha concluso il campionato Costruttori al 5° posto. Dovesse ripetere questo piazzamento anche quest'anno, la cosa avrebbe del prodigioso. Durante i test invernali, la Force India ha percorso 3626 km, la nuova VJM09 è una diretta evoluzione del modello precedente. Frutto della competenza e dell'esperienza di Andrew Green, tra i tecnici più preparati, innovativi, ma anche sottovalutati, presenti in F.1. Certo, il vantaggio di disporre di una power unit affidabile e potente come quella della Mercedes, facilita le cose. Perché basta seguire le indicazioni della Casa tedesca sull'installazione della power unit e i valori necessari per il raffreddamento, che il 50% del lavoro è già fatto. Nel corso degli anni, però, la Force India ha sviluppato alcune soluzioni aerodinamiche esclusive, che hanno poi finito per "fare tendenza", copiate da altre squadre. La Force India insegue ancora la sua prima vittoria. Traguardo a lei possibile in termini di prestazioni cronometriche della vettura. Hulkenberg e Perez rappresentano una delle coppie più omogenee della F.1, entrambi veloci e costanti. Con il pilota messicano grande sorpresa del campionato 2015. Il riferimento più immediato per la Force India sarà la Williams. Anche lei dotata del motore Mercedes ma con una storia e una cultura tecnica decisamente superiori. Il pericolo è che i problemi finanziari di VJ Mallya possano ripercuotersi anche nella gestione finanziaria della Force India. Anche se il magnate indiano, in precedenza proprietario anche della Kingfisher Airlines, ha detto più volte - ed è vero - che il suo progressivo ridimensionamento dal business della produzione di alcolici il suo gruppo United Spirits è il terzo al mondo dopo Diageo e Bacardi - sarebbe avvenuto anche per potere continuare a finanziare la Force India e la sua presenza nel Circus della Formula Uno.

A
TENTE

NEL 2015
5°
136 PUNTI

WWW.FORCEINDIAF1.COM

 @clubforce



FORCE INDIA VJM09

MOTORE

MERCEDES-BENZ
PU106C HYBRID

TEAM

TEAM PRINCIPAL
VIJAY MALLYA

CO-PROPRIETARIO
E PRESIDENTE
SUBRATA ROY

DEPUTY TEAM PRINCIPAL
BOB FERNLEY

DIRETTORE OPERATIVO
OTMAR SZAFNAUER

DIRETTORE TECNICO
ANDREW GREEN

CAPO DEGLI INGEGNERI
TOM McCULLOUGH

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 0

GP DISPUTATI 150

VITTORIE 0

POLE POSITION 1

GIRI PIÙ VELOCI 3

PODI 3

PRIMA FILA 2

GIRI PERCORSI 15.201

KM PERCORSI 76.975

GP IN TESTA 7

GIRI IN TESTA 65

KM IN TESTA 306

PUNTI (COSTRUTTORI) 627

HULKENBERG

**Quando si parla** di Nico Hulkenberg

si ha sempre più l'impressione di trovarsi di fronte a un magnifico incompiuto, almeno per quanto riguarda la Formula Uno.

Niente di definitivo, per carità, semplicemente comincia a emergere l'impressione

che il tedesco meriterebbe qualcosa di meglio, dopo tutto quello che ha dimostrato. Non solo ben figurando in F.1, dopo l'esordio in Williams, ma anche mettendosi in evidenza negli anni successivi con Sauber e Force India.

Fino a cogliere, lo scorso anno, il successo più importante dell'intera carriera, alla 24 Ore di Le Mans, accettando una sfida interdisciplinare col coraggio, la personalità e la competitività versatile del pilota d'altri tempi. Quindi, nel suo caso, il voto non può che essere decisamente alto.

Peccato, tuttavia, che

le squadre top, al di là di qualche interessamento e alcune pennellate di mercato, financo striate di Rosso, non siano andate a buon fine.

È anche vero che, dati e risultati alla mano, lo scorso anno "Hulk" ha mostrato di soffrire la concorrenza interna di Sergio Perez, il quale a fine stagione in classifica ha racimolato venti punti tondi in più. Al di là di questo, nel prossimo agosto il tedesco compirà 28 anni, che sono ormai mica pochi per essere ancora all'interno del Circus un personaggio in cerca d'autore o, se si preferisce, di una realizzazione completa che può arrivare solo grazie a una chance vera. Anche se nei primi test la nuovissima Force India, a dire la verità, lo sprazzo velocistico l'ha mostrato. Ecco, se la squadra e la monoposto lo supporteranno adeguatamente, qualche bell'acuto da lui dovrebbe arrivare di sicuro.

L'IDENTIKIT

NATO A EMMERICH AM RHEIN

DATA 19 AGOSTO 1987

ESORDIO

GP BAHRAIN 2010

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
9° NEL 2014

GP DISPUTATI 94

MIGLIOR RISULTATO IN GARA 4° NEL GP BELGIO 2012 E COREA 2013



27

PUNTI IN CARRIERA**LE CIFRE**

POLE POSITION **1**

GIRI PIÙ VELOCI **1**

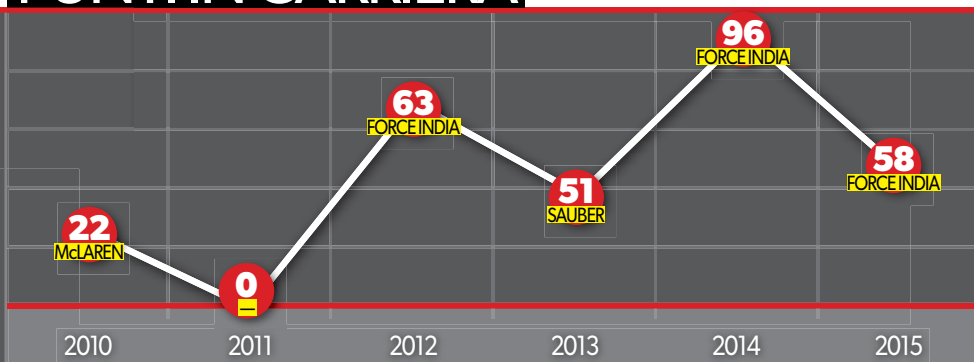
GIRI PERCORSI **4.974**

KM PERCORSI **25.241**

GP IN TESTA **3**

KM IN TESTA **194**

PUNTI **290**



5 ANNI
DI GARANZIA
E ASSISTENZA STRADALE

NEW **OUTLANDER**
ATTACCO FRONTALE



DA **24.950 EURO** *

DA 299 EURO AL MESE
TAN 5,92% TAEG 7,75%

Più grintoso, più dinamico, più aggressivo! New Outlander torna a far parlare di sé con un nuovo look accattivante, all'altezza di performance e contenuti tecnologici di livello. Da 24.950€ oppure, con Mitsubishi Open, da 299€ al mese e dopo 2 anni sei libero di tenerlo, sostituirlo o restituirlo!*

Consumi ciclo medio combinato da 5,3 a 6,7 l/100 km. Emissioni CO₂ da 139 a 155 g/km.



segui su

info 800-369463

mitsubishi-auto.it




Salvo condizioni e limitazioni indicate da contratto. Annuncio pubblicitario con finalità promozionale. *Esempio rappresentativo di finanziamento: Outlander 2016 Benzina 2WD Intense Prezzo € 24.950 anticipo € 8.950; importo totale del credito € 16.733,50, da restituire in 23 rate mensili ognuna di € 299 ed una rata finale di € 11.869,50 importo totale dovuto dal consumatore € 18.870,80. TAN 5,92% (tasso fisso) – TAEG 7,75% (tasso fisso). Spese comprese nel costo totale del credito: interessi € 1.713, istruttoria € 300, incasso rata € 3 cad. a mezzo SSD, produzione e invio lettera conferma contratto € 1; comunicazione periodica annuale € 1 cad. (bolli inclusi); imposta sostitutiva € 42,58. Eventuali contratti relativi a uno o più servizi accessori (es. polizza assicurativa) sono facoltativi. Offerta valida dal 01/03/16 al 31/05/16. Condizioni contrattuali ed economiche nelle "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" presso i concessionari. Salvo approvazione di Santander Consumer Bank. Creditor Protection Insurance (Polizza Credit Life - contratto di assicurazione vita, inabilità totale temporanea e permanente, perdita d'impiego - durata della copertura pari a quella del finanziamento, compagnie assicurative: Cnp Santander Insurance Life Dac e Cnp Santander Insurance Europe Dac) premio € 733,50 (facoltativa e perciò non inclusa nel Taeg). Prima della sottoscrizione leggere il fascicolo informativo, disponibile sul sito internet www.santanderconsumer.it e consultabile presso le filiali Santander Consumer Bank e i concessionari auto. *Copertura 24 mesi chilometraggio illimitato, oltre i 24 mesi fino a 60 mesi con limite chilometrico a 100.000 km. Copertura 36 mesi o 100.000 km su batteria 12V, sensori O2, iniettori/candelette (solo per i motori diesel).

Sergio PEREZ

FORCE INDIA 26 ANNI MESSICO 

WWW.SERGIOPEREZ.MX

 @SChecoPEREZ

Poche storie, a ventisei anni suonati, dopo cinque stagioni piene disputate nella massima formula, il messicano ha viatico e maturità per dimostrare di poter puntare a qualcosa di più.

Nella sua carriera, fino a oggi, ha avuto due immense occasioni, la prima durata di minuti, la seconda un anno intero. In particolare, nel 2012 poteva regalare alla Sauber il primo storico successo nel Gp di Malesia ma, messo sotto pressione dal martellante e smalzato ferrarista Alonso, Perez s'è impappinato e la chance è sfumata. Grande giornata la sua, ma in quei momenti a volte si misura la differenza tra il campionissimo predatore e l'onesto bravo pilota: Perez, ancora immaturo, ha spiegato al mondo che al tempo non era Predator. Ingaggiato l'anno dopo dalla (allora, oggi quasi) prestigiosa McLaren,

"Checo" è andato in proporzione alla competitività della macchina, mettendosi

in evidenza soprattutto per la cercata, sfinente e pervicace rivalità interna con l'esperto compagno di squadra Jenson Button. Col quale, una gara sì e l'altra pure, ha dato vita a spettacolari e logoranti duelli, belli da vedere ma alla fin fine piuttosto sterili per i blasoni di entrambi e il carriere del team.

Anche se questa non può essere esattamente considerata una colpa ma una caratteristica, perché Sergio ha il merito di essere molto aggressivo e, in proporzione, visto l'atteggiamento arrebbante, anche poco propenso all'errore. Le note positive vengono anche dalla consistenza mostrata durante la scorsa stagione, quando, alla voce "fieno portato in cascina", si è dimostrato molto più efficace del pur tetragono e validissimo compagno di squadra Hulkenberg.

L'IDENTIKIT

NATO A GUADALAJARA

DATA 26 GENNAIO 1990

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2011

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO 9° NEL 2015

GP DISPUTATI 93

PRIMO PODIO

GP MALESIA 2012

MIGLIOR RISULTATO IN QUALIFICA 4° NEL GP DEL BELGIO 2012, BAHRAIN 2014, BELGIO ED ABU DHABI 2015



11

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

PODI 5

GIRI PIÙ VELOCI 3

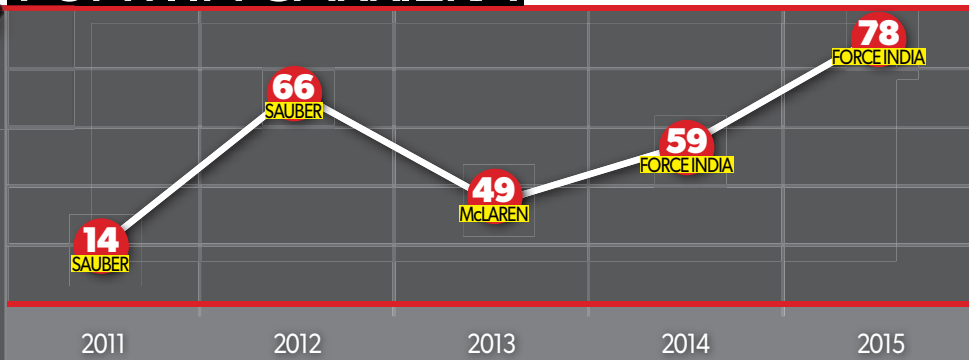
GIRI PERCORSI 4.963

KM PERCORSI 25.410

GP IN TESTA 4

KM IN TESTA 115

PUNTI 266





RENAULT
Passion for life

Nuova Renault MEGANE




Wake up your passion.



Risveglia la tua passione di guida a bordo di Nuova Renault MEGANE con l'esclusiva tecnologia Multi-Sense[®], l'Head-Up Display a colori e il sistema multimediale R-Link 2. Vieni a provarla, ti aspettiamo in concessionaria.

Emissioni di CO₂ da 95 a 134 g/km. Consumi (ciclo misto): da 3,7 a 6 l/100 km. Emissioni e consumi omologati.

Renault raccomanda 

   [renault.it](https://www.renault.it)



RENAULT

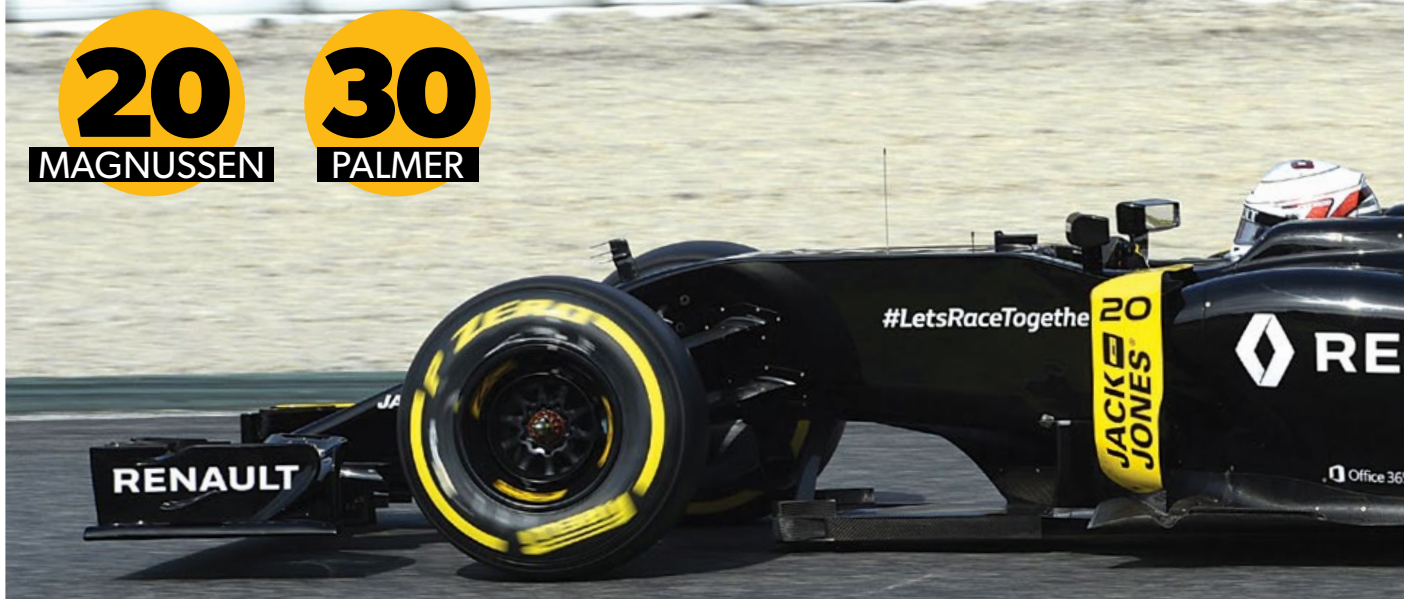
IL RITORNO NEI GP DEI PIONIERI DEL MOTO

20

MAGNUSSEN

30

PALMER



LA RS16 HA ANCORA
IL TELAIO DELLA
VECCHIA LOTUS,
MA PUÒ SFRUTTARE
I MIGLIORAMENTI
DELLA POWER UNIT
FRANCESE

La Renault torna cinque anni dopo in F.1 con una propria squadra sorta sulle ceneri della Lotus. Cambia tutto il management: tecnico e gestionale, anche se servirà del tempo per ricostruire il team e riportarlo ai livelli a cui la Renault era abituata. Se non altro ora i motori francesi non saranno costantemente criticati, come accadeva con la Red Bull, e la Renault potrà decidere al meglio come installare il proprio propulsore. Dopo l'esperienza alla Mercedes e la trattativa per andare alla Ferrari, Bob Bell torna a dirigere tecnicamente un team di punta. Al momento il progettista è ancora Nick Chester ma in futuro le cose potrebbero anche cambiare. La squadra riparte dalla struttura di Enstone, che negli ultimi anni non è stata aggiornata, non è stata oggetto di costanti investimenti e ora appare obsoleta. Nel programma F.1, la Renault dovrà "pomparsi" dentro molti soldi, sia per finanziare la stagione che per riportare l'attuale organigramma e numero di personale ai livelli di Mercedes o Ferrari. Vedremo se vorrà farlo, considerando che Carlos Ghosn, presidente di Renault, ha detto che la Casa francese ritorna in F.1 essenzialmente per ragioni commerciali. Per promuovere il marchio nei mercati dei paesi emergenti. Intanto inizia il campionato con due piloti "paganti", cosa insolita per un grande Costruttore presente in F.1. Durante i test a Barcellona, la Renault ha percorso 3.612 km, mostrando costanti progressi, soprattutto in termini di affidabilità della power unit, così critica invece nel 2015. Per Remy Taffin i progressi in termini di efficienza dovrebbero essere di circa mezzo secondo al giro. La nuova RS16 al momento ha il telaio della Lotus 2015 però radicalmente modificato nella configurazione aerodinamica. Il nuovo telaio Renault dovrebbe apparire per il Gp di Spagna, e sarà il frutto delle numerose assunzioni effettuate da dicembre, ossia da quando la Renault ha preso effettivamente il controllo. In Francia hanno già ribattezzato il nuovo team Renault: "L'armée mexicaine", a indicare una organizzazione dove sono tutti capi. Vedremo se questa "Armata messicana" sarà in grado di riportare il marchio della Renault ai livelli che le sono più consoni.



RENAULT



RENAULT R.S.16

MOTORE

RENAULT R.E.16

TEAM

PRESIDENTE RENAULT SPORT
JEROME STROLL

DIRETTORE GENERALE
CYRIL ABITEBOUL

DIRETTORE SPORTIVO
FREDERIC VASSEUR

DIRETTORE TECNICO
BOB BELL

DIRETTORE TECNICO MOTORI
REMY TAFFIN

PROGETTISTA CAPO
NICK CHESTER

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 2

GP INIZIATI 300

VITTORIE 35

POLE POSITION 51

GIRI PIÙ VELOCI 31

PODI 88

PRIMA FILA 69

GIRI PERCORSI 28.116

KM PERCORSI 135.794

GP IN TESTA 88

GIRI IN TESTA 2.515

KM IN TESTA 12.154

PUNTI (COSTRUTTORI) 1318

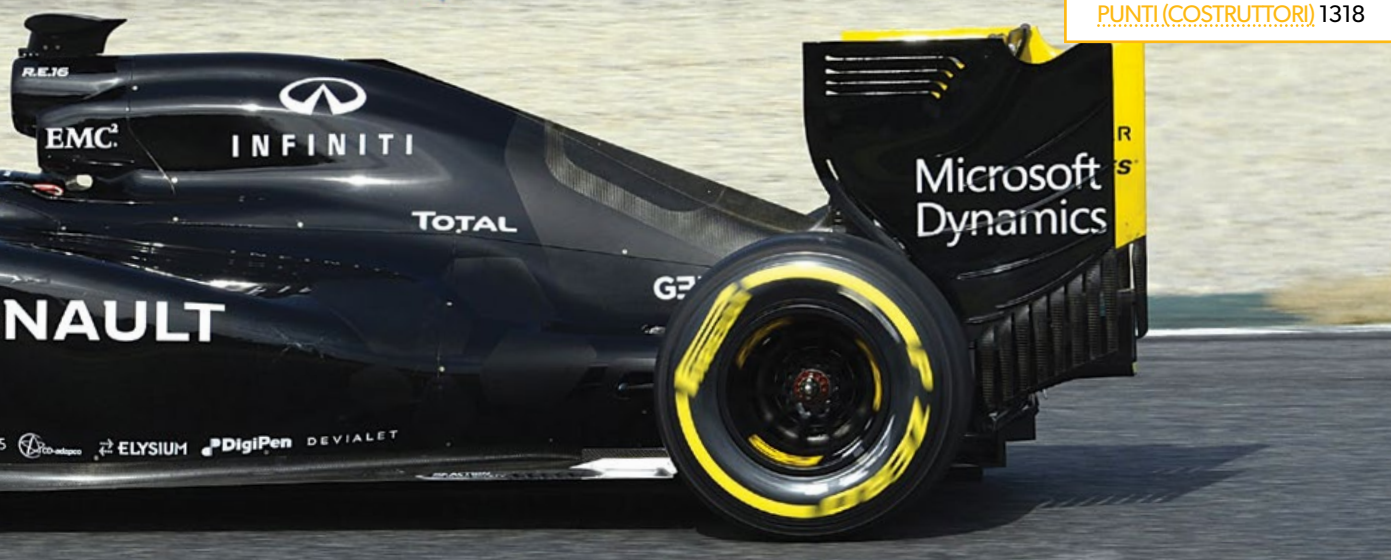
NOTA: SONO RIPORTATI SOLO I DATI DEL TEAM RENAULT, SENZA CONSIDERARE IL PERIODO LOTUS.

RE TURBO

WWW.RENAULTSPORT.COM



@RenaultSportF1





Kevin

RENAULT 23 ANNI DANIMARCA

WWW.KVINMAGNUSSEN.COM

@KevinMagnussen

MAGNUSSEN



Il giovane danese, figlio d'arte di Jan, ex-pilota da Gp e attualmente

specialista delle Gt, deve la sua presenza da titolare in F.1 unicamente

grazie al forfait in extremis di Pastor

Maldonado, travolto dalla

defezione dello sponsor

petrolifero venezuelano

che aveva

appoggiato, fino alla fine dello scorso anno, la sua carriera nei Gp.

Reduce da un'annata da riserva alla

McLaren, Kevin ha ora una grandissima

chance e per lui potrebbe essere

anche l'ultima. Nel 2015, tra l'altro, è

stato sfortunatissimo nella sua unica

presenza, in Australia, con la McLaren-

Honda al posto del convalescente Alonso,

perché la crisi tecnica del connubio anglo-

giapponese non gli permise neppure, causa mille guai, di schierarsi al via sul

tracciato di Melbourne.

Pista su cui appena un anno prima aveva meravigliato il mondo della F.1, correndo con la sicurezza del veterano e la freschezza del campioncino in divenire, portando la sua McLaren a uno stupefacente secondo posto finale. Exploit rimasto però, durante il prosieguo della stagione, isolato, se s'ecceppa il quinto posto ottenuto a Sochi, in Russia.

L'inizio della collaborazione tra McLaren e Honda l'ha quindi visto sacrificato al ruolo di terzo uomo per lasciare la scena agli iridati Alonso e Button. Adesso, finalmente, ritocca a lui, promosso d'ambly a prima guida della Renault. Giunto a questo punto Kevin non può e non deve sbagliare, anche se per l'ex-team Lotus si prospetta un'annata tutt'altro che facile.

L'IDENTIKIT

NATO A ROSKILDE

DATA 5 OTTOBRE 1992

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2014

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO

11° NEL 2014

GP DISPUTATI 19

PRIMO PODIO

GP AUSTRALIA 2014

MIGLIOR RISULTATO

IN QUALIFICA

4° NEL GP DI AUSTRALIA E GERMANIA 2014



20

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

PODI **1**

GIRI PERCORSI

1.111

KM PERCORSI

5.596

PUNTI **55**

55

McLAREN

0

McLAREN

2014

2015

Jolyon

PALMER

Ecco, se ci fosse un posto in F.1 che parte, se non pericolante, perlomeno non ferreamente stabile, è quello dell'esordiente Jolyon Palmer.

Sicuramente stimato all'interno dell'ex-team Lotus di Enstone, per il quale il 25enne britannico ha già fatto lo scorso anno a più riprese il friday driver, girando nelle prove dlibere di ben nove Gran Premi, ma tutt'altro che prossimo al modello di ragazzo-immagine da lanciare che farebbe tanto comodo alla nuova gestione targata Renault. La quale, un personaggio molto veloce, giovanissimo e opportunamente francese lo avrebbe già pronto, vale a dire Esteban Ocon, terzo pilota 2016 e promettentissimo reduce da una stagione trionfale in Gp3, che l'ha visto prevalere, dopo una sfida emozionante, sull'italiano Luca Ghiotto. Al di là di questo, che è un aspetto tutt'altro che da trascurare, il

figlio del dottor Jonathan Palmer - in F.1 dal '83 all'89 con Williams, Ram, Zakspeed e Tyrrell - vanta un curriculum decisamente solido, negli ultimi due

lustri. In F.2, dopo due stagioni ottenne un buon secondo posto finale e nel quadriennio successivo, dal 2011 al 2014, Jolyon si è quindi cimentato con profitto in Gp2, non irresistibile agli inizi ma poi sempre più consistente, fino a ottenere nella sua ultima stagione con la Dams, quella della maturità, un successo che l'ha proiettato alle porte della Formula Uno, prima in veste di terzo uomo e ora, finalmente di pilota titolare, col numero 30. In sintesi, il suo è un compito non facile, in un team che ricerca di stabilizzare la sua nuova identità (Renault).

L'IDENTIKIT

NATO A
HORSHAM

DATA
20 GENNAIO 1991

ESORDIO
ESORDIENTE IN F.1



30



DEBUTTANTE IN F.1

Palmer ha vinto la serie Gp2 nel 2014 con il team Dams e questo gli ha aperto le porte della Lotus





TORO ROSS

PUNTA AL PODIO CON LA SPINTA DEL CAVA

33

VERSTAPPEN

55

SAINZ



LA STR11 PUÒ
CONTARE SULLA
SOLIDITÀ MESSA
IN MOSTRA
DALLA POWER UNIT
FERRARI NELLA
VERSIONE 2015

Dotata del "vecchio" motore Ferrari in versione 2015, la nuova Toro Rosso STR11 si è trasformata in una sorta di "panzer" inarrestabile. Durante i test di Barcellona ha percorso 4.883 km, risultando la vettura più affidabile dopo la Mercedes. Nella prima parte di campionato, la Toro Rosso potrebbe davvero ambire a un podio. Poi nel corso della stagione sarà forse destinata a perdere competitività, perché il vecchio motore Ferrari non subirà nessun aggiornamento, e gara dopo gara, il gap di potenza, rispetto alle power unit in versione 2016, dovrebbe progressivamente aumentare. Ma nella prima parte di campionato, il team di Faenza potrebbe correre da protagonista, assecondando le legittime ambizioni di Max Verstappen e Carlos Sainz, i quali, dopo un anno di apprendistato, ora ambiscono a risultati più importanti. Alla loro portata, a condizione che entrambi siano in grado di moderare gli eccessi di aggressività messi in mostra occasionalmente durante la stagione 2015. La Toro Rosso si è recentemente dotata di una nuova fabbrica davvero all'avanguardia, e con un organigramma di quasi 400 persone, è ora tra i team più grandi. Considerando anche l'antenna tecnologica inglese che si occupa di aerodinamica, composta da oltre 50 persone. Nel 2015, essendo dotata dello stesso motore Renault, la Toro Rosso aveva beneficiato di molte parti in comune con la Red Bull, come il cambio, le sospensioni posteriori e il circuito idraulico. Ora avendo motori diversi, la cosa non è più possibile; la Toro Rosso realizzerà in proprio anche componenti complesse come la trasmissione. Avendo rinunciato a utilizzare quella che la Ferrari offriva, come "pacchetto" completo, insieme alla power unit. Il team è diretto in modo oculato e preciso da Franz Tost mentre la direzione tecnica, affidata a James Key, ha sempre prodotto vetture con soluzioni interessanti: dal punto di vista aerodinamico e meccanico. L'obiettivo dichiarato è quello di raggiungere il 5° posto nella classifica Costruttori. Traguardo ambizioso, che punta molto sulle doti da futuro campione messe in mostra indiscutibilmente da Max Verstappen.



TORO ROSSO
STR11

MOTORE

FERRARI 059/4

TEAM

TEAM PRINCIPAL
FRANZ TOST

DIRETTORE TECNICO
JAMES KEY

TEAM MANAGER
GRAHAM WATSON

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 0

GP DISPUTATI 185

VITTORIE 1

POLE POSITION 1

GIRI PIÙ VELOCI 0

PODI 1

PRIMA FILA 1

GIRI PERCORSI 18.474

KM PERCORSI 92.998

GP IN TESTA 4

GIRI IN TESTA 56

KM IN TESTA 315

PUNTI (COSTRUTTORI) 266

LLINO

NEL 2015
7°
67 PUNTI



@ToroRossoSpy

WWW.SCUDERIATOROROSSO.COM





Max

TORO ROSSO 18 ANNI OLANDA

WWW.VERSTAPPEN.NL
@Max33Verstappen

VERSTAPPEN



Lo scorso anno si è cominciato a parlare di lui prima del tempo, chiedendosi preventivamente - e non senza polemiche, spaccature tra gruppi d'opinione e prese di

posizione nette -, se avesse senso permettere a un minorenne di debuttare in Formula Uno. Col risultato che la Federazione, per levarsi il pensiero, da Max in poi ha vietato il Circus iridato ai teenager.

Giusto o sbagliato che sia, il baby olandese figlio di Jos ha poi dimostrato alla resa dei cronometri d'essere uno dei talenti più interessanti, aggressivi e coraggiosi che si sono affacciati al mondiale negli ultimi anni. Tosto al debutto in Australia e subito dopo a punti in Malesia, con un bel settimo posto. Punti

che ha poi colto altre undici volte, con un clamoroso exploit nello spettacolare Gp d'Ungheria, che l'ha addirittura visto sfiorare il podio, da stupefacente

quarto. E a chi pensava che si trattasse di una prodezza isolata e non più replicabile, Max ha risposto bissando la quarta posizione pure ad Austin, per la felicità di Toro Rosso, che non gioiva così dai tempi di Vettel.

È vero, la sua annata non è stata esente da sbavature o momenti da brivido, tipo il suo spettacolare incidente con Grosjean in occasione del Gp di Monaco, terminata con una discreta botta alle barriere. Anche questo è, per certi versi, il bello di Max. Perché ha spiegato a tutti che lui è uno senza paura, che ci prova sempre e comunque, un sorpassatore nato. Una specie di Hamilton in questo, ma lievemente più incazzato e pure sbarazzino.

L'IDENTIKIT

NATO A HASSELT, BELGIO

DATA 30 SETTEMBRE 1997

ESORDIO IN F.1
GP AUSTRALIA 2015

MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO
12° NEL 2015

GP DISPUTATI 19



33

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

GIRI PERCORSI **1.025**

KM PERCORSI **5.123**

PUNTI **49**

MIGLIOR POSIZIONE
IN GARA **4° NEI GP DI
UNGHERIA ED USA 2015**

MIGLIOR POSIZIONE
IN QUALIFICA

**6° NEI GP DI MALESIA
E SPAGNA 2015**

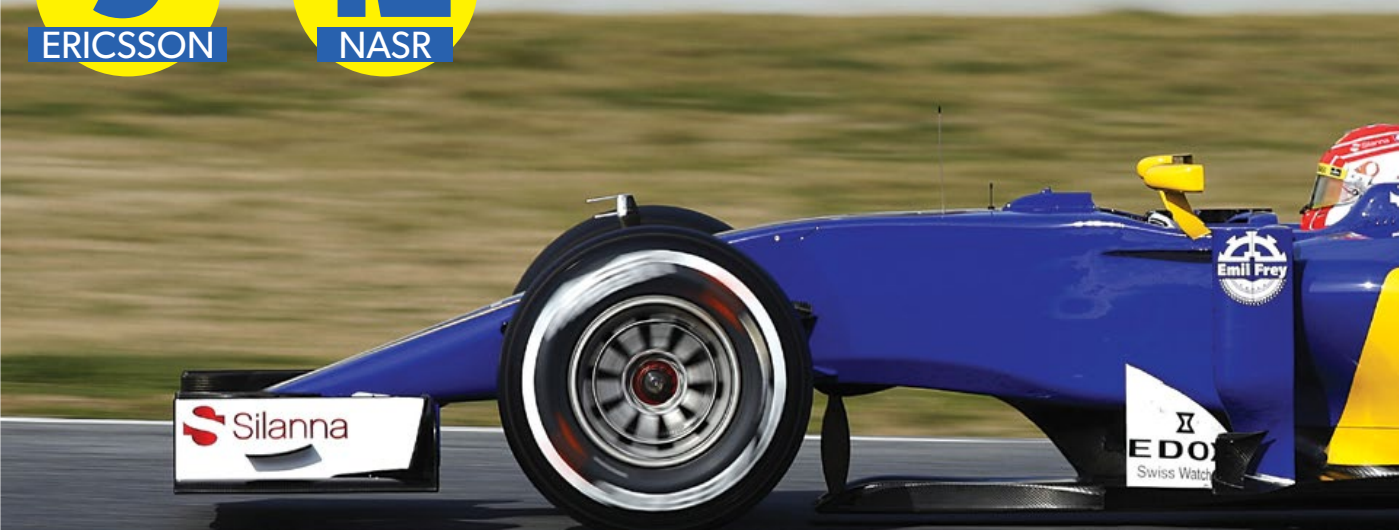
49
TORO ROSSO

2015



SAUBER

SQUADRA DIGNITOSA MA IN PIENA CRISI E



LA C35, ARRIVATA
IN RITARDO, È LA
MONOPOSTO
CHE È CAMBIATA
DI MENO RISPETTO
ALL'ANNO PASSATO

Comincia male. Con la nuova vettura C35 che arriva in ritardo e disputa solo una sessione di prove. Ma soprattutto con i dipendenti che già non stanno ricevendo lo stipendio e i fornitori che non sono pagati. Da anni la Sauber si dibatte in una situazione economica molto complessa, ma questa volta i problemi esplodono ancora prima di ricominciare. Nel 2015 il team a Melbourne aveva dovuto affrontare un processo, una procedura di sequestro e addirittura una richiesta di arresto per il team principal Monisha Kaltenborn. Ora la situazione rischia di ripetersi. La nuova C35 è di fatto la vettura che è cambiata di meno rispetto al modello 2015. Sostanzialmente è diversa solo la parte posteriore per adeguarla agli ingombri più rastremati della nuova power unit Ferrari. Il team ha rinnovato molto la struttura tecnica. Mark Smith è arrivato a metà stagione 2015 e solo ora dovrebbero vedersi i frutti del suo lavoro e della sua grande esperienza. Anche se ora alla Sauber non lavora più un tecnico di grande esperienza come Giampaolo Dall'Ara (solo un caso di quasi omonimia col Costruttore parmense) passato alla Bmw nel Dtm. Durante i test la nuova Sauber ha percorso solo 1.889 km, mostrando numerosi problemi di affidabilità. Il team vive da anni una situazione precaria, con Peter Sauber sempre più defilato e tutto il potere nella mani di Monisha Kaltenborn. Con una struttura tecnica troppo grande per l'attuale potenziale del team, che non sempre riesce a lavorare per conto terzi. Una situazione di incertezza economica che si ripercuote anche sul rendimento di Nasr ed Ericsson, che di fatto finanziano il team in aggiunta ai premi Fom. Visto che ormai la scuderia non ha più sponsor personali. Un quadro economico-politico complesso. Peccato perché la squadra svizzera possiede grandi professionalità, che però forse andrebbero gestite in modo diverso. Lo scorso anno la Sauber ha concluso il campionato all'8° posto, terz'ultima davanti a McLaren e Manor. Difficilmente ora riuscirà a confermare questo risultato. A meno che Nasr ed Ericsson non mostrino progressi radicali, che vanno oltre il potenziale da loro sin qui espresso.



SAUBER C35

MOTORE

FERRARI 061-H

TEAM

PRESIDENTE
PETER SAUBER

TEAM PRINCIPAL
MONISHA KALTENBORN

TEAM MANAGER
BEAT ZEHNDER

DIRETTORE TECNICO
MARK SMITH

PROGETTISTA
ERIC GANDELIN

CAPO RICERCA
AERODINAMICA
MARIANO ALPERIN-BRUVERA

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 0

GP DISPUTATI 311

VITTORIE 0

POLE POSITION 0

GIRI PIÙ VELOCI 3

PODI 10

PRIMA FILA 3

GIRI PERCORSI 30.471

KM PERCORSI 148.635

GP IN TESTA 7

GIRI IN TESTA 25

KM IN TESTA 133

PUNTI (COSTRUTTORI) 458

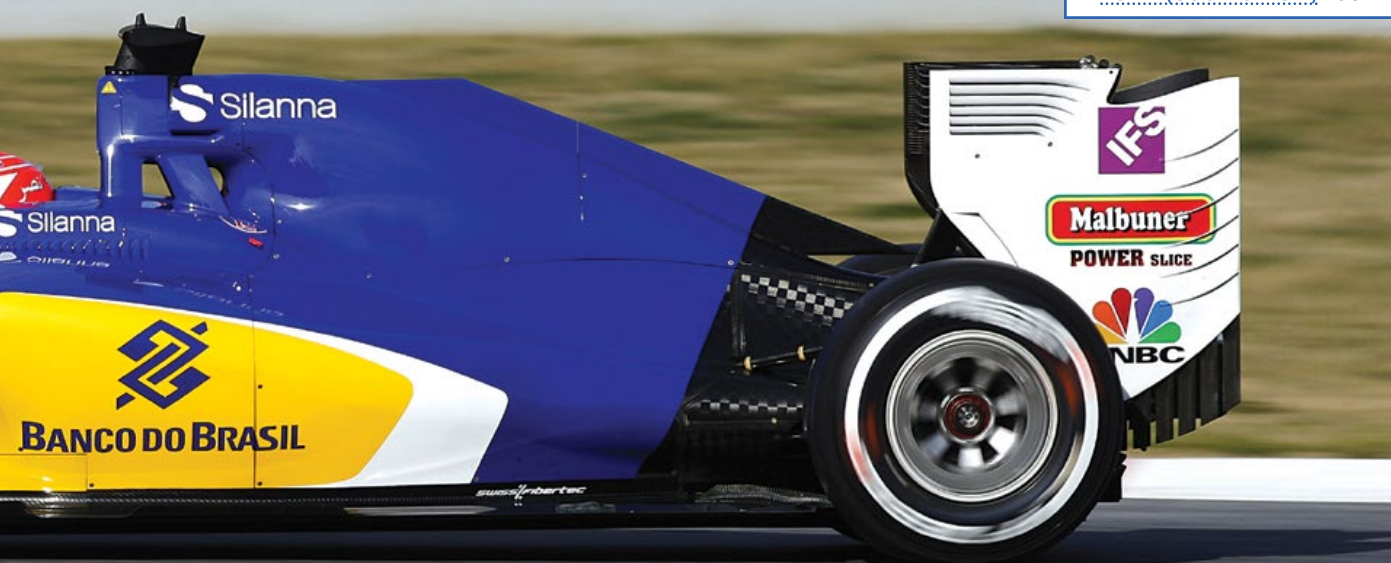
CONOMICA



WWW.SAUBERF1TEAM.COM



@OfficialSF1team





Marcus

SAUBER 25 ANNI SVEZIA

WWW.MARCUSERICSSON.COM

@Ericsson_Marcus

ERICSSON



Rispetto a questo mondiale Ericsson qualche brivido di merito può vantarlo da molto prima che iniziasse coi test, perché è stato il

primo ad aver l'onore d'esser confermato, praticamente a metà della stagione precedente.

Certo, lo svedese è uno che qualche bello e robusto aiutino al team lo porta, comunque qualche aspetto positivo, volendo, può essergli ascritto.

Per esempio quello d'essere molto cresciuto rispetto alla sua prima stagione in F.1, due anni fa al volante della moribonda Caterham, quando bastava l'arrivo episodico del bravo Lotterer a Spa per metterlo subito in crisi sul giro secco. Tanto da perdere il confronto

con un debuttante dal bel nome ma dall'allenamento nullo su quella monoposto.

Ericsson era approdato nel mondiale dopo quattro stagioni in Gp2 nelle quali aveva ottenuto tre successi di tappa, divisi uno per anno, e tutti fatti segnare in gara-2, quella senz'altro più abbordabile e con meno peso specifico delle due frazioni cadette.

Per il resto lo scorso anno, arrivando ben cinque volte a punti, qualche soddisfazione se l'è tolta, assommandone a fine campionato nove. Meglio che niente ma molti meno rispetto al debuttante compagno di squadra Felipe Nasr. Tra le sue caratteristiche che lo rendono vulnerabile, una certa propensione all'errore nei momenti di massima pressione, che dovrebbe limitare riuscendo a raggiungere più maturità, specie in fase di duello diretto con l'avversario.

L'IDENTIKIT

NATO A KUMLA

DATA 2 SETTEMBRE 1990

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2014

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO

18° NEL 2015

GP DISPUTATI

35



9

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

GIRI PERCORSI **1.713**

KM PERCORSI **8.566**

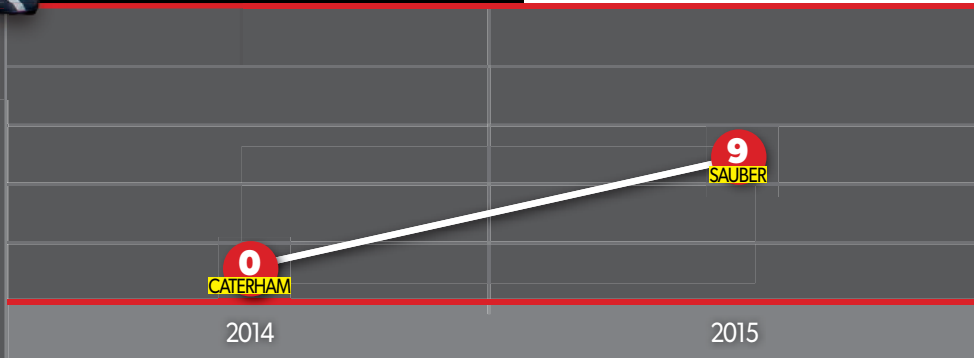
PUNTI **9**

MIGLIOR POSIZIONE IN GARA

8° NEL GP D'AUSTRALIA 2015

MIGLIOR POSIZIONE IN QUALIFICA

9° NEL GP DI MALESIA 2015



Luiz Felipe de Oliveira

NASR

SAUBER 23 ANNI BRASILE 

WWW.FELIPENASR.COM

@FelipeNasr 

Lo scorso anno, dopo il Gran Premio iniziale in Australia, Felipe Nasr, brasiliano di origini libanesi, aveva già dimostrato al mondo della Formula Uno che meritava pienamente il posto alla Sauber, grazie a uno stupendo quinto posto foriero di dieci punti preziosi per la sua squadra. La quale, è bene ricordarlo, aveva chiuso il 2014 sfiancata, depressa e a quota zero, in piena crisi tecnica e, soprattutto, economica.

Da questo punto di vista Nasr, oltre che buon collettore di sponsor, s'è dimostrato immediato toccasana in uno dei momenti di massima pressione, anche se poi, nel prosieguo della stagione, le cose sono diventate più difficili del previsto. Tuttavia, a suo favore vanno segnalati due aspetti da non trascurare: Felipe non s'è mai ritirato a causa di un incidente ed è riuscito a vedere il traguardo in diciassette dei diciannove appuntamenti

del mondiale, mostrando una certa affidabilità unita a una relativa consistenza, con sei arrivi in zona punti e tre Ttesimi posti, coi quali l'ha ripetutamente sfiorata.

A questo va anche aggiunta la sesta piazza conquistata in occasione del Gp di Russia a Sochi, al termine del quale è tornato a respirare l'aria buona della classifica, molto vicina a quella top five toccata in Australia, che non è quindi restata un episodio del tutto isolato.

Tutto questo per dire che a 23 anni il ragazzo qualcosa di buono alla sua prima stagione nel mondiale l'ha dimostrato e, a patto d'averne un team in grado di fornirgli un mezzo dignitoso, possiede le carte in regola per togliersi qualche soddisfazione anche in questa stagione.

L'IDENTIKIT

NATO A BRASILIA

DATA 21 AGOSTO 1992

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2015

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO**

13° NEL 2015

GP DISPUTATI

18



12



PUNTI IN CARRIERA

27
SAUBER

2015

LE CIFRE

GIRI PERCORSI **1.070**

KM PERCORSI **5.344**

PUNTI **27**

MIGLIOR POSIZIONE
IN GARA

5° NEL GP D'AUSTRALIA 2015

MIGLIOR POSIZIONE
IN QUALIFICA

8° NEL GP D'AUSTRIA 2015

51
FORMULA
UNO
AL VIA



McLAREN

CON LA HONDA SPERA DI USCIRE DAL TUN

14
ALONSO

22
BUTTON



LA MP4/31 È PIÙ
AFFIDABILE GRAZIE
ALLA POWER UNIT
EVOLUTA,
MA PER RISALIRE
LA CHINA CI VUOLE
MOLTO DI PIÙ

Al secondo anno di unione, il binomio tecnico McLaren-Honda si trova a un punto di svolta. Dopo la disastrosa stagione 2015, dopo essere scivolata al 9° posto nella classifica Costruttori, la McLaren ha soprattutto la necessità "finanziaria" di recuperare il terreno perso. Perché rispetto alla stagione precedente, incasserà circa 40 milioni di dollari di meno di premi Fom e perché, per il quinto anno consecutivo, affronta il campionato priva di uno sponsor principale. Durante i test invernali, la nuova MP4-31 è apparsa più affidabile ma ancora lontana in termini di efficienza cronometrica. Oggi il binomio McLaren-Honda appare appena davanti al potenziale di Manor, Sauber e Haas. Troppo poco per le aspettative di Ron Dennis e della Honda. Una battaglia non solo tecnica, ma che si combatte anche con gli uomini. Durante la prima sessione di prove, la Honda ha allontanato a sorpresa Yasuhisa Arai, responsabile del programma F1, sostituendolo con Yusuka Asegawa, che già aveva lavorato in F1 quando la Honda possedeva il proprio team. Ron Dennis da parte sua il mese prima aveva assunto Jost Capito dalla VW, che dovrebbe diventare operativo in aprile, a cui affidare tutta la responsabilità, gestionale, operativa e finanziaria del team McLaren. Tecnicamente parlando, la nuova MP4-31 esaspera ulteriormente la filosofia "size zero" ideata da Ron Dennis per indicare degli ingombri estremamente contenuti e compattati. Durante i test a Barcellona, la nuova MP4-31 ha percorso 3305 km, e lo sviluppo della nuova power-unit Honda risente inevitabilmente del fatto di essere alloggiata su un solo telaio. Alonso e Button si sono detti moderatamente soddisfatti, consapevoli che almeno nella prima parte di stagione, dovrebbero ancora lottare nelle retrovie. Per il Gp di Australia, Eric Boullier annuncia consistenti sviluppi aerodinamici, non provati in Spagna per ragioni di tempo. Ma difficilmente saranno sufficienti per migliorare le cose nella forma così massiccia, come invece servirebbe alla McLaren. E nel paddock di Barcellona, già si parlava di un possibile passaggio di Fernando Alonso alla... Renault nel 2017.



McLAREN MP4/31

MOTORE

HONDA RA616H

TEAM

AMMINISTRATORE DELEGATO
RON DENNIS

DIRETTORE COMPETIZIONI
ERIC BOULLIER

DIRETTORE GENERALE
JOST CAPITO

TEAM MANAGER
DAVID REDDING

DIRETTORE DELL'INGEGNERIA
MATT MORRIS

DIRETTORE TECNICO
TIM GOSS

CAPO PROGETTISTA
PETER PRODROMOU

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 8

GP DISPUTATI 780

VITTORIE 182

POLE POSITION 155

GIRI PIÙ VELOCI 152

PODI 391

PRIMA FILA 270

GIRI PERCORSI 82.384

KM PERCORSI 394.683

GP IN TESTA 322

GIRI IN TESTA 10.578

KM IN TESTA 50.358

PUNTI (COSTRUTTORI) 5040,5

NEL

NEL 2015
9°
27 PUNTI

WWW.MCLAREN.COM




@McLarenF1



Fernando ALONSO

McLAREN 34 ANNI SPAGNA 

WWW.FERNANDOALONSO.COM

 @alo_oficial

La sua classe non si discute, sull'anagrafe e l'atteggiamento nei confronti dei problemi della sua squadra, qualcosa si può provare a dire. Tanto per cominciare il prossimo 29 luglio compirà 35 primavere, che non sono troppe per correre in F1 ma abbastanza per dire che si tratta di un pilota alla sua ultima fase da top driver.

Sì, la verità è che Fernando ha legittima sete di risultati liberatori, perché davanti a sé non ha più millenni di freschezza ma solo un tempo prezioso, da centellinare e che sta scorrendo inesorabilmente. Per questo la McLaren-Honda, per lui che è un impaziente, un perfezionista e un individualista nato, che parla a microfono aperto e dice le cose come stanno, non è certo il miglior posto del mondo per mettere in evidenza le sue

caratteristiche migliori. Di leader nato soprattutto quando tutto va bene. Non è un caso che lo scorso anno i suoi team radio facessero stare col fiato

sospeso i responsabili del muretto McLaren e, soprattutto, Honda. E la situazione senza luce per la power unit giapponese non ha certo estratto il meglio dalla classe di Nando, se è vero che il primo dei due a prendere punti, quattro, a Montecarlo, è stato il compagno di squadra Button, che poi lo ha preceduto anche nella classifica finale del campionato, facendone segnare cinque in più. Molto dipenderà dall'atteso e peraltro, a rigor di logica, inevitabile miglioramento della propulsione by Honda. Dal canto suo, il vecchio Fernando, comunque vada, ha detto che terrà duro. Anche se d'avere una vettura migliore o di fare una capatina a Le Mans, ne avrebbe una gran voglia...

L'IDENTIKIT

NATO A OVIEDO

DATA 29 LUGLIO 1981

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2001

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO

CAMPIONE DEL MONDO NEL 2005 E 2006

PRIMO PODIO

GP MALESIA 2003

GP DISPUTATI

252



14

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **32**

PODI **97**

POLE POSITION **22**

GIRI PIÙ VELOCI **21**

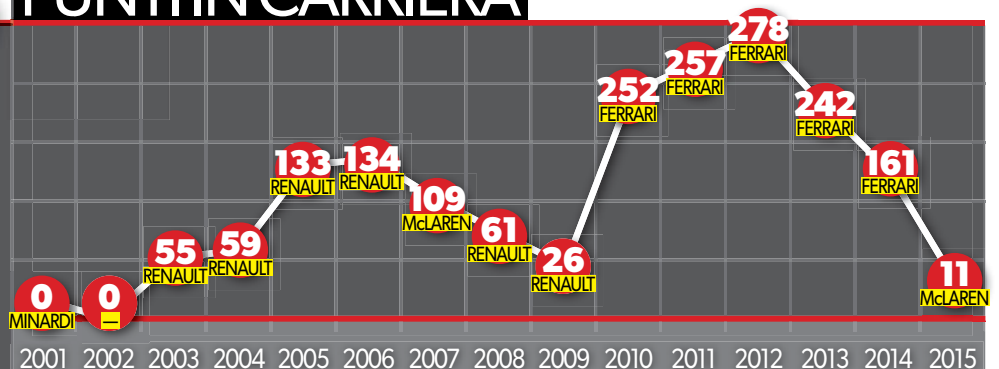
GIRI PERCORSI **13.838**

KM PERCORSI **68.967**

GP IN TESTA **84**


KM IN TESTA **8.640**

PUNTI **1.778**



McLAREN 36 ANNI GRAN BRETAGNA 

WWW.JENSONBUTTON.COM

@JensonButton 

Jenson BUTTON

Si può dire quel che si vuole, eppure passano gli anni e Jenson Button resta una certezza. È uno mediamente veloce, molto più in gara che in prova, sbatte poco, non si lamenta quasi mai, rispetta la meccanica come pochi, sa ottimizzare il rendimento degli pneumatici ad alto degrado come pochi e sul bagnato può puntualmente dire la sua. Andiamo oltre: se la pista è in aderenza precaria, è uno che sa trarre il massimo dalla condizione anomala e in più, sul piano strategico puro, quando c'è da ragionare e prendere una decisione autonoma e senza grandi input dal muretto, Jenson è tra i piloti più esperti, maturi e razionali del mondiale. Forse uno dei pochi che, una volta abbandonato il volante, potrebbero mettersi la cuffia in testa e fare il tattico al muretto. Ecco, malgrado questo, mister JB non riesce a togliersi di dosso la patina del

vecchio campione agli ultimi hurrà. Cosa in parte vera e ragionevole, che tuttavia si accompagna a una considerazione

generale che forse meriterebbe più entusiasmo e spessore. Detto questo, è ormai l'unico ad aver debuttato e corso in Formula Uno nel millennio precedente, ossia nel fatidico 2000, se è vero che quello successivo è iniziato nel 2001. Infine, sul piano squisitamente umano è una gran bella persona, che neanche se la tira. Certo, quel fantastico 2009 in cui vinse il titolo con la BrawnGp è sempre più lontano, ma tant'è. Per il resto, lo scorso anno è stato più spesso al traguardo di Alonso e ha assommato più punti.

L'IDENTIKIT

NATO A FROME

DATA

19 GENNAIO 1980

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2000

**MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO**

CAMPIONE DEL MONDO
NEL 2009

PRIMO PODIO

GP MALESIA 2004

GP DISPUTATI

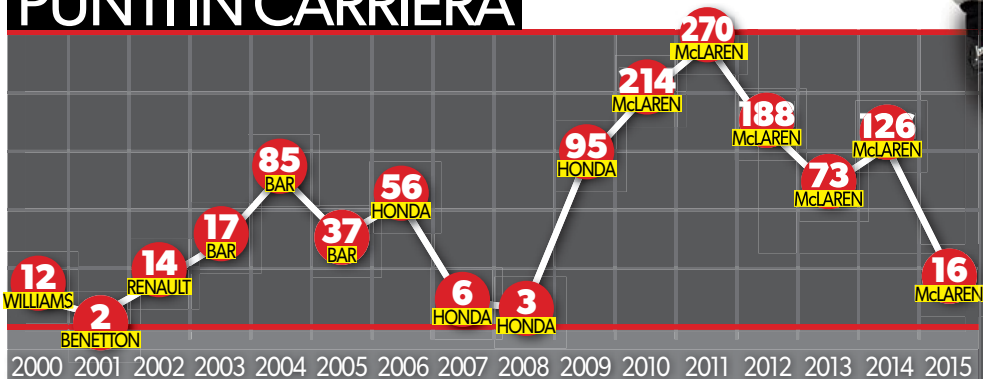
284



22



PUNTI IN CARRIERA



LE CIFRE

VITTORIE 15

PODI 50

POLE POSITION 8

GIRI PIÙ VELOCI 8

GIRI PERCORSI 15.182

KM PERCORSI 75.513

GP IN TESTA 42

KM IN TESTA 3.885

PUNTI 1.214


55
FORMULA
UNO
AL VIA



MANOR

IL TEAM PIÙ PICCOLO È COMPLETAMENTE R

94
WEHRLEIN

88
HARYANTO



LA MRT05
RAPPRESENTA UN
PROGETTO MOLTO
CONSERVATORE,
MA PUÒ CONTARE
SULLA POWER UNIT
MERCEDES

Radicalmente rivoluzionato nella sua struttura e finalmente dotato del motore Mercedes ultima versione e non più della power unit Ferrari realizzata nel 2014, il team Manor è tra quelli che potrebbero mettere in mostra i maggiori progressi rispetto alla precedente stagione. Estromessi John Booth e Graham Lowdon, "il Gatto e la Volpe" che di fatto stavano cercando di portare via il team all'attuale proprietario, Steven Fitzpatrick, la Manor presenta ora un organigramma di assoluto rilievo. La direzione è affidata a Dave Ryan, per oltre 30 anni team manager alla McLaren, e che poi aveva lasciato per la squalifica di Hamilton in Australia, di cui lui si era assunto tutte le colpe. John McQuilliam alla direzione tecnica assicura esperienza e praticità. Inoltre la Manor potrà avvalersi delle consulenze tecniche di Nicolas Tombazis e Pat Fry. Certo, il team rimane quello con il budget più piccolo tra tutti quelli al via e il costo di ogni chilometro percorso viene soppesato. E per questo durante i test invernali la distanza coperta è stata tutto sommato limitata, con 2.253 km. La nuova MRT05 è un progetto molto conservatore, l'unica vettura al via ancora dotata di muso lungo, dispone anche del cambio e dell'impianto idraulico realizzati dalla Williams. Inoltre per lo sviluppo aerodinamico potrà utilizzare la galleria del vento della Mercedes a Brackley. Toto Wolff ha "parcheggiato" per un anno Pascal Wehrlein alla Manor, assolutamente convinto del valore del giovane pilota tedesco, dopo l'esperienza come terzo uomo Mercedes. L'indonesiano Rio Haryanto è invece apparso a disagio nei test di Barcellona, mostrando carenze non prevedibili, considerando la sua lunga esperienza in Gp2. Entrambi "paganti", rappresentano comunque un miglioramento rispetto alla precedente coppia Will Stevens- Roberto Mehri. Sebbene a entrambi manchi l'esperienza necessaria, che per un team come la Manor, sarebbe fondamentale. L'obiettivo è quello di mantenere il 10° posto nella classifica Costruttori, che poi vuole dire circa 44 milioni di dollari di premi. I suoi "riferimenti" saranno la Haas e la Sauber. Considerando l'organigramma, il target è alla portata della Manor.


MANOR RACING



MANOR MRT05

MOTORE

MERCEDES PU106C
HYBRID

TEAM

PROPRIETARIO
STEPHEN FITZPATRICK

TEAM PRINCIPAL
DAVE RYAN

DIRETTORE TECNICO
JOHN McQUILLIAM

CAPO AERODINAMICO
NICOLAS TOMBAZIS

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 0

GP DISPUTATI 73

VITTORIE 0

POLE POSITION 0

GIRI PIÙ VELOCI 0

PODI 0

PRIMA FILA 0

GIRI PERCORSI 7.693

KM PERCORSI 38.980

GP IN TESTA 0

GIRI IN TESTA 0

KM IN TESTA 0

PUNTI (COSTRUTTORI) 2

NOTA: SONO RIPORTATI I DATI DEL
TEAM MARUSSIA (2012-2015).
QUESTO SARÀ IL PRIMO ANNO CON
LA DENOMINAZIONE MANOR.

INATO

NEL 2015
10°
0 PUNTI

WWW.MANORF1TEAM.COM



@ManorRacing





Pascal

MANOR 21 ANNI GERMANIA

WWW.PASCAL-WEHRLEIN.DE

@PWehrlein

WEHRLEIN



La ristrutturata, rinnovata e rinata Manor ha un potenziale tecnico tutto da dimostrare ma l'arrivo della motorizzazione Mercedes e la messa in campo di una vettura finalmente davvero nuova, fanno sì che i risultati in pista non possono peggiorare rispetto allo scorso anno.

Per ora è questa la sola piattaforma sulla quale il debuttante in F.1 Pascal Wehrlein, campione in carica del Dtm con la Stella a tre punte, può fare leva per tentare di mettersi in evidenza.

Partendo comunque da solidi appoggi e agganci giusti, visto che è il protetto di Toto

Wolff, oltre che a tutti gli effetti, anche quest'anno pilota di riserva della Mercedes Gp. In poche parole, se Hamilton o Rosberg

marcassero visita per un raffreddore qualsiasi, la più ambita monoposto del Circus iridato finirebbe di diritto nelle sue mani, foss'anche per il tempo d'uno starnuto.

Per il resto il colored dalla doppia nazionalità tedesca e delle Mauritius è già nel Guinness dei primati quale pilota più giovane ad aver vinto una gara del Dtm, capitò a 19 anni d'età, e pure il

titolo, l'anno scorso, a 21 primavere. Considerando anche la piazza d'onore nell'Euro F.3 del 2012, il suo percorso appare quanto mai solido e ricco di meriti, che dovranno essere ulteriormente confermati alla sua prima stagione nei Gp. Il confronto interno alla Manor con Haryanto, che in monoposto negli ultimi anni ha corso e girato molto più di lui, da questo punto di vista potrà dare degli spunti di sicuro interesse. Pascal, intanto, come segno identificativo e personale portafortuna, s'è scelto il numero più alto rispetto a tutti gli altri presenti in F.1, vale a dire il 94.

L'IDENTIKIT

NATO A
SIGMARINGEN

DATA
18 OTTOBRE 1994

ESORDIO
ESORDIENTE IN F.1



94

DEBUTTANTE IN F.1

Wehrlein torna a dedicarsi alle monoposto dopo che l'anno scorso ha vinto il Dtm con la Mercedes



HARYANTO

Comunque vada, Rio Haryanto appena prenderà il primo semaforo del mondiale di Formula Uno passerà alla storia. Come minimo, quale primo indonesiano capace di schierarsi al via in una gara valida per il mondiale di Formula Uno. Mica male, no?

Tra l'altro, lo sfizio non gli sarà costato solo una merendina, visto che il suo ingresso alla Manor è stato propiziato dai quindici milioni di euro simpaticamente versati dal suo main sponsor, la Pertamina, che a guidicare dal nome potrebbe sembrare una medicina per la tosse e invece risponde alla ragione sociale del gruppo statale indonesiano con interessi nel settore energetico - oltre che minerario - in particolare nella produzione e commercializzazione del petrolio.

Detto questo e passando dal faceto al serio, Haryanto non può certo essere giudicato con leggerezza e spocchia solo perché pay driver in un team in fase di rinascita, che dei soldi

ha bisogno più che dell'ossigeno. No, il 23enne pilota nativo di Surakarta si è già messo in buona mostra giungendo quarto lo scorso anno nella propedeutica Gp2, con tre sonanti vittorie nelle corse a Sakhir, Spielberg e Silverstone. È vero, in formula cadetta s'è fatto le ossa per ben quattro stagioni e non può certo essere considerato uno che appena si mette in macchina meraviglia il mondo,

ma a suo favore va pure contata la militanza in Gp3, anche qui con tre centri di tappa, a Istanbul, Budapest e Nurburging. Proprio grazie a questo palmarés, il suo ingresso in F.1

L'IDENTIKIT

NATO A
SURAKARTA

DATA
22 GENNAIO 1993

ESORDIO
ESORDIENTE IN F.1



88



DEBUTTANTE IN F.1

Haryanto ha corso in Gp2 dal 2012 al 2015, quando ha concluso quarto con il Campos Racing





HAAS

DOVRÀ SUPERARE LO SCOTTO DEL TEAM D

8

GROSJEAN

21

GUTIERREZ



LA VF-16 È UNA
VETTURA COSTRUITA
BENE, MA ANCORA
DA SGROSSARE
E TUTTORA
ALLA RICERCA
DELLA AFFIDABILITÀ

Sebbene al debutto, la squadra americana parte dalla solida base tecnica fornita dalla Ferrari. Che di fatto ha contribuito pesantemente al progetto, mentre la Dallara ne costruisce le parti. I test invernali però non sono andati bene. Il team ha mostrato prevedibili carenze e inesperienza nella preparazione e nella gestione in pista di una vettura così complessa. La sfida di Gene Haas è molto impegnativa, perché con un organigramma di molto inferiore rispetto a squadre come Force India o Toro Rosso, e con un budget che non supera i 100 milioni di dollari, cerca uno spazio tra i primi 10 team. Cosa poi non così scontata, visto quanto si è rafforzata la Manor. Gunther Steiner torna in F.1 dopo l'esperienza Jaguar ed è lui l'uomo che ha convinto Gene Haas a cimentarsi nel Circus. Impegno da portare avanti insieme alle 4 vetture Nascar che disputano il campionato Sprint Cup. Non disponendo di fatto di una propria attività costruttiva, il team Haas potrebbe dipendere troppo dalla tempistica dei fornitori. Che in una categoria in cui serve una grande velocità di reazione, costruttiva e progettuale, potrebbe essere un limite. La factory operativa del team Haas ha base in Inghilterra, a Banbury, nella precedente sede della Marussia. La nuova VF-16 è indubbiamente una vettura costruita bene, con soluzioni già ampiamente collaudate dalla Ferrari versione 2015. Il nuovo motore - che nel corso della stagione dovrebbe essere evoluto come gli ufficiali - è certamente una garanzia di efficienza e potenza. Le perplessità su questa squadra sono più di natura organizzativa che tecnica. Perché le cose da imparare - procedurali e regolamentari - sono tante e il tempo a disposizione è poco. Nei test invernali, considerando che la Sauber ha disputato solo una sessione con la macchina nuova, il team Haas è quello che ha percorso meno chilometri. Dopo che nella prima sessione aveva mostrato una discreta affidabilità. Probabilmente il team avrebbe bisogno di piloti più esperti. Caratterialmente in grado di fare da leader. Che Grosjean e Gutierrez invece non sembrano essere. Durante i test invernali la Haas ha percorso complessivamente 2.206 km.



HAAS VF-16

MOTORE

FERRARI 061-H

TEAM

PRESIDENTE
GENE HAAS

AMMINISTRATORE
JOE CUSTER

TEAM PRINCIPAL
GUNTHER STEINER

DIRETTORE TECNICO
ROB TAYLOR

CAPO AERODINAMICO
BEN AGATHANGELOU

RECORD

ESORDIENTI IN FORMULA 1

EBUTTANTE

WWW.HAASF1TEAM.COM



@HaasF1Team





Romain

HAAS 29 ANNI FRANCIA

WWW.ROMAINGROSJEAN.COM

@RGrosjean

GROSJEAN



I francese ha vissuto anni sempre altalenti in F1, dall'inferno, al paradiso fino al purgatorio. Arrivato in Renault, al debutto nella seconda parte del 2009, al posto del giubilato Nelson Piquet jr, Romain rischiò di bruciarsi la carriera, disputando sette gare assolutamente catastrofiche, che sancirono la sua immediata fuoriuscita dal Circus.

Nei Gran Premi ci tornò tre anni dopo con la Lotus - essendosi ricostruito una verginità nell'AutoGp di Coloni e, più che altrove, in Gp2 internazionale ed asiatica con la Dams - e furono scintille, perché - specie a Spa 2012, con la megacollisione al via che per poco non toglie la salute ad Alonso, privandolo di punti preziosi in chiave

iridata - Romain si esibisce in uno show avviato diverse gare prima e che potrebbe essere intitolato "tutto ciò che

Maldonado ha sempre sognato di fare ma non ha mai osato mettere in pratica". In poche parole, il velocissimo ma eccessivo Grosjean viene escluso punitivamente dal Gp d'Italia 2012 e sostituito dall'inoffensivo D'Ambrosio in seno al team Lotus. Una lezione che gli fa bene, perché nel 2013, dai due podii della stagione precedente, passa a sei, con un bel 2° posto a Austin e un gran Gp del Giappone dove sembra in lizza per la vittoria, giungendo comunque buon 3°. Nei due anni successivi soffre la crisi Lotus, anche se torna a podio in Belgio 2015, a dimostrazione del fatto che, se la macchina c'è, lui è sempre quel gran manico che ha già dimostrato di essere. Con la neonata Haas potrà fare bene.

L'IDENTIKIT

NATO A GINEVRA

DATA

17 APRILE 1986

ESORDIO

GP EUROPA 2009

MIGLIOR POSIZIONE
IN CAMPIONATO

7° NEL 2013

GP DISPUTATI

83

MIGLIOR RISULTATO
IN QUALIFICA

2° NEL GP UNGHERIA 2012



8

PUNTI IN CARRIERA

LE CIFRE

PODI 10

GIRI PIÙ VELOCI 1

GIRI PERCORSI 3.864

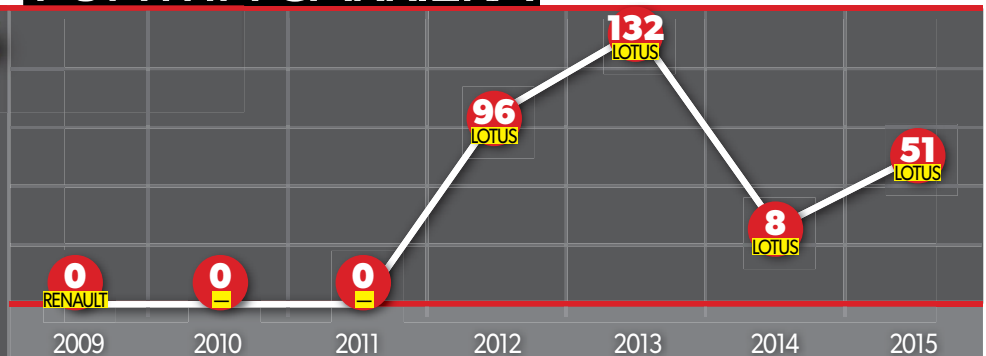
KM PERCORSI 19.711

GP IN TESTA 7

KM IN TESTA 219

PRIMO PODIO
GP BAHRAIN 2012

PUNTI 287



GUTIERREZ

Reduce da un anno di stasi agonistica, in veste di riserva al team Ferrari, il

23enne messicano ha l'ennesima occasione per mostrare di poter meritare di stare in F1 con il neonato team Haas. Certo, nel suo caso, molto dipenderà dall'effettiva capacità del team di mettere in pista una vettura decentemente competitiva e soprattutto dalla possibilità di avere la seconda monoposto al livello di quella del compagno di Grosjean, il quale, non fosse altro che per capacità e curriculum, parte con i galloni del caposquadra.

Per il resto Gutierrez, puntualmente appoggiato dal magnate suo connazionale Carlos Slim, ha mostrato nelle due annate trascorse in Sauber incoraggianti doti di finisseur, portando a termine trentuno dei trentotto Gp sin qui disputati, con qualche decente sprazzo qua e là, ma senza apprezzabili

acuti. Al suo attivo, come segnale positivo, va segnalato solo un comunque

valido settimo posto ottenuto nel Gp del Giappone 2013, sulla pista di Suzuka, da debuttante. Tutto il resto, Esteban Gutierrez lo deve ancora dimostrare. E stavolta, visto che ormai lo scotto del noviziato lo ha pagato e d'esperienza ne ha assommata, non è più in condizioni di aspettare. Un po' di legna in cascina la deve portare, se vuole che il suo munifico finanziatore continui a credere in lui come ha fatto fino ad ora, garantendogli anche l'ingresso nell'orbita Ferrari che ha poi propiziato la sistemazione all'interno dell'esordiente team Haas che con la Rossa vanta un rapporto stretto e importante.

L'IDENTIKIT

NATO A MONTERREY

DATA 5 AGOSTO 1991

ESORDIO

GP AUSTRALIA 2013

MIGLIOR POSIZIONE

IN CAMPIONATO

16° NEL 2013

GP DISPUTATI 38

MIGLIOR RISULTATO

IN GARA

7° NEL GP GIAPPONE 2013

MIGLIOR RISULTATO

IN QUALIFICA

8° NEL GP DI COREA 2013



21



PUNTI IN CARRIERA

6
SAUBER0
SAUBER0
HAAS

2013

2014

2015

LE CIFRE

GIRI PIÙ VELOCI 1

GIRI PERCORSI 1.957

KM PERCORSI 9.973

GP IN TESTA 1

KM IN TESTA 9

PUNTI 6

QUALIFICHE IN 90"

LO CHIAMANO SHOOTOUT, LETTERALMENTE "SPARATORIA", E FA GIÀ DISCUTERE. ECCO PERCHÉ



Per la terza volta negli ultimi quindici anni cambia il format delle qualifiche e si tratta di una novità piuttosto significativa, che abbraccia la filosofia del cosiddetto shoot-out, ossia dell'eliminazione a oltranza, rispetto a quella precedente del knock-out, che escludeva piloti solo al termine di ogni segmento di qualifica. Nella storia della F.1, comunque, a ben guardare i cambiamenti di format sono sempre stati rari e diluiti nel tempo.

Per decenni si è andati avanti con le due sessioni di qualifica del venerdì e del sabato, all'interno delle quali veniva preso in considerazione il miglior tempo di ciascuno per formare lo schieramento di partenza. Nel 1977, visto l'alto numero di iscrizioni di piloti privati e team indipendenti, che al Gp d'Italia arrivò addirittura a sfiorare le 40 unità, fu quindi introdotta, a partire dal Gp di Gran Bretagna, una sessione di prequalificazioni, confermata a tutto il 1978. Le prequalifiche tornarono dieci anni dopo, nel 1989 e nel 1990, con l'abolizione del turbo

e la reintroduzione del motore aspirato, accompagnata da un aumento abnorme della quantità di iscritti. Nel 1996 la situazione si ribalta e, visto che i partecipanti non sono così tanti da dover essere eliminati in prova, si stabilisce che il tempo più lento non deve andare oltre al 107% di quello segnato dal detentore della pole position.





**DUE F.1 (FERRARI
E MERCEDES)
AI FERRI CORTI
IN PISTA. UNA
SITUAZIONE CHE
VEDREMO SPESSO
NELLE PROVE?**

Quindi, la rivoluzione datata 2003: le qualifiche diventano un giro secco, da disputarsi il venerdì e il sabato, con l'introduzione del parco chiuso alla fine e la conseguente abolizione del warm-up la domenica mattina. Ancora un sensibile cambiamento nel 2006, con l'introduzione del cosiddetto knock-out che prevede



COME FUNZIONA IL NUOVO SISTEMA

La nuova procedura di qualifica sarà sempre divisa su tre turni: Q1, Q2 e Q3

La Q1 durerà 16 minuti

Dopo i primi 7 minuti inizieranno le eliminazioni

Ogni 90 secondi il pilota più lento dovrà rientrare ai box perché escluso

In totale dalla Q1 saranno eliminati i 7 piloti più lenti

I 15 piloti rimasti inizieranno la Q2

La Q2 durerà 15 minuti

Dopo 6 minuti scatteranno le prime eliminazioni

Verrà eliminato un pilota ogni 90 secondi

In totale dalla Q2 saranno eliminati altri 7 piloti

Gli 8 piloti rimasti si sfideranno per la Q3

La Q3 durerà 14 minuti

Dopo 5 minuti inizieranno le eliminazioni

Verrà eliminato un pilota ogni 90 secondi

Alla fine resteranno solo 2 piloti a contendersi la pole

Avranno 90 secondi a disposizione per ottenerla

qualificazioni solo al sabato e divise in tre segmenti, al termine di ciascuno dei quali vengono eliminate monoposto fino a selezionarne dieci per il terzo segmento, all'interno del quale si decide la pole position. La nuova procedura di qualifica sarà sempre divisa su tre turni come fino a ieri: Q1, Q2 e Q3. La durata prevista per la Q1 è 16 minuti: dopo i primi 7 minuti inizieranno le eliminazioni.

All'interno di questa nuova filosofia, ogni 90 secondi il pilota più lento dovrà rientrare ai box perché escluso, per un totale all'interno della Q1 di sette piloti eliminati prima di passare alla fase successiva.

I quindici piloti superstiti passeranno quindi alla Q2, che avrà durata di 15 minuti.

In questa fase intermedia di selezione, appena trascorsi i primi 6 minuti scatteranno le prime eliminazioni: verrà escluso un pilota ogni 90 secondi. E in totale dalla Q2 saranno eliminati altri 7 conduttori.

Gli 8 piloti rimasti si sfideranno per la Q3, che durerà 14 minuti.

La terza e conclusiva fase delle qualifiche prevede che dopo 5 minuti dal suo inizio cominceranno le eliminazioni e anche in questo caso verrà escluso un pilota ogni 90 secondi. In conclusione, resteranno solo due piloti a contendersi la pole position e avranno 90 secondi a disposizione per cercare di ottenerla.

DI **SERGIO REMONDINO**

La sfida fra Mercedes e Ferrari fa proseliti. Anche le Televisioni non scherzano quanto a spiegamento di forze per conquistare ascolti. Un Gp che vede contrapposte in Italia la pay tv per eccellenza, Sky, e l'emittente di stato, la Rai. E che promette bene, a tutto vantaggio degli appassionati. Per quanto riguarda Sky, la punta dell'iceberg è un giornalista 44enne venuto dallo sci, dove ha anche gareggiato prima di passare a raccontare le imprese degli atleti: Carlo Vanzini. La voce e il volto di Sky Sport per la F.1 ha iniziato con la telecronaca dei Gp nel 2007 e continuato sino al 2009. Poi, dopo tre stagioni di buco, il ritorno, per un altro triennio: 2013-2015.

Quindi, l'ex-sciatore che "giocava" con i kart insieme a Christian Ghedina è alle soglie della settima stagione di Gp da raccontare.

- Con quali novità?

«La squadra - dice il leader del Team F.1 di Sky - è rimasta sostanzialmente la stessa ma con un rinforzo veramente importante e nel quale crediamo molto. Da quest'anno avremo infatti il supporto di un ingegnere attivo in un team di F.1, che collaborerà con noi per far capire ai telespettatori il lavoro che c'è dietro alla F.1, la tecnica delle monoposto, la loro preparazione e quella della squadra. Questo ingegnere farà per

noi dei servizi, quelli che chiamiamo "educational", di tecnica ad ogni Gp. Persino i tecnici della Nasa, quando hanno fatto visita alla F.1, sono rimasti sbalorditi dalle monoposto, dalla miniaturizzazione delle componenti, dal fatto che non c'è nemmeno un bullone preso da un catalogo di materiale normalmente in commercio ma è tutto realizzato su misura. Cercheremo di far smontare una F.1, far vedere com'è fatta, che cosa c'è sotto alla carrozzeria. Vogliamo spiegare, dare un senso, ai 500 milioni che una squadra spende per una stagione. È difficile far percepire alla gente "il lavoro che c'è dietro" e questa sarà una delle nostre principali sfide per la stagione che va ad iniziare».

- Vale sempre il detto "squadra che vince non si tocca"?

«A grandi linee sì. Io sarò in cabina di commento con Marc Gené, che è ormai un fratello per me, e Roberto Chinchero. Al muretto box avremo Davide Valsecchi e la pit reporter sarà ancora Mara Sangiorgio. Saranno nuovamente con noi anche Jacques Villeneuve e Luca Filippi, quando non sarà impegnato a fare il pilota nella IndyCar. Nel collegamento fino al via della gara e di nuovo da sotto il podio in poi, infine, Federica Masolin sarà il nostro volto. Poi avremo tutta una serie di rubriche, a cominciare dalla tecnica

TUTTI GLI ORARI DELLE DIRETTE E DELLE DIFFER

DATA	GP	ORA	DIRE
20 marzo	Australia	6.00	sky SP
3 aprile	Bahrain	17.00	sky SP
17 aprile	Cina	8.00	sky SP
1 maggio	Russia	14.00	sky SP
15 maggio	Spagna	14.00	sky SP
29 maggio	Monaco	14.00	sky SP
12 giugno	Canada	20.00	sky SP
19 giugno	Azerbaijan	15.00	sky SP
3 luglio	Austria	14.00	sky SP
10 luglio	G. Bretagna	14.00	sky SP
24 luglio	Ungheria	14.00	sky SP
31 luglio	Germania	14.00	sky SP
28 agosto	Belgio	14.00	sky SP
4 settembre	Italia	14.00	sky SP
18 settembre	Singapore	14.00	sky SP
2 ottobre	Malesia	9.00	sky SP
9 ottobre	Giappone	7.00	sky SP
23 ottobre	Usa	21.00	sky SP
30 ottobre	Messico	20.00	sky SP
13 novembre	Brasile	17.00	sky SP
27 novembre	Abu Dhabi	14.00	sky SP

LA TIVÙ DI STATO E QUELLA A PAGAMENTO OFFRONO UN'AMPIA COPERTURA PER IL MONDIALE F.1. ECCO TUTTI I PROGRAMMI E LE NOVITÀ DI RAI E SKY

TELE INCROCI



TELEVISIONI PER I 21 GP	
TELEVISIONI	DIFF. RAI
SPORT HD	14.00
SPORT HD	21.50
SPORT HD Rai	
SPORT HD	21.00
SPORT HD	21.00
SPORT HD Rai	
SPORT HD	22.50
SPORT HD Rai	
SPORT HD	18.40
SPORT HD	18.40
SPORT HD Rai	
SPORT HD Rai	
SPORT HD	21.00
SPORT HD Rai	
SPORT HD Rai	
SPORT HD	14.00
SPORT HD Rai	
SPORT HD	23.20
SPORT HD Rai	
SPORT HD	21.50
SPORT HD Rai	

in 3D di Fabiano Vandone, per spiegare e raccontare la F.1».

- Cosa vuol dire fare la telecronaca di un Gp?

«È sempre una grande emozione. La vivo un po' come se fossi in gara pure io. La tensione è quella. Vivi il Gp, cerchi di non sbagliare pilota e di decifrare le strategie. Devi capire tu per far capire a casa la gara, tenere desta l'attenzione dello spettatore anche quando c'è un pilota in pista che sta "congelando" il Gp».

- Vero che gli ascolti sono in calo costante?

«Per quanto ci riguarda non direi. Abbiamo uno zoccolo duro di 1 milione di contatti a Gp, con punte di 1,8-1,9 milioni in funzione di come sta andando la Ferrari. Per una pay tv mi sembra un dato significativo e infatti Sky è la più seguita fra le televisioni a pagamento».

DIRETTA O DIFFERITA LA F.1 "TIRA" SEMPRE

La Rai è sempre la Rai ed il suo ruolo, la sua importanza, nella trasmissione dei Gp e nella diffusione della F.1 non si discutono certo. Quest'anno la televisione di stato trasmetterà in diretta dieci gare, a cominciare dal Gp Cina, il terzo in calendario, e le restanti undici in differita. Sempre con il consueto spiegamento di mezzi ed il supporto di collaboratori di spicco. A cominciare da Giancarlo Fisichella dal box Ferrari.

L'IMPORTANZA DEI SOCIAL

Marco Franzelli, vicedirettore di Rai Sport, è il responsabile della F.1 e ci spiega dettagliatamente in che cosa consisterà l'impegno della tivù di stato e con quali persone.

«Nonostante la paventata crisi - spiega Franzelli - in Rai la F.1 ha sostanzialmente tenuto. Abbiamo fatto e faremo anche quest'anno un grande lavoro sui social media. Nello scorso mese di settembre è stata aperta la pagina su Facebook Rai Sport F1, oltre che l'account Twitter @F1 Rai: 21 mila followers raggiunti in sei mesi. E 400 mila persone di media raggiunte dalla pagina Facebook ogni settimana».

- Cifre significative...

«Infatti, ed è per questo che cercheremo sempre più di fare entrare i social nelle nostre trasmissioni sulla F.1. Con i dati che abbiamo appena elencato non si può prescindere da questa interazione».

- La formazione ai Gp cambierà?

«Sostanzialmente no. Gianfranco Mazzoni sarà sempre la nostra voce e avrà ancora Ivan Capelli, che è il nostro Lionel Messi secondo me, al suo fianco. In cabina ci sarà ancora Giancarlo Bruno. Poi, come detto, avremo Fisichella quale voce dal box della Ferrari, compatibilmente con i suoi impegni con la squadra, e un opinionista di rango quale Pino Allievi. In pista, infine, ci saranno sempre Ettore Giovannelli e Stella Bruno».

- Le differite sono un problema? Vi hanno fatto perdere audience?

«Con una programmazione intelligente no. L'orario delle 14.00 ad esempio ha funzionato benissimo, è quello che ci ha dato più soddisfazioni. Abbiamo fatto una programmazione che tenesse conto degli europei di calcio, evitando la fascia delle 21.00 per i Gp Austria e Gran Bretagna».

- La sfida Mercedes-Ferrari sarà premiante per gli ascolti?

«Sì, se sarà vera, con incertezza reale su chi vincerà il mondiale».

- Domanda "obbligata" sullo shoot out...

«Il fatto di introdurlo all'ultimo momento potrebbe essere un boomerang per la F.1, la gente potrebbe non capire. Può risultare molto divertente ma anche un flop. Dev'essere credibile, con risultati realistici sul campo, altrimenti... Poi dovrà essere comprensibile per il pubblico e qui entreranno in ballo l'abilità del telecronista e la grafica».



VOLTI TELEVISIVI

Carlo Vanzini, a lato, responsabile F.1 e commentatore dei Gp per Sky. In alto a destra Marco Franzelli, responsabile F.1 per la Rai, insieme a Ron Howard, il regista del film Rush sul Mondiale e la F.1 del 1976



ATE

TESTI E DISEGNI DI **CRAIG SCARBOROUGH**

RIVOLUZIONE FERRARI

MARANELLO PRESENTA UNA MONOPOSTO COMPLETAMENTE NUOVA. ECCO DOVE CAMBIA

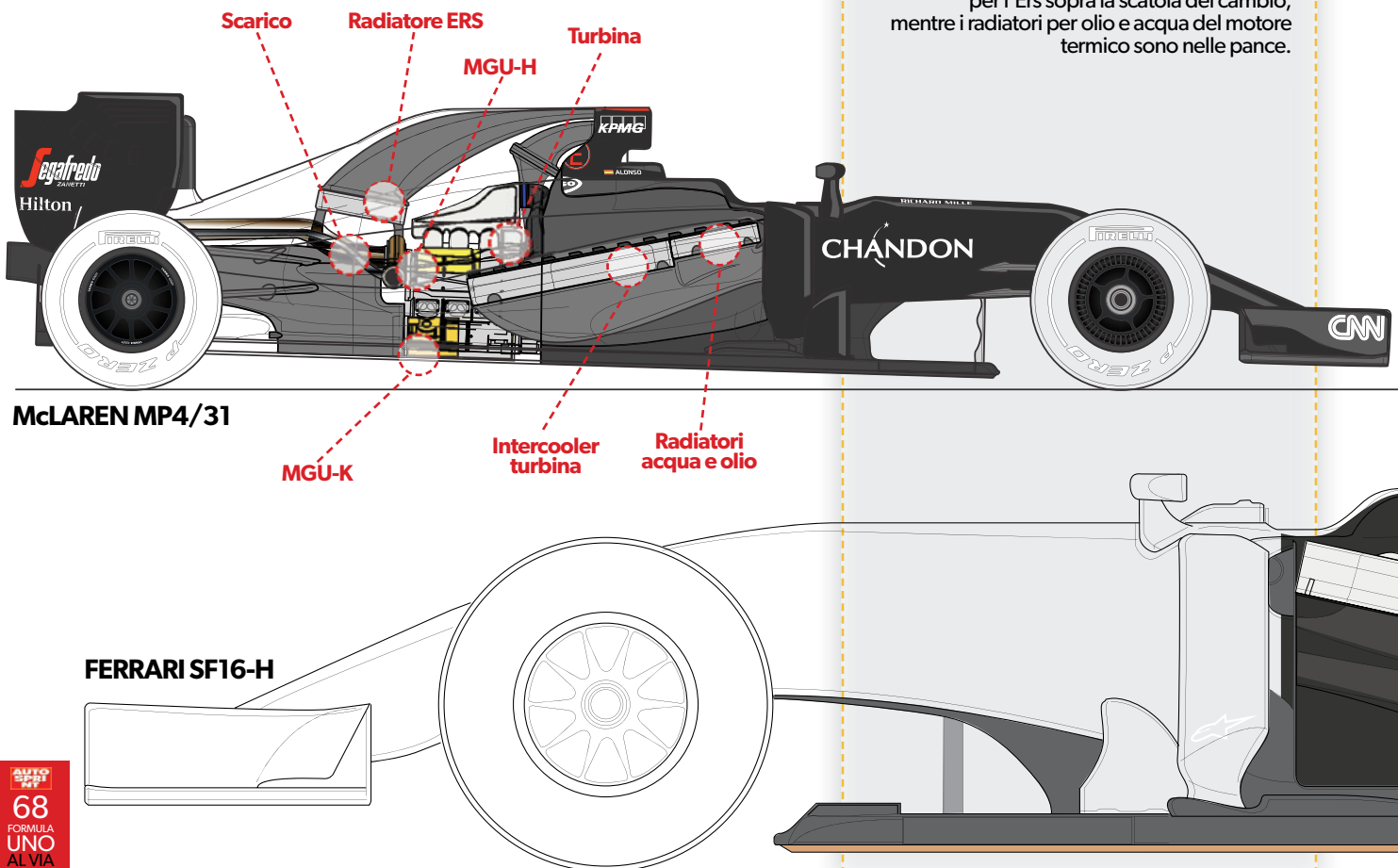
Anche se la stagione che inizia questa settimana in Australia è l'ultima con l'attuale regolamentazione prima delle modifiche radicali in arrivo nel 2017, sono molti i team che hanno lavorato in profondità sulle proprie monoposto. Più di tutti la Ferrari, che con la SF16-H presenta un progetto che rompe con il passato, con la SF15-T. Il primo totalmente da ascrivere a James Allison e nel quale il ritorno alla sospensione anteriore push-rod, per fini aerodinamici piuttosto che telaistici, è solo la punta dell'iceberg. Di assoluto rilievo, ad esempio, il totale e completo riposizionamento delle varie componenti delle power-unit, così come il doppio "guscio" per il cambio. Vediamo nel dettaglio tutte le novità da seguire con più attenzione.

POWER-UNIT E RAFFREDDAMENTO

La **Ferrari** ha completamente cambiato sistema per raffreddare la power-unit. Un intercooler sopra al cambio raffredda l'aria del compressore e poi, quest'aria parzialmente raffreddata viene trasportata, tramite un apposito condotto, ad un secondo intercooler, posto dentro al telaio, nella parte posteriore.

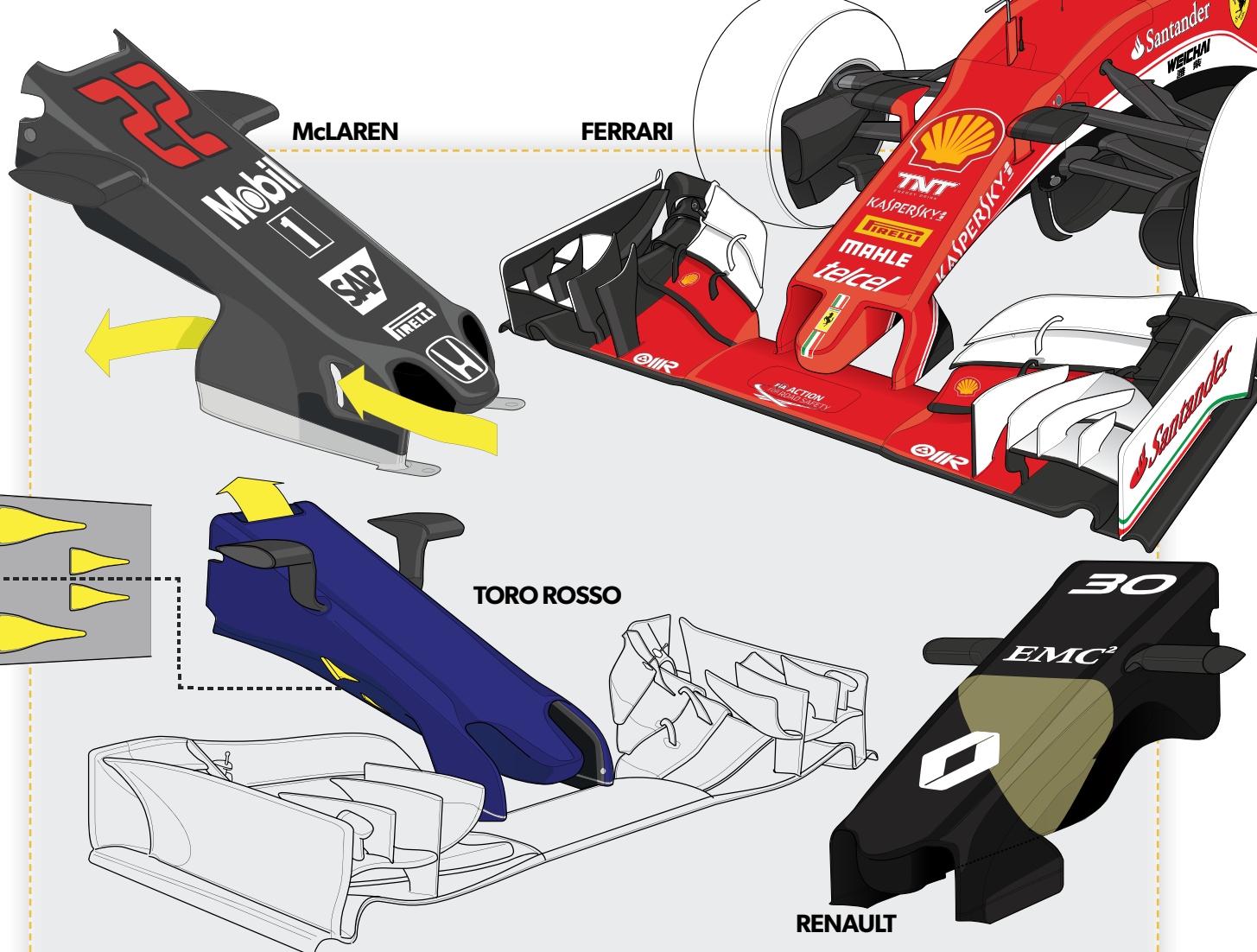
A Maranello hanno poi rispolverato una soluzione vista a metà anni 2000, con i radiatori nelle pance angolati a "V" fra di loro. Una soluzione che consente di ridurre al massimo le dimensioni delle pance e di massimizzare l'efficacia dei radiatori.

Novità anche in **McLaren**. Nonostante i grossi problemi 2015, la Honda ha deciso di mantenere il turbo nella "V" dei cilindri, mentre la squadra britannica ha "annegato" maggiormente nelle pance l'intercooler. Inoltre, il team di Ron Dennis ha posto un grosso radiatore d'acqua per l'Ers sopra la scatola del cambio, mentre i radiatori per olio e acqua del motore termico sono nelle pance.



McLAREN MP4/31

FERRARI SF16-H



McLAREN

FERRARI

TORO ROSSO

RENAULT

AERODINAMICA ANTERIORE

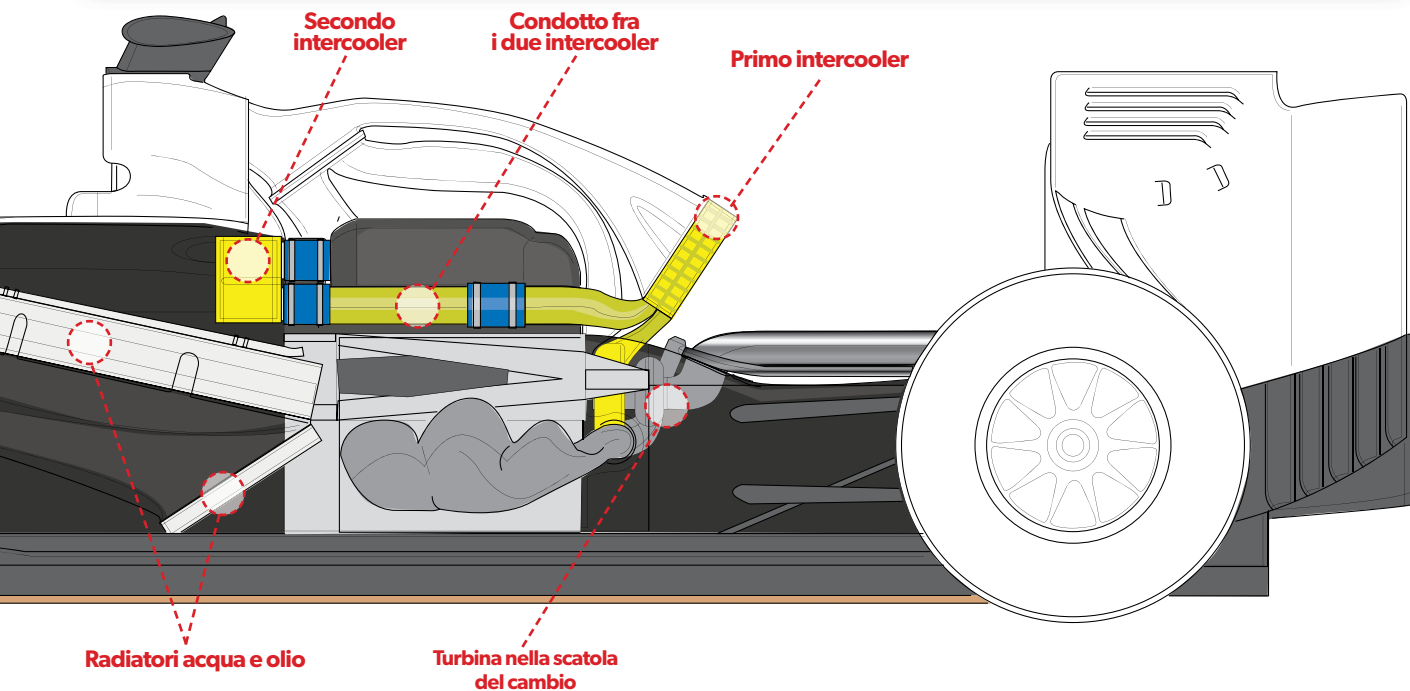
Senza cambi di regole per quest'area, molti team hanno scelto una soluzione corta per il muso: unica eccezione la Manor.

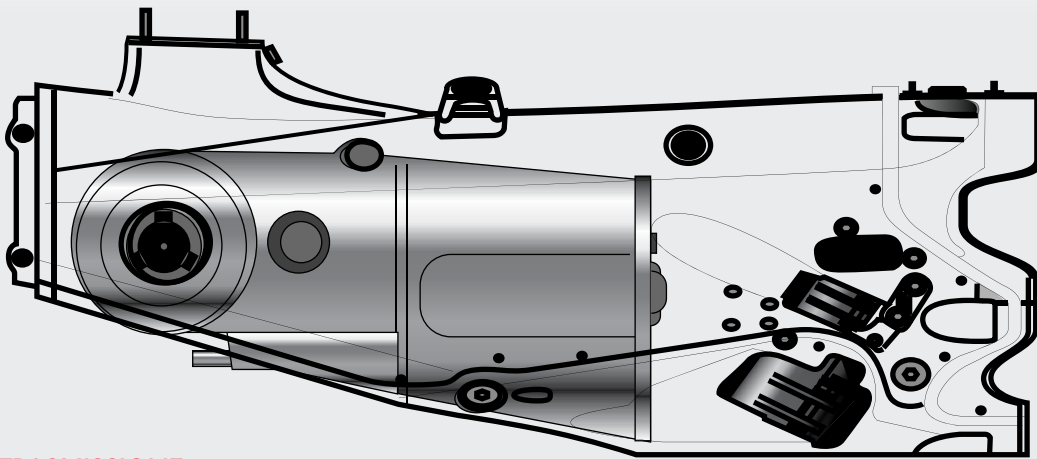
Anche in questo caso la **Ferrari** ha rotto totalmente con il 2015, passando dal muso lungo a quello corto attuale, abbinato alla sospensione a schema push-rod al posto di quella tipo pull-rod che tante critiche s'è attirata.

La **McLaren** ha mantenuto il muso corto del 2015, al quale ha però aggiunto una feritoia nei piloncini laterali di sostegno che indirizza meglio il flusso dell'aria.

La **Renault** ha una forma a "V" inconsueta, che serve per dirigere l'aria verso il posteriore.

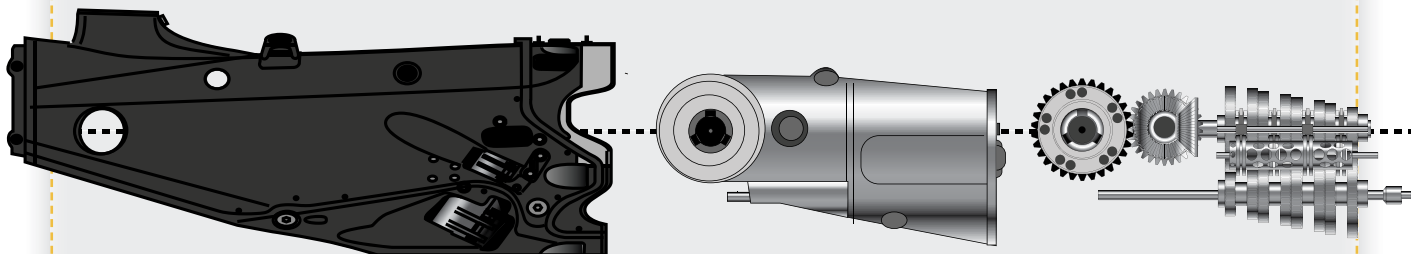
La **Toro Rosso** infine ha aggiunto l'S-Duct, con quattro prese Naca che gli portano l'aria, contribuendo ad accelerarla.





TRASMISSIONE

Sia sulla **Ferrari** che sulla **Mercedes**, al posteriore c'è un involucro in carbonio, avente funzioni strutturali e aerodinamiche, al cui interno è contenuta una scatola in fusione di titanio dentro alla quale c'è il "pacco" degli ingranaggi.



AERODINAMICA POSTERIORE

La **Williams** ha ripreso una soluzione Mercedes e sviluppato nuovi deflettori di forma arricciata posti intorno all'ingresso delle pance laterali. La "coda di balena", come è stata soprannominata, della Williams, è più alta di quella della Mercedes e dirige l'aria in basso, verso l'ala posteriore, per rendere questa e il diffusore più efficaci aerodinamicamente.

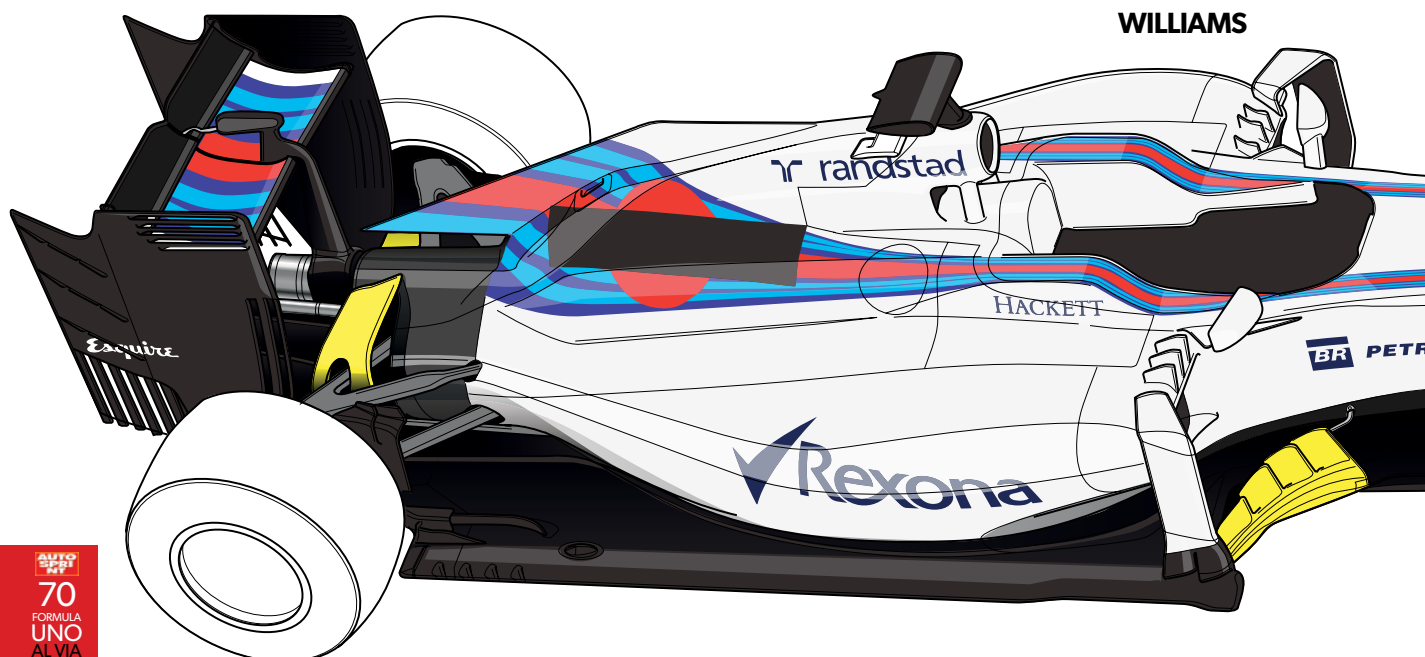




FOTO MARCO ZAMPALDI

TURATELLO

I Rimorchi

Per la tua auto da corsa o di prestigio, di diverse misure e con l'esclusivo sistema BRA per caricare agevolmente le tue 'passioni' in sicurezza.



I Semimorchi



Moto/kart

Per le tue piccole passioni vari modelli personalizzabili anche con zona living.



REBUS 5^a GOMMA

NUOVE STRATEGIE CON L'ARRIVO DELLA ULTRASOFT E LA SCELTA FRA TRE MESCOLE

È di colore viola la fascia del nuovo pneumatico per asfalto asciutto. Il colore Viola è stato deciso da Pirelli dopo un sondaggio online fra i social. I nuovi pneumatici Pirelli Purple presentano una mescola molto tenera: più tenera della gomma Supersoft (banda rossa) vista in pista fino al 2015 e quest'anno riconfermata in versione immutata, così come anche la gomma Soft (banda gialla), lo pneumatico Medium (banda bianca) e la gomma F.1 Hard (banda arancio) che completano la gamma di pneumatici F.1 2016 a battistrada liscio. Quanto al nuovo regolamento si applica solo alle gomme slick. Il regolamento per intermedie (banda verde) e wet (banda azzurra) non cambia. Con l'introduzione della nuova mescola Ultrasoft (colore Viola) il numero delle mescole slick sale a 5.

Preparazione e scelte pre-gara. In accordo con la Fia, Pirelli decide in anticipo le tre mescole che potranno essere utilizzate a ogni weekend di Gran Premio e le comunica ai Team. Il numero totale dei set utilizzabili fra prove, qualifiche e gara (13 in totale) è invariato rispetto al passato. Pirelli assegna a ogni vettura 2 set obbligatori. Inoltre, un set della mescola più morbida tra le selezionate viene imposto e dovrà essere conservato per il Q3.



COSÌ SI NOMINANO GLI PNEUMATICI

Pirelli produrrà durante la stagione 5 mescole da asciutto e 2 da bagnato.

Ad ogni gara Pirelli porterà gomme di 3 diverse mescole slick.

Ogni pilota avrà a disposizione per prove e gara 13 set di gomme di 3 mescole diverse (più quelle da bagnato).

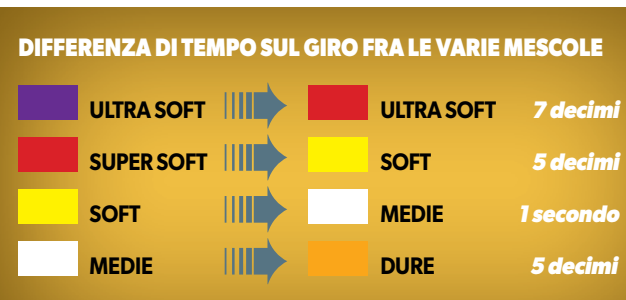
Dei 13 set, Pirelli a sua scelta fornirà a tutti i piloti 2 set di gomme per la gara (1 da usare obbligatoriamente in corsa) e 1 per le qualifiche (quest'ultimo della mescola più soffice disponibile).

Ogni pilota potrà scegliere a proprio piacere i 10 set rimanenti per ogni Gp dalle tre mescole disponibili per quella gara.

La nomination delle gomme verrà effettuata 14 settimane prima dei Gp extraeuropei e 8 settimane prima di quelli europei.

La scelta effettuata da ogni pilota sarà a conoscenza soltanto della Fia. Pirelli ne verrà informata solo 15 giorni prima del Gp.

In gara un pilota dovrà usare almeno 2 delle 3 mescole slick disponibili. E di queste, almeno 1 di quelle fornite da Pirelli.



I due set scelti e resi obbligatori da Pirelli possono anche essere di due mescole diverse, all'interno delle

tre nominate. Tali set sono ovviamente identici per tutte le vetture. I rimanenti 10 set possono essere scelti da ogni

Team all'interno delle tre mescole nominate da Pirelli. I Team effettuano la loro scelta (di quanti e quali set, fra le mescole decise da Pirelli, portare a ogni Gp) rispettando una deadline decisa da Pirelli. Comunicano la scelta a Fia, e Fia comunica a Pirelli il totale delle gomme da produrre. Nessuno, esclusa Fia, conosce le scelte per le singole vetture fino due settimane prima della gara. Se un team non rispetta la deadline per la scelta, l'allocazione viene decisa d'ufficio dalla Fia. La scelta da parte del Team viene fatta per ogni singola vettura.

Durante la gara. È mantenuto un sistema di restituzione identico a quello attuale, ma è il Team a decidere quale set restituire: 1 set dopo i primi 40' di FP1
1 set al termine di FP1
2 set al termine di FP2
2 set al termine di FP3
I due set assegnati e resi obbligatori da Pirelli non potranno essere restituiti durante le prove e dovranno essere entrambi disponibili in gara. Almeno uno di questi due set dovrà essere utilizzato in gara. Per i top ten al termine delle qualifiche, continuerà ad esserci l'obbligo di restituire il set utilizzato in Q3 (che sarà della mescola più morbida) e l'obbligo di partire in gara con il set con il quale si è fatto segnare il miglior tempo in Q2 (stessa regola di oggi). Per tutti gli altri il set conservato per Q3 sarà disponibile per la gara (stessa regola di oggi).



sky SPORT **F1** HD

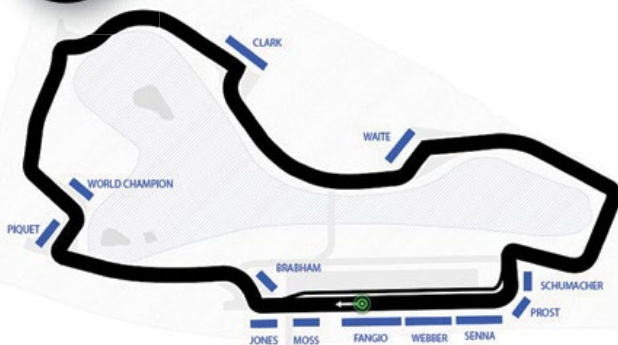
L'avversario più duro è sempre il tempo.
Solo su Sky hai tutta la **Formula 1**® in diretta.

Tutte le sfide che ami.



1 GP AUSTRALIA

20 MARZO



I PRIMATI

IN PROVA: S.VETTEL (RED BULL RB6/RENAULT, 2011) 1'23"529, MEDIA 228.552 KM/H

IN GARA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'24"125, MEDIA 226.933 KM/H

DISTANZA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1H24'15"757, MEDIA 219,011 KM/H

CIRCUITO ALBERT PARK, MELBOURNE 5303 M. 58 GIRI ORA (ITALIA) 6.00

SU SKY LA F1 COINVO

Circa 500 ore live, 130 dedicate a studi d'approfondimento, rubriche, magazine e highlights. Sky Sport F1 HD trasmette in diretta e in HD l'intero Mondiale di F1, con 11 esclusive su 21 gare (tra cui 7 dei primi 10 GP): Australia, Bahrain, Russia, Spagna, Canada, Austria, Gran Bretagna, Belgio, Malesia, Stati Uniti e Brasile. Una stagione più lunga, con due gare in più, che Sky copre con 30 ore live per ogni GP e la diretta di tutte le tappe di GP2, GP3 e Porsche Super Cup.

Tutte le sfide che ami.



2 GP BAHRAIN **3 APRILE**

I PRIMATI
IN PROVA: F. ALONSO (RENAULT R25, 2005) 1'29"848 MEDIA 216,846 KM/H
IN GARA: P. DE LA ROSA (McLAREN MP4-20/MERCEDES, 2005)
1'31"447 MEDIA 213,054 KM/H
DISTANZA: F. ALONSO (RENAULT R25, 2005) 1H29'18"531 MEDIA 207,082 KM/H

CIRCUITO SAKHIR 5412 METRI 57 GIRI **ORA (ITALIA) 17.00**



3 GP CINA

17 APRILE



I PRIMATI

IN PROVA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'33"185 MEDIA 210,587 KM/H
 IN GARA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'32"238 MEDIA 212,749 KM/H
 DISTANZA: R. BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1H29'12"420 MEDIA 205,185 KM/H

CIRCUITO SHANGHAI 5451 METRI 56 GIRI

ORA (ITALIA) 8.00



4 GP RUSSIA

1 MAGGIO



I PRIMATI

IN PROVA: L. HAMILTON (MERCEDES W05 H, 2014) 1'38"338 MEDIA 214,086 KM/H
 IN GARA: S. VETTEL (FERRARI SF15-T, 2015) 1'40"071, MEDIA 210,378 KM/H
 DISTANZA: L. HAMILTON (MERCEDES W05 H, 2014) 1H31'50"744 MEDIA 202,346 KM/H

CIRCUITO SOCHI 5848 METRI 53 GIRI

ORA (ITALIA) 14.00



5 GP SPAGNA

15 MAGGIO



I PRIMATI

IN PROVA: R. BARRICHELLO (BRAWN GP BGP001/MERCEDES, 2009) 1'19"954
 MEDIA 209,595 KM/H
 IN GARA: K. RAIKKONEN (FERRARI F2008, 2008) 1'21"670 MEDIA 205,191 KM/H
 DISTANZA: F. MASSA (FERRARI F2007, 2007) 1H31'36"230 MEDIA 198,102 KM/H

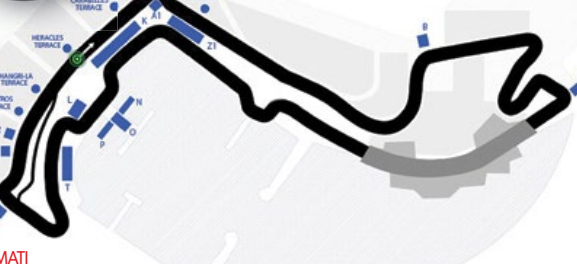
CIRCUITO CATALUNYA, BARCELONA 4655 METRI 66 GIRI

ORA (ITA) 14.00



6 GP MONACO

29 MAGGIO



I PRIMATI

IN PROVA: K. RAIKKONEN (McLAREN MP4-21/MERCEDES, 2006)
 1'13"532 MEDIA 163,520 KM/H
 IN GARA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'14"439 MEDIA 161,528 KM/H
 DISTANZA: F. ALONSO (McLAREN MP4-22/MERCEDES, 2007)
 1H40'29"329 MEDIA 155,551

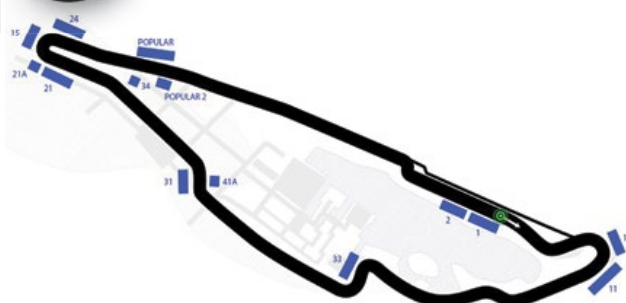
CIRCUITO MONTECARLO 3337 METRI 78 GIRI

ORA (ITALIA) 14.00



7 GP CANADA

12 GIUGNO



I PRIMATI

IN PROVA: R. SCHUMACHER (WILLIAMS FW26/BMW, 2004) 1'12"275
 MEDIA 217,220 KM/H
 IN GARA: R. BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1'13"622 MEDIA 213,246 KM/H
 DISTANZA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1H28'24"803
 MEDIA 207,165 KM/H


CIRCUITO G. VILLENEUVE, MONTREAL 4361 METRI 70 GIRI

ORA (ITA) 20.00

VOCI E VOLTI DI SKY

La grande macchina di Sky Sport F1 HD, supervisionata da Guido Meda, riaccende i motori con le voci di Carlo Vanzini e Marc Gené, affiancati in telecronaca dagli interventi di Roberto Chinchero. Lucio Rizzica racconta insieme a Marcello Puglisi le gare di GP2 e GP3, mentre Massimo Discenza e Alessandra Neri commentano la Porsche Super Cup. Padrona di casa della F1 su Sky è Federica Masolin, in conduzione con Jacques Villeneuve, Davide Valsecchi - titolare del "Muretto Sky" - e Luca Filippi. Fabio Tavelli guida un rinnovato "Race Anatomy", con la novità Francesco Mandelli, attore e grande appassionato di F1.

Tutte le sfide che ami.



8 GP EUROPA (AZERBAIJAN)

19 GIUGNO



I PRIMATI
NUOVA PISTA

CIRCUITO BAKU 6006 METRI 61 GIRI NON DICHIARATI ORA (ITA) 15.00



9 GP AUSTRIA

3 LUGLIO



I PRIMATI
IN PROVA:
R.BARRICHELLO
(FERRARI F2002, 2002)
1'08"082
MEDIA
228,747 KM/H
IN GARA:
M.SCHUMACHER
(FERRARI F2003 GA, 2003) 1'08"337
MEDIA 227,894 KM/H
DISTANZA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2003 GA, 2003)
1H24'04"888 MEDIA 213,003 KM/H

CIRCUITO RED BULL RING 4326 METRI 71 GIRI ORA (ITALIA) 14.00




10 GP G. BRETAGNA

10 LUGLIO



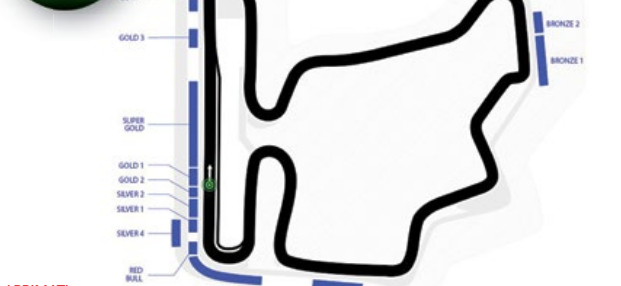
I PRIMATI
IN PROVA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W04, 2013) 1'29"607 MEDIA 236,673 KM/H
IN GARA: F.ALONSO (FERRARI F10) 1'30"874 MEDIA 233,373 KM/H
DISTANZA: M.WEBBER (RED BULL RB6/RENAULT) 1H24'38"200
MEDIA 217,088 KM/H

CIRCUITO SILVERSTONE 5891 METRI 52 GIRI ORA (ITALIA) 14.00




11 GP UNGHERIA

24 LUGLIO



I PRIMATI
IN PROVA: R.BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1'18"436 MEDIA 201,076 KM/H
IN GARA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'19"071 MEDIA 199,461 KM/H
DISTANZA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1H35'26"131
MEDIA 192,798 KM/H

CIRCUITO HUNGARORING, BUDAPEST 4381 M. 70 GIRI ORA (ITA) 14.00

12 GP GERMANIA

31 LUGLIO



I PRIMATI
IN PROVA: M.SCHUMACHER
(FERRARI F2004, 2004) 1'13"306
MEDIA 224,625 KM/H
IN GARA: K.RAIKKONEN (McLAREN
MP4-19B/MERCEDES) 1'13"780
MEDIA 223,182 KM/H
DISTANZA: M.SCHUMACHER (FERRARI
F2004, 2004) 1H23'54"848
MEDIA 215,852 KM/H

CIRCUITO HOCKENHEIM 4574 METRI 67 GIRI ORA (ITALIA) 14.00



13 GP BELGIO

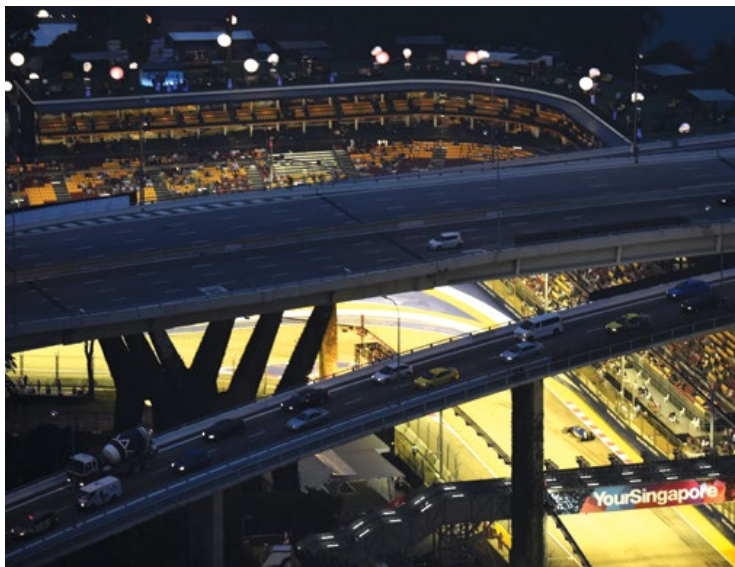
28 AGOSTO



IPRIMATI

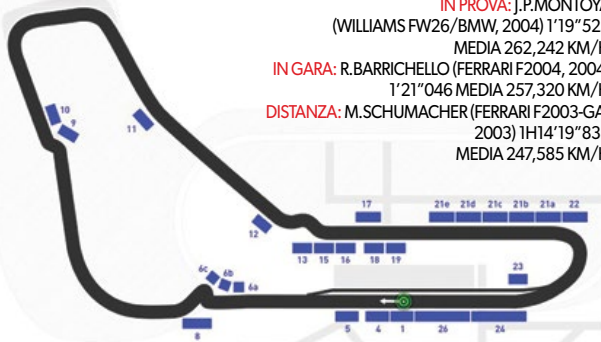
IN PROVA: J. TRULLI (TOYOTA TF109, 2009)
 1'44"503 MEDIA 241,279 KM/H
IN GARA: S. VETTEL (RED BULL RB5 /RENAULT, 2009)
 1'47"263 MEDIA 235,070 KM/H
DISTANZA: K. RAIKKONEN (FERRARI F2007, 2007)
 1H20'39"066 MEDIA 229,174 KM/H

CIRCUITO SPA-FRANCORCHAMPS 7004 METRI 44 GIRI ORA (ITALIA) **14.00**



14 GP ITALIA

4 SETTEMBRE



IPRIMATI

IN PROVA: J.P. MONTOYA (WILLIAMS FW26/BMW, 2004)
 1'19"525 MEDIA 262,242 KM/H
IN GARA: R. BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004)
 1'21"046 MEDIA 257,320 KM/H
DISTANZA: M. SCHUMACHER (FERRARI F2003-GA, 2003)
 1H14'19"838 MEDIA 247,585 KM/H

CIRCUITO MONZA 5793 METRI 53 GIRI ORA (ITALIA) **14.00**



15 GP SINGAPORE

18 SETTEMBRE



IPRIMATI

IN PROVA: S. VETTEL (RED BULL RB9/RENAULT, 2013)
 1'42"841 MEDIA 177,302 KM/H
IN GARA: S. VETTEL (RED BULL RB9/RENAULT, 2013)
 1'48"574 MEDIA 167,940 KM/H
DISTANZA: S. VETTEL (RED BULL RB9/RENAULT, 2013)
 1H59'13"132 MEDIA 155,425 KM/H

CIRCUITO MARINA BAY, SINGAPORE 5065 METRI 61 GIRI ORA (ITA) **14.00**



16 GP MALESIA

2 OTTOBRE



IPRIMATI

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

CIRCUITO SEPANG KUALA LUMPUR 5543 METRI 56 GIRI ORA (ITA) **9.00**

STAGIONE SUPER TEC

Più telecamere, più tecnologia, più paddock. Su Sky, l'analisi di ciò che succede in pista è come sempre una delle priorità: grazie allo "Sky Pad", si potranno esaminare sorpassi e traiettorie, con la competenza e la simpatia di Davide Valsecchi. In arrivo anche una nuova e

MOSAICO FORMULA 1

2 ON BOARD SKY

3 ON BOARD MIX

GRAN PREMIO D'ITALIA

PRIMI IN CLASSIFICA

Gran Premio corrente	1° 2011, 2014
Classifica	1°
Ultima vittoria	Stato Uniti 2015
Vittorie in F1	43
Pole in F1	49
Gran Premi disputati	166

1 L. Hamilton

30 anni

Commentate su Twitter con #SkyMotorsport

Tutte le sfide che ami.



17 GP GIAPPONE

9 OTTOBRE



IPRIMATI
IN PROVA: M. SCHUMACHER (FERRARI 248F1, 2006) 1'28"954 MEDIA 235,011 KM/H
IN GARA: K. RAIKKONEN (McLAREN MP4-20, 2005) 1'31"540 MEDIA 228,372 KM/H
DISTANZA: F. ALONSO (RENAULT R26, 2006) 1H23'53"413 MEDIA 219,982 KM/H

CIRCUITO SUZUKA 5807 METRI 53 GIRI ORA (ITALIA) 7.00



18 GP STATI UNITI

23 OTTOBRE



IPRIMATI
IN PROVA: S. VETTEL (RED BULL RB8/RENAULT, 2012) 1'35"657 MEDIA 203,027 KM/H
IN GARA: S. VETTEL (RED BULL RB8/RENAULT, 2012) 1'39"347 MEDIA 199,772 KM/H
DISTANZA: L. HAMILTON (McLAREN MP4-27/MERCEDES, 2012) 1H35'55"269 MEDIA 192,911 KM/H

CIRCUITO OF THE AMERICAS, AUSTIN 5513 METRI 56 GIRI ORA (ITA) 21.00



19 GP MESSICO

30 OTTOBRE



IPRIMATI
IN PROVA: N. ROSBERG (MERCEDES F1 W06 HYBRID) 1'19"480, MEDIA 194,947 KM/H
IN GARA: N. ROSBERG (MERCEDES F1 W06 HYBRID) 1'20"521, MEDIA 192,426 KM/H
DISTANZA: N. ROSBERG (MERCEDES F1 W06 HYBRID) 1H42'35"038, MEDIA 178,597 KM/H

CIRCUITO FRATELLI RODRIGUEZ 4052 M. 71 GIRI ORA (ITA) 20.00



20 GP BRASILE

13 NOVEMBRE



IPRIMATI
IN PROVA: R. BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1'09"822 MEDIA 222,170 KM/H
IN GARA: J. P. MONTOYA (WILLIAMS FW26/BMW, 2004) 1'11"473 MEDIA 217,038 KM/H
DISTANZA: J. P. MONTOYA (WILLIAMS FW26/BMW, 2004) 1H28'01"451 MEDIA 208,517 KM/H

CIRCUITO INTERLAGOS, SAO PAULO 4309 METRI 71 GIRI ORA (ITA) 17.00

NOLOGICA SU SKY

ultramoderna "Realtà Virtuale", a cura di Fabiano Vandone: grazie ad esso le monoposto entrano nello studio Sky e Matteo Bobbi può interagire con le vetture. E con il mosaico interattivo in HD, 5 canali per personalizzare la visione: la diretta, i 2 canali On board, il Race Control e i due canali con tempi e dati.



2 N. Rosberg
 3 S. Vettel

3^a 2013
 2^a Brasile 2015
 13
 21
 184


1^a 2009, 2010, 2013
 3^a Singapore 2015
 42
 46
 157

30 anni

28 anni


Seguici su fb.com/SkySportF1HD

● DATI ● LEADER



21 GP ABU DHABI

27 NOVEMBRE



IPRIMATI
IN PROVA: S. VETTEL (RED BULL RB7/RENAULT, 2011) 1'38"481 MEDIA 203,027 KM/H
IN GARA: S. VETTEL (RED BULL RB5/RENAULT, 2009) 1'40"279 MEDIA 199,387 KM/H
DISTANZA: S. VETTEL (RED BULL RB5/RENAULT, 2009) 1H34'03"414 MEDIA 194,789 KM/H

CIRCUITO YAS MARINA 5554 METRI 55 GIRI ORA (ITALIA) 14.00



VITTORIE

1	MICHAEL SCHUMACHER	91
2	ALAIN PROST	51
3	LEWIS HAMILTON	43
4	SEBASTIAN VETTEL	42
5	AYRTON SENNA	41
6	FERNANDO ALONSO	32
7	NIGEL MANSELL	31
8	JACKIE STEWART	27
9	JIM CLARK	25
	NIKI LAUDA	25
11	JUAN MANUEL FANGIO	24
12	NELSON PIQUET	23
13	DAMON HILL	22
14	MIKA HAKKINEN	20
	KIMI RAIKKONEN	20
16	STIRLING MOSS	16
17	JENSON BUTTON	15
18	GRAHAM HILL	14
	JACK BRABHAM	14
	EMERSON FITTIPALDI	14
	NICO ROSBERG	14
22	ALBERTO ASCARI	13
	DAVID COULTHARD	13
24	MARIO ANDRETTI	12
	CARLOS REUTEMANN	12
	ALAN JONES	12
27	JACQUES VILLENEUVE	11
	FELIPE MASSA	11
	RUBENS BARRICHELLO	11
30	JAMES HUNT	10
	RONNIE PETERSON	10
	JODY SCHECKTER	10
	GERHARD BERGER	10
34	MARK WEBBER	9
35	JACKY ICKX	8
	DENNY HULME	8
37	RENÉ ARNOUX	7
	JUAN PABLO MONTOYA	7
39	TONY BROOKS	6
	JOHN SURTEES	6
	JOCHEN RINDT	6
	GILLES VILLENEUVE	6
	JACQUES LAFFITE	6
	RICCARDO PATRESE	6
	RALF SCHUMACHER	6
46	NINO FARINA	5
	CLAY REGAZZONI	5
	JOHN WATSON	5
	MICHELE ALBORETO	5
	KEKE ROSBERG	5
51	DAN GURNEY	4
	BRUCE MCLAREN	4
	EDDIE IRVINE	4
54	MIKE HAWTHORN	3
	PETER COLLINS	3
	PHIL HILL	3
	DIDIER PIRONI	3
	THIERRY BOUTSEN	3
	HEINZ-HARALD FRENTZEN	3
	JOHNNY HERBERT	3
	GIANCARLO FISICHELLA	3
	DANIEL RICCIARDO	3
63	BILL VUKOVICH	2
	JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ	2
	MAURICE TRINTIGNANT	2
	WOLFGANG VON TRIPS	2
	PEDRO RODRÍGUEZ	2
	JO SIFFERT	2
	PETER REVSON	2
	PATRICK DEPAILLER	2
	JEAN-PIERRE JABOUILLE	2
	PATRICK TAMBAY	2
	ELIO DE ANGELIS	2

GPV IN GARA

1	MICHAEL SCHUMACHER	77
2	KIMI RAIKKONEN	42
3	ALAIN PROST	41
4	NIGEL MANSELL	30
5	JIM CLARK	28
	LEWIS HAMILTON	28
7	MIKA HAKKINEN	25
	SEBASTIAN VETTEL	25
9	NIKI LAUDA	24
10	JUAN MANUEL FANGIO	23
	NELSON PIQUET	23
12	GERHARD BERGER	21
	FERNANDO ALONSO	21
14	STIRLING MOSS	19
	AYRTON SENNA	19
	DAMON HILL	19
	MARK WEBBER	19
18	DAVID COULTHARD	18
19	RUBENS BARRICHELLO	17
20	JACKIE STEWART	15
	CLAY REGAZZONI	15
	FELIPE MASSA	15
23	NICO ROSBERG	14
24	JACKY ICKX	13
	ALAN JONES	13
	RICCARDO PATRESE	13
27	ALBERTO ASCARI	12
	JACK BRABHAM	12
	RENÉ ARNOUX	12
	JUAN PABLO MONTOYA	12
31	GRAHAM HILL	10
	JOHN SURTEES	10
	MARIO ANDRETTI	10
34	DENNY HULME	9
	RONNIE PETERSON	9
	JACQUES VILLENEUVE	9
37	JAMES HUNT	8
	GILLES VILLENEUVE	8
	RALF SCHUMACHER	8
	JENSON BUTTON	8
41	JACQUES LAFFITE	7
42	JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ	6
	MIKE HAWTHORN	6
	PHIL HILL	6
	DAN GURNEY	6
	EMERSON FITTIPALDI	6
	CARLOS REUTEMANN	6
	HEINZ-HARALD FRENTZEN	6
49	NINO FARINA	5
	CARLOS PACE	5
	JODY SCHECKTER	5
	DIDIER PIRONI	5
	JOHN WATSON	5
	MICHELE ALBORETO	5
55	JO SIFFERT	4
	JEAN-PIERRE BELTOISE	4
	PATRICK DEPAILLER	4
	JEAN ALESI	4
	DANIEL RICCIARDO	4
60	BILL VUKOVICH	3
	TONY BROOKS	3
	BRUCE MCLAREN	3
	RICHIE GINTHER	3
	JOCHEN RINDT	3
	CHRIS AMON	3
	JEAN-PIERRE JARIER	3
	KEKE ROSBERG	3
	SERGIO PÉREZ	3

POLE

1	MICHAEL SCHUMACHER	68
2	AYRTON SENNA	65
3	LEWIS HAMILTON	49
4	SEBASTIAN VETTEL	46
5	JIM CLARK	33
	ALAIN PROST	33
7	NIGEL MANSELL	32
8	JUAN MANUEL FANGIO	29
9	MIKA HAKKINEN	26
10	NIKI LAUDA	24
	NELSON PIQUET	24
12	FERNANDO ALONSO	22
	NICO ROSBERG	22
14	DAMON HILL	20
15	MARIO ANDRETTI	18
	RENÉ ARNOUX	18
17	JACKIE STEWART	17
18	STIRLING MOSS	16
	KIMI RAIKKONEN	16
	FELIPE MASSA	16
21	ALBERTO ASCARI	14
	JAMES HUNT	14
	RONNIE PETERSON	14
	RUBENS BARRICHELLO	14
25	GRAHAM HILL	13
	JACK BRABHAM	13
	JACKY ICKX	13
	JACQUES VILLENEUVE	13
	JUAN PABLO MONTOYA	13
	MARK WEBBER	13
31	GERHARD BERGER	12
	DAVID COULTHARD	12
33	JOCHEN RINDT	10
34	JOHN SURTEES	8
	RICCARDO PATRESE	8
	JENSON BUTTON	8
37	JACQUES LAFFITE	7
38	PHIL HILL	6
	EMERSON FITTIPALDI	6
	JEAN-PIERRE JABOUILLE	6
	ALAN JONES	6
	CARLOS REUTEMANN	6
	RALF SCHUMACHER	6
44	NINO FARINA	5
	CHRIS AMON	5
	CLAY REGAZZONI	5
	PATRICK TAMBAY	5
	KEKE ROSBERG	5
49	MIKE HAWTHORN	4
	DIDIER PIRONI	4
	JARNO TRULLI	4
	GIANCARLO FISICHELLA	4
53	JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ	3
	TONY BROOKS	3
	DAN GURNEY	3
	JEAN-PIERRE JARIER	3
	JODY SCHECKTER	3
	ELIO DE ANGELIS	3
	TEO FABI	3
60	STUART LEWIS-EVANS	2
	JO SIFFERT	2
	JOHN WATSON	2
	GILLES VILLENEUVE	2
	MICHELE ALBORETO	2
	JEAN ALESI	2
	HEINZ-HARALD FRENTZEN	2

GP DISPUTATI

1	RUBENS BARRICHELLO	322
2	MICHAEL SCHUMACHER	306
3	JENSON BUTTON	284
4	RICCARDO PATRESE	256
5	JARNO TRULLI	252
6	FERNANDO ALONSO	252
7	DAVID COULTHARD	246
8	KIMI RAIKKONEN	230
9	GIANCARLO FISICHELLA	229
10	FELIPE MASSA	229
11	MARK WEBBER	215
12	GERHARD BERGER	210
13	ANDREA DE CESARIS	208
14	NELSON PIQUET	204
15	JEAN ALESI	201
16	ALAIN PROST	199
17	MICHELE ALBORETO	194
18	NIGEL MANSELL	187
19	NICO ROSBERG	185
20	NICK HEIDFELD	183
21	RALF SCHUMACHER	180
22	GRAHAM HILL	176
23	JACQUES LAFFITE	176
24	NIKI LAUDA	171
25	LEWIS HAMILTON	167
26	THIERRY BOUTSEN	163
27	JACQUES VILLENEUVE	163
28	AYRTON SENNA	161
29	MIKA HAKKINEN	161
30	JOHNNY HERBERT	160
31	MARTIN BRUNDLE	158
32	SEBASTIAN VETTEL	158
33	OLIVIER PANIS	157
34	H.H. FRENTZEN	156
35	JOHN WATSON	152
36	RENÉ ARNOUX	149
37	CARLOS REUTEMANN	146
	DEREK WARWICK	146
39	EDDIE IRVINE	145
40	EMERSON FITTIPALDI	144
41	JEAN-PIERRE JARIER	134
42	CLAY REGAZZONI	132
	EDDIE CHEEVER	132
44	MARIO ANDRETTI	128
	ADRIAN SUTIL	128
46	JACK BRABHAM	126
47	RONNIE PETERSON	123
48	PIERLUIGI MARTINI	118
49	ALAN JONES	116
50	DAMON HILL	115
51	JACKY ICKX	114
	KEKE ROSBERG	114
	PATRICK TAMBAY	114
54	DENNY HULME	112
55	JOHN SURTEES	111
	JODY SCHECKTER	111
	HEIKKI KOVALAINEN	111
58	PHILIPPE ALLIOT	109
	MIKA SALO	109
60	ELIO DE ANGELIS	108
61	JOS VERSTAPPEN	106
62	JO BONNIER	104
	JOCHEN MASS	104
	PEDRO DE LA ROSA	104
65	BRUCE MCLAREN	100
66	JACKIE STEWART	99
67	PEDRO DINIZ	98
68	JO SIFFERT	96
	CHRIS AMON	96
70	PATRICK DEPAILLER	95
	PASTOR MALDONADO	95
72	UKYO KATAYAMA	94
	JUAN PABLO MONTOYA	94
	NICO HÜLKENBERG	94
75	IVAN CAPELLI	93
	SERGIO PEREZ	93



DIETRO A PROST E SCHUMACHER



SCHUMI GRANDE SOVRANO

Per vittorie, pole e gpv, Schumi, nell'altra pagina, è al top. Record di punti per Vettel, sotto. Hamilton ha più podi stagionali e Barrichello, sopra, il primato delle presenze



PUNTI IRIDATI

1	SEBASTIAN VETTEL	1896
2	LEWIS HAMILTON	1867
3	FERNANDO ALONSO	1778
4	M. SCHUMACHER	1566
5	JENSON BUTTON	1214
6	NICO ROSBERG	1209,5
7	KIMI RAIKKONEN	1174
8	FELIPE MASSA	1071
9	MARK WEBBER	1047,5
10	ALAIN PROST	798,5
11	R. BARRICHELLO	658
12	AYRTON SENNA	614
13	DAVID COULTHARD	535
14	NELSON PIQUET	485,5
15	NIGEL MANSELL	482
16	NIKI LAUDA	420,5
17	MIKA HAKKINEN	420
18	GERHARD BERGER	385
19	JACKIE STEWART	360
20	DAMON HILL	360
21	DANIEL RICCIARDO	360
22	RALF SCHUMACHER	329
23	VALTTERI BOTTAS	326
24	CARLOS REUTEMANN	310
25	J.P. MONTOYA	307
26	NICO HÜLKENBERG	290
27	GRAHAM HILL	289
28	ROMAIN GROSJEAN	287
29	EMERSON FITTIPALDI	281
30	RICCARDO PATRESE	281
31	J.M. FANGIO	277,64
32	G. FISICHELLA	275
33	JIM CLARK	274
34	ROBERT KUBICA	273
35	SERGIO PÉREZ	266
36	JACK BRABHAM	261
37	NICK HEIDFELD	259
38	JODY SCHECKTER	255
39	DENNY HULME	248
40	JARNO TRULLI	246,5
41	JEAN ALESI	241
42	JACQUES VILLENEUVE	235
43	JACQUES LAFFITE	228
44	CLAY REGAZZONI	212
45	RONNIE PETERSON	206
46	ALAN JONES	206
47	BRUCE MCLAREN	196,5
48	EDDIE IRVINE	191
49	STIRLING MOSS	186,64
50	MICHELE ALBORETO	186,5
51	JACKY ICKX	181
52	RENÉ ARNOUX	181
53	JOHN SURTEES	180
54	MARIO ANDRETTI	180
55	JAMES HUNT	179
56	H.H. FRENTZEN	174
57	JOHN WATSON	169
58	KEKE ROSBERG	159,5
59	PATRICK DEPAILLER	141
60	ALBERTO ASCARI	140,14
61	DAN GURNEY	133
62	THIERRY BOUTSEN	132
63	MIKE HAWTHORN	127,64
64	NINO FARINA	127,33
65	KAMUI KOBAYASHI	125
66	ADRIAN SUTIL	124
67	ELIO DE ANGELIS	122
68	PAUL DI RESTA	121
69	JOCHEN RINDT	109
70	RICHIE GINTHER	107
	GILLES VILLENEUVE	107
72	HEIKKI KOVALAINEN	105
73	PATRICK TAMBAY	103
	DANIIL KVYAT	103
75	DIDIER PIRONI	101
76	PHIL HILL	98
	MARTIN BRUNDLE	98
	JOHNNY HERBERT	98
79	FRANCOIS CEVERT	89
80	STEFAN JOHANSSON	88
81	CHRIS AMON	83

VITTORIE IN STAGIONE

1	2004	MICHAEL SCHUMACHER	13
	2013	SEBASTIAN VETTEL	13
3	2002	MICHAEL SCHUMACHER	11
	2011	SEBASTIAN VETTEL	11
	2014	LEWIS HAMILTON	11
6	2015	LEWIS HAMILTON	10
7	1992	NIGEL MANSELL	9
	1995	MICHAEL SCHUMACHER	9
	2000	MICHAEL SCHUMACHER	9
	2001	MICHAEL SCHUMACHER	9
11	1988	AYRTON SENNA	8
	1994	MICHAEL SCHUMACHER	8
	1996	DAMON HILL	8
	1998	MIKA HAKKINEN	8

GPV IN STAGIONE

1	2004	M. SCHUMACHER	10
	2005	KIMI RAIKKONEN	10
	2008	KIMI RAIKKONEN	10
4	2000	MIKA HAKKINEN	9
5	1992	NIGEL MANSELL	8
	1994	MICHAEL SCHUMACHER	8
	1995	MICHAEL SCHUMACHER	8
8	1986	NELSON PIQUET	7
	1988	ALAIN PROST	7
	2002	MICHAEL SCHUMACHER	7
	2006	MICHAEL SCHUMACHER	7
	2011	MARK WEBBER	7
	2013	S. VETTEL	7
	2015	LEWIS HAMILTON	7

POLE IN STAGIONE

1	2011	SEBASTIAN VETTEL	15
2	1992	NIGEL MANSELL	14
3	1988	AYRTON SENNA	13
	1989	AYRTON SENNA	13
	1993	ALAIN PROST	13
6	1999	MIKA HAKKINEN	11
	2001	MICHAEL SCHUMACHER	11
	2014	NICO ROSBERG	11
	2015	LEWIS HAMILTON	11
9	1990	AYRTON SENNA	10
	1997	JACQUES VILLENEUVE	10
	2010	SEBASTIAN VETTEL	10
12	1973	RONNIE PETERSON	9
	1974	NIKI LAUDA	9
	1975	NIKI LAUDA	9
	1984	NELSON PIQUET	9
	1996	DAMON HILL	9
	1998	MIKA HAKKINEN	9
	2000	MICHAEL SCHUMACHER	9
	2013	SEBASTIAN VETTEL	9
20	1976	JAMES HUNT	8
	1978	MARIO ANDRETTI	8
	1986	AYRTON SENNA	8
	1987	NIGEL MANSELL	8
	1991	AYRTON SENNA	8
	2004	MICHAEL SCHUMACHER	8

PODI IN STAGIONE

1	2015	LEWIS HAMILTON	18
2	2002	MICHAEL SCHUMACHER	17
	2011	SEBASTIAN VETTEL	17
4	2015	NICO ROSBERG	16
	2013	SEBASTIAN VETTEL	16
	2014	LEWIS HAMILTON	16
7	2004	MICHAEL SCHUMACHER	15
	2005	FERNANDO ALONSO	15
	2014	NICO ROSBERG	15
10	1988	ALAIN PROST	14
	2001	MICHAEL SCHUMACHER	14
	2004	RUBENS BARRICHELLO	14
	2006	FERNANDO ALONSO	14
14	2012	FERNANDO ALONSO	13

GP DISPUTATI SCUDERIE

1	FERRARI	908
2	MCLAREN	780
3	WILLIAMS	649
4	LOTUS	606
5	TYRRELL	430
6	BRABHAM	394
7	MINARDI	340
8	LIGIER	326
9	SAUBER	311
10	RENAULT	300
11	ARROWS	291
12	BENETTON	260
13	JORDAN	250
14	RED BULL	203
15	BRM	197
	MARCH	197
17	TORO ROSSO	185
18	FORCE INDIA	150
19	LOLA	148
20	TOYOTA	139
21	OSELLA	132
22	COOPER	129
23	MERCEDES	127
24	SURTEES	117
	BAR	117
26	ALFA ROMEO	112
27	SHADOW	104
28	FITTIPALDI	103
29	ENSIGN	99
30	FOOTWORK	91
31	ATS	89
	BMW SAUBER	89
33	HONDA	88
34	JAGUAR	85
35	PROST	83
36	DALLARA	78
37	MARUSSIA	73
38	MASERATI	70
39	MATRA	60
40	TOLEMAN	57
41	HRT	56
	CATERHAM	56
43	ZAKSPEED	53
44	HESKETH	52
45	STEWART	49
46	WOLF	47
	AGS	47
48	PENSKO	40
49	SUPER AGURI	39
50	VIRGIN	38
51	THEODORE	34
52	GORDINI	33
53	PORSCH	32
	LARROUSSE	32
55	RAM	31
56	ISO MARLBORO	30
	LEYTON HOUSE	30
58	VANWALL	28
59	EAGLE	25
60	SPIRIT	23
	FORTI	23
62	PACIFIC	22
63	RIAL	20
	SIMTEK	20
65	FONDMETAL	19
66	MIDLAND	18
67	CONNAUGHT	17
	ONYX	17
	SPYKER	17
	BRAWN	17
71	PARNELLI	16
	VENTURI	16
73	SIMCA-GORDINI	14
	HWM	14
	EURO BRUN	14
76	TALBOT-LAGO	13
	BRP	13
	WOLF-WILLIAMS	13
	COLONI	13

VITT. SCUDERIE

1	FERRARI	224
2	McLAREN	182
3	WILLIAMS	114
4	LOTUS	81
5	RED BULL	50
6	MERCEDES	45
7	BRABHAM	35
8	RENAULT	35
9	BENETTON	27
10	TYRRELL	23
11	BRM	17
12	COOPER	16
13	ALFA ROMEO	10
14	MASERATI	9
15	VANWALL	9
16	MATRA	9
17	LIGIER	9
18	BRAWN	8
19	KURTIS KRAFT	5
20	JORDAN	4
21	WATSON	3
22	MARCH	3
23	WOLF	3
24	HONDA	3
25	SAHJ	2
26	KUZMA	1
27	PORSCHE	1
28	EAGLE	1
29	HESKETH	1
30	PENSKE	1
31	SHADOW	1
32	STEWART	1
33	BMW SAUBER	1
34	TORO ROSSO	1

PUNTI SCUDERIE

1	FERRARI	6262,5
2	McLAREN	5040,5
3	WILLIAMS	3332
4	RED BULL	3052,5
5	MERCEDES	2285
6	LOTUS	2074
7	RENAULT	1318
8	BRABHAM	864
9	BENETTON	851,5
10	FORCE INDIA	627
11	TYRRELL	621
12	SAUBER	458
13	BRM	433
14	LIGIER	388
15	BMW SAUBER	352
16	COOPER	342
17	JORDAN	291
18	TOYOTA	278,5
19	TORO ROSSO	266
20	BAR	227
21	MARCH	173,5
22	BRAWN	172

GPV SCUDERIE

1	FERRARI	233
2	McLAREN	152
3	WILLIAMS	133
4	LOTUS	76
5	RED BULL	47
6	BRABHAM	41
7	MERCEDES	38
8	BENETTON	36
9	RENAULT	31
10	TYRRELL	20
11	MASERATI	15
12	BRM	15
13	COOPER	14
14	ALFA ROMEO	14
15	MATRA	12
16	LIGIER	10
17	KURTIS KRAFT	7
18	MARCH	7
19	VANWALL	6
20	BRAWN	4

CAMPIONI DEL MONDO

1950	NINO FARINA
1951	JUAN MANUEL FANGIO
1952	ALBERTO ASCARI
1953	ALBERTO ASCARI
1954	JUAN MANUEL FANGIO
1955	JUAN MANUEL FANGIO
1956	JUAN MANUEL FANGIO
1957	JUAN MANUEL FANGIO
1958	MIKE HAWTHORN
1959	JACK BRABHAM
1960	JACK BRABHAM
1961	PHIL HILL
1962	GRAHAM HILL
1963	JIM CLARK
1964	JOHN SURTEES
1965	JIM CLARK
1966	JACK BRABHAM
1967	DENNY HULME
1968	GRAHAM HILL
1969	JACKIE STEWART
1970	JOCHEN RINDT
1971	JACKIE STEWART
1972	EMERSON FITTIPALDI
1973	JACKIE STEWART
1974	EMERSON FITTIPALDI
1975	NIKI LAUDA
1976	JAMES HUNT
1977	NIKI LAUDA
1978	MARIO ANDRETTI
1979	JODY SCHECKTER
1980	ALAN JONES
1981	NELSON PIQUET
1982	KEKE ROSBERG
1983	NELSON PIQUET
1984	NIKI LAUDA
1985	ALAIN PROST
1986	ALAIN PROST
1987	NELSON PIQUET
1988	AYRTON SENNA
1989	ALAIN PROST
1990	AYRTON SENNA
1991	AYRTON SENNA
1992	NIGEL MANSELL
1993	ALAIN PROST
1994	MICHAEL SCHUMACHER
1995	MICHAEL SCHUMACHER
1996	DAMON HILL
1997	JACQUES VILLENEUVE
1998	MIKA HAKKINEN
1999	MIKA HAKKINEN
2000	MICHAEL SCHUMACHER
2001	MICHAEL SCHUMACHER
2002	MICHAEL SCHUMACHER
2003	MICHAEL SCHUMACHER
2004	MICHAEL SCHUMACHER
2005	FERNANDO ALONSO
2006	FERNANDO ALONSO
2007	KIMI RAIKKONEN
2008	LEWIS HAMILTON
2009	JENSON BUTTON
2010	SEBASTIAN VETTEL
2011	SEBASTIAN VETTEL
2012	SEBASTIAN VETTEL
2013	SEBASTIAN VETTEL
2014	LEWIS HAMILTON
2015	LEWIS HAMILTON

MONDIALE COSTRUTTORI

1958	VANWALL
1959	COOPER/CLIMAX
1960	COOPER/CLIMAX
1961	FERRARI
1962	BRM
1963	LOTUS/CLIMAX
1964	FERRARI
1965	LOTUS/CLIMAX
1966	BRABHAM/REPCO
1967	BRABHAM/REPCO
1968	LOTUS/FORD
1969	MATRA/FORD
1970	LOTUS/FORD
1971	TYRRELL/FORD
1972	LOTUS/FORD
1973	LOTUS/FORD
1974	McLAREN/FORD
1975	FERRARI
1976	FERRARI
1977	FERRARI
1978	LOTUS/FORD
1979	FERRARI
1980	WILLIAMS/FORD
1981	WILLIAMS/FORD
1982	FERRARI
1983	FERRARI
1984	McLAREN/TAG
1985	McLAREN/TAG
1986	WILLIAMS/HONDA
1987	WILLIAMS/HONDA
1988	McLAREN/HONDA
1989	McLAREN/HONDA
1990	McLAREN/HONDA
1991	McLAREN/HONDA
1992	WILLIAMS/RENAULT
1993	WILLIAMS/RENAULT
1994	WILLIAMS/RENAULT
1995	BENETTON/RENAULT
1996	WILLIAMS/RENAULT
1997	WILLIAMS/RENAULT
1998	McLAREN/MERCEDES
1999	FERRARI
2000	FERRARI
2001	FERRARI
2002	FERRARI
2003	FERRARI
2004	FERRARI
2005	RENAULT
2006	RENAULT
2007	FERRARI
2008	FERRARI
2009	BRAWN GP/MERCEDES
2010	RED BULL/RENAULT
2011	RED BULL/RENAULT
2012	RED BULL/RENAULT
2013	RED BULL/RENAULT
2014	MERCEDES
2015	MERCEDES

CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cilea 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13

14-16 - Fax: 06.93.38.79.68

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2015 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 60721178 intestata a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPHITRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

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

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

Ufficio Milano: Via Messina, 36 - 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 n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa



McLAREN-HONDA ESALTATA DA SENNA

Ayrton Senna su McLaren-Honda conquistò il primo titolo nel 1988, ripetendosi nel 1990 e nel 1991, prima di cedere allo strapotere delle Williams-Renault di Mansell e poi di Prost



**La frutta
fa gola a tutti
(anche a mamma e papà)**



Puro nettare di frutta. Senza glutine.



sky SPORT F1 HD

Tutte le sfide che ami.

Sky TV + Sky Sport a **19,90€**
al mese per i primi 6 mesi.

Chiamaci **06.4571** o vai su **sky.it**

PER VEDERE I CONTENUTI DISPONIBILI IN ALTA DEFINIZIONE, AGGIUNGI SKY HD A 6€/MESE IN PIÙ.
LE CONDIZIONI DELL'OFFERTA SONO LE MEDESIME PER I NUOVI CLIENTI E PER I GIÀ CLIENTI SKY AL MEDESIMO CONTRIBUTO INIZIALE. VINCOLO CONTRATTUALE: 12 MESI. IN CASO DI RECESSO ANTICIPATO, SARÀ RICHIESTO UN IMPORTO PARI AGLI SCONTI FRUITI + 11,53€. Offerta valida fino al 03/04/2016 per abbonamenti residenziali a Sky TV + Sky Sport e servizio My Sky con pagamento cc/abdebito su conto corrente bancario. Sky TV + Sky Sport: 19,90€/mese per i primi 6 mesi (anziché 33,90€/mese). DAL 7° MESE IL CANONE MENSILE PER SKY TV + SKY SPORT SARÀ PARI AL PREZZO DI LISTINO IN VIGORE, ATTUALMENTE PARI A 33,90€/MESE. VERIFICA COSTI DI ATTIVAZIONE E INSTALLAZIONE. CONDIZIONI E LIMITAZIONI DELL'OFFERTA SUL MATERIALE DISPONIBILE NEI PUNTI VENDITA. Il logo F1, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX ed i relativi marchi sono marchi di titolarità di Formula One Licensing BV, società del gruppo Formula One. Tutti i diritti riservati.