

MICHELE ALBORETO IL RICORDO A 15 ANNI DALLA SCOMPARSA

AUT 6,50 € BE 6,00 € + 5,50 €
FR 5,90 € + 5,50 €
DE 5,90 € + 5,50 €
CH 7,70 CHF + 6,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 17

Anno LV - Settimanale 27 aprile - 2 maggio 2016

3 Euro (Italy only)

RALLY: PADDON DA FAVOLA IN ARGENTINA

Primo centro iridato in carriera di Hayden sulla Hyundai i20 Wrc



EVOLUZIONE SFRENATA

Dai cestelli dei freni in F.1 parte un vero allarme sicurezza



Poste Italiane SpA - n. 47 - 00186 Roma - n. 47090/01 s.c. 008 Roma



GETTY IMAGES

VETTEL A NERVI SCOPERTI

Nel Mondiale F.1 che approda in **Russia** c'è un **Sebastian** che mostra alcuni sorprendenti punti **deboli** a livello caratteriale. Ecco perché

VOLA CON LA FIBRA TISCALI

Internet
fino a
100 Mega
e chiamate
illimitate



tiscali.it | ☎ 130 | tiscali store

tiscali:

Le belle favole del mondo delle corse

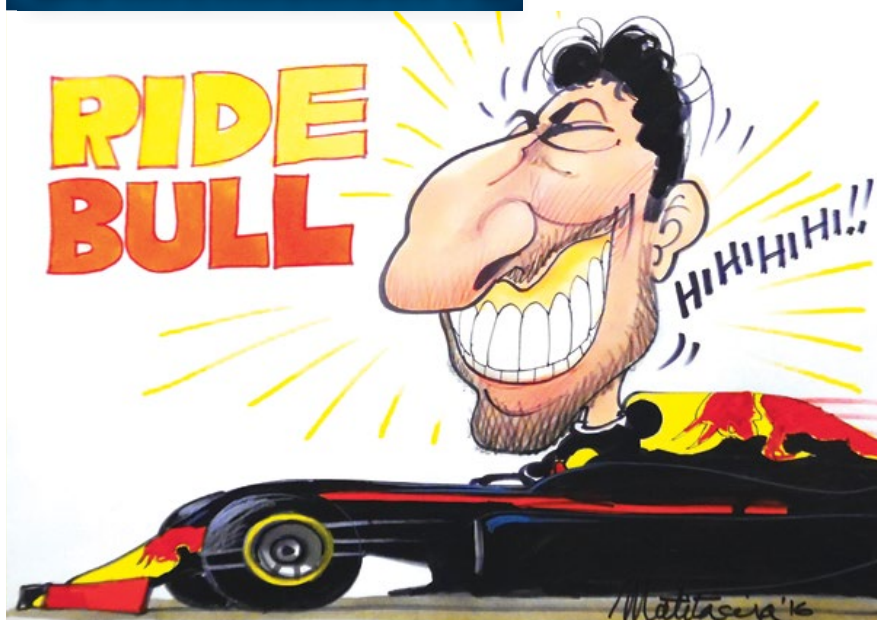
Epoi ci sono storie che assomigliano davvero alle favole. Una bellissima è stata raccontata nello scorso week end al Rally d'Argentina. L'ha scritta il neozelandese Hayden Paddon, piede destro terribilmente pesante, al volante della Hyundai i20 Wrc. Con le unghie e con i denti ha difeso un successo fantastico sugli sterrati intorno a Villa Carlos Paz, spezzando l'egemonia Volkswagen che andava avanti da dodici gare consecutive, conquistando il primo centro iridato della carriera. Un'impresa. Una ventata di novità e la certezza che l'Argentina è davvero stregata per le Polo Wrc che anche lo scorso anno avevano dovuto cedere le armi proprio da quelle parti. E così Paddon ha regalato la seconda affermazione nel campionato del mondo alla Hyundai dopo il successo messo a segno da Neuville al Deutschland 2014. Per inseguire il suo sogno da corsa Hayden ha lasciato la Nuova Zelanda e s'è trasferito a Francoforte. Vive lì a tre quarti d'o-



ra da Alzenau, la sede del team. È sempre concentrato sulle corse. Non stacca mai la spina. Sempre a tavoletta girando come una pallina impazzita in giro per il mondo. La sua è la bella favola di un ragazzo al quale nessuno ha regalato niente e che s'è costruito tutto da solo con una determinazione degna di un All Blacks. Mai nessun neozelandese aveva vinto nel Mondiale Rally: in passato Bruce McLaren, Chris Amon e Denis Hulme scrissero pagine epiche nel motorsport tra Le Mans e la Formula Uno. Hayden, adesso, prosegue una bella tradizione e il popolo kiwi, che ama i rally al pari del rugby e della vela, ha un nuovo idolo da celebrare dai tempi dello sfortunato Possum Bourne.

Noi di As lo ricordiamo l'anno scorso a Rallylegend tutto intento a divorare il settimanale da corsa sfogliandolo con grande avidità. Quella foto l'avevamo tenuta da parte. Ora è arrivato il momento di pubblicarla.

domenicaseria



FORMULA UNO

- 10 VERSO SOCHI VETTEL NERVI SCOPERTI
- 14 VERSO SOCHI EVOLUZIONE SFRENATA
- 18 VERSO SOCHI TEST VIA LIBERA FIA

VELOCITÀ

- 30 WEC AUDI DESISTE, RITIRATO IL RICORSO
- 46 INDYCAR A BARBER
- 48 FORMULA E A PARIGI
- 50 WTCC A BUDAPEST
- 52 FIA F3 A BUDAPEST
- 54 BLANCPAIN ENDURANCE A MONZA
- 56 TROFEO LAMBORGHINI A MONZA
- 60 EURONASCAR A VALENCIA
- 64 TRICOLORE GT AL VIA
- 68 CARRERA CUP ITALIA SI PARTE
- 74 CIVM SCUDETTO AD ALTA QUOTA

STORIE

- 22 ALBORETO INDIMENTICABILE
- 70 SCHUMI JR VUOLE CRESCERE

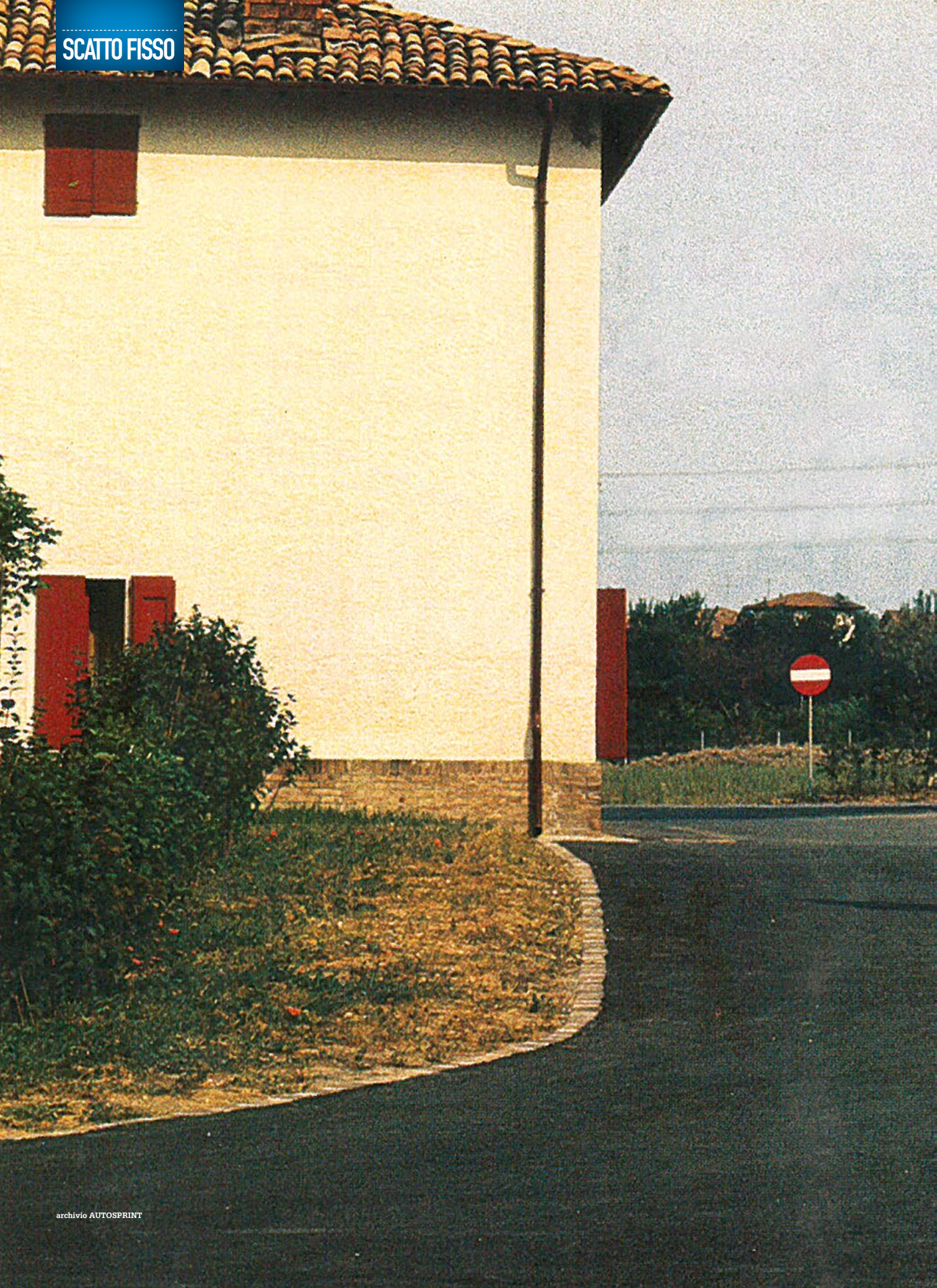
RALLY

- 32 MONDIALE RALLY ARGENTINA
- 38 CIWRC ISOLA D'ELBA
- 41 COPPA ITALIA CASARANO
- 42 IRC AL VIA

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 20 INTERVISTA RITROVATA
- 44 RALLYSPRINT
- 62 PISTASPRINT
- 78 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO





Enzo positivo

L'idea ci tenta così tanto, che la traduciamo in azione. Quale? Questa: chiedere a Mauro Forghieri come avrebbe reagito Enzo Ferrari a una toccata tra compagni di squadra, tale e quale a quella che in Cina ha coinvolto Raikkonen e Vettel, su manovra di quest'ultimo. L'ingegnere non ha dubbi: «Forse vi sorprenderò, ma rispondo senza tema di smentita: il Commendatore era stato pilota e certe cose le sapeva metabolizzare con intelligente serenità. Avrebbe capito la situazione, classificandola come il tipico incidente che ci può stare, evitando ire o critiche verso i suoi piloti. In fondo capitò in Spagna 1975 una toccata tra Lauda e Regazzoni e lui si comportò esattamente così. Per lui la cosa che contava davvero era che i due fossero competitivi, il resto pazienza, l'inciampo ci poteva stare. Comunque, per chiudere la cosa, Kvyat in Cina non aveva colpe, è stato Vettel a perdere il controllo della sua Ferrari, andando a toccare Kimi. E adesso, voltiamo pagina».

Quando la

Cin

NO, IL CONTATTO DI VETTEL E RAIKKONEN AL PRONTI VIA NON C'ENTRA NIENTE. QUI TRATTASI DI STORIE DIVERSE, ROBA CURIOSA, VISTA, VISSUTA, SENTITA E RIELABORATA GRAZIE AL RUTILANTE MONDO DELLA FORMULA UNO

A SHANGHAI UN GP DA RECORD

È in aumento la passione per la Formula Uno in Cina: le 90mila presenze dell'ultimo Gp a Shanghai, numeri mai raggiunti in precedenza, confermano la crescita. Sotto il terzo round del Mondiale di F1 scatta con Ricciardo e Verstappen a tutti: è questione di secondi e poi ci sarà il contatto tra le due Ferrari.

Rivelazione

Lewis Hamilton che rivela di aver acquistato un quadro di Salvador Dalí cinque anni fa, è la notizia più importante del Gp Cina. Ma perché ha aspettato così tanto a dircelo? E, soprattutto, dove lo tiene? Prima ipotesi: nello sgabuzzino del motorhome McLaren ai Gran Premi. Seconda: in corridoio, nella sua abitazione di Montecarlo. Terza: in garage, accanto alla Pagani Zonta. Quarta: in banca. È questa l'ipotesi più plausibile, perché Ginetto ammette di non vedere il quadro da un bel po' e di non ricordare più neppure il titolo dell'opera. In effetti anche Andrea Cordovani possiede un Modigliani nella stanzetta che occupa ad Autosprint e oramai non ci fa più caso, fra il vecchio poster di Manuela Arcuri un pochino (!) discinta, la mail incorniciata e affettuosa che gli ha mandato Mannucci dall'Australia, il ritratto surreale che gli ha fatto Matitaccia (quello sì che vale!), due derapate di Gilles Villeneuve e l'attestato della prima patente. Certe opere d'arte dopo un po' si dimenticano, non ci si fa più caso. E anche Ginetto si è dimenticato del suo Dalí. Cosa c'è di male?

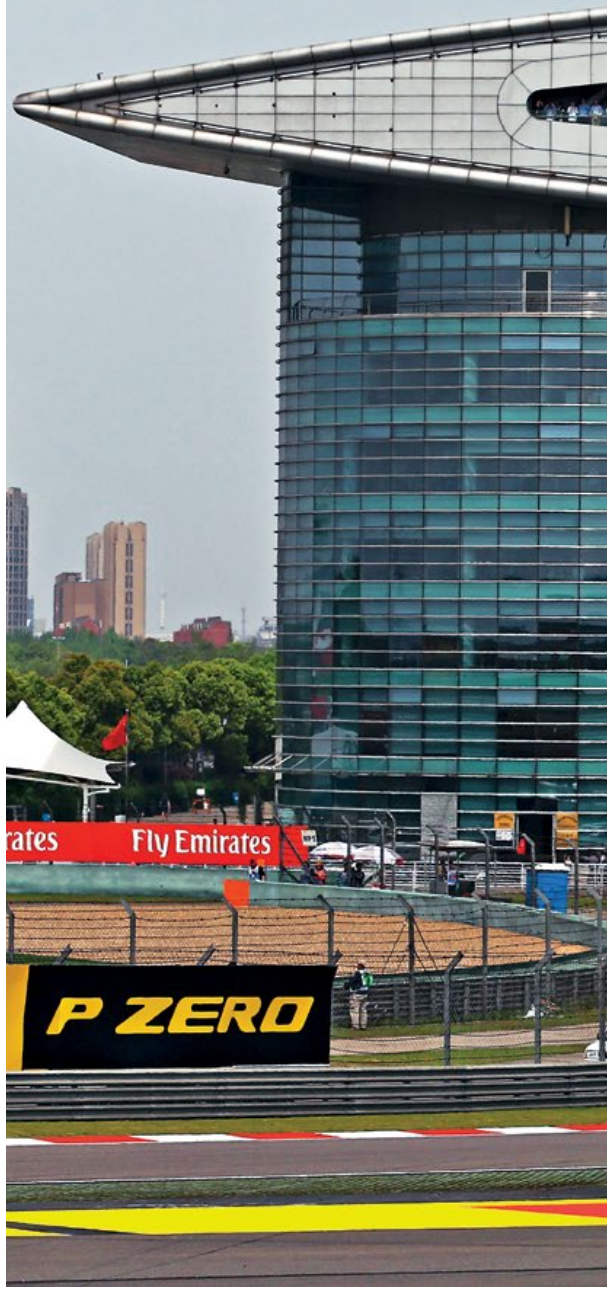
Gomme

Dialogo tra due appassionati, in salotto, durante un Gran Premio.

- 1 «Dunque, le gomme sono tre, no? Morbide, medie e dure».
- 2 «Sì. Cioè no. Super morbide, morbide e medie».
- 1 «Chi parte con le super morbide?».
- 2 «Quelli che fanno la qualifica con le super morbide. Però ci deve essere un sistema per usarne altre».
- 1 «Basta averle usate negli ultimi tre mesi».
- 2 «Esatto. Che poi ogni squadra fa la lista a Natale e decide se portare in Cina, per esempio, due tipi da usare tra i tre disponibili».
- 1 «Due per tre fa sei. Gialle o rosse?».
- 2 «Gialle o bianche. Le rosse sono le Ferrari».
- 1 «Ah ecco, capito».
- 2 «Bravo».

Riproduzioni

Sono 610 le Ferrari vendute in Cina lo scorso anno. Tutte sottoposte a tassa del lusso, doverosa in un Paese comunista che però sembra più capitalista dell'America di Trump. La tassa è lieve: solo il 140 per cento. Per cui una California costa sui 450 mila euro. Ed è la Ferrari più economica. Anzi no, ce n'è una che costa molto meno, solo 20 mila euro. La fa un "riproduttore" (chiamarlo falsario sarebbe troppo) ed è identica all'originale. Su ordinazione fa pure le Pagani, le Aston Martin, le Maserati. E se importassimo queste macchine dalla Cina, noi che la tassa sul lusso non l'abbiamo? Potrebbe esse-



GETTY IMAGES

a avvicina



enze nel corso
ermano il trend
do davanti
ari



re un ottimo scambio commerciale. Per la cronaca, in Cina si produceva anche qualche milione di pacchetti di Marlboro false. Adesso lo sponsor occulto di Ferrari e Ducati ha fatto una joint-venture col governo cinese per evitare la piaga e le perdite.

Potenzialità

La Renault ha ingaggiato un giovane cinese di 17 anni, tale Sun Yue Yang, nella sua "academy", ossia nel suo vivaio. Pare che nei kart si sia distinto tra i migliori, quindi è bene tenerlo d'occhio. Nel comunicato si parla di "una partnership che ha potenzialità enormi". Accidenti! Poi, scava scava, togliendoci lo smoking che vedete nella nostra foto e andando di badile, che cosa siamo riusciti a portare alla luce? La verità. Cioè che Yang (abbreviamo), subito ingaggiato sotto l'ala di Nicolas Todt che gli farà da manager, è figlio di uno dei proprietari dei telefonini Huawei: e così si spiega meglio il perché abbia "potenzialità enormi"!

Sonno

Una volta deciso che le qualifiche sarebbero state quelle di sempre, basta con queste stronzate, in direzione corsa hanno messo giù le brande e si sono messi a ronfare. Un'inopportuna comunicazione ha interrotto il pisolino collettivo. Pioveva sulla pista. «Ma no, ha smesso da un po', pirla», è stato risposto al commissario solerte che si trovava, con l'ombrello aperto, sotto i due sobri ponti sospesi creati da quel genietto dell'architetto Tilke.

Porte

L'abbiamo osservato per bene nelle giornate in Cina, per vedere se finalmente ricordava la porta giusta. E l'ha fatto, facendoci tirare un sospiro di sollievo. Perché anni fa, quando passò alla Ferrari, Kimi Raikkonen per un paio di giorni continuò a infilare la porta del box della McLaren, dove era accolto da larghi sorrisi: «Guarda Kimi che non sei più con noi, sei alla Ferrari adesso». «Oh, sorry!». Una volta infilò pure la porticina del bagno attiguo, non sappiamo se per necessità o errore. Adesso ha capito che la sua casa è quella rossa.

Cartone

«Perché è Kimi, che si è incazzato una volta all'asilo e poi più. Un altro, a Vettel che si scusa, avrebbe tirato un bel cartone». Dichiarazione di un ex pilota, raccolta via telefono poco dopo il Gp Cina.

Cuciture

L'imperativo di Arrivabene "Piedi per terra e testa bassa" è stato cucito sui cappellini e all'interno delle giacche dell'intera truppa Ferrari. Pare che l'operazione abbia rallentato il lavoro di sviluppo della vettura perché va bene tutto ma anche una ricamatrice ha bisogno del suo tempo per rendere al massimo. Il casino è scattato quando la ricamatrice medesima, prendendo alla lettera la faccenda, ha cercato di completare il lavoro riportando la scritta sulla scorta di maglioni del Presidente Marchionne in dotazione alla Gestione Sportiva.

Lumacone

Nico Hulkenberg merita una statua ricordo nel grande paddock di Shanghai: è infatti il primo pilota della storia a essere stato penalizzato con un drive-through (facile vero?) perché andava troppo piano in pista. Un'onta alla sua fama di pilota velocissimo, vincitore di Le Mans, acrobata dell'acqua e altro ancora. Roba da dimenticare al più presto, da far cancellare sui social media dai suoi raddrizzatori d'immagine. Lo ha fatto in gara rientrando ai box con una velocità ridottissima, tenendosi dietro Sainz e Vettel, il quale poi ha passato tutti e due. Non sapeva, Nico, che il limite cominciava dopo. O forse, dopo la ruota persa nelle qualifiche, ci stava molto attento!

Jos

Un po' tutti, nel mondo intero, a cominciare dal giovane Max, si domandano quando un impegno improrogabile, un attacco di varicella, un innamoramento fulminante, un hobby qualunque, terrà lontano Verstappen Senior dal box Toro Rosso (e dal figlio) per almeno mezzoretta. Macchè. Lui sta lì come il padrone del vapore dalla mattina alla sera, con l'aria di chi può, vuole e comanda. Dacci un taglio, Jos!



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES



Primati

Ha centrato due primati, il Gp della Cina. Quello di pubblico, 90 mila spettatori come mai era accaduto prima, e quello delle donne nel paddock: zero. Non che fosse stato vietato loro l'ingresso, ci mancherebbe. Non c'erano neppure vincoli sul vestiario e l'abbigliamento in generale. Tra l'altro, in Cina le donne non sono neppure segregate. Ma non se ne sono viste. Roba che ai tempi di Hunt, Reutemann, Andretti, sarebbe scattato l'annullamento del Gran Premio, senza neppure convocare la Commissione Piloti.

Cena 1

Per tre giorni la domanda è stata un ritornello: dove siete stati a cena? Di che cosa avete parlato? Chi ha pagato? Chi ha litigato? Come eravate abbigliati? Tornerete a farlo? Nel vuoto totale di fantasia, competenza, spontaneità che c'è oggi in Formula Uno, è bastato che i piloti si ritrovassero insieme per mangiare qualcosa, che subito, quella, è diventata il vero evento del week-end cinese. Incredibile. Basta sfogliare Autosprint di qualche anno fa e si ritrovano tavolate di piloti con tanto di bottiglia di vino sul tavolo. Qualcuno dopo due bicchieri era sbronzo, qualcun altro portava le donne (assenti al tavolo di Shanghai...), qualcuno cantava. E poi, se la domenica ci si dava un paio di ruotate in pista, finiva lì, senza drammi né processi né sanzioni. Altri tempi? No, altri piloti!

Cena 2

I ragazzi da Gp hanno preteso conti separati. Pare che qualcuno abbia persino tentato di convincere il cassiere a stilare per ciascuno un conteggio relativo alle esatte consumazioni individuali. Alla fine ci hanno smenato quelli che hanno rinunciato al dolce, pagando esattamente come gli altri. Cosa che ha reso più tesi i rapporti nel paddock perché, insomma 12 euro in più o in meno fanno una certa differenza.

Selfie

Vettel in tv: «Non capisco perché alla gente piaccia così tanto fotografarsi. Io non sento la necessità di ritrarre me stesso in un selfie...». E se avesse proprio ragione? ●

A destra cena pre-Shanghai con quasi tutti i piloti al via del mondiale. In alto la Force India di Hulkenberg.

Sotto a destra, Lauda e Rosberg se la ridono: staranno guardando uno dei tanti selfie di Hamilton? Sotto Marchionne con Pino Allievi: si raccomanderà di non scrivere troppe cavolate su Il Flobert?

A lato Raikkonen e a sinistra i due Verstappen



COLOMBO

LA PRESSE



GETTY IMAGES

OLTRE LA GRANDE
RIMONTA CINESE,
SEBASTIAN HA MOSTRATO
ALCUNI PUNTI DEBOLI
A LIVELLO CARATTERIALE
INASPETTATI E
SORPRENDENTI, FORSE
ANCHE PER LA FERRARI

Vettel

a nervi scop



erti



SEB E KIMI LA COPPIA NON SCOPPIA

Nella Ferrari che sta crescendo come un ragazzino per dirla con le parole del presidente Marchionne, non scoppia assolutamente la coppia Vettel-Räikkönen nonostante il contatto al primo giro nel Gp di Cina. I due sono ottimi amici e Kimi ha chiarito a tutti il concetto sull'argomento con un eloquente: «Non parliamo di cose già successe...»



di Cesare Maria Mannucci
foto Colombo, Sutton-Images.com

La mia partenza non è stata perfetta. Ho visto che Räikkönen è arrivato lungo, ho cercato di approfittarne per passarlo subito all'interno. Purtroppo Kvyat ha fatto la stessa cosa con me. Quando Kimi ha stretto la traiettoria, io mi sono ritrovato in mezzo...».

Al di là della dinamica dell'incidente. Del fatto che Räikkönen sia arrivato lungo, abbia bloccato le ruote e fosse all'esterno della traiettoria ideale. Che Kvyat sia entrato con decisione estrema nello spazio che ha trovato libero davanti a sé. Che Vettel fosse partito male e si sia ritrovato preso a sandwich tra la Red Bull e l'altra Ferrari, il dato più rilevante dell'incidente occorso alla prima curva del primo giro durante il Gp della Cina, sta tutto in questa frase: «Ho cercato di approfittarne per passarlo subito all'interno...». Pronunciata da Vettel e riferita a Räikkönen. Perché il quattro volte campione del mondo si è sentito in obbligo di iniziare una manovra decisamente estrema, alla prima curva, con un compagno di squadra che sino a quel momento aveva sempre mostrato grande disponibilità e anche arrendevolezza nei suoi confronti?

«Approfittarne per passarlo subito all'interno» è una condotta comunque rischiosa, che si deve prendere quando realmente ne vale la pena. E non è mai il caso al primo giro di un Gp, ancora di più rispetto ad un compagno di squadra. Un atteggiamento, che pur con tutta la rivalità che li ha divisi in questi ultimi tre anni, Hamilton e Rosberg non hanno mai avuto in forma così estrema, se forse si esclude l'episodio di Spa. «In corsa Hamilton e Rosberg possono fare quello che vogliono a condizione che non si caccino fuori». Così ha sempre detto Niki Lauda. E così è sempre stato, finora.

Perché ha agito come se non ci fosse un domani?

Se al posto di Vettel sulla Ferrari n°5 ci fosse stato... Jackie Stewart, probabilmente avrebbe atteso l'uscita del lungo curvone destrorso, e al successivo rettilineo, complice la disponibilità che Räikkönen ha sempre palesato verso il compagno di squadra, sarebbe passato senza problemi e senza perdere troppo tempo. Senza mettere in pericolo la sua corsa, quella del compagno di squadra e gli interessi della Ferrari. Che comunque dovrebbero sempre essere prioritari. Come è sempre avvenuto anche per i piloti Mercedes. E la Ferrari forse avrebbe potuto vincere il Gp della Cina. Invece Vettel ha affrettato la manovra di sorpasso ai danni di Räikkönen come se non ci fosse un domani. Come se da quel sorpasso dipendesse un'intera stagione. Attitudine sbagliata, non comprovata dai fatti. Perché due cambi gomme dopo, quando uscendo dai box, Vettel si è ritrovato alle spalle di Räikkönen, che con le gomme usurate aspettava il suo turno per rientrare a cambiarle, il finlandese si è fatto subito da parte per farlo passare. Vettel, in quel momento impegnato a duellare con Kvyat non ha perso un solo decimo. In Australia era accaduto un altro fatto che dimostrava l'assoluta disponibilità di Räikkönen nei confronti del suo compagno. Quando con



le stesse gomme utilizzate dal via, Raikkonen aveva ritardato il cambio rispetto a Vettel di 3 giri, e al termine Maurizio Arrivabene aveva detto: «Raikkonen è rientrato dopo perché se avesse cambiato le gomme il giro dopo Vettel, la sua corsa avrebbe potuto interferire con quella di Sebastian. Così gli abbiamo detto di restare fuori e tirare il più possibile, anche se le gomme erano al limite. In una gara arriva sempre il momento in cui bisogna fare delle scelte...». Nel 2015, tutte le volte che Vettel si era ritrovato alle spalle di Raikkonen, aveva sempre trovato un pilota disponibile nei suoi confronti, che spesso gli aveva ceduto la posizione, evitando di fargli perdere tempo. Come era accaduto anche a Sochi nel 2015, quando dopo una breve battaglia, Raikkonen comunque si era fatto da parte, dietro invito dei box. Atteggiamento anche logico, considerando che Raikkonen in Ferrari ci è rimasto grazie soprattutto alle buone parole di Vettel, a cui un pilota meno arrendevole avrebbe forse dato più fastidio. Ricordiamo che Kimi aveva già deciso di ritirarsi dalla F1 a fine 2015. Poi di fronte alla possibilità di rimanere in Ferrari ancora per un anno, è rientrato su i suoi passi. Ma stiamo parlando di un pilota che al momento non sa nemmeno se sarà alla via della stagione 2017. E che non ha certo voglia, ormai a fine carriera, di mettersi a fare a ruotate con un compagno di squadra che comunque ha sempre stimato e con il quale ha sempre avuto una buona chimica personale.

Ma Seb è sensibile agli occhi del padrone?

Eppure, nonostante questi fatti e questi presupposti, Vettel si è sentito in obbligo di "approfittarne per passarlo subito". Perché evidentemente la presenza di Sergio Marchionne ai box e il fatto che sia nelle prove di venerdì che nelle qualifiche di sabato, Raikkonen comunque fosse stato più veloce di lui, di poco ma più veloce, erano tutti fattori che avevano finito per innervosirlo. «Ho capito il punto dove Kimi riesce a guadagnare su di me». Così aveva detto Vettel il venerdì. Ma forse non lo aveva capito molto bene, visto che poi sabato la cosa si era ripetuta. Le reiterate scuse via radio chieste in italiano al box Ferrari al termine della gara, suonano un po' artificiali. Anche quelle probabilmente ispirate dalla presenza di Sergio Marchionne ai box. Che nei confronti di Vettel a fine gara, è stato forse un po' troppo severo, un po' troppo critico. Considerando che in Bahrain, quando il motore Ferrari aveva ceduto di schianto durante il giro di rico-



UN SECONDO POSTO SU CUI EDIFICARE

Nonostante il caos del primo giro in Cina per Vettel è arrivato una grande seconda piazza, mentre Kimi ha chiuso 5°. Sotto Sebastian con l'ex compagno di squadra in Red Bull Riccardo, uno dei suoi nervi scoperti



gnizione, Vettel di critiche alla Ferrari non ne aveva fatte una. Dicono che anche al primo anno in Red Bull, quando ai box era presente Dieter Mateschitz, il comportamento di Vettel ne risentisse. Che fosse particolarmente sensibile agli "occhi del padrone". Al di là della dinamica dell'incidente e dei punti persi, la domanda da porsi è perché Vettel abbia agito così nei confronti di Raikkonen, abbia voluto prendersi subito così tanti rischi, su una pista dove i sorpassi non sono mai stati un problema, e con la Mercedes che in quella occasione poteva contare

solo su Rosberg. Visto che Hamilton partiva dal fondo. Nel suo libro "Aussie Grit" scritto quando ha lasciato la F1, Mark Webber - un po' come certi camerieri delle case reali - ha raccontato la sua verità nel rapporto con Vettel e la Red Bull. Spiegando che dopo la famosa collisione tra i due in Turchia, la settimana successiva i legali di Vettel manda-

rono una corposa memoria a Christian Horner, spiegando che se la cosa si fosse ripetuta, avrebbero citato il team per inadempienza e per danni.

Non sappiamo se fu proprio per quella lettera, che in Brasile, alla penultima gara di campionato nel 2010, a Vettel venne lasciato fare la sua gara, vincere il Gp proprio davanti a Webber, quando in quel momento la posizione di classifica avrebbe forse consigliato il contrario. Decisione comunque corretta quella presa dalla Red Bull, perché se ad Interlagos avessero puntato sul pilota australiano, visto poi quello che successe ad Abu Dhabi, il campionato lo avrebbero perso.





L'ombra lunga di Ricciardo

Daniel Ricciardo al momento è l'unico pilota che a parità di vettura, sia riuscito a fare meglio di Vettel. Una cosa che al pilota tedesco è sempre bruciata parecchio. Quest'anno in Australia durante le sterili conferenze stampa della vigilia, a Ricciardo hanno chiesto se fosse disponibile, pur di correre con la Ferrari, a fare coppia ancora con Vettel. L'australiano si era dimostrato molto possibilista, mentre a Vettel la domanda non aveva fatto piacere. «Se cerchi qualcuno per fare un balletto in pit lane, allora scordatelo!», aveva risposto Vettel, riferendosi a quanto era accaduto l'anno prima ad Austin, quando i piloti ammazzavano la noia dell'inattività a causa della pioggia torrenziale che si era abbattuta sul circuito.

«Daniel Ricciardo ha un contratto a lungo termine con la Red Bull» ha ribadito Christian Horner a Melbourne, per bloccare subito le possibili voci di un passaggio del pilota australiano a Maranello. Contratto o meno - che in F.1 hanno sempre un valore relativo - Ricciardo difficilmente potrebbe arrivare alla Ferrari nel 2017. Proprio per la ferma opposizione di Vettel. È però significativo che a Shanghai, a fare bollire il sangue a Vettel alla prima curva, non fosse stato tanto Rosberg che gli era comunque davanti, quando la Red Bull guidata dal suo ex compagno di squadra.

Quel sorprendente punto debole

Una debolezza caratteriale quella mostrata da Vettel in Cina che forse sorprende anche la Ferrari, che per la prima volta ha toccato "con mano" un punto debole del suo pilota. Da Maranello, nei giorni successivi all'incidente si sono affrettati a fare sapere che tra Vettel e Raikkonen è tutto archiviato e che problemi tra i due non ce ne sono. Non abbiamo mai pensato il contrario.

Il problema in ottica di campionato, non sarà mai tra Vettel e il suo arrendevole compagno di squadra. «Lo scorso anno Vettel mi ha battuto - aveva detto Raikkonen durante i test a Barcellona - lui è arrivato terzo in campionato e io quarto. Sino a quando lottiamo per queste posizioni non è un grande problema. Lo sarebbe il giorno che Vettel diventasse campione del mondo e io no».

Oggettivamente non si può pensare che Kimi Raikkonen, in quella che potrebbe essere la sua ultima stagione in F.1, possa nutrire realistiche ambizioni iridate. Alla Ferrari forse non gli darebbero nemmeno il modo o le opportunità per coltivarle e concretizzarle.

Il problema, in ottica iridata, resta la debolezza "di sistema" che Vettel ha mostrato in quella prima curva a Shanghai. Dove i tanti fattori rappresentati da: Rosberg, Hamilton, Ricciardo, la partenza sbagliata, le qualifiche infelici, la presenza di Marchionne ai box, hanno contribuito a fargli prendere una decisione inopportuna e sbagliata. A forzare una manovra di sorpasso quando proprio non era il caso. Per sperare di battere le due Mercedes di Hamilton e Rosberg, questi "lussi", Sebastian Vettel e la Ferrari non possono più prenderseli. Perché è vero che mancano ancora 18 gare, ma i punti persi non te li restituisce nessuno. ●

Eppure Sebastian e Kimi sono ottimi amici

Ma se la rivalità con Webber alla Red Bull aveva assunto anche toni molti accesi - il più delle volte per l'atteggiamento del pilota australiano - la stessa cosa non si può dire con Raikkonen alla Ferrari.

Vettel è arrivato a Maranello con i galloni del numero uno. Decisione giusta visto il suo talento e la sua determinazione. Vettel ha dato il suo assenso affinché Raikkonen rimanesse nel 2015, dopo una stagione estremamente deludente, dove era uscito demolito dal confronto con Alonso. E ha agevolato la conferma del finlandese anche per il 2016. Con lui non ha mai avuto problemi, di nessun tipo. Dunque perché prendere quel rischio alla prima curva a Shanghai? Forse nel tentativo di forzare il sorpasso a Raikkonen, c'erano anche altri fattori. Che andavano oltre il fatto che Nico Rosberg gli fosse già davanti, o che Raikkonen fosse stato più veloce di lui in qualifica e che in campionato avesse più punti. Ad avere convinto Vettel a forzare i tempi, a creare i presupposti per la carambola del primo giro, sarebbe stata comunque una Red Bull, ma non quella di Kvyat quanto quella di... Ricciardo. Che pronti via, era andato subito in testa al Gp.

HO VISTO CHE KIMI
ERA ARRIVATO
LUNGO E HO
CERCATO DI
APPROFITTA
PER PASSARLO
SUBITO

SEBASTIAN VETTEL



Evoluzione troppo



L'allarme, per la verità inascoltato, era già suonato durante i test a Barcellona. Quando due cerchioni si erano improvvisamente rotti e in seguito sulla Red Bull di Kvyat i freni avevano preso fuoco. Il Gp della Cina ha riproposto il problema, quando per due volte i cerchi della Williams di Massa si sono rotti, poi in un altro momento i freni della Haas di Grosjean hanno preso fuoco. Problematiche solo apparentemente estranee, ma invece correlate. Sapete quale è attualmente la parte della vettura dove maggiore è lo sviluppo tecnico e dove, a conti fatti, forse si possono ottenere i maggiori vantaggi?

La risposta potrà stupirvi ma sono i cestelli dei freni, chiamati a svolgere un ruolo ormai duplice e per certi versi in contrasto. Da una parte raffreddare i freni, dall'altra, con il calore prodotto dai dischi, scaldare il cerchione, facendo così abbassare drasticamente la pressione minima delle gomme. Una ricerca aerodinamica difficile, perché non visibile ad occhio nudo, non immortalabile dai tanti fotografi spioni presenti in circuito al soldo dei team, coperta dall'involucro esterno del cestello - ormai di dimensioni sempre più grandi - che impedisce di

È ORMAI UN VERO E PROPRIO ALLARME SICUREZZA E RIGUARDA I CESTELLI DEI FRENI USATI PER FINI AERODINAMICI. ECCO TUTTI I RETROSCENA

di **Cesare Maria Mannucci**

foto [Colombo](#), [Getty Images](#), [Sutton-Images.com](#)



sfrenata



vedere come viene indirizzata la complessa fluidodinamica che interessa questa parte.

Perché sino al Gp d'Italia del 2015, quando i valori di pressione minima indicati dalla Pirelli per le gomme sono diventati un parametro regolamentare da osservare rigidamente, il problema di fatto non si poneva. Visto che si parlava di pressioni minime consigliate, valori di utilizzo che nessuno di fatto rispettava e che in parte avevano portato ai fatti di Silverstone 2013, quando i pneumatici erano esplosi in continuazione.

Con una aerodinamica fortemente limitata, l'utilizzo delle gomme è diventato paradossalmente un fattore ancora più rilevante, sebbene in regime di monopolio. Tutti vorrebbero utilizzare gomme gonfiate di meno rispetto a quanto la Pirelli prescrive. Per migliorare l'efficienza cronometrica e anche la guidabilità. La Pirelli e la Fia, consapevoli dei tanti artifici utilizzati dai team per aggirare il problema e avere già al primo giro la pressione delle gomme ai valori desiderati, impongono pressioni minime rilevate da fermo prima del via sempre più alte. Tanto che in Cina la differenza era di 4 psi rispetto alle pressioni indicate nel 2015.

UN CESTELLO

PIENO DI SORPRESE

A Shanghai per due volte i cerchi della Williams di Felipe Massa, a sinistra, si sono rotti. Sopra, la Renault di Magnussen rimasta azzoppata: un pezzo in carbonio della sospensione ha provocato un danno considerevole anche sulla ruota. Sotto a sinistra il cestello dei freni (in questo caso della Williams). Sono la nuova frontiera chiamati a svolgere due funzioni: da una parte raffreddare i freni e dall'altra scaldare il cerchione, facendo così abbassare drasticamente la pressione minima delle gomme

I DISPOSITIVI SONO DIVENTATI SEMPRE PIÙ COMPLESSI

Miracoli della fluidodinamica

Inizialmente c'erano le prese d'aria dei freni. Appendici in carbonio che spesso svolgevano anche una funzione di profilo aerodinamico, il cui scopo precipuo era quello di indirizzare aria fresca sul disco freno. Poi i dispositivi sono diventati sempre più complessi. I cerchi, con il loro disegno sempre più curvo, hanno iniziato a svolgere il ruolo di estrattore e incanalatore di aria fresca. Attorno al disco freno hanno iniziato a svilupparsi strutture atte ad incanalare l'aria verso l'impianto frenante sempre più grandi e complesse. Tanto che oggi non solo è improprio chiamarle prese d'aria dei freni ma anche cestelli, visto che parliamo di una struttura che occupa quasi tutto lo spazio interno al cerchione. Una crescita di dimensioni sempre più ampia tanto che i tecnici della Pirelli si sono ritrovati nella situazione di non avere più lo spazio per apporre i piombi necessari per il bilanciamento. Visto che lo spazio "libero" per permettere alla ruota di girare,

tra il cestello e l'interno del cerchio, è ormai di pochi millimetri. La Pirelli ha realizzato dei piombi ultra piatti, ma poi ha dovuto affrontare il problema esterno. Visto che alcuni team, per aumentare l'effetto estrattore di aria fresca del cerchio, avevano realizzato ruote il cui interno era tutto curvo, non c'era nemmeno il minimo spazio piano per applicare i piombi di contrappeso. Che anche sulle ruote di F1 vanno posti su entrambi i lati. Sulla Williams di Massa è bastato un minimo contatto con la struttura in carbonio che "carena" il cestello, che subito un pezzo di materiale composito ha tagliato il cerchione, quasi come fosse la punta di un tornio.

ATTUALMENTE PESANO 4,5 KG

Cerchioni sempre più leggeri e fragili

Un cerchione di F1 attuale pesa 4,5 kg ed è realizzato in magnesio forgiato. A titolo indicativo un cerchione per la Indycar, sempre in magnesio forgiato, pesa invece 6,66 Kg. I cerchioni sono diventati via via più leggeri ma anche più fragili. Non alle sollecitazioni che agiscono sulla ruota, ma al contatto con i detriti. Visto che anche nel caso della Renault di Magnussen, un pezzo in carbonio della sospensione, ha provocato un danno considerevole anche sulla stessa ruota. Tornando al Gp Cina, la stessa penalità inflitta a Hulkenberg per unsafe realise potrebbe essere ricollegata a un problema col cerchione e non al modo frettoloso di fissaggio della ruota. Negli ultimi anni la tecnologia e il disegno dei cerchioni anche dei dadi di serraggio che addirittura possono cambiare di disegno da gara a gara - è diventata sempre più estrema per agevolare lo scambio del flusso

**OGGI IL CESTELLO
DEVE SVOLGERE
DUE MANSIONI.
RAFFREDDARE
IL DISCO DEI FRENI
E SCALDARE
IL CERCHIONE**

d'aria. Ci sono vernici applicate ai cerchi che agevolano la trasmissione di aria calda dal disco freno alla ruota, facendola scaldare di più e accelerando così il processo per abbassare la pressione minima di gonfiaggio delle gomme. Oggi il cerchione è interessato a temperature sempre più alte e a scambi termici sempre più violenti. Da qui il ricorso alla tecnologia costruttiva "forgiata", più complessa e costosa che le vecchie fusioni di una volta, ma che permette di realizzare una struttura più leggera e resistente, perché lavorata dal pieno pre-lavorato. Oggi il cestello deve svolgere due mansioni importanti: raffreddare i dischi dei freni e scaldare il cerchione, con l'obiettivo di abbassare le pressioni di utilizzo. Per fare questo si ricorre a sofisticati profili che indirizzano il flusso d'aria interno al cestello. Qui la fluidodinamica raggiunge forse le vette di complessità più alta oggi presente su una vettura di F1. Una ricerca aerodinamica che i team hanno sviluppato soprattutto con l'uso del Cfd e che di fatto - a differenza di un musetto o un profilo aerodinamico - non è copiabile perché sempre coperta dalla



ruota e dalla carenatura esterna. Fortuna che i regolamenti tecnici vietano espressamente parti rotanti o in movimento, che su questa problematica, nei cestelli avrebbero il migliore campo di utilizzo.

MERCEDES L'HA SCOPERTO PRIMA DI TUTTI

Vince chi abbassa di più le pressioni

Ricordate i tanti problemi che la Mercedes aveva lamentato ai freni durante il 2014? Allora lo stesso team poi campione del mondo, faceva risalire le cause - soprattutto per depistare - ai problemi di compatibilità con il kers. In realtà già allora la Mercedes era stata la prima che aveva capito che per ottimizzare al meglio le gomme Pirelli, era necessario farle lavorare a pressioni molto più basse rispetto a quel-





dicendo che non possono guidare perché le pressioni minime sono troppo elevate. E che la Haas sia ancora carente su questa problematica tecnica, lo dimostra il fuoco che si propagava dall'interno della ruota, dalla zona del cestello. La "degenerazione" aerodinamica dei cestelli dei freni è tipica solo delle attuali F.1. In Indycar la struttura che copre i dischi freni, serve soprattutto a proteggerli - quando sono più caldi e quindi più fragili - durante i cambi gomme. Nei Prototipi della classe LmP1, la necessità di percorrere almeno due stint con un set di gomme, e la possibilità di disporre di pneumatici appositamente realizzati per le caratteristiche tecniche di ogni vettura, riduce drasticamente la necessità di abbassare le temperature minime i gonfiaggio.

SERVE PIU' SPAZIO INTERNO TRA CESTELLO E CERCHIONE

Ora il problema è la sicurezza

I regolamenti aerodinamici limitati, la monogomma, hanno finito così per esasperare una componente meccanica, una ricerca tecnica, quasi paradossale perché invisibile esternamente. Ci sono poi problematiche correlate alla sicurezza. Sulla Williams a Shanghai il cedimento dei cerchioni e relativa fuoriuscita d'aria, si è concluso senza danni, nelle vie di fuga. Qualora il fatto dovesse ripetersi a Spa o Monza, forse le conseguenze sarebbero diverse. Forse sarà opportuno che la Fia intervenga per ridurre drasticamente le dimensioni di questo dispositivo, aumentando così lo spazio interno tra il cestello e il cerchione. Evitando così che ogni minimo contatto tra le due superfici si trasformi in un cedimento. Perché per regolamento si possono imporre pressioni minime di gonfiaggio, valori prefissati di camber, temperature delle termocoperte, ma nulla impedirà ai team di studiare - con mezzi leciti o meno - il modo di alterare la pressione delle gomme.

Oggi la sfida tecnica si gioca su questo fattore. Che addirittura il prossimo anno potrebbe diventare più rilevante, visto che le gomme saranno sensibilmente più larghe. Quindi deputate a sopportare un maggiore sforzo in termini di grip meccanico e di aderenza. La Fia dispone dei dati relativi alle reali pressioni di utilizzo delle gomme durante la gara, e si tratta di valori radicalmente più bassi di quelli indicati dalla Pirelli. Ma a livello regolamentare non può fare nulla, perché il regolamento parla espressamente di pressioni rilevate da fermo, prima del via. La Pirelli sta lavorando su questo problema, realizzando gomme e mescole che nel 2017 dovrebbero essere non solo più larghe e più performanti, ma anche meno sensibili al calo di pressione di gonfiaggio. È comunque un problema che va monitorato, sia a livello strutturale, per le dimensioni dei cestelli e le caratteristiche costruttive delle ruote, che per le conseguenze che può avere. In termini di impianti frenanti in fiamme e ruote sottoposte a stress termici sempre più infernali. Per una F.1 che dice a parole di volere ridurre i costi, non sarebbe male intervenire drasticamente su questo campo di sviluppo, forse troppo fine a se stesso. ●

le che allora erano solo indicazioni. Da qui l'idea di sfruttare il calore prodotto dai dischi freni per scaldare le ruote. La Mercedes è stata la prima a ricorrere alla procedura - inizialmente non capita - di scaldare i dischi freni addirittura sulla griglia di partenza con degli appositi ventilatori di aria calda. Loro dicevano che era per avere i freni perfettamente efficienti e in temperatura, ma in realtà per fare questo basterebbero alcune frenate violente effettuate nel giro di formazione. Oggi in F.1 vince chi riesce ad abbassare maggiormente la pressione delle gomme: la Pirelli che impone valori sempre più alti, sapendo che poi in gara questi si abbassano subito, raggiungendo così le pressioni - per loro - ottimali. In mezzo i piloti che a volte, vedi Grosjean in Cina, se dispongono di vetture non molto efficienti in questo scambio termico disco freno-cerchione, vanno così in crisi e accusano i pneumatici

L'ALLARME E SCATTATO NEI TEST DI BARCELLONA

È da prima che cominci la stagione che il problema freni ha iniziato a farsi sentire. Durante i test invernali a Barcellona i cerchioni della Red Bull di Kvyat, sotto, si erano rotti e successivamente i freni avevano preso fuoco.

Sopra, le difficoltà di fissaggio della ruota sulla Williams e, sotto a sinistra, ancora Magnussen con la Renault azzoppata in Cina



Test via libera Fia

LA PIRELLI POTRÀ DISPORRE DI 25 GIORNI DI PROVE GIÀ AD INIZIARE DA QUEST'ANNO. UN'OPERAZIONE IN OTTICA 2017 QUANDO ARRIVERANNO GOMME PIÙ LARGHE

Convocato via fax, il Consiglio Mondiale Fia, ha definitivamente approvato la modifica al regolamento sportivo che consentirà alla Pirelli di iniziare già dal 2016 sino al 2018 compreso, un corposo calendario di test per sviluppare le nuove gomme più larghe, il cui utilizzo è previsto dal 2017. Nel dettaglio, la Pirelli potrà disporre di 25 giorni di test, specificando che qualora una sessione di prove sia effettuata con due vetture, sarà conteggiata come due giorni. Nel 2016 i test saranno effettuati con le monoposto 2014 ed eventualmente con le vetture a motore atmosferico in versione 2013. Quest'anno i test saranno inizialmente svolti con gomme delle dimensioni attuali ma con le mescole e la costruzione già proprie del 2017, poi arriveranno le gomme più larghe che saranno provate sulle vetture 2014 equipaggiate di ali, sospensioni e cerchi adeguati alle nuove misure. Dal 2017 in poi, invece, i test saranno svolti con le vetture dell'anno corrente. Ricordiamo che la larghezza delle gomme anteriori passerà da 245 mm a 305 mm, le posteriori da 325 mm a 405 mm. Un impegno tecnico, organizzativo, logistico e finanziario enorme, quello intrapreso dalla Pirelli. Quantificabile per quest'anno in un ulteriore esborso di circa 11-12 milioni di euro. Necessari a pagare l'affitto delle piste, il rimborso chilometrico ai team, la logistica, il trasporto gomme e la produzione di queste. Considerando che calcolato a prezzo di favore, il costo chilometrico di una F.1 si aggira oggi su circa 420-440 euro a chilometro. Cifra che si aggiunge al budget già pianificato per la stagione 2016 e che dimostra l'impegno della casa italiana ad affrontare il tema delle nuove regole che entreranno in vigore nel 2017 nel migliore dei modi. Visto che il maggiore incremento prestazionale sarà da ascrivere proprio grazie ai pneumatici e alle loro dimensioni più "ge-



GETTY IMAGES

nerose". Una lotta infinita portata avanti nel disinteresse iniziale dei team, che probabilmente pensavano che bastasse schiacciare un pulsante, per sfornare gomme che dovranno resistere in piena sicurezza a sollecitazioni e stress infinitamente maggiori degli attuali. Per la Pirelli si tratta del primo vero corposo programma di test realizzato da dopo il 2012, quando ancora disponeva della propria vettura laboratorio. Visto che le stesse gomme attuali, di fatto, come costruzione e mescole, risalgono ancora al 2013, quando dopo i fatti di Silverstone, venne cambiata la cintura, con il ritorno a quella metallica. Da quel giorno le attuali modifiche alle gomme sono state di fatto minime. E non poteva essere altrimenti visto che negli ultimi 3 anni, sono stati svolti solo 4 giorni di test dedicati esclusivamente allo sviluppo delle gomme.

Quest'anno i test con le vetture Hybrid saranno disputati da Ferrari, Mercedes, Williams, Red Bull e Force India, a cui potrebbe aggiungersi qualcuno altro con la vettura 2013. I test inizieranno dal mese di luglio e potrebbero avere luogo anche nei giorni successivi alla disputa del Gp. Come dovrebbe avvenire a Suzuka e Abu Dhabi. In linea di massima, tutte le prove dovrebbero svolgersi sulle stesse piste del campionato, ma la Ferrari ha indicato anche il Mugello, la Red Bull invece il Paul

Ricard. Le prove saranno svolte dai piloti titolari o dai collaudatori, (quindi per la Ferrari potrebbe debuttare Vergne). Qualora servisse la disponibilità di propri piloti di test, la Pirelli ha in corso trattative con Giedo van de Garde e Luca Filippi. Che ha già svolto questo compito per le nuove gomme realizzate per la Gp2. Sarebbe stato contattato anche Mark Webber, ma ci sarebbe la pregiudiziale della Porsche, visto che nel Wec utilizza gomme Michelin. L'annosa discussione relativa ai test è quindi arrivata alla fine, premiando l'impegno della Pirelli che ossessivamente ha sempre posto il problema dell'assenza delle prove, come condizione pregiudizievole per rinnovare l'accordo di fornitura. Un impegno molto gravoso per il reparto corse diretto da Paul Hembery ma che al momento non dovrebbe portare all'assunzione di nuovo personale. Nel 2016 i test saranno limitati essenzialmente ai 5 team detti sopra, perché altri, tipo McLaren, nel 2014 disponevano di un motore diverso dall'Honda. Nel 2017 invece, quando i test saranno svolti con le vetture del medesimo anno, dovrebbero interessare tutti i team al via. Fermo restando il blocco di qualunque attività durante il periodo compreso tra il Gp di Germania e Belgio, la maggiore parte dei collaudi con le nuove gomme, dovrebbe svolgersi da settembre in poi.

Cesare Maria Mannucci



Pirelli per Sochi

**FERRARI PUNTA SU 6 SET DI SOFT
E 6 DI PNEUMATICI SUPER SOFT**

La Pirelli comunica la scelta delle diverse mescole effettuata da ciascun pilota per il Gp di Russia. Ancora una volta Ferrari e Mercedes adottano scelte diverse. Uguali nel numero di set di gomme medie - solo 1 treno, imposto dalla Pirelli - la Ferrari punta su 6 set di gomme soft contro 4 set della Mercedes. Che a sua volta opta per 8 treni di gomme super soft contro i 6 set scelti dalla Ferrari. Questa volta tra i piloti di queste due squadre non ci sono differenze. Decisamente estrema la scelta della Red Bull, che per Ricciardo e Kvyat punta tutto su 10 treni di gomme super soft. Scelta forse un po' al limite qualora le temperature dovessero essere più alte, di quanto il meteo - comunque impreciso perché con una settimana di anticipo - al momento prospetta. La scelta della Red Bull è stata copiata anche dalla Haas. ●



PROSSIMO GP

DOMENICA 1 MAGGIO

GP RUSSIA
ORE 14.00
DIRETTA SKY
DIFFERITA RAI

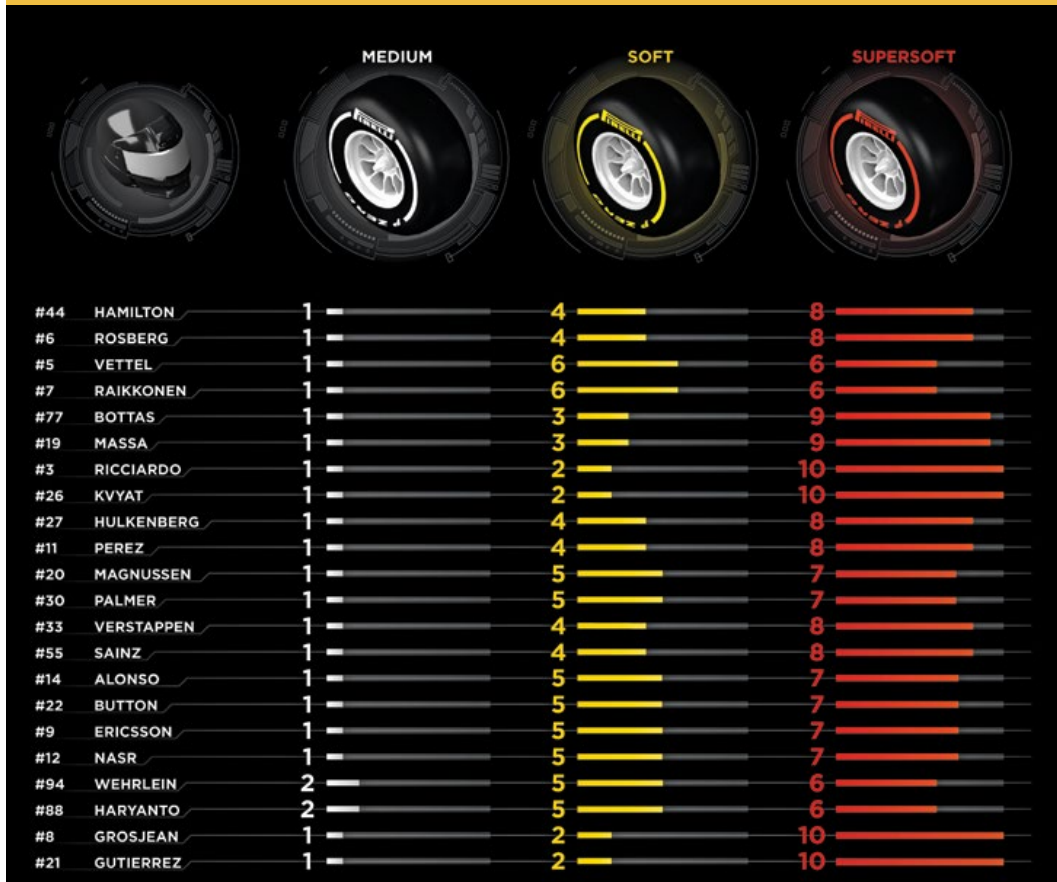
Circuito Sochi, Russia
5848 m / 53 giri / ore 14.00

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

LA SCELTA DEGLI PNEUMATICI PILOTA PER PILOTA AL GP DI RUSSIA



IL GP SU SKY SPORT F1 E SUI CANALI RAI

VENERDI 29 APRILE

SkySportF1	libere 1	9.00
SkySportF1	libere 2	13.00
RaiSport2	libere 1	13.40
RaiSport2	libere 2	21.00

SABATO 30 APRILE

SkySportF1	libere 3	11.00
SkySportF1	Qualifiche	14.00
RaiSport2	libere 3	15.40
Rai2	Qualifiche	18.00

DOMENICA 1 MAGGIO

SkySportF1	Gara	14.00
Rai 2	Gara	21.00

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 29 aprile a domenica 1 maggio

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



I consigli di Lauda

Sono passati 26 anni da questa intervista rilasciata da Niki Lauda. Ma ci sono dei concetti ancora attuali. La cosa che colpisce maggiormente è comunque quanto l'austriaco sostiene riguardo a un possibile ingresso in Formula Uno da parte della Mercedes. Proprio in quel periodo, alla fine dell'estate del 1990, il nome dell'austriaco era stato avvicinato a quello della Casa della Stella. Ma all'epoca per stessa ammissione di Lauda non se ne fece di niente. Andiamo però a rileggere quello che sostiene a proposito di un impegno in Formula Uno da parte della Mercedes. Nella stessa intervista azzecherà anche il nome del campione del mondo di F.1 al termine della stagione 1990: Ayrton Senna. Un Lauda che spazia a tutto campo quando ancora volava nei cieli di mezzo mondo. ●

da **As** n.38

18 settembre 1990



FORMULA UNO

LAUDA GIUDICA IL MONDIALE

PAROLA DI NIKI

L'austriaco tre volte campione del mondo considera molto positivo il lavoro svolto da Prost alla Ferrari ma per il titolo vede favoriti Senna e la sua McLaren

SALISBURGO — Anche come imprenditore indaffarato, il tre volte campione del mondo di F.1 Niki Lauda mantiene un occhio sul mondo dei Gran Premi. Lo abbiamo interrogato sulla situazione attuale e chiesto la sua opinione sugli sviluppi futuri: «Credo che la McLaren sia, nel suo complesso, ancora la vettura migliore — ci ha detto — che l'apice della Ferrari sia stato soltanto un breve fuoco, soprattutto grazie alle corse super disputate da Alain Prost. Nelle gare future, la combinazione Senna-McLaren si dimostrerà nuovamen-

te la più forte. Ayrton è il favorito al titolo, Berger occupa attualmente soltanto la posizione di numero due. Il problema per Gerhard risiede nel fatto che è vero che sta continuamente lavorando su se stesso, che continua a imparare, che progredisce ulteriormente, ma a causa del suo progresso, anche il compagno di squadra deve migliorarsi, e Senna lo sta facendo. Mi ricordo quando, alla McLaren, arrivò Prost come mio compagno di squadra: mi batteva quasi in ogni sessione di prova e mi dicevo: «devi dare ancora di più». Davo il 130

per cento, ma anche Prost sapeva ulteriormente migliorare e allora il divario restava lo stesso. Vi sono delle piste dove il pilota ha un vantaggio particolare, ma è necessario vedere l'insieme del quadro per ogni fine settimana completo, dalle prove fino alla corsa. Senna è attualmente il migliore perché è il pilota da corsa perfetto e ha il vantaggio di essere da più tempo nel team, di conoscere esattamente la vettura e l'ambiente. Berger potrebbe invertire le cose a suo favore soltanto se fosse nettamente più veloce di Senna; ma nessuno lo è

in F.1. Anche se non viene espresso e se non sta scritto nei contratti, il compagno di squadra è soltanto il complice del pilota meglio piazzato, quando la lotta si fa serrata nel mondiale. Tanto più il team si concentra su Senna, tanto più limitate diventano le possibilità di vittoria per Berger».

— La prima vittoria di Berger per la McLaren cambierebbe notevolmente la situazione?

«No, perché conta il campionato. Farcela una volta è troppo poco. La situazione sarebbe stata diversa se Berger avesse realizzato una vittoria all'inizio della stagione: allora il duello sarebbe stato aperto».

— Ritieni possibile che Berger sia in qualche modo frenato dall'incidente dell'anno scorso?

«No, ha altri problemi. Vuole dimostrare di essere lui il migliore e deve dimostrarlo contro il migliore pilota del momento. Temo che questo mondiale si concluderà a favore di Senna. Non un k.o., ma una vittoria ai punti, e per il futuro sarà molto difficile arrivare alla posizione di leader. Se riuscirà a battere Senna in veste di compagno di squadra, la sua vittoria sarà doppia, allora sarà lui il numero uno e otterrà automaticamente la vettura migliore».

— L'apice della Ferrari va attribuito a Prost oppure allo staff tecnico?

«Sicuramente in maggior parte a Prost, ma anche agli ingegneri. Ma non credo che la Ferrari sia d'un tratto migliorata così tanto: alcuni tracciati erano più adatti alle "rosse" che alla McLaren. Però l'effetto Prost ha certamente avuto l'influenza maggiore: grazie a lui la Ferrari è arrivata in cima, non grazie a una nuova veste tecnica. Quando si tratta di giocare a poker con le gomme, quando è questione di pilotare con cervello, allora Prost è l'uomo giusto».

— La sfortuna di Mansell e il successo di Prost sono guidati dal team Ferrari?

«No, soltanto l'uomo può radicalmente cambiare le cose e Prost lo ha fatto. Ha dimostrato di essere, nell'insieme, più veloce rispetto a Mansell. Il team ha ricevuto una nuova motivazione con Prost: e si impegna ancora di più, naturalmente in modo particolare per Prost. Mansell sta correndo costantemente come un idiota: da come tratta il materiale, non c'è da meravigliarsi che qualcosa vada storto. Corre oltre il limite e ciò si ripercuote sulla monoposto. Prost è capace di portare una vettura "in braccio" al traguardo, Mansell la vuole portare con la frusta. Personalmente, Nigel mi piace molto, ma dimostra come non si deve fare. Ha una disponibilità ad accettare il rischio come nessun'altro, ha fatto ciò che ci vuole per essere un perfetto pilota da corsa, soltanto gli manca la testa. Mansell è sicuramente il migliore per lo spettacolo, ma non commette errori soltanto in pista. È da più tempo alla Ferrari, dovrebbe avere tutto in mano: se fosse intelligente quanto Prost, quest'ultimo non sarebbe mai riuscito ad avere il

team dalla sua parte. L'ultimo errore di Mansell è stato il fatto che ha chiesto troppi soldi. La Ferrari li voleva ridurre perché è di fatto il numero due. Evidentemente Nigel non ha avuto successo presso gli altri team con le sue richieste, ma a quel punto non poteva scendere di prezzo alla Ferrari e allora non aveva altra scelta che ritirarsi. Un pilota come lui non va a giocare a golf spontaneamente».

— Quest'anno vi sarà ancora un terzo team a vincere qualche corsa?

«È sempre possibile che qualcuno vinca, ma non è realistico al momento attuale. La Benetton sta facendo progressi, la Williams sembra avere una battuta d'arresto. Le cose rimangono così: McLaren contro Ferrari».

— Sei in qualche modo coinvolto nel «revival» del Gran Premio d'Austria?

«No, per niente. Tuttavia non vedo alcun motivo per cui Ecclestone non dovrebbe

Mercedes di entrare in F.1?

«Su questo punto, ho due anime in corpo. Essendo un grande costruttore, le vetture da strada rimarranno il compito principale. Dunque, si deve in primo luogo costruire delle automobili il più possibile perfette per le future esigenze quotidiane. Allora ci si può "permettere" lo sport e realizzare così un trasferimento tecnologico. Se si vince un Gran Premio, ciò diventa una motivazione fantastica per i dipendenti ma se non si vince niente per un periodo piuttosto lungo, l'impegno in corsa diventa una demotivazione. Bisogna tenere conto di questo fatto».

— Come va la Lauda Air?

«Andiamo benissimo. Nella primavera dell'91, la Lauda Air riceverà il suo terzo Boeing 737, nel '92 il terzo 767. Stiamo attualmente costituendo la "Lauda Air Italian" con sede a Milano, con la quale entriamo nel servizio charter sulle lunghe di-



Il comandante Lauda, nell'altra pagina (Foto Sipa), guarda sempre con attenzione alla F.1. Secondo lui Senna, con Berger nella foto sopra a sinistra (Orsi), vincerà il titolo '90

tornare all'Osterreichring, se l'insieme del «pacchetto» è giusto. Non è colpa del circuito, perché fa correre la F.1 su tracciati molto più stupidi. Purtroppo Ecclestone non ha più un interlocutore in Austria».

— Lo sport automobilistico ha un futuro? «Sarà senza dubbio necessario trovare una via di mezzo, tenendo conto degli aspetti ecologici. Continueranno a esistere grandi attrazioni che interessano le masse. Diminuiranno presto le manifestazioni medie. Attualmente sembra anche che il Gruppo C abbia un potenziale notevole, a patto che rimangano attivi i team che vi partecipano già ora e che altri "top" siano in arrivo presto».

— La Mercedes ti ha recentemente consultato in fatto di corse?

«No, hanno gente sufficiente: sanno che cosa fanno».

— A livello ipotetico, consiglieresti alla

stanze da Milano. Con questa società realizziamo un secondo punto d'appoggio in caso l'Austria non dovesse seguire le nuove condizioni del traffico aereo europeo a partire dal 1992. Realizzeremo nel 1990 un giro d'affari di 1,6 miliardi di scellini (circa 175 miliardi di lire) e circa 40 milioni (4,4 miliardi di lire) di guadagno con 554 dipendenti. Nel settore charter per la Grecia trasportiamo quest'anno 130.000 passeggeri con 50 voli settimanali. Il tragitto per l'Australia viene sfruttato al massimo, per il 70%, da australiani. A partire dal maggio '91, voleremo a Seoul e Taipei con sosta a Bangkok nel traffico aereo di linea. Stiamo lavorando su un volo non stop a Seoul via Siberia. Abbiamo raggiunto una vasta cooperazione nel traffico charter e di linea con la Australian Airlines. Tutto questo mi rende fiducioso». □

Alboretto

indimenticabile



A 15 ANNI DALLA SCOMPARSA, RIVIVIAMO LA CARRIERA DI UN UOMO IMPORTANTE E VERO, UNENDO NOVE TESTIMONIANZE, CALDE E ARMONICHE COME STROFE DI UNA CANZONE CHE RESTA NELL'ARIA

di Mario Donnini

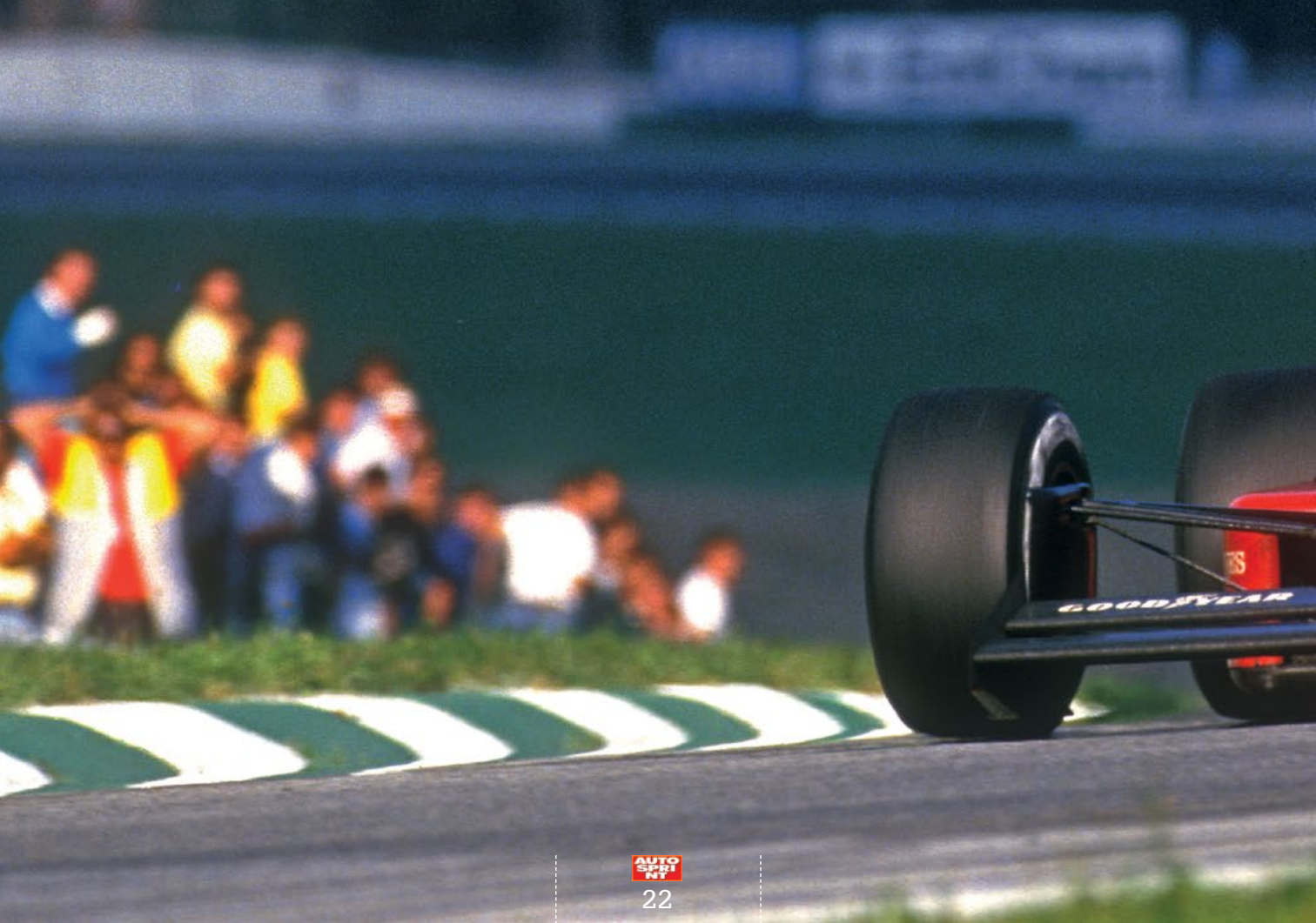
foto Colombo, Getty Images, Angelo Orsi, Sutton-Images.com

E con questo sono quindici anni esatti dal 25 aprile 2001. Il giorno maledetto del Lausitzring che portò via Michele Alboreto, vittima di un incidente causato dal kappào di uno pneumatico, mentre stava collaudando l'Audi in vista di Le Mans.

Che poi l'anniversario è solo una scusa, il pretesto per fare questa cosa che andava e che va fatta

al di là dei calendari e dei conti secchi, visto che, semplicemente, ci è caro e giusto farla.

Perché Michele resta una persona bella, importante e presente, comunque in grado di trasmettere una carica positiva e entusiasmante, con la sua storia che sembra scritta a inchiostro estratto dai fluidi antichi di passione, determinazione, galantomismo e capacità. Qualità che nel suo ca-



so possono essere citate in ordine intercambiabile, tanto in lui appaiono forti e ben bilanciate. E da qui l'idea. Ripercorrere la sua vita con musicalità, come fosse il testo della canzone "Tema", dei Giganti, che furoreggiava quando lui, ragazzo, s'innamorava delle corse andando a vedere col fratello Ermanno il film "Indianapolis, pista infernale", protagonista Paul Newman.

Così nove personaggi che l'hanno vissuto e conosciuto narrano la sua storia scrivendone una strofa ciascuno, che termina laddove inizia un'altra stagione della sua vita. Tutte insieme, in armonica convergenza, restituiscono un quadro, un ritratto a più mani di Michele, il più possibile caldo, vivo e dolcemente autentico.

In fondo la sua carriera può essere letta e apprezzata in molti modi.

L'ascesa di un ragazzo partito dal nulla, l'ultimo sogno iridato di un pilota italiano al volante di una Ferrari o la parabola infinita di un professionista che trasformò in prestazioni d'alto livello ogni momento della sua vita, sempre coi valori alti e forti della correttezza e della lealtà.

Oppure come il percorso lungo di colui che seppe diventare uomo con le corse, amandole e decidendo che, scoprendole tutte, non le avrebbe mai lasciate.

Dalla F.1 a Le Mans, passando per Indianapolis. Affinché il loro e il suo ricordo compossero una melodia in grado di aleggiare per sempre. ●



DAL MONDIALE SFIORATO NEL 1985 ALLA "SPIEGAZIONE" A SENNA, NEL 1987

Sopra, Michele festeggia la vittoria in Canada 1985, anno in cui sfiorò il mondiale, superato solo dalla McLaren di Prost. Sotto, eccolo a Zeltweg 1987 "calmare" Senna.

Questa la sua spiegazione autentica: «Ayrton mi aveva stufato. Era un grande, ma tendeva a intimidire i rivali. In qualifica a volte girava piano per intralciare e in gara dava colpetti di freno in rettilineo, solo per mettere paura a chi gli era in scia.

Glielo dissi, ma fece finta di niente. Allora a Zeltweg 1987 glielo feci capire, frenandogli in faccia. Mi colpì e capì. Da lì in poi non ebbi più problemi con lui.

Tra piloti non aiuta parlare. Ci si spiega coi fatti»





IL RICORDO DEL FRATELLO ERMANNO ALBORETO

Michele cominciò senza una lira

Parlare con Ermanno Alboreto, fratello minore di Michele, è come sfogliare l'album di famiglia e accarezzare i momenti più caldi e cari di una storia lunga e intensa, tornando alle origini. «A proposito di famiglia, la nostra non può essere definita ricca - ricorda Ermanno -: papà Vittorio era rappresentante di gomme per bici e aveva un paio di negozi di scarpe, quindi siamo nella media borghesia e senza tradizioni corsaiole. Solo un aggancio con la meccanica, grazie a uno zio, per parte di madre, a capo di un'officina nella quale Michele fa il tornitore».

E la passione scoppia presto, a fine Anni '60: «Papà ci porta a vedere il film "Indianapolis, pista infernale" con Paul Newman protagonista e ci parte la bolla. Inizio io col motocross, poi nel 1976 arriva lui, già diplomato perito meccanico, che salta il kart e compra una F. Monza, a 875mila lire, in comproprietà con un amico. Michele per

correre è costretto a venderci la prima moto, una Mondial Sachs 125, ed è pronto a disputare una gara a testa col socio, ma costui, andando a fare la licenza, scopre d'essere daltonico e mio fratello si ritrova per caso pilota a tempo pieno». Quando si dice il destino... «Sì, ma la macchina è un rottame pauroso e all'inizio Michele fa fatica, perché se non hai il mezzo non vai da nessuna parte. Poi due

ganci importanti: la Scuderia Salvati cerca un talento da appoggiare e individua lui, quindi Mario Simone Vullo, dopo un test comparativo nel quale Michele fa faville, decide di appoggiarlo in F. Italia, nel 1978, dove va forte guadagnandosi pure il debutto in F.3 e qui avviene il salto di qualità: lo ingaggia Giampaolo Pavanello e con l'Euroracing Michele esplode, nel 1979-1980, correndo con Ghinzani e poi al fianco di Corrado Fabi». Con qualche sponsor buono: «Salta fuori un manager Mondadori e arriva la scritta "Guida TV". Michele tra italiano e Europeo, vince 7 gare, nel 1980 è campione continentale e diventa semiprofessionista, riuscendo per ora a pagarsi le spese vive. Il resto è storia...».

GHINZANI FU SUO COMPAGNO IN F.3 E IN ENDURANCE

Mastino in pista e nella vita un signore

Nel team Euroracing di F.3 1979 il 22enne Michele Alboreto trova l'esperto e velocissimo 27enne Piercarlo Ghinzani, reduce dalla F.2 europea: un vero osso duro. «Con Michele ci presentiamo dandoci la mano nell'officina di Pavanello - ricorda il "Ghinza". Lui dice modesto: "Wow, spero tu possa essere un buon maestro". Sì, col cavolo, dal primo test Michele va a mille e mi sta attaccato al culo come una ventosa. Vinco la serie Tricolore con 7 centri, ma lui



MIO FRATELLO PARTÌ DAL NULLA MA OGNI VOLTA RIUSCÌ A TRARRE IL MASSIMO DALLE CHANCE CHE AVEVA

ERMANNO ALBORETO



UN'ASCEA IRRESISTIBILE

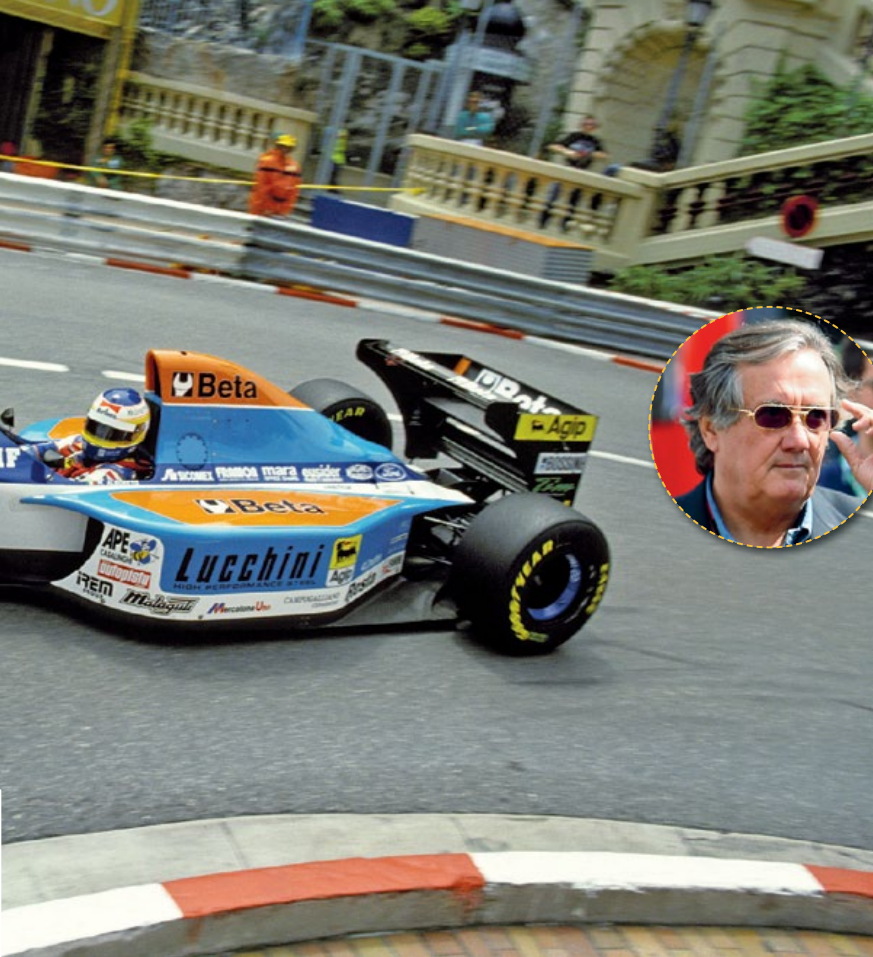
Dalla F.3 con Ghinzani, a destra, nel 1979, alla F.2 con Minardi, nell'altra pagina, vincendo a Misano 1981 (sul podio è con Lees). E con la Minardi, sopra a destra, nel '94 Michele chiuse la carriera in F.1. A sinistra, la cover del libro di Ermanno Alboreto

DISSE CHE SAREI STATO UN BUON MAESTRO PER LUI IN F.3, MA IL RAGAZZO ANDAVA GIÀ FORTE DI SUO

PIERCARLO GHINZANI



è sempre lì, la cosa è tirata, va tremendamente forte. E imparo a stimarlo come pilota e come uomo, perché si rivela da subito una gran bella persona». Siete di nuovo molto vicini nel 1982, alla Lancia Endurance, dove tu, oltre che pilota, sei responsabile dei collaudi: «Ritrovo il ragazzo stupendo che conoscevo, ma scopro un professionista puro, un pilota cresciuto e che va come un razzo. E altri due ricordi ci legano, uno sfortunato e l'altro bello. A Spa 1982, nel mondiale Endurance, siamo in testa e c'è lui alla guida, ma a due giri dalla fine si scorda di mettere in riserva per pescare i cinque litri supplementari di benzina, così rimaniamo a secco a Eau Rouge... Ci rimane male e si scusa, desolato. Cose



che capitano anche ai grandi». Ma c'è pure del positivo: «Vinciamo al Mugello e i meccanici ci fanno una gran festa: un giorno stupendo. È così che lo ricordo: veloce, sorridente, un gran mastino in pista e un signore nella vita. Provo per lui tanta stima e un immenso affetto».

GIAN CARLO MINARDI LO FECE DEBUTTARE IN F2 In F.2 a Misano 1981 la grande vittoria

Michele e la Minardi si sono incontrati e apprezzati all'alba e al tramonto della sua avventura in F.1: «Verissimo - commenta patron Gian Carlo -. Nel 1981 lui si accorda con me per correre in F.2 e di fatto diviene professionista, anche se poco dopo, grazie al conte Zanon, gli si spalancano con merito le porte della F.1, con la Tyrrell. E qui si vede la serietà di Michele, che fa il paio con la bravura del pilota. Va in F.1, eppure onora il suo impegno anche col mio team di F.2. E alla grande. Va forte a Pau, dove una brutta toccata con Acheson gli rovina la gara, va a podio a Pergusa dopo una gran rimonta e quindi a Misano, sulla pista di casa mia, è protagonista di un weekend perfetto, durante il quale surclassa tutti, con un motore Bmw di Mader, quindi non ufficiale, andando a cogliere la prima e unica vittoria internazionale della Minardi. Un giorno storico».

**NEL 1981 ERA GIÀ
IN F.1 MA CI TENNE
A ONORARE
IL CONTRATTO
CON ME IN F.2
E VINSE A MISANO**

GIAN CARLO MINARDI



Nel 1994, quando Michele ormai ha 38 anni, torna alla Minardi, al fianco di Piero Martini. «Piero era più uccello da qualifica, Michele aveva un bel passo gara, era un martello pneumatico. Stupendo il suo sesto posto a Montecarlo e sul piano umano voglio ricordare quanto fu coraggioso e integro, dopo l'incidente di Imola, a autolimitarsi la velocità di rientro in corsia box per puro amore della sicurezza. Una presa di posizione che fece scuola, cambiò il costume della F.1 e che la dice lunga sul suo spessore di uomo. Sarebbe stato bello poter collaborare a lungo con lui in Federazione, ho tanti rimpianti».

Gian Carlo chiude con una punta d'amarezza: «Michele non ebbe fortuna quando ne avrebbe avuto bisogno. Capì alla Ferrari nel momento più difficile e l'anno dopo, nel 1985, perse un mondiale senza sbagliare nulla. Infine, a quasi 45 anni, ebbe quell'incidente non per colpa sua, lui che era uno che sbatteva il meno possibile. Una persona meravigliosa, Michele, alla quale è mancata solo la buona sorte. Dietro la scrivania da sempre conservo solo due foto dedicate: una di Piero Martini e l'altra di Michele Alboreto».





OSCAR BERSELLI SVELA COME ALBORETO ARRIVA IN F1

Ken: "Ti aspetto al Gp di San Marino!"

A fine 1980 Alboreto è neocampione europeo di F.3, ma non ha nulla di certo in mano, se non la fiducia di Cesare Fiorio per l'Endurance con la Lancia e un abbozzamento con la Minardi F.2. Ma il destino è al lavoro, perché in suo favore si muove uno dei personaggi più straordinari e generosi della racing fraternity: il conte Gughis Zanon di Valgiurata, già mecenate di Ronnie Peterson e Lella Lombardi. A svelare questa pagina oscura ma fondamentale è Oscar Berselli, al tempo curatore logistico del parco macchine del conte nelle corse: «Vorrei conoscere Alboreto - mi disse lui - e io lo contattai subito, un pomeriggio a Varano. Da lì partì un invito per un test privato al Paul Ricard, dove Zanon avrebbe portato pezzi pregiati della sua collezione, tra i quali una Williams Fw07 di F.1, fresca iridata con Alan Jones. "Albo" l'avrebbe provata lontano dai riflettori. Venne il gran giorno e i due si conobbero e si piacquero. Prima di salire sulla Williams, Michele mi chiese: "Cosa debbo fare, andar forte o pensare solo a non picchiare?". Non fare cavolate e andrà tutto bene - gli risposi. Così andò. Tanto che poi il conte lo fece girare con la figlia Barbara su un'Osella prototipo: buon segno. Tutto tace fino alla tarda primavera del 1981, quando all'improvviso mi cerca la segretaria di Zanon dalla Svizzera, dicendomi: "Tu e Michele dovete telefonare a questo numero: vi risponderà Ken Tyrrell". Detto, fatto. E lo Zio Ken dice a Michele: "Te la senti di qualificare la mia vettura al Gp di Imola?". E Michele: "Ci provo, ma non ho un soldo". "Tu prova" chiuse secco Ken. Okay, andammo a fare il sedile il mercoledì in Inghilterra e due giorni dopo siamo in qualifica. Zanon aveva messo a posto tutto senza dire niente. Noi dovevamo correre per raccattare qualche sponsor, ma per il resto garantiva lui». Michele ha il mulletto di Cheever e ci dà dentro alla grande, come non ci fosse un domani. Berselli rincara la dose: «A Imola, al "Molino Rosso" già il venerdì sera Tyrrell gli fece firmare un contratto di tre anni». Era fatta. «E il sabato Michele, con un giro alla "o la va o la spacca" prende la scia di Mario Andretti ed entra in griglia 17°, con mezzo secondo di vantaggio sul suo caposquadra Cheever». Superato da campione il momento più delicato, in F.1 il resto gli verrà naturale.

BEPPE GABBIANI GLI FU AMICO ANCHE SE IN PISTA...

Al debutto in F.1 facemmo a ruotate!

Beppe Gabbiani su Michele Alboreto ne ha a quintali e tutte buone: «Tra me e lui all'anagrafe c'è una settimana di differenza. Mille volte l'ho preso in giro, quando s'andava a rinnovare la licenza, dicendogli: "Oi, Michele, ma lo sai che sei vecchio?". E lui rideva. Era fortissimo, in pista aveva grandi doti, guidava di grinta e non è mai stato considerato per quanto valeva davvero». Okay, ma un difetto, uno,



MICHELE, NON TI PREOCCUPARE PER CHI PAGA: TU A IMOLA PROVA A QUALIFICARE LA MIA SECONDA F1

KEN TYRRELL



l'avrà pur avuto, no? «Mah, sì e no, perché per lui era un pregio: ecco, in pista era uno impassabile. O lo superavi prendendolo di sorpresa o ti rendeva le cose difficili, magari ti chiudeva. Era uno che non mollava mai, ma letto dalla parte sua anche questo è un merito. Prendi Keke Rosberg: se gli mettevì il muso dentro, tre su cinque si spostava, Michele no. Cinque su cinque teneva duro».

E al suo debutto in F.1 a Imola con la Tyrrell, in gara vi toccate, autoeliminandovi... «Nel warm-up giro bene, in gara lo prendo, lo infilo alla Tosa ma vado largo e lui mi ripassa alla Piratella. Okay, il giro dopo mi riavvicino, vado a riprenderlo ma lui mi chiude alla Tosa: Bang! Gara finita per entrambi».

Avete litigato? «Altroché, ci siamo dati una barcata di nomi, strilli per dieci minuti filati, non ci siamo parlati una settimana e alla fine siamo andati a mangiare insieme e ci abbiamo riso su. Si poteva andare a punti, quella volta, ma sono cose che succedono. Eravamo amici, ci frequentavamo con le nostre mogli, questo era ciò che contava».

JOLLY NELL'ENDURANCE CAMPIONE IN F1

Michele con la Lancia, a destra nell'80 e, a sinistra, nell'82. Sopra, deb in F1 nell'81 a Imola e, sotto, con la Ferrari del 1985, da vice campione del mondo. Nell'altra pagina, in basso, la prima vittoria nei Gp a Las Vegas 1982: sul podio è con Cheever e Diana Ross



MICHELE ERA UN RAGAZZO DAVVERO PIACEVOLE E IN PISTA UN PILOTA MOLTO CORIACEO

BEPPE GABBIANI





IN MICHELE
CONVIVEVANO
GRANDI CAPACITÀ
DI PILOTA E VALORI
SQUISITAMENTE
UMANI. COSA RARA

RENÉ ARNOUX



Eravate un bel gruppo d'italiani, in F1 e non... «Anni stupendi. Nell'Endurance si correva insieme, con la Lancia di Fiorio, che ci voleva tutti precisini, tanto che in pausa ci portava a giocare a golf. "Quando uno tira, non state mai a sinistra, eh" - ci ammoniva. Bene, spara con la mazza De Cesaris e Michele è lì a sinistra: bang! - prende una botta in testa e casca in terra, svenuto. E tutti stesi a ridere, mentre lui s'alza intontito, con quel cespuglio di capelli alla Jimi Hendrix... Io, lui e Giacomelli nel Golf Club di Montecarlo duravamo un quarto d'ora, poi ci cacciavano via, perché facevamo casino. Era un ragazzo stupendo. Io a Michele gli ho voluto bene».

ARNOUX LO RITIENE IL COMPAGNO PIU' SQUISITO

Michele? Pilota forte e uomo pulito

Michele e René Arnoux hanno corso insieme alla Ferrari nel 1984 e a inizio 1985, prima che la Rossa e il francese interromperessero il rapporto.

«In Tyrrell aveva fatto grandi cose, vincendo a Las Vegas nel 1982 e a Detroit nel 1983. Era lanciatissimo e piaceva a Enzo Ferrari che l'ingaggiò per il 1984, dopo che per tanto tempo non aveva fatto correre un italiano. Non sapevo cosa aspettarmi - confessa René -, lo conoscevo poco e invece ben presto scoprii un ragazzo fantastico. Era sempre educato, gentile, non l'ho mai sentito parlar male di nessuno e non ha mai fatto una mossa scorretta, né nei momenti felici né in quelli meno fortunati». E come pilota? «Ecco, mi sono sempre chiesto come potesse essere possibile che un uomo così valido, così nobile d'animo, riuscisse ad andare così forte, perché in genere le due cose non sono così automatiche e compatibili. Invece lui era un campione come pilota ma anche un grande come persona. Prendi il 1985. Se la Ferrari non avesse avuto la caduta di affidabilità, Michele avrebbe tranquillamente battuto la McLaren-Tag-Porsche di Alain Prost. Sicuro. Ne aveva il potenziale, ma il destino volle altrimenti, così come io persi il mondiale 1983 per delle stupidaggini. Comunque Michele uscì da quell'esperienza con lo spirito di sempre: aperto, gentile e pulito. È stato il compagno di squadra ideale, con il quale mi sono trovato meglio, in tutta la mia carriera. Avrei solo voluto più fortuna per lui, nella vita, ma lì è questione di destino».





MICHELE ERA CUGINO DELLA MOGLIE DI MASSIMO BOLDI

Cipollino e Michele insieme dal Drake

Massimo Boldi conosceva bene Michele. Era uno di famiglia. Pochi lo sanno ma Michele Alboreto era il cugino di primo grado della moglie di Massimo Boldi, il popolare attore comico campione d'incassi. «Ci siamo conosciuti nel 1972 quando iniziai a frequentare Marisa, la ragazza che sarebbe poi diventata mia moglie», racconta Boldi. «Michele era un ragazzino simpatico che amava già la velocità e correva nei kart. Quando diventò pilota in F.1, la domenica pomeriggio era dedicata a lui... Tutti noi ci piazzavamo di fronte alla Tv ma l'ansia per il rischio al quale andava incontro era sempre superiore alla felicità per una sua impresa. Abbiamo esultato quando vinse a Las Vegas e a Detroit con la Tyrrell e abbiamo tifato come ultrà quando sfiorò il titolo mondiale con la Ferrari, nel 1985».

Boldi ripescava nelle stanze della memoria un episodio gustoso: «Nel 1985 ero già popolare e Michele mi disse: vieni con me a Maranello, ti faccio conoscere il Drake. Era una giornata quasi estiva. Dopo due ore di anticamera, davanti all'ufficio di Enzo Ferrari, entrammo. Il Grande Vecchio, in pesante grisaglia invernale, mi squadrò dalla testa ai piedi: "Caro Boldi, come sta? E come sta il cane dei suoi sketch, Has Fildanken? Parla o no?" E io: ma no, ingegnere, quello è il cane di Gianfranco D'Angelo in Drive In... E Ferrari: "Sì, sì, caro Boldi, lo racconti a un altro: parla quel cane?"».

Poi arrivò il 25 aprile 2001: «Un giorno che non dimenticherò mai. Mi telefonò Renato Della Valle: "Max, Michele è morto al Lausitzring". La salma arrivò in aereo, a Bergamo, il giorno dopo: io e Marisa gli andammo incontro senza piangere. Cipollino aveva già esaurito le lacrime».

Leonardo Iannacci

IL MANAGER JOEST GLI DETTE FIDUCIA IN ENDURANCE

L'Audi Sport deve molto ad Alboreto

Reinhold Joest, tra i manager più vincenti in tutta la storia dell'endurance, oltre che validissimo pilota, fu fondamentale nell'ultima parte di carriera di Michele, dandogli una fiducia che sfociò nel suo trionfo alla 24 Ore di Le Mans 1997 e il successivo inserimento nel team Audi. «Lo conobbi nel 1985 tramite il conte Zanon - ricorda - e da lì rimanemmo in contatto quando correva ancora in F.1 e poi nel Dtm, con l'Alfa Romeo. Ho sempre avuto gran rispetto per lui, specie per i suoi modi da galantuomo. Era apprezzato da tutti e, una volta entrato nella mia squadra, fu



ERA QUASI ESTATE
E CON MICHELE
TROVAMMO IL
DRAKE IN PESANTE
GRISAGLIA
INVERNALE

MASSIMO BOLDI



ROOKIE A INDY 1996 E TRIONFATORE A LE MANS 1997

Michele a Indy 1996: sopra è su Lola (si ritirò per guai al cambio) e, a destra, è con Zampedri. Sotto, 1° a Le Mans 1997, con il manager Joest, Kristensen e Johansson. A sinistra, è in copertina di "Sorrisi e Canzoni", con Boldi



A LE MANS 1997
ARRIVÒ NEL MIO
TEAM E PORTÒ UNA
CARICA POSITIVA
FANTASTICA, TANTO
CHE VINCEMMO

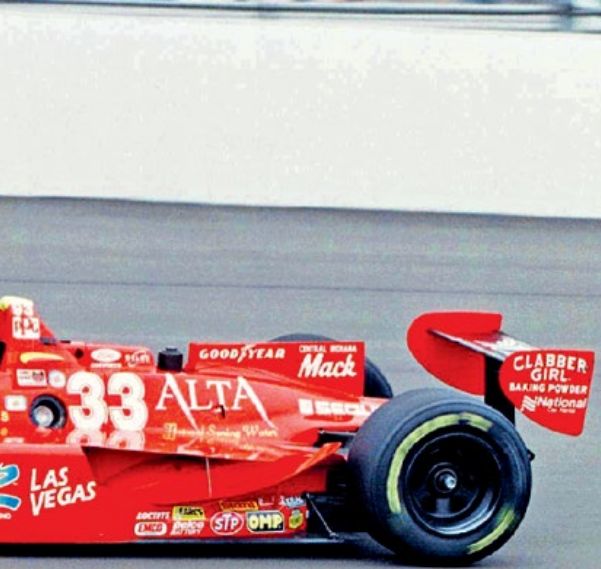
REINHOLD JOEST



il numero uno. Poi spesi una buona parola per lui in Audi, visto il gran lavoro che fece per noi provando e sviluppando la macchina nel 1997. L'Audi Sport deve molto al suo rimarchevole contributo».

Andiamo con ordine: con il prototipo by Joest, Michele sbancò Le Mans 1997: «Arrivò alla Sarthe sfoggiando un ottimismo e un entusiasmo che contagiarono tutti noi, trasmettendo energia positiva al team in modo assolutamente speciale. Inoltre vorrei rimarcare quanto si prese cura del rookie Tom Kristensen. Fece di tutto per farlo integrare nel modo migliore col team e il nostro prototipo, mossa che, col senno di poi, si rivelò vincente».

E come pilota ormai ultraquarantenne, com'era, Michele? «A fine Anni '90 era ancora molto veloce. E accanto alle capacità pure di guida era coinvolto pienamente nello sviluppo tecnico e nella crescita del team e poi nelle esperienze dell'Audi Sport. Tutto questo faceva di lui un team player di prima grandezza». Lei, Joest, ne parla manifestando a ogni parola un apprezzamento profondo, ben oltre il rapporto team manager-pilota... «Michele era una persona unica, fantastica. Chiunque aveva la fortuna di conoscerlo lo apprezzava. Nel mio ufficio tengo una sua foto in mostra, per sentirmelo vicino e mostrargli ogni giorno tutto il rispetto che merita».



EMANUELE PIRRO COMPAGNO DI COLORI IN AUDI

Fu uomo e pilota di grande qualità

Emanuele Pirro è stato compagno di colori di Michele, nell'armata Audi, dopo che lo aveva già incontrato in F.1: «Era un uomo particolare, molto stimato. Partito da zero, aveva saputo sviluppare una personalità autorevole, tanto da riuscire a interagire con persone d'altissimo livello socio-economico come se fosse stato da sempre uno di loro, perché da subito imparò a guidare e a vivere, mostrando le stesse stupende capacità».

E in pista? «Li era tosto, mica ci potevi scherzare tanto. Ricordo nel 1990 al Gp del Canada, l'asfalto si stava asciugando, lui era con le slick, io con le rain. Tenta di superarmi, io chiudo, ci agganiamo e finiamo fuori. Fine. Cavolo, si arrabiò parecchio e io, sbagliando per puro orgoglio, lo accusai a mia volta. Siamo rimasti in rognia un po' poi è andato tutto a posto, perché lui era uno intellettualmente onesto e in buona fede. Sempre. E per me fu una bella lezione, da lì capii, col senno di poi, che quando uno ha torto, deve chiedere scusa e subito».

Parla più del suo carattere, lo merita... «Road Atlanta 2000, lui corre con Capello e McNish e io assisto alla scena dalla stanzetta a fianco. In prova Michele gira poco o niente e allora dice diretto ai suoi compagni: "Fate quello che volete, non ho nulla da dimostrare, la mia carriera l'ho fatta, ma se non mi fate girare abbastanza e poi in gara vado piano, sarà peggio per voi. Ora decidete pure". Fini bene, lui girò e poi vinsero. Michele sapeva farsi rispettare ed era diretto, sincero. Un bel pilota, coriaceo e un uomo vero». Infine... «Il 25 aprile 2001 mi chiamò a casa un giornalista e mi chiese brutale: "È vero che è morto Alboreto in un test?". So bene che certe voci non girano a caso e mi crollò il mondo addosso. Sgommento, chiamai Ullrich, ma aveva il telefono staccato. Provai con sua moglie, che mi disse solo: "Non chiedermi niente" e attaccò. Capii la verità. D'istinto, uscii di casa in jeans e cominciai a correre, correre, correre. Uno sfogo emotivo. È successo altre volte d'aver una bucatina lenta, ma a lui capitò a Lausitzring nel momento sbagliato e nel punto peggiore. Poi a Le Mans in prova m'è scoppiata una gomma anteriore in rettilineo e ho avuto tanta paura. Non vedevo l'ora che finisse, quel weekend. Alboreto ebbe pura sfortuna, quando ormai sembrava che in carriera i pericoli maggiori li avesse superati. È terribile, anche perché sembra che certi personaggi non possano morire mai. E Michele era uno di questi». ●



UN GRANDE. ERA PARTITO DA ZERO E AVEVA SUBITO IMPARATO A CORRERE E A VIVERE

EMANUELE PIRRO



SEMPRE UN DURO IN F.1 E STELLA IN ENDURANCE

Michele vince con Capello e McNish la Petit Le Mans nel 2000, sopra, confermandosi grande anche nelle corse di durata.

In alto, subito dopo la toccata all'11° giro con Pirro al Gp del Canada 1990. Michele è con la Footwork, Emanuele al volante della Dallara Bms: per entrambi è il ritiro



Audi desiste ritirato il ricorso

LA CASA DEGLI ANELLI RINUNCIA AL TRIBUNALE D'APPELLO E CHIUDE QUI IL CASO DELL'ESCLUSIONE DELLA R18 VINCENTE A SILVERSTONE. ECCO PERCHÉ

di **Cesare Maria Mannucci** - disegni di **Craig Scarborough**

Tre giorni dopo l'esclusione della R18 di Lotterer-Fassler-Treluyer, vincitori della 6 Ore di Silverstone e poi squalificati per irregolarità tecniche, l'Audi ha ritirato il ricorso al tribunale di appello. «Accettiamo l'esclusione dalla classifica - ha detto Wolfgang Ullrich - e nell'interesse dello sport abbiamo deciso di guardare avanti. È un nostro dovere evitare un'usura eccessiva dei pattini sotto il fondo, accettiamo questa responsabilità. Ci auguriamo che le altre 8 corse di campionato siano emozionanti come la prima». L'Audi ha giustificato l'usura anomala del pattino anteriore a causa di una pesante oscillazione della vettura sulla pista.

Ma cosa è successo esattamente a Silverstone e perché alle verifiche tecniche l'Audi R18 è risultata irregolare?

Il regolamento tecnico specifica che: "un pattino rettangolare deve essere montato sotto il piano di riscontro. Deve svilupparsi sul piano longitudinale tra l'asse anteriore e l'asse posteriore. Il pattino sarà controllato prima della partenza della corsa e sarà ammessa un'usura massima pari a 5 mm. Il pattino viene misurato sia alla fine delle qualifiche che della gara". Il regolamento specifica poi dei criteri per misurare la flessibilità e la rigidità di fissaggio del pattino al fondo vettura. Da questo punto di vista, il regolamento stesso non è cambiato.

Mentre invece un cambiamento rilevante, che in parte potrebbe avere propiziato l'irregolarità sull'Audi, è stato introdotto quest'anno nella dimensione delle "finestre" applicate ai passaruota anteriori e posteriori, ora aumentate come superficie del 25%, per ridurre ulteriormente la propensione di queste vetture al decollo.

Una modifica che in minima parte si è ripercossa sulla deportanza complessiva della vettura, ma che ha costretto a rivedere molte configurazioni di assetto. A questo è da aggiungere che per via della nuova aerodinamica anteriore più esasperata, la più vicina al concetto di una monoposto di F.1, la nuova Audi R18 ha adottato un particolare assetto a rastrello, stile Red Bull nel 2013. Tanto che la Michelin, che conforme al regolamento della categoria, realizza apposite gomme per ogni vettura della classe LmP1, diverse tra di loro, ha dovuto modificare sensibilmente le gomme anteriori prodotte per l'Audi nel 2016. Mentre, invece, per Porsche e per Toyota si è trattato di fatto di un regolare e progressivo sviluppo dei pneumatici prodotti nel 2015.

La nuova R18 richiede un assetto più rigido, più basso e cabrato sull'anteriore, per sfruttare al massimo le sue grandi potenzialità aerodinamiche. La pista di Silverstone non presenta particolari irregolarità del fondo stradale, anzi, è forse tra quelle più lisce e levigate di tutto il calendario. In altre parole, le compressioni non sono più violente che da altre parti, fermo restando che qui mediamente la velocità di percorrenza in curva risulta essere molto elevata.

È possibile che nelle prove libere, l'Audi non abbia mai girato in condizioni di pieno, al limite. Dopo le qualifiche il pattino era stato controllato, ma l'usura in quel caso era risultata okay, perché logicamente la quantità di carburante a bordo era quella minima.

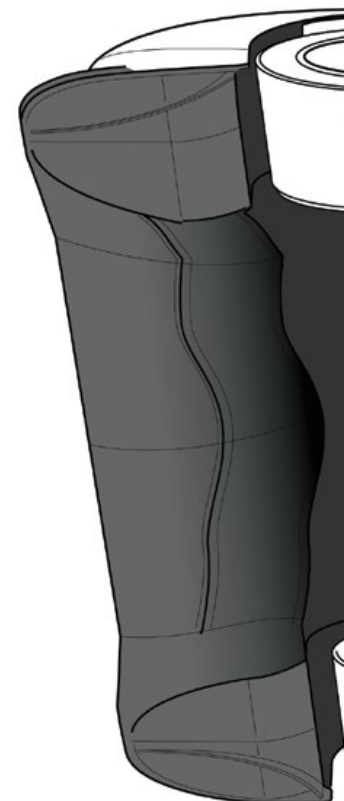
La squalifica dell'Audi di Lotterer-Fassler-Treluyer è un po' il ripetersi di quanto avvenne nel Gp del Belgio del 1994, quando a Michael Schumacher e alla Benetton venne tolta la vittoria per un'usura eccessiva del pattino a protezione del fondo piatto. In quella occasione la Benetton si difese dicendo che il fondo si era usurato oltre il limite a causa di un testacoda su un cordolo, ma la squalifica venne confermata anche in appello.

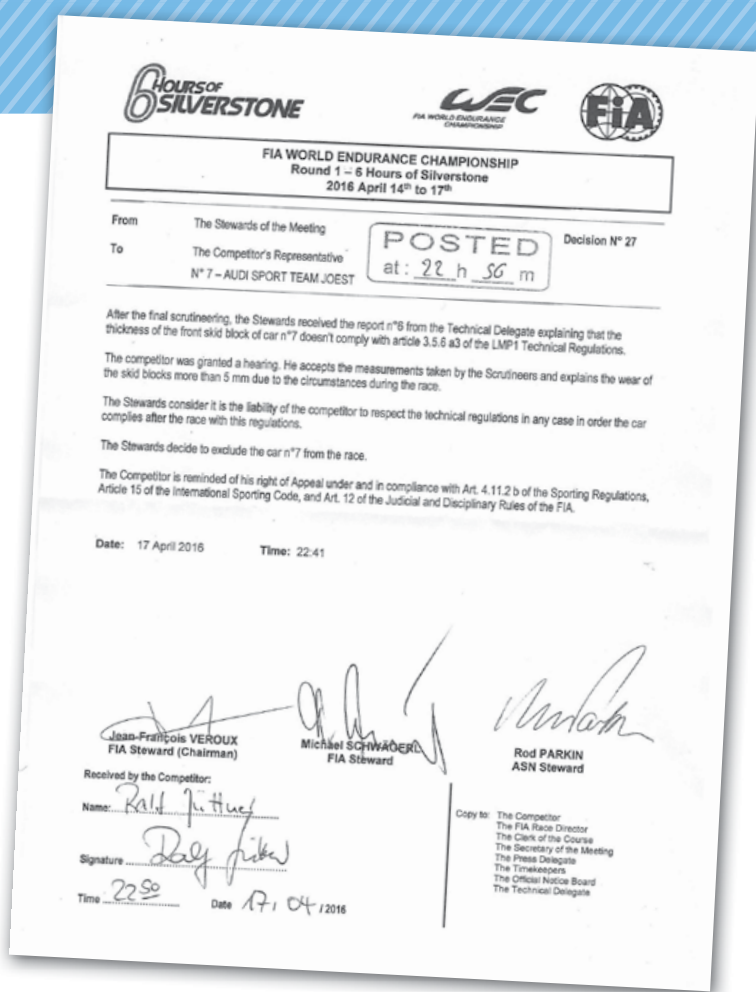
Il dietrofront dell'Audi dopo solo due giorni che aveva annunciato il ricorso al tribunale di appello, suona così un po' sospetto. Soprattutto perché quando si parla di misurazioni in millimetri, i motivi di discussione per modificare una decisione presa sul campo dai Commissari potrebbero essere tanti. Come la legislazione e i precedenti in materia insegnano. L'Audi avrebbe potuto attaccarsi a tante interpretazioni, eppure, dopo avere annunciato il ricorso in appello contro la squalifica, ha poi preferito desistere. Wolfgang Ullrich ha sempre voluto dare un'immagine di grande integrità. Ricordate il precedente della Audi R 15 Tdi presentata nel 2009. Probabilmente la vettura più avveniristica ed estrema mai realizzata dalla Audi. La R15 vinse al debutto alla 12 Ore di Sebring, poi l'Aco, che aveva omologato inizialmente la vettura, e la Peugeot sollevarono molte perplessità, presentando addirittura un reclamo prima della 24 Ore di Le Mans e che poi venne inoltrato alla Fia. L'Audi in quella occasione, per evitare polemiche, si presentò con una vettura radicalmente rivista rispetto a Sebring, semplificata al ribasso, che aveva perso molta della sua originalità iniziale. Anche se fondamental-



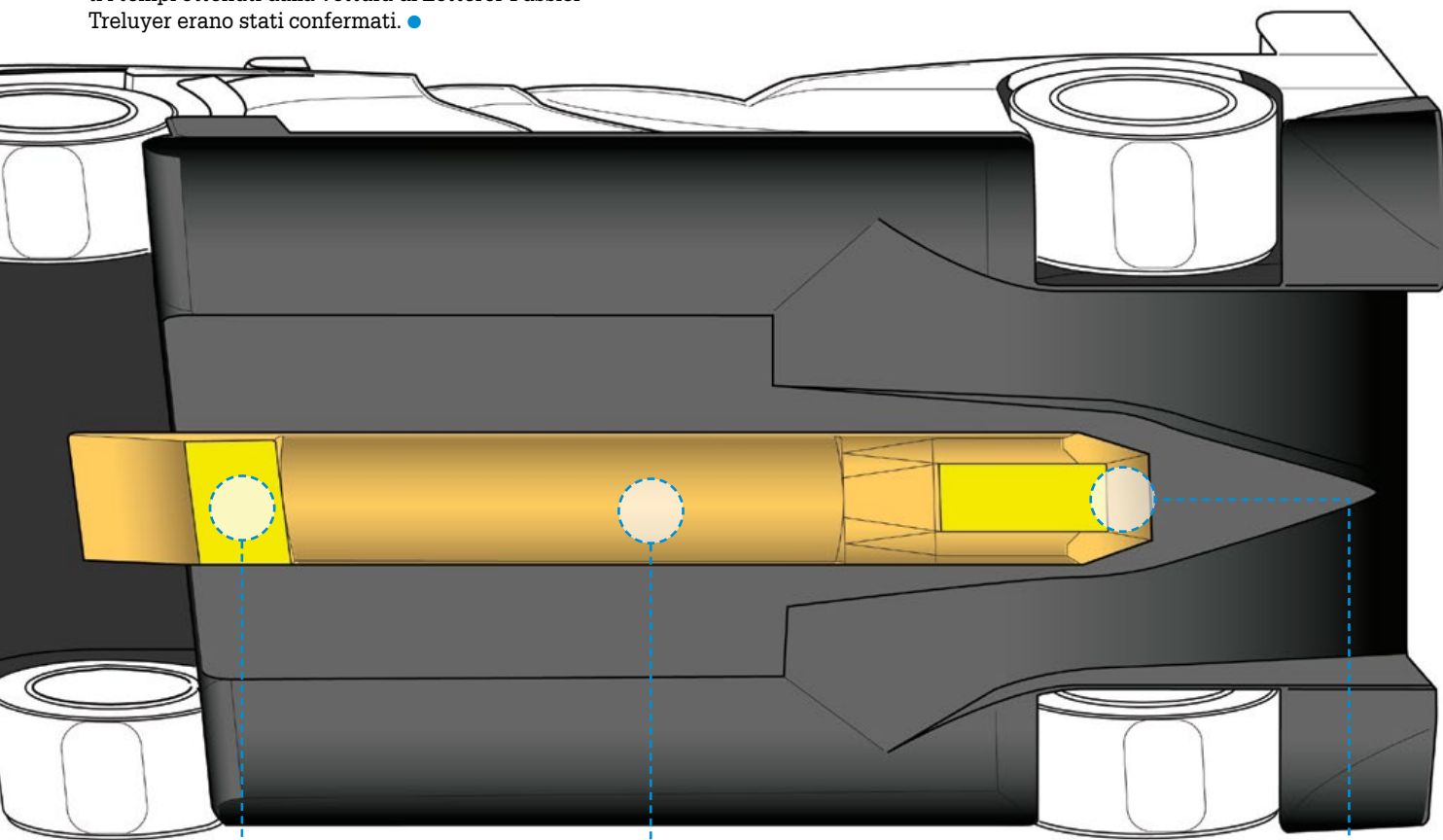
UN PROBLEMA SUBITO IN BUONA FEDE

Sopra, l'Audi vittima dell'esclusione a Silverstone, dopo che aveva vinto la gara. Sotto, un disegno che mostra nei dettagli il pattino. Nell'altra pagina il documento che sancisce l'esclusione a fine gara dell'Audi numero 7





mente era dalla parte della ragione. Sembra che, viste alcune soluzioni aerodinamiche presenti sulla nuova R18, i “cugini” della Porsche avessero obiettato che l’interpretazione di alcune di queste poteva essere intesa come troppo “estrema” rispetto allo spirito del regolamento. La decisione di non presentare appello dopo la squalifica di Silverstone, sarebbe così una sorta di “calumet della pace” proposto dall’Audi alla Porsche, per evitare una serie di discussioni che poi andrebbero a danno di tutti, anche dello stesso campionato. Assodata comunque la buona fede dell’Audi, che dopo le qualifiche a Silverstone era stata verificata nell’altezza del pattino e trovata perfettamente regolare. Infatti i tempi ottenuti dalla vettura di Lotterer-Fassler-Treluyer erano stati confermati. ●



Superficie controllo zona usura

Pattino sotto il fondo piatto

Superficie controllo zona usura

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

Doveva essere il rally del Grande Slam della Volkswagen e di Ogier, poteva essere la gara del definitivo riscatto di Jari-Matti Latvala, è stata invece l'apoteosi di un grandissimo talento, Hayden Paddon. Il 29enne pilota neozelandese ha vinto di prepotenza il 36° Rally d'Argentina, regalando così il primo successo iridato a se stesso e alla Hyundai New Generation i20 Wrc. Ma quello che è impressionante è il modo con il quale Paddon ha saputo tener testa nella power stage decisiva a Sébastien Ogier, che ha addirittura staccato di ben 11", con una maestria da pilota navigato, da futuro campione del mondo. I due erano staccati di soli 2"6 prima dell'ultimo crono e tutto poteva succedere sugli insidiosi 16 km della classifica speciale di El Condor, ma Paddon è stato perfetto ed è riuscito ad ottenere quell'impresa che era sfuggita anche a quello che sinora era stato il più grande campione nella storia del rallyismo kiwi, il mitico "Possum" Bourne. Quella di Paddon in Argentina è la prima vittoria iridata di un driver della Nuova Zelanda, una nazione dove il rally - con il rugby e la vela - è uno degli sport più amati dai suoi quattro milioni e mezzo di abitanti. Ora Hayden è diventato un vero e proprio eroe nazionale, come i mitici All Blacks. Paddon è un pilota dal volto umano, un ragazzo molto determinato, dotato di grande self control e molto umile, disponibile, che non se la tira per niente. E che ha da sempre al suo fianco un navigatore esperto e professionale come il 50enne John Kennard, che vista la differenza d'età potrebbe essere suo padre. Insomma, Paddon è uno che ha stoffa, che sa davvero il fatto suo e vuole arrivare il più in alto possibile. È sbarcato nel Mondiale nel 2010, grazie al Pirelli Star Driver, diventando l'anno dopo campione del mondo Produzione.

Arruolato da Michel Nandan in Hyundai nel 2014, è diventato pian piano così bravo da mettere più volte in riga ed in crisi i suoi compagni di squadra Thierry Neuville e Dani Sordo, che non sono certo gli ultimi arrivati. Ed in Argentina ha compiuto il suo capolavoro, vincendo alla sua 21esima partecipazione con la Hyundai la sua prima corsa iridata, dopo essersi ritrovato in testa alla fine della seconda tappa per il capotamento di Latvala, che lo precedeva di 14"5. Con una tattica di gara perfetta, Paddon è stato davvero bravo nel mettere pressione al rivale finlandese, vincendo tre delle prime quattro speciali disputate il sabato e riuscendo intanto ad allungare di mezzo minuto su Ogier, che seguiva in terza posizione. Hayden passava per quinto sulle speciali e come Latvala, che gli partiva subito dietro, ha approfittato del fatto di transitare su un fondo più pulito rispetto a quello trovato dal tre volte campione del mondo francese, che apriva le ostilità nelle prime due tappe. ▶





AL TRAGUARDO

- 1 Paddon-Kennard**
Hyundai i20 Wrc
3.40'52"9
- 2 Ogier-Ingrassia**
Vw Polo R Wrc
a 14"3
- 3 Mikkelsen-Jaeger**
Vw Polo R Wrc
a 1'05"2

La classifica completa è riportata alle pagine 78-81

HAYDEN FRA I GRANDI

La 22esima corsa con la Hyundai è stata quella buona: Hayden Paddon conquista in Argentina il primo successo iridato, aprendo la porta ad un futuro che si preannuncia ricco di soddisfazioni

IL GRANDE GIORNO È ARRIVATO: HAYDEN BALZA IN TESTA, RESISTE AL RITORNO VEEMENTE DI OGIER E COGLIE IL SUO PRIMO TRIONFO. LUI E LA HYUNDAI ORA SOGNANO

Paddon fa l'impresa

Chiusa così la seconda tappa con 29"8 di vantaggio su Ogier e 44" su Mikkelsen, sui 55 km cronometrati della giornata finale Paddon ha lasciato al rivale francese prima 7" a El Condor, poi quasi 20" a Mi-na Clavero. A quel punto Ogier, dopo questo recupero gli alitava sul collo, a soli 2"6. E così la gara, come detto, si è giocata sull'ultimo passaggio a El Condor. Dove il pilota kiwi ha stracciato tutti. «Non ci posso credere - ha subito commentato - . Ho dato il massimo in questa speciale che avevo preparato a dovere per tre settimane. In passato non avevo mai trovato il ritmo giusto in questa prova. È stata importante anche la scelta di montare due gomme dure davanti e due morbide dietro nel pomeriggio della seconda tappa. Abbiamo trovato così il giusto equilibrio e messo pressione agli avversari nel momento clou della gara».

Neuville delude ancora

In Argentina stavolta era assente la Citroën, che la prova sudamericana ha vinto in dieci delle ultime undici edizioni valide per il Mondiale... Ma la Hyundai l'ha sostituita degnamente nel ruolo di anti Volkswagen e Michel Nandan era giustamente su di giri alla fine della "carrera argentina". «Con le prestazioni mostrate durante tutto il week-end - ha commentato il team manager della Casa coreana - Hayden ha dimostrato di meritare la sua prima vittoria. Questo è uno dei rally più duri dell'intero campionato. Devo dire che siamo stati bravi a rimanere calmi e concentrati sino alla fine ed a portare a casa questa vittoria, molto importante per noi». Ma se Paddon ride, Sordo e Neuville (a lato) non possono fare altrettanto. Il belga, in particolare, che anche stavolta è apparso sotto tono, fuori partita. Dopo esser stato rallentato da problemi elettrici nella prima tappa, problemi che gli hanno fatto perdere 6', il belga non ha mai fornito un acuto degno delle sue qualità. Sembra sempre più un pilota che ha la valigia pronta per emigrare verso altri lidi, magari quelli della Citroën. Neuville, e in parte anche Sordo, sono la nota stonata per la Casa coreana, che ha sbancato la trasferta sudamericana grazie alla competitività della i20 Wrc New Generation. Sugli sterrati lusitani, tra quattro settimane, capiremo finalmente se "fu vera gloria", o se la squadra di Nandan riuscirà davvero a riaprire i giochi di questo Mondiale 2016. ●



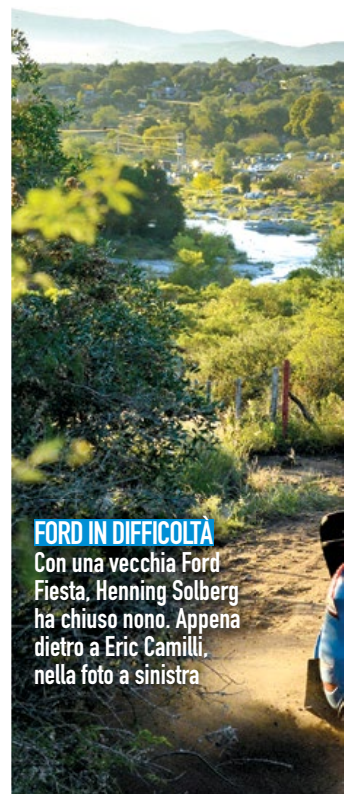
DON'T CRY FOR ME

Ci ha provato, Ogier, a recuperare il mezzo minuto che aveva da Paddon ma non ce l'ha fatta. Il francese, sotto a destra, non riesce a vincere il Rally Argentina. Latvala era in testa alla gara quando è uscito, riducendo a mal partito la Polo, sotto, e il morale

LO HA RIVELATO MALCOLM WILSON

La Fiesta 2017 solo a fine anno

Per la prima volta dopo 19 anni e 269 gare consecutive alla guida del Team M-Sport, Malcolm Wilson ha dovuto rinunciare ad una trasferta iridata per seguire la sua squadra. Il team manager britannico è infatti dovuto restare in Europa perché convalescente dopo un intervento chirurgico alla caviglia destra che si era infortunato allo Scottish Rally negli anni '80. Wilson, che sarà di ritorno nei rally in Portogallo, ha seguito da Monza - dove le sue Bentley Continental correvano nella serie Blancpain - il Rally d'Argentina, confermando che nella sua factory prosegue lo sviluppo della Fiesta Wrc Plus in vista della prossima stagione: «La nuova Wrc arriverà molto tardi - ha dichiarato il boss della M-Sport a Monza - giusto in tempo per il Montecarlo 2017. La vettura avrà carrozzeria a tre porte e sarà basata sulla nuova Ford Fiesta che sarà presentata nella seconda parte di quest'anno». Poi, parlando dell'Argentina, Wilson ha dichiarato di «aver dato ordini ben precisi a Eric Camilli di terminare assolutamente la corsa e così ha fatto: ha infatti bisogno di accumulare km ed esperienza. Per il resto, speravamo di fare meglio, stavolta Mads Ostberg non ha fatto segnare i tempi che ci aspettavamo e dobbiamo ora capire il perché in vista della prossima trasferta sugli sterrati lusitani. Tanak ha avuto una gara tutta in salita dopo i problemi all'alternatore che lo hanno bloccato, riscattandosi però nel finale quando ha anche vinto una prova».



FORD IN DIFFICOLTÀ

Con una vecchia Ford Fiesta, Henning Solberg ha chiuso nono. Appena dietro a Eric Camilli, nella foto a sinistra



Argentina stregata per Volkswagen

LATVALA IN TESTA ESCE DI STRADA. PADDON RESISTE A OGIER CHE RESTA A BOCCA ASCIUTTA. E LA VW MANCA IL 13ESIMO TRIONFO



Ecosì, nemmeno questa volta la Volkswagen non ce l'ha fatta a vincere la 13a corsa iridata consecutiva e conquistare così il "Grande Slam", impresa sinora mai riuscita a nessun team. Per un anno intero la Volkswagen si è aggiudicata una dopo l'altre tutte le prove di campionato del mondo, dal Portogallo 2015 al Messico 2016, ma ha fallito l'ultimo sprint, come le era già successo altre due volte. Il Panzer team tedesco si era infatti già dovuto fermare a quota 12 successi consecutivi in due precedenti occasioni. La prima è stata in Germania nel 2014, quando a Trier vinse Thierry Neuville sulla Hyundai dopo una gara che aveva vi-

sto il ritiro per uscita di strada prima di Ogier e poi di Latvala. La seconda è stata invece dodici mesi fa proprio sugli sterrati argentini, dove Kris Meeke regalò a se stesso la prima vittoria e alla Citroen dopo una gara davvero stregata per Ogier, Mikkelsen e Latvala, tutti rallentati o fermati da problemi meccanici. E stavolta anche Ogier ha fallito il suo "Grande Slam", non ha vinto infatti quel Rally di Argentina che è per lui pare davvero stregato, l'unica tra le prove iridate attuali che non è ancora entrata a far parte del suo strepitoso palmarès. Ma sicuramente è Jari-Matti Latvala quello che torna in Europa più amareggiato di tutti. La sua uscita di

strada al km 21,7 della penultima speciale della seconda tappa, Los Gigantes, passerà sicuramente agli annali.

Il pilota finlandese sembrava in Argentina un pilota fin almente maturo e sicuro dei suoi mezzi. Stava guidando la corsa con 14"5 di vantaggio su Paddon e 46"4 su Ogier. E allo split del km 20 aveva 6" di vantaggio su Paddon. Ma stavolta, come evidenziato molto bene dalla camera car, Latvala è stato anche sfortunato. «In quel settore molto veloce - ha commentato il finlandese - c'erano delle pietre in mezzo alla strada e quando gli siamo passati sopra qualcosa ha subito ceduto: la sospensione anteriore destra mi è finita sul cofano! La vettura non era più controllabile, lo sterzo non funzionava, così siamo finiti in un fosso sul lato destro della strada, capotando più volte. Per fortuna grazie alla robustezza della vettura non ci siamo fatti niente né io né Miika Anttila. Ci hanno poi portato in ospedale per precauzione». Alla quarta stagione con Volkswagen, considerando che poi Latvala ha sbattuto anche nella power stage, questa è stata per il pilota finlandese l'uscita di strada numero 13 su 43 gare iridate disputate: una ogni 3,5 rally cui ha partecipato. Una media decisamente piuttosto elevata... ●





Così al traguardo

Gara 4 del Mondiale Piloti e Costruttori Villa Carlos Paz (Arg), 21-24 aprile 2016

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc	NZ-NZ	in 3.40'52"9
2°	Ogier-Ingrassia	Vw Polo R Wrc	F-F	a 14"3
3°	Mikkelsen-Jaeger	Vw Polo R Wrc	N-N	a 1'05"2
4°	Sordo-Marti	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 1'17"
5°	Ostberg-Floene	Ford Fiesta Rs Wrc	N-N	a 4'56"7
6°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 9'29"2
7°	Ligato-Garcia	Citroen Ds3 Wrc	ARG-ARG	a 9'39"2
8°	Camilli-Veillas	Ford Fiesta Rs Wrc	F-F	a 10'16"
9°	Solberg-Minor	Ford Fiesta Rs Wrc	N-A	a 10'48"5
10°	Fuchs-Mussano	Skoda Fabia R5	PER-PER	a 24'42"8

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

PROVE SPECIALI VINTE: Latvala 6 su 16, Paddon 5, Ogier (1 ex-aequo) 4, Sordo (1 ex-aequo), Tanak, Mikkelsen e Neuville 1.

RALLY LEADER: Ogier e Sordo ps 1, Ogier da ps 2 a ps 3, Latvala da ps 4 a ps 13, Paddon da ps 14 a ps 18.

I PRINCIPALI RITIRI: Gorban (motore) ps 6, Latvala (uscita di strada) ps 18.

POWER STAGE: 1. Paddon in 13'08"; 2. Sordo a 11"2; 3. Ogier a 11"7.

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 21-24/1	SVEZIA 12-14/2	MESSICO 3-6/3	ARGENTINA 21-24/4	PORTOGALLO 19-22/5	SARDEGNA 9-12/6	POLONIA 30/6-3/7	FINLANDIA 28-31/7	GERMANIA 18-21/8	CINA 8-11/9	CORSICA 29/9-2/10	SPAGNA 13-16/10	GALLES 27-30/10	AUSTRALIA 17-20/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+3	25+3	18+3	18+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96
2° Paddon	-	18	10+1	25+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
3° Ostberg	12	15	15	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52
4° Mikkelsen	18+1	12+2	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
5° Sordo	8+2	8	12	12+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44
6° Latvala	-	-	25+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27
7° Tanak	6	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
8° Neuville	15	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
9° Lefebvre	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
10° Prokop	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6

Mondiale Costruttori

1° Volkswagen	25	29	43	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	117
2° Hyundai	25	24	12	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81
3° M-Sport	12	15	19	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62
4° Hyundai N	6	8	10	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49

1° = 25 punti - 2° = 18 punti - 3° = 15 punti - 4° = 12 punti - 5° = 10 punti - 6° = 8 punti - 7° = 6 punti - 8° = 4 punti - 9° = 2 punti - 10° = 1 punto

Ligato convince

AL DEBUTTO CON LA CITROËN WRC, IL PILOTA DI CASA CHIUDE CON UN BEL SETTIMO POSTO

Concludendo la sua gara settimo assoluto, proprio a ridosso dei top five, Marcos Ligato ha stupito tutti, facendo nettamente meglio di Gabriel Pozzo che nel 2013 aveva chiuso 11esimo. Un risultato prestigioso per il ralismo argentino, che ritorna ad essere protagonista nella gara di casa. La prima assoluta di Ligato al volante di una Wrc è stata anzitutto una gara intelligente, volta ad evitare di fare errori. Nella prima tappa però il pilota di Cordoba era arrivato lungo in una curva piena di fango ed aveva staccato lo spoiler anteriore, perdendo tempo prezioso. Ma da lì in poi non ha fatto più un graffio alla sua vettura ed alla fine era ovviamente molto felice. «Sono davvero soddisfatto - ha commentato il driver del Team Tango Competición - per questo risultato davvero importante per la nostra squadra. Il mio obiettivo era quello di rimediare un distacco non superiore ad 1" al km dai top driver e così è stato». ●



Bertelli tra luci e ombre

GARA DIFFICILE PER L'ITALIANO CHE RIESCE A CHIUDERE TREDICESIMO. E FRISIERO PROVA LA FIESTA MAXIRALLY

Argentina davvero sfortunata per i nostri Lorenzo Bertelli e Fabio Frisiero. Dopo un buon inizio al volante della Ford Fiesta Wrc del Team Fuckmattié, Bertelli era 8° assoluto ma ha dovuto fermarsi nella prima tappa per problemi

al turbo. Poi, il sabato, la vettura ha accusato problemi al motore, risolti alla prima assistenza, e nel pomeriggio Bertelli ha forato verso la fine della speciale di Los Gigantes, quella fatale a Latvala. Alla fine ha chiuso la seconda tappa 15esi-

mo, per terminare la corsa in 13esima posizione. Approfitando del fatto che in Argentina è possibile, grazie ad una deroga Fia, correre la prova iridata con vetture nazionali, Frisiero era in gara con una Ford Fiesta Maxirally 1.6 T. Dopo la prima tappa conclusa 20esimo, il gentleman driver veneto, che ha confessato che la Ford Maxi è una bella vettura ma molto faticosa da guidare, si è fermato nella seconda giornata dopo aver staccato la ruota anteriore sinistra. Frisiero ha poi proseguito nella terza tappa grazie al Super Rally, terminando in 21esima posizione. ●

IL MONDO A TESTA IN GIU'

È quello che ha visto Al Kuwari dopo il capotone, a destra, che gli è costato il successo in Wrc2. In basso, Marcos Loigato in azione con la Citroën Ds3 Wrc della PH Sport. Un tredicesimo posto che non soddisfa per Lorenzo Bertelli, sopra a sinistra, all'inizio ottavo e poi rallentato da noie tecniche



WRC2

Gara: 1. Fuchs-Mussano (Skoda Fabia R5) in 4.05'35"7; 2. Ptaszek-Szczepaniak (Peugeot 208 T16) a 4'36"9; 3. Al-Kuwari-Duffy (Skoda Fabia R5) a 9'50"9; 4. Evans-Parry a 44'50"3; 5. Bestard-Mendonca a 1.04'01"9 (tutti gli altri su Ford Fiesta R5)

Campionato 1. Evans 62 punti, 2. Ptaszek 42; 3. Fuchs 37; 4. Kremer 28; 5. Suninen 25; 6. Tidemand 18; 8. Al Kuwari, Lappi e Gilbert 15.

Al Kuwari spreca tutto

L'ARABO SI CAPOTA QUANDO È IN TESTA CON 2 MINUTI DI VANTAGGIO SU FUCHS. CHE RINGRAZIA E VA A VINCERE

Il quarto atto del Wrc2 è stato vinto dal peruviano Nicolas Fuchs su Skoda Fabia R5 dopo che Abdulaziz Al-Kuwari, anche su una vettura della Casa céca, aveva dominato per buona parte della corsa. Al Kuwari aveva allungato, approfittando di alcuni problemi patiti dai suoi avversari e segnatamente da Elfyn Evans. Poi però, nel corso della 13esima speciale, il pilota del Qatar, che era saldamente in testa con quasi 2' di vantaggio su Fuchs, ha capotato, perdendo 9' e retrocedendo così in terza posizione, alle spalle anche del polacco Hubert Ptaszek. Gara sfortunata per il leader della serie, il gallese Elfyn Evans, che nonostante fosse anche stavolta il più veloce del lotto ha chiuso solo quinto sulla Fiesta della M-Sport. Evans è stato rallentato nella prima tappa da una foratura e quindi costretto allo stop da problemi elettrici, ma ha comunque chiuso in quarta posizione, mantenendo un buon vantaggio in classifica sui suoi inseguitori. ●

WRC3 A FABRE

Così come in Svezia e in Messico, anche in Argentina l'unico pilota iscritto al Wrc3 era il 62enne Michel Fabre con la Citroën Ds3 R3T di Sainteloc. Fabre, che aveva chiuso in ottava posizione di categoria a Montecarlo, 35° assoluto a Karlstad e 15° a Guanajuato, a Carlos Paz ha finito la sua gara 18esimo, consolidando la leadership nella serie davanti al norvegese Veiby. Il driver marsigliese sarà ora al via in Portogallo ed è in testa al campionato con 79 punti, seguito da Veiby con 25, Berfa 18, Andolfi 15, De Tommaso 12, Brazzoli 8.

CONCORENZA CILE

Gli organizzatori cileni del Mobil Rallye hanno fatto visita al Rally d'Argentina e la cosa ha incuriosito parecchio i tifosi argentini, che dopo i problemi di sicurezza del 2015 temono di perdere la loro prova iridata. Il Cile infatti non ospiterà la Dakar 2017 e potrebbe richiedere l'anno prossimo una pre ispezione Fia per ospitare una prova di mondiale rally nel 2018.

RICOGNIZIONI

Erano diversi i piloti non iscritti alla gara presenti in Argentina per effettuare solo le ricognizioni sul percorso. A coniare dal vincitore dello scorso anno Kris Meeke - arrivato direttamente da Chateau Lastours, dove ha fatto i primi test con la Citroën Wrc 2017 - ed i finlandesi Teemu Suninen, Juho Hanninen ed Esa Pekka Lappi. Meeke è poi rientrato subito in Europa, dove l'irlandese Breen lo aveva sostituito nei test sulla nuova Citroën Wrc.

CRISI PROFONDA

L'Argentina del nuovo Presidente Macri non è ancora uscita dalla recessione e lo si vede anche dai numeri dei partecipanti al rally. Sono stati infatti anche stavolta, come nel 2015, solo 34, mentre solo 28 equipaggi hanno preso il via. Un dato in controtendenza con i 60 equipaggi che hanno partecipato alla corsa solo quattro anni fa, nel 2012.



Porro dall'inizio alla fine

GRAZIE AD UNA TATTICA DI GARA COSTANTE, IL LOMBARDO VINCE LA GARA D'APERTURA DEL CIWRC. ESALTA TOTO RIOLO, SECONDO ASSOLUTO ED AUTORE DI TEMPI NOTEVOLI CON LA PEUGEOT R5



di **Gianni Cogni** - foto **Bettiol**

PORTOFERRAIO - Poche storie: quando un rally è di quelli che hanno scritto la storia della specialità non può mai essere banale. E l'Elba 2016 è stato tutto fuorché noioso e scontato, vestendo almeno tre abiti diversi e divertendosi a prendere a schiaffi gran parte dei favoriti. Finendo per ribaltare un leit-motiv di questi tempi: se spesso si dice che hanno vinto tutti, mai come stavolta a vincere è stato uno solo: Paolo Porro, senza scordare il prezioso apporto del navigatore Paolo Cargnelutti. Ha vinto senza stravecchiare, ma ha vinto di forza. Ha vinto esprimendosi sempre nel modo più giusto, cosa di cui è stato capace nessuno degli altri big presenti. Con Porro in testa la gara è iniziata e con Porro al comando è continuata sino alla fine, mentre intorno a lui ne succedevano di tutti i colori. Con un unico effetto: aumentare il suo vantaggio sul più diretto inseguitore. Nella prima semitappa al buio e sull'asciutto a dividersi gli scratch con lui ci si è messo quel rallista senza tempo che è Totò Riolo (storiche e moderne per lui pari sono) in formato Targa Florio numero 100 con la Peugeot 208 della PA Racing che ha portato ad uno straordinario secondo posto assoluto.

Nella seconda semitappa del sabato, stavolta alla luce del giorno ed in parte sul bagnato, è salito in cattedra Corrado Fontana con un 4 su 4 di successi parziali. Ma a quel punto è stato tutto inutile visto che il venerdì si era ritirato dopo tre delle cinque prove in seguito a due forature in altrettante speciali. Poco ha potuto offrire poi Luca Pedersoli, che in questa gara verrà ricordato più per la raffica di problemi ed errori che per uno scratch ed il quinto posto finale. Qualcosa in più Tobia Cavallini, che fra ruggine da togliere e sbagli di gomme ha comunque portato a casa l'ultimo gradino del podio davanti ad un buonissimo Francesco Bettini; più vicino che mai al grande risultato sulle strade di casa con la 207 S2000. Bettini l'ha spuntata sul diretto rivale Oriella (ritiratosi sul finire) e sulle altre R5, a cominciare da quella di "Pedro" per una volta su una vettura moderna anziché sulle Lancia storiche. Debutto no con la Fiesta R5 per Felice Re: la sua gara di fatto è durata una prova, la prima. Poi il ritiro per guai ai freni. Ed il rientro dell'indomani è stato puro test senza conferme dal cronometro: la verità la mostrerà fra sette giorni al Taro, dove si aprirà l'Irc che è il suo secondo campionato in programma. ●





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Porro-Cargnelutti (Ford Focus); 2. Riolo-Floris (Peugeot 208 T16); 3. Cavallini-Farnocchia (Ford Fiesta Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

SORPRESE IN GIALLO

Esordio italiano per la Toyota Gt86 R-Gt, sopra. In alto Rivia, primo nel Challenge Suzuki. Sotto Riolo, gran secondo. A sinistra Porro in azione con la Ford Focus Wrc e in trionfo sul podio dell'Elba



SUZUKI AL FOTOFINISH

Monomarca Suzuki deciso all'ultimo, con sorpasso e vittoria per appena 1"8 da parte di Simone Rivia ai danni di Corrado Peloso. Un risultato al fotofinish dopo un duello durato per gran parte del rally e seguito ad un inizio nel segno del baby Giorgio Cogni, poi spinto lontanissimo in classifica dalla rottura del cric (!)...

TOYOTA GT86

Esordio italiano per la Toyota Gt86 R-Gt, portata al debutto sulle strade italiane da Claudio Conforto Galli. Il pilota di Sondrio ha personalmente adattato la vettura alle speciali dell'Elba ed il rally per lui è finito nelle battute conclusive per un problema elettrico. Dopo aver fatto segnare qualche tempo interessante.

GRANI VINCE

Dominio di Lorenzo Grani fra le R2B con Saresera, debuttante sulla 208, secondo e distante.

BETTINI REGIONALE

Non è come la vittoria nella gara Tricolore ma comunque un assoluto Bettini lo ha fatto sulle strade di casa: quello nella classifica per il Campionato Regionale.

DUBBI DA RE

Entusiasta della Fiesta R5, per cui ha lasciato le Wrc al figlio Alessandro, Felice Re non esclude ulteriori novità nel suo programma. Forse con la Fiesta Wrc M-Sport.

COPPA R1

Inizio stentato per la Coppa R1, con al via le due Mini della Lite Motorsport, visto che il regolamento esclude le R1B che sarebbero competitive con le vetture turbo. Vittoria a Novaglio.

UNA STORICA

Impegnati Riolo e "Pedro" con le moderne, la gara delle storiche si è ridotta ad una passerella la Ford Sierra Cosworth di Giannini.

COEFFICIENTE

Diversi piloti, non potendo affrontare tutte le gare del CiWrc, hanno preferito disertare l'Elba privilegiando le gare al sud che possiamo contare su coefficiente maggiorato.



Volpi prende il premio Renault

SUCCESSO NEL MONOMARCA CLIO PER IL TOSCANO CHE BATTE COLFERAI E SPINELLI. OTTIMA PRESTAZIONE PER ALBERTO ROSSI

Innegabilmente la notizia è che Roberto Vescovi, vero "papa" delle 2 Ruote Motrici da monomarca in generale e di quelle Renault in particolare, stavolta s'è dovuto accontentare del terzo posto fra le Clio dietro allo scatenato elbano Andrea Volpi e all'eccellente Paolo Benvenuti.

Al debutto con la Clio R3T, Vescovi ha dovuto fare i conti non solo con avversari di valore ma soprattutto con le ben diverse esigenze di guida della Clio sovralimentata rispetto a quella aspirata che gli è sempre calzata come un guanto e della qua-

le stavolta disponevano i suoi rivali.

«Evidentemente, della Clio R3T non ho capito

niente, visto che ha un gran motore» ha efficacemente riassunto un Vescovi dispiaciuto ma

deciso a prendersi al più presto la rivincita.

Nel monomarca della Casa francese, che assegna premi gara per gara senza una graduatoria di stagione, trionfo di Andrea Volpi che ha così portato a casa i 2500 euro in palio per il migliore tra gli iscritti al Challenge Clio CiWrc davanti a Colferai e Spinelli, ai quali sono andati rispettivamente

1500 e 1000 euro. Tutti con le sempre competitive Clio R3C aspirate.

In un'Elba stavolta caratterizzato da un parco partenti più risicato di quanto previsto, infine, una bella parte di palcoscenico se l'è presa il giovane Alberto Rossi, 22 anni solamente, primo fra le 2 Ruote Motrici e settimo assoluto con la Clio Super1600 della Erreffe. ●



BALLETTI FRANCESI

A fianco il giovane Alberto Rossi, settimo assoluto e primo fra le 2 Ruote Motrici con la Renault Clio Super1600. In alto Andrea Volpi in azione con la Clio R3T che ha portato al primo posto fra gli iscritti al monomarca riservato agli iscritti al Challenge

**FIESTA WRC SUPERSTAR**

Vittoria di Minchella per manifesta superiorità, nel Rally di Casarano che ha aperto la Terza Zona della nuova Coppa Italia, con la Ford Fiesta Wrc, a lato. Bergantino, in basso, ha chiuso secondo a oltre mezzo minuto con la Peugeot 207 S2000

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Minchella-Pizzuti (Ford Fiesta Wrc); 2. Bergantino-Di Vincenzo (Peugeot 207 S2000); 3. Adamuccio-Milello (Skoda Fabia Wrc).

Le classifiche sono riportate a pag. 78-81

Minchella lo straniero

IL PILOTA LAZIALE ESPUGNA LA GARA SALENTINA DOMINANDO DALL'INIZIO ALLA FINE CON LA FIESTA. SECONDO BERGANTINO

di **Gianluca Eremita** - foto **D'Angelo**

CASARANO - I laziali Minchella-Pizzuti, su Ford Fiesta Wrc, si sono aggiudicati il 23° Rally Città di Casarano valido per la Coppa Italia terza zona, interrompendo la striscia di vittorie - ben cinque nelle ultime cinque edizioni - ottenute dal salentino Francesco Rizzello. Vittoria meritata per i portacolori della Step Five Motorsport, bravi nell'interpretare al meglio le strade salentine che percorrevano per la prima volta. La gara organizzata dalla Scuderia Casarano Rally Team è iniziata sabato sera con la tradizionale prova speciale "spettacolo" sul tracciato della Pista Salentina di Ugento. I 59 verificati, su 61 iscritti, sono partiti in ordine inverso rispetto al numero di gara e questo ha penalizzato i primi, che si sono ritrovati la pista bagnata dalla pioggia caduta all'improvviso. A vincere la piasse è stato il leccese Luigi Pisacane, che ha spremuto al massimo la sua Renault Clio Williams A7. Gli unici tra i big a riuscire a limitare i danni sono

stati Minchella-Pizzuti, terzi a 4"8 dal leader con la loro Ford Fiesta Wrc. La domenica Minchella s'è aggiudicato quattro delle sette speciali in programma, pasdsando in testa e mantenendo la leadership nella generale acquisita nella seconda prova. Ottima prestazione per Bergantino-Di Vincenzo, capaci di piazzare la loro Peugeot 207 S2000 in seconda posizione assoluta (a +34"4), così come accaduto dodici

mesi prima. I portacolori della New Jolly Motors hanno avuto una condotta di gara regolare vincendo anche il primo ed il secondo passaggio sulla loro piasse preferita: Palombara.

Terzi assoluti (a 2'04"2) e primi dei salentini, Adamuccio-Milello, al debutto su Skoda Fabia Wrc. Il duo della Salento Motorsport ha avuto diversi problemi: dalla rottura dell'interfono a noie meccaniche, passando per i problemi di elettronica.

Tra i ritiri eccellenti da segnalare quello di Rizzello-Cicognini, su Ford Fiesta R5. Gli alfiere della Salento Motori sono stati fermati sull'ultima prova, quando erano in terza posizione, dalla foratura della gomma posteriore sinistra.

De Cecco-Barigelli (Motor in Motion) hanno dovuto abbandonare a causa della rottura del differenziale posteriore della Ford Focus Wrc avvenuta alla partenza della quinta speciale, quando erano quarti. De Cecco si è dichiarato soddisfatto perché ha potuto percorrere diversi chilometri di gara, cosa che non gli era mai riuscita nelle cinque precedenti partecipazioni. ●



Irc 2016

diviso per tre

SCATTA DALL'APPENNINO PARMENSE UNA NUOVA STAGIONE NELLA SERIE CHE SI ARTICOLA QUEST'ANNO SU SOLO TRE RALLY MA BELLI TOSTI E FREQUENTATI

di **Leo Todisco Grande** - foto **AmicoRally**

Centocinquanta iscritti, dei quali 110 al via della gara Internazionale e pressoché tutti iscritti anche alla serie International Rally Cup. Uno schieramento di World Rally Car e di "errecinque" (oltre venti in totale) di grande rilievo, per quantità e qualità degli equipaggi, con campioni di rango, i migliori gentleman drivers italiani, e qualche bel nome del massimo panorama tricolore, al via. Si presenta in gran forma l'edizione 2016 dell'Irc Pirelli, la serie sempre meno parallela e sempre più protagonista di primo piano che, al suo quindicesimo anno di vita, mostra un successo ancora crescente, alla vigilia della prima gara, il 23° rally Internazionale del Taro, che va in scena questo fine settimana. «Il nostro campionato sta benone e questo ci riempie di soddisfazione - commenta Lorian Norcini, coordinatore Irc con Michele Tedaldi e Piero Capello - Temevamo che una serie con un calendario di sole tre gare potesse suscitare qualche perplessità, ma la scelta di incrementare il chilometraggio di prove speciali, fino a quasi 150 km, e di mantenere il ricco montepremi sui livelli abituali, è stata capita ed apprezzata dai piloti e anche dai nostri partner Pirelli e Panta. I numeri ci danno, ancora una volta, ragione, e nel 2017, comunque, torneremo ad avere quattro o più gare nella serie».

Sta tutto qui il succo dell'Irc. Reso ancora più dolce dalla affezione di un numero record di piloti (quasi ottanta gli iscritti, paganti, alla serie 2015), le cui fila promettono di ingrossarsi ulteriormente.

ANDIAMO A SCOPRIRE I PROTAGONISTI

Fontana-Sossella gran derby Hyundai

Sarà una sfida tra giganti. Tra due dei "piedoni" più pesanti tra i piloti non professionisti. Corrado Fontana, dall'alto dei suoi cinque titoli Irc e delle quattro vittorie nelle quattro gare 2015, è di certo l'uomo da battere, anche quest'anno. L'alfiere del team Hyundai Hmi si troverà un pericoloso avversario in casa. La seconda i20 Wrc infatti sarà affidata a Manuel Sossella, il pilota veneto che torna nell'Irc Pirelli, che ha vinto consecutivamente dal 2010 al 2012. A fare lo sgambetto al duo italo-coreano proverà un bel gruppo di pretendenti. Tra quelli "armati" di Ford Fiesta Wrc ci sono il veloce aostano Elwis Chentre, il piemontese Alessan-

dro Gino, già competitivo con la Mini Wrc, il toscano Roberto Cresci, che farà tutto il campionato, il veneto Andrea Dal Ponte, spesso tra i protagonisti Irc di primo piano, il lombardo Simone Miele, figlio d'arte di talento. Come il giovane Alessandro Re, che dopo essersi messo in viva luce con la Citroen Ds3 Rrc trova, nella serie Irc 2016, la più performante "vuerreci". Chiude la pattuglia Luigi Fontana, che con la Ford Focus Wrc cercherà, come sempre, di dire la sua. Al plotone dei pretendenti potrebbero aggiungersi almeno altri due nomi di spicco che però, al momento non hanno ancora confermato l'iscrizione.

BEN 11 LE VETTURE DELLA NUOVA GENERAZIONE

"Errecinque" anche Rossetti al via

Sono ben 11 le vetture R5, la nuova generazione da rally, iscritte al Taro, con tanti piloti di spesse al volante. Quello di Luca Rossetti, già campione Europeo e tricolore rally, è l'ingresso più clamoroso nel campionato, che affronterà con una Skoda Fabia R5. Conferma la sua presenza nella serie Irc "Rudy" Michelini, terzo assoluto e primo di categoria nel 2015, con la Citroen Ds3, pur impegnato nel Cir tricolore, mentre Felice Re, campione assoluto Irc 2014 e protagonista di vertice dell'Irc nelle ultime stagioni, lascia la abituale "vuerreci" per passare alla Ford Fiesta R5. Altro arrivo pesante quello di Denis Colombini, che sarà al volante di una Skoda Fabia. Il frusinate Tonino Di Cosimo, secondo assoluto nell'Irc 2015, passa anche lui alla Fabia R5, mentre è un vero e proprio mini esercito quello del-



IN TANTI SOTTO
AI RIFLETTORI

Sopra, Corrado Fontana, a destra Michelin e in basso a sinistra Felice Re, che quest'anno lascia la Wrc per passare alla Fiesta R5. È ancora davvero di alto livello la partecipazione nel campionato Irc dove quest'anno rientra anche Sossella





UN TRIS DI GARE PER IL TITOLO

30 aprile-1 maggio	23° Rally del Taro
15-16 luglio	36° Rally del Casentino
2-3 settembre	22° rally Valli Cuneesi

le Fiesta "errecinque", affidate anche alle capaci mani del piacentino Gabriele Cogni, dell'esperto e competitivo Luca Ambrosoli, dei rientranti Riccardo Gatti e Stefano Capelli, di Giuseppe Freguglia, di William Marti.

Sorprese di rilievo, in alta classifica, potrebbe riservarle un talento indiscusso. Torna ai rally il veneto Eddie Scießere, con una Peugeot 207 Super 2000. E chi si ricorda cosa combinava, di recente, con una Clio S1600, sa che punta in alto ...

PREVISTA ANCHE UNA PROVA IN NOTTURNA

Il Taro apre le danze con dieci speciali

Dunque al Taro prende il via l'Irc 2015. E, per l'occasione, la gara sull'Appennino Parmense presenta un nuovo look. Affiancando alla tradizionale prova di apertura del sabato di Bardi quella di Montevacà, che partirà dal cuore della cittadina di Bedonia, entrambe ripetute due volte, delle quali una in notturna. Poi alla domenica i tre passaggi sulle impegnative Folta e Tornolo consegneranno alle cronache il primo vincitore stagionale Irc Pirelli, pescato nella folta pattuglia dei pretendenti. All'interno del rally Internazionale si articolano, vera gara nella gara, i Trofei Renault con i tre monomarca di prestigio Renault R3 Irc, Twingo R2 Irc e Corri con Clio, ricchi di una trentina di vetture al via. Il rally del Taro sarà valido anche per il Campionato Regionale, mentre in coda prenderanno il via gli oltre quaranta iscritti al rally nazionale non titolato. Al Taro seguirà, a metà luglio, il Rally Internazionale del Casentino numero trentasei, nel cuore della Toscana che, nel 2015, ha registrato il record assoluto di World Rally Car al via, ben diciassette - numeri quasi da Mondiale Rally -, con la serie Irc 2016 che si chiuderà, ad inizio settembre, con il 22° Rally delle Valli Cuneesi, la gara che ripercorre tratti di rally da leggenda quali il 100.000 Trabucchi e il Limone. «Anche il Casentino e il Valli Cuneesi - spiega Piero Capello, organizzatore piemontese di lungo corso - avranno importanti novità nel percorso e proseguiamo nel cercare di rendere le gare Irc, oltre che avvenimenti sportivi di alto livello, anche eventi che coinvolgano il territorio dove si svolgono. Abbiamo visto che i nostri sforzi in questo senso sono apprezzati e ci piace che il rally sia una festa per tutti».

CON COEFFICIENTI A SALIRE

Tre gare valide e nessun scarto

Tre gare a calendario, con coefficienti a salire e nessuno scarto di punteggi: questa è la novità più rilevante nel 2016. Il Taro, apertura stagionale avrà il coefficiente 1, il Casentino avrà il coeff. 1,5 mentre il Valli Cuneesi godrà di un coeff.2,5. Confermati il Bonus-partenza e il sistema di punteggio-gara. Confermata anche la Power Stage, punti ai primi tre per ogni Raggruppamento di classi, che verranno sommati per tutte le gare, senza scarti, ai punti della classifica campionato Irc Pirelli 2015. ●



IN ROMAGNA SI SALTA

Al Rally Day Romagna, in programma a Savignano sul Rubicone il 14 e 15 maggio, gli organizzatori hanno predisposto una speciale segnaletica per misurare la lunghezza dei salti. All'equipaggio che riuscirà a stare in volo più a lungo verrà assegnata la 1. Coppa Salto Ripalta.

TORNA SCIESSERE

Torna alle gare Eddie Scießere con la Peugeot 207 S2000 ex-Andreucci ora della Top Rally. A leggergli le note, nei tre appuntamenti dell'Irc e in due uscite nel Tricolore, ci sarà Flavio Zanella.

LEONI DA TEST

Sono Andrea Dalmazzini fra le 4x4 e Andrea Dallamano fra le 2 Rm i vincitori del trofeo Peugeot Competition associato al Challenge Raceday Terra. I due faranno un test con le 208 ufficiali.

VALTELLINA VA A 60

Fervono i preparativi a Sondrio per la 60° edizione della Coppa Valtellina che si correrà a settembre. Già svelato il programma: confermata la Ronde di Albosaggia e ritorno sulla Mello. Domenica il baricentro si sposta a nord con Berbenno-Mossini, retaggio degli anni '80 e l'unione di Castello-Carona.

PREALPI OROBICHE

Il Prealpi Orobiche è stato rimandato a data da destinarsi per il secondo anno consecutivo. Il neo eletto presidente dell'Ac Bergamo, Bettoni, dovrà iniziare a lavorare sodo se si vorrà mantenere la gara a calendario per il 2016.

CORSO FEDERALE

Montepremi ricco per il Trofeo Rally nell'ambito del Campionato Automobilistico Siciliano 2016. Previsti 5000 euro per il vincitore e premi a scalare sino al quinto. Il miglior Under 25 farà il Supercorso Federale.

PRIMA LICENZA

L'Ac Catanzaro organizza il 29-30 aprile un corso per conseguire la prima licenza di pilotaggio. Per ulteriori informazioni: attivitasportiva@catanzaro.aci.it.

CON UNA CITROËN DS3 R3T MAX DELLA DELTA RALLY

Crugnola punta sul Jwrc

Tra gli 11 iscritti al Mondiale Junior 2016, la serie dedicata ai giovani talenti che scatta con il Rally del Portogallo, ci sono anche due equipaggi italiani, quelli composti da Andrea Crugnola (sopra) e Michele Ferrara e da Simone Tempestini e Matteo Chiarcossi. Tra gli altri iscritti spicca-



no il norvegese Ole Christian Veiby, lo slovacco Martin Koci ed il francese Terry Folb. Crugnola sarà al del Jwrc (e del Wrc3) con una Citroën Ds3 R3T-Max della Delta Rally. Il varesino è dunque riuscito a restare nel giro iridato confezionando per la stagione 2016 un programma di sei prove, vale a dire Portogallo, Polonia, Finlandia, Germania, Tour de Corse e Galles. Un programma nel quale è stato fondamentale il supporto di sponsor e partner tecnici, in particolare di Delta Rally e Aci Team Italia.

LA VETTURA COREANA COLLAUDATA SULL'ASFALTO DA ABBRING

Hyundai R5 test in Piemonte

Dopo le due sortite sugli sterrati di Fontjonquoise, nel sud della Francia, è proseguito sull'asfalto piemontese il lavoro di sviluppo della nuova Hyundai R5 che verrà omologata in estate. Sotto l'occhio attento dell'ingegnere Andrea

Adamo, venerdì 22 e sabato 23 aprile Kevin Abbring ha svolto due giorni di collaudi a Madonna del Colletto. Una sessione di lavoro intenso, nel corso della quale sono stati provati diversi particolari in vista dell'omologazione della vettura.

PAPÀ MICHELE E FIGLI IN EVIDENZA NEL TOUT TERRAIN IN QATAR

Cinotto per tre

Nel Sealine Cross Country Rally, terza gara della Coppa del Mondo Tout Terrain disputata in Qatar e vinta da Al Attiyah su Toyota Overdrive, c'era anche la famiglia Cinotto al completo. Papà Michele ed i figli Pietro e Carlo, dopo la Dakar 2016, hanno deciso di proseguire l'avventura nei raid al volante dei piccoli Polaris 1000 T3 del team Xtreme+. Tutti e tre hanno raggiunto il traguardo. Pietro Cinotto, navigato da Maurizio Dominella, ha vinto la categoria e concluso 11esimo assoluto fra le auto subito davanti al fratello Carlo, che accanto a sé aveva Carlo Arnoletti, mentre papà Michele ha ottenuto la ventesima piazza assoluta, quinto di categoria.



LA LOTOS LO HA ABBANDONATO

Kubica davvero senza sponsor

Alla fine Robert Kubica (sotto) ha alzato bandiera bianca. La settimana scorsa è stato infatti ufficializzato il divorzio tra il pilota polacco e la Lotos, la casa petrolifera polacca che lo appoggiava sin dal 2013. Una decisione clamorosa ma non inaspettata, resa nota dalla stessa Lotos, che aveva offerto a Kubica un programma limitato al solo Europeo. E qualche problema potrebbe averlo anche il Rally di Polonia iridato, che potrebbe a sua volta perdere la sponsorizzazione della potente casa petrolifera dell'est.



IL PORTOGHESE NEL MONOMARCA

Sousa iscritto al D Mack Trophy

Il portoghese Bernardo Sousa sarà tra un mese al via del Rally del Portogallo al volante di una Ford Fiesta R2T e parteciperà così alla prima prova dell'edizione 2016 del Drive D Mack Fiesta Trophy, al quale si sono iscritti tra gli altri anche Max Vatanen, Oscar Solberg (il figlio di Henning) ed il gallese Osian Pryce.

SALTA LA TARGA PER LA SCUOLA!

Vita Junior farà l'Antibes

Mattia Vita non sarà al via della Targa Florio. Il giovanissimo figlio d'arte è impegnato infatti con l'esame di Stato in un istituto scolastico privato. Prossimo impegno agonistico allora il Rally d'Antibes (19-22 maggio), su una Peugeot 208 R2 e con Flavio Zanella.

La **Mirage** nel Belpaese



LA VETTURA REALIZZATA IN SVEZIA È STATA PROVATA IN TOSCANA E SARÀ SCHIERATA IN ITALIA DAI FRATELLI GIORDANO. GRAZIE ALL'OMOLOGAZIONE NAZIONALE CHE È IN ARRIVO

di **Sergio Remondino** - foto **Incerpi**

La Mitsubishi Mirage R5, l'oggetto forse più misterioso del rallismo mondiale, non è più un... miraggio. Non per l'Italia, dove questa specie di Ufo è atterrato in un week-end di pioggia, per far conoscenza con alcuni nuovi possibili utilizzatori. L'idea è partita dai fratelli Davide e Andrea Giordano, appassionati toscani di Pistoia che da anni corrono insieme, rispettivamente nel ruolo di pilota e navigatore, e insieme hanno deciso di tentare questa nuova avventura. Molto meno irta di difficoltà di quanto farebbe pensare il travagliato "debutto in società" della vettura, nata senza l'avallo della Casa madre e quindi senza omologazione Fia. La Mirage è stata ideata da semplici appassionati, gli uomini della M Part di Orebro, in Svezia, che hanno dovuto fare tutto da soli. E l'hanno fatto bene, perché sono riusciti a costruire la vettura e, con una certa dose di cocciutaggine, a farla omologare almeno a livello nazionale in vari stati. Parliamo di Svezia naturalmente, dove la macchina è nata, ha debuttato e ha vinto, ma anche di Regno Unito, Finlandia, Germania, Russia. E Italia. E qui sta la novità che ci interessa in particolar modo. La scorsa

settimana, oltre ad affrontare una lunga sessione di test con il pilota del team Jari Ketomaa, la Mirage R5 ha ricevuto l'ispezione dei tecnici federali necessaria per sottoporla alle pratiche di omologazione nazionale. E se tutto andrà come sembra, presto la vettura potrà correre anche da noi. «Non prima dell'estate - spiega Andrea Giordano - perché l'esemplare che abbiamo ordinato è stato appena messo in produzione ed occorrono oltre 2 mesi perché sia ultimato».

La vettura, che monta il motore da 2 litri della Lancer EvoX ridotto a 1620cc di cilindrata, utilizza tutta componentisti-

ca di derivazione Mitsubishi o comunque tradizionale e collaudata: si va dal cambio Sadev a 5 marce agli ammortizzatori d'Ohlins, per concludere con le gomme Michelin. Niente di clamoroso, dunque, sotto ad un vestito insolito, quello della Mirage (Spacestar in Italia). Ma perché la scelta dei Giordano è caduta su un'auto che, in pratica, non esiste o quasi?

«Ci ha molto colpito un filmato della vettura che abbiamo visto in rete - racconta Andrea Giordano - e allora abbiamo cercato e contattato il responsabile del team, Thomas Weng. L'avventura è iniziata così». La Mirage T-car è stata provata da Jari Ketomaa e da vari piloti (e da noi di Autosprint, presto pubblicheremo il test) fra i quali Emanuele Dati, Rudy Michelini, su un tratto di otto chilometri dalle parti di Bagni di Lucca. Lì, in due giornate bagnate dalla pioggia, è iniziata l'avventura italiana del... miraggio. ●

KETOMAA DA ASFALTO

Primo test su questo fondo per la Mitsubishi Mirage R5 che Jari Ketomaa ha testato in Toscana la scorsa settimana in vista dell'utilizzo da parte dei fratelli Giordano, in alto insieme al pilota finlandese





Pagenaud momento d'oro

DOPO LONG BEACH IL FRANCESE SI RIPETE IN ALABAMA, AL TERMINE DI UN DUELLO CON RAHAL. ED È LEADER NELLA SERIE CON 48 PUNTI SU DIXON

**SIMON COGLIE
IL SECONDO SUCCESSO**

Secondo centro 2016 per Pagenaud, sopra, che era scattato dalla pole, sotto a destra, mentre il gruppo al via non s'è risparmiato colpi bassi... Sopra, a destra, Montoya, quinto, al centro Newgarden, terzo, e, in alto, Rahal, giunto secondo

Quello di Simon Pagenaud è un momento d'oro. Il trentunenne di Poitiers, alla sua seconda stagione col team Penske, ha centrato due successi convincenti nei round disputati a Long Beach e sul Barber Motorsports Park. Noto ai più negli Stati Uniti per l'incredibile somiglianza con Jean Girard, "cattivo" del film Talladega Nights interpretato da Sacha Baron Cohen, Pagenaud spera ora finalmente di essere fermato nel paddock più per meriti... personali che cinematografici altrui. E se in California il suo successo era stato propiziato da un'infrazione nell'uscita dai box punita solo con un avvertimento, causando qualche polemica di troppo, sul tracciato dell'Alabama è stato difficile trovargli difetti al termine di un duello durissimo con Graham Rahal. Partito in pole, Pagenaud ha spinto a fondo nel primo stint prima di affrontare una battaglia quasi a ruotate: per il portacolori Honda si è rivelata fatale un'indecisione da parte del doppiato Jack Hawksworth, con un contatto ed un danno all'aletto-

ne che l'hanno relegato al secondo posto, ma il "come" non cambia l'equazione. Pagenaud ha offerto nuove positive conferme alla decisione del Capitano di puntare su di lui. Arrivato in IndyCar da "protetto" Honda dopo i successi con i prototipi dell'American Le Mans Series, ha sfruttato al meglio le occasioni che gli sono state concesse, riuscendo anche a sorprendere. Un po' come Will Power, grande amico diventato prima rivale, con un contatto che aveva raffreddato i rapporti nel 2014, poi infine compagno di colori. Vinte ben quattro gare col team Schmidt tra 2013 e 2014, ha compiuto il grande balzo. E al termine di una stagione di apprendistato nella quale è stato coccolato da Penske e dal manager Tim Cindric per imparare a "vivere" in un top-team, ha definitivamente messo il turbo.

Il suo approccio rimane, per definizione data da lui stesso, prettamente tematico con l'unico obiettivo del titolo. Ma chissà se ora si farà prendere la mano, magari cercando di dire la sua alla 500

miglia di Indianapolis nella quale ha ben figurato sin dalle primissime apparizioni. La concorrenza, non c'è che dire, ce l'ha pronta in casa, in particolare da parte di Power e Juan Pablo Montoya. Come sempre, per dare l'assalto al titolo sarà fondamentale la costanza di rendimento, ed il colombiano appare temibile. Autore in Alabama di un recupero-monstre dall'ultima posizione incamerata in qualifica, Montoya è riuscito a cancellare un'opaca apparizione a Long Beach. Se non fosse stato per la totale assenza di caution, probabilmente non avrebbe lasciato scampo a nessuno. Lo stesso vale per Scott Dixon, subito spedito in testacoda da Sebastien Bourdais. Il neozelandese spera ancora, con i suoi affondi portati quasi in solitaria contro il quartetto della concorrenza, di poter spargiare le carte, ma sicuramente ha trovato un rivale in più. Sempre più sicuro dei propri mezzi, sempre più deciso e da oggi consapevole di poter costantemente diventare un pericolo per chiunque altro. ●



Filippi merita miglior fortuna



PARTITO IN SESTA FILA, L'ITALIANO È GIUNTO DICIOTTESIMO PUR ESSENDO PIÙ VELOCE DEL COMPAGNO DI SQUADRA DALY

Hanno giocato un ruolo importante le gomme al Barber Motorsports Park. Al contrario di quanto visto nelle prime corse della stagione, le coperture Firestone hanno offerto, con i due diversi compound, rendimenti prestazionali differenti che, sfruttati con tattiche specifiche, hanno portato delle interessanti variabili strategiche. Gomme morbide che rischiano di soffrire di blistering, o dure che, pur risultando più lente, godono di maggior durata? Ad influire sul tema anche l'assenza di safety car per due gare consecutive, che di fatto ha messo i team di fronte ad uno scenario raramente visto in passato. Alla fine, a prevalere in Alabama sono state le "rosse", che hanno garantito diversi giri velocissimi ad inizio stint nonostante la necessità di controllarne poi il consumo. Va sottolineato che sempre grazie alle gomme più morbide, oltre ovviamente al piede destro, Luca Filippi è riuscito a conquistare per la seconda corsa consecutiva un posto nel Q2 al sabato. Bravo a tirar fuori il meglio dagli pneumatici nuovi, ha stupito ancora il team Coyne con una sesta fila. In gara purtroppo ha perso via via terreno, risultando però molto più competitivo del compagno di colori Conor Daly. Dal prossimo round si spera che la strategia venga aiutata dagli upgrade tecnici ai propulsori Honda, dando a Filippi, così come a tutti i portabandiera del marchio nipponico, una vera chance indipendente da rischi e decisioni presi ai box. ●



AL TRAGUARDO
Gara: 1. Pagnaud; 2. Rahal; 3. Newgarden.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Iniezione Lucas



AL TRAGUARDO

Gara: 1. Di Grassi; 2. Vergne; 3. Buemi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

PARIGI - Il tono di voce durante la conferenza stampa a fine gara tracciava il disegno della situazione attuale del campionato. Tanto era alto, deciso e sicuro quello di Lucas Di Grassi, quanto al contrario pareva dimesso, triste e incerto quello di Sébastien Buemi.

Certo, a diretta domanda il primo era pronto a rispondere che 11 punti di vantaggio non son nulla di decisivo e tutto è ancora da giocare nelle quattro gare previste nei tre rimanenti eventi, mentre il secondo si dichiarava sicuro di rientrare in lotta... ma al momento paiono i toni di voce quelli più sinceri a definire gli spiriti dei due sfidanti.

Il brasiliano del team Abt Audi Sport è alla terza vittoria consecutiva (solo un errore della squadra gli ha tolto per 1,8 kg quel successo in Messico) e quarta stagionale, a cui vanno aggiunti due secondi posti e un terzo. Insomma sempre almeno a podio in tutte le gare.

Buemi paga sicuramente i due 0 della stagione, ma è soprattutto il "cambio di passo" della sua Renault Z.E. 15 che lo intimorisce. La vettura gialloblù della Régie pareva avere il miglior pacchetto complessivo a inizio stagione, ma ora le Audi hanno talmente recuperato da essere passate in vantaggio. Non solo, a Parigi è apparso chiaro che anche le Ds Virgin Racing sono entrate in partita e vogliono ritagliarsi uno spazio. Questo è apparso evidente nella Ville Lumière, con le due Dsv-01 di Sam Bird (autore della pole position) e Jean-Eric Vergne che hanno lottato ai ferri cortissimi per la seconda posizione e solo l'errore del britannico a 5 giri dalla bandiera a scacchi ha negato alla squadra il piacere del dop-

**DI GRASSI
A SEGNO PURE
SULLE STRADE
DELLA VILLE
LUMIÈRE
SI CONFERMA
PROTAGONISTA
E DIETRO DI LUI
IN BELLA
EVIDENZA
VERGNE E BUEMI
CHE FINISCONO
A PODIO IN
QUESTO ORDINE**

di **Fulvio Cavicchi**

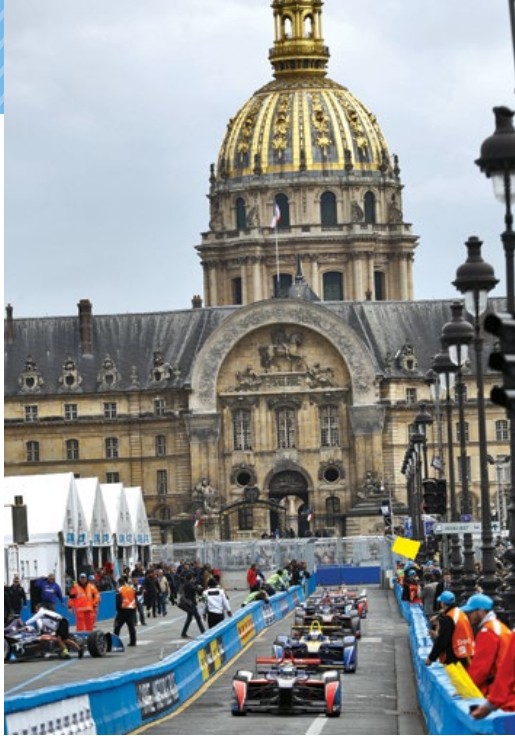
pio podio. Manca poi solo un passo per entrare nella contesa alla Venturi, con Stéphane Sarrazin che è stato tutta la gara attaccato a Nicolas Prost ma senza avere la forza per poterlo intimorire, e con Mike Conway il più veloce di tutti nelle prove libere 2 e frenato solo dall'incidente con Nick Heidfeld in qualifica che ha costretto i due a scattare dall'ultima fila.

Insomma ormai pare non sia più una sfida esclusiva tra Buemi e Di Grassi: recuperare punti per l'elvetico sarà sempre più complicato, in quanto stanno aumentando i contendenti alla vittoria delle singole tappe.

Ma è soprattutto importante per la Formula E l'aumento delle Case contendenti, visto che a Renault, Ds e Mahindra è già certo che si aggiungerà Jaguar dalla prossima stagione, prendendo il posto lasciato libero dal Team Trulli. Bmw è sempre alla finestra (per ora solo fornisce ufficialmente la i8 safety car) e in queste settimane si stanno susseguendo sempre più forti le voci di una probabile entrata in scena della Nissan, "sorella" di Renault e produttrice della Leaf, una delle vetture elettriche più vendute sul mercato.

Nella serie le due Case condividono tanti pezzi, viene ben difficile pensare che non possano fare lo stesso anche in Formula E, dove comunque una squadra deve per regolamento essere sempre disponibile a fornire il proprio materiale ad un'altra che gliene fa richiesta.

E il Team Haas in F1 insegna che debuttare appoggiandosi ad una scuderia top è una bella base per fare bella figura. ●



Sembra quasi la **Paris-Dakar!**

BUEMI SPIEGA CHE IL 30% DEL TRACCIATO È LISCIO COME UN BILIARDO MA IL RESTANTE 70% SOMIGLIA A UN RALLY-RAID, PER BUCHE E DOSSI

Grande complessità per squadre e piloti di Formula E è avere un weekend di gara compresso in un sol giorno. Questo rende fondamentale presentarsi direttamente in circuito con un assetto il più possibile corretto, visto la scarsità di tempo per poter intervenire ed eventualmente "stravolgerlo" in caso di errore. Come funziona lo ha spiegato il pilota di punta della Renault Sébastien Buemi: «Fondamentale è il lavoro al simulatore, che utilizziamo fino allo sfinimento. La differenza è che per otto delle dieci piste in calendario abbiamo i dati della stagione passata, mentre per Città del Messico e Parigi abbiamo dovuto basarci sul Gps implementato con l'esperienza che già abbiamo. Per esempio l'organizzazione ci ha detto che qui si sarebbero usati gli stessi cordoli dello scorso anno a Berlino e come li avrebbe posizionati. In America Centrale il risultato è stato ottimo, ma la grande differenza la fanno buche e dossi, che non possiamo conoscere fino a quando non siamo in abitacolo. L'assurdo qui a Parigi è che un 70% del tracciato pare un rally-raid - conclude Buemi -, mentre il restante 30%, dove è stato di recente rifatto l'asfalto, è un biliardo». Probabilmente Audi è quella che ha capito meglio come adattare l'assetto a questa difficoltà. ●



L'IDOLO LOCALE VERGNE BUON 2°

A lato, lo svizzero Buemi, terzo arrivato e preceduto Vergne, sotto, tifattissimo dai locali

C'ERA PURE LAPO COL PRESIDENTE FIA TODT

Sopra, Jean Todt, presidente della Fia, in compagnia di Lapo Elkann e, sotto, il podio: da sinistra, Buemi (terzo), il vincitore di Grassi e il secondo arrivato Vergne. Nell'altra pagina, ancora di Grassi, protagonista assoluto





Bennani

lancia Marrakech

IL MAROCCHINO SU CITROEN, A 15 GIORNI DALLA GARA DI CASA, VINCENDO GARA-1 INFIAMMA I SUOI TIFOSI. POI VINCE LOPEZ, ORA NUOVO LEADER

di [Massimo Costa](#)

BUDAPEST - Neanche la miglior società di marketing del Wtcc poteva prevedere una vittoria di Mehdi Bennani, di nazionalità marocchina, ad appena 15 giorni dall'evento di Marrakech, quarta prova del campionato. Un colpo a sorpresa eccezionale quello messo a segno dal 32enne pilota del Loeb Racing. Chi magari dovesse pensare a un disegno ben preciso e voluto, si sbaglia. Bennani si è guadagnato la partenza dalla "pole" grazie al decimo tempo nella Q2; il nuovo regolamento del campionato ribalta completamente la classifica della qualifica per lo schieramento di partenza di gara-1. In pochi, però, immaginavano che Bennani si tenesse la prima posizione dal primo all'ultimo giro, soprattutto considerando le difficili condizioni meteo, con la pioggia che aveva reso scivolosissimo il nuovo asfalto del tracciato di Budapest. Dunque, le insidie erano dietro ogni curva. Al volante della Citroen C-Elysée privata, il buon Mehdi si è invece travestito da Lopez ed ha disputato

la gara della vita. Intanto, ha azzeccato a bocce ferme quali gomme montare, le più confortevoli e tranquille rain considerando la situazione. I big invece, hanno azzardato le slick perché poco prima della partenza non pioveva più. E mal gliene colse. Per i piloti Honda e Citroen è stato un calvario assoluto tanto che si sono presi un giro o quasi. Già, pensate un po', Bennani si è preso il lusso di doppiare il due volte campione del mondo Lopez e Yvan Muller con le Citroen ufficiali e per poco non faceva altrettanto con Tiago Monteiro e la sua Civic. D'accordo, vincere la corsa con lo schieramento invertito spesso non ha lo stesso valore di quando ci si aggiudica la main race, ma quella di Bennani è da considerarsi una vera impresa per come è arrivata. Il primo a non crederci pareva proprio Mehdi, sempre seguito da un clan di parenti e amici, questa volta tutti in lacrime: «Non potevo credere a quello che stava capitando. A ogni giro ho rischiato di finire fuori», ha candidamente ammesso sceso dal

GIOIA INCONTENIBILE PER IL BRAVO MEHDI

Sopra, Bennani in azione e, a destra, entusiasta sul podio per la sua vittoria in gara-1. In basso, Lopez davanti a Muller, finiti in quest'ordine nelle prime due posizioni della seconda frazione



CLASSIFICHE

Gara-1: 1. Bennani; 2. T.Chilton; 3. Catsburg. Gara-2: 1. Lopez; 2. Muller; 3. Monteiro

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Michelisz idolo locale fa lo show

COL MOTORE IN FUMO NELLA PRIMA GARA, NELLA SECONDA IL PILOTA UNGHERESE HA DATO SPETTACOLO CONCLUDENDO 10°

Se uno soltanto dei piloti italiani che si cimentano in campo internazionale ricevesse un 10 per cento del calore e dell'affetto che i tifosi ungheresi tributano per Norbert Michelisz quando si cimenta sul circuito di casa, beh, forse ci sarebbero meno problemi per i nostri giovani nel reperire sponsor e visibilità. Eroe nazionale da qualche anno, il simpatico Michelisz è approdato nel team Honda ufficiale Jas dopo il lungo legame con la Zengo Motorsport. Nonostante il maltempo, in 35.000 si sono presentati all'Hungaroring per assistere alle due gare Wtcc e tutti erano per Norbert. L'incredibile sfortuna che lo ha colpito nel giro di ricognizione in gara-1, motore in fumo, non ha gelato il pubblico che si è "gettato" sul giovanissimo e non troppo competitivo Ferenc Ficza. Poi, c'è stato il tifo per la Jas che è riuscita nel miracolo di permettere a Michelisz di essere al via di gara-2, seppur partendo ultimo. Spettacolare la rimonta dell'ungherese, arrivato al sesto posto sospinto da una sorta di vuvuzela instancabili e dal costante incitamento vocale dei fans, poi vanificata a una manciata di chilometri dalla bandiera a scacchi dal cedimento della sospensione posteriore sinistra causa contatto al 1° giro. Alla fine è arrivato decimo con la macchina storta e l'abbraccio dei 35.000 è stato ancora più commovente. ●

podio e stralunato per avere in mano la coppa del primo classificato. «Sai, in questa categoria ti confronti con i migliori piloti al mondo del Turismo e quindi devi dare sempre tutto, spesso sei costretto a spingere oltre il limite e questo ho fatto». Bennani aveva terminato 2° anche la prima gara allo Slovakia Ring una settimana prima, ma in pochi ci avevano fatto caso, catalogando tale podio come una semplice conseguenza dell'essere partito in prima fila (nono in Q2) per grazia ricevuta dal regolamento e per un circuito dove i sorpassi non sono all'ordine del giorno. Ma a Budapest questa vittoria, ha un profumo diverso. La consacrazione dell'impresa è poi arrivata dai suoi compagni di marca, Lopez e Muller, che non hanno avuto remore nel dirsi felici per Bennani riconoscendone l'abilità nell'aver saputo mantenere la prima posizione per tutti i 14 giri: «Ho guidato al limite anche io in gara-2 tenendo la prima posizione e vi posso assicurare che con questo asfalto nuovo, bagnato, è una vera impresa non commettere errori», ha dichiarato Lopez, abile vincitore della main race e tornato al comando del campionato Wtcc a discapito di Monteiro e della Honda. Il portoghese ha pagato cara la scelta di gomme in gara-1 e nella seconda prova una prestazione sotto gli standard a cui ci aveva abituato in questo primo scorcio di stagione. ●



UN BEL QUINTO POSTO PER TARQUINI CON LA LADA VESTA IN GARA-1

Sopra, Michelisz con la Honda Civic, finito col motore in fumo nel giro di ricognizione in gara-1 e poi riscattatosi giungendo 10° nella seconda frazione, dopo una bella rimonta che l'aveva visto anche 6°. Sotto, Tarquini, 5° in gara-1 con la Lada e poi ritirato in gara-2



Rookie

e i suoi fratelli

BEN TRE NEW ENTRY A PODIO NELLA PRIMA MANCHE CON L'ESTONE ARON DAVANTI A KARI ED ERICSSON. LE ALTRE FRAZIONI A GUNTHER E A BARNICOAT

di [Alessandro Gargantini](#)

BUDAPEST - Pochi giorni fa, la Fia si era espressa a favore dell'introduzione di una serie intermedia tra la Formula 4 e la terza serie, ritenendo che la differenza tra le due categorie sia particolarmente marcata ed il salto dall'una all'altra sia, sovente, troppo ampio per la maggior parte dei piloti. La considerazione deve aver indispettito i terribili rookies della classe 2016, che in Ungheria si sono davvero scatenati. Tre esordienti sul podio della prima manche tracciano un positivo orientamento: la terza serie europea può essere terra di conquista per i ragazzi che arrivano dalla classe minore. Sui saliscendi dell'Hungaroring, sopra tutte, ha brillato la stella del diciottenne estone Ralf Aron, bravissimo nel gestire il degrado degli pneumatici nella prima manche ed assicurarsi il suo primo centro nella categoria.

Nella manche d'esordio hanno conquistato il podio anche i nordici Niko Kari e Joel Eriksson, che già aveva preso confidenza con la cerimonia del dopo gara nel precedente appuntamento del Paul Ricard. I tre debuttanti sono espressione, rispettivamente, della Formula 4 italiana, tedesca e, infine, britannica. Nella seconda frazione, il tedesco Maxi Gunther ha dominato precedendo Aron e il cinese della Fda Zhou, sempre più convincente. Il nuovo manto stradale ha mandato in crisi gli pneumatici Hankook che, anche a causa di mescole poco omogenee, hanno creato problemi a parecchi protagonisti.

In gara uno gli esperti Nick Cassidy e George Russell sono rientrati nella corsia box con le coperture completamente inservibili. Nella manche conclusiva della domenica ha colto il primo centro nella terza serie il britannico Ben Barnicoat. Il ragazzo proveniente dalla Formula Renault ha approfittato di un contatto tra Gunther e Russel, che nella prossima corsa sconterà una penalizzazione di tre posizioni in griglia, per guadagnare la leadership. L'alfiere della Racing Steps Foundation ha preceduto Eriksson e Stroll. Le tante emozioni e i colpi di scena hanno avuto l'effetto di ricompattare un po' la classifica. Nonostante l'incidente nella terza manche, Maximilian Gunther occupa il vertice della graduatoria con soli quattro punti di vantaggio su Lance Stroll, che sul tracciato alle porte di Budapest è stato tra i più regolari ed ha collezionato un quarto, un ottavo e un terzo posto.

Due soli punti in tre corse rappresentano un botti-



no magrissimo per Nick Cassidy. Il neozelandese ha sofferto di problemi alla gomme, è rimasto coinvolto in un'uscita al via di gara due ed è finito in testacoda al via di quella conclusiva. Alessio Lorandi ha raccolto buoni punti grazie a due seste posizioni. Nella terza manche, il bresciano è scattato dall'ottava fila ed ha chiuso dodicesimo. Siamo soltanto al secondo atto stagionale, ma già si è parlato di possibili modifiche nella composizione delle scuderie

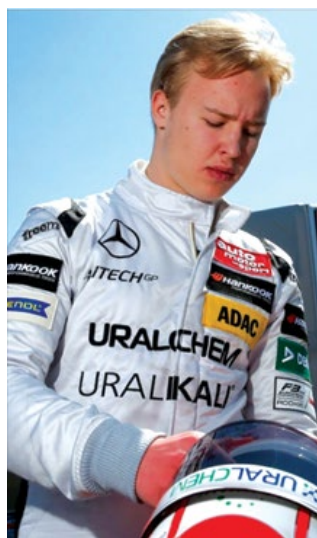




Ilott alle mani con Mazepin

DOPO LE LIBERE DEL VENERDÌ, PARAPIGLIA TRA I DUE CHE SI ERANO OSTACOLATI IN PISTA E IL SECONDO VA IN CASTIGO PER UNA GARA!

È iniziato davvero male il fine settimana di Callum Ilott, silurato quest'inverno dalla Red Bull ma subito sugli scudi nel precedente appuntamento del Paul Ricard, dove ha dominato la seconda manche. In Ungheria, il britannico ha attraversato un fine settimana molto difficile, negativamente influenzato da un'incredibile scazzottata, avvenuta dopo le prove libere del venerdì, con Nikita Mazepin. I due, dopo essersi ostacolati in pista, con il russo che ha accusato il rivale di avergli fatto rovinare un set di gomme fresco, sono venuti alle mani. Ad avere la peggio è stato proprio il pilota del team Van Amersfoort, che aveva già tolto il casco ed ha rimediato una contusione al viso.



Gli stewards hanno penalizzato Mazepin squalificandolo per una corsa. Forse troppo poco, considerando la gravità del gesto. Nella prima corsa del sabato si sono così presentate soltanto diciannove vetture al via, un numero che desta qualche perplessità.

Il clima di nervosismo è apparso comunque diffuso e si sono viste scintille anche tra George Russell e Nick Cassidy, che già si erano scontrati nella conferenza stampa al termine di gara uno al Paul Ricard. Questa volta, il britannico ha sostenuto di essere stato deliberatamente rallentato in qualifica, ma i fatti hanno poi dimostrato che i problemi alle gomme del pilota della Prema erano reali. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Aron; 2. Kari; 3. Eriksson. Gara-2: 1. Gunther; 2. Aron; 3. Zhou. Gara-3: 1. Barnicoat; 2. Eriksson; 3. Stroll.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



già dal prossimo appuntamento di Pau. Arjun Maini potrebbe lasciare il T-Sport e accasarsi da Muecke o da Carlin. I team berlinesi dal prossimo appuntamento schiererà anche David Beckmann. Per quel che, invece, concerne la squadra britannica, il sudafricano Raul Hyman non dovrebbe rientrare prima di Spa. Il Carlin Motorsport potrebbe così schierare a Pau un pilota della Formula Renault, in preparazione della gara di Monaco. ●



PACCHETTO DI MISCHIA AL CALOR BIANCO

A sinistra, l'estone Aron, in evidenza a Budapest con un primo e un secondo posto. A destra, il bresciano Lorandi, due volte buon sesto. In alto, il podio di gara 1, da sinistra: Kari (2°), Aron (1°) e Eriksson (3°). Nell'altra pagina, al centro, il britannico Ilott e, sopra, Mazepin, che sono addirittura venuti alle mani dopo le libere del venerdì



McLaren

entusiasmante

UN TRIONFO OTTENUTO DAL FORTE VAN GISBERGEN CON LA MERCEDES DI BUHK AL SECONDO POSTO. QUINTA LA MIGLIORE DELLE FERRARI

di **Marco Cortesi**

foto **Fotospeedy**

MONZA - Al via, la Blancpain Endurance Cup 2016 ha messo in mostra l'ultimo capitolo di un progetto che continua a crescere cementando la posizione da punto di riferimento nel panorama delle gare Gran Turismo internazionali. Se è vero che in pista i numeri non sono mai mancati per la serie organizzata da Stéphane Ratel, il progresso in termini di maturità è stato ben visibile. Lo scorso anno, ad impressionare era già stato il buon livello delle combinazioni al via, sia per i professionisti che, soprattutto, per i vari gentleman. E quest'anno si è sfiorato l'impossibile con equipaggi dal livello sempre più alto oltre a continui inserimenti di campioni fino alla vigilia, ultimo in ordine di tempo Antonio Garcia. Trattandosi poi di una serie "giovane" che sta scrivendo giorno dopo giorno la sua storia, stanno iniziando ad emergere delle grandi vicende umane e sportive in grado di generare aspettativa di anno in anno. C'è naturalmente la storia di Shane Van Gisbergen che, ormai punto di riferimento del V8 Supercars australiano, non fa mancare il suo impegno per la McLaren regalando grande spettacolo. "Le regole della fisica a lui non si applicano." Questa la frase che si sente spesso pronunciare quando si parla di lui. E anche nel far restare dietro la rimontante Mercedes-Amg Gt di Maximilian Buhk, dopo aver ricevuto la 650S numero 58 da Come Ledogar, ha tenuto fede alla sua fama, trovandosi ad aggredire ogni vettura doppiata per non far avvicinare il rivale. Successo di forza quello del trio Van Gisbergen-Ledogar-Bell. Il campione in carica della Blancpain Sprint alla fine ha mancato l'obiettivo per soli 3 decimi, con l'onore delle armi. C'è anche la storia straordinaria di Wolfgang Reip. Dopo aver interrotto la sua carriera kartistica a 12 anni per via di problemi economici in famiglia, il belga ha vissuto il sogno della



Sony Gt Academy, trasformandosi da videogiocatore a super-professionista alla "veneranda" età di 25 anni.

Dal salotto di casa, barcamenandosi tra studio e lavoro, alla conquista del titolo Endurance 2015, Reip è poi stato appiedato senza complimenti per motivi interni alla Nissan. Senza mollare, ha chiamato tutti i contatti che aveva, procurandosi un test in Bentley andato benissimo. Il terzo gradino del podio ha un sapore specia-

le per lui: l'uomo che si è costruito e ricostruito una vita ed una carriera. C'è anche un Giancarlo Fisichella che sembra ringiovanire progressivamente, ancor più da quando ha debuttato la nuova Ferrari 488. Per lui uno stint finale che l'ha visto sdoppiarsi, segnare il giro più veloce e confermare le ottime prestazioni della serie Imsa. Non va dimenticato neanche il trio primatista della Pro-Am, che per il terzo Kessel ha centrato un meritissimo ri-



AL TRAGUARDO

Gara: 1. Van Gisbergen-Ledogar-Bell; 2. Baumann-Jaafar-Buhk; 3. Soucek-Reip-Soulet

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Ben 52 vetture in due secondi!

ALTO LIVELLO DEI PARTECIPANTI E EQUILIBRIO DI PRESTAZIONI HANNO CONTRASSEGNAO LA SFIDA MONZESE FIN DALLE QUALIFICAZIONI

È stato estremamente positivo il debutto "endurance" della nuova generazione di vetture Gt3. Nonostante Monza porti ad esaltare particolarmente le caratteristiche di alcune delle protagoniste, il livello, sia in termini di competitività che di balance of performance, si è rivelato ottimo. Nelle prime libere, molti si sono nascosti, utilizzando gomme vecchie e mappature più conservative portando ad un dominio targato Ferrari,

mentre la qualifica ha scoperto le carte, con 31 vetture nello stesso secondo, totale che è arrivato a 52 in due secondi. Praticamente tutto lo schieramento in un lasso di tempo contenuto, a sottendere una competizione apertissima. Benissimo anche McLaren (che ha mostrato piccolo ma decisivo vantaggio sui rettilinei), Mercedes, Bentley e Nissan. Viceversa, in casa Audi si attendono tracciati più tortuosi e lo stesso vale per lo squadrone di

Lamborghini affidate alle scuderie clienti. I team di Sant'Agata sono ancora alla ricerca di un affinamento, anche se senza qualche circostanza sfortunata una top-5 sarebbe stata alla portata. Ha fatto parlare di sé anche la Jaguar Xf dell'Emil Frey Racing, aiutata anche troppo quanto a motore e talmente veloce sul dritto da causare qualche grattacapo agli avversari che le si trovavano attorno, tanto s'è rivelata prestazionale. ●

MUCCHIO SELVAGGIO ALL'ATTACCO!

Sopra, il gruppone delle Gt al via e, a sinistra, la McLaren vincente. A destra, alla prima variante la Mercedes di Buhk comanda il serpente dei rivali. In basso, la Ferrari di Fisichella, decimo assoluto



sultato. In particolare a lasciare di stucco è stato Andrea Rizzoli. Sulla carta non professionista, il bolognese ha marcato dei tempi notevoli, comparabili con quelli dei migliori "pro", guidando la scuderia svizzera al quinto posto assoluto. Nel weekend di Monza sono comunque stati tanti i protagonisti che hanno lasciato la loro firma nel "libro" del Blancpain, e già dal prossimo round Silverstone si attendono nuovi capitoli. ●





Il nuovo che avanza

VINCONO LIND E ARMINDO-ASSID, MENTRE IN ENTRAMBE
LE GARE VANNO A PODIO GLI ESPERTI DEL MONTE-DE MARCO

MONZA - È un Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa quasi completamente rinnovato, quello che ha preso il via da Monza con uno schieramento storico per il monarca della Casa di Sant'Agata Bolognese. Basta leggere i numeri: 47 vetture al via, 22 team, 70 piloti. Tutto all'insegna di un ricambio generale.

Prima la pole nella Qualifica 1 di Vito Postiglione, al suo debutto nel campionato con la Imperiale Racing, poi la vittoria in gara-1 del giovane rookie della Raton Racing, Dennis Lind, e infine il successo (favorito indubbiamente da una safety car) del binomio della Konrad Motorsport formato dai due "deb" Nicolas Armindo ed Henry Hassid: tanti nomi nuovi nelle posizioni di vertice; a parte quello di Harald Schlegelmilch, alla sua seconda stagione, più veloce di tutti nella Q2. Il

lettone della Artline Team Georgia è stato estremamente costante, raccogliendo un quarto ed un terzo posto.

In tema di debutti, c'è quello dell'Orange 1 Team Lazarus, che ha festeggiato due piazzamenti a podio e la vittoria tra i Pro in gara-2 con Nicola De Marco e Fabrizio Del

Monte. Niente male, considerando che per il primo si trattava di un ritorno in pista dopo un lungo periodo di "stop". Idem per il suo compagno di squadra, che domenica ha fatto anche segnare il giro

più veloce. "Prima" col podio anche per gli under 20 Andrea Fontana e Lorenzo Veglia, terzi sempre in gara-2 nonché secondi della Pro-Am con la Huracán del team Antonelli Motorsport.

Solo tanta sfortuna ha privato la squadra bolognese di un risultato analogo, se non addirittura migliore, in gara-1 con il

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Lind; 2. DeMarco-Del Monte. Gara-2: 1. Armindo-Hassid; 2. De Marco-Del Monte.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

È CUGINO DI KEVIN MAGNUSSEN

Lind, danese rivelazione

Una delle rivelazioni del weekend di Monza è stato Dennis Lind. Il danese, 23 anni, si è accordato con il team Raton Racing, "volando" nelle due sessioni di qualifica che lo hanno visto ottenere nell'ordine il terzo ed il quarto responso. Sabato, Lind ha dimostrato di avere un'ottima visione della gara, conquistando un successo meritato. Nonostante l'età, lo scandinavo possiede una buona esperienza, ma soprattutto il giusto dna nel sangue, visto che è nipotino del cugino del pilota di F1 Kevin Magnussen. Dennis ha preso il cognome della madre, ma suo padre Erik è il fratello di Jan.



SPAZIO A PROTAGONISTI FRESCHISSIMI

Sopra, il danese Lind al top in gara-1 e, nella foto grande, la Lambo di Armindo-Hassid, che ha vinto la seconda frazione

campione in carica Loris Spinelli (passato quest'anno alla Pro) ed il nuovo arrivo Enrico Fulgenzi.

Esordiente di lusso anche Nicola Larini, che ha colto due noni posti con la rientrante Petri Corse, affrontando da solo le due gare della durata di 50' ciascuna.

Protagonisti piloti con un notevole bagaglio di esperienza, ma anche giovanissimi. Come Rik Breukers, 17 anni, che in gara-1 ha festeggiato la vittoria tra gli Am con la Gdl Racing, altra squadra al debutto nel campionato.

Poi c'è Martin Kodric, che dopo avere esordito in occasione delle Finali Mondiali di Sebring del 2015, ha proseguito il proprio impegno con la Bonaldi Motorsport; il croato, classe '97, non ha deluso, lottando per le posizioni di testa e centrando sabato un miglior quarto posto davanti al compagno di squadra e campione in carica della Pro, Patrick Kujala, questa volta chiamato ad affiancare lo svizzero Adrian Amstutz. ●

Partenza lanciata

GENERALI VALENCIANA



CIRCUIT DE LA COMUNITAT VALENCIANA

REPSOL

Sul circuito Ricardo Tormo di Valencia ha preso il via la stagione 2016 della Nascar all'Europa che ha visto schierate 26 vetture, 12 team e 44 piloti

SUBITO SUPERSFIDA NELLA SERIE: NELLA ELITE 1 (QUELLA DEI PIÙ ESPERTI) VITTORIE PER KUMPEN E DAY. LONGIN RE DELLA ELITE 2

di **Enrico Rosi Cappellani**

VALENCIA - L'America in Europa, con lo scopo di scovare i migliori giovani talenti del volante e portarli a correre negli Usa. È questa la filosofia della Nascar Whelen Euro Series, che a Valencia ha affrontato la prima sfida 2016 del suo campionato europeo, alla 5° edizione. 26 le vetture, schierate da 12 team, con 44 piloti, in rappresentanza di 16 Nazioni per 4 Continenti. Tra i driver, ben 13 di essi alla vigilia avevano già vinto almeno una gara nel variegato mondo della Nascar, con 7 diversi team. Due i marchi in pista, Ford Mustang e Chevrolet SS, su vetture spinte da un V8 Chevrolet di 5,7 litri con 400 cv, con cambio a 4 marce e gomme Michelin (4 nuove a week-end per ogni vettura). Quest'anno migliorate nell'aerodinamica della carrozzeria e con novità anche negli ammortizzatori, nelle pastiglie freni e nei filtri aria.

Due le categorie dei piloti: Elite 1 (per i più esperti) ed Elite 2 (per giovani ed over), che si dividono la stessa vettura nel corso dei 6 week-end, che nell'Euro Nascar costano per 2 gare da 10 a 12 mila euro a pilota. Nella Elite 1 la prima corsa l'ha vinta il campione della serie 2014 Kumpen, davanti a Gabillon e Garcia. In gara-2 a salire sul gradino alto del podio è stato l'israeliano Day per i colori della nostra Caal Racing, con Gabillon e Garcia ancora a po-

dio. Ottimo week-end per i belgi del team Pk, che in Spagna hanno vinto 3 gare su 4. Gara-1 ha visto in pole Kumpen, subito bruciato al via da Garcia. In casa il valenciano ha tenuto botta sino a metà corsa, quando non è più riuscito a contenere il prepotente ritorno di Kumpen, passato in testa. Garcia ha poi dovuto mollare anche il posto d'onore a Gabillon, che a 5 giri dal termine è passato 2°.

Nel finale il leader belga ha subito il fiato sul collo del francese, ma ha vinto con un distacco di 261 millesimi. Garcia è salito sul gradino basso del podio, davanti a due italiani in bella rimonta: Rocca e Ercoli, buon debuttante in Elite 1. Gara 2 è stata contraddistinta da 3 bandiere gialle, con finale a sorpresa sotto safety car.

Il successo è andato a Day, partito in pole. All'inizio a braccare l'israeliano è stato Kumpen, poi scivolato di 2 posizioni in favore di Gabillon e Garcia. Il migliore degli italiani è stato Monforte, 10°. Nelle fasi iniziali nei top 5 erano classificati anche i nostri Rocca ed Ercoli, poi retrocessi rispettivamente al 13° ed al 20° posto. In classifica comanda Kumpen per 2 punti su Day. Nella Elite 2 due i successi di Stienes Longin, con podio fotocopiato in gara-2. Longin junior ha lungamente lottato in gara-1 con il poleman Tineo, che è riuscito a piegare solo nel finale andando a vin-

AL TRAGUARDO

Gara-1: Elite 1. Kumpen; Elite 2 Longin. Gara-2: Elite 1 Day; Elite 2: Longin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

MATHIAS E FREDDIE INSIEME

Lauda-Hunt che coppia!

Lauda e Hunt junior hanno condiviso per la prima volta una vettura nell'Euro Nascar a Valencia. Entrambi hanno mostrato buone prestazioni, raggiungendo la top 10 (Lauda in gara-1 Elite 1, Hunt in gara-2 Elite 2). Mathias sta aiutando molto Freddie a conoscere la vettura ed il risultato di gara-2 ne è la testimonianza. Entrambi puntano a Venray per migliorare: per Hunt si tratterà della prima gara in assoluto su ovale.



cere con 2" sullo spagnolo. Nei top 3, ben distanziato, anche Deflandre. La domenica il risultato al vertice si è ripetuto. Ma solo dopo parecchi incidenti che hanno imposto 2 volte la safety car. L'Euro Nascar tornerà a metà a maggio sull'ovale olandese di Venray, lungo mezzo miglio e con pendenza di 22°. ●

Cecotto orgoglio Rp

WORLD SERIES JOHNNY REGALA UNA STREPITOSA VITTORIA IN GARA-1 AL TEAM ITALIANO. ECCO COME

BUDAPEST - È una bella favola (si accadono ancora nel motorsport) quella che si sta verificando nella Formula V8 3.5 e che vede coinvolta una realtà italiana: la Rp Entrata nella categoria alla chetichella rilevando le monoposto dalla Isr, trovati non senza fatica i piloti Johnny Cecotto (**sotto**) e Vitor Baptista, l'avventura è partita il weekend del 17 aprile ad Alcaniz. Tre giorni cominciati in salita, ma finiti in discesa con un bel sesto posto del venezuelano in gara 2. Poi, Budapest. C'era un problema sulla vettura di Cecotto e nonostante i numerosi tentativi per capirne l'origine, non se ne era venuti a capo.

Finché, giunti in Ungheria l'inghippo è stato identificato ed eliminato. E le cose sono rapidamente cambiate.

Quarto in qualifica 1, l'esperto Cecotto si è fatto largo su un tracciato che gli va particolarmente a genio. E quando il poleman Tom Dillmann ha commesso un imperdonabile errore, la nero-argento mono-

posto del team diretto da Fabio Pampado è clamorosamente balzata al comando. Tensione alle stelle per i ragazzi del box tricolore (alcuni anche ex Draco), ma Cecotto ha gestito bene i giri finali tagliando per primo il traguardo. Non si vedeva da parecchio tempo nella serie, che prima era targata Renault, un team al debutto capace nel giro di due settimane di festeggiare subito il primo successo. Tanto per far capire la difficoltà storica della categoria, la spagnola Avf, che ha sempre avuto tecnici di qual-

ità ed è entrata in 3.5 nel 2013, ha alzato la coppa del primo classificato per la prima volta proprio domenica

scorsa, in gara-2 a Budapest con Dillmann. In Ungheria, nel box Rp è approdato nel ruolo di supervisore un tecnico esperto della serie, Marcus Koch, già con Fortec, Bvm, Carlin. Nulla viene lasciato al caso dal team principal Pampado e i risultati si sono immediatamente e inevitabilmente visti.

Massimo Costa

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Cecotto; 2. Dillmann; 3. Deletrazi. Gara-2: 1. Dillmann; 2. Nissany; 3. Panis.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Morbidelli balza in testa

TCR SERIES CON UNA VITTORIA E UN TERZO POSTO IL PESARESE HA FATTO CACCIA GROSSA IN PORTOGALLO

ESTORIL - In Bahrain, nonostante un 2° posto, non era rimasto molto contento; alla seconda tappa della Tcr Series 2016, Gianni Morbidelli (**nella foto**) non ha sbagliato un colpo e ha ingranato la marcia superiore. Con una vittoria e un 3° posto, il pesarese ha fatto caccia grossa in Portogallo con la Civic della West Coast e si ritrova già in testa al campionato, per un punticino. «Non vuol dire ancora nulla», dice

lui, ma intanto incamererà. E dire che il weekend non era cominciato al meglio, avendo sal-

to il test privato del mercoledì che i rivali diretti avevano utilizzato per mettere a punto le vetture e incontrando poi problemi col servosterzo in qualifica. Una gara-1 perfetta, nella quale ha superato a 2 giri dal termine il sorprendente e bravo Homola (Seat B3), autore della pole e in testa per quasi tutta la gara ma finito con le gomme in crisi su una pista molto abrasiva, ha rugginzito l'incombustibile Gianni, che battuto Vernay

e Comini, finalmente a podio con le Golf del Leopard Racing in grande progresso. In gara-2, Morbidelli ha poi gestito bene la posizione non ideale nella griglia invertita, compiuto un sorpasso da manuale su Vernay e raccolto un utilissimo terzo posto dietro all'inarrivabile James Nash, al primo centro con la Seat dopo aver guidato da semaforo a bandiera, e a Stefano Comini, che studia con profitto la carriera del ragioniere.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Morbidelli; 2. Vernay; 3. Comini. Gara-2: 1. Nash; 2. Comini; 3. Morbidelli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Non è stato il weekend di Pepe Oriola. Lo spagnolo alfiere della Seat torna a casa con cinque miseri punti, dopo l'en plein del Bahrein: appesantito dalla zavorra di 30 kg, è finito solo ottavo in gara-1 e addirittura decimo in gara-2, con una macchina sbilenca per un contatto con Hezemans. Weekend difficile per l'Alfa di Michela Cerruti (elettronica) e la Subaru di Luca Rangoni (differenziale) e una novità confermata per la prossima tappa a Spa: l'arrivo della Peugeot 308 del Sébastien Loeb Racing.

Alfredo Filippone



Gt3 il nuovo non avanza

GT OPEN FERRARI F458 E McLAREN VANNO A SEGNO. LE AUTO DELLA VECCHIA GENERAZIONE PROTAGONISTE

ESTORIL - Se il buongiorno si vede dal mattino, sarà un Gt Open all'insegna della varietà e dello spettacolo. All'Estoril, il campionato si è aperto con due belle e combattute gare, che hanno dato la misura dei tanti pretendenti. Al momento, le Gt3 di nuova generazione hanno ceduto il passo a quelle più collaudate. È certamente il caso della Ferrari F458 del Balfe Motorsport, vincitrice in gara 1 con Phil Keen e Shaun Balfe. Esempio classico di team privatissimo ben gestito e di due "fighting racers" di stampo prettamente britannico. Gran primo

stint del giovane e veloce Keen e ottima tenuta del gentleman Balfe nella seconda frazione hanno spiegato il successo sulle Bmw M6, ancora acerbe, del team Teo Martín, con Yacamán-Monje secondi e Ramos-Rodríguez solo settimi. Trionfa pure la non vecchia McLaren 650S del Garage59 con Benham e Tappy, baciati dalla fortuna nell'ultimo giro per il contatto fra gli allora primi due, l'altra McLaren

di West, che Kevin Estre aveva portato al comando nel primo stint, e la Lamborghini di Fabrizio Crestani. Il gentleman svedese ha resistito bene agli attacchi dell'italiano ma il feroce duello è finito male. A raccogliere il successo è pur sempre una delle McLaren del Garage 59, mentre Crestani salva il terzo posto. La Huracán dell'Orange1 Team Lazarus si candida fra i grandi protagonisti della stagione e anche come portacolori azzurri, dimostrando già buona competitività e di poter contare su una coppia

molto equilibrata, quale Thomas Biagi-Fabrizio Crestani, peraltro autore della pole di gara-1. Il tandem aveva conquistato il terzo posto anche in gara-1, ma a tavolino dopo la penalità inflitta a Estre per aver buttato fuori Saravia. Ottimo weekend anche per Francesco Castellacci, che raccoglie due quinti (e una prima fila in Q2) sull'unica F488 dell'Alfa Corse in gara, quella del gentleman Flohr.

Alfredo Filippone

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Balfe-Keen; 2. Yacamán-Monje. Gara-2: 1. Benham-Tappy; 2. Saravia-Campanico.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Leonardo Pulcini è stato il protagonista del primo round di Euroformula Open all'Estoril. In basso, Balfe e Keen, nella foto davanti a Biagi e Crestani (2 volte terzi) vincitori di gara-1 nel Gt Open

Pulcini avvio alla grande

EUROFORMULA OPEN CON UN PRIMO E UN 2° POSTO LEONARDO SUBITO AL TOP. FIORAVANTI 3° IN GARA-2

ESTORIL - Non poteva iniziare meglio la stagione di Leonardo Pulcini nell'Euroformula Open. Passato al Campos Racing durante l'inverno, il romano non ancora diciottenne, sembra aver guadagnato ancora in metodicità e determinazione. All'Estoril si è subito distinto centrando la pole di gara-1, che ha poi dominato alla grande, costruendo il vantaggio determinante sin dall'inizio, grazie anche ai va-

gli altri già a 18 lunghezze. Gli inseguitori a quota 27 sono tre: Aitken, Diego Menchaca e Damiano Fioravanti. Il messicano di Campos e l'italiano della RP hanno conseguito gli stessi piazzamenti (un quarto e un terzo), con il romano sul podio la domenica al termine di una gara che è stata molto lineare

nello svolgimento. In Portogallo hanno brillato anche l'aristocratico Ferdinand Habsbour-

g, secondo in gara-1, e olton Herta, figlio dell'ex-star Indycar Brian, quinto (e primo rookie) in gara-2. Il bilancio del weekend portoghese è più che positivo per la categoria: con 23 vetture al via e l'entrata in lizza di team internazionale di prestigio come Carlin e Fortec, l'Euroformula dimostra gran buona salute e l'ottimo rapporto qualità-prezzo sembra averne fatto un interessante step per tanti piloti. (a.f.)

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pulcini; 2. Habsburg; 3. Menchaca. Gara-2: 1. Aitken; 2. Pulcini; 3. Fioravanti.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Veronesi protagonista

AL DEBUTTO NEL MONOMARCA PIERLUIGI VINCE GARA-1 E POI REPLICA IN GARA-2 MA VIENE ESCLUSO. COSÌ IL SUCCESSO VA A PASOTTI



ADRIA - Avvio di stagione movimentato e decisamente bagnato, quello che ha vissuto la Lotus Cup Italia ad Adria. La serie organizzata dalla Pb Racing, al suo terzo anno di attività, ha visto subito protagonisti tanti volti nuovi della serie, ad iniziare da Pierluigi Veronesi. L'alfiere della Siliprandi Racing, dopo aver preso le misure della Elise Cup Pb-R e la giusta confidenza in qualifica con il quarto crono assoluto, in gara-1 ha subito messo le cose in chiaro imponendosi con autorità grazie ad un'ottima partenza prima, e poi a due sorpassi vincenti ai danni di Pasotti e poi di Pegoraro. Un primo posto che era stato replicato anche in gara-2, prima che la direzione gara escludesse il pilota emiliano a causa del mancato rispetto dei limiti del tracciato e conseguente drive-through, quest'ultimo però non scontato dalla Elise numero 27; episodio che ha posto a lungo la classifica "sub iudice". Anche Pegoraro in gara-2 è finito nella tagliola dei Commissari Sportivi per la stessa infrazione, costatagli il podio. Tornando a gara-1, le ostilità si sono chiuse anzitempo per il violento acquazzone che ha colpito il tracciato rodigino. Al top si è confermato Pasotti che, dopo la prestazione incredibile delle qualifiche, è uscito dal primo round in vetta alla classifica Piloti grazie al terzo posto di gara-1 e alla vittoria messa a segno in gara-2. Ottimo al debutto anche il giova-

AVVIO BAGNATO E MOVIMENTATO

Sopra, Pasotti (vettura n°17) vincitore di gara-2 dopo l'esclusione di Veronesi, in questa foto, che si era aggiudicato la vittoria anche in gara-1



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Veronesi; 2. Pegoraro; 3. Pasotti. Gara-2: 1. Pasotti; 2. Riccardi; 3. Baiguera.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

ne Andrea Baiguera, sulla Elise del Brixia Horse Power, il quale con due gare accorte ha collezionato punti importanti in ottica campionato nonché il terzo posto nella seconda manche. Molto bene anche Enrico Riccardi: il driver della Elitcar Lotus Milano ha fatto valere la propria esperienza ralistica in condizioni particolarmente difficili, facendo l'en plein nella graduatoria Pirelli Cup e Over 50, portandosi altresì a casa il secondo posto assoluto in gara-2. Chi è un po' mancato all'appello è stato il

campione 2015 Franco Nespoli. Lo svizzero di casa Cipriani Motorsport, dopo avere siglato il terzo tempo in qualifica, è stato autore di un doppio testacoda nelle battute iniziali di gara-1, probabilmente dettato dalla foga di portare la sua Elise in testa al gruppo, ed ha poi visto compromessa la seconda manche quando Pegoraro lo ha mandato in testacoda nel corso del primo giro, causandone il successivo ritiro, manovra per la quale il ternano dell'Aggressive Team Italia è stato poi penalizzato con un drive through. Non particolarmente in evidenza neanche Filippo Manassero e Giacomo Stratta. ●

Gt Valli e Fondi vanno a segno

COPPA ITALIA NEL RAGGRUPPAMENTO TURISMO INVECE SONO ZANIN E FUMAGALLI A DIVIDERSI LE VITTORIE

ADRIA - Caldo e sole il venerdì, umido e vento il sabato, pioggia la domenica. Il meteo ha così caratterizzato il weekend della Coppa Italia di scena ad Adria. Nelle quattro gare in programma ben quattro vincitori diversi con Stefano Valli e Maurizio Fondi i più bravi fra le Gt, e Massimo Zanin e Alberto Fumagalli i protagonisti con le Turismo. Fra le vetture Gran Turismo il weekend era cominciato al meglio per Stefano Valli (Bmw Z4-Scuderia San Marino). Dopo la pole del sabato mattina si era imposto anche in Gara 1 in notturna seguito proprio da Fondi (Porsche 997 R-Autorlando) e Sergio Ghiotto (Corvette Z06 - Bellspeed). In Gara 2 tuttavia una perdita di pressione dalla posteriore destra ha privato il sanmarinese della doppietta personale con Fondi sul gradino più alto del podio seguito da uno scatenato Ghiotto capace con piog-

gia e pista bagnata di recuperare quasi un secondo al giro sul battistrada nell'ultimo terzo di gara, e da Stefano Barbieri alla sua prima con la Porsche 991 GT3 Cup della ZRS. Una vittoria a testa per De Bellis e Mazzolini in classe 997 GT3 Cup con "Togo" sfortunato protagonista di Gara 2. Fra le Turismo Massimo Zanin (Bmw M3 V8 - Pro.Motorsport) domina Gara 1 davanti a Riccardo Fumagalli (Bmw M3 3.2 - Scuderia San Marino) e Luigi Bamonete (Seat LCR - MM Motorsport) terzo nonostante una penalizzazione per un contatto con il sorprendente Frison (Honda Integra). In Gara 2 problemi elettrici rallentano il subentrato Filippo Zanin spianando la strada a Alberto Fumagalli e a Massimiliano Chini (Seat LCR - Nos Racing) e Bamonete. Doppietta di Federico Borrett nella Bmw Open Cup.

Gianfranco Di Magrito

AL TRAGUARDO

Gt - Gara-1: 1. Valli. Gara-2: 1. Fondi. Turismo - Gara-1: 1. Zanin. Gara-2: 1. Fumagalli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Nel primo round della Mitjet Italian Series sono state 17 le vetture a scendere in pista

Vado subito al Massimo

MITJET IL PILOTA DEL TEAM COMPOSIT VINCE GARA-1 DEL GRA. IN LUCE ANCHE MALVESTITI, PIZZOLA E COLA

ADRIA - La Mitjet Italian Series è tornata in pista nel weekend del 23 e 24 aprile ad Adria, per il primo dei sei appuntamenti che caratterizzano la stagione 2016. Al suo secondo anno di attività, la serie promossa in esclusiva per l'Italia dalla Motorquality, ha visto scendere in pista 17 vetture per un totale di 30 piloti in rappresentanza

di sette team: numeri di tutto rispetto. Nella prima gara del raggruppamento A è salito sul gradino più alto del podio il portacolori del team Composit, Alberto Massimo, seguito dal poleman Filippo Bellini (Kinetic) e dal veloce Roberto Benedetti, terzo. Quest'ultimo, sempre al volante di una vettura 2 litri del team The Club, ha oc-

cupato la posizione d'onore in gara-2, vinta da Francesco Malvestiti (Pellin). Il raggruppamento B invece ha visto altri due protagonisti; sotto la pioggia battente della mattina Mauro Pizzola (Kinetic), campione in carica del raggruppamento "A" 2015,

è riuscito ad avere la meglio sul compagno di squadra Matteo Gonfiantini, secondo al termine della gara davanti ad Alberto Cola (Pellin). Proprio Cola ha siglato invece l'ultima vittoria della giornata, dopo aver inscenato un bel duello con Davide Di Benedetto nelle fasi iniziali. Il pilota della Costa Ovest alla fine è transitato sotto la bandiera a scacchi secondo, prendendo la vettura del giovane Gonfiantini. (d.l.)

AL TRAGUARDO

GRUPPO A - Gara-1: 1. Massimo. Gara-2: 1. Malvestiti. GRUPPO B - Gara-1: 1. Pizzola. Gara-2: 1. Cola.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Stefano Valli su Bmw Z4 e Maurizio Fondi con la Porsche si sono divisi le vittorie tra le Gt nel 2° round della Coppa Italia





10 KG SULLE SPORT CN4

Al fine di incentivare la partecipazione delle biposto Cn4 nel Campionato Italiano Sport Prototipi, è stato deciso di ridurre di 10 kg il peso minimo indipendentemente dalla marca della motorizzazione adottata. È stata invece confermata nella stessa classe la flangitura di 30 mm dei propulsori con alimentazione "plurifarfalla" impiegata esclusivamente dalle unità Bmw.

GIACON NEI PROTOTIPI

Nonostante il suo programma prioritario rimanga quello della partecipazione al Campionato Italiano Turismo nella categoria Tcr, Jonathan Giaccon si presenterà questo fine settimana al via del Tricolore Prototipi. Il 22enne padovano guiderà per l'occasione la Osella Pa21-Honda Cn2 con cui Davide Uboldi ha conquistato il titolo nel 2014.

GT ITALIA, C'È VALORI

Tra le ultime adesioni per il Gt tricolore che partirà da Monza, c'è quella della Cars Engineering che schiererà una Lamborghini Gallardo Gt3 per la coppia Valori-Monfardini. Nella stessa classe Marco Galassi guiderà una Ferrari 458 Italia del Team Malucelli. Caso raggiunge invece Del Prete tra le fila della Scuderia Victoria per guidare un'altra Ferrari in versione "Cup".

PERUGGINI SU FERRARI

Novità dell'ultimo momento nel Gruppo Gt del Cvm, dove a sfidare la Ferrari 458 di Roberto Ragazzi ci sarà Lucio Peruggini, il quale lascia la Delta S4 per essere al via su una Ferrari 458 Gt3 del team Af Corse gestita sui campi di gara dall'esperto Franco Del Buono.

BENE PALMER NEL NEC

Dorian Boccolacci e Max Defourny si sono divisi le vittorie nelle due gare d'apertura della F. Renault 2.0 Nec, che ha preso il via lo scorso fine settimana da Monza. Da segnalare il 3° posto messo a segno la domenica da Will Palmer, figlio 19enne dell'ex pilota di F.1 Jonathan e fratello di Jolyon.

SUL CIRCUITO BRIANZOLO IL PRIMO DEI 7 APPUNTAMENTI

Trofeo Abarth scatta a Monza

Parte da Monza, questo fine settimana, l'ottava stagione del Trofeo Abarth Selenia, che vede al via una ventina di piloti, molti dei quali stranieri, provenienti da Scandinavia, Portogallo e Turchia. Le novità del 2016 sono la presenza della Abarth 595 Ot al posto della 500 Assetto Corse, che affianca così alla Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione, oltre all'unificazione della serie italiana con quella europea in un solo schieramento, con un calendario di sette appuntamenti di due gare ciascuna e una trasferta in Austria: Monza (1 maggio), Imola (29 maggio), Misano (12 giugno), Mugello (3 luglio), Red Bull Ring (24 luglio), Vallelunga (11 settembre), Mugello (16 ottobre).

A MONZA UNA SERATA PER RICORDARE IL TRICAMPEÃO

Senna, l'ultima notte insieme

Sabato 30 aprile, l'autodromo di Monza ospiterà una serata speciale dedicata ad Ayrton Senna, intitolata "L'ultima notte insieme". Ideato dallo storico fotografo Ercole Colombo e dal giornalista Giorgio Terruzzi, questo evento rappresenterà

un modo per ricordare la figura del campione brasiliano scomparso a Imola domenica 1 maggio 1994. L'appuntamento è a partire dalle ore 21, mentre il biglietto costerà 10 euro. Tra gli ospiti attesi, anche Jean Alesi e Ivan Capelli.

LA SERIE AVRÀ IL SUPPORTO DI PORSCHE ITALIA

Cayman Gt4 Trophy

All'interno del Campionato Italiano Gran Turismo è stato inserito il Cayman Gt4 Trophy Italia 2016, una sorta di classe a se stante riservata alle omonime vetture basate sul modello stradale "type 981" con motore 3.8 litri da 385 Cv. Per tutti i sei appuntamenti della serie, che godrà di classifica e montepremi dedicati, è stato garantito il supporto tecnico di Porsche Italia. Ammessi al via sia singoli conduttori che equipaggi di due piloti, di cui un solo conduttore prioritario. La prima tappa si svolgerà a Imola il 29 maggio; il calendario proseguirà con i round di Misano (12/6), Mugello (17/7), Vallelunga (11/9), ancora Imola (25/9) e Mugello (16/10).



ACCORDO CON LA PIT LANE

Baldan nella Leon Cup Italia

Nicola Baldan prenderà parte a tutta la stagione della Seat Leon Cup Italia. Il veneto, che lo scorso anno aveva disputato alcuni appuntamenti del monomarca tricolore, si è accordato con il team Pit Lane Competizioni per guidare una Cup Racer aggiornata al 2016. Baldan raggiungerà così nella stessa squadra gli altri due piloti confermati Alberto Vescovi e Franco Fumi. Da non escludere anche la partecipazione a qualche gara della Tcr International Series, programma per il quale il padovano sta al momento lavorando.

IL DEBUTTO A MISANO

Comito Viola in Clio Cup Italia

A Misano, nel secondo appuntamento della Clio Cup Italia, farà il suo debutto Nicholas Comito Viola. Il campano, lo scorso anno protagonista con il team Melatini Racing nella Rs Cup, disputerà tutte le rimanenti gare del monomarca Renault con la squadra marchigiana in cui va a raggiungere Massimiliano Ciocca, Alfredo De Matteo e Davide Nardilli. Questi ultimi, la scorsa settimana hanno preso parte ad una giornata di test sul tracciato romagnolo, dove ha completato diversi giri nell'ottica di un possibile esordio anche Gustavo Sandrucci.

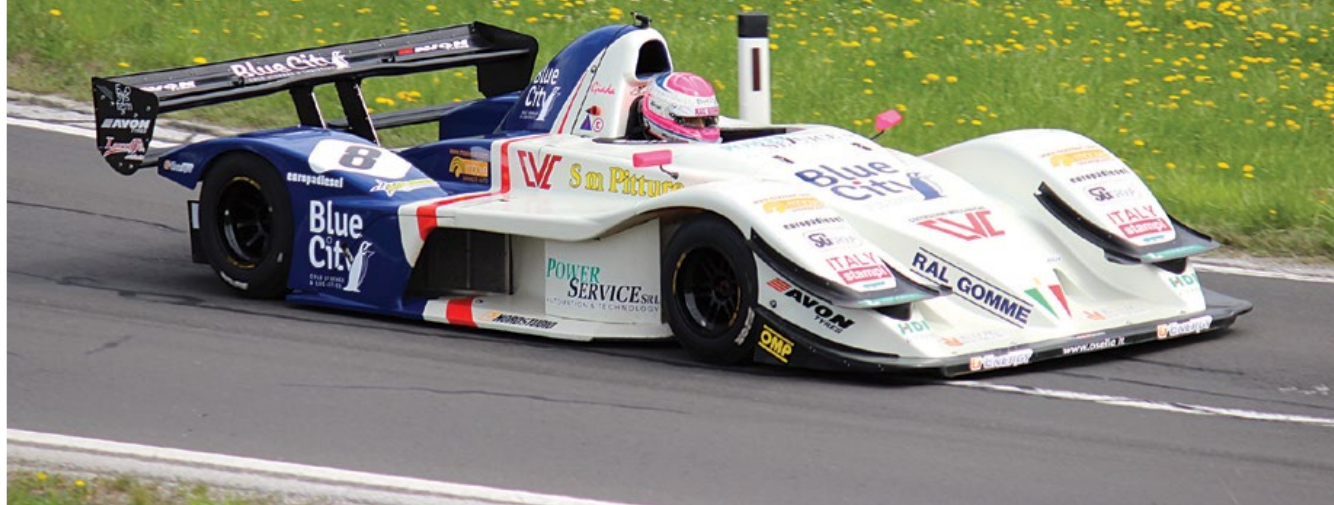
ARRIVA COLAJANNI

Nuovi nomi in Super Cup

In vista del primo appuntamento di Misano del 29 maggio, cresce lo schieramento della Super Cup, campionato riservato alle vetture Turismo. Tra gli ultimi ad aggiungere il proprio nome nella "entry list" è stato Fausto Amendolagine, che guiderà una Peugeot 106 Gruppo N del team Paletta. Stessa vettura per Claudio Bisceglia e Ivan Moltoni, i quali vanno così ad arricchire la classe fino a 1.4, che al momento vede otto vetture iscritte. Nella E1 fino a 2.0, dove le vetture formalizzate sono fino ad ora dieci, Albert Colajanni porterà in pista una Bmw M3 E46 24 Hours Special seguita dal team Rc Motorsport.

Merli vola in alto

CHRISTIAN SBANCA IL 2° ROUND IN AUSTRIA E FA PARI E PATTA CON FAGGIOLI. «HO DATO L'ANIMA PER STARE DAVANTI A SIMONE»



di **Gianluca Marchese**
foto **Raveggi**

Pari e patta. Continua l'equilibrio nel Cem tra Simone Faggioli e Christian Merli. Anche nella seconda tappa, a Rechberg, entrambi si aggiudicano la rispettiva categoria e rimangono a parimerito in testa all'Europeo, ma in Austria sono Merli e l'Osella Fa30 Evo Rpe ad avere la meglio nella classifica assoluta dopo una gara e soprattutto una seconda manche entusiasmanti. Con il crono totale di 3'50"938 (record di gara) il trentino torna così a vincere una salita continentale e ha risolto i problemi al cambio che ne avevano condizionato l'esordio sul Col St.Pierre, sentendo di avere in mano un mezzo più competitivo che mai: «Sono strafelice - commenta raggiante -, nella seconda manche ho dato l'anima per restare davanti. Non mi monto la testa, però dopo un mese di così duro lavoro questa è una grande gioia che condivido con tutti quelli che mi hanno permesso

di essere qui. L'auto è migliorata e ora dovremmo essere a Sarnano per provare le modifiche che stiamo approntando su geometria e aerodinamica in vista del Portogallo». Dall'altra parte Faggioli le ha provate tutte per rimediare alla toccata della prima manche, che ha condizionato il suo tempo finale (nell'aggregata è 2° a 2"150 dal rivale trentino). Il fiorentino della Norma-Zytek, ancora nel modello 2015, è stato il più veloce nella seconda segnando il nuovo record del tracciato in 1'54"928, ma non

**GRAN DERBY D'ITALIA
SULLE RAMPE D'EUROPA**

Nonostante abbia fatto segnare il nuovo record della salita di Rechberg, Faggioli, sotto, non ce l'ha fatta ad avere la meglio su uno scatenato Merli, sopra, tornato alla vittoria

è bastato contro uno scatenato Merli, rimasto comunque in scia (1'54"980). E se le premesse delle prime due gare sono queste la sensazione è che si lotterà spesso sul filo di lana. Sul podio assoluto di Rechberg ha concluso il rientrante ceco Milos Benes, mentre quarto è Paride Macario, confermato su standard elevati alla sua seconda apparizione in Europa e nella seconda salita bravo a resistere al tentativo di sorpasso dello svizzero Joel Volluz, tutti su Fa30-Zytek. ●

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe);
2. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek); 3.
Benes (Osella Fa30 Zytek).



Gt grandi



Con 38 vetture a Misano nel primo appuntamento del Blancpain Gt Sprint, 32 a Oschersleben in occasione dell'apertura dell'Adac Gt Masters e 30 nel weekend inaugurale del British Gt a Brands Hatch, il Campionato Italiano Gran Turismo è destinato a partire con una marcia in più. A Monza, questo fine settimana, si attende infatti uno schieramento superiore alle 40 macchine. Tanti sono stati nel 2015 gli equipaggi presenti in occasione del weekend di Imola, dove si è registrato un record assoluto che potrebbe ben presto essere infranto. La serie tricolore, dopo essere cresciuta esponenzialmente lo scorso anno, è divenuta una realtà di assoluto riferimento nel panorama europeo. Sul circuito brianzolo va in scena il primo dei sette doppi round del calendario; in tutto 14 gare, con la consolidata formula della mini-durata (48 minuti più un giro e pit-stop obbligatorio).

Ai numeri, che rappresentano praticamente una certezza, si aggiunge un ottimo livello di piloti e team, la maggiori parte di questi divisi tra un doppio programma che li vede coinvolti anche nello stesso Blancpain (Endurance e Sprint) e negli eventi internazionali di maggiore prestigio come la 24 Ore di Spa. L'idea di introdurre nel campionato di Acì Sport due nuove classi, che nella fattispecie sono

**IL TRICOLORE
GRAN TURISMO
PRENDE IL VIA
DA MONZA
CON UNO
SCHIERAMENTO
SUPERIORE
A 40 VETTURE.
LA SERIE È ORA
DIVENUTA
DI ASSOLUTO
RIFERIMENTO
NEL PANORAMA
EUROPEO**

di **Dario Lucchese**

la Super Gt3 e la Super Gt Cup, aperte alle vetture di ultima generazione, ha difatti favorito una "sinergia" con le due serie di Sro. Confermate anche le classi Gt3 e Gt Cup, riservate ai modelli meno recenti, mentre un'ulteriore "mossa" è stata quella di riammettere la Gt4, con il chiaro intento di attirare le numerose Porsche Cayman Cup e Maserati ex Trofeo; anche se al momento, su questo fronte, non si è registrata una risposta concreta in termini di partecipanti. In ogni caso, il Campionato Italiano Gran Turismo prenderà il via con otto differenti marchi; sette nella sola Super Gt3, in cui sono confermate Aston Martin, Audi, Bmw, Ferrari, Lamborghini, Mercedes e Nissan. Tutte le gare verranno infine trasmesse in diretta su Rai Sport.

ECCO CHI PUÒ DARE LA CACCIA AL TITOLO 2016

Uno schieramento davvero di alto livello

Partendo proprio dalla "categoria regina" per eccellenza tante sono le novità, ma anche le conferme. Come quella di Stefano Gattuso, lo scorso anno campione della Gt3 con la Ferrari 458 della Scuderia Baldini 27, che passa sulla Lamborghini Huracán

Italia numeri



SULLA NUOVA AUDI R8 LMS MAPELLI E ALBUQUERQUE

Con la Bmw M6 Gt3 della Roal, sopra, Cerqui e Comandini vanno a caccia di gloria. Sotto la nuova R8 Lms schierata da Audi Sport Italia per Mapelli e Albuquerque al via di una serie di alto livello per qualità e quantità dei protagonisti



della Ombra Racing, team con cui aveva già militato nel 2014 nell'International Gt Open. Il bergamasco avrà come compagno Alex Frassinetti, a sua volta legato da diversi anni alla squadra di Chignolo d'Isola (presente anche nella Blancpain Gt Series Endurance Cup con il terzetto Matteo Beretta-Stefano Costantini-Giovanni Berton). L'inedito binomio ha già completato due test pre-stagionali a Vallelunga e al Mugello, ottenendo degli ottimi riscontri. Con un'altra vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese, a rappresentare il team Antonelli Motorsport ci saranno invece Alberto Di Folco, due anni fa campione Pro-Am del "Super Trofeo", ed il vincitore del titolo 2015 della Carrera Cup Italia, Riccardo Agostini. Entrambi sono al debutto nella serie tricolore ed ambedue sono stati promossi quest'anno nello Gt3 Junior Program di Squadra Corse, di cui fanno parte lo stesso Frassinetti e l'olandese Jeroen Mul, che assieme a Mirko Bortolotti difenderà i colori della Imperiale. La formazione emiliana potrà contare anche sulla coppia Giovanni Venturini-Stefano Pezzucchi. Ed è già un confronto annunciato con le nuove Ferrari 488. Una vera schiera dalla rientrante Black Bull Racing, che nel 2013 aveva fino all'ultimo lottato per il titolo con l'equipaggio composto da Tommaso Maino e Mir-

UNA SFIDA IN 7 ATTI

30/4-1/5	Monza
28-29/5	Imola
11-12/6	Misano
16-17/7	Mugello
10-11/9	Vallelunga
24-25/9	Imola
15-16/10	Mugello

ko Venturi. Proprio quest'ultimo tornerà al volante di una vettura della squadra svizzera, dandosi il cambio con l'esperto Stefano Gai, nel 2014 campione Pro-Am della Blancpain Endurance Series e vincitore di tre titoli del Ferrari Challenge Italia. Grande attesa anche per l'altra "488" della Easy Race, si cui alterneranno invece Daniel Mancinelli e Ferdinando Geri. Eclatante la partecipazione di Audi Sport Italia, che porterà in pista una nuova R8 Lms: a guidarla ci sarà infatti una coppia di piloti veloci ed altrettanto esperti come Marco Mapelli (che dopo avere concluso secondo nelle ultime due stagioni punta decisamente al successo) ed il portoghese Filipe Albuquerque, impegnato già con il Team Wrt nel Blancpain. C'è invece una Bmw M6 Gt3 per la Roal Motorsport. Uno dei piloti confermati è Alberto Cerqui, che proprio con la squadra di Roberto Ravaglia nel 2011 ha conquistato il titolo del Campionato Italiano Superstars, facendo l'anno seguente il suo debutto nel Wtcc. Il bresciano, classe '92, si alternerà al volante un altro pilota esperto come Stefano Comandini. Sempre in tema di novità assolute, c'è quello del debutto della Aston Martin Vantage nei colori della Solaris Motorsport, che due settimane fa ha completato una proficua giornata di test a Monza con i due titolari Francesco Sini e Max

Mugelli. Poi c'è la Nissan Gt-R Nismo della Drive Technology Italia, divisa da Francesca Linossi (unica "lady" al via) e Lorenzo Bontempelli. A completare un quadro generale a dir poco entusiasmante, c'è la nuova Mercedes Sls Amg della squadra portoghese Sports and You.

SU UNA 458 DELLA SCUDERIA BALDINI 27

Gt3 occhio al duo Cheever-Leo

Nella Gt3, in virtù del titolo conquistato consecutivamente nelle ultime due stagioni, parte come favorita la Scuderia Baldini 27, che porterà nuovamente in pista una Ferrari 458 con un binomio di tutto rispetto: quello composto dal giovane figlio d'arte Eddie Cheever, atteso al debutto nel Tricolore Gran Turismo dopo due stagioni al "top" nella Nascar Whelen Euro Series, e Federico Leo, già campione del Gt Open nel 2012 e l'anno prima vincitore del titolo europeo Fia Gt3. Altre due vetture di Maranello verranno schierate da Easy Race e Team Malucelli. Dopo essersi imposti nel 2015 nella



Gt Cup, i fratelli Luca e Nicola Pastorelli faranno il proprio esordio nella classe superiore con una Porsche 911 Gt3 R della Krypton Motorsport. Identica vettura per il binomio della Ebimotors formato da Alessandro Baccani e Luigi Venerosi, mentre al momento in cui scriviamo è ancora in via di definizione l'equipaggio della Autorlando Sport. Attesa infine la Lamborghini Gallardo della Cars Engineering, che ha già confermato Ferdinando Monfardini.

LA CLASSE RISERVA DI CACCIA DELLE HURACAN

Lamborghini è sfida in Super Gt Cup

Grande successo per la classe Super Gt Cup, che di fatto prende il posto della Coppa Lamborghini Huracán istituita lo scorso anno ed il cui schieramento è completato al cento per cento dalle nuove vetture della Casa del Toro in configurazione monomarca. A conquistare il successo nel 2015 sono stati Adrian Zaugg e Roberto Tanca con i colori della Raton Racing, squadra che si ripresenterà al via raddoppiando il proprio impegno e schierando due vetture. Su una di queste si alterneranno il pilota sudafricano ed il "rookie" Antonio D'Amico, in arrivo dalla Seat Leon Cup; l'altro equipaggio verrà invece composto dallo stesso Tanca (contemporaneamente impegnato nelle vesti di team manager) e Fabrizio Comi. Ben tre le "Lambo" portate in pista dal team Antonelli Motorsport; la squadra emiliana punterà innanzi tutto su un binomio giovane, quello composto da Matteo Desideri ed il giapponese Takashi Kasai, entrambi formati nella F.4 tricolore e con esperienze nella Carrera Cup Italia. Altre due vetture verranno invece affidate a Marco Magli-Angelo Proietti e Pierluigi Alessandro-Massimo Mantovani. Punta sui giovani anche il Vincenzo Sospiri Racing, che potrà contare sul duo Bar Baruch-Liang Jia Tong e sulla coppia brasiliana Nicolas Costa-Fernando Croce. Della partita dovrebbero fare parte anche Gdl Racing e Petri Corse.



DEBUTA LA VANTAGE DEL TEAM SOLARIS

Sopra la Huracan che daranno vita alla sfida in Super Gt Cup. A lato, la Lambo del team Antonelli. Sotto, l'Aston Martin Vantage del team Solaris, e in alto i fratelli Carlo e Lino Curti in arrivo dal Trofeo Maserati

ECCO LE FORZE IN CAMPO NELLA CATEGORIA

Gt Cup Porsche contro Ferrari

A recitare un ruolo tutt'altro che di secondo piano, ci saranno anche le vetture Gt Cup, che a Monza formeranno uno schieramento unico con quelle della Super Gt Cup. Già definiti i due equipaggi della Ebimotors che farà debuttare i fratelli Carlo e Lino Curti, protagonisti nelle ultime due stagioni del Trofeo Maserati, e affiderà un'altra "997" a Tommaso Maino e Nicola Benucci. Una Porsche anche per Drive Technology Italia e Krypton Motorsport. Sull'altro fronte ci sono le Ferrari 458 Challenge. Una di queste sarà guidata da Sossio Del Prete, legato alla Scuderia Victoria. Doppio impegno invece per la Duell Race, la compagine padovana che fa capo ad Alan Gomboso che punterà sull'equipaggio composto dagli esperti Enzo Sauto e Mirko Zanardini e quello formato da Emanuele Romani e Mauro Deodati. ●





Auto, la corsa dei biomateriali

L'industria sperimenta prodotti performanti a basso impatto ambientale. L'impegno dell'Unicusano Lab

Negli ultimi anni i termini **bio, eco, sostenibile, compatibile, green** sono entrati a fare parte del **vocabolario di tutti i giorni**. Tutti i settori della ricerca e dell'industria, a partire da quello chimico fino a quello biomedicale, agroalimentare, dell'edilizia, sono ormai indirizzati verso lo sviluppo di prodotti green, ecocompatibili ed ecosostenibili, in maniera tale da rispondere alla necessità di identificare, sviluppare e realizzare soluzioni volte al minor consumo possibile e all'utilizzo di materiali a basso impatto ambientale e allo stesso tempo performanti. Un obiettivo che vede impegnati anche i laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano. In tale contesto, diverse case automobilistiche stanno sperimentando nuovi materiali a bassissimo impatto ambientale, al fine di trovare un opportuno compromesso tra esigenze ambientali e prestazioni in termini di riduzione di peso e consumi. Tra le varie classi di materiali, i biomateriali polimerici

e compositi, al di là dell'opinione pubblica comune, non sono da considerarsi strettamente come materiali per la realizzazione di dispositivi biomedicali, protesi, sistemi per il rilascio controllato di farmaci (drug delivery), di scaffold (supporti) per la rigenerazione di tessuti, ma come materiali biodegradabili con reali prospettive di impiego nei settori più svariati, dal settore agro-alimentare a quello aerospaziale fino a quello automobilistico. Sono già presenti sul mercato veicoli con interni a base di



La concept car Biofore

materiali naturali e rinnovabili, quali legno di ebano, fibre di kenaf, pelle conciata al naturale, fibre riciclate, bambù, bioplastiche innovative, derivate dalle piante, con prestazioni paragonabili a quelle della plastica tradizionale Abs (Acrilonitrile butadiene stirene).

Sono stati, inoltre, proposti dei prototipi (concept car) a base di biomateriali che hanno consentito di avvalorare che i biomateriali sono da considerarsi come una reale e promettente alternativa ai materiali tradizionali anche per applicazioni in ambito di design e progettazione di nuovi veicoli. Un esempio per tutti è la Biofore, una concept car progettata e realizzata da studenti di design industriale automobilistico e di ingegneria della Helsinki Metropolia University of Applied Science, mediante l'impiego di biomateriali (i.e. in fibre naturali biocomposite e in legno certificato termoformabile), consentendo di ottenere un veicolo circa 150 chilogrammi più leggero, con conseguente minor consumo di carburante. L'impiego di biomateriali è, quindi, da considerarsi parte integrante di un futuro sostenibile, insieme alla produzione di motori sempre più efficienti, in grado di consumare meno carburante e di contenere le emissioni di CO₂, dato il connubio indissolubile tra consumi e materiali. La ricerca su questi temi vedrà in prima linea i laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano.

Dieci edizioni: cifra tonda per la Carrera Cup Italia, che celebra un importante traguardo. Dal 2007 ad oggi, il monomarca riservato alle vetture della Casa di Stoccarda ha vissuto una continua evoluzione, soprattutto per ciò che concerne il livello del campionato, che comunque ha sempre visto al via dei nomi importanti. La tendenza, in tempi più recenti, è stata tuttavia quella di puntare maggiormente sui giovani. Nel 2014 si è laureato campione Matteo Cairoli, contestualmente vincitore dell'International Cup Scholarship Challenge (il primo e unico italiano ad esserci finora riuscito), che all'epoca aveva appena 18 anni. La scorsa stagione ne ha ereditato il testimone Riccardo Agostini, classe '94. Un ricambio generazionale che è andato di pari passo con una crescita tecnica del campionato, segnato tre anni fa dall'avvento della nuova Porsche 911 Gt3 Cup "Type 991", subentrata al precedente modello My12. Come già successo la scorsa stagione, anche nel 2016 lo

LA NOVITÀ È IL FORMAT CHE PORTERÀ DA 14 A 21 LE GARE. C'È LA POSSIBILITÀ DI FAR ALTERNARE 2 PILOTI SU UNA VETTURA

schieramento della Carrera Cup Italia, vero trampolino di lancio per la Porsche Mobil 1 Supercup e le maggiori serie Gran Turismo, subirà un rinnovamento quasi totale.

Nel senso che al via di Monza, questa fine settimana, sono attesi tanti volti inediti. Sul circuito brianzolo si "celebrerà" il primo dei sette atti del calendario, che farà tappa successivamente a Imola, Misano, Mugello, Vallelunga e ancora Imola e Mugello, tutti in abbinamento negli stessi weekend targati Aci Sport. Ma la vera novità di quest'anno è rappresentata da un format completamente rivisto. Un format che, pur mantenendo invariato il numero di appuntamenti, porterà le gare da 14 a 21, incrementando del 30 per cento il tempo di permanenza in pista rispetto alle ultime due edizioni del campionato. Viene infatti introdotta la possibilità di fare alternare al volante della stessa vettura due piloti, che disputeranno nella fattispecie una gara "sprint" di 25' più in giro a testa, dandosi invece il cambio nella mini-endurance di 45', sempre più una tornata da completare, in programma la domenica con il via lanciato ed il pit-stop obbligatorio anche per gli equipaggi singoli (che dovranno tuttavia scontare 5" di sosta in più). Cambia anche il sistema delle qualifiche: non più una sessione unica seguita dalla superpole, ma due turni da un quarto d'ora ciascuno, utili a definire gli schieramenti



Carrera Cup via al 10° atto

SULLA PISTA DI MONZA SCATTA LA DECIMA EDIZIONE DEL MONOMARCA DI PORSCHE ITALIA. ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTE LE NOVITÀ

di Dario Lucchese

ramenti delle due gare Sprint, con la griglia della più lunga, stabilita dalla somma dei migliori tempi delle stesse qualifiche. Oltre al titolo assoluto, è stata confermata una classifica per i gentleman driver, i quali concorreranno come in passato nella Michelin Cup. Un'altra novità importante riguarda il montepremi record messo in

palo da Porsche Italia: 300mila euro, che verranno "spalmati" per ciascuna gara e in parte assegnati alla fine della stagione. Sulla scia del successo delle precedenti edizioni, verrà poi ripetuta l'iniziativa dello Scholarship Programme, che darà la possibilità a sei piloti "under 26" selezionati appositamente, di seguire una spe-

**COSE DA...
MATTIA**

A lato Mattia Drudi è atteso ad un campionato di vertice dopo le belle prestazioni messe in mostra nella passata stagione quando ha debuttato in Carrera Cup ottenendo subito ottimi risultati





p

**LE GARE DELLA SERIE
IN TV SU DMAX**

Sopra, Robert Kubica che ha partecipato ai test collettivi di Imola. Le gare della serie verranno trasmesse dal canale DMax

7 ROUND NEL 2016	
30 aprile-1 maggio	Monza
28-29 maggio	Imola
11-12 giugno	Misano
16-17 luglio	Mugello
10-11 settembre	Vallelunga
24-25 settembre	Imola
15-16 ottobre	Mugello

cifica attività di coaching e preparazione psico-fisica. Infine c'è l'aspetto mediatico, con la diretta televisiva di tutte le gare che verranno trasmesse sul canale DMax e in streaming sul sito internet ufficiale carrecupitalia.it.

OCCHIO ANCHE A DI AMATO E ROVERA
Giovesi-Drudi
duello da seguire

I test collettivi di Imola che si sono svolti due settimane fa, hanno fornito solo un quadro provvisorio di quelle che saranno le presenze al via dell'appuntamento inaugurale del campionato. In azione, sul circuito del Santerno, si sono visti una ventina di piloti per un totale di sei team. A confermarsi il più veloce, in quella occasione è stato il 22enne Kevin Giovesi, che dopo avere preso parte nel 2015 alla tappa del Mugello sotto le insegne del team

Ghinzani Arco Motorsport, dovrebbe dare seguito alla collaborazione intrapresa con la squadra dell'ex pilota di F.1. Sempre in tema di giovani, a mettersi subito in evidenza sono stati anche Mattia Drudi e Daniele Di Amato, entrambi al via con la Dinamic Motorsport-Centro Porsche Bologna. Per il primo, 17 anni, si tratterà della seconda stagione nel monomarca riservato alle vetture della Casa di Stoccarda, in cui nel 2015 si mise in luce ottenendo una vittoria a Vallelunga e ben nove podi sempre con il team emiliano. Di Amato, classe 1990, arriva invece dal Campionato Italiano Gran Turismo e nel 2014 si è laureato campione del Ferrari Challenge. Eric Scavini, il più esperto Alex De Giacomi, Marco Pellegrini e Stefano Zanini (questi ultimi due reduci dalla partecipazione nella Seat Eurocup), completano i ranghi nella squadra guidata da Maurizio Lusuardi. A seguire Zanini, nelle vesti di coach driver, a Imola c'era nientemeno che Robert Ku-

bica. Ed il polacco non ha resistito a scendere lui stesso in pista, facendo di fatto il proprio debutto su una 911 Gt3 Cup. Un altro nome di rilievo è quello di Alessio Rovera. Il ventenne varesino, campione italiano della F.Abarth nel 2013 e nelle ultime due stagioni protagonista prima nella F.Renault 2.0 Alps e poi nell'Euroformula Open, fa il suo debutto nel monomarca con la Ebimotors. La Tam Racing ha invece ufficializzato per il secondo anno lo svizzero Hans-Peter Koller. In via di definizione, al momento in cui scriviamo, sono invece gli altri abbinamenti. In particolare per quanto riguarda lo Tsunami Rt, che è diventato il team ufficiale del Centro Porsche Padova e a Imola ha fatto girare Matteo Torta, il giovane canadese Mikael Grenier, il francese Alexandre Jouannem e l'ucraino Oleksandr Gaidai. Con Ghinzani Arco Motorsport erano presenti anche Simone Iaquina, Glauco Solieri, Carlo Scanzi, Alberto Caneva e Marco Quaresmini. ●

Schumi jr vuole crescere

PARLA ANGELO ROSIN PATRON DELLA PREMA: «È ANCORA PRESTO PER DIRE SE MICK DIVENTERÀ UN CAMPIONE, MA HA UNA VOGLIA STRAORDINARIA DI IMPARARE E LO FA CON GRANDE UMILTÀ»

di Beppe Donazzan

All'altezza dell'uscita di Grisignano di Zocco, 15 chilometri ad est di Vicenza, sull'autostrada A4 Milano-Venezia, appare di sfuggita una bassa costruzione dipinta di bianco con le cornici delle finestre rosse. Uno "scatolone" nel mezzo di altri capannoni, sorti come funghi, dagli Anni Settanta in avanti, nel Veneto, la regione del Nordest definita la "locomotiva d'Italia". I tempi sono cambiati, anche qui l'economia fatica. Ma le

GETTY IMAGES

realità imprenditoriali, che hanno puntato sull'innovazione, tecnologia, organizzazione, ingegno, esistono e sono competitive a tutte le latitudini.

Spesso non sono famose al grande pubblico, ma ci sono. Nel motorsport una delle più incredibili realtà è la Prema Powerteam. Da più di trent'anni sulla breccia, mai troppo esposta, ma un gigante nei risultati. Nelle competizioni cosiddette minori, che minori non sono, ha fatto gareggiare e portato al



CON MICK PREMA SULL'ACCELERATORE

Mick Schumacher ha iniziato la sua stagione 2016 in F4 con la monoposto della Prema ed ha già lasciato il segno sia nel campionato tricolore che nella serie tedesca: ha già colto 3 vittorie. In alto Angelo Rosin che ci ha aperto le porte della sua facotoy alle porte di Vicenza





DONAZZAN



GETTY IMAGES

successo, dal 1984 fino ad oggi, le monoposto predeutiche, Formula 3, Renault, Abarth, fino all'attuale F4 e alla Gp2 Series, l'anticamera della F1. Sempre in alto, ai massimi livelli, tanto da diventare la palestra più contesa dalle grandi Case per la preparazione dei campioni del futuro.

Oggi al centro dell'attenzione è Mick Schumacher, il figlio del grande Schumi.

Tanti piloti hanno iniziato in questo team. Alcuni si sono persi nella giungla delle competizioni, altri invece hanno scalato le insidiose pareti delle varie specialità diventando driver di spicco: Dindo Cappello, Fabrizio Giovanardi, Valtteri Bottas, Gabriele Tarquini, Daniel Juncadella, Antonio Tamburini, Ryan Briscoe, Roberto Colciago, Robert Kubica, Kamui Kobayashi, in ordine sparso, per citare i più famosi. Fino ad arrivare a Jacques Villeneuve, diventato campione del mondo di F1 nel 1997 dopo l'infernale duello con Michael Schumacher. Ma il figlio del grande Gilles i primi passi in F3 li ha compiuti proprio con le F3 "seguite" dalla Prema. Tre anni intensi, dal 1989 al 1991.

In fondo al dedalo di strade, che costeggiano la A4, ecco la "casa" sportiva attuale di Mick Schumacher. La facciata d'ingresso della factory è dipinta in un azzecato mix di bianco-rosso-verde, quasi fosse un timbro indelebile nel passaporto. Su un lato una gigantografia con la scritta a caratteri cubitali: "2015, Champions again", la sottolineatura degli ultimi trionfi nel Fia F3 con Rosenqvist e in

F4 con Aron. Un effetto scenografico di professionalità e potenza nello stesso tempo.

È in questo luogo che Mick ha scelto di "cre-scere" come pilota.

Cinquanta persone, metà italiane, metà che arrivano da più Paesi, lavorano nella struttura di 1500 m². Tutti giovani, tutti motivati, passano dall'asettica officina e dagli uffici, ai box degli autodromi, girando

senza respiro da un capo all'altro dell'Europa. Un programma da togliere il fiato quello impostato dalla Prema quest'anno: due monoposto nella Gp2 Series con Antonio Giovinazzi e il francese Pierre Gasly; quattro macchine nel Fia F3 con il canadese Lance Stroll, il neozelandese Nick Cassidy, l'estone Ralf Aron e il tedesco Maximilian Gunther; tre in F4 con Mick Schumacher, appunto, l'estone Juri Vips e l'ecuadoriano Juan Manuel Correa. Tre gruppi e strutture distinte, con sette Van e una decina di pulmini a disposizione, roba da intasare il Brennero, per rendere l'immagine.

A capo di tutto questo Angelo Rosin, sessant'anni, da più di quaranta nel mondo delle corse.

«Avevo ancora i calzoncini corti quando andai a lavorare da Trivellato. Erano i primi Anni '80. Io e Luciano Ambrosini curavamo i motori Bmw delle March Formula 2 di Gabriele Serblin e Paolo Bozzetto e quelli delle Sport che partecipavano al Campiona-»

MICK HA 17 ANNI ED È IN PRATICA ALLA SUA PRIMA VERA STAGIONE. È PRESTO PER DARE DEI GIUDIZI

ANGELO ROSIN



SCHUMI JR VUOLE CRESCERE

to europeo», ricorda Rosin. Anche l'indimenticabile Mauro Nesti arrivava con il suo furgoncino da Bardalona, montagna pistoiese, per scaricare la preziosa March-Cebora e consegnarla ai due specialisti per l'ultimo "ritocco".

«*Tempi lontani, ma fantastici*». Negli occhi di Angelo Rosin si legge lo stesso entusiasmo dell'inizio del suo lungo percorso. «*Senza la passione non si andrebbe avanti...*», sottolinea. «*Duro, faticoso, con stimoli sempre nuovi, con la cura dei dettagli a fare la differenza*», continua.

È appena rientrato da una trasferta in Germania, a seguire proprio Mick Schumacher impegnato nel campionato tedesco di F4. Dopo i due successi di Misano, un'altra vittoria.

«*È difficile dire se Mick diventerà un campione. Ha compiuto 17 anni il 22 marzo scorso ed è praticamente alla sua prima, vera stagione di gare. Troppo presto. Una cosa però è certa: ha una voglia straordinaria di apprendere e lo fa con umiltà e con una passione innata, spontanea, niente di imposto. L'ho pesato a Misano, nella finalissima del primo round della F4 Italia. Dopo le due vittorie, tutti gli occhi erano su di lui. È partito male. Via radio ha detto subito:*

"scusate ragazzi, è colpa mia, mi dispiace, ho sbagliato". Grande autocritica, virtù rara nei ragazzi d'oggi che iniziano...», Angelo Rosin accompagna la frase con un largo sorriso.

«*Mi è sembrato un pilota d'altri tempi, quando il ping-pong delle responsabilità non era ancora uno sport diffuso. Questo è sicuramente un segnale importante. Mick ha bisogno di*

crescere, vuole crescere e imparare. In questo mondo non è facile...».

Soprattutto per il nome che porta, con la pressione sempre alle stelle che certo non aiuta nei primi, difficili passi della carriera.

Parteciperà ad entrambi i campionati o deciderà una via? «*Siamo appena partiti, si vedrà cammin facendo*», risponde Rosin.

In pista Schumi jr. è seguito da Carlo Cristofori, 27 anni, di Torrebelvicino (Vicenza), laureato in ingegneria a Padova. Un altro dei giovani della Prema. Uno stage, il duro tirocinio, l'assunzione ed eccolo al fianco di uno dei nomi che riempiono le pagine dei media. Duecentoventimila euro il costo di una stagione in un campionato di F4 che raddoppiano nel caso dell'accoppiata Germania-Italia.

Nell'ampia sala riunioni, con le bacheche zeppe di caschi e di trofei, accanto ad Angelo c'è Renè, il figlio. Passato, presente e futuro in una società multinazionale che nel vertice è a carattere familiare. Con unità e professionalità a fare da sicurezza. E compiti ben distribuiti.

Angelo è l'amministratore delegato della società e team principal nella F4, con la moglie Grazia a fare da team manager. Renè è il responsabile della



foto grafie DONAZZAN



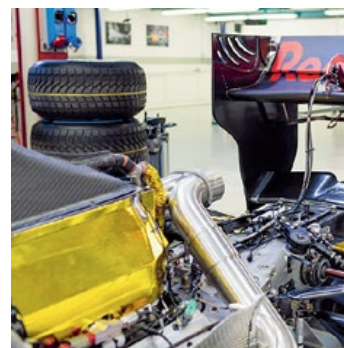
RENE E ANGELO FAMIGLIA AL VERTICE

Sopra Renè e Angelo Rosin, le vere anime della Prema, sodalizio da più di trent'anni sulla breccia mai troppo esposta ma un gigante nei risultati

squadra che partecipa al Fia F3 e nella Gp2 Series. Angelina Ertsou, moglie di Renè, cura invece il settore comunicazione.

«*Indicazioni scrupolose, stabilite, senza sovrapposizioni*», precisa Renè, 34 anni.

«*Innovazione, cura dei dettagli, iniziando per i piloti dalla preparazione fisica, psicologo e fisioterapista a disposizione, questo deve essere lo standard qualitativo. Sempre, in ogni minuto della giornata, qua in sede come in pista. E poi la parte tecnica, a ricercare in ogni istante l'avanguardia. I risultati si fondano su queste basi. Senza queste non*





GETTY IMAGES

SIAMO ENTRATI IN CASA PREMA

A lato Mick Schumacher a colloquio con i tecnici della Prema: il 17enne tedesco ha debuttato quest'anno con il sodalizio vicentino dopo le prime esperienze del 2015. Nell'altra pagina l'entrata della factory che ha aperto le sue porte ad Autosprint



si può puntare al successo. Le collaborazioni con Toyota, Mercedes, Renault, Lotus e poi soprattutto con la Ferrari Driver Academy, sono state tappe fondamentali per la Prema. I team ci forniscono i piloti e il supporto motoristico, noi pianifichiamo e portiamo avanti l'operazione dando il massimo», spiega Renè.

Così è successo anche per Mick. Il suggerimento di Luca Baldisserrri, ex responsabile degli ingegneri in pista ai tempi di Schumi, dal 2010 fino al 2015 direttore della Fda e i buoni auspici di Lawrence S. Stroll, magnate canadese della moda, artefice del

SI LAVORA SULLE GP2 DI GIOVINAZZI E GASLY

Sopra, ecco che cosa abbiamo trovato nella nostra visita nella factory Prema a Grisignano di Zocco: le monoposto con le quali il team vicentino debutterà in Gp2 con Giovinazzi e Gasly

successo del marchio Tommy Hilfiger, collezionista di vetture del Cavallino, sono stati input importanti a Schumi jr per approdare alla squadra veneta. Anche la strada di Lance Stroll, ex Ferrari Drivers Academy, 18 anni ad ottobre, figlio del tycoon canadese, pilota di punta del Prema F.3, sarà tutta da seguire. Con Luca Baldisserrri a tracciare la via nella competizione europea. Ma per Lance la porta verso la F.1 è già aperta in quanto pilota di riserva della Williams. Progetti e interessi che, partendo dal Nordest, si incrociano. Con obiettivi prefissati: crescere e vincere. ●

Civm scudetto ad alta

SCATTA DA SARNANO LA STAGIONE 2016 DEL TRICOLORE DELLA MONTAGNA. PER ORA SI ANNUNCIA UNA GRANDE SFIDA A TRE TRA MAGLIONA, FATTORINI E SCOLA, MA...

di **Gianluca Marchese**

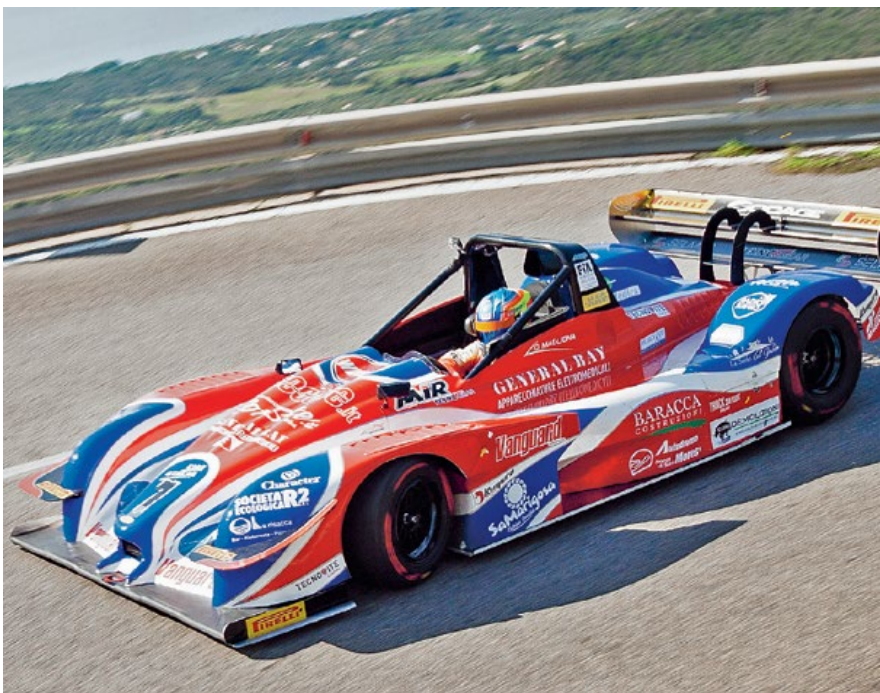
Lo start a Sarnano domenica prossima già si annuncia da coltello tra i denti per i protagonisti del Civm 2016. Ad attenderlo con trepidazione ci sono numerosi specialisti, vecchi e nuovi, reduci da un inverno lungo e pieno di lavoro, tra novità, aggiornamenti e prove sulle auto. E una domanda che aleggia da tempo: davvero non ci saranno Simone Faggioli su Norma-Zytek-Pirelli e Christian Merli su Osella-Rpe-Avon? Be', per il Trofeo Scarfiotti, che potrebbe anche essere sfruttato come gara-test, la verifica è al rientro dall'Austria, con la conferma della presenza di Merli e un duello che a questo punto potrebbe rinnovarsi anche nel Tricolore, pur restando in sospeso diversi aspetti, non ultimo quello che riguarda Faggioli e la reale possibilità di essere al via con la nuova Norma collaudata al Master Drivers ma riscontrando problemi di natura elettronica sui quali il team fiorentino sta tuttora lavorando. In ogni caso, pur presi soprattutto dalle scorribande nel Cem, entrambi sono guardati con interesse da chi ha nell'Italiano Montagna il programma principale. E in questo senso le novità delle categorie monoposto-biposto sono diverse. A partire dal Team Faggioli, è atteso l'esordio Civm di Omar Magliona sulla Norma M20 Fc utilizzata proprio da Faggioli nell'ultimo biennio (e appunto nelle prime due gare 2016 in attesa di sistemare la versione aggiornata).

Dopo sei scudetti tra i prototipi Cn, il pilota della Cst Sport prova il salto di categoria nell'età "giusta", quella della maturità. Va da sé che è uno dei pacchetti "sotto osservazione". Così come l'esercito di Osella Pa2000 Honda che già dal 2014 non scherza mica. E tutti sono ancora in fermento. Domenico Scola, sul podio del Civm 2015, è al lavoro sul nuovo propulsore by Lrm e potrebbe "testare" direttamente in prova a Sarnano. Simile discorso per Michele Fattorini sulla versione Evo2 2016, la stessa preparata anche per il rientrante Luigi Brucoleri, che torna a tempo pieno in Civm accomodandosi sull'esemplare della Cms Racing Cars collaudato in pista a Pavia nei giorni scorsi. Shakedown effettuato, a Binetto, anche da Domenico Cubeda. Il catanese, pur con un esemplare più datato, è più

PER IL TITOLO C'È UN ATTACCO A 3 PUNTE

In attesa di scoprire se davvero, Faggioli e Merli, non daranno davvero la caccia al titolo tricolore per duellare solo nell'Europeo, sono tre i piloti che alla vigilia godono dei favori del pronostico.

Si tratta di Fattorini, a lato, Magliona, sotto, e Scola pronti a giocarsi la grande chance in una stagione che si annuncia davvero avvincente



quota



che mai motivato in vista di un ampliato programma Civm dove in passato ha già ottenuto exploit di prestigio.

A Sarnano non dovrebbero mancare neppure Francesco Conticelli e papà Vincenzo (con la Pa30). Nelle monoposto, mentre Adolfo Bottura conferma la sua Fa30, tra le formule si segnalano le Lola-Cms Evo Judd di Franco Cinelli e del ceco Milan Svoboda (per lui start da Fasano), oltre a un modello 99 motorizzato Zytek sul quale si alterneranno Francesco Carini, che a Sarnano gioca in casa, e Matteo Moratelli. Occhi puntati poi sull'estrema F.3000 by Dalmazia preparata per Andrea Picchi e sulla Lola-Dome per Diego Degasperri, che in classe 2000 dovrà vedersela con le Tatuus, mentre alcune gare, con probabile presenza a Sarnano dopo il Costo, sono l'obiettivo di Federico Liber, che sulla Gloria-Hayabusa da 1400cc per la prima volta utilizzerà in gara i nuovi pneumatici Pirelli collaudati al Master Drivers di inizio aprile in collaborazione con l'azienda milanese e realizzati appositamente per prototipi

CIVM SCUDETTO AD ALTA QUOTA

e formule di più piccola cilindrata. Senza il "gatto" Magliona, in gruppo Cn in diversi si ritroveranno a "ballare" per la vittoria. Ci proverà il vicecampione Achille Lombardi sull'Osella Pa21 Evo, che dovrà vedersela con un rientrante di grande esperienza come Rosario Iaquinta. Il nuovo alfiere Jonia Corse ritrova l'esemplare rivisto di Catapano, mentre Luca Ligato "salta" su quello del Team Faggioli e Cosimo Rea si presenta con un nuovo motore sulla Ligier dopo i problemi all'esordio al Master Drivers. Da Fasano si rivedrà la Cms 01-Alfa per Luigi Alfano e in alcuni round (Rieti e Gubbio) esordirà in salita la Norma M20 F con Giancarlo Pedetti, impegnato nel Tricolore in pista. Avvincente anche il Gruppo Gt. Con i favori del pronostico, e con tanto di nuova scocca, parte il titolato in carica Roberto Ragazzi con la Ferrari 458 della Superchallenge, che con assistenza Ram ritroverà pure il vicecampione Bruno Jarach. Dopo i trascorsi con la Gallardo Lp560 e la Super Trofeo, Ignazio Cannavò lancia la sfida con una più evoluta Lamborghini Lp600 F12 di classe Gt3 nei colori One Racing Team, mentre la new-entry è Luca Gaetani, che passa dalla Citroen C2 alla Ferrari 458, e le conferme sono le Porsche di Guido Sgheri (da quest'anno con le Pirelli) e Sebastiano Frijo.

Tra le Turismo il Gruppo A registra l'interessante iniziativa di Gabriella Pedroni, che lascia la Fia Cup e approda in pianta stabile nel Civm provando a puntare al primo scudetto "in rosa" della storia con la Mitsubishi Lancer Evo assistita dal team di Rudi Biciato. La sfida è aperta al campione in carica Salvo D'Amico su Renault New Clio. Lo stesso Biciato rientra ma a sorpresa sarà al via nel Gruppo N (dove il tricolore Migliuolo è assente per il Cem), con la Evo IX già utilizzata con successo da Armin Hafner, che a sua volta passa all'Alfa Cup in pista e in salita non mancherà almeno a Trento. Biciato troverà in classe l'altra Mitsu del rientrante driver e preparatore campano Angelo Di Luccio. Grande bagarre è attesa in Racing Start. Tra le aspirate, dove da Fasano esordisce il 21enne Andrea Palazzo sulla New Clio by Ac Racing, Antonio Scappa punta decisamente al tris, ma è soprattutto il Tricolore turbo a tenere banco con le presenze, tutti su Mini Cooper, dei già titolati Oronzo Montanaro, Nicola Novaglio e, probabile, Ivan Pezzolla, al lavoro su un progetto con la Dp Racing. Poi ecco gli arrivi di Giacomo Liuzzi e del rookie Salvatore D'Aguzzano, oltre a Isidoro Alastra con l'esemplare del Team Giraldi e alle lady Rachele Somaschini e Barbara Gionco.

DEBUTA CON L'IDEATORE MARCO GRAMENZI

Alfa Romeo Picchio silhouette della 4C

Un discorso a parte merita il Gruppo E1-E2Sh, che conferma il Tricolore unico. Negli ultimi anni è stato sempre uno dei più combattuti e nel 2016 festeggia l'arrivo di una novità assoluta anticipata proprio da Autosprint. È stata svelata con la denominazione AR Picchio MG la silhouette ispirata all'Alfa Romeo 4C realizzata dalla Picchio che, salvo inconvenienti di gioventù, l'ideatore del progetto Marco Gramenzi



LE DATE DEL 2016: AD ASCOLI ANCHE IL CEM

1° maggio	26° Trofeo Scarfiotti - Sarnano (MC)
15 maggio	59ª Coppa Selva di Fasano (BR)
29 maggio	47ª Verzegnis Sella Chianzutan (UD)
12 giugno	6ª Salita Morano Campotenesse (CS)
26 giugno	55ª Coppa Paolino Teodori - Ascoli (AP)
3 luglio	66ª Trento Bondone (TN)
24 luglio	52ª Coppa Bruno Carotti (RI)
7 agosto	18ª Reventino - Lamezia Terme (CZ)
21 agosto	51ª Trofeo Luigi Faggioli - Gubbio (PG)
18 settembre	58ª Monte Erice - Erice (TP)
25 settembre	62ª Coppa Nissena - Caltanissetta (CL)
9 ottobre	34ª Pedavena Croce D'Aune (BL)



GRANDE ATTESA PER LA 4C DA SALITA
Sotto l'Alfa Romeo 4C realizzata dalla Picchio in versione silhouette con la quale è pronto ad esordire nelle salite del Tricolore Gramenzi

zi porterà al debutto su coperture Pirelli (con cerchi da 13", ovvero da prototipo) alla prima di Civm a Sarnano in difesa del titolo di categoria. Estremo e accattivante il risultato, con livrea in stile Martini Racing, dopo gli stravolgimenti avvenuti intorno al telaio in carbonio dell'auto di serie, a cominciare da alcune integrazioni al telaio stesso, sospensioni a doppi triangoli sovrapposti con schema push-rod, freni Ap Racing, cambio al volante sequenzia-





le Hewland 6 rapporti e un passo allungato di 22 centimetri per favorirne la stabilità. Oltre a dispositivi aerodinamici e di sicurezza all'avanguardia, l'Ar/Mg sfrutta un motore 1750 turbo da 600 cavalli montato in posizione centrale-posteriore longitudinale con possibilità di 11 mappature, la carrozzeria in carbonio realizzata da Mirage/Mpe e l'opportunità di regolare al meglio la distribuzione dei pesi attraverso zavorre che dai 600 chili di base la porteranno ai 700 previsti dal regolamento. Vedremo se Gramenzi sarà presto competitivo, così come vedremo se a sfidarlo ci sarà in pianta stabile anche Fulvio Giuliani, che sulla sua Lancia Delta Evo è al momento impegnato nel Cem e monterà un nuovo propulsore da metà stagione. Di sicuro, oltre ad altri abituali frequentatori, tra i quali Abramo Antonicelli, Amedeo Pancotti, Gigi Sambuco, Ferdinando Cimarrelli e Giuseppe Aragona, al via ci sarà pure il campione 2014 Piero Nappi, che ha appena "vitaminizzato" il motore della sua Ferrari 550.

SONO 12 LE PROVE VALIDE PER IL CAMPIONATO ITALIANO È Morano la grande novità del tricolore

Se il "roster" completo 2016 lo scopriremo dopo le prime gare, di definitivo ci sono la formula e le principali novità del Civm. A partire dal calendario. Tra le 12 tappe, tutte anche Tivm a coefficiente 1,5, la new-entry è Morano. Il 12 giugno la salita cosenti-

TANTI PROTAGONISTI SOTTO AI RIFLETTORI
Ecco ad ogni latitudine di classifica una carrellata di protagonisti per il tricolore della montagna 2016. **Sopra, D'Amico campione italiano in carica nel Gruppo A. Sopra a sinistra Cubeda pronto per Civm e Tivm. In alto da sinistra verso destra Ragazzi favoritissimo tra le Gt, Rea con la Ligier-Honda e Scappa che torna in Racing Start con la Clio**

na sarà la quarta prova, mentre il Reventino è stato definitivamente collocato al 7 agosto dopo lo slittamento da aprile. Sarnano e Fasano anticipano e diventano i round iniziali, Ascoli varrà per l'Europeo (a Trento la Fia Cup), mentre le due siciliane sono posticipate a settembre come prima e seconda "finale". Si chiude il 9 ottobre a Pedavena. Grande novità è che gli ultimi tre round avranno coefficiente punteggio di 1,3. Ai fini delle classifiche saranno considerati validi i migliori 12 risultati utili (intesi ognuno come singola salita di gara nei round con due salite) delle prime 9 prove stagionali, ai quali si aggiungeranno i 4 migliori risultati delle tre "finali". In tutto fanno 16 risultati (in pratica 8 round su 12), con i weekend su gara singola (Sarnano, Trento e Rieti) che assegnando punteggio "pieno" conteranno come due risultati validi (senza possibilità di scorporo). Sul fronte dei punteggi cambiano quelli di classe: previsto l'allineamento ad assoluta e gruppi secondo lo schema 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1, ma senza almeno 3 verificati la classe non si costituisce e i partecipanti concorreranno nella classe subito superiore. Sul fronte titolazioni, per la prima volta il Tricolore Energie Alternative approda in salita. La Kia Green Hybrid Cup concorrerà in sei round da Fasano (poi Verzegnis, Ascoli, Gubbio, Erice e Pedavena), promossa dalla Driving Experience in collaborazione con Brc e Kia Italia. Confermato il Tricolore Bicilindriche, ma con abolizione dei gironi nord/sud: otto le salite valide (Sarnano, Fasano, Morano, Ascoli, Reventino, Gubbio, Erice e Nissena) . ●

Leclasseifiche

INDYCAR	VELOCITÀ	LONG BEACH E BIRMINGHAM
FORMULA E		PARIGI
WTCC		BUDAPEST
FIA F3		BUDAPEST
BLANCPAIN ENDURANCE		MONZA
SUPERTROFEO LAMBORGHINI		MONZA
EURONASCAR		VALENCIA
FORMULA V8 3.5		BUDAPEST
TCR SERIES		ESTORIL
GT OPEN		ESTORIL
EUROFORMULA OPEN		ESTORIL
LOTUS CUP		ADRIA
MITJET ITALIAN SERIES		ADRIA
IMSA		LONG BEACH
RALLY		
RALLY ARGENTINA		VILLA CARLOS PAZ
RALLY ISOLA D'ELBA		PORTOFERRAIO
RALLY DI CASARANO		CASARANO

VELOCITÀ

INDYCAR

Resoconto della gara sullo scorso as Long Beach (Usa), 16-17 aprile 2016

Gara-1: Pagnaud 80 giri in 1'33"54/4835 alla media di 161,887 km/h; 2. Dixon a 0"3032; 3. Castroneves a 0"8376; 4. Montoya a 12"2162; 5. Sato (Dallara DW12-Honda) a 12"2918; 6. Kanaan a 17"6267; 7. Power a 18"7449; 8. Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) a 19"0362; 9. Bourdais a 22"9147; 10. Newgarden a 23"6654; 11. Kimball a 24"2179; 12. Munoz (Dallara DW12-Honda) a 40"1250; 13. Daly (Dallara DW12-Honda) a 47"1809; 14. Chilton a 53"9106; 15. Rahal (Dallara DW12-Honda) a 56"9082; 16. Aleshin (Dallara DW12-Honda) a 1'01"2966; 17. Filippi (Dallara DW12-Honda) a 1'08"0543; 18. Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) a 1'30"3302; 19. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 20. Rossi (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 21. Hawksworth (Dallara DW12-Honda) a 3 giri (gli altri su Dallara DW12-Chevy).
Giro più veloce: 1'8" di Kimball in 1'07"6661 alla media di 168,502 km/h.

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 46 Birmingham (Usa), 23-24 aprile 2016

Gara-1: Pagnaud 90 giri in 1h48'42"3334, alla media di 183,873 km/h; 2. Rahal (Dallara DW12-Honda) a 13"7476; 3. Newgarden a 15"8039; 4. Pover a 16"7315; 5. Montoya a 21"116; 6. Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) a 23"6222; 7. Castroneves a 25"5391; 8. Kanaan a 27"9007; 9. Kimball a 31"8726; 10. Dixon a 39"0603; 11. Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) a 40"7486; 12. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 53"3648; 13. Sato (Dallara DW12-Honda) a 55"2122; 14. Munoz (Dallara DW12-Honda) a 1'03"52; 15. Rossi (Dallara DW12-Honda) a 1'04"87; 16. Bourdais a 1 giro; 17.

Aleshin (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 18. Filippi (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 19. Hawksworth (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 20. Daly (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 21. Chilton a 1 giro (gli altri su Dallara DW12-Chevy).
Giro più veloce: il 66° di Dixon in 1'08"4533, alla media di 194,663 km/h.
Il campionario: 1. Pagnaud 188 punti; 2. Dixon 140; 3. Montoya 136; 4. Castroneves 118; 5. Kanaan 106.

FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 48 Parigi (Fra), 23-24 aprile 2016

Gara-1: Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport) 45 giri in 52'40"324 alla media di 98,420 km/h; 2. Vergne (DS Virgin Racing) a 0"853; 3. Buemi (Renault e.Dams) a 1"616; 4. Prost a 2"142; 5. Sarrazin a 3"044; 6. Bird a 3"856; 7. Frijns a 5"141; 8. Félix da Costa a 7"000; 9. Senna a 8"433; 10. Abt a 9"479; 11. d'Ambrosio a 10"738; 12. Heidfeld a 12"453; 13. Turvey a 13"721; 14. Conway a 14"833; 15. de Silvestro a 16"049.

Giro più veloce: il 39° di Heidfeld in 1'02"323, alla media di 110,9 km/h

Piloti: 1. di Grassi 126 punti; 2. Buemi 115; 3. Bird 82; 4. d'Ambrosio 64; 5. Sarrazin 58.

WTCC

Resoconto della gara a pag. 50 Budapest (Ung), 23-24 aprile 2016

Gara-1: 1. Bennani 14 giri 30'49"813; 2. T.Chilton 3"313; 3. Catsburg (Lada Vesta) 6"367; 4. Ekblom (Volvo S60) 13"618; 5. Tarquini (Lada Vesta) 14"566; 6. Valente (Lada Vesta) 29"575; 7. Demoustier 34"530; 8. J.Filippi (Chevrolet Cruze) 47"418; 9. Ficza (Honda Civic) 52"927; 10. Munnich (Chevrolet Cruze) 1'48"021; 11. Huff (Honda Civic) 1'58"809; 12. Monteiro (Honda Civic) 2'26"774; 13. Muller 1 giro; 14. Lopez 1 giro; 15. Coronel (Chevrolet Cruze) 1 giro; 16. Bjork (Volvo S60) 1 giro (gli altri

su Citroen C-Elysée).

Giro più veloce: Lopez 2'09"820
Gara-2: 1. Lopez 17 giri 38'37"180; 2. Muller 2"821; 3. Monteiro (Honda Civic) 14"981; 4. Bjork (Volvo S60) 18"026; 5. Chilton 19"834; 6. Huff (Honda Civic) 24"535; 7. Coronel (Chevrolet Cruze) 26"979; 8. Bennani 27"898; 9. Valente (Lada Vesta) 36"557; 10. Michelisz (Honda Civic) 36"867; 11. Ekblom (Volvo S60) 42"681; 12. Filippi (Chevrolet Cruze) 50"959; 13. Catsburg (Lada Vesta) 58"529; 14. Ficza (Honda Civic) 1'13"924; 15. Munnich (Chevrolet Cruze) 2 giri (gli altri su Citroen C-Elysée).

Giro più veloce: Lopez 2'10"774.
Il campionario: 1. Lopez 106 punti; 2. Monteiro 94; 3. Bennani 77; 4. Huff 60; 5. Muller 54; 6. Michelisz 53; 7. Catsburg 50; 8. Chilton 40; 9. Valente 26; 10. Tarquini 22.

FIA F3

Resoconto della gara a pag. 52 Budapest (Ung), 23-24 aprile 2016

Gara-1: 1. Aron 21 giri in 35'01"789 alla media di 157,581 km/h; 2. Kari (Dallara-VW) a 1"551; 3. Eriksson (Dallara-VW) a 2"400; 4. Stroll a 11"297; 5. Gunther a 11"801; 6. Lorandi (Dallara-VW) a 12"174; 7. Camara (Dallara-VW) a 12"612; 8. Yu Zhou (Dallara-VW) a 13"090; 9. Barnicoat a 13"632; 10. Jensen a 14"407; 11. Tveter (Dallara-VW) a 15"381; 12. Newey a 16"289; 13. Piquet a 17"095; 14. Maini (Dallara-NBE) a 28"629; 15. Cong Li (Dallara-VW) a 29"296 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Eriksson in 1'34"722 alla media di 166,504 km/h.

Gara-2: 1. Gunther 22 giri in 35'03"935 alla media di 164,917 km/h; 2. Aron a 3"676; 3. Yu Zhou (Dallara-VW) a 4"816; 4. Russell a 10"451; 5. Camara (Dallara-VW) a 11"306; 6. Lorandi (Dallara-VW) a 15"175; 7. Jensen a 25"495; 8. Stroll a 29"292; 9. Iloft a 30"002; 10. Barnicoat a 30"642; 11. Tveter (Dallara-VW) a 31"111; 12. Newey a 31"675; 13. Hubert a 34"435; 14. Piquet a 35"720; 15. Maini (Dallara-NBE) a 59"497; 16. Cassidy a 1'10"143 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Gunther in 1'34"023 alla media di 167,741 km/h.

Gara-3: 1. Barnicoat 16 giri in 35'22"885 alla media di 118,869 km/h; 2. Eriksson (Dallara-VW) a 4"998; 3. Stroll a 6"032; 4. Yu Zhou (Dallara-VW) a 17"627; 5. Camara (Dallara-VW) a 18"503; 6. Iloft a 19"980; 7. Piquet a 22"747; 8. Kari (Dallara-VW) a 24"067; 9. Cassidy a 27"384; 10. Newey a 29"868; 11. Jensen a 30"474; 12. Lorandi (Dallara-VW) a 31"230; 13. Mazepin a 32"585; 14. Hubert a 34"097; 15. Maini (Dallara-NBE) a 42"367; 16. Cong Li (Dallara-VW) a 52"153 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Stroll in 2'00"265 alla media di 131,140 km/h.

Il campionario: 1. Gunther 70; 2. Stroll 66; 3. Eriksson 58; 4. Cassidy 56; 5. Aron 55.

BLANCPAIN ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 54 Monza (Mb), 23-24 aprile 2016

Gara-1: Van Gisbergen-Ledogar-Bell (McLaren 650 S GT3) 96 giri in 3h00'16"723, alla media di 185 kmh; 2. Baumann-Jaafar-Buhk (Mercedes AMG GT3) a 0"341; 3. Soucek-Reip-Soulet (Bentley Continental) a 29"623; 4. Buncombe-Takaboshi-Ordenez (Nis-

ENTRY CUP

ADRIA

È Baratto il mattatore

È Jacopo Baratto il protagonista assoluto della prima prova della Entry Cup 2016, il nuovo monomarca del Gruppo Peroni Race. Il milanese fin dalle qualifiche dimostra di essere quello che meglio è riuscito ad adattarsi alla vettura facendo segnare il miglior responso per poi in gara 1 mostrarsi anche quello più calmo riuscendo a riconquistare la prima posizione in poche curve nonostante una partenza poco convincente dove era stato sfilato da Stefania Grassetto (seconda in griglia) e da Kevin Giaccon che era partito alle sue spalle. Proprio loro completeranno il podio con Giaccon 2°. Nonostante l'inversione dei primi otto Baratto si ripete anche in gara 2 dove, insieme a Giaccon, si fa rapidamente strada fino alle posizioni di vertice dove danno vita ad una avvincente sfida con Visani che però si stacca progressivamente col passare delle tornate. Un fuorigiri pone fine alla gara di Giaccon costretto al ritiro con la macchina entrata in protezione. Strada spianata per Visani che agguanta una incoraggiante seconda piazza, e per una strepitosa Grassetto terza sotto la bandiera a scacchi.

san GT-R) a 47"670; 5. Bonacini-Broniszewski-Rizzoli (Ferrari 488 GT3) a 58"047; 6. Stevens-Garcia-Muller (Audi R8 LMS) a 1'17"774; 7. Haupt-Simonsen-Christodoulou (Mercedes AMG GT3) a 1'21"561; 8. Bortolotti-Ineichen-Bleekemolen a 1'38"719; 9. Vervisch-L.Vanthoor-D.Vanthoor (Audi R8 LMS) a 1'40"618; 10. Bontempelli-Fischella-Motoaki (Ferrari 488 GT3) a 1'48"412; 11. Parrow-Mattschull-Keilwitz (Ferrari 488 GT3) a 1 giro; 12. Guilvert-Parisy-Haese (Audi R8 LMS) a 1 giro; 13. Al Harthy-Modell-Adam (Aston Martin Vantage GT3) a 1 giro; 14. Smith-Abriel-Kane (Bentley Continental GT3) a 1 giro; 15. Giaque-Hassid-Perera (Audi R8 LMS) a 1 giro; 16. R.Baptista-Jimenez-Albuquerque (Audi R8 LMS) a 1 giro; 17. Salikhov-See-fried-Siedler (Ferrari 488 GT3) a 1 giro; 18. Toril-Morley-Engel (Mercedes AMG GT3) a 1 giro; 19. Babini-Zampieri-Niederhauser a 1 giro; 20. Frey-Ortelli-Balboa (Jaguar GT3) a 2 giri; 21. Bacheta-Dontje-Schmid (Mercedes AMG GT3) a 2 giri; 22. Costantini-Berton-Beretta a 2 giri; 23. Machiels-Van Splunteren-Mul a 2 giri; 24. Abra-Poole-Osborne a 2 giri; 25. Jousse-Cornac-Narac (Porsche 911 GT3) a 2 giri; 26. De Leener-Kox-Kaffer (Audi R8 LMS) a 2 giri; 27. Beaubelique-Vannelet-Ricci (Mercedes AMG GT3) a 2 giri; 28. Ehret-Vancampenhoudt (Ferrari 488 GT3) a 3 giri; 29. Mateu-Haring-Armindo (Porsche 911 GT3) a 3 giri; 30. Simmons-Sarazin-Walkinshaw (Nissan GT-R) a 3 giri; 31. Stockinger-Salaquarda-Stippler (Audi R8 LMS) a 4 giri; 32. Magli-Passuti-Casé a 4 giri; 33. Leonard-Meadows-Frijns (Audi R8 LMS) a 4 giri; 34. Konopka-Lewandowski-Myszkowski a 5 giri; 35. OnslowCole-Loggie-MacLeod (Bentley Continental GT3) a 6 giri; 36. Fontana-Moore-Watson (McLaren 650 S) a 7 giri; 37. Kondakov-Moiseev-Ragazzi (Ferrari 488 GT3) a 7 giri; 38. Stievenart-Viebahn-Nicolle (Ferrari 488 GT3) a 12 giri; 39. Ojeh-Darras-Grptz (BMW M6 GT3) a 13 giri; 40. Beretta-Piccini-Stolz a 15

giri; 41. Cazeneve-Perfetti-Lyons (Mercedes AMG GT3) a 15 giri; 42. Machitski-Attard-Mapelli a 16 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

Giro più veloce: il 67° di Fischella in 1'48"948 alla media di 191,4 km/h.

SUPERTROFEO LAMBORGHINI

Resoconto della gara a pag. 56 Monza (Mb), 23-24 aprile 2016

Gara-1: 1. Lind 27 giri in 51'18"308 (1. Pro), alla media di 182,7 km/h; 2. De Marco-Del Monte a 4"400; 3. Schlegelmilch a 11"475; 4. Kodric a 14"735; 5. Kujala-Amstrutz a 14"735 (1. Pro-Am); 6. Postiglione a 20"856; 7. Fontana-Veglia a 27"483; 8. Zöchling-Cullen a 32"204; 9. Larini a 32"672; 10. Pellegrinelli a 32"968; 11. Giraudi a 36"124; 12. Barth-Eskelinen a 37"946; 13. Ceccato-Kröppel a 45"789; 14. Devericos-Campagna a 1'10"850; 15. Breukers a 1'13"021 (1. Am); 16. Tandy a 1'15"703; 17. Shahin a 1'16"274; 18. Stürzinger-Valente a 1'18"154; 19. Abkhazava a 1'20"008; 20. Pampapani-Pavlovic a 1'20"645; 21. Giannoni a 1'21"881; 22. Mengozzi a 1'25"825; 23. Cunha-Mardini a 1'40"22; 24. Müller a 1'43"746; 25. Krenzia a 1'44"545; 26. Ineichen a 1'51"214; 27. E. Montez-S. Montez a 1'52"361; 28. Krebs a 1'52"433; 29. Bartels a 1 giro; 30. Lewandowski-Myszkowski a 1 giro; 31. Spiridonov-Rizzuto a 1 giro; 32. Mikrut-Moczulski a 1 giro; 33. D. Parhofer-Van Splunteren a 1 giro; 34. Barbosa-Verá a 1 giro; 35. Matsushita-Cozzolino a 1 giro; 36. Fu a 1 giro; 37. Aronson-Rattenbury a 1 giro; 38. Armindo-Hassid a 1 giro; 39. Van der Horst a 2 giri; 40. Palma-Lima a 3 giri; 41. Van Deyzen a 3 giri; 42. Richards a 3 giri (1. Lamborghini Cup); 43. Metzger-Sarrea a 4 giri; 44. Lenz a 6 giri.

Giro più veloce: il 3° di Spinelli in 1'48"491, alla media di 192,2 km/h.

Gara-2: 1. Armindo-Hassid 24 giri in 50'01"862, alla media di 166,5 km/h (1. Pro-Am); 2. De Marco-Del Monte a 4"938 (1.

Pro); 3. Fontana-Veglia a 6"278; 4. Schlegelmilch a 7"839; 5. Spinelli-Fulgenzi a 8"171; 6. Postiglione a 9"014; 7. Ceccato-Kröpfel a 9"374; 8. Pellegrinelli a 10"215; 9. Larini a 10"520; 10. Deverikos-Campana a 12"816; 11. Barth-Eskelinen a 12"969; 12. Giannoni a 13"796 (1. Am); 13. Kodric a 16"021; 14. Barbosa-Vera a 18"053; 15. Pampanini-Pavlovic a 20"140; 16. Breukers a 20"865; 17. Gerskowski-Bovy a 21"246; 18. Abkhazava a 21"399; 19. Tandy a 22"183; 20. E. Montez-S. Montez a 22"319; 21. Ineichen a 22"721; 22. Cunha-Mardini a 22"868; 23. Krebs a 23"305; 24. Mikrut-Moczulski a 24"160; 25. Lewandowski-Myszkowski a 24"755; 26. Lind a 24"913; 27. Stürzinger-Valente a 31"642; 28. Giraudi a 41"032; 29. Richards a 55"388; 30. Van der Horst a 1'05"124; 31. Van Deyzen a 1'08"532; 32. Bartels a 1'17"940; 33. Shahin a 1'18"195; 34. D. Parhofer-Van Splunteren a 1'25"326; 35. Aronson-Rattenbury a 2'03"450; 36. Krenzia a 1 giro; 37. Metzger-Sarrea a 1 giro; 38. Mengozzi a 1 giro; 39. Lima a 2 giri; 40. Navaro a 5 giri.

Giro più veloce: il 3° di Del Monte in 1'49"331, alla media di 190,7 km/h.

EUROASCAR

Resoconto della gara a pag. 57
Valencia (Spa), 23-24 aprile 2016

Elite 1 - Gara-1: 1. Kumpen 16 giri in 27'21"602 alla media di 140,53 km/h; 2. Gabillon a 0"261; 3. Garcia a 3"690; 4. Rocca a 3"955; 5. Ercoli a 4"504; 6. Day a 7"557; 7. Longin B. a 10"790; 8. Boucenna a 11"769; 9. Goossens a 17"630; 10. Lauda M. a 26"361; 11. Delsaux a 26"869; 12. De Doncker a 38"386; 13. Caso a 49"981; 14. Gabbiani G.M. a 51"945; 15. Gruber a 1'35"239; 16. Abreu a 1'41"349; 17. De Weerd a 1'47"694; 18. Ayer a 2'06"303; 19. Nordstrom a 2'14"917; 20. Gdovic a 1 giro; 21. Renauer a 6 giri; 22. Geltrude a 7 giri; 23. Monforte a 7 giri; 24. Ferrando a 7 giri; 25. Forte a 15 giri.

Giro più veloce: Day in 1'41"550 alla media di 141,98 km/h

Gara-2: 1. Day 16 giri in 39"09"814 alla media di 104,34 km/h; 2. Gabillon a 00"775; 3. Garcia a 1"898; 4. Kumpen a 2"380; 5. Boucenna a 3"212; 6. Nordstrom a 4"211; 7. Renauer a 5"926; 8. Ferrando a 7"546; 9. Longin B. a 8"766; 10. Monforte a 9"699; 11. De Doncker aa 11"052; 12. Geltrude a 11"882; 13. Ercoli a 12"694; 14. Lauda M. a 13"766; 15. De Weerd a 14"706; 16. Gruber a 15"360; 17. Caso a 17"328; 18. Abreu a 20"309; 19. Gabbiani G.M. a 1 giro; 20. Goossens a 2 giri; 21. Rocca a 2 giri; 22. Ayer a 3 giri; 23. Forte a 6 giri; 24. Delsaux a 8 giri; 25. Gdovic a 15 giri.

Giro più veloce: Gabillon in 1'42"390 alla media di 140,81 km/h

Elite 2 - Gara-1: 1. Longin S. 16 giri in 27"34"793 alla media di 139,47 km/h; 2. Tineo a 2"073; 3. Deflandre a 11"003; 4. Gardel a 11"560; 5. Mavlanov a 25"773; 6. Geltrude a 26"493; 7. Bec H. a 29"329; 8. De Doncker a 31"693; 9. Doubek a 42"010; 10. Laureti 42"091; 11. Abreu a 42"737; 12. Kunz a 45"951; 13. De Weerd a 1'01"082; 14. Calcinati a 1'04"992; 15. Guiod a 1'20"455; 16. Gruber a 1'42"317; 17. Bec D. a 1 giro; 18. Ait-Adjedjou a 1 giro; 19. Casoli a 1 giro; 20. Wakefield a 1 giro; 21. Malcharek a 13 giri; 22. Ferrando a 14 giri; 23. Hunt a 14 giri

Giro più veloce: Longin S. in 1'42"580 a 140,55 km/h

Gara-2: 1. Longin S. 16 giri in

37"46"834 alla media di 101,80 km/h; 2. Tineo a 2"776; 3. Deflandre a 2"809; 4. Bec H. a 9"512; 5. Mavlanov a 9"530; 6. Doubek a 10"149; 7. De Doncker a 10"528; 8. Hunt a 19"655; 9. Spinelli 23"855; 10. Abreu a 24"992; 11. Malcharek a 25"265; 12. Calcinati a 26"100; 13. De Weerd a 29"618; 14. Guiod P. a 33"003; 15. Bec D. a 37"960; 16. Laureti a 47"131; 17. Kunz a 57"537; 18. Casoli a 1'12"760; 19. Ait-Adjedjou a 1'17"717; 20. Wakefield a 1'45422; 21. Gruber a 1 giro; 22. Ferrando a 11 giri

Giro più veloce: Tineo in 1'43"150 a 139,78 km/h

Classifica Elite 1: 1. Kumpen 88 punti; 2. Day 86; 3. Gabillon 84. **Elite 2:** 1. Longin S. 96 punti; 2. Tineo 85; 3. Deflandre 82.

FORMULA V8-3.5

Resoconto della gara a pag. 58
Budapest (Ung), 23-24 aprile 2016

Gara-1: 1. Cecotto 27 giri 42'58"954 alla media di 165,118 km/h; 2. Dillmann a 2"290; 3. Deletraz a 3"075; 4. Panis a 14"082; 5. Vaxiviere a 14"443; 6. Nissany a 16"162; 7. Visser a 16"855; 8. Fittipaldi a 17"291; 9. Kanamaru a 17"957; 10. Baptista a 20"429; 11. Binder a 20"868.

Giro più veloce: Dillmann in 1'29"706 alla media di 175,814 km/h

Gara-2: 1. Dillmann 19 giri in 43'10"395 alla media di 115,681 km/h; 2. Nissany a 0"898; 3. Panis a 11"854; 4. Deletraz a 24"631; 5. Vaxiviere a 27"164; 6. Cecotto a 38"590; 7. Binder a 39"380; 8. Fittipaldi a 55"150; 9. Orudzhev a 1'13"425; 10. Kanamaru a 1'39"983.

Giro più veloce: Nissany in 1'57"701 alla media di 133,997 km/h

Il campionato: 1. Dillmann 76 punti; 2. Panis 62; 3. Deletraz 62; 4. Cecotto 43; 5. Vaxiviere 38.

TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 58
Estoril (Por), 23-24 aprile 2016

Gara-1: 1. Morbidelli (Honda Civic) 15 giri in 27'53287 alla media di 134,960 km/h; 2. Vernay (Volkswagen Golf) a 1"026; 3. Comini (Volkswagen Golf) a 4"113; 4. Homola a 5"463; 5. Afanasiev a 5"841; 6. Nash a 7"513; 7. Pellinen (Honda Civic) a 14"651; 8. Oriola a 20"515; 9. Hezemans a 20"716; 10. Mora a 21"078; 11. Grachev (Volkswagen Golf) a 23"111; 12. Borkovic (Seat León) a 23"273; 13. Kajaia (Volkswagen Golf) a 24"555; 14. Tassi a 29"758; 15. Cerruti (Alfa Romeo Giulietta) a 4 giri (gli altri su Seat León).

Giro più veloce: Homola in 1'49"276 alla media di 137,772 km/h

Gara-2: 1. Nash 15 giri in 27"46"901 alla media di 135,477 km/h; 2. Comini (Volkswagen Golf) a 2"252; 3. Morbidelli (Honda Civic) a 7"241; 4. Afanasiev a 9"592; 5. Vernay (Volkswagen Golf) a 11"622; 6. Pellinen (Honda Civic) a 16"759; 7. Kajaia (Volkswagen Golf) a 19"190; 8. Homola a 20"927; 9. Mora a 21"259; 10. Oriola a 32"535; 11. Grachev (Volkswagen Golf) a 33"182; 12. Gleason (Honda Civic) a 33"811; 13. Tassi a 36"801; 14. Cerruti (Alfa Romeo Giulietta) a 39"109 (gli altri su Seat León).

Giro più veloce: Morbidelli in 1'49"095 alla media di 138,000 km/h

Il campionato: 1. Morbidelli 70 punti; 2. Nash 69; 3. Oriola 56; 4. Afanasiev 50; 5. Comini 41.

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 59
Estoril (Por), 23-24 aprile 2016

Gara-1: 1. Balfe-Keen (Ferrari 456 Italia GT3) 41 giri in 1.01'41"664 alla media di 145,524 km/h; 2. Yacamán-Monje (BMW M6 GT3) a 18"457; 3. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan GT3) a 26"359; 4. West-Estre (McLaren 650 S GT3) a 40"110; 5. Flohr-Castellacci (Ferrari 486 GT3) a 49"519; 6. Benham-Tappy (McLaren 650 S GT3) a 1'01"670; 7. Ramos-Rodriguez (BMW M6 GT3) a 1'12"434; 8. Coimbra-Silva (Mercedes AMG GT3) a 1'14"805; 9. Sitjhoff-Barreiros (Renault RS01 GT3) a 1'41"177; 10. Sdenewitsch-Lemeret (Ferrari 458 Italia GT3) a 1'42"444; 11. Nogueira (Porsche 997 GT3 R) a 2 giri; 12. Abbott-Noble (Radical RXC Turbo GT3) a 4 giri; 13. Saravia-Campanico (Audi R8 LMS Ultra) a 6 giri.

Giro più veloce: West-Estre in 1'39"010 alla media di 152,068 Km/h

Gara-2: 1. Benham-Tappy (McLaren 650 S GT3) 35 giri in 1.00'42"304 alla media di 144,670 km/h; 2. Saravia-Campanico (Audi R8 LMS Ultra) a 2"434; 3. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan GT3) a 3"619; 4. Balfe-Keen (Ferrari 458 Italia GT3) a 17"0128; 5. Flohr-Castellacci (Ferrari 488 GT3) a 26"2045; 6. Yacamán-Monje (BMW M6 GT3) a 27"4675; 7. Coimbra-Silva (Mercedes AMG GT3) a 58"3497; 8. Sdenewitsch-Lemeret (Ferrari 458 Italia GT3) a 1'23"711; 9. Abbott-Noble (Radical RXC Turbo GT3) a 1'39"197; 10. West-Estre (McLaren 650 S GT3) a 1 giro; 11. Nogueira (Porsche 997 GT3) a 1 giro; 12. Sitjhoff-Barreiros (Renault RS01 GT3) a 1 giro.

Giro più veloce: Flohr-Castellacci in 1'39"271 alla media di 151,658 Km/h

Campionato: 1. Keen-Balfe 32 punti; 2. Biagi-Crestani 28; 3. Tappy-Benham 26; 4. Yacamán-Monje 22; 5. Saravia-Campanico 18.

EUROFORMULA OPEN

Resoconto della gara a pag. 59
Estoril (Por), 23-24 aprile 2016

Gara-1: 1. Pulcini (Campos) 19 giri in 30'30"599 alla media di 156,259 km/h; 2. Habsburg a 3"662; 3. Menchaca a 7"452; 4. Fioravanti a 7"947; 5. Sathienthirakul a 17"166; 6. Waliko a 18"554; 7. Kusiri a 28"459; 8. Moreno a 31"754; 9. Andres a 32"671; 10. Cazzaniga a 34"155; 11. Zlobin a 34"970; 12. Pronenko a 36"009; 13. Ling a 36"420; 14. Florescu a 39"404; 15. Vaidyanathan a 39"796; 16. Vilalta a 50"622; 17. Aitken a 59"224; 18. Abdullayev a 59"303; 19. Hongli a 1 giro.

Giro più veloce: Pulcini in 1'35"367 alla media di 157,865 km/h

Gara-2: 1. Aitken (Rp) 19 giri in 30'08"185 alla media di 158,196 km/h; 2. Pulcini a 9"256; 3. Fioravanti a 10"964; 4. Menchaca a 15"930; 5. Herta a 16"156; 6. Calderon a 21"910; 7. Waliko a 24"852; 8. Moreno a 27"043; 9. Habsburg a 27"626; 10. Andres a 30"574; 11. Ling a 32"046; 12. Vaidyanathan a 34"636; 13. Kusiri a 39"313; 14. Hongli a 41"191; 15. Sathienthirakul a 42"216; 16. Zlobin a 42"952; 17. Pronenko a 50"477; 18. Cazzaniga a 51"512; 19. Florescu a 1'00"659; 20. Vilalta a 1'07"765; 21. Abdullayev a 1'09"286

Giro più veloce: Aitken in 1'34"235 alla media di 159,762 km/h

Dovesicorre

VELOCITÀ

30 aprile - 1 maggio

GP DI RUSSIA

4ª prova Mondiale F1

Sochi

www.autosprint.it

IMSA

3ª prova della serie

Laguna Seca

www.imsa.com

F4 TEDESCA

2ª prova della serie

Sachsenring

www.adac-motorsport.de

ADAC GT MASTERS

2ª prova della serie

Sachsenring

www.adac-gt-masters.de

NASCAR

Sprint Cup

Talladega

www.nascar.com

GT ITALIA

1ª prova della serie

Monza

www.acisportitalia.it

TRICOLORE PROTOTIPI

2ª prova della serie

Monza

www.acisportitalia.it

CARRERA CUP

1ª prova della serie

Monza

www.carreracupitalia.it

F2 ITALIAN TROPHY

2ª prova della serie

Monza

www.f2trophy.it

TROFEO NAZIONALE ABARTH

1ª prova della serie

Monza

www.teamabarth.tumblr.com

VELOCITÀ

30 aprile - 1 maggio

SARNANO

1ª prova Civm

Sarnano

www.acisportitalia.it

VELOCITÀ

30 aprile - 1 maggio

RALLY DEL TARO

1ª prova Irc

Bedonia

www.scuderiasanmichele.com

Campionato: 1. Pulcini 45 punti; 2. Fioravanti, Aitken, Menchaca 27; 5. Habsburg 20.

LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 60
Adria (Ro), 23-24 aprile 2016

Gara-1: 1. Veronesi 11 giri in 22'07"534; 2. Pegoraro a 2"685; 3. Pasotti a 3"524; 4. Nespoli a 4"357; 5. Baiguera a 5"231; 6. Stratta a 7"221; 7. Riccardi a 8"400; 8. Utziers a 9"659; 9. Manassero a 11"679; 10. Flaccadori a 20"255; 11. Zerbi a 1 giro; 12. P. Ferraresi a 2 giri; 13. Liberatore a 9 giri.

Gara-2: 1. Pasotti 15 giri in 25'17"458; 2. Riccardi a 5"157; 3. Baiguera a 20"051; 4. Pegoraro a 29"412; 5. Stratta a 37"071; 6. Zerbi a 1'08"349; 7. Manassero a 1'32"734; 8. Flaccadori a 1 giro; 9. Utziers a 1 giro; 10. Liberatore a 5 giri.

COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 61
Adria (Ro), 23-24 aprile 2016

Gt - Gara-1: 1. Valli 16 giri in 21'00"067; 2. Fondi a 0"397; 3. Ghiotto a 7"615; 4. De Bellis a 2"155; 5. Mazzolini a 1'05"999; 6. Barbieri a 1'12"275; 7. Togo a 1 giro; 8. Panzacchi a 1 giro.

Giro più veloce: Fondi in 1'17"784 alla media di 125,05 km/h

Gara-2: 1. Fondi 14 giri in 20'53"919; 2. Ghiotto a 3"674; 3. Barbieri a 32"133; 4. Mazzolini a 32"712; 5. Togo a 51"631; 6. Valli a 1 giro; 7. Caramaschi a 1 giro; 8. De Bellis a 9 giri.

Giro più veloce: Fondi in 1'26"331 alla media di 122,67 km/h

Open Cup - Gara-1: 1. Borret 14 giri in 21'49"719.

Gara-2: 1. Borret 13 giri in 20'18"995.

Turismo - Gara-1: 1. Zanin 14 giri in 20'51"289; 2. Fumagalli a 19"187; 3. Bamonte a 1'20"752; 4. Chini a 1 giro; 5. Ranzato a 1 giro; 6. Franzoso a 1 giro; 7. Ravello a 1 giro; 8. Piccin a 6 giri.

Gara-2: 1. Fumagalli 13 giri in 20'08"527; 2. Chini a 15"429; 3. Bamonte a 18"553; 4. Ranzato a 29"308; 5. Piccin a 31"021; 6. Franzoso a 34"451; 7. Ravello a 1 giro; 8. Zanin a 6 giri.

MITJET

Resoconto della gara a pag. 61
Adria (Ro), 23-24 aprile 2016

GRUPPO A - Gara-1: 1. Massimo 12 giri in 20'19"750; 2. Bellini a 0"848; 3. Benedetti a 6"250; 4. Malvestiti a 9"877; 5. V. Zadotti a 20"455; 6. Papi a 21"035; 7. Belmonte a 23"802; 8. Ongaretto a 25"184; 9. F. De Luca a 26"497; 10. Fattori a 27"333; 11. L. Del Castello a 28"371; 12. Gioia a 30"338; 13. Zamuner a 31"525; 14. Neri a 34"089; 15. Giubergia a 34"437.

Giro più veloce: Benedetti in 1'30"030, alla media di 108,4 km/h

Gara-2: 1. Malvestiti 13 giri in 21'48"196; 2. Benedetti a 1'421; 3. Neri a 6"716; 4. Massimo a 7"086; 5. Bellini a 11"643; 6. V. Zadotti a 12"063; 7. L. Del Castello a 12"299; 8. Belmonte a 13"977; 9. Zamuner a 17"528; 10. Papi a 22"397; 11. Fattori a 22"886; 12. Gioia a 25"740; 13. F. De Luca a 27"440; 14. Giubergia a 29"368; 15. Ongaretto a 9 giri

Giro più veloce: Bellini in 1'30"643, alla media di 107,31 Km/h

GRUPPO B - Gara-1: 1. Pizzola 12 giri in 21'50"049; 2. Gonfiantini a 0"888; 3. Cola a 8"760; 4. Ce-

resoli a 17'405; 5. Romagnoli a 19'283; 6. Maruccci a 26'875; 7. L. Gioia a 29'128; 8. Di Benedetto a 53'073; 9. Piria a 55'903; 10. Altoè a 56'582; 11. Malucelli a 58'476; 12. M. Zucchi a 1'16'741; 13. V. Zadotti a 1'20'740; 14. Giubergia a 1'27'820.

Giro più veloce: Gonfiantini in 1'39'261, alla media di 97,99 Km/h.

Gara-2: 1. Cola 14 giri in 21'39'803; 2. D. Di Benedetto a 2'226; 3. Gonfiantini a 9'093; 4. Pizzola a 10'272; 5. Ceresoli a 11'994; 6. Altoè a 12'227; 7. Maruccci a 26'377; 8. D. Alessi a 29'282; 9. Romagnoli a 30'734; 10. Piria a 31'812; 11. Malucelli a 34'962; 12. F. Gioia a 38'170; 13. V. Zadotti a 48'132; 14. M. Zucchi a 1'01'680; 15. Giubergia a 1'17'089; 16. Tempesta a 1 giro.

Giro più veloce: Cola in 1'29'920, alla media di 108,17 Km/h.

IMSA

Long Beach (Usa), 17 aprile 2016

Absoluta: 1. R. Taylor-J. Taylor (Dallara-Corvette) 75 giri in 1.40'58'937 alla media di 141,137 km/h; 2. Fittipaldi/Barbosa (Coyote-Corvette) a 2'958; 3. Cameron-Curran (Coyote-Corvette) a 4'159; 4. Joel Miller-T. Long/Devlin (Lola-Mazda) a 7'618; 5. Bomarito-Nunez (Lola-Mazda) a 10'606; 6. Goossens-Hunter-Reay (Coyote-Corvette) a 31'943; 7. Pew-Negri (Ligier JSP2-Honda) a 33'061; 8. Goikberg-Simpson (Oreca FLM09) a 1 giro; 9. Popov-van der Zande (Oreca FLM09) a 1 giro; 10. French-Marcelli (Oreca FLM09) s 2 giri; 11. Pilet-Tandy (Porsche 991) a 2 giri; 12. Drissi-Mowlem (Oreca FLM09) a 2 giri; 13. Gavin-Milner (Corvette C7.R) a 2 giri; 14. Fisichella-Vilander (Ferrari 488) a 3 giri; 15. Briscoe-Westbrook (Ford GT) a 3 giri; 16. Auberlen-Werner (BMW M6) a 3 giri; 17. Balzan-Serra (Ferrari 488) a 3 giri; 18. Freiberg-Kvamme (Oreca FLM09) a 4 giri; 19. Alon-Kimber Smith (Oreca FLM09) a 4 giri; 20. Bamber-Makowiecki (Porsche 991) a 5 giri; 21. Hand-D. Müller (Ford GT) a 5 giri; 22. Garcia-Magnussen (Corvette C7.R) a 10 giri; 23. Luhr-J. Edwards (BMW M6) a 11 giri; 24. Legge-Meyrick (Delta-Wing DWC13-AER) a 19 giri; 25. Bennett-Braun (Oreca FLM09) a 40 giri.

Giro più veloce: Cameron-Curran in 1'15'279 alla media di 151,461 km/h.

Campionato - Prototipo: 1. Fittipaldi-Barbosa 93 punti; 2. Cameron-Curran 90; 3. J. Taylor-R. Taylor 89; 4. Goossens-Hunter Ray 84; 5. Bomarito-Nunez 75.

Gt: 1. Gavin-Milner 105 punti; 2. Bamber-Makowiecki, Werner-Auberlen 87; 4. Fisichella-Vilander 86; 5. Pilet-Tandy 82.

RALLY WRC

Rally Argentina

Resoconto della gara a pag. 32
Vila Carlos Paz (Arg),
21-24 aprile 2016

1. Paddon-Kennard (Hyundai i20 WRC) in 3.40'52"9; 2. Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo R WRC) a 14"3 99.0; 3. Mikkelson-Jäger (Volkswagen Polo R WRC) a 1'05"2; 4. Sordo-Marti (Hyundai

i20 WRC) a 1'17"1; 5. Østberg-Floene (Ford Fiesta RS WRC) a 4'56"7; 6. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC) a 9'29"5; 7. Ligato-Garcia (Citroën DS3 WRC) a 9'39"2; 8. Camilli-Veillas (Ford Fiesta RS WRC) a 10'16"0; 9. Solberg-Minor-Petrasko (Ford Fiesta RS WRC) a 10'48"5; 10. Fuchs-Mussano (Škoda Fabia R5) a 24'42"8; 11. Padilla-Garcia (Ford Fiesta) a 24'48"2; 12. Ptaszek-Szczepaniak (Peugeot 208 T16) a 29'19"7; 13. Bertelli-Scattolon (Ford Fiesta RS WRC) a 33'24"0; 14. Al-Kuwari-Duffy (Škoda Fabia R5) a 34'33"7; 15. Tänak-Mölders (Ford Fiesta RS WRC) a 37'22"4; 16. Latvala-Anttila (Volkswagen Polo R WRC) a 42'15"6; 17. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) a 1.09'33"1; 18. Fabre-Vilmot (Citroën DS3 R3T Max) a 1.12'18"1; 19. Nicolas-Recal (Citroën DS3 WRC) a 1.24'51"3; 20. Bestard-Mendonca (Ford Fiesta R5) a 1.28'44"7; 21. Frisiero-Agnese (Ford Fiesta) a 1.35'24"8; 22. Alvarez-Cagnotti (Ford Fiesta) a 1.47'45"1; 23. Bottazzini-Coronel (Ford Fiesta) a 2.03'58"1.

TAPPE

1. giornata: 1. Latvala in 1.26'31"3; 2. Ogier a 7"9; 3. Paddon a 11"4; 4. Mikkelson a 25"7; 5. Sordo a 49"; 6. Ostberg a 2'07"9; 7. Solberg a 4'04"4; 8. Camilli a 5'33"8; 9. Ligato a 6'05"1; 10. Neuville a 7'34"4.

2. giornata: 1. Paddon in 2.54'45"6; 2. Ogier a 29"8; 3. Mikkelson a 44"3; 4. Sordo a 1'02"0; 5. Ostberg a 3.46"2; 6. Ligato a 8'13"1; 7. Neuville, Solberg a 8'17"9; 9. Camilli a 9'00"3; 10. Latvala a 13'39"8.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Cordoba (3,00 km): 1. Sordo, Ogier in 1'29"0; 3. Tanak a 0"1; 4. Neuville a 0"3; 5. Paddon a 0"7; 6. Bertelli a 1"5; 7. Ostberg a 2"1; 8. Camilli a 2"8; 9. Fuchs a 3"1; 10. Evans a 3"3.

PS2 Soconcho-Villa del Dique (24,71): 1. Ogier in 13'00"1; 2. Paddon a 1"3; 3. Sordo a 2"; 4. Mikkelson a 2"6; 5. Latvala a 3"3; 6. Tanak a 12"6; 7. Ostberg a 20"1; 8. Neuville a 21"; 9. Ligato a 28"4; 10. Solberg a 34"4.

PS3 Amboy-Santa Monica (20,40): 1. Latvala in 10'36"5; 2. Paddon a 1"4; 3. Ogier a 2"8; 4. Mikkelson a 6"1; 5. Sordo a 8"1; 6. Tanak a 18"; 7. Ostberg a 18"3; 8. Ligato a 20"5; 9. Neuville a 23"5; 10. Solberg a 37"9.

PS4 Santa Rosa-San Agustín (23,85): 1. Latvala in 13'58"3; 2. Paddon a 7"3; 3. Ogier a 8"7; 4. Mikkelson a 11"5; 5. Sordo a 25"3; 6. Ostberg a 26"; 7. Tanak a 31"8; 8. Solberg a 41"7; 9. Camilli a 54"9; 10. Bertelli a 56"1.

PS5 Parque Tematico (6,04): 1. Neuville in 4'55"9; 2. Latvala a 0"9; 3. Mikkelson a 1"2; 4. Paddon a 2"7; 5. Sordo a 2"8; 6. Ogier a 3"4; 7. Ligato a 4"1; 8. Camilli a 4"5; 9. Bertelli a 4"7; 10. Fuchs a 7"6.

PS6 Soconcho-Villa del Dique 2: 1. Paddon in 12'54"6; 2. Ogier a 0"1; 3. Latvala a 0"6; 4. Sordo a 3"9; 5. Mikkelson a 4"1; 6. Neuville a 10"4; 7. Ostberg a 18"3; 8. Ligato a 28"6; 9. Solberg a 30"7; 10. Camilli a 55"2.

PS7 Amboy-Santa Monica 2: 1. Latvala in 10'33"7; 2. Ogier a 0"2; 3. Paddon a 2"6; 4. Sordo a 3"5; 5. Mikkelson a 3"8; 6. Ostberg a 14"2; 7. Neuville a 16"9; 8. Ligato a 20"2; 9. Solberg a 32"3; 10. Camilli a 39"8.

PS8 Santa Rosa-San Agustín 2:

RALLY NURAGHI E VERMENTINO BERCHIDDA

Diomedi sale sull'ottovolante

Maurizio Diomedi e Mauro Turati si sono aggiudicati al volante di una Ford Fiesta R5 della Step Five la 14a edizione del Rally dei Nuraghi e del Vermentino. L'avvocato volante di Calangianus, giunto alla sua 8ª vittoria nella gara di Berchidda organizzata dalla Rassini Racing, ha letteralmente dominato la corsa aggiudicandosi tutte e 7 le speciali in programma. Alle sue spalle al secondo posto hanno concluso i cugini Vittorio e Salvatore Musselli sulla Ford Fiesta R5 della G.Car Sport staccati di 1'14"4, mentre un po' a sorpresa terzo si è piazzato lo scatenato Sebastiano Putzu al suo esordio al volante della Peugeot 207 S2000 di Balbosca. «Durante i test ho messo a punto la Fiesta R5 adattandola perfettamente alle gomme Pirelli - ha dichiarato Diomedi - e così sin dalla prima speciale sono andato al massimo. La Fiesta R5 con il motore Evo mi è piaciuta molto, il propulsore eroga infatti molta più coppia».

RALLY VERMENTINO

Berchidda, 23-24 aprile 2016

Absoluta: 1. Diomedi-Turati (Ford Fiesta R5) in 56'12"6; 2. Musselli-Musselli (Ford Fiesta R5) a 1'14"4; 3. Putzu-Serra (Peugeot 207 S2000) a 1'38"4; 4. Cocco-Turchi (Renault Clio R3C) a 2'19"4; 5. Cocco-Mele (Citroen Ds3 R5) a 2'19"6; 6. Deiana-Salis (Peugeot 207 S2000) a 2'33"3; 7. Mannu-Medias (Renault Clio RS Light) a 2'59"4; 8. Deiana-Demontis (Renault Clio Williams) a 3'03"8; 9. Marrone-Fresu (Mitsubishi Lancer Evo9) a 4'11"0; 10. Ledda-Cottu (Mitsubishi Lancer Evo9) a 4'13"3.



1. Latvala in 13'56"4; 2. Paddon a 2"8; 3. Mikkelson a 3"; 4. Ogier a 4"2; 5. Sordo a 12"4; 6. Ostberg a 21"; 7. Neuville a 21"9; 8. Solberg a 33"8; 9. Camilli a 41"3; 10. Ligato a 45".

PS9 Parque Tematico 2: 1. Ogier in 4'55"3; 2. Mikkelson a 1"5; 3. Sordo a 2"5; 4. Latvala a 2"9; 5. Paddon a 4"1; 6. Neuville a 5"5; 7. Ligato a 9"9; 8. Camilli a 10"1; 9. Ostberg a 10"2; 10. Fuchs a 14"2.

PS10 Villa Bustos-Tanti (19,71): 1. Paddon in 9'58"3; 2. Latvala a 2"1; 3. Tanak a 6"4; 4. Ogier a 7"7; 5. Mikkelson a 7"9; 6. Neuville a 8"2; 7. Sordo a 10"4; 8. Ligato a 15"2; 9. Ostberg a 20"4; 10. Camilli a 35"3.

PS11 Los Gigantes-Cantera El Condor (38,68): 1. Paddon in 20'34"9; 2. Latvala a 2"6; 3. Sordo a 4"5; 4. Mikkelson a 11"1; 5. Neuville a 18"7; 6. Tanak a 22"2; 7. Ogier a 24"; 8. Ostberg a 31"8; 9. Ligato a 32"7; 10. Camilli a 55"4.

PS12 Boca del Arroyo-Bajo del Pungo (20,52): 1. Latvala in 13'32"9; 2. Mikkelson a 6"; 3. Paddon a 6"6; 4. Ogier a 10"7; 5. Ta-

nak a 13"6; 6. Sordo a 13"9; 7. Ostberg a 14"7; 8. Neuville a 18"4; 9. Ligato a 37"1; 10. Bertelli a 50"5.

PS13 Villa Bustos-Tanti 2: 1. Latvala in 9'55"0; 2. Ogier a 0"8; 3. Neuville a 0"9; 4. Paddon a 1"2; 5. Mikkelson a 2"3; 6. Tanak a 2"9; 7. Sordo a 3"9; 8. Ligato a 8"; 9. Ostberg a 13"; 10. Camilli a 23"1.

PS14 Los Gigantes-Cantera El Condor 2: 1. Paddon in 20'12"2; 2. Sordo a 0"9; 3. Ogier a 2"4; 4. Neuville a 7"1; 5. Mikkelson a 9"2; 6. Tanak a 17"; 7. Ligato a 20"8; 8. Ostberg a 25"1; 9. Camilli a 43"6; 10. Solberg a 48"4.

PS15 Boca del Arroyo-Bajo del Pungo 2: 1. Mikkelson in 13'27"1; 2. Ogier a 1"2; 3. Sordo a 4"3; 4. Paddon a 5"7; 5. Tanak a 8"2; 6. Neuville a 15"1; 7. Ostberg a 18"2; 8. Camilli, Solberg a 22"7; 10. Bertelli a 36"4.

PS16 El Condor-Copina (16,32): 1. Tanak in 13'50"6; 2. Ogier a 3"; 3. Mikkelson a 8"8; 4. Paddon a 10"4; 5. Sordo a 20"5; 6. Camilli a 21"4; 7. Latvala a 32"4; 8. Neuville a 38"3; 9. Bertelli a 41"1; 10. Ostberg a 54"5.

PS17 Mina Clavero-Giulio Cesare (22,64): 1. Ogier in 18'38"5; 2. Sordo a 13"6; 3. Paddon a 19"8; 4. Ligato a 24"6; 5. Mikkelson a 27"9; 6. Ostberg a 29"9; 7. Neuville a 39"1; 8. Camilli a 45"8; 9. Tanak a 50"9; 10. Latvala a 56".

PS18 El Condor (16,32) (Power Stage): 1. Paddon in 13'08"0; 2. Sordo a 11"2; 3. Ogier a 11"7; 4. Mikkelson a 14"4; 5. Ostberg a 16"3; 6. Neuville a 24"4; 7. Tanak a 25"3; 8. Ligato a 27"7; 9. Bertelli a 34"; 10. Camilli a 38"7.

GIWRC

Rally Isola d'Elba

Resoconto della gara a pag. 38
Portoferraio (Li), 22-23 aprile 2016

Absoluta: 1. Porro-Cargnelutti (Ford Focus WRC) in 1.24'29"2; 2. Riolo-Floris (Peugeot 208 R5) a 59"7; 3. Cavallini-Famocchia (Ford Fiesta WRC) a 1'32"2; 4. Bettini-Acri (Peugeot 207 S2000) a 1'59"9; 5. Pedersoli-Romano (Citroen C4 WRC) a 2'10"0; 6. "Pedro"-Balducci (Peugeot 208 T16) a 3'46"8; 7. Rossi-Beltrame (Renault Clio S1600) a 4'51"5; 8. Fontana-Mometti (Ford Focus WRC) a 4'58"8; 9. Lombardi-Pieri (Renault Clio S1600) a 5'17"7; 10. Volpi-Scalabrini (Renault New Clio) a 5'25"9.

GRUPPO A

Classe A6: 1. Bennati-Bennati (Peugeot 106 16V) in 1.37'05"9; 2. Toscana-Tessaro (Peugeot 106) a 6'21"7.

Classe A7: 1. Nodari-Nodari (Renault Clio W) in 1.31'58"4; 2. Catta-Adriani (Renault Clio W) a 8"9; 3. Giacomini-Coletti (Renault Clio W) a 5'14"2; 4. Allori-Caldarera (Renault Clio W) a 10'47"4.

Classe K10: 1. Ibba-Chionsini (Peugeot 106 S16) in 1.43'53"0; 2. Mazzocchi-Chiti (Citroen Saxo Kit) a 1'28"7.

Classe S1600: 1. Rossi-Beltrame (Renault Clio S1600) in 1.29'20"7; 2. Lombardi-Pieri (Renault Clio S1600) a 26"2; 3. Daprà-Andrian (Renault Clio S1600) a 50"2; 4. Giacomelli-Giacomelli (Renault Clio S1600) a 4'16"1.

Classe S2000: 1. Bettini-Acri (Peugeot 207 S2000) in 1.26'29"1; 2. Anselmi-Lombardi (Fiat Punto Abarth S2000) a 6'02"3.

Classe WRC: 1. Porro-Cargnelutti (Ford Focus WRC) in 1.24'29"2; 2. Cavallini-Famocchia (Ford Fiesta WRC) a 1'32"2; 3. Pedersoli-Romano (Citroen C4 WRC) a 2'10"0; 4. Fontana-Mometti (Ford Focus WRC) a 4'58"8.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Martorella-Cerri (Rover MG 105 ZR) in 1.53'34"6; 2. Lazzeroni-Costa (Peugeot 106 Rallye) a 7'58"1.

Classe N2: 1. Coppola-Pellegrini (Peugeot 106) in 1.39'24"5; 2. Amorisco-Cavallotto (Suzuki Swift) a 1'01"9; 3. "Lo Cio"-De Pinto (Peugeot 106 Rallye) a 3'48"3; 4. Rossi-Favaroni (Peugeot 106) a 11'05"7.

Classe N3: 1. Gamba-Olla (Renault Clio RS) in 1.38'13"6; 2. Anselmi-Orzatti (Renault Clio RS) a 9'08"7.

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Rivia-Bertonasco (Suzuki Swift) in 1.42'36"5; 2. Peloso-Guglielmi (Luzuki Swift) a 1"8; 3. Cogni-Rappoldi (Suzuki Swift) a 7'14"9; 4. Pollarolo-Spagnoli (Suzuki Swift) a 18'32"0.

Classe R2B: 1. Grani-Bertagna (Peugeot 208) in 1.31'57"4; 2. Saresera-Tumaini (Peugeot 208) a 2'27"4; 3. Oldani-D'Agostino (Peugeot 208 VTI) a 3'31"7; 4. Nolasco-Zanni (Peugeot 208 VTI) a 3'37"5.

Classe R3C: 1. Volpi-Scalabrini (Renault New Clio) in 1.29'55"1; 2. Benvenuti-Torielli (Renault

Clio) a 36"9; 3. Colferai-Riterini (Renault Clio) a 7"23"2; 4. Spinetti-Giusti (Renault New Clio) a 9"00"2.

Classe R3T: 1. Vescovi-Guzzi (Renault Clio R3T) in 1.30'42"8.

Classe R5: 1. Ricolo-Floris (Peugeot 208 R5) in 1.25'28"9; 2. "Pedro"-Baldaccini (Peugeot 208 T16) a 2'47"1.

GRUPPO RIAZ

Classe R11T: 1. Novaglio-Ferlinghetti (Mini Cooper S JCW) in 1.38'41"1.

COPPA ITALIA

23° Città di Casarano

Resoconto della gara a pag. 47 Casarano (Le), 23-24 aprile 2016

Assoluta: 1. Minchella-Pizzuti (Ford Fiesta Wrc) in 56'14"4; 2. Bergantino-Di Vincenzo (Peugeot 207 S2000) a 34"4; 3. Adamuccio-Milello (Skoda Fabia Wrc) a 2'04"2; 4. D'Alto-Liburdi (Ford Fiesta R5) a 2'57"7; 5. Primiceri-Plantera (Peugeot 208 R5) a 3'28"5; 6. Albano-Bologna (Renault Clio S1600) a 3'54"5; 7. Stefanelli-Iacobelli (Renault Clio S1600) a 4'14"1; 8. Timo-Invidia (Citroen DS3 R3T) a 5'02"0; 9. Martina-Martina a 5'59"7; 10. Lucrezio-Mastrogiovanni a 6'02"0; (gli altri su Renault Clio RS).

Classe A5: 1. Ferilli-Cataldi (Peugeot 1.3 Rally) in 1.9'07"2; 2. Legittimo-Fossanova (Peugeot 106 Rally) a 3'34"4; 3. Corvaglia-Orlando (Fiat Panda) a 4'34"3.

Classe A6: 1. Fiorito-Passaseo (Citroen Saxo) in 1.06'54"3; 2. Branca-Memmi (Peugeot 106 16V) a 1'56"9; 3. Negro-Negro (Citroen C2) a 1'58"5.

Classe A7: 1. Casto-Casto (Renault Clio Williams) in 1.08'51"2.

Classe K10: 1. Mascia-Caroli (Peugeot 106 16V) in 1.04'25"1.

Classe K11: 1. Pagnoni-Bonaiti (Renault Clio Maxi) in 1.10'36"3.

Classe S1600: 1. Albano-Bologna in 1.00'08"9; 2. Stefanelli-Iacobelli a 19"6; 3. Zompi-Rosato a 3'00"6; 4. Ponzio-Falconieri (Citroen C2) a 5'02"3; 5. Coluccia-Ottino (Fiat Punto) a 5'5425; (gli altri su Renault Clio).

Classe S2000: 1. Bergantino-Di Vincenzo (Peugeot 207) in 56'48"8.

Classe WRC: 1. Minchella-Pizzuti (Ford Fiesta) in 56'14"4; 2. Adamuccio-Milello (Skoda Fabia) a 2'04"2.

Classe N1: 1. Apollonio-Tundo (Peugeot 106 Rally) in 1.29'24"1.

Classe N2: 1. Garzia-Monteduro (Peugeot 106 16V) in 1.04'58"5; 2. Martina-Capoccia (Peugeot 106 16V) a 55"3; 3. Marotta-Agagiu' (Peugeot 106 16V) a 7'42"4; 4. Licchelli-Panico (Peugeot 106 16V) a 8'16"4.

Classe N3: 1. Martina-Martina in 1.02'14"1; 2. Lucrezio-Mastrogiovanni a 2"3; 3. De Nuzzo-Di Paola a 1'15"5; 4. Laudati-Aiezza a 2'24"6; 5. Primiceri-Forte (Renault Clio Williams) a 10'36"3; 6. Vitali-De Maggi (Opel Astra) a 13'17"6; (gli altri su Renault Clio Rs).

Classe N4: 1. Fracasso-Navarra (Mitsubishi Lancer IX) in 1.12'05"5.

Classe R2B: 1. Timo-Sansone (Peugeot 208) in 1.03'51"2.

Classe R3C: 1. Nucita-Salvo in 1.03'39"8; 2. De Maria-Margiotta a 3'38"6; (tutti su Renault Clio).

Classe R3T: 1. Timo-Invidia (Citroen Ds3) in 1.01'16"4; 2. Santantonio-Alduina (Citroen Ds3) a 3'35"6.

Classe R5: 1. D'Alto-Liburdi (Ford Fiesta) in 59'12"1; 2. Primiceri-Plantera (Peugeot 208) a 30"8.

Classe R516: 1. Parrotto-Passaseo (Citroen Saxo) in 1.14'43"2.

L'OUTLET DI



per informazioni
outlet@autosprint.it

AUTO

PER CAMBIO programma, Perchinunno vende Ferrari 430 GT Cup con molti ricambi a euro 69.000,00 senza motore o euro 82.000,00 con motore. Se seriamente interessati, telefonare 338-3316450.

ACCESSORI



LA SERIE DI TUBI e raccordi G-LINE di Goodridge è quanto di meglio si possa pretendere per l'impianto idraulico della propria vettura. Trovi tutta la gamma sullo store www.giefferacing.com.

OFFICINA

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori
La potenza dell'acqua al vostro servizio

servizio di ritiro e riconsegna

silemotori.it • tel. 393 9733779
e-mail silemotori@gmail.com
via Marconi 101, Villorba (TV)

SILEMOTORI - Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione, efficace nella rimozione di vernici, catrami, fondi isolanti, ruggine. Non lascia residui, non intacca le saldature, non provoca alterazioni fisiche o meccaniche, non provoca deformazioni nella lamiera. Silemotori, tel. 393 9733779, www.silemotori.it

CORSI

CORSO DI PILOTAGGIO Formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervesina (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuolerie. 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.scuolapilotmilano.com

SPORT



LUCA ZIMBONE E NICOLA VENUTO I PROTAGONISTI DEL WEEK-END - Nello scorso week end, il piccolo Luca Zimbone, pilota del programma Sn-Junior, ha stupito tutti con una grande gara, in occasione della terza prova di campionato, nella classe 60 Mini Kart. Luca, nonostante un mezzo molto "attempato" rispetto a tutta la concorrenza, e con un motore fiacco, a causa di un errore nella taratura della carburazione, è riuscito a conquistare una splendida vittoria (la prima per lui) in gara 1. Il suo fine settimana, è stato completato da un buon terzo posto in gara 2 e il record personale sul giro. Nello stesso week end, è andato in scena un nuovo appuntamento della "Selezione Passion Day" che ha visto emergere su tutti un velocissimo Nicola Venuto, seguito da un altrettanto veloce, Tomas Calvagni. Ottimo il debutto del giovanissimo Paolo Costante (solo 13 anni), il migliore tra i debuttanti. Per info: selezenazionale@alice.it.

LIBRI



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

RIVISTE

RICERCA AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrarri, 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 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 Review dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.



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 S.r.l. - 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.abbonatweb.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.

PIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa



Il parco chiuso nella gara Wec corsa a Silverstone

UNA RIFLESSIONE SULLA FILOSOFIA DELLE CORSE

Questione di equilibrio

Domenica 17 aprile, noi appassionati di auto da corsa, abbiamo fatto il "pieno": in tv abbiamo visto la F.1, il Wtcc e poi le ultime due ore della 6 Ore del Wec a Silverstone.

I commentatori, soprattutto del Wec, non mancano mai di sottolineare come la F.1, col Drs, sia falsata e come quella tecnologia sia così esasperata da togliere la possibilità ai piloti di far valere le loro doti.

Premetto che, ormai 46-48 anni fa, quello che mi ha fatto appassionare a questo mondo erano i prototipi e le sfide tra Ferrari, Porsche e Ford, ma la F.1 mi appassiona anche oggi. Però mi sembra che denigrare la F.1 sia diventato un po' superficiale e qualunque.

Gli 80 kg di zavorra che hanno le Citroen e la griglia invertita, non sono forse un metodo per falsare completamente i meriti di chi ha lavorato meglio e dei piloti più forti? Cosa diremmo se facessimo correre Bolt con un suo zainetto di 15 kg sulle spalle o se, a suo tempo, avessero obbligato Bubka ad avere solo 3 o 4 metri di rincorsa? Se le Citroen potessero correre liberamente avremmo certo gare un po' più monotone, ma sarebbe da stimolo per gli altri a fare meglio! (...). Mi piace la varietà delle forme e la

possibilità di avere prestazioni analoghe pur usando soluzioni diverse. Ma se non si è veri appassionati non è che si capisca molto guardando la tv... Alla fine ci sono solo sei LmP1 che si giocano la vittoria, anzi, per ora direi solo quattro perché Toyota è ancora un po' in ritardo e, andando avanti, è probabile che Porsche la farà ancora da padrona... E poi sono bastate poche disattenzioni e qualche problema tecnico per ridurre la sfida solo a due LmP1, più ai pit stop che in pista. (...) Vedere poi le LmP1 sverniciare qualsiasi altra auto e a volte anche tra loro, visto le differenze di categoria di MJ, non è sempre un bello spettacolo.

Che dire poi della tecnologia: i piloti del Wec, nelle interviste del 2015, dicevano che anche loro avevano dei bei problemi a gestire la macchina... e le PU del Wec non sono certo motori ad aste e bilancieri...

Un'ultima cosa: in F.1 se una macchina supera il 107% del miglior crono, non viene fatta partire per questioni di sicurezza, però nel Wec corrono per 24 ore auto e piloti (anche amatoriali...) con divari velocistici quantificabili con la clessidra... e a volte, come a Silverstone tutta questa pericolosità la si vede eccome... ma secondo me

non è pericolosità, è spettacolo... Sarebbe come fare correre assieme F.1, Gp2 e Gp3: sarebbe proprio un male?

Alberto Maffioli

Guardi, la questione del BoP (il famigerato Balance of performance, ossia l'equilibrio di prestazioni, che nasce come giusto modo di equiparare prestazioni di vetture strutturalmente assai diverse e poi in realtà diventa un riequilibrio forzato, a prescindere), nei dettagli di ciascuna categoria che lo applica è assai complessa ma come filosofia si spiega in modo semplice: si vuole evitare che per tutta la stagione ci sia un dominante che fa strame dei dominati. E così si rimescolano le carte, cercando di omogeneizzare le prestazioni. Giusto, sbagliato, bello, brutto? Di certo è un modo diverso di concepire e gestire le corse, molto frutto della loro televisizzazione. Per stare in Tv e fare audience, le gare devo essere il più spettacolari possibile, restando all'occorrenza credibili, punto. È lo stesso motivo per cui in F.1 ci sono il Drs o le gomme a alto indice di degrado. Per questo non ha senso prendersela con questa o quella categoria (Wtcc, Wec o F.1) ma, nel caso, si può contestare o meno la filosofia di fondo, che in nome del pathos televisivo rifiuta inorridita di mostrare per tutto l'anno una scala di valori cristallizzata e dipendente solo dai meriti di ciascuno e non dagli aiutini. Quindi, piuttosto che chiedersi chi sta meglio o chi sta peggio, forse vale la pena domandarsi se nella loro globalità le corse, televisizzandosi quasi geneticamente, hanno imboccato una strada giusta o sbagliata. Infine, a proposito del quesito in chiusura, il mondiale endurance fin dall'inizio degli Anni '50 nasce come insieme di prove di durata le quali raccolgono vetture di prestazioni diversissime tra loro, mentre la F.1 era e resta, almeno per definizione, la massima espressione dello sport automobilistico nella quale competono monopoista tra loro perfettamente omogenee per categoria e regolamento. È una delle poche cose che non sono cambiate fin dall'origine e meno male: per evitare di far altri danni, almeno in questo lasciamo il mondo com'è.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlini**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

 **CONTI EDITORE**

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **IN MOTO**
AM **QUERIAMO SPORTRIV** **<Cotto e mangiato>**
MOTORI E STILI DI VITA **SPORT STYLE**

CERTI EROI DELL'INFANZIA RIMANGONO INDISTRUTTIBILI

A soli € 5,99* il prezzo del quotidiano.
Se non li trovi in edicola potrai richiederli all'indirizzo mail superrobot@corriere.it e superrobot@tuttosport.com specificando a quale numero sei interessato, il tuo Nome, Cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.



Collezione la straordinaria serie di fumetti dei Super Robot firmata da Go Nagai.
26 volumi, con cover inedite e con i redazionali di Fabrizio Modina.

Ogni sabato, con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport, potrai rivedere in azione i tuoi eroi dell'infanzia.
Jeeg Robot, Mazinger, Ufo Robot e tanti altri, li ritrovi nelle tavole manga disegnate dal maestro Go Nagai.

DYNAMIC
© Dynamic Planning Inc. All Rights Reserved.

SOLO CON

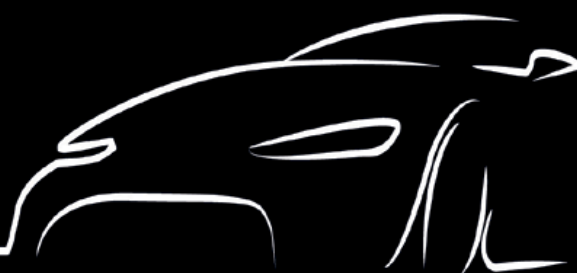
STADIO
Corriere dallo Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

Art not final

 **FIERA
ROMA**

**20-22
MAGGIO**



SUPERCAR

roma auto show

IL MONDO DELLE AUTO
IN **UN**
SALONE SPETTACOLO

ESIBIZIONI AUTO • 4x4 • MOTORSPORT • AFTERMARKET
DEMO E TEST DRIVE • CONVEGNI • ESIBIZIONI
SIMULATORI • AUTO D'EPOCA • CLUB

area tematica

**ecotech
mobility**

Mobilità
e Tecnologia
Ecosostenibile

con il patrocinio di

media partner

partner tecnico



Automobile Club d'Italia



www.supercarshow.it

LE PAGINE PIÙ EPICHE DI **AUTOSPRINT** SULLA CLASSICA SICILIANA

AUTO SPRI NT

EXTRA

N.2 / Aprile 2016
Allegato ad Autosprint n.17 del 27/04/2016
Non vendibile separatamente



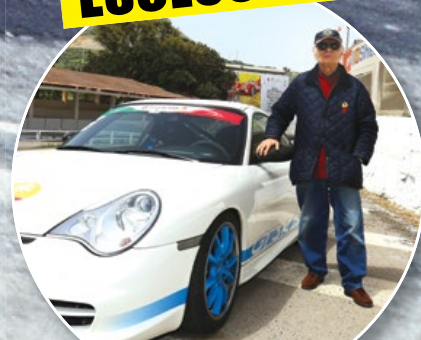
ACTUALFOTO

NEL CUORE DE "A CURSA"

È la 100esima edizione
della **gara** più antica
al mondo. Un grande
romanzo di autentica,
infinita, passione

TARGA FLORIO VAI COL CENTO

ESCLUSIVO



Sulle strade del mito
con **Vaccarella**

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!



Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.93.38.79.68. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

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

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.

MI ABBONO
PER UN ANNO A

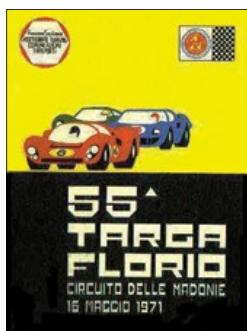
**AUTO
SPRI
NT**

AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00

PASSIONE

allo stato puro

FESTEGGIARE LE CENTO EDIZIONI DELLA TARGA È UN RITO SPECIALE. DA CELEBRARE RISCOPRENDO UN PASSATO GLORIOSO E SUBLIMANDO EMOZIONI



La macchina del tempo ha viaggiato velocissima, neanche fosse un prototipo lanciato lungo il rettilineo di Buonfornello, imbrattando l'asfalto lungo le Madonie. Ha lasciato tracce bellissime di una storia infinita. Sbaffi di una Grande Epopea e di una leggenda che non è mai finita. Il mito della Targa Florio è qualcosa difficilmente traducibile con le parole. Si può giocare quanto si vuole con gli aggettivi. Ma non serve. Non basta a raccontare fino in fondo che cosa rappresenta la corsa più antica del mondo: è un patrimonio dell'umanità corsaiaola che proprio quest'anno manda in scena la centesima edizione. Racconta il presidente dell'Acì **Angelo Sticchi Damiani**: «Abbiamo voluto fare una vera scommessa con la grande celebrazione delle 100 edizioni della Targa Florio. Qualcosa di imponente che riportasse in vita una corsa che fa parte della nostra storia. Una corsa che ha mantenuto il suo fascino e che trasmette il senso della velocità. La Sicilia è un grande scrigno da competizione che custodisce una passione davvero senza confini. La Targa Florio è nel Dna di questi luoghi meravigliosi; è sangue che scorre nelle vene dei siciliani. E questo è uno dei motivi che ci ha spinto a restituire a questa terra straordinaria i giorni della grande epopea, quando da queste parti si radunava tutto il mondo. E non solo quello delle corse. Era un grande evento mondano. I nobili aprivano a tutti le porte di ville e palazzi favolosi disseminati lungo le Madonie: la grande corsa non si poteva perdere. Era un momento di passione, bellezza, velocità».

Sono un appuntamento con la storia, le celebrazioni della centesima edizione de "A Cursa". Un evento che ha coinvolto questo angolo della Sicilia come ai bei tempi. «La cosa che più mi ha colpito è stata la reazione del territorio - sottolinea Sticchi Damiani - ho ancora davanti agli occhi l'entusiasmo della gente quando abbiamo iniziato a parlare dell'edizione numero 100. Sembravano tanti ragazzini che scartano un regalo. Abbiamo avuto la netta sensazione di andare incontro a un'autentica volontà popolare. Tutti si sono schierati per la riuscita di questa manifestazione. E poi c'è stata la risposta ricevuta a livello planetario da tutti quelli che hanno voluto esserci. Avremo più di 400 auto in azione nel week end: questi sono numeri che non si vedono tutti i giorni. Non sarà semplice mettere insieme tutti i tasselli ma abbiamo la consapevolezza del significato che ancora ha la Targa Florio nell'immaginario collettivo».

Quello che state sfogliando è un **Autosprint** molto speciale. È il regalo che vogliamo fare ai nostri lettori e alla Targa Florio, un vanto da corsa per il nostro paese.

Sono pagine che trasudano di passione, scritte dal nostro Mario Donnini, una garanzia quando si toccano certi argomenti. Si è stretto ben bene la cintura e s'è lanciato assieme al sublime Nino Vaccarella tra le pieghe dove si è scritta la storia. Ha visitato i luoghi sacri del culto della corsa, dove ancora sembra di sentire certi rombi in lontananza. Dal nostro archivio siamo andati a ripescare le edizioni della Grande Epopea. Vi riproponiamo, quindi, le pagine di As della Targa Florio dal 1970 al 1973. La riscoperta di un mondo che fa ancora sognare. Pagine di Autosprint con firme leggendarie, coi reportage fotografici di Actualfoto e protagonisti entrati nel mito. Il modo migliore per ricordare un patrimonio dell'umanità corsaiaola.



LA CORSA PIÙ ANTICA E BELLA

TARGA *al cen*

VENNE CREATA NEL 1906
DA VINCENZO FLORIO
CHE SEPPE PENSARE COSÌ
IN GRANDE DA FARLE
SCRIVERE PAGINE UNICHE
DI STORIA DELLE CORSE

DI **MARIO DONNINI**

Cento edizioni e le dimostra, grazie al cuore di chi la ama. Dicevano fosse la corsa più bella e antica del mondo, di certo resta la più rimpianta. Nata nel 1906, la Targa è figlia del mecenate Vincenzo Florio e d'un mondo che non c'è più. Paesaggi incantevoli, verdi e incendiati di passione sulle strade polverose di quella Sicilia che faceva innamorare indifferente Luchino Visconti e Tazio Nuvolari. L'Avventura allo stato puro a inizio '900, metà Gattopardo metà clangore futurista velocistico, quasi a scrivere un romanzo di Jules Verne stile multicurvilineo o a girare il filmato d'un viaggio lunare di Georges Méliès. Una maratona massacrante laddove per i corridori le incognite tecniche e agonistiche si vestivano del meteo mutevole o del rischio d'attacco dei briganti. Non importava se si corresse sul Grande, Medio o Piccolo delle Madonie, vincevano solo campioni e macchine da leggenda. Nazzaro, Masetti, Matarassi, Varzi, Nuvolari, Maserati, Alfa Romeo, Bugatti e Mercedes. Solo un cuore immenso e un talento aguzzo e lucente potevano sospingerli, solo le Guerre Mondiali osarono fermarli, sennò la Targa stradale si correva e basta, quale risposta circolare alla Mille Miglia. E quando nel 1957 la Corsa della Freccia morì, vittima di quel Rischio che per trent'anni l'aveva esaltata, la Targa si piegò come canna al vento, accontentandosi di sopravvivere per una volta in veste di semplice parata di regolarità. Era solo un tramonto che preparava una nuova alba e lo zenit più sfolgorante, quello delle fantastiche edizioni dell'era moderna, che avrebbero visto convogliati sulle Madonie, a sfidarsi quasi a bucare i decenni, gli ingredienti più diversi e affascinanti delle varie ere dell'automobilismo. Il puro spirito eroico dei pionieri frammisto a quello neotecnologico: i pistard con i rallisti e gli ultimi stradisti, i formulisti contro gli specialisti dell'endurance e gli ultimi nobili volanti, come il barone Pucci. Un sussulto finale popolato di condottieri ultrasecolari, come se fosse possibile combattere un



ACTUALFOTO



pugno di battaglie decisive nelle quali si misurassero redivivi Napoleone, Rommel, Tamerlano e Alessandro Magno. È la Targa stradale dei tre lustri che vanno da fine Anni '50 fino al 1973 quella che folgora l'immaginario. Le macchine hanno ora nomi diversi e ancora più affascinanti, tre su tutti: Ferrari, Porsche e Alfa Romeo, ma occhio a Chaparral, Ford e Ac Cobra. Con lo stradista Maglioli ancora in servizio, con l'uomo ovunque Vic Elford, ma soprattutto col mito Nino Vaccarella, il Preside Volante, per i fans Nostro Signore delle Madonie, sospinto ogni anno verso l'impresa da quasi un milione di tifosi. E con loro irridanti di F.1 stile Graham Hill, piuttosto che signori dell'endurance quali Siffert e Redman o il clan degli Alfoni di Chiti con gli agguerriti Merzario e Gallieri eroi del Mugello stradale - e Andrea De Adamich. E poi quella pattuglia speciale di piloti che alla Targa

to per cento



ACTUALFOTO

vivono i momenti più belli, nomi che lungo i 72 km del Piccolo delle Madonie esplodono in un bagliore di gloria che mai più ritornerà, gente che si chiama Muller, van Lennep, Marko e Kinnunen. Questa è la Targa. La corsa che gli inglesi ci invidiano e che fa ombra perfino alla 24 Ore di Le Mans, che come la maratona francese fa nascere vetture appositamente studiate per essa - prima fra tutte l'indimenticabile Porsche 908-3 "Bicicletta" -, l'evento che gli americani guardano con la stessa ammirazione con cui strizzavano l'occhio alla Carrera Panamericana. E come tutte le cose talmente belle da assurgere a momentaneamente immortali, non poteva durare a lungo. Dopo il 1973 la Targa perde la titolazione per il Mondiale Marche ed è l'inizio della fine. Lo spettacolo tiene grazie alla Lancia - che manda a vincere la Stratos di Larrousse-Ballestrieri - e alla stessa Alfa, per l'ultimo ruggito dei grandissimi Vaccarella e

EMOZIONI CONTINUE

SOPRA, L'ALFA ROMEO DI GALLI E LA FERRARI DI MERZARIO NEL 1972, NELLA DISCESA DI CAMPOFELICE DI ROCCELLA. AL CENTRO FLORIO E FERRARI, IN ALTO LA PORSCHE 908-3, NATA PER LA TARGA, NEL 1970. NELL'ALTRA PAGINA, IL PRIMO MANIFESTO E UN'IMMAGINE DELL'EDIZIONE INAUGURALE, NEL 1906. IN ALTO, L'ALFA ROMEO DI MARKO, NEL 1972

Merzario, poi due edizioni minori fino al tragico incidente del 1977, che coinvolge numerosi spettatori. La Targa stradale finisce, ma rinasce dalle ceneri, trasformandosi in rally. Si chiude il volume 1, ricco di 61 indimenticabili capitoli, libro che a inizio '900 Vincenzo Florio aveva sognato d'editare, riuscendoci mirabilmente e prosegue una commedia di varia umanità, ora al centesimo atto. E ancora oggi c'è chi nota una coincidenza quasi soprannaturale. Tra le auto quello della Targa resta lo stradale più antico e famoso del mondo, pari a ciò che è per le moto il Mountain Circuit dell'Isola di Man. Ebbene, Trinacria e Man hanno lo stesso simbolo: le Tre Gambe, frutto d'una comune ascendenza normanna, anche se piace pensare che in entrambi i casi il dio delle Corse abbia goduto a usare uguale nobile marchio. Perché ormai quando si parla di Targa l'unica parola degna di far rima con nostalgia è magia.



IL PILOTA MITO

NINO *il signore*

VACCARELLA DI TARGHE NE HA VINTE TRE E DAL 1960 AL 1975 È STATO L'IDOLO DEI SICILIANI. ECCOLO RIPERCORRERE UN GIRO DEL "PICCOLO" IN ESCLUSIVA PER NOI...

DI **MARIO DONNINI**

La Targa Florio alla vigilia della centesima edizione è tante cose. Volti, nomi, ere, personaggi, auto da urlo, tracciati, formule e sogni. E volendo estrarre dalla massa immensa e romantica di più d'un secolo di vissuto due essenze a metaforizzarne la sintesi più alta, la scelta non può che cadere sul circuito, il "Piccolo" delle Madonie, e sul suo eterno signore, Nino Vaccarella.

Il "Preside Volante", classe 1933, tre volte vincitore della Targa e suo infinito dominatore, sovrano dell'endurance con vittorie a Le Mans e al Nurburgring, nel 1964, nonché a Sebring 1970, resta l'eterno sposo della corsa più bella del mondo.

Percorrere un giro del leggendario tracciato con lui al volante di una modernissima Porsche GT3 Rs, è come viaggiare nella macchina del tempo, dando il via a un filmato emozionale che sa di mito e sfida, sepiato da vicende indelebili e riscaldato oggi come allora - in una stupenda mattinata di primavera - dal sole della Sicilia. Attacca lui, bello deciso.

«Quella che va dal 1960 all'inizio degli Anni '70 per le corse è l'epoca più bella. Macchine da sogno, prive di limiti, tracciati estremi, piloti coraggiosi e passione allo zenit. La Targa Florio stradale è uno dei simboli più belli di questa epopea, senz'altro l'emblema più rimpianto e amato».

- Lei, Preside, la Targa la scopre a 24 anni, nell'edizione 1957.

«Avevo esordito l'anno prima nella salita che va a Bellolampo, con la Fiat 1100 di papà. Finché fu vivo lui, le corse mi furono vietate. Quando venne a mancare, ebbi via libera e mi sfogai. Debuttai alla Targa con quella Fiat 103 1100 cc. In quell'anno la Targa si corse in novembre, come semplice gara di regolarità. Le grandi corse su strada erano ormai alla fine. La Carrera Panamericana era stata abolita da un paio d'anni e la Mille Miglia aveva appena disputato l'ultima edizione, rovinata dall'incidente tragico di De Portago a Guidizzolo. La Targa stava cercando di sopravvivere, visse un anno di transizione lenta e riuscì a salvarsi. Per fortuna il bello doveva ancora veni-



BENIAMINO DELLA FOLLA VACCARELLA NELLA VITTORIOSA EDIZIONE 1971 CON L'ALFA ROMEO E, SOTTO, AI GIORNI NOSTRI, ACCANTO A UNA SCRITTA CHE INNEGGA A LUI

ACTUALFOTO

“

I TIFOSI SICILIANI IN ME HANNO SEMPRE VISTO IL SIMBOLO DELLA PASSIONE E ANCHE DEL RISCATTO DI UNA REGIONE INTERA



LUCCHESI

re delle Madonie



re. Era già una corsa d'altri tempi, l'ultima superstite di un'era eroica e pionieristica, ma anche un terreno di sfida, un banco di prova unico per quelli che sarebbero diventati, da lì a poco, i prototipi più belli e potenti. Questo la rende eccezionale, nella storia dell'automobilismo da corsa».

- Nell'edizione 1958 lei passa al volante di una Lancia Aurelia.

«Una scelta buona, l'Aurelia mi ha formato».

- E nel 1959 eccola, Preside, con una più ambiziosa Maserati A6Gcs 2 litri.

«Una grande mossa strategica. Con la Maserati in salita vinco sempre. Quanto alla Targa, giungo decimo assoluto in coppia con "Solimecos", al secolo Giuseppe Alotta. Sto crescendo».

- Tanto che nel 1960 Nino Vaccarella, austero timoniere didattico-amministrativo dell'istituto Oriani, esplose e infiamma la Sicilia tutta.

«Mi telefona Guerino Bertocchi della Maserati proponendomi di correre con una Birdcage della Camoradi di Lucky Cassner, in coppia con lo specialista Umberto Maglioli, il mio mito. Accetto felice e il resto sembra una favola. Parte Umberto e in tre giri del "Piccolo" asfalta tutti, rifilando quasi tre minuti a

Bonnier sulla Porsche e a von Trips sulla Ferrari. Ora tocca a me. I rivali non hanno scampo, Porsche e Ferrari vanno a cinque minuti e io e Umberto abbiamo la corsa in mano, in una fuga memorabile, vissuta da centinaia di migliaia di tifosi locali col cuore in gola. Ma c'è un problema. Il fondo della Maserati è basso e raschia di continuo l'asfalto. Fino a che la Birdcage si spegne. Rabbocco e riparto, ma la Birdcage poco dopo mi muore ancora. Chiaro, s'è bucato il serbatoio e il sogno e la corsa per noi finiscono lì. Una delusione immensa, ma sui giornali specializzati le prime firme Canestrini e Benzing concordano: "Attenzione a Vaccarella. Sentiremo parlare di nuovo di questo giovanotto"».

- Il 1961 la vede sempre su una Maserati, una 63 4 cilindri della Scuderia Serenissima, stavolta in coppia con Maurice Trintignant.

«Il vecchio Maurice da me prende cinque minuti al giro, finiamo quarti assoluti e non è poi così male».

- Un parziale riscatto arriva nel 1962, col primo podio nella corsa di casa, che la ama sempre più.

«Mi ingaggia la Porsche ufficiale e mi dà una due litri. In prova giro con Jo Bonnier e col futuro campione del mondo di F.1, Graham Hill. La verità? Il "Baffo"»

IL PILOTA MITO

fa fatica, da me prende cinque minuti al giro e il gran capo von Hanstein lo dirotta in un altro equipaggio di complemento. Corro con Bonnier e andiamo fortissimo, siamo secondi e in lotta per la vittoria, ma all'ultimo giro resto senza freni. Ha idea di cosa voglia dire percorrere 72 chilometri e mille e una curva senza freni? Be', ci riesco e vado piuttosto forte, anche se dalla seconda piazza scivoliamo alla terza finale, ma va bene lo stesso. In Porsche sono entusiasti. Von Hanstein mi chiede di firmare per la Casa di Stoccarda, ma io dico no, perché sono troppo legato alla Sicilia e al mio istituto, per abbandonare tutto e questo diventerà il mio grande rimpianto, perché coi tedeschi avrei potuto fare una carriera diversa, ma la vita è fatta di scelte».

- Nel 1963 le accade una cosa assolutamente incredibile, vista col senno di poi...

«Già, non corro la Targa per un motivo semplice e strano: sono senza patente di guida. Me la hanno ritirata per un incidente a Pescara, sul vecchio tracciato di quella che fu la Coppa Acerbo, e la cosa viene segnalata all'autorità, tanto che scatta la mia esclusione automatica dalla Targa. Credo che la spiata l'abbia fatta un traditore siciliano (Ride, ndr)».

- Ancora una mancata partecipazione, nel 1964 e tanta amarezza per l'occasione persa.

«Sì, perché salto ancora una volta la Targa, visto che la Ferrari decide di non partecipare e io, per restargli fedele, dico no alla Porsche che mi vorrebbe a tutti i costi. E così va a vincere il barone Antonio Pucci in coppia con Colin Davis su una Carrera 904. E Pucci è il primo siciliano che nell'era moderna si aggiudica la Targa. Un grande anno per la nostra terra, perché anch'io mica scherzo: con la Ferrari trionfo alla 24 Ore di Le Mans e alla 1000 Km del Nurburgring. Ormai mi manca solo di vincere a casa mia».

- Preside, mentre parliamo, dopo che ha goduto nel guidare da Floriopoli a Cerda, nella parte tormentata verso Caltavuturo lei sembra quasi soffrire. Perché? C'è forse un motivo profondo?

«Amo la sezione che va dalle tribune di Cerda a Cerda paese. È stupenda, perché il fondo stradale resta fra i più regolari, la macchina ha aderenza e si può quasi andare vicini al limite. E poi è molto bello anche il tratto che va da Bivio Polizzi a Collesano. Ma a me la parte lenta e tormentata della Targa, questa che lei dice, quasi da corsa in salita, proprio non piaceva e non mi va giù neanche ora. La correvo proprio come sono messo oggi, con una mano sul volante e l'altra sul cambio, mentre io da sempre adoro i tracciati veloci, dove si vola e si salta, cioè, appunto Le Mans e il Nurburgring. La Targa, invece, era in gran parte un'operazione di guida tutta cesellata, anche se rappresentava un'immensa prova di resistenza fisica. Col sole canicolare gli abitacoli arrivavano a più di 50 gradi di temperatura e in sette-otto ore di corsa, divise con un compagno d'equipaggio, si arrivavano a perdere due-tre chili di peso. Un vero inferno. Con tratti pericolosi, come quello della discesa di Caltavuturo, cioè quel pezzo di strada che va fino a Scillato, perché la strada è stretta e pure scivolosa. E se pioveva diventava una bolgia».

- La Targa Florio 1965 segna la sua apoteosi.

«Corro con la Ferrari 275 P2 3,3 litri in coppia con Lorenzo Bandini e lui si dice preoccupato, perché,



FOTOGRAFIE LUCCHESI



“
NEL TRATTO
IN DISCESA DA
COLLESANO
FINO AL MARE
PASSANDO
PER
CAMPOFELICE
NON AVEVO
RIVALI. NON
CE N'ERA PER
NESSUNO

da campione modesto qual è, sente che non riuscirà a tenere il mio passo in corsa, ma io gli dico di stare tranquillo e di tenere il suo, di passo, perché se non ci saranno problemi nessuno ci può impensierire. E le cose vanno proprio così. Vinciamo alla grande, mettendo dietro quattro Porsche in classifica. E io batto il record, sfondando il muro dei quaranta minuti, demolendo il primato di Stirling Moss. Nell'immediato dopocorsa succede il finimondo, vengo portato in trionfo da un mare di gente come nessuno mai prima e mi devono proteggere i carabinieri».

- E questo è niente. Tempo dopo a Collesano, il suo arrivo in paese avviene durante una locale processione, con in testa il simulacro della Madonna. Avuta notizia della presenza di Nino, i cittadini abbandonano in un angolo la statua della Vergine, prendono a spalla il Preside e proseguono il corteo con lei in testa, portato in trionfo da novello sostituto dell'immagine sacra, seguito da parroco, banda musicale e carabinieri, tutti felicissimi. Cioè, sembra quasi una novella dannunziana, c'è qualcosa che va ben al di là del puro fatto di Sport... Dia una spiegazione da presi-



UN GIRO ANCORA!

NINO VACCARELLA RACCONTA L'EPOPEA DELLA TARGA AL NOSTRO GIORNALISTA: A LATO, ECCOLO NELLA CURVA DI COLLESANO, DOVE NEL 1967 PERSE LA TARGA. QUI È CON UNA PORSCHE GT3 RS E, SOTTO, AL CENTRO, VEDIAMO IL PRESIDE VOLANTE A FLORIOPOLI DOVE LE TRIBUNE SONO STATE RISTRUTTURATE



de e da professore, più che da pilota.

«Guardi, la Sicilia ha una storia ultramillenaria e complessa. Credo che i miei trionfi intercettarono un anelito al riscatto, una voglia di rivincita che improvvisamente trovarono in un solo uomo un simbolico compimento. All'improvviso tanti siciliani in me videro una specie di messia laico, un santo in abiti civili, un signore molto normale, riservato e dal carattere tranquillo, che però messo al volante di un bolide da corsa poteva avere un che di agonisticamente divino, esattamente come accade circa tre decenni dopo con Senna per i brasiliani».

- Convenga tuttavia sul fatto che la sua sostituzione a un'immagine sacra in processione resta una sublimazione laica senza precedenti.

«A volte la gente individua valori forti oltre qualsiasi logica. Le cose andarono così, fu un simpatico episodio di colore, anche se i motivi storicamente profondi certo non mancavano. Quanto a me, dopo quella faccenda spero che la Madonna mi abbia perdonato e non ce l'abbia con me».

- Ed ecco che si apre un quinquennio per lei sfortunatissimo, che vede aumentare l'affetto del

“

NEL 1965 DURANTE LA PROCESSIONE A COLLESANO FUI ISSATO A BRACCIA E PORTATO IN TRIONFO QUASI FOSSI UNA RELIQUIA

pubblico per il Preside Volante.

«Nel 1966 corro con la Ferrari P3, sempre in coppia con Bandini. Andiamo alla grande, sembra fatta, ma poi un siciliano al volante di una Ferrari privata butta fuori Lorenzo, che si rovescia e rischia la pelle, finendo ruote all'aria. Peccato, ma lui si rivela fortunato, perché poteva morire. Purtroppo l'anno successivo la buona sorte gli volta le spalle a Montecarlo».

- E quindi arriva il 1967. L'anno del sorpasso più bello nella storia della Targa, ma anche del suo errore più terribile.

«Cominciamo dalla parte bella. Era venuta la Rai con l'elicottero e Lino Ceccarelli mi chiese consigli per avere immagini da sogno. Io correvo appunto con la P4 e davanti a me partiva la favolosa Chaparral 2F 7000 di Phil Hill. Tenetevi bassi dopo Cerda, dissi, perché, tempo un giro, io raggiungerò l'americano e l'attaccherò al bivio di Montemaggiore. Così fu. Ora quelle immagini restano per sempre a immortalare dall'alto lo squalo rosso che addenta la balena bianca. E quando lungo le Madonie si sparse la voce che Vaccarella con la Ferrari aveva annientato la favolosa Chaparral, quasi un milione di persone andarono in delirio. Poi, ahimé, finì come finì. Colpa mia. Quell'anno nasce la prima equazione, una delle mille scritte sui muri e sull'asfalto della Targa, che sintetizza un dominio indiscusso: Nino+Lud fratto P4=V, che sta a significare che Vaccarella più Scarfiotti sulla Ferrari P4 sono sinonimo di superiorità».

- Ora le dolenti note.

«Proprio in quell'edizione stradominata, all'ingresso di Collesano, il paese che più mi ama, arrivo lungo, picchio duro e mi gioco una corsa bell'e vinta. Sbaglio io. Punto. Sono un uomo. Può succedere. Dissero che m'ero distratto per salutare gli spettatori, certo della vittoria. Non è vero, chi lo dice mente. Fu un errore e basta. Dall'anno dopo su quella roccia sta scritto "Attento, Nino". Giusto così».

- A volte si perde per colpa altrui. Targa 1968. Vaccarella con l'Alfa Romeo 2,5 litri è in testa con una vita di vantaggio sul futuro vincitore Elford, manco fosse Fausto Coppi. E Schutz sale sulla macchina battistrada, esce di strada e si gioca la corsa. Con quanti morsi l'ha divorato?».

«Stesso discorso di prima: era un uomo anche Schutz. Se non avessi avuto scherzi dal destino, ne avrei vinte almeno otto, di Targhe. Con Schutz neanche m'incazzai, non gli dissi nulla, tanto ormai era andata. Recriminare non serve a niente».

- Lo stesso Udo Schutz si riscatta nel 1969 vincendo con Mitter sulla Porsche 980-2, ma lei è ancora a secco.

«Corro in coppia con Andrea De Adamich, uno bravissimo, ma il motore dell'Alfa Romeo 2,5 litri non marcia a dovere e alla fine si rompe. Sono le corse».

- La Targa 1970, forse la più bella di sempre, la vede alla guida della mostruosa Ferrari 512S - con cui hai vinto da poco la 12 Ore di Sebring -, contro la debuttante e piccola Porsche 908-3, la "Bicicletta" cucita su misura per le Madonie e subito al top con Siffert e Redman.

«Sì, la 512S è una macchina fantastica, ma sulle strade siciliane appare sovradimensionata e inadatta, tanto che la chiamo "Il camion". Eppure io e il grande Ignazio Giunti disputiamo una delle gare più bel-

IL PILOTA MITO

le. Con più di 600 cavalli, la 512 è okay sul misto-veloce da Collesano a Cerda, ma è una sofferenza sui tornanti di Caltavuturo, Scillato o Bivio Polizzi. La verità è che con quel mostro siamo costretti a fare due rifornimenti in più degli altri, in cui perdiamo due minuti a stop. Finiamo terzi a circa tre minuti, quindi i conti sono presto fatti».

- Andiamo all'edizione 1971, vinta da Vaccarella con l'Alfa Romeo.

«Ho rischiato di perdere pure quella, per gli accoppiamenti fatti in Alfa. Situazione semplice: io e van Lennep siamo i più veloci. Messi insieme, vinceremo alla grande. Chiti invece decide di mettere me con Hezemans e van Lennep con De Adamich. Così tutto quello che io guadagnavo su De Adamich, Hezemans lo perdeva con van Lennep. Tanto che alla fine Chiti, per evitare disastri, neutralizzò la lotta e potei vincere».

- De Adamich una volta mi ha confidato che nel finale incitò van Lennep a trasgredire gli ordini di scuderia.

«E io ci credo. Andrea è sincero. Ma l'olandese fu corretto. Lì con Chiti ci siamo capiti».

- Il 1972 la vede ancora in Alfa Romeo, ma le tocca un altro ritiro.

«Sono con Rolf Stommelen, un coequipier che mi piace e va forte, con la 33TT3 Tre litri, ma il prototipo ci lascia a piedi, peccato».

- Il 1973 la vede favoritissimo, con la Ferrari 312 PB, a formare una coppia-monstre con Merzario, ma...

«... Ma il bravo Arturo la prende troppo di petto e al via, a Floriopoli, parte indiatolato lasciando trecento metri di gomma sull'asfalto. Mi vengono i brividi e penso: "Non me la ridarà sana, la macchina...". E così va. Peccato un'altra volta. E mi dispiace ancora di più, perché poteva essere un bell'addio, per me. Infatti nel 1974 divengo padre di Giovanni e smetto, per pensare alla famiglia, anche se poi il richiamo delle corse ha il sopravvento».

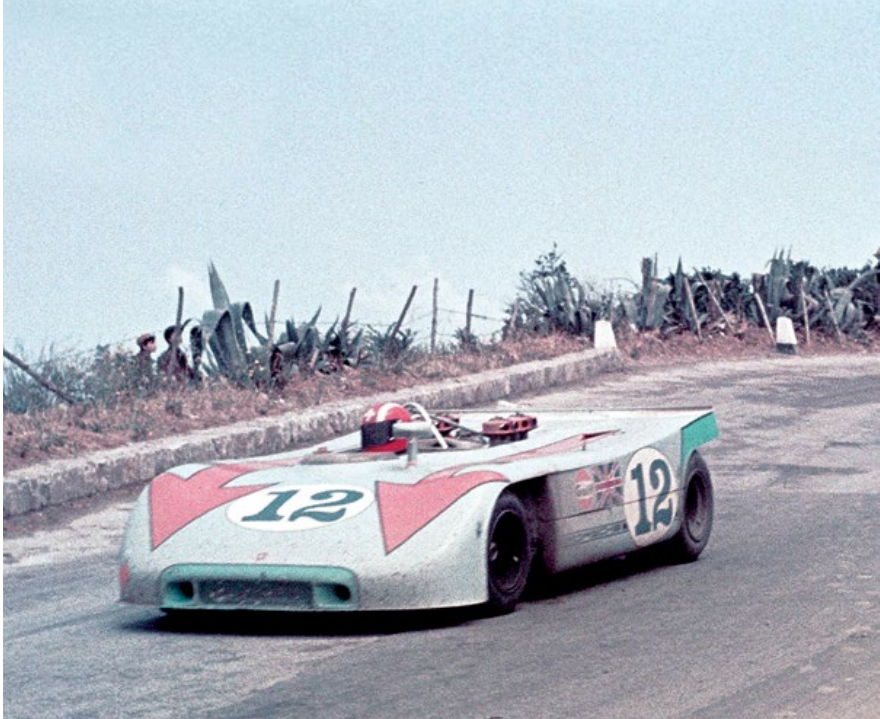
- Nel 1975 il suo estemporaneo ritorno con l'Alfa Romeo, in una Targa che ormai dal 1974 ha perso validità iridata e si appresta a terminare la sua epopea stradale, con due altre edizioni ad allungare una vicenda ormai agli sgoccioli.

«Sono ancora con Merzario e stavolta Arturo è più tranquillo. Guidiamo un'ottima Alfa Romeo 33 12 cilindri, che in quell'anno si aggiudica anche il Mondiale marche. Vinciamo con un gran distacco, non abbiamo rivali ed è una bella chiusura, per me, perché resta l'ultima corsa della mia carriera, conclusa a 42 anni. Nel 1977 termina anche la storia della Targa sul "Piccolo". Mi consola pensare che tra le gare eroiche è quella che è durata di più, venti anni oltre la fine della Mille Miglia».

- La cosa più tipica della Targa?

«La gente. Un corridoio umano di due file di spettatori lungo 72 chilometri. A Sclafani, Caltavuturo e Polizzi li sfioravo, tanto che arrivavo con le fiancate lucide e pulite, ma non ho mai messo sotto nessuno. Un anno in prova a Collesano entrai in un gregge di pecore e ne uccisi due, ma il pastore disse tutto felice: "Preside, tranquillo che mo' le vendo. Ammazza-te da lei, di più valgono"».

- La Targa era solo faticosa per il caldo, o...



LE PRODEZZE DEL PRESIDE SOPRA, NINO ALLA TARGA 1970 INSEGUE LA PORSCHE 908-3 DI SIFFERT; LUI È AL VOLANTE DELLA FERRARI 512S. A DESTRA VACCARELLA SCORTATO DALLA BENEMERITA DOPO IL TRIONFO DEL 1965, SOTTO IN UN PIT-STOP CON L'ALFA E DI NUOVO CON LA FERRARI 512S



ACTUALFOTO

“

LA COSA PIÙ
TIPICA DELLA
TARGA?
LA GENTE.
UN VERO
CORRIDOIO
UMANO
DI DUE FILE
DI SPETTATORI,
LUNGO 72
CHILOMETRI

«Il caldo era solo una parte della tortura. Prima del via passavo per il pronto soccorso a bendarmi le mani, come un pugile prima dell'incontro della vita. Tanto sapevo che mi sarei piagato e prevenire è sempre meglio che curare».

- Lei Preside quanto era avvantaggiato dall'essere un locale? Ossia, durante l'anno quanto si allenava sulle Madonie, per restare il più grande?

«Ogni anno in gennaio cominciavo, venendo sul "Piccolo" due volte la settimana e percorrendo un paio di giri per volta. Ma non era un gran vantaggio, perché i campioni della F1 arrivavano dieci giorni prima della Targa e giravano dalla mattina alla sera, quindi, a conti fatti, partivamo quasi pari».

- Il segreto della formula per vincere la Targa?

«La potenza. Ho sempre chiesto a Enzo Ferrari macchine potenti. Anche sulle Madonie la potenza era l'arma finale e decisiva, a patto di saperla gestire».

- Come si sente ora, a ripensare alla sua era?

«Un fortunato. Un sopravvissuto. Giunti e Bandini, due miei compagni in Targa, sono poi morti bruciacati altrove. Io sono qui. Mi distrussi un braccio al Nurburgring, ma mi ripararono bene, ecco»



ACTUALFOTO

- Parliamo anche dei suoi avversari. Citi un fantastico poker di rivali negli anni ruggenti della Targa. Gente che lei rispetta.

«In ordine sparso, dico Vic Elford, un pilota molto versatile, Arturo Merzario, uno stradista nato, Jo Siffert, signore dell'Endurance e vincente anche in F.1, e quindi Helmut Marko: l'uomo forte della Red Bull in Formula Uno, alla Targa era un signor pilota».

- Lei in Targa è sempre stato un extraterrestre. Ma in quale sezione del tracciato la sua superiorità si dimostrava davvero sovrumana?

«Da Collesano a Campofelice di Roccella, ecco,

esattamente dove stiamo andando ora, a spasso senza pretese. Ai miei tempi la strada era un biliardo, ora è tutta buche e frane. Vuole un consiglio? Non ci faccia caso ad alberi, terrapieni e strapiombi, verso il mare. Non ci pensi, così come guidando non ci pensavo io. Siamo quasi alla fine del giro sul "Piccolo" delle Madonie e sul misto-veloce in discesa proprio non ce n'era per nessuno. Qui prendevo quanto volevo sui rivali e poi, arrivato sul lunghissimo rettilineo finale del Buonfornello, buttavo la macchina per qualche chilometro oltre i trecento orari e un po' mi riposavo. In fondo lo avevo meritato, no?».

SCRITTE OVUNQUE

COME A UNA TAPPA DEL TOUR DE FRANCE PER LE BICI, MURI E ASFALTO IN TARGA ERANO FOGLI SU CUI INNEGGIARE AL PROPRIO CAMPIONE: VACCARELLA. A DESTRA, NINO AL TOP A LE MANS 1964 CON LA FERRARI



“
VINSI LA
TARGA 1965
E FERRARI
POI MI DISSE:
“A FINE GARA
L’HO VISTA
IN TV, COI
CARABINIERI.
PER FORTUNA
NON ERA
IN ARRESTO!”



SUTTON-IMAGES.COM

TRE PROTAGONISTI CHE HANNO FATTO LA STORIA

MERZARIO

il sovrano degli stradisti



STREPITOSO SPECIALISTA DEL MUGELLO E DELLA TARGA, ARTURO FU TOP MAN DELL'ENDURANCE. ECCO LA SUA OPINIONE SUL "PICCOLO"

Arturo Merzario, classe 1943, due volte vincitore della Targa, nel 1972 sulla Ferrari con Munari e nel 1975 sull'Alfa Romeo con Vaccarella, non ha dubbi: «Se sono qui a raccontare la leggenda della Targa, vuol dire che ho la fortuna d'essere un superstite: è la mia vera impresa». Assai netta anche la differenza che ricorda tra lo Stradale delle Madonie con quello glorioso del Mugello: «La Targa, a parte la fettuccia del Buonfornello, si svolgeva su un tracciato lento e tormentato, con medie molto più basse, che comunque poteva essere molto stancante e pericoloso. A inizio Anni '70 in prova Clay Regazzoni è volato con l'Alfa giù per una scarpata e s'è rovesciato per non meno di 500 metri... Gli andò bene. Ci voleva anche fortuna, ecco. Invece per vincere non bastava essere campioni, no, era necessario ave-

re l'appoggio di una squadra perfetta: trionfare alla Targa era sempre un successo d'insieme, anche se la capacità del pilota finiva con l'essere determinante. Dalla mia ho sempre avuto il fatto che come stradista su questo tipo di tracciati ho ottenuto soddisfazioni e prestazioni di livello. E attenzione perché anche dal punto di vista fisico le sollecitazioni erano tante e ci voleva molta resistenza. La parte bella è che il Piccolo delle Madonie era uno di quei tracciati che permettevano all'uomo di fare la differenza, niente a che vedere con certe piste di oggi».

Delle mille e una curva della Targa, Arturo individua il tratto più amato: «Per quanto mi riguarda, sono sempre stato molto redditizio in discesa, quindi per me la sezione preferita era quella che da Collesano passa per Campofelice di Roccella e sfocia sul rettilineo del Buonfornello».

“
SULLE
MADONIE
LA MEDIA
ORARIA
ERA MOLTO
PIÙ BASSA
CHE AL
MUGELLO,
MA APPENA
USCIVI
TI RIBALTAVI...

FIORIO

il fautore del ponte ra

NEL 1972 CATAPULTATO UNA TANTUM AL TIMONE DELLA FERRARI IN TARGA FLORIO, CESARE RICORSE ALLA CREATIVITÀ PER VINCERE

Di Targhe ne avrò fatte una quindicina, tra Fulvia, Ferrari e Stratos - ricorda Cesare Fiorio -. Era una gara fantastica per pubblico e atmosfera, irripetibile e impensabile ai giorni d'oggi: chi non l'ha vista o non l'ha corsa, si è perso davvero qualcosa di grande».

Il suo capolavoro, resta l'edizione 1972, eccezionalmente al timone della Ferrari. «Nei rally sperimentavamo la radio e la mia idea fu di inserirla anche in questa prova del Mondiale marche. Con i tecnici De Bonis e Caleca fui chiaro: mettetela a punto bene, perché veniamo per vincere. Ai box avevamo un apparato radio grande come due frigoriferi e grazie a es-

so eravamo in contatto con la vettura per tutto il percorso, una cosa da fantascienza, per i tempi». E la cosa divenne assai importante, perché quel costante contatto fu fondamentale: «Sì, la verità è che mettemmo in macchina Munari con un giro d'anticipo e Arturo Merzario si trovò costretto a fare un massacrante turno finale di quattro giri, subendo la rimonta di uno scatenato Helmut Marko al volante del prototipo Alfa Romeo. Per Merzario si rivelò molto importante essere costantemente aggiornato sull'evoluzione di quel palpitante finale. Forse, se non avesse avuto le nostre continue rassicurazioni che stava facendo un eccellente lavoro, il fortissimo pilota comasco avrebbe avuto problemi a resistere all'incredibile recu-

pero del rivale. Non dimentichiamo che si trattava di una competizione che richiedeva lo sforzo di una vera e propria maratona della velocità, con 11 giri di 72 km ciascuno, per un totale di quasi 800 km su un tracciato che non perdona errori. Quel trionfo alla fine fu fantastico e Enzo Ferrari era alle stelle». Eppure per Fiorio sulle Madonie a questi bei ricordi ne fanno compagnia altri: «Penso alle belle prove della Lancia FM, sigla che sta per Fiorio e Maglioli, ossia la Fulvia Barchetta tagliata, che con Munari fece cose strabilianti e anche alla bellissima vittoria che ottenemmo qui nel 1974 con la Lancia Stratos guidata da Amilcare Ballestrieri e Gerard Larrousse. Ogni cosa, ogni storia della Targa è particolare, specialissima, unica».

MUNARI

il re dei rally prestato alla Ferrari

IL "DRAGO" SVELA I RETROSCENA DELLA SUA CONVOCAZIONE VINCENTE PER LA TARGA 1972, VOLUTA DIRETTAMENTE DAL DRAKE

Di Targhe ne ho corse tante - racconta Sandro Munari - con la Fulvia, la barchetta Lancia e pure la Stratos, ma la mia preferita è quella vinta con la Ferrari, nel 1972». Il "Drago" racconta incontentabile: «Ai tempi la Fulvia era obsoleta e per realizzare la Stratos ci voleva un motore, così Gobbato, direttore generale della Lancia, chiese a Enzo Ferrari di dargli il propulsore della Dino, ma il Drake disse no. Gobbato chiese una mano pure alla Maserati, ma prese ancora picche. Poco dopo richiama Ferrari e dice a sorpresa che il motore Dino potrebbe arrivare, a patto che la Lancia metta a disposizione della Rossa Sandro Munari per la Targa 1972. Inizia così per me la grande avventura. Abituato ai 160 cavalli della Fulvia a trazione anteriore mi ritrovo sul prototipi 312 Pb, 440 cavalli, capace di fare 320 km/h sul Buonfornello, quan-



PASSAI DAI 160 CAVALLI DELLA LANCIA FULVIA AI 440 DELLA FERRARI 312 PB COSÌ IN RETTILINEO ANDAVO NON PIÙ A 185 KM/H, MA A 320 ALL'ORA...

do con la Fulvia percorrevo la fettuccia al massimo a 185 km/h. Chiesi un paio di giorni di prova a Fiorano e li ottenni, girando sotto gli occhi di Forghieri, col Commendatore a bordo pista, che fu anche così gentile da invitarmi a pranzo al ristorante Cavallino. Poi provai bene, in Targa con la Ferrari: il resto è storia». Sandro la corsa delle Madonie l'adora tutta: «Non ho una sezione preferita, era stupenda nell'insieme, anche se i tratti in discesa con la Fulvia mi permettevano di fare la differenza: è per questo che un sabato con quella piccola Lancia segnai un incredibile 14° tempo assoluto in prova: fu lì che Enzo Ferrari si segnò il mio nome».

Munari prestato alla Ferrari, il motore di Maranello va alla Stratos, Sandro e Merzario vincono la Targa Florio: pagine di storia scritte quasi in simultanea, propiziate tutte da quella leggendaria agitatrice di uomini che la classicissima delle Madonie seppe essere negli anni ruggenti.

«Enzo Ferrari nel 1972 fu entusiasta del trionfo alla Targa Florio, tanto che poco dopo venne anche al mio matrimonio, un fatto davvero inusuale per lui, così riservato e poco propenso a uscire da Maranello. E mi chiamò ancora per correre a Zeltweg col prototipo e per collaudare le 312 Pb prima della trasferta di Kyalami: io ci andai fuggendo dall'ospedale dopo che mi ero fatto l'appendicite. Per lui un vincitore della Targa era un pilota di riguardo e quanto a me correre con le sue macchine fu un'esperienza bellissima e indimenticabile, tale e quale trionfare alla Targa».

dio



LA VERITÀ?
CHI NON
HA MAI VISTO
O CORSO
LA TARGA,
NELLA VITA
SI È PERSO
QUALCOSA
DI BELLO,
UNICO
E IRREPETIBILE

FOTOGRAFIE ACTUALFOTO



MERZARIO-MUNARI FAN RIMA CON FERRARI
MERZARIO E MUNARI STAPPANO MERITAMENTE UNA MAGNUM DI CHAMPAGNE SUBITO DOPO IL TRIONFO NELL'EDIZIONE 1972 DELLA TARGA, AL VOLANTE DELLA FERRARI 312 PB, A DESTRA



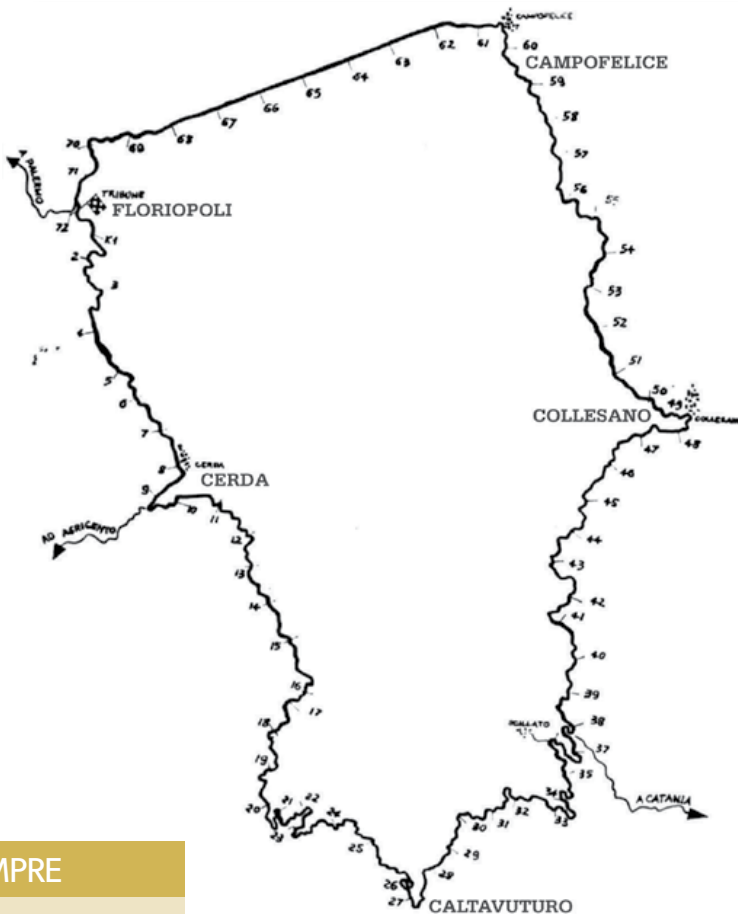
UNA COMPETIZIONE PROPOSTA NEI DECENNI IN VERSIONI SMALL, MEDIUM E... XL!

MADONIE

i tanti volti di una leggenda

UTILIZZATE VARIE "TAGLIE": LA TARGA FU DISPUTATA PURE SUL PARCO DELLA FAVORITA, A PALERMO E ABBINATA CON IL GIRO DI SICILIA

Targa Florio stradale resta sinonimo del cosiddetto "Piccolo" tracciato delle Madonie, di 72 chilometri netti, utilizzato per 32 edizioni dal 1932 al 1936 e dal 1951 al 1977, quindi fino alla fine, prima che la corsa delle corse si riconvertisse in rally. Lo snodo più consueto della competizione prevedeva il via dalle tribune di Floriopoli per toccare il centro abitato di Cerda, Portella di Cascio, Portella di Sette Frati, Ponte Salito, Bivio Caltavuturo, Scillato, Bivio Polizzi Generosa, Collesano, Campofelice di Roccella, per percorrere la velocissima fettuccia rettilinea del Buonfornello (specie di miniaturizzazione siciliana dell'Hunaudieres di Le Mans), con il ritorno alla tribune di Cerda. È questa la versione più consueta e quella che ha visto scrivere le pagine più indimenticabili della leggenda più recente della Targa, caratterizzate soprattutto dalle sfide tra Ferrari, Porsche e Alfa Romeo. In realtà nel lontano 1906 la corsa era nata sfruttando la versione "Grande" di ben 148,823 chilometri, utilizzata fino al 1911 compreso, per riapparire in occasione dell'edizione 1931, quindi per la settima e ultima volta, con un chilometraggio ridotto di poco più di 2000 metri, a seguito dei danni di un'alluvione invernale. Il cosiddetto "Medio" circuito delle Madonie aveva uno snodo complessivo di 108 chilometri netti ed è stato utilizzato in 12 edizioni, tra il 1919 e il 1930. Poi ci sono le edizioni extra: le tre disputate a Palermo sul Parco della Favorita, rispettivamente nel 1937, 1938 e 1940, con due versioni del tracciato cittadino di 5,2 e 5,7 chilometri. Infine, va segnalato che negli anni dal 1912 al 1914 e dal 1948 al 1950, pertanto in 6 edizioni complessive, per l'assegnazione della Targa Florio fu considerato valido il Giro di Sicilia, quindi lungo le strade dell'intera isola.



LEO KINNUNEN PRIMATISTA PER SEMPRE

Il giro della morte che diventa il giro della Vita. Nell'edizione 1970 Leo Kinnunen, al volante della Porsche 908-3 "Bicicletta", sfrecciò in 33'36" a 128,571 km/h di media, demolendo di un minuto e mezzo il record precedente di Elford. Nessuno avrebbe mai più fatto meglio, quel primato sarebbe durato per sempre nella storia secolare della Targa Florio. In realtà Leo realizzò l'impresa nel suo terzo turno di guida, sfruttando un'erogazione del motore a 7000 giri, quando avrebbe potuto contare su un range teorico di 8400. Così facendo seguì ordini di scuderia, in pratica utilizzando 50 cavalli in meno del suo



potenziale per risparmiare la meccanica, altrimenti il limite sarebbe stato ulteriormente limato. Alla fine il piccolo finnico fu 2° assoluto in coppia col celeberrimo Pedro Rodriguez. Secondo l'autorevole parere dello stesso Kinnunen, considerato uno dei più grandi specialisti della Targa, tanto da essere ingaggiato poi dall'Alfa Romeo e poi ancora dalla Porsche (fu 3° con Haldi nel 1973), il Piccolo delle Madonie per sinuosità, lunghezza e pericolosità poteva avere elementi di similitudine solo con il vecchio Nurburgring, anche se la meccanica, specie per quanto riguarda le gomme e i freni, veniva a suo dire sollecitata molto di più.

I RECORD SUL "PICCOLO"

SULLA DISTANZA

1972 Arturo Merzario-Sandro Munari (Ferrari 312P, 2991 cm³) su 792,000 km in 6h27'48" alla media di 122,537 km/h

SUL GIRO IN PROVA

1973 Arturo Merzario (Ferrari 312P, 2991 cm³) su 72,000 km in 33'38"5/10 alla media di 128,412 km/h

SUL GIRO IN GARA

1970 Leo Kinnunen (Porsche 908/3 Sport Prototipo Spyder, 2997 cm³) su 72,000 km in 33'36" alla media di 128,571 km/h.

Il secondo miglior tempo assoluto sul giro in gara è quello stabilito nel **1972** da Helmut Marko su Alfa Romeo 33TT3 (2993 cm³) in 33'41" alla media di 128,253 km/h



FOTOGRAFIE LUCCHESI



NUCLEI DI STORIA IN SENSO ORARIO, DA SOPRA, NUCCIO SALEMI SPIEGA LE SALE DI FLORIOPOLI, ANTONINO CATANZARO A CERDA E, DI SEGUITO, TRE IMMAGINI DEL MUSEO DI COLLESANO

I CUSTODI DELLA MEMORIA

MUSEI

il fascino del ricordo

DA FLORIOPOLI A CAMPOFELICE, COMPRENDENDO ANCHE TERMINI IMERESE, SONO BEN CINQUE I POLI DELLA MEMORIA. SCOPRIAMOLI

Percorrendo un giro del Piccolo delle Madonie, a ogni piega affiorano ricordi e rivivono pagine fondamentali nella storia dell'automobilismo. La novità positiva è che la magia della Targa che fu non è solo affidata all'immaginazione degli appassionati, ma si può giovare di importanti punti di riferimento infrastrutturali e museali, a perpetuare una tradizione ultrasecolare e unica al mondo.

A cominciare da Floriopoli, la storica zona delle tribune e dei box della Targa, che è rinata ed è stata restituita al godimento dei race fan. La struttura è stata data in uso all'Ac Palermo, che la sta rimettendo in ripristino, con una zona ristoro e una zona premiazioni, più dieci sale con pannelli fotografici didascalizzati, che raccontano ciascuno un decennio di Targa. Nuccio Salemi, tra gli artefici di questo recupero tutto da applaudire, puntualizza con orgoglio: «C'è ancora molto lavoro da fare, ma qualcosa si è mosso. L'obiettivo è avere dei punti fermi che possano dare al turista un'idea della grandezza e dell'importanza della Targa nella storia delle corse, anche perché la Targa stessa non deve mai finire, deve continuare per sempre». Lo stesso Salemi ha anche il merito di essere

artefice dell'apertura di un piccolo museo tematico sulla competizione, sito a Termini Imerese, presso l'incrocio di via Novello Beato Agostino, ricco di documentazioni e cimeli.

Ovviamente non è la sola struttura museale dedicata alla Targa, tanto che una manciata di chilometri dopo Floriopoli, all'altezza del centro abitato di Cerda, in via Carlo Rao 32, l'iniziativa privata di Antonino Catanzaro ha dato vita al museo "Vincenzo Florio", dove un tempo sorgeva il Motel Aurim, negli anni ruggenti quartier generale dell'Alfa Romeo, agli ordini dell'ingegner Carlo Chiti.

In questo caso, sorprende la mole di foto, libri, pubblicazioni, cimeli e documenti raccolti da Catanzaro, con la passione del collezionista capace addirittura di salvare le scatole di tonno e le bottiglie di brandy frutto dell'impero dei Florio.

Muovendosi sempre sul Piccolo delle Madonie, all'altezza di Collesano, paese che rappresenta il simbolo della passione per la corsa, sorge il "Museo Targa Florio", che è quello che più di tutti può vantare, peraltro con pieno merito, i crismi dell'ufficialità. Aperto dal 27 giugno 2004, fondato da Giacinto Gargano e sito in Corso Vittorio Emanuele 3, è curato dal conservatore Mi-

chele Gargano, che prosegue l'opera meritoria di suo padre presentando delle sale ricchissime di trofei, caschi, tute, immagini e veri e propri reperti storici dal valore sportivo e affettivo semplicemente inestimabile.

Collesano è anche il centro di gravità del tifo per Nino Vaccarella, tanto che lungo le strade sono ancora leggibili le scritte inneggianti al Preside Volante e come ciliegine sulla torta spiccano dei pannelli in ceramica a ricordare alcuni dei momenti e dei campioni che hanno fatto la storia della Targa.

Infine, quasi alla fine del giro del Piccolo, all'altezza di Campofelice di Roccella, va segnalato anche il museo biblioteca "Vincenzo Florio", pinacoteca ospitata in un locale di Viale della Provincia, con una messe di fotografie, manifesti, libri, tute, caschi, ceramiche e altro ancora, tutto, ovviamente dedicato alla Targa, a cura del conservatore Antonino "Ninni" Venturella.

Passano i decenni e i punti di riferimento per conoscere anche culturalmente la Targa aumentano, al punto da essere tutti importanti e meritevoli di una visita, a testimonianza del fatto che nel cuore degli appassionati la sfida madonita resta più viva che mai.

UNO DEGLI ULTIMI SIMBOLI VIVENTI DELLA TARGA CHE FU

CICCIO STYLE

lui ai piloti gli fa le scarpe

FRANCESCO LIBERTO DA CEFALÙ, È L'UOMO CHE CON LE SUE CALZATURE HA AIUTATO I CAMPIONI DEL "PICCOLO" E NON SOLO

DI MARIO DONNINI

Ciccio" Liberto, ottant'anni ben compiuti lo scorso 19 febbraio, è uno degli ultimi simboli viventi della Targa Stradale che fu. Se il "Piccolo" delle Madonie era un posto per piedi pesanti, lui è stato il primo a ben calzarli, quei piedoni da leggenda. A lui il compito di spiegare come e perché.

«Andiamo all'inizio degli Anni '60. Io sono un giovane letteralmente innamorato di corse, come tanti siciliani, oltre che "scarparo" fin da ragazzo, dopo aver svolto apprendistato in una bottega di calzature. Nato e sempre vissuto a Cefalù, dove in quei tempi all'albergo Santa Lucia c'era il quartiere generale della Porsche, mentre la Ferrari soggiornava al Jolly Hotel. Una sera a cena conosco Ignazio Giunti, tra noi nasce un'amicizia, tanto che, nel 1965, lui mi chiede di realizzargli un paio di scarpe su misura, presto imitato da Nanni Galli e "Geki" Russo».

- Sembra una cosa da niente, eppure è una mezza rivoluzione, perché al tempo non esistevano ancora in commercio e facilmente reperibili calzature nate appositamente per le corse in auto.

«Esatto. I piloti usavano quel che capitava, addirittura a volte semplici mocassini, piuttosto che scarpe da tennis».

- E così, tra le tante novità tecnologiche che la Targa propizia, c'è anche la scarpa da corsa, che nelle mani di "Ciccio" presto diventa un vero e proprio oggetto di culto, oltre che di tendenza, tra i piloti. E non è un caso, perché il tormentato "Piccolo" delle Madonie era un tracciato devastante per la fatica e avere ai piedi la scarpa giusta era un modo intelligente per affrontarlo nel migliore dei modi.

«Il ragionamento spiega bene come andò. Aggiungo che portai avanti una grande evoluzione nel mio settore. Erano tempi in cui i piloti, con tre pedali a disposizione, usavano molto di più i piedi di ora. Quindi, oltre che puntare sulla comodità pura, sul piano dinamico da una parte portai avanti la rastremazione delle punte, dall'altra strinsi la parte della pianta, per evitare sfregamenti scomodi e dannosi. E l'evoluzione dalle prime prove è divenuta incassante, netta e foriera di un progresso netto quanto apprezzato dai più grandi campioni della Targa Florio e non solo da loro. Tra i miei clienti, oltre al grande Vaccarella, cito Attwood, Bianchi, Bonnier, De Adamich, Elford, Ickx, Facetti, Kinnunen, Larrousse,



FOTOGRAFIE LUCCHESI

NEGLI ANNI '60 E '70 LA TARGA FLORIO ERA IL LUOGO CHE PERMETTEVA MAGGIOR CONTATTO TRA I PILOTI E LA GENTE

CICCIO CALZA RUSH

A LATO, LE SCARPE REPLICATE DA CICCIO PER LAUDA IN "RUSH".

SOPRA ECCOLO CON VACCARELLA,





Maglioli, Merzario Muller, Munari, Redman, Regazzoni, Rodriguez, Scarfiotti, Schutz, Siffert, Stommelen e van Lennep. E, oltre la Targa, Mario Andretti, Emerson Fittipaldi, Jacques Laffite e Niki Lauda, solo per fare un'estrema sintesi».

- La prima commercializzazione?

«Alla metà degli Anni '60, con "Geki" Russo che portò via una ventina di paia per venderli, ma poi ebbe la digrazia di morire in F.3 a Caserta, nel 1967».

- Non solo: la rinascita Ferrari, dal 1975 al 1987, vede i piloti del Cavallino puntualmente calzati da "Ciccio" Liberto, all'anagrafe Francesco.

«Enzo Ferrari se ne faceva un vanto e io più di lui. Pensate che nel 1976 Lauda ebbe l'incidente al Nurburgring e calzava un paio delle mie scarpe, tanto che di recente Ron Howard nelle riprese del film "Rush" ha voluto che l'attore che impersonava Niki, cioè Daniel Brühl, calzasse un mio modello originale, in pelle nera, tale e quale a quello d'allora. Gliene ho realizzate due paia, utilizzando i disegni originali».

- Quanto tempo occorre per produrre le Ciccio Racing Shoes?

«Per un paio di scarpe ci vogliono dieci-dodici ore di lavoro e tutto viene fatto rigorosamente a mano. È una procedura lunga, uso solo cuciture, niente colle. È per questo che un paio di scarpe possono durare anche quarant'anni».

- Qual è il pilota più simpatico che ha incontrato in mezzo secolo di attività?

«Due: Vic Elford e Nino Vaccarella, anche se Clay Regazzoni era il più spettacolare. Tra i più signorili, cito Jacky Ickx che in pratica ha corso gran par-

PURE ANDETTI JR!

SOPRA, "CICCIO" LIBERTO MOSTRA L'IMMAGINE DEL SUO CLIENTE-PILOTA PIÙ GIOVANE, MARCO ANDRETTI, NIPOTE DI MARIO



ELFORD
E VACCARELLA
RESTANO
I PILOTI PIÙ
SIMPATICI
CHE HO
INCONTRATO,
ANCHE SE
REGAZZONI
ERA DAVVERO
FANTASTICO

te della mia carriera con le mie scarpe. Il campione belga è anche uno dei più pignoli e precisi, perché mi suggerì una modifica di un paio di millimetri alla pianta».

- Le scarpe di "Ciccio" sono per molti e non per tutti, visto che per acquistarle si va dai 1000 euro in su.

«Realizzo modelli personalizzati con lavori in serigrafia, appoggiandomi prima ad Alessandro Cheli e ora a suo figlio Francesco, che hanno rispettivamente una formazione da architetto e scenografo, in grado di aggiungere disegni stupendi coi volti dei piloti nelle loro espressioni più tipiche».

- Qual è il pilota col piede più grande e quello con le misure più da "Cenerentola"?

«Mike Parkes aveva una taglia 48, mentre Bernard Darniche una 37».

- Lei ricorda a memoria alcune taglie dei grandi?

«Certo che sì. Vaccarella calza il 42, Lauda 41, Regazzoni 42, van Lennep 42, Ickx 40.5, Siffert 43, Mario Andretti 41.5, Elford il 45.5 al piede destro e il 43 al sinistro, perché ha avuto un incidente da ragazzo».

- Il giorno più bello della sua carriera, connesso con il suo impegno sulle Madonie?

«Quando Enzo Ferrari mi ha invitato a Maranello, facendomi visitare il reparto corse».

- Ora le sue scarpe sono omologate per le corse?

«Non sono omologate ma sono omologabili».

- Il suo nome è legato alla Targa Florio che fu, ma è agganciato anche al futuro.
«Porto come esempio Marco Andretti, il nipote di Mario, che ha voluto un paio di scarpe di "Ciccio"».

1970

AUTO SPRI NT

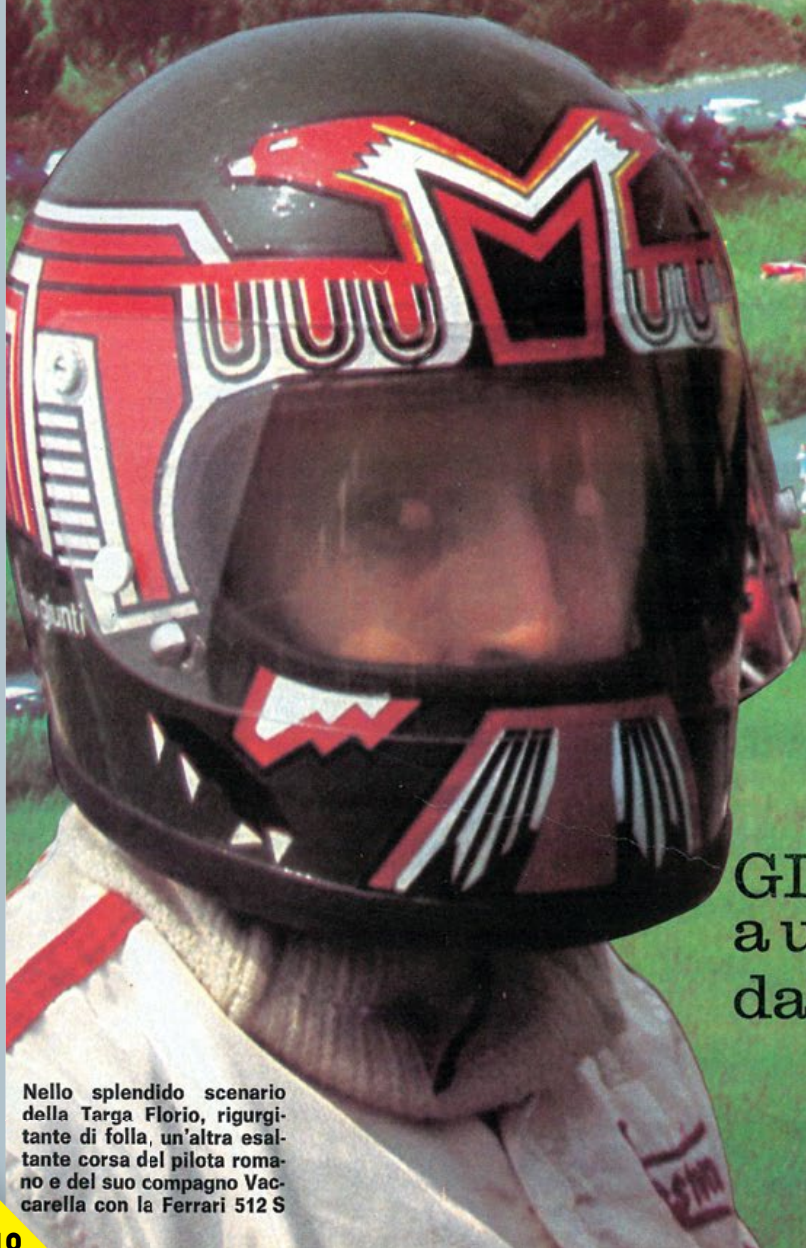
ANNO X 4 - 11 maggio 1970 L. 200

N. 18 settimanale di automobilismo

esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

PORSCHE

batte cinque
nella Targa
dei 500mila



Nello splendido scenario della Targa Florio, rigurgitante di folla, un'altra esaltante corsa del pilota romano e del suo compagno Vaccarella con la Ferrari 512 S

GIUNTI
a un passo
dalla F.1

in regalo
il **MANIFESTO**



della **FERRARI**
FORMULA 1

Come si programma il successo di un «quadriciclo» che rilancia la coppia regina '69 SIFFERT - REDMAN

La FLORIO dell'asso di quadri

DALL'INVIATO

CERDA - Cuori, quadri, fiori, picche. I quattro «semi» delle carte da poker contraddistinguono le «Porschine» n. 20, 12, 40 e 36, i quattro assi della partita siciliana, che forse mai come quest'anno la Casa di Stoccarda aveva preparato con tanta teutonica puntigliosità. Allo «scarto» dei 792 chilometri, tre dei quattro assi sono andati al piatto del pokerissimo Porsche (cinque vittorie di fila nelle ultime cinque edizioni). E il «vedo» di Giunti e Vaccarella con la loro balena rossa Ferrari, pesante quasi il doppio, non ha potuto che arrendersi, dopo un prestigioso rilancio nella fase centrale della corsa, al tris delle macchine tedesche battezzate 908 Mark 3 come sigla e «biciclette Grand Prix» dall'indimenticato campione Fangio.

Il «cuore» Porsche è saltato quasi subito. Era la macchina del più ambizioso dei piloti tedeschi, quell'Elfird che costituiva forse anche la unica preoccupazione del clan controllato dall'ing. Pieck. Perché la sua n. 20 non era del team Gulf-Porsche di John Wyer ma della Scuderia Salisburgo. Il timore di una lotta in famiglia non se lo nascondeva nessuno. Nemmeno Jo Siffert, che era l'asso di quadri della squadra, con Redman, con i «fiori» Rodriguez-Kinnunen e i «picche» (infat-

ti sono stati gli ultimi del gruppo porschista), Attwood e Waldegaard.

«Non ho alcuna intenzione di girare sotto i 34'» mi confidò lo svizzero prima del via. E questo forse nascondeva sia la sua preoccupazione della tenuta alla distanza delle Porsche, i cui timori per la fragilità del leggerissimo telaio risultarono poi infondati, e sia forse perché Jo non voleva farsi prendere subito al laccio della bagarre col Vic. Forse immaginava che sarebbe finita con l'abbandono del partner amico-nemico. Che infatti è andato a volar fuori, sul terriccio smosso dallo acquazzone mattutino, che ha preceduto il bel sole della grande domenica siciliana.

«Sur la glasse — ha detto Elfird — ho perso il controllo della macchina». E con una sospensione rotta è finita la corsa del «cuore» Porsche.

Dopo l'impennata di Larrousse, che si è voluto vendicare della sua giubilazione in favore del non eccezionale (sui prototipi) Waldegaard, e la rabbiosa rivelazione di Kinnunen — per una volta su queste strade da rallye migliore del famoso Pedrito Rodriguez — è scattata l'operazione Siffert-Redman. La coppia regina del '69 ha ritrovato, forse anche per il ricco piatto dei 3 milioni e quattrocentomila alla vettura prima classificata, la carica dell'anno miglio-

re. E ha reagito di forza nel momento cruciale della giornata Porsche, quando la coraggiosa generosità dei due piloti ferraristi aveva gettato nello sconforto il box tedesco, con l'impennata del primo posto al sesto giro.

E l'impresa, senza una defaillance qualsiasi delle vetture tedesche, anche se esaltante appariva impossibile. I due rifornimenti in più, che volevano dire almeno due minuti perduti alle pompe dei boxes della Ferrari, sarebbero stati incalcolabili per una macchina di 860 chili contro il quadriciclo-giocattolo di 530 chili, una automobile per modo di dire se si pensa che non aveva nemmeno i fari e per economizzare il peso aveva persino il roll-bar d'alluminio. E dire che questo «accessorio» è stato reso obbligatorio dal regolamento per assicurare un minimo di salvezza ai piloti nell'eventuale capotamento. Ma i tedeschi con queste hanno giocato sul filo del regolamento. Ne hanno allestiti sei, quattro per la corsa e due muletto. Una macchina solo per la Targa, un kart carrozzato a scarpa, dalla scocca in plastica che pesa solo 12 chili. Mettete sulla bilancia 18 milioni circa a prototipo e avrete all'incirca lo stanziamento di 100 milioni di materiale solo per vincere la Targa '70.

La Ferrari invece ha spedito laggiù la stessa 512 Spider

che percorre quest'anno tutti i circuiti del mondo. Siano essi veloci e larghi, che lenti e sinuosi. Forse per questo Siffert non appariva preoccupato alla vigilia. E non lo appariva David York, il manager di Wyer che giurava dopo le prove:

«Noi possiamo girare anche in 33'». E lo ha accontentato addirittura quel Kinnunen che sembra si stesse giocando il posto nel team anglotedesco, nonostante le tre vittorie con Rodriguez, perché considerato «poco veloce».

«Ci mancava che si mettesse ad andar forte anche Kinnunen» borbottava Giunti alla fine dei massacranti 792 chilometri, quando la folla li applaudì e circondò come i vincitori, urlando:

«Dite a Ferrari che vi dia nel '71 un tre litri prototipo agile come i Porsche e questi tedeschi la finiranno di rovinarci la Targa con le loro vittorie!»

Il pubblico aveva palpitato per i due beniamini, che hanno dato tutto sulle rampe delle Madonie, anche se sintomi di influenza reumatica non li avevano certo preparati fisicamente alla vigilia.

«La corsa la vinceremo nel finale» confidava Siffert a un giornalista amico, quando lo si vide pur scendere rabbuiato, dopo i suoi primi quattro giri di turno dalla sguscante mini-Porsche. Aveva qualcosa

da dire con i tecnici perché l'anteriore vibrava nel tormentato tracciato. Ma non sarebbe stato nulla in confronto con la fatica che avrebbero dovuto affrontare i ferraristi, e senza dire degli ultimi due giri quando forse un perno dello sterzo accusava gioco, forse per una toccatina in cunetta di Vaccarella, lanciato a tentare di conservare il secondo posto, compromesso dall'ultimo arresto ai boxes.

«Mi faceva una rabbia — diceva Giunti — vedere quel Siffert che guidava senza scomporsi, tenendo quasi il volante con due dita, la sua Porsche mentre lo dovevo smanicare, agitarmi scompostamente per tenere in traiettoria la mia sciabordante Ferrari, che prendeva tutta la strada a ogni curva e controcurva».

Uno spettacolo comunque, anche se i cinquecentomila di Sicilia che si sono attendati sulle pendici delle colline da Cerda a Collesano a Campofelice non nascondevano il loro dispetto. Anche perché di fronte alle Porsche, unicamente la solitaria Ferrari ha retto il confronto, mentre le Alfa, tutte K.O. per incidenti di gara, per fuoristrada (e non sono mai andate al di là del quarto posto) hanno denunciato il loro tal-

Marcello Sabbatini

CONTINUA

CORRIERE CORSE



In una cornice di folla che ha rasentato a volte l'assurdo, la 908-3 di Jo Siffert (alla guida) e Brian Redman, è sgusciata alla vittoria. È l'asso di quadri che ha sbancato la 54. Targa



CORRIERE CORSE

CONTINUA

lone di Achille nella stabilità. Anche se più pesanti delle Porsche, di 200 chili, si sono trovate a mal partito alla distanza:

«Noi saltiamo da un punto all'altro per fare le curve — diceva Courage, che doveva finire la gara contro un alberello con la 333 meglio piazzata — mentre loro disegnano il percorso incollati a terra».

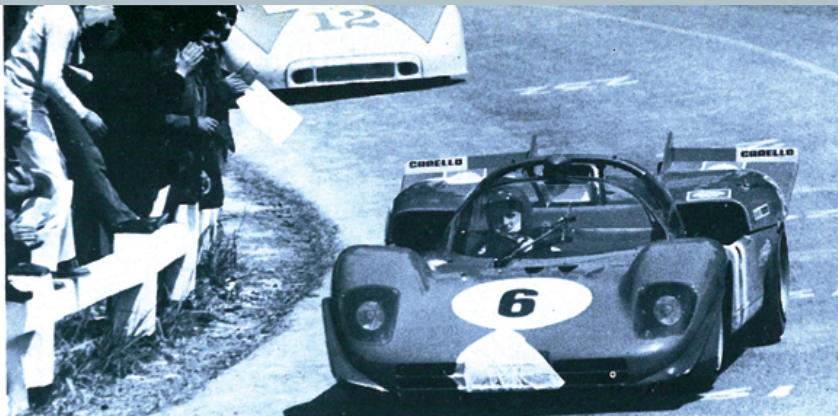
Così nemmeno la presenza del dott. Luraghi, presidente dell'Alfa Romeo, invitato e mossiere d'onore (forse giunto in Sicilia anche per guardarsi da vicino la... Sicilfiat) è servito. Non è servito a evitare che nel momento migliore dell'Alfa la vettura sulla quale di Adamich stava dando il cambio a Courage, non perdesse oltre due minuti al box per un rifornimento andato male, causa la carenza delle pompe di carburante ai boxes. E si vide il tranquillo e cortese signore dai capelli bianchi che è il presidente Luraghi, arrabbiarsi seriamente quando il d.s. della Lancia dal box vicino non volle fare un gesto di cortesia (alla Casa automobilistica di Stato) concedendo il sifone della sua pompa. Fiorio aveva la sua giusta. In quel momento le sue GT 1600 stavano già conducendo trionfalmente la propria categoria in assoluto, preparandosi con Munari alla conquista del nono posto assoluto.

La beffa di classifica all'Alfa l'avrebbe però evitata la vecchia 33 di Alberti e «Jonathino» Williams col loro settimo piazzamento finale. Una magra consolazione per la industria milanese che pur allo sport sta dedicando le sue energie migliori.

m. s.

Riuscirà la nostra Ferrari a ritrovare qualche altra affermazione di prestigio?

Ignazio Giunti (alla guida) e Nino Vaccarella hanno salvato l'onore della Ferrari. Giunti è seguito dalla Porsche di Siffer



Nel «mondiale» TARGA...to Porsche ci consolano Giunti e Vaccarella

DALL'INVIATO

CERDA - Doveva essere una passeggiata, per le straordinarie Porsche 908-3 che avevano tutte le qualità per imporsi con facilità, essendo la Targa Florio congeniale alle macchine tedesche, ed essendo che il tipo di vettura che i tedeschi hanno schierato in questa gara era stato semplicemente studiato e costruito soltanto in funzione del percorso siciliano.

Ad aggiungere alla impostazione teoricamente già superiore di queste macchine, un altro vantaggio rilevante è venuto dal fatto constatato che le necessità di rifornimento delle 908-3 sono state ancora inferiori al previsto, ed al box Porsche andavano dicendo che le loro vetture avrebbero compiuto tre giri senza rifornirle. In realtà si è visto che i giri delle Porsche, coi 120 litri di carburante ammessi, erano oltre tre e mezzo, e così un rabbocco velocissimo effettuato al posto fisso di Polizzi ha loro permesso di girare per quattro volte senza fermarsi alle tribune di Cerda, perdendo soltanto qualche secondo a Polizzi.

Cosicché nell'economia generale della gara ci sono stati anche i due rifornimenti in più che la Ferrari ha dovuto effettuare, ad aumentare il distacco tra i logici dominatori e quelli che potevano insidiarli a prezzo di

sforzi terribili. Sì, perché a nostro avviso i protagonisti effettivi di questa Targa Florio — ancora una volta Targa Porsche — sono stati i due italiani messi dalla Ferrari sulla Ferrari 512, macchina straordinaria che ha confermato le sue qualità di tenuta di strada e di potenza e di resistenza, ma che certo è la antitesi della macchina ideale per la Targa. Quel che hanno fatto Vaccarella e Giunti oggi sul traguardo siciliano, con la loro macchina grossa e lunga ma soprattutto durissima da guidare, è stato veramente molto e vogliamo dire di loro e della loro prodezza ancora prima di quella dei vincitori.

Che stavolta sono stati — finalmente — Siffert e Redman, i quali avrebbero dovuto logicamente vincere le altre tre gare che la Gulf-Porsche ha vinto, quelle di Daytona, di Brands Hatch e di Monza, ma che per ragioni molto al di fuori delle loro capacità personali avevano dovuto cedere il passo a Rodriguez e Kinnunen, bravi senza dubbio, ma non costituenti una coppia omogenea come la loro.

Che la Porsche dovesse vincere questa gara non v'erano dubbi, date le premesse e lo schieramento veramente troppo esiguo degli avversari. Avevano contro, infatti, soltanto le Ferrari e le Alfa Romeo, coi loro modelli abituali e non con macchine specialissime costruite apposta per la Targa. La differenza di possibilità tra le Alfa e le Porsche pareva grande, alla vigilia, appunto in funzione delle «novità» che la Porsche aveva preparato. Però si è visto che in sostanza le Alfa non hanno per niente sfigurato, anzi, nel confronto con le «bombe» tedesche di nuovo conio, facendo meglio delle 908 «vere», quelle normali, che erano guidate benissimo oltre che essere benissimo preparate.

Nella veemente fase iniziale, con le condizioni della strada veramente da non dire, tanto erano fuori dal comune e dal prevedibile, la macchina guidata da Toine Hezemans ha fatto strabillare restando appiccicata alla Porsche di Gerard Larrousse che nel primo giro, col fondo ancora bagnato e con il gran fango trascinato da migliaia e migliaia di piedi, è stato il migliore di tutti.

Non hanno avuto fortuna nemmeno quelli delle Porsche 908 normali, poiché la macchina di Larrousse ha terminato la gara, con Lins al volante, per la rottura di un semiasse (ed era secon-

da) e quella di Laine-Van Lennep ha perso una ruota, finendo anch'essa ai bordi della pista. Però non hanno avuto fortuna le Alfa Romeo, che sono tutte finite fuori strada per uscite dovute ovviamente alla foga, e che sono comprensibili. Tuttavia nel confronto con le avversarie vere esse avevano detto di essere migliori, e ciò può rappresentare motivo di consolazione per la casa milanese, per la quale anche stavolta c'era il presidente Luraghi; il quale nemmeno stavolta ha potuto vedere la fortuna dalla sua.

Le prodezze di Hezemans e soprattutto di Courage, che è stato il migliore degli alfisti, sono state comunque da rilevare anche se senza risultato concreto finale.

Visto che parliamo di macchine, diciamo anche della bellissima prestazione d'insieme delle Lancia, che nonostante un guaio ad una valvola sulla macchina di Rattazzi-Anastasio (che erano primi di classe ed hanno terminato adagio) hanno conquistato un eccellente nono posto assoluto in classifica generale, con la vittoria assoluta tra le gran turismo, logico premio alle qualità della trazione anteriore su un percorso come questo. Tutte le macchine iscritte dalla casa torinese hanno terminato la prova, ed è già molto, ed in più con questi risultati notevolissimi. Forse dopo il Rallye di Novara questa Targa Florio ha definitivamente cancellato il periodo di «jella» che aveva colpito la Lancia negli ultimi tempi.

Quanto ai piloti in luce nella battaglia di Cerda, eccoci a dire di Giunti e Vaccarella, beninteso, come abbiamo già detto; poi di Siffert e Redman che hanno continuato a tirare anche con la macchina che aveva qualcosa di poco chiaro e preoccupante, visto che una straripante avaria al treno anteriore (ammortizzatori non a posto?) poteva limitarne l'azione. Tra gli uomini della Gulf-Porsche comunque, stavolta è stato davvero bravissimo e forse migliore di tutti il finlandese Kinnunen, che ha marciato molto meglio di Rodriguez il quale tuttavia ha a sua scusante una forma influenzale che l'ha colpito nei freddi e umidi giorni della vigilia, come aveva colpito Giunti e Umberto Maglioli.

Kinnunen ha veramente trovato alla Targa il suo terreno ideale, ed ha potuto esprimere

tutte le sue possibilità di strada, che evidentemente sono grandi. Ha il piacere del primato sul giro, in 33'36" (il precedente era di 35'08") e gli basta a ripagarlo delle prestazioni relativamente modeste delle corse di Brands Hatch e Sebring, ed anche Monza. Abbiamo accennato alle prodezze di Larrousse, Laine, Van Lennep, che sono stati tra i più in vista nelle prime posizioni. Aggiungeremo, tra i «minori», non per capacità ma per mezzo a disposizione, Williams, Munari, Maglioli, Pianta.

Le condizioni della corsa, tutto sommato, sono state buone, anche se la partenza è stata data con un'ora e un quarto di ritardo perché... mancavano i cronometristi. Rimasti intrappolati come noi e come altre migliaia di persone in un infernale bailamme di vetture che si è creato alle porte del percorso. Una cosa da rabbrivire. Che però ha avuto i suoi lati positivi, poiché quando la partenza avrebbe dovuto essere data sul circuito si è scatenato un diluvio di acqua e nebbia e forse... è stato meglio così.

Ci resta da dire della seconda Ferrari in gara, quella di Parkes-Muller, che hanno condotto al ritmo sostenuto degli altri due ferraristi, ma che hanno anche avuto qualche guaio, con la necessità di cambiare delle ruote, troppo danneggiate negli urti laterali contro i marciapiedi. Tutto questo ha fatto sì che la seconda 512 sia stata doppiata, ma comunque è arrivata in porto.

Ora, come era fin troppo facile prevedere, il Campionato Mondiale Marche pare proprio anzitempo finito. Resterà alla Ferrari la possibilità di cogliere almeno qualche successo parziale. Per esempio già a Spa tra due settimane, nella Mille chilometri belga. La tenuta di strada superiore della 512 rispetto alle Porsche 917 dovrebbe essere un vantaggio. Basterà che gli equipaggi siano combinati in modo logico. Tornerà Arturo Merzario, che qui alla Targa era stato «prestato» all'Abarth e che ha fatto bene, anche se una avaria al cambio ha bloccato la sua macchina ai box per una mezz'ora, tagliandolo quindi fuori totalmente. Potrebbe andare benissimo con Giunti, con Vaccarella messo insieme a Schetty. O qualcosa del genere. Vedremo.

f. i.

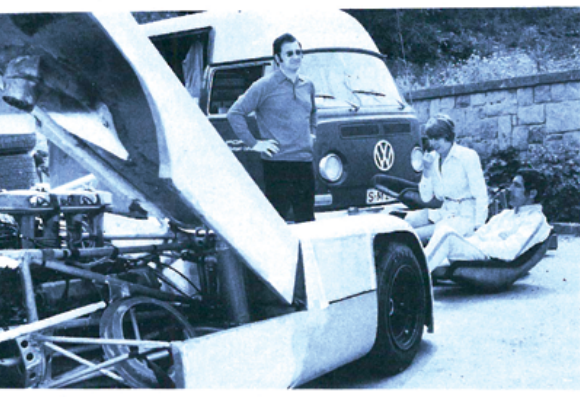
LA CLASSIFICA DEL CAMPIONATO INTERNAZIONALE MARCHE

	DAYTONA	SEBRING	BRANDS HATCH	MONZA	TARGA	TOTALE
Porsche	9	6	9	9	9	42
Ferrari	4	9	2	6	4	25
Alfa Romeo	0	4	0	0	0	4
Matra	0	2	0	2	0	4
Chevrolet	1	0	0	0	0	1
Coppa Gran Turismo						
Porsche	3	4	0	9	6	22
Chevrolet	9	9	0	0	0	18
Lancia	0	0	0	0	9	9
BLMC	1	0	0	0	0	1
Alpine	0	0	0	0	1	1

● La prossima prova del Campionato Marche è la 1000 Km di Spa, in programma il 17 maggio.

La lunga notte dei 500 mila

Cui sotto, appena atterrato a Punta Raisi ecco il presidente dell'Alfa dott. Luraghi. Non sa ancora che dovrà arrivare al traguardo a piedi!



Sopra, un altro scorcio «intimo» della «Porschina», mentre Herrmann e Elförd si rilassano. Sotto, Hezemans da strada a Larrousse



CERDA - La Targa Florio ha prodotto il più colossale ingorgo che la storia della Sicilia automobilistica ricordi. La partecipazione delle più prestigiose Case automobilistiche, la concomitanza con il 1.º maggio e con il lungo week-end avevano incoraggiato tantissimi siciliani, forse troppi, a prendere la via di Cerda. Così sin dal sabato, nel primo pomeriggio, un interminabile serpente di auti si snodava da Palermo, attraverso l'autostrada, attraverso la serpentina di Termini fino alle tribune di Cerda e oltre. Le autocolonne di polizia e carabinieri, le ambulanze di servizio, i cronometristi e molti commissari di percorso sono rimasti bloccati per tutta la notte; del tutto immobili in attesa che la situazione si evolvesse.

Molte auto che erano rimaste senza benzina a forza di marciare a singhiozzo per ore ed ore, ostruivano la strada, rendendo ancora più caotico il traffico. Il risultato è stato che la Targa, invece che alle 8 come sempre, ha preso il via alle 9.15. Non erano infatti arrivate alcune delle ambulanze, parecchi cronometristi e soprattutto non era arrivato il dott. Luraghi, presidente d'onore del Comitato organizzatore il quale, in compagnia del presidente della Regione siciliana, dell'avv. Sansone - «patron» della Florio - e di alcuni componenti il Comitato organizzatore, dopo avere percorso una scorciatoia «montana», ha dovuto affrontare una salutare passeggiata a piedi di tre chilometri per arrivare in tempo utile a dare il via alle «512» di Muller e poi a tutte le altre vetture.

A gara conclusa dagli altoparlanti è stato suonato, mentre Siffert e Redman erano incorniciati di alloro e spruzzavano champagne sui sostantisti, l'inno inglese, in onore di Redman e del concorrente vincitore, la John Wyer Automotive Ltd. Ma finita la musica si è sentita una voce annunciare con tono distaccato: «Adesso dovrebbe venire trasmesso l'inno svizzero in onore di Siffert, ma poiché le sue note riecheggiano quelle dell'inno inglese non lo suoniamo».

Juan Manuel Fangio è stato la «star» di questa Targa. Portato in Sicilia dal «Public Relation Men» della Gulf, ha soggiornato in una confortevolissima roulotte dietro il box, dove ha ricevuto giornalisti e colleghi.

Per Vaccarella ha avuto parole di grande stima: «Comunque vada a finire la gara, il vincitore morale è Nino. Portare un «canton» come la 512 su queste strade e con

queste medie, specie se incalzati dalle Gulf-Porsche, è un grossissimo merito per il pilota siciliano».

Al box della Targa Florio c'era anche l'ing. Rino Mingrino, patron dell'autodromo di Pergusa. Mingrino era venuto per contrattare i più noti piloti per la «Coppa città di Enna» che da quest'anno avrà validità internazionale nella classe dei prototipi fino a 2000. Al dinamico organizzatore ennese - costretto a passare la notte in auto a causa del colossale ingorgo sulla Pa-Me, premeva in particolare avere a Pergusa Redman e la Chevron che hanno marciato a meraviglia nella prima prova svoltasi in Francia.

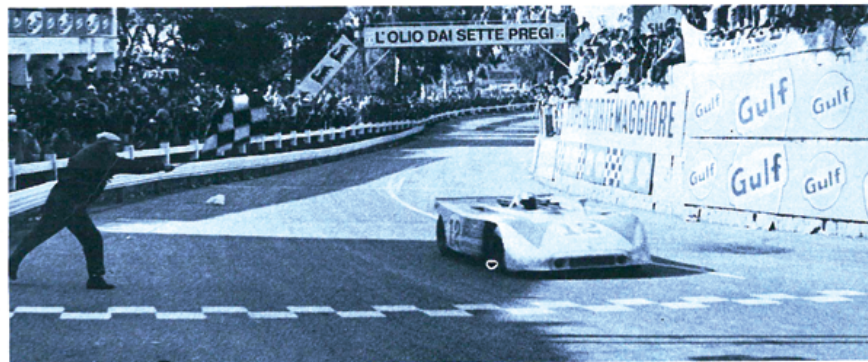
La Porsche per le sue vetture ha adottato le decorazioni beat. Grossi frecce arancione sul fondo azzurro delle Gulf-Porsche, disegni concentrici sulla 908-3 di Elförd. Infine tutti e quattro i prototipi tedeschi avevano, come segno di riconoscimento, un seme delle carte da gioco francesi, dipinto sul parafrangente anteriore sinistro. Così Elförd aveva i cuori, Siffert i quadri, Rodriguez i fiori e per Attwood «ceneri» picche.

L'equipaggio della Ferrari aveva avuto una vigilia piuttosto travagliata. Giunti infatti era stato afflitto da una violenta forma influenzale, che l'aveva costretto a prendere notevoli quantità di sulfamidici, col risultato che il giorno della gara era sì guarito dal raffreddore, ma decisamente giù in quanto a forze.

Per Vaccarella le cose non andavano meglio. Il «preside volante» è stato vittima di una violenta forma reumatica alla nuca, dovuta secondo i maligni ad uno spiffero del «512» che gli procurava violenti dolori. Anche in questo caso è stata adottata una «terapia d'urto» a base di massaggi e medicamenti forti, ma i risultati sono stati inferiori alle aspettative.

L'ing. Marelli ha guardato con parecchia attenzione le nuove «essenziali» Gulf-Porsche 908 Mark 3. In particolare ha osservato le soluzioni adottate per il telaio e negli alleggerimenti. Ma proprio al giovedì, nel corso delle prove, mentre guardava con attenzione la «vasca» made in Germany, scorgeva un fotografo intento a fotografarlo e si dava alla fuga. Peccati di curiosità!

Giulio Mangano



La bandiera si abbassa sulla Porsche di Siffert, vincitrice per la quinta volta consecutiva della Florio

54. TARGA FLORIO - Gara internazionale di velocità in circuito valevole quale quinta prova del Campionato Internazionale Marche. Cerda, 3 maggio 1970.

Classifica Assoluta

1. Siffert-Redman (Porsche 908-3) 6.35' e 30", media kmh 120.151; 2. Rodriguez-Kinnunen (Porsche 908-3) 6.37'12"5; 3. Vaccarella-Giunti (Ferrari 512 S) 6.39'05" e 2; 4. Laine-Van Lennep (Porsche 908) 6.44'51"7; 5. Attwood-Waldegaard (Porsche 908/3) 6.45'01"6; 6. Muller-Parkes (Ferrari 512 S) 6.36'29"1 a un giro; 7. Alberti-Williams (Alfa Romeo 33) 6.46'02"6 a un giro; 8. Pam - Gibi (Fiat Abarth 2000) 6.48'16"2 a un giro; 9. Munari-Maglioli (Lancia Fulvia 1.6) 7.03'38"2 a un giro; 10. Virgilio-Taramazzo (Fiat Abarth) 7.05'15"5 a un giro. Giro più veloce 1'11. di Kinnunen (Porsche 908-3) in 3'36" alla media oraria di 126.571 kmh (nuovo record sul giro).

GRUPPO 3-4 GRAN TURISMO - Classe 2000 cmc

1. Marchiolo-Castro (Porsche) 6.40'01"9. 9 giri, media 97.192; 2. De Cederet-Ogier (Porsche) 6.43'23"6; 3. Garant-Chenevière (Porsche) 6.51'44"3; 4. Selz-Greub (Porsche) 6.33'22"1, a un giro; 5. Genta-Monticone (Porsche) 6.42'46"2, a 1 giro; 6. Berruto-Licheri (Porsche) 6.53'

- 15"7 a un giro; 7. Schenetti-Zerbini (Porsche) 7.02'39"8, a due giri.

GRUPPO 5 SPORT - Classe 1600 cc

1. Francisci-Ballistreri (A.R. T2) 7.09'05"9 giri, media 90.611; 2. Giugno-Sutera (A.R. T2) 6.31'05"1, a un giro; 3. Ferraro-Valenza (A.R. Spider) 6.38'04"2, a un giro.

GRUPPO 3-4 GRAN TURISMO - Classe 1600

1. Munari-Maglioli (Fulvia 1.6) 7.03'38"2, 10 giri, media 101.947; 2. Restivo-Appicchi (Fulvia 1.6) 7.00'33"5, a un giro; 3. Poret-Benedini (A.R. GTA 1.6) 7.06'22"5, a un giro; 4. Galimberti-Poker (Fulvia 1.6) 7.07'06"0, a un giro; 5. Mirto-Randazzo-Pucci (A.R. GTA) 6.42' e 23"9, a due giri; 6. Pinto-Ballestrieri (Fulvia 1.6) 6.57'22"2, a tre giri; 7. Sebastiani-Nardini (Lotus) 6.31'14"4, a tre giri.

GRUPPO 6 SPORT PROTOTIPI - Classe 1300

1. Zanotti-Planta (ATS) 6.25'19"9, 8 giri, media 89.688; 2. Sgarlatà-Marotta (Lancia TS) 6.27'33"5.

GRUPPO 5 SPORT - Classe 1000

- Garufi - Black and White (Fiat-Abarth) 6.44'58"8, 8 giri, media 95.337.

GRUPPO 6 SPORT PROTOTIPI - Classe 1000

1. Ruspà-Pellegrini (Fiat-Abarth) 6.43'40" e 8. 9 giri, media 96.313; 2. Locatelli-Gargano (AMS) 7.01'27"3; 3. Spataro-Bruschi (Osca Maserati) 6.44'24"9, a 2 giri.

GRUPPO 3-4 GRAN TURISMO - Classe 1300

1. Ro - Giacomini (Alpine R.) 7.03'50" e 1. 9 giri, media 91.733; 2. - Radez - Arcovito (Fulvia 1.3) 7.05'36"6; 3. - Ramon-Zerim - (Fulvia) 6.39'24" a un giro; 4. Mantia-Lo Jaccono (Fulvia 1.3) 6.56'00"4, a un giro; 5. Anastasio Rattazzi (Fulvia 1.3) 7.11'44"4, a un giro; 6. Cucinotta-Patti (Fulvia 1.3) 6.29'32"3 a tre giri.

CLASSIFICA PER CLASSE

- GRUPPO 5 SPORT - Classe 5000 cc
1. Vaccarella-Giunti (Ferrari 512) 6.39'05"2, 11 giri, media kmh 119.071; 2. Muller-Parkes (Ferrari 512) 6.36'29"1, a un giro.

GRUPPO 6 SPORT PROTOTIPI - Cl. 3000

1. Siffert-Redman (Gulf-Porsche) 6.35'30"1, 11 giri, media kmh 120.151; 2. Rodriguez-Kinnunen (Gulf-Porsche) 6.37'12"5 e 3; 3. Laine-Van Lennep (Porsche) 6.44'51"7; 4. Attwood-Waldegaard (Gulf-Porsche) 6.45'01"6; 5. Larrousse-Lins (Porsche) 5.33'18"7, a due giri; 6. Chatham-Harvey (MG C) 7.01'11"9, a tre giri; 7. De Adamich-Courage (A.R. 333) 4.21'51"8, a quattro giri.

GRUPPO 6 SPORT PROTOTIPI - Cl. 2000

1. Alberti-Williams (A.R. 33) 6.46'02"6, 10 giri, media kmh 106.392; 2. Lo Piccolo-Calascibetta (Ferrari Dino) 7.10'58"7; 3. Nicodemi-Moretto (Porsche) 7.21'23"9; 4. - Cimino - Barbuscia (Ferrari) 6.50'00" a due giri; 5. Negus-Hanson (Chevron) 5.31'37"3, a quattro giri.

GRUPPO 3-4 GRAN TUR. - Cl. oltre 2000

1. Sanson-Perramone (Porsche) 6.32'40" e 6, 8 giri, media kmh 98.011; 2. Haldi-Mirage - (Porsche) 5.15'30"9, a un giro.

GRUPPO 5 SPORT - Classe 2000 cc

1. - Pam - Gibi - (Fiat Abarth) 6.48'16"3, 10 giri, media kmh 105.811; 2. Virgilio-Taramazzo (Fiat Abarth) 7.05'15"5; 3. Niccolosi-Bonaccorsi (Porsche) 6.57'40"6, a due giri; 4. Todaro - Codone - (Porsche) 4.55'28"6, a tre giri.

Giro per giro: ecco l'altalena dei protagonisti

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12 SIFFERT-REDMAN	40'35"8	38'02"	36'43"9	35'06"4	36'45"3	35'21"5	34'33"1	34'39"1	34'51"8	34'16"7	34'06"3
40 RODRIGUEZ-KINNUNEN	40'39"9	37'15"1	35'56"2	34'57"5	36'09"3	36'38"2	36'23"0	35'32"0	34'55"0	34'09"0	33'36"0
6 VACCARELLA-GIUNTI	41'09"8	37'41"8	36'44"2	35'05"2	35'58"1	35'06"2	35'36"4	34'39"0	35'44"6	35'40"3	35'39"6
18 LAINE-VAN LENNEP	40'54"0	38'25"1	37'14"1	38'33"0	35'37"6	35'34"6	36'23"4	36'36"3	35'32"7	37'23"1	37'47"8
36 ATTWOOD-WALDEGAARD	41'21"5	39'49"1	36'44"8	37'29"5	37'07"8	36'33"6	35'19"1	35'15"0	37'35"6	35'37"8	36'07"2
26 LARROUSSE-LINS	40'22"7	37'26"9	36'13"6	38'55"8	36'35"8	36'23"7	36'27"0	35'17"8	37'29"0		
14 GREGORY-HEZEMANS	41'06"3	37'35"3	38'04"9	37'27"4	37'09"5						

1971

AUTO SPRI NT

ANNO XI 17 - 24 maggio 1971 L. 200
N. 20 settimanale di automobilismo
esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

Un'ALFA TARGATA VACCARELLA

PORSCHE
destinazione
RITIRO



55^a

TARGA FLORIO

CORRIERE CORSE

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

alla fine del suo turno in perfetto stato».

— Che cosa ne pensi dei tuoi tifosi che sono stati in gran numero qui alla Targa?

«In gran numero? Tutti vorrai dire. La calda, bella, affettuosa folla siciliana che capisce il grande fascino della Targa ne è partecipe in modo attivo. Il delirio dei miei amici isolani nei miei

confronti mi onora e mi rende felice. Sono contento che anche loro si rendano partecipi di questa festa dello sport automobilistico. Sono contento per queste manifestazioni di simpatia e di affetto, che credo di aver ripagato con quanto loro volevano: una seconda vittoria dopo quella del 1965 a bordo di una Ferrari».

— Qual è il tuo prossimo impegno agonistico?

«Sarò al Nurburgring, credo sempre in coppia con Hezemans, spero di fare anche in Germania una bella figura, perché i percorsi come quello del Nurburgring e quello della Targa sono quelli che più si addicono alle mie caratteristiche, quelli che possono forse far risaltare di più le mie possibilità. Ed infine quelli dove conta di più l'abilità del pilota che la macchina».

g. c.

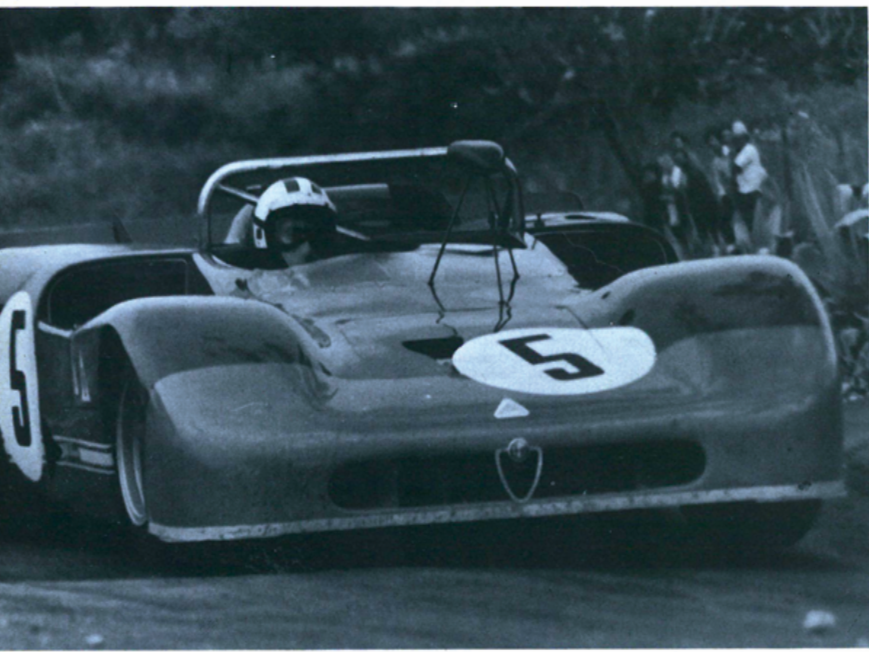
Calcolati così i cinquecentomila

Quest'anno la Targa Florio ha cercato di passare da una fase artigianale a quella industriale. Sono così venuti fuori i passi con fotografia e i piani di afflusso e deflusso per snellire il traffico, studiati con grande anticipo sulla data della gara. Mentre però l'operazione pass e quella per l'arrivo al circuito hanno funzionato alla perfezione, le grane sono venute al momento dell'esodo dalle Madonie. Fino a notte inoltrata raggiungere Palermo è stata impresa da temerari. La polizia stradale fino alle 24 aveva calcolato che circa 150 mila automezzi avessero lasciato la zona delle Madonie. Il traffico maggiore per il rientro dalla Targa Florio si è avuto allo svincolo dell'autostrada Palermo-Catania in prossimità di Villabate, cioè alle porte di Palermo. Calcolando mediamente quattro occupanti per vettura (ma ve n'erano alcune assai più cariche) è facile stabilire per difetto che anche quest'anno oltre mezzo milione di spettatori abbiano visto la Targa Florio.

CERDA - L'Alfa Romeo si è «accaparrata» dopo la 1000 KM di Brands Hatch anche la vittoria alla più vecchia e prestigiosa corsa del mondo: la Targa Florio. Un pubblico da oltre 500 mila spettatori, cominciati ad arrivare dalla sera di sabato per accaparrarsi un posto dove vedere la corsa, ha acclamato il ritorno alla vittoria vent'anni dopo in Sicilia della casa milanese, ma principalmente quella del suo beniamino «Ninni» Vaccarella che in coppia con l'olandese Hezemans ha guidato in testa per 7 degli undici giri. I «picciotti» siciliani si erano sfogati a scrivere sui muri a caratteri cubitali i super tifosi «Ferrari ci hai tradito» ma la vittoria ha cancellato l'amarezza di non aver avuto una macchina ufficiale del cavallino rampante in gara. Alle ore nove precise un boato corre fra le montagne delle Madonie. La baronessa Giunti ha dato il via alla prima macchina, quella di Vaccarella che ha ottenuto il miglior tempo nelle prove. Al termine della prima tornata di 72 Km. è però Larrousse in testa con la Porsche seguito a ruota da Vaccarella.

Il primo giro è un punto chiave di questa Targa, perché ben tre macchine protagoniste sono fuori uso. Redman rompe lo sterzo, — racconta lui ma Piech lo esclude, esce di strada, la macchina s'incendia, lui rimane ustionato, ma se la caverà in 8 giorni. Rodriguez con la seconda Porsche esce anche lui di strada per la gioia dei tifosi di Vaccarella, proprio nel paese dove «il preside volante» ha più tifosi di tutti Collesano. Stommelen con l'Alfa 33.3 rompe il cambio ed esce anche lui, si ritira perché impossibilitato a continuare.

Secondo giro: L'Alfa di Vaccarella è in testa ed ha staccato l'unica Porsche rimasta di 36". Piech è sempre



Ecco Vaccarella lanciato verso la «sua» vittoria, dopo cinque anni da quell'ultima che egli ottenne con la Ferrari in coppia con Bandini, nel 1965. C'è voluta la 333 per mettere fine all'egemonia della Porsche



«Nr. 5, sei primo, vai piano che le Porsche sono fuori gara», ecco cosa dicevano le segnalazioni Alfa ad Hezemans. Sotto, il trionfo degli equipaggi Alfa: Van Lennepe, Hezemans (che hanno fatto i due ultimi turni), Vaccarella e de Adamich



DALL'INVIATO

CERDA - E' difficile poter dire chi fosse più commosso, alla fine di questa Targa Florio: se Nino Vaccarella che insegua da sempre il successo nella «sua» gara e che nella festa di oggi ritrova la gioia provata accanto a Bandini nel 1965, o se gli uomini dell'Alfa Romeo che hanno ritrovato sulle strade siciliane il successo che per la loro marca era venuto in serie quando l'Alfa dominava nelle corse più famose, trentacinque anni fa.

All'Alfa è stata una gran festa e meritata, perché stavolta c'era anche la consapevolezza di aver davvero recitato la parte maggiore, senza aiuti della sorte, avendo fin dalla partenza un insieme uomini-macchine capace della grande impresa.

Ché di grande impresa si è trattato, perché già il fatto di essere avversaria essenziale della Porsche che da tanto tempo dominava su queste strade era titolo di orgoglio, e l'aver interrotto la serie di conquiste dei tedeschi diventa titolo di alto merito.

Difficile dire se le cose sarebbero state favorevoli anche senza la eliminazione im-

mediata di due terzi delle masse d'urto avversarie; difficile poiché non si erano potuti valutare i limiti dello squadrone della Porsche durante le prove, data la mancanza di pneumatici adatti che poi erano stati recuperati per la gara. Può darsi che Rodriguez, Siffert, Muller, Redman, avessero modo di superare gli altri, come del resto ha dimostrato lo scatenatissimo Elford quando è riuscito a recuperare di un solo balzo quasi tre minuti, una eternità su queste strade. Può darsi che le cose fossero ancora favorevoli alla Porsche, nel caso che i suoi mezzi non fossero così repentinamente cancellati dalla pista; ma può darsi anche che la durezza della gara potesse menomarla data la loro gracile struttura. Lasciamo quindi le supposizioni, che tanto non modifica.

no i fatti, ed atteniamoci alla realtà, che è quella di una marca italiana che si afferma di nuovo sulle strade italiane. Aggiungiamoci perciò a chi la corsa l'ha vista e l'ha sofferta quasi allo stesso modo dei protagonisti, nella ammirazione e nella esaltazione del successo; e ringraziamone gli

autori. Non soltanto Vaccarella ed Hezemans che hanno avuto la corona d'alloro da spartire, ma anche de Adamich e van Lennepe che li seguono da vicino e che completano il trionfo dell'Alfa.

E' stata una grande giornata, e poiché è venuta proprio nel momento in cui all'Alfa hanno finalmente concretizzato in un modello nuovo la loro volontà di andare avanti, ed è venuta coi mezzi che si apprestano ad essere disarmati, cogliamone il significato più riposto, che è quello di una ferma intenzio-

ne di ridiventare protagonisti al livello massimo delle corse del prossimo futuro. Due veterani della Florio (Vaccarella e de Adamich), insieme con due reclute (Hezemans e van Lennepe) hanno siglato il trionfo ottenuto con una macchina veterana nel momento in cui arriva la macchina recluta; e l'accostamento si protrae persino nel fatto che si sono visti insieme sul campo e sul podio anche il capo della più gloriosa vecchia guardia della fabbrica milanese insieme col capo della giovane e dinamica

squadra che con pazienza e tenace costanza ha percorso i gradini della ascesa: Orazio Satta e Carlo Chiti.

Certo nelle corse, ed anche in questa, si dovrebbero valutare sempre i fatti tecnici, della tecnica dei mezzi e della tecnica dei piloti. Ma come si fa ad usare il metro razionale della tecnica, in una giornata che è stata tutta permeata dal più completo e irrazionale entusiasmo delle masse di persone che certo non facevano considerazioni tecniche, ma affidavano soltanto al cuore il loro impegno?

Dimentichiamo dunque il troppo freddo delle considerazioni razionali, ed esaltiamo invece le spinte d'orgoglio e la voglia di battersi che i protagonisti maggiori hanno profuso al massimo.

Per questo, insieme coi vincitori, parliamo di chi è stato meno fortunato ma ha dato a questa Targa, un contributo essenziale: l'unica coppia che abbia saputo per oltre metà gara contendere a tutti il primato. Vic Elford e Gerard Larrousse, infatti, sono stati grandi come Vac-

I TEMPI DEI PRIMI

GIRO	ALFA ROMEO N. 5	ALFA ROMEO N. 2	LOLA N. 14
1	Vaccarella 35'40"9	de Adamich 36'06"0	Bonnier 38'46"6
2	34'06"7	37'07"4	37'29"1
3	34'05"0	34'57"2	36'42"9
4	Hezemans 35'48"8	Van Lennepe 35'41"3	Attwood 38'18"0
5	34'41"8	34'20"3	37'15"0
6	35'24"4	34'30"5	36'26"1
7	Vaccarella 36'54"3	de Adamich 37'22"5	36'42"8
8	35'50"7	35'48"9	Bonnier 41'22"3
9	85'54"9	37'16"7	38'37"1
10	Hezemans 38'59"0	Van Lennepe 38'02"8	Attwood 38'42"3
11	38'19"4	39'04"3	39'43"0

Sui 72 chilometri della TARGA FLORIO un solo slogan: NINO sarai tu!



Alla Targa, l'entusiasmo è sempre il solito. Ma quest'anno, il pubblico se lo sentiva che Ninni Vaccarella avrebbe dato loro la soddisfazione che da tanto tempo aspettavano, e lo dimostra!

CORRIERE CORSE

Sotto, tutto lo stato maggiore dell'Alfa era in Sicilia: vediamo con un sorriso sornione, l'ing. Chiti e l'ing. Satta. In basso, Hezemans passa sotto la bandiera dello scatenato Mir o Ventura

Ingaggiato a mezzo servizio

DAL DIRETTORE

CERDA - «Allora è vero che l'ha nel cuore la Ferrari», esclamò sabato pomeriggio l'ing. Bordini, direttore generale della Alfa Romeo e presidente Autodelta incrociando Ninuzzo Vaccarella sotto i garage di quell'hotel di Cerda, che la Ford costruì sei anni fa e ora base abituale della Alfa nelle sue spedizioni siciliane. L'esclamazione un po' indispettita dell'alto dirigente milanese era per l'aver adocchiato al collo del pilota siciliano un medaglione d'oro con la scritta «Ferrari 1964».

«Gliene farà uno molto più grande io, lunedì se lei vincerà». E Ninuzzo Vaccarella ha vinto; ha vinto la sua seconda Targa Florio come gli chiedevano le decine di migliaia di suoi appassionati che specialmente a Collesano avevano trasformato muretti, alberi, asfalto e case, in lavagne parlanti del loro entusiasmo. Un osanna solo che si accomunava alle cancellature dei nomi Ferrari, considerato «il traditore» della Targa. Però, quando domenica pomeriggio alle 15,30 pressapoco, il partner di Ninuzzo, l'olandese Hezemans, è arrivato definitivamente sul traguardo e Vaccarella si è portato sul podio, gli applausi non sono stati quelli che tutti avevano preventivato: per quantità ed entusiasmo. Sta a vedere che se Nino Vaccarella avesse corso con una Ferrari avrebbe avuto il doppio degli osanna.

Applausi comunque meritati perché Vaccarella la sua corsa l'ha portata avanti con la migliore irriducibilità, anche se la Porsche l'ha perduta al 1. giro per la concomitanza della doppia eliminazione quasi simultanea di Rodriguez e Stifert; ma soprattutto l'ha persa al 7. per via di quella foratura poi ripetutasi, che ha fatto esclamare all'ingegnere Piech: «Una foratura poteva essere in bilancio, ma due insieme e solo per noi, no». E non pensava certo a chiodi galeotti sull'asfalto, che sgonfiamenti decisivi si sono verificati per molti.

Applausi meritati soprattutto perché Ninni Vaccarella quest'anno non è stato considerato un pilota di squadra. Col risultato che anche in Targa ha corso «a cachet» con l'Alfa, quell'Alfa che ha ripreso a considerarlo, sia pure a metà servizio, quest'anno a stagione avviata e che adesso magari gli promette un bel medaglione da far alternativa a quello Ferrari, «ombra di Banco» di qualsiasi costruttore di casa nostra.

Marcello Sabbatini



e NINO fu!...



Confermato per il NURBURGRING

CERDA - Il «Califfo di Sicilia». Questo è l'ultimo (in ordine di tempo) degli appellativi affettuosi che i «picciotti» siciliani hanno affibbiato a Vaccarella, il vincitore di questa 55. Targa Florio.

Lo incontro al nuovo e magnifico albergo di Cefalù «Baia del Capitano» mentre si sta recando alla premiazione che l'avv. Sansone e tutto lo staff della Targa offrono nella serata della corsa ai partecipanti della manifestazione siciliana.

Quale migliore occasione per intervistare il vincitore?

«Brevemente però, perché i miei tifosi mi aspettano e non li posso tradire», mi dice subito l'interessato. E allora cominciamo:

— A chi dedichi questa vittoria?

«Al mio compagno dell'anno scorso, a Ignazio GIUNTI che è tragicamente scomparso a Buenos Aires. Proprio qui, con Lui l'altro anno abbiamo fatto una corsa magnifica con la grossa Ferrari Sport 5 litri, e abbiamo sfiorato la vittoria».

— Che cosa pensi di questa 55. edizione della Florio?

«Una Targa sotto tutti gli aspetti positiva e estremamente interessante. La mia Alfa Romeo si è comportata più che bene in questa tortuosissima gara, rinnovando le prestazioni positive che già offrì a Brands Hatch e a Monza. Qui in particolare modo l'Alfa ha messo in luce la sua robustezza e la sua competitività alla distanza. L'Alfa è stata autrice di tempi notevoli molto vicini a quelli della Porsche, che è a dire il vero ultraleggera (520 Kg.)».

— Qual è stato il giro più difficile?

«Il primo perché la strada era sporca e ci si scivolava come sul bagnato, a riprova di ciò vi è il tempo che ho fatto oggi lanciato che è di 35'46", mentre giovedì con partenza da fermo ma con strada in migliori condizioni ho girato in 29 secondi in meno».

— Per quanti giri hai guidato?

«Io ho fatto 2 turni di tre giri ciascuno, il mio ottimo compagno che ha come me il merito della vittoria, Hezemans ne ha fatti 5: in totale io ho guidato per 432 km».

— Come giudichi il tuo compagno Hezemans?

«Ottimo sotto tutti gli aspetti, forse non fa exploit eccezionali, ma è continuo nel rendimento, e soprattutto sei sicuro che porta la macchina

Due gomme e (forse) uno sterzo nel calvario PORSCHE

più nero, mentre l'ing. Chiti dell'Alfa comincia a sorridere. Spiegherà poi Vaccarella che il primo giro non è andato forte per lo stato delle strade che non lo permetteva e mi dice: « Hai visto Redman e Rodriguez che hanno voluto strafare che cosa hanno combinato? ». In questo giro c'è l'incidente mortale a Tandoj che esce di pista e finisce contro un albero con la sua Alpine Renault.

Al giro successivo Vaccarella aumenta il suo vantaggio sul rivale, mentre anche di Adamich con l'altra Alfa si fa sotto è terza e sta minacciando la Porsche di Larrousse; Bonnier con la Lola è quarto.

Quarto giro l'Alfa di Vaccarella la guida ora il suo compagno Hezemans dopo il rifornimento fatto a tempo di primato, Ninni felice e contento si ristora ai box, e assicura tutti che la macchina va bene e di non preoccuparsi.

Colpo di scena al **quinto passaggio**: la Porsche è passata a condurre e guadagna notevolmente secondi su secondi, almeno queste sono le notizie che arrivano dai punti di controllo Alfa dislocati lungo il percorso Elford è ora alla guida della macchina di Stoccarda e Hezemans è

al 6. giro che accusa il suo svantaggio maggiore. Dirà poi ai box che non ha potuto forzare perché la macchina non stava in strada, e non si rendeva conto della ragione di ciò. Si verrà poi a scoprire alla fermata per fare rifornimenti che le gomme anteriori sono consumate in modo anomalo, vengono sostituite assieme a quelle di Adamich-Van Lennep tutte e quattro per sicurezza.

Al settimo giro l'episodio «clou» della giornata, Larrousse che è in testa fora una gomma, deve raggiungere lentamente il posto volante di Polizzi per farsela cambiare, e perde un giro. Commenterà poi il francese: « Senza questa banale foratura l'Alfa non ce l'avrebbe fatta, mi spiace più per il mio compagno Elford che per me ». Due Alfa in testa da questo momento in poi, fino al trionfo finale. Chiti è raggiante «ossuvia che volete che vi dica, l'è bello vincere» dice distribuendo sorrisi a destra e a manca. Tutto il contrario del tedesco Piech, che in piedi sul muretto del box ha gli occhi che guardano lontano nel vuoto, è rigido e freddo come l'acciaio della Ruhr. Gli chiedo che cosa ha da dirmi.

La sua voce tagliente in un tedesco militare (che un amico «compiacente mi tradurrà poi) dice che lui è un tecnico e che nulla può contro la sfortuna, che il regolo calcolatore non prevede, e ancor meno può fare contro i piloti che si comportano in modo tanto stupido. Conclude dicendo: « Bene l'Alfa ». Sono le 15,35 di domenica 16 maggio è l'apoteosi per Vaccarella, per l'Alfa, per Hezemans per de Adamich per tutti quelli del clan milanese. Il giovane ing. Marelli piange (di gioia però).

Giancarlo Cevenini

Quell'angoscia iniziale col dramma di Tandoj

1. giro

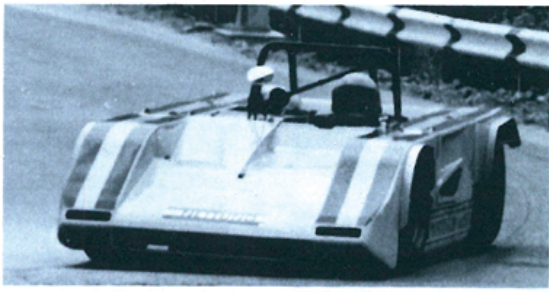
ALFA ROMEO 33.3 n. 6, alla guida di ROLF STOMMELEN, esce di strada dopo l'abitato di Cerda; non può proseguire per la rottura di un cerchione.

PORSCHE 908 n. 7, alla guida BRIAN REDMAN, urta (dirà il pilota, per la rottura dello sterzo) contro un muretto dopo Caltavuturo caprioleggia di sotto la strada e prende fuoco. Il pilota riesce a uscire con i suoi mezzi di sotto dall'abitacolo non può evitare ustioni di primo e secondo grado al collo, alla schiena, al viso ed alle mani. Con l'elicottero, REDMAN, raggiunge i boxes, viene ricoverato in infermeria. Lo visita il medico della squadra Porsche che lo fa poi trasportare all'ospedale di Palermo da dove lunedì parte in volo per Londra.

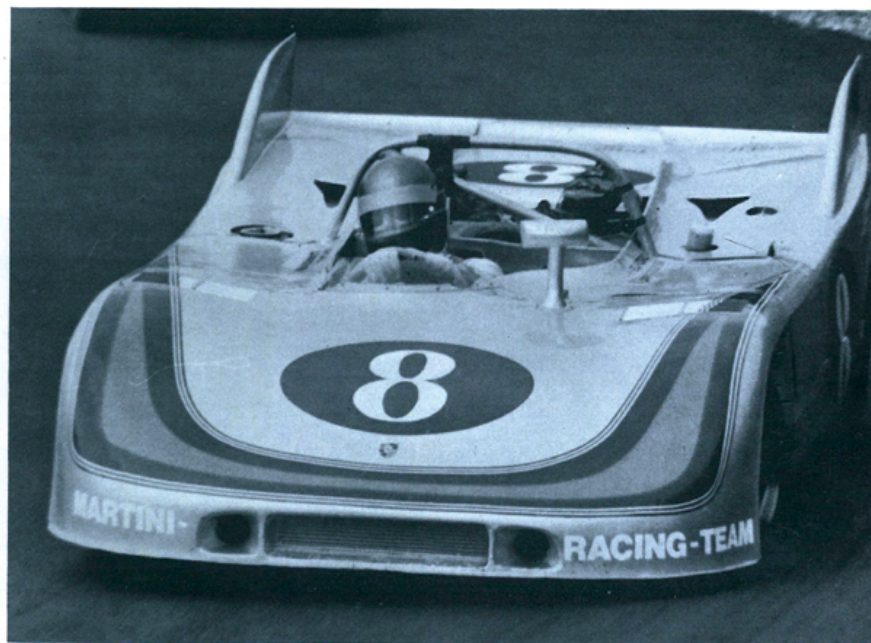
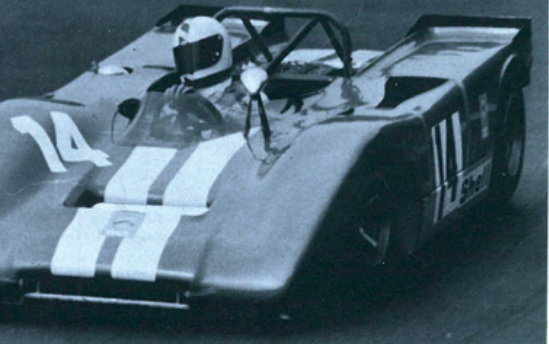
PORSCHE 908 n. 4, alla guida PEDRO RODRIGUEZ, va fuori strada alla uscita del paese di Collesano. La macchina rompe due cerchioni e deve ritirarsi. Rodriguez raggiunge il posto-RAI di Collesano e si mette in contatto con Piech.

2. giro

RENAULT ALPINE 1300 GT n. 117, alla guida FULVIO TANDOJ, finisce in curva contro due alberi e quindi contro un muretto, al 27.mo Km. in prossimità del bivio di Caltavuturo. In seguito all'urto, la macchina si deforma imprigionando il pilota, ferito nell'abitacolo. Un carro attrezzi provvede a liberare dalle lamiere Tandoj che con un'ambulanza viene trasferito all'elicottero e quindi all'Ospedale Civico di Palermo. Nel tragico lo sfortunato pilota muore. Era di Trieste ed aveva 33 anni. — Con licenza di 2.a categoria aveva partecipato a diverse gare. Alla Targa era stato ammesso in extremis perché



Sopra, l'unica AMS arrivata (e bene) è la «vecchia» 1300 Alfa di Buonapace a Martino. Sotto, stupenda la gara della Lola T212 di Bonnier-Attwood, terza assoluta



La Porsche 908 della Martini, pilotata da Larrousse (al volante) ed Elford, è stata l'unica in grado di impensierire le Alfa, e seriamente: era in testa quando una foratura l'ha in pratica fermata al 7. giro

carella e gli altri, e forse Vic Elford più di tutti, se è vero che è riuscito a far strabillare coi suoi ritmi impensabili e che sono stati invincibili per gli altri. Non possiamo parlare di chi la corsa non l'ha potuta fare, cioè di Rodriguez, Muller, Siffert, Redman, Stommelen, Kinnunen, perché nessuno di loro ha avuto modo di dare almeno un saggio di quello che potevano fare. Però Elford e Larrousse sono stati avversari grandissimi di chi ha poi vinto, ed è per questo che continuiamo a sopporre che senza gli incidenti accaduti troppo presto questa Targa sarebbe stata forse una delle più memorabili battaglie sportive.

Non ci sono stati soltanto i vincitori assoluti, tuttavia, a meritare citazioni ed attenzioni. Ci sono stati anche quelli relativi, quelli che non potevano aspirare al primato ma che proporzionalmente al mezzo hanno fatto cose grandissime. Innanzi tutto il cosiddetto «vecchio» Mike Parkes, che poi tanto vecchio non è se è più giovane di Graham Hill che vince le grandi corse in monoposto, e dell'altret-

tanto erroneamente definito «vecchio» Bonnier. Guardate la classifica e vedrete che — tenuto conto del mezzo — essi sono stati più che bravi, eccezionali. Parkes soprattutto poiché il percorrere un giro delle Madonie in meno di 36 minuti con una macchina di nemmeno due litri, e l'aver posto riparo ad un guaio tecnico coi mezzi di fortuna che gli offriva la campagna sicula dimostra non soltanto la completezza tecnica di questo pilota, ma anche la sua ancora grande bravura. Per la Scuderia Filipinetti che occupa alla fine delle posizioni di grande prestigio questa è stata una giornata quasi altrettanto felice che per l'Alfa Romeo.

Infelice, invece, la giornata di Cerda lo è stata per la

GIRO		
1	Larrousse	35'36"8
2		34'48"0
3	Elford	35'12"9
4		33'45"6
5		33'47"1
6		39'18"9

Lancia, che si avviava a ripetere le sue ormai «solite» dimostrazioni di predominio tra le Gran Turismo e che invece ha avuto l'amarezza di veder fermarsi entrambe le sue macchine ufficiali per la rottura veramente stupefacente di un particolare che non si era mai rotto: il condotto di rifornimento dell'olio. Peccato davvero, poiché al momento di questo fattaccio la Fulvia era al sesto posto, posizione certo di valore grandissimo.

Dovremmo parlarvi di altri, di tanti altri. Direi che dovremmo parlarvi di tutti quelli che la Targa Florio l'hanno vissuta, poiché questa è una gara che attribuisce titolo di merito soltanto per il fatto di esservi presenti. E' difficile farlo. Diremo soltanto che, come avete già letto, c'erano veterani ed esordienti, esperti e quasi neofiti. C'era insomma, nel quadro generale di questa corsa davvero unica, la sintesi di quello che è lo sport: la voglia di battersi di chiunque abbia orgoglio ed il continuo rinnovarsi della linfa che allo sport dà vita.

Franco Lini

arrivato in ritardo alle prime verifiche. E' il secondo pilota che muore alla Targa Florio, 45 anni dopo il Conte Masetti nel 1926. Nelle prove di diversi anni fa era morto però un altro conduttore, con una Jaguar.

3. giro

LOLA n. 10, alla guida ALAIN DE CADENET, esce fuori strada alla fine del rettilineo di Bonfornello, capotta e s'incendia. Con un'ambulanza il pilota viene trasportato al pronto soccorso delle tribune di Cerda, dove gli vengono riscontrate una ferita alla gamba destra e all'arcata sopracciliare destra nonché una contusione addominale. Prognosi 8-10 giorni.

ALFA ROMEO 33.3 (della Brescia Corse), alla guida NINO TODARO, a tre chilometri dalle Tribune, per l'afflosciamento del pneumatico anteriore sinistro finisce in contro-sterzo fuori strada, urta contro una 500 ferma al bordo della carreggiata. Sull'utilitaria sedeva una spettatrice che, in seguito al contraccolpo, riporta contusioni al petto. Questo episodio è stato circondato per qualche tempo da viva preoccupazione, perché le prime notizie arrivate in direzione corsa informavano concitatamente di paurose conseguenze dell'uscita di strada del pilota palermitano. Una voce, sembra del vigile del fuoco addetto ai telefoni, aveva urlato: « PAUOSO, PAUOSO, SOSPENDETE LA GARA. STIAMO CONTANDO LE PERSONE COINVOLTE ». Per fortuna poi, finito forse il polverone sollevato dalla 33-3 fuoristrada di Todaro, che si è trovato con la parte anteriore della carrozzeria completamente demolita, è tornata la calma e la più fredda constatazione della realtà.

La classifica del MONDIALE MARCHE dopo 7 prove

	BAIRES	DAYTONA	SEBRING	B. HATCH	MONZA	SPA	FLORIO	TOTALE
PORSCHE	9	9	9	4	9	9	3	52
ALFA ROMEO	4	—	6	9	4	4	9	36
FERRARI	2	6	1	6	1	—	—	16
LOLA	—	—	—	—	—	1	4	5
CHEVROLET	—	3	—	—	—	—	—	3

1972

AUTO SPRI NT

ANNO XII 22 - 29 maggio 1972 L. 250

N. 21 settimanale di automobilismo

esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

**IL TRITTIKO NERO con
RICCARDONE e RINALDI**

V-12 Un motore ALFA
da 15mila giri
(forse per la F.1)

B 3 La nuova Ferrari
monoposto F.1
derivata «INDY»

LO SBAGLIO
dei ferraristi
a MONTECARLO

INDY ANDRETTI
futuro
costruttore

PROVA PARALLELA
ALFETTA - FIAT 132

MATEMATICAMENTE grazie a
MERZARIO-MUNARI in TARGA

FERRARI

torna mondiale



Con meno di 17" di vantaggio sull'Alfa di Galli e Marko, Arturo Merzario (alla guida) e Sandro Munari hanno portato l'unica Ferrari presente alla vittoria in una memorabile edizione della Targa Florio (l'ultima stradale?) a ritmo di Gran Premio (ATTUALFOTO)

Cinquecentomila
in suspense
per 16"9 in SICILIA

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT
NT

domenica SPRINT

Mai tanto
sofferta sul
piano umano
la « FLORIO »
scommessa
iridata
FERRARI

DALL'INVIATO

CERDA - La grande gioia di Merzario, di Munari, di Florio, di Caliri, faceva da contrappunto alla delusione marcata sul viso di Bardini, di Chiti, di Marelli, di Marko e di Galli, che erano saliti sulla tribunetta che consacra ogni anno i vincitori della Targa Florio, con una corona d'alloro e qualche bottiglia di spumante stappata e scipata con la schiuma versata verso la gente.

Giustificata l'una e l'altra, perché se è ovvio che deve esserci un vincitore, stavolta l'essere dalla parte sbagliata brucia, a chi aveva molte ragioni per credere in una affermazione che non sarebbe stata, in fondo, demeritata, E chi era dalla parte giusta,

primo sul podio, aveva avuto molte emozionanti ragioni di credere che, dopo avere avuto quasi la tranquilla sicurezza del dominatore, il convulso finale della corsa potesse strappare dalla mente la immagine della vittoria, per mettersi questa desolante che ha invece abitato gli occhi degli avversari.

E' stata, quasi come sempre, una targa Florio epica, che ha saputo avvincerci perché la successione degli avvenimenti tutti pieni di sorprese che sono il volto di questa corsa non può far altro che suscitare appassionato interesse. E' finita con la vittoria della Ferrari, di quella macchina che era qui in una veste e posizione ben definita e che — se vogliamo essere giusti — ha avuto nella

Targa Florio la consacrazione di una annata che è stata sicuramente tra le più brillanti nella brillante storia della marca.

Poteva però finire con la vittoria dell'Alfa Romeo, e non sarebbe stato nulla da obiettare, perché su questo terreno le 33t3 si sono dimostrate veramente nel loro elemento. E poiché tutti sappiamo cosa significhi la Targa Florio e cosa significhi far bene alla Targa Florio, ecco che si arriva alla conclusione che in fondo i tecnici dell'Alfa non hanno poi tutti i torti quando affermano che le loro macchine sono soltanto bisognose di cavalli, che dal punto di vista dell'insieme non sono sfiguranti nei confronti.

La Ferrari era guidata da



ENZO FERRARI a « caldo », al telefono, cinque minuti dopo aver appreso, dal suo « delegato » in Sicilia ing. Caliri il settimo successo consecutivo della 312 P. « E' stata decisiva la rinuncia all'ultimo cambio di gomme, anche se Merzario ha dovuto andar con cautela ». E poi concede solo questo commento: « A questa affermazione credo abbia contribuito in modo sensibile l'aver disposto di una pista sulla quale allenare piloti italiani ».

A sinistra, Helmut Marko tenta l'ultima carta con la sua 33t3, in mezzo al consueto mare di folla. A destra, Sandro Munari ha fatto un debutto splendido con la Ferrari 312 P (Attualfoto)



L'ultimo sprint del G.P. TARGA

due piloti di valore, di un valore che vogliamo sottolineare più importante dal punto di vista del carattere che da quello della guida pura e semplice. Una corsa che aveva, sia pure per ragioni differenti, tanti motivi per giungere a questo successo. L'Alfa Romeo aveva anche lei, nella macchina che fino alla fine ha tenuto in sospeso cuore e mente della tanta gente della Targa, due uomini che si sono dedicati a fondo. Non credo di far torto a nessuno se dico che nessuno di loro era un superman. Quindi se Marko ha potuto per due volte, lui che alla Targa Florio non c'era mai venuto, girare nel tempo che nessuno è stato capace di eguagliare, vuol dire che aveva nel mezzo la possibilità di farlo. E con ciò

facciamo un implicito elogio alla macchina. Per contro se la Ferrari ha potuto vincere, anche col batticuore, e nelle condizioni in cui il fatto è avvenuto, vuol dire... la stessa cosa.

Accomuniamo dunque entrambe le marche italiane in un applauso, per quello che ci hanno fatto vivere qui in Sicilia. Per i particolari del come la gara si è svolta, vi rimandiamo alla cronaca. Adesso vi vogliamo soltanto offrire, così come la corsa ce la ha procurata, le nostre emozioni, i nostri convincimenti. A tre giri dalla fine non si sapeva, proprio non si riusciva a sapere, chi avrebbe vinto. Forse l'Alfa Romeo di Nanni Galli ed Helmut Marko, o la Ferrari di Merzario e di Munari, o l'Al-

fa di de Adamich e Hezemans. Proprio non era possibile individuare chi avrebbe vinto questa Targa Florio, 56esima della serie e prima della triade di quelle che concluderanno il ciclo tradizionale del Circuito delle Madonie di 72 chilometri.

Concluso il loro ottavo giro, de Adamich e Galli erano scesi, ed avevano affidato le loro macchine ai compagni Hezemans e Marko. Per loro era finita, e toccava ai compagni condurre in porto le due Alfa Romeo superstiti, che avevano effettuato l'ultimo rifornimento.

Sulla Ferrari c'era Sandro Munari, che aveva dovuto prendere il volante alla fine del settimo giro, quando Arturo Merzario era rientrato al box con le mani piagate

dallo sfregare del volante e del pomello del cambio sulle palme e con la schiena dolrante per la scomoda posizione impostagli dal sediletto mobile cui era obbligato data la differente statura di Munari. La Ferrari, quando Helmut Marko era ripartito dal box per l'ultima fatica, era in vantaggio di un minuto e cinquanta secondi, all'incirca ovviamente, in base ai nostri rilevamenti. La Ferrari avrebbe dovuto, però, fermarsi per rifornire e cambiare di nuovo il pilota.

Marko era quello che era andato più forte tra gli alfisti, anzi più forte di tutti poiché era suo il giro più veloce della giornata; alla Ferrari, al rifornimento precedente, avevano perduto circa 90 secondi, anche per un poco

di confusione nel cambio delle gomme posteriori.

Sommate gli elementi: il prevedibile tempo che la Ferrari avrebbe dovuto perdere per il rifornimento e il cambio poteva essere anche soltanto di meno di un minuto; però non si poteva sapere quanto Marko avrebbe potuto guadagnare o perdere nei confronti di Munari. Lo abbiamo visto alla fine del nono giro. Ormai mancavano soltanto due giri, meno di un'ora e mezza. E la gara pareva proprio segnata. Tutto dipendeva dalle condizioni di Merzario, cioè dalla sua possibilità fisica di essere efficiente come lo era stato nel-

Franco Lini

CONTINUA

56. TARGA FLORIO - Gara internazionale di velocità a durata valida quale settimana prova del Campionato Mondiale Marche - Palermo, 21 maggio 1972.

1. Merzario-Munari (Ferrari 312 P), 792 km in 6:27'48", media 122,537 kmh;
2. Galli-Marko (Alfa 33T3) in 6:28'04"9;
3. de Adamich-Hezemans (Alfa 33T3) in 6:46'12"2; 4. Zadra-Pasolini (Lola T 290) a un giro; 5. Pica-Gottifredi (Porsche 911) a un giro; 6. Stockkonig-Von Huchke (Porsche 911) a due giri; 7. Virgilio-Taramazzo (Abarth 2000) a due giri; 8. Zanetti-Locatelli (Lola AR) a due giri; 9. Schmid-Floridia (Porsche 914) a due giri; 10. Barth-Chaizer (Porsche 911) a due giri; 11. Barone-Cerulli (AMS) a due giri; 12. Paul Chris-De Franchis (AR GTA) a due giri; 13. Manuel-Gelmozzi (Porsche 911) a due giri; 14. Pappi-Ferrari (Porsche 911) a due giri; 15. Moncini-Cabella (Porsche 911) a due giri; 16. Anastasio-Boaris (Porsche 911) a due giri; 17. Caracciolo (Porsche 911) a due giri; 18. Paleari-Bertoni (Alpine) a due giri; 19. Terminiello-Eposito (AR GTA) a due giri; 20. Marini-Antigoni (Porsche 911) a tre giri; 21. Monticone-Fossati (Porsche 911) a tre giri; 22. Giono-Marotta (AR GTA) a tre giri; 23. De Bartoli-Benny (Lancia) a tre giri; 24. Ramoino-Varesse (Alpine) a tre giri; 25. Tondelli-Fornento (Tondelli-BT) a tre giri; 26. Pöker-Gallimberti (Alpine) a tre giri; 27. Barrao-Popsy Pop (Alpine) a tre giri; 28. Lisitano-Fenga (Lancia) a tre giri; 29. Lo Bello-Traiana (Lancia) a tre giri; 30. Sobastiani-Pelungo (AMS) a tre giri; 31. Bersano-Truffo (Alpine) a tre giri; 32. Mantia-Iccudrac (Alpine) a tre giri; 33. Cucinotta-Patti (Lancia) a tre giri; 34. Sgarlato-TeX Villar (Lancia) a tre giri; 35. Semilla-Crescenti (AR GTA) a quattro giri; 36. Di Garbo-Mascari (Stoca) a quattro giri; 37. Barilaro-Fasce (Alpine) a quattro giri; 38. Bonacina-Régis (Alpine) a quattro giri.

I vincitori di classe

Categoria Sport:
classe 3000: Munari-Merzario (Ferrari 312 P)
classe 2000: Zadra-Pasolini (Lola T 290)
classe 1600: Tondelli-Fornento (Tondelli BT)
classe 1300: Zanetti-Locatelli (Lola-Alfa)
classe 1000: Barone-Cerulli (AMS-Ford)
Categoria Gran Turismo
classe 3000: Stockkonig-Von Huchke (Porsche 911 S)
classe 2000: Pica-Gottifredi (Porsche 911)
classe 1600: Paul Chris-De Franchis (Alfa GTA)
classe 1300: De Bartoli-Benny (Lancia HF).

Un primato si e uno no

sul giro: Helmut Marko (Alfa 33T3) l'undicesimo giro in 33"41", alla media di 128,253 kmh. Primato imbattuto: Leo Kinnunen (Porsche 908-3) in 33"36", media 128,571 kmh (1970).

sulla distanza (di 11 giri): Merzario-Munari in 6:27'48", media 122,537 kmh. Primato precedente: Siffert-Redman (Porsche 908-3) in 6:35'30"3, media 120,151 kmh (1970).

CONTINUA

la parte iniziale. La fatica, naturalmente, era motivo di diminuita efficienza anche per gli altri, ma Marko ci era sembrato più fresco, quando era salito al volante. Eppure in realtà egli aveva perduto terreno, nei confronti di Munari.

La logica voleva che questa Targa Florio fosse della Ferrari «ambigua», quella che non sapevi bene se era o non ufficiale. Quella che aveva il pilota a mezzo servizio Merzario, che viene quando è necessario, nel puro stile di Maranello, ed il Munari che alla Ferrari c'è soltanto in virtù delle ragioni di famiglia, con l'autorità di mamma Fiat.

Quella Ferrari non definibile anche per la suddivisione dei compiti tra il dirigente tecnico ing. Caliri, quindi ed il dirigente tattico Cesare Florio, quindi uomo decisamente Lancia; e persino poco chiara nella composizione della squadra dei meccanici, che non erano tutti dei soliti, con un paio di

quelli allenatissimi e coordinati (Cuoghi in testa) ed altri che erano abituati a compiti non loro abituali e che quindi facevano impallidire il ricordo della perfetta sincronizzazione che in questa stagione eravamo abituati a vedere al box Ferrari.

Le Alfa Romeo ufficiali (esse lo erano chiaramente, alla luce del sole) erano scomparse addirittura durante il primo giro, e la gente delle tribune di Cerda non credeva ai propri occhi quando ha visto passare velocissima e per prima la Ferrari di Merzario, che aveva raggiunto e superato de Adamich e che aveva potuto vedere ferma sul ciglio della strada la macchina di Eilford. La macchina di Vaccarella e Stommelen, che era la migliore delle Alfa e che seguiva la Ferrari nella classifica dei primi tre giri, era fuori gara anche lei da tempo per (pare) la rottura di un paio di molle delle valvole (qualcuno dice che ci fosse un guaio alla alimentazione, ma sono le cose che in sostanza nessuno può sapere fino a che i motori non siano

mento, la Ferrari tornava in testa di una ventina di secondi ed al giro successivo ne aveva una cinquantina. Merzario tuttavia non ce la faceva a finire il suo turno regolare e si fermava dopo due giri anziché tre. Risaliva Munari e ciò scombuscolava oltre tutto i piani di gara, creando la necessità di un rifornimento in più che avrebbe potuto avere conseguenze importanti.

Vi abbiamo detto del resto: a due giri dalla fine la Ferrari aveva quasi due minuti di vantaggio, poi Marko riusciva a recuperare in modo clamoroso, quasi un minuto e mezzo in un giro. Aveva girato nello stesso tempo fantastico che gli aveva dato il primato della corsa, mentre Merzario girava più cautamente. L'ultimo giro è stato proprio favoloso, con la gente che era diventata attentissima agli annunci, rendendosi conto che stava maturando qualcosa di grosso.

Stava accadendo quasi la ripetizione di una famosa Targa Florio di una decina di anni fa, quando Willy Mai-

duto in un giro era di che far drizzare le antenne. E così attraverso i quattro punti radio che Florio e C. avevano messo in piedi vi è stata una grande animazione, con richiesta di notizie e immediate disposizioni al posto successivo.

Il Merzario, favoloso nella sua stoica resistenza, ha avvertito l'ansimare dell'Alfa Romeo che sopraggiungeva. E con le sue mani piagate, con la schiena che gli doleva, le spalle indolenzite dalla fatica, ha resistito, ha tenuto duro fino in fondo. Alla premiazione è stato sul podio, accanto a Munari, con la corona d'alloro, soltanto lo stretto necessario perché la gente potesse vederlo; poi si è appartato, per tentare un recupero di fiato, di forze, che era diventato impellente.

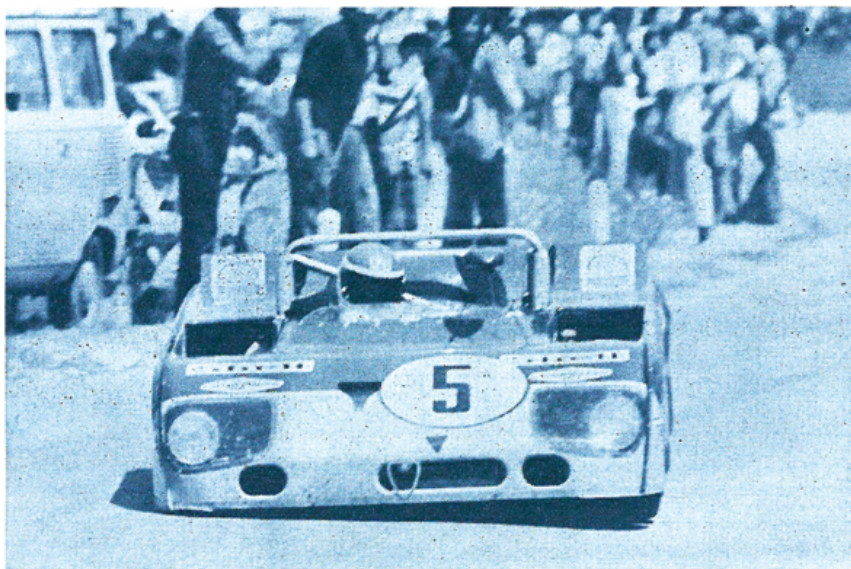
Di Arturo Merzario, che certo non vogliamo adesso dire che è diventato un supercampione imbattibile, dobbiamo affermare che ha dimostrato delle qualità umane e della intelligenza tattica quasi molta gente sembra disconoscergli. E riconosciamogli, adesso che lo ha veramente fatto, il merito di questa vittoria Ferrari che consacra Maranello campione del mondo.

Sandro Munari, uomo intelligente e che conosce per lunga esperienza seria (Ferrari, Enzo Ferrari dico, non arricci il naso) cosa significa sapere quello che si fa, perché la durissima scuola dei rallies non concede improvvisazioni estemporanee, il Sandro Munari ha superato la prova d'esordio con autorità, non permettendo che nella sua mente entrassero idee che non fossero razionali, anche quando il cosiddetto «temperamento italiano» avrebbe suggerito reazioni che potevano diventare catastrofiche. Leggerete a parte della sua corsa, vista da lui. E giudicherete l'uomo per quello che noi crediamo vale.

Il qualcosa di grosso che il pubblico della Targa aveva avvertito, e che nel box e in tribuna stampa era visto con attenzione e con tensione, è stato duplice, dunque. Helmut Marko e Arturo Merzario, in una battaglia che non era più di macchine o di marche, ma proprio e soltanto umana, hanno offerto a chi ama la competizione sportiva l'emozione di un confronto di uomini che troppo spesso viene negletto, e che stavolta è stato assaporato proprio perché ha determinato il risultato. C'è stato, per l'Alfa Romeo, anche il terzo posto di Andrea de Adamich e Toine Hezemans.

Attardati, d'accordo, da molte circostanze, ma nella sostanza molto bravi anche loro, perché nella fase cruciale l'italiano era vicino ai primi, e soltanto una fermata prolungata a metà percorso l'ha rigettato indietro. E l'olandese ha anche lui fatto la sua parte e molto bene.

C'è stata anche l'altra faccia della corsa. Quella che ha alimentato altre speranze ed altre emozioni. Le Gran



Helmut Marko, all'11. ed ultimo giro, ha dato tutto quanto in suo possesso per riaggiuntare la Ferrari, ma è solo riuscito a fare il giro più veloce, inferiore comunque al favoloso tempo di Kinnunen del 1970

FERRARI e sette! Mondiale a 140 punti

MONDIALE MARCHE (dopo la 7. prova)	1000 KM BUENOS AIRES		6 ORE DAYTONA		12 ORE SEBRING		1000 KM BRANDS HATCH		1000 KM MONZA		1000 KM SPA		TARGA FLORIO	TOTALE
	FERRARI	ALFA	PORSCHE	LOLA	CHEVRON	CHEVROLET	DE TOMASO	TONDELLI	ABARTH					
FERRARI	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	140	
ALFA	12	12	12	12	12	—	—	15	3	8	8	46		
PORSCHE	6	4	8	2	15	3	8	46						
LOLA	4	6	6	4	—	8	10	38						
CHEVRON	8	—	—	3	—	12	—	23						
CHEVROLET	—	3	10	—	—	—	—	13						
DE TOMASO	—	—	—	—	8	4	—	12						
TONDELLI	—	—	—	—	6	—	—	6						
ABARTH	—	—	—	—	—	—	4	4						

● I PROSSIMI APPUNTAMENTI: 28 maggio 1000 Km del Nurburgring; 10-11 giugno 24 Ore di Le Mans; 25 giugno 1000 Km d'Austria; 22 luglio 6 Ore di Watkins Glen.

controllati). Quindi restavano due macchine su quattro.

Alla fine del quarto giro in testa era passata l'Alfa di Galli-Marko, che aveva nel giro precedente un distacco fasullo, dato che si era fermata a rifornire dopo due giri e non dopo tre come gli altri. Un rallentamento della Ferrari, per la comprensibile cautela di Munari durante il suo giro di avvio e per il tempo perduto appunto nel rifornimento, aveva portato l'Alfa Romeo in testa, a parità pressappoco della Ferrari che era staccata di mezzo minuto. Alla fine del quinto giro, anche per il gioco dei rifornimenti Galli e Marko avevano aumentato il vantaggio a circa un minuto e mezzo.

Risalito in macchina Merzario e con Marko che era sceso di macchina dando il volante a Galli e quindi perdendo il tempo del riforni-

resse, in testa fino a pochi chilometri da Cerda, fu tradito da uno scroscio di pioggia ed arrivando eroicamente con la macchina sventrata perse la corsa per poco più di dieci secondi.

Qualcosa di grosso stavolta c'è stato, nell'altro senso. C'è stata la favolosa impresa di Marko, capace di girare quasi a tempo da primato assoluto con una macchina che è di duecento chili più pesante di quella che aveva il Leo Kinnunen quando ottenne il 33"36" che è il miglior tempo mai realizzato su questo circuito. La rimonta dell'austriaco ha avuto aspetti drammatici, per lo stand della Ferrari, perché essendo ripartito il Merzario con quasi due minuti di vantaggio gli avevano detto di andare tranquillo, non immaginando che il biondo viennese avesse ancora tanta «birra» in corpo. Un minuto e mezzo per-

Turismo, le macchine piccole, hanno fatto la loro parte, in questa corsa che nella sua unicità offre a chiunque sappia decentemente tener in mano un volante la possibilità di farsi valere. Di storie liete o amare, la Targa Florio potrebbe raccontarne fin che vuole. Restiamo su piano sportivo e rimpiangendo che non abbia potuto correre Bonomelli con la sua Porsche, rimpiangiamo che lo svizzero Haldi sia stato soltanto alla partenza. La gran battaglia tra gli uomini delle Porsche 911, per la supremazia nelle gran turismo, ha avuto in loro due protagonisti in meno, ed è peccato. Però quelli che in gara ci sono stati si sono battuti benissimo, e siamo ben lieti che a vincere sia stato Tino Pica con Gottifredi, anche se di poco.

In questa categoria c'erano, a dar spettacolo oltre che a combattere, due «figli», due piloti che ci hanno riportato indietro di una quindicina di anni. Erano Jurgen Barth e Giulio Pucci (nascosto sotto lo pseudonimo di von Huchke), che nella classifica trovate poco distanti. Tre lustri or sono, ed anche meno, erano Eddy Barth e Antonio Pucci, a correre su queste strade, ed a vincere. Ora sono i loro figli, che emulano i padri in tutto.

C'è in questo, il successo di una corsa che non è soltanto un fatto sportivo episodico, che non è soltanto una tappa per questo o quel campionario, ma un fatto a sé, un fatto anche di costume e di vita. Per questo amiamo la Targa Florio, e ne amiamo i suoi protagonisti.

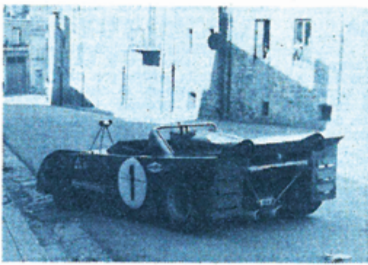
f. l.

● L'Alfa Romeo 33t3 con cui Eilford ha ottenuto il secondo miglior tempo in prova dietro a Merzario era il muletto, che è stato adoperato da tutti i piloti, e che aveva compiuto circa 50 giri delle Madonie, come dire 5 volte la Targa.

● Nelle prove Moser, pur non conoscendo il percorso della Targa, ottiene il sesto miglior tempo dopo le quattro Alfa e la Ferrari, nonostante che all'inizio del rettilineo di Boniforno abbia rotto il motore e abbia raggiunto il traguardo a non più di 30-40 all'ora. Spinta telefonata alle 11 del mattino di Nicodemi a Torino da Osella, alle 3 del pomeriggio, a Palermo c'era un motore nuovo arrivato per via aerea.



Cesare Fiorio ha sostituito Peter Schetty nella direzione della gara dell'unica Ferrari presente alla Targa



In prova, Ninni Vaccarella si è concesso qualche confidenza, come questo testa-coda nel centro di Collesano



Sopra, Donatella de Adamich comunica i parziali a Vaccarella. Sotto, ancora il pilota siciliano mentre arriva al box con il motore fuori uso. Ripartirà Stommelen, ma si fermerà subito a Cerda. A proposito di Adamich, è entrato anche lui nel Team piloti Marlboro



PROVE CORSA

La pagella dei 76 protagonisti

N.	Conduttori	Vettura	Tempo	In prova	Risultato in corsa
Categoria SPORT - Classe 3000					
1	VACCARELLA-STOMMELEN	Alfa Romeo 33t3	34'34"5	Ritirato al 4. giro (motore)	
2	ELFORD-VAN LENNEP	Alfa Romeo 33t3	34'06"2	Primi assoluti in 5h 27'48"	
3	MERZARIO-MUNARI	Ferrari 312 P	33'59"7	alla media di 122,537	
4	DE ADAMICH-HEZEMANS	Alfa Romeo 33t3	34'44"5	Terzi in 6h 46'12"2	
5	GALLI-MARKO	Alfa Romeo 33t3	35'44"00	Secondi a 16'9 dai vincitori	
Categoria SPORT - Classe 2000					
6	PAM - FACETTI	Abarth Osella		Ritirato 3. giro (guarniz. testata)	
7	VIRGILIO-TARAMAZZO	Abarth Osella	39'27"2	Sottimi assoluti a due giri	
8	ZADRA-PASOLINI	Lola T 290	40'45"6	Quarti ass. e primi di cl. a 1 giro	
9	NICODEMI-MOSER	Lola T 290	38'41"2	Ritirato 1. giro (rottura motore)	
10	AMPHICAR - CAPUANO	Chevron B 21	38'44"3	Ritirato al 1. giro per noie motore	
11	RESTIVO - APACHE	Fiat-Abarth	40'02"4	Ritirato al 6. giro (guarniz. testata)	
12	BERRUO-ILLOTTE	Chevron B 19	40'37"6	Ritirato a 3. giro	
14	BONETTO-ALBERTI	Darem BRM	42'42"5	Ritirato al 1. giro	
15	WHEELER-DAVIDSON	Fiat-Abarth	42'44"4	Ritirato (inizio incendio al 6. g.)	
21	CATERPILLAR - FASANO	Porsche 911			
Categoria GRAN TURISMO SPECIALE - Classe oltre 2000					
22	HALDI-CHENEVIERE	Porsche 911	39'40"7	Ritirato al 1. giro (incidente)	
23	BARTH-CHEISER	Porsche 911	40'37"6	Decimi assoluti a due giri	
25	STECKKONIG-HUSCHKE	Porsche 911	40'38"7	Sesti ass. e primi di serie a 2 g.	
27	SELZ-VETSCH	Porsche 911		Ritirato al 4. giro (noie mecc.)	
28	SINDEL-RANG	Porsche 911	41'14"4	Ritirato al 3. giro (cambio)	
29	MONTICONE-FOSSATI	Porsche 911	41'34"5	Ventesimi a tre giri	
31	CEDEHEM-POCHET	Porsche 911	41'40"8	Ritirato al 3. giro (noie mecc.)	
32	CAPRA-LEPRI	Porsche 911	45'11"5	Diciassettesimi a due giri	
Categoria GRAN TURISMO SPECIALE - Classe 2000					
33	FACETTI-BEAMONT	Opel GT	43'39"9	Ritirato al 3. giro (noie motore)	
35	SCHMIDT-FLORIDA	Porsche 911	41'54"5	Noni assoluti a due giri	
36	NEGUS-RICHARDSON	Porsche 911	52'58"7	Ritirato al 1. giro (motore)	
38	PICA-GOTTIFREDI	Porsche 911	41'34"5	Quinti ass. e primi di serie a 1 g.	
39	MARTINO-CALASCIBETTA	Fiat 124 Sport	44'34"0	Ritirato al 1. giro (noie motore)	
40	SPATAFORA - VON MEITNER	Porsche 911	45'34"5	Squalificato per spinta a mano	
41	KLAUKE-GALL	Porsche 911	44'17"4	Ritiro al 1. giro (noie meccaniche)	
42	PAPETTI-FERRARI	Opel GT	41'05"00	Quattordicesimi assoluti a 2 giri	
43	ROSSETTI-TINCHINI	Porsche 911	41'16"03	Ritirato al 5. giro (inc. a Monti)	
44	MARINI-ANTICONI	Porsche 911	44'54"2	Ventesimi a tre giri	
45	MONCINI-CABELLA	Porsche 911	44'29"5	Quindicesimi assoluti a due giri	
46	COSENTINO-SORIA	Porsche 911	45'42"6	Ritirato al 1. giro	
47	MANUEL - GALMOZZI	Porsche 911	42'56"4	Tredicesimi a due giri	
Categoria SPORT - Classe 1600					
48	TONDELLI-FORMENTO	Tondelli BT		Venticinquesimi a 3 giri primi cl.	
49	GIUGNO-SUTERA	Alfa Romeo TZ	47'12"5	Ritirato al 6. giro (noie motore)	
50	FINA-TEX WILLER	Lancia	48'52"5	Trentaquattresimi a tre giri	
Categoria SPORT - Classe 1300					
54	ANASTASIO-BOERIS	Chevron	45'05"8	Sedicesimi assoluti a due giri	
56	ZANETTI-LOCATELLI	Lola Alfa Romeo	42'00"8	Ottavi assoluti a due giri	
57	CERAULO-DONATO	Gilberti A 112 R	47'20"0	Ritirato al 7. g. per uscita-foratura	
58	LISITANO-FENGA	Lancia	46'11"4	Ventottesimi a tre giri	
59	FIorentino-SIDOTTI	Matra Sport	56'10"00	Ritirato al 3. giro (noie sospens.)	
Categoria SPORT - Classe 1000					
60	BARONE-CERULLI	AMS	41'03"7	Undicesimi ass. e primi cl. a 2 g.	
62	ROVELLA-NESTI	Raymond	40'57"2	Ritirato per rottura cambio	
63	SEBASTIANI-PALANGIO	AMS	47'07"25	Trentesimi a tre giri	
64	MC BODEN - LUBAR	AMS		Ritirato al 2. giro per incidente	
66	GARROTE-TINCHINI	AMS	46'48"8	Ritirato al 2. giro per noie mecc.	
70	PATANE - SCALIA	Abarth	43'18"00	Ritirato al 4. giro per noie mecc.	
71	AGUGLIA-TROIA	Abarth	55'40"3	Ritirato al 1. giro per noie mecc.	
72	DON PEDRITO - CAVATORTA	OMS	51'19"5	Ritirato al 2. giro per incidenti	
Categoria GRAN TURISMO SPECIALE - Classe 1600					
74	RANAZZO-FERRARO	Alfa Romeo GTA	42'35"5	Ritirato al 7. giro (rott. semiasse)	
75	DE LUCA-MANUELO	Alfa Romeo GTA	42'33"00	Ritirato al 1. giro (noie motore)	
76	GIONO-ZANETTI	Alfa Romeo GTA	43'29"00	Ventiduesimi a due giri	
77	PALEARI-BERTONI	Alpine Renault	42'22"5	Diciottesimi a due giri	
78	SEMILIA-CRESCENTI	Alfa Romeo GTA	45'30"5	Trentacinquesimi a quattro giri	
79	BARRACO-POPSY POP	Alpine Renault	42'23"2	Ventisettesimi a tre giri	
80	LIBRIZZI-BARALIA	Lancia HF	44'44"00	Ritirato per incidente	
81	RIZZO-BALISTRETTA	Alfa Romeo GTA	43'47"00		
82	GAGLIANO-GIUSY	Alfa Romeo GTA	47'53"4	Ritirato per rottura motore	
83	CUCINOTTA-PATTI	Lancia HF	44'29"5	Trentatreesimi a tre giri	
85	PAUL CHRYSS - DE FRANCHIS	Alfa Romeo GTA	42'02"00	Dodicesimi ass. e primi cl. a 2 g.	
88	TERMINELLO-ESPOSITO	Alfa Romeo GTA	44'55"4	Diciannovesimi ass. a due giri	
89	LO BELLO-TRAINA	Lancia HF	47'06"00	Ventovesimi a tre giri	
90	MASSAI-NARDINI	Alfa Romeo GTA	44'43"8		
Categoria GRAN TURISMO SPECIALE - Classe 1300					
92	RAMOINO-VARESE	Alpine Renault	46'40"5	Ventiquattresimi a tre giri	
93	MANTIA-ICCDURAC	Alpine Renault	42'34"5	Trentaduesimi a tre giri	
94	POKER-GILBERTI	Alpine Renault	44'35"4	Ventisesimi a tre giri	
96	BERSANO-TRUFFO	Alpine Renault	52'11"00	Trentunesimi a tre giri	
97	MOLICA-GUAGLIARDO	Lancia Sport	54'45"00	Ritirato (rottura scarico e frizione)	
98	SAVONA-JACONO	Lancia HF	46'52"5	Ritirato a 5. giro (noie al cambio)	
99	DE BARTOLI - BENNY	Lancia HF	43'26"7	Ventitreesimi a 3 g. e primi di cl.	
100	BARILARO-FASCE	Alpine Renault	43'49"8	Trentasettesimi a quattro giri	
101	DI GARBO-MASCARI	Simca	55'43"5	Trentaseiesimi a quattro giri	
102	BONACINA-REGIS	Alpine Renault	47'51"5	Trentottesimi a quattro giri	

Le forature nelle prove

CERDA - In fondo lo sciopero nazionale dei pompieri, che ha provocato un certo scorbollamento nella organizzazione della Targa Florio, e che ha fatto persino pensare che si potesse addirittura giungere alla sospensione della corsa, questo scoppio in fondo ha avuto effetti benefici. Infatti, se è vero che le prove al giovedì, come previsto, vi sarebbero stati due giorni interi a disposizione di tecnici e meccanici per la messa a punto definitiva delle macchine, è anche vero che la giornata di giovedì è particolarmente infelice, dal punto di vista delle condizioni atmosferiche, dato che faceva piuttosto freddo, che il cielo era coperto e che c'era un vento fortissimo che in montagna era addirittura violento, tanto da riuscire a rovesciare alcune delle roulettes che aspiranti spettatori previdenti avevano provveduto a trasportare nei punti migliori di visibilità per potersi godere lo spettacolo della gara tranquillamente e con comodità.

La giornata di venerdì è stata identica alla precedente, con anche qualche spruzzata di pioggia, e quindi sarebbe risultata anche lei infelice, ai fini della prova effettiva delle macchine, specie dal punto di vista delle carburazioni e della scelta delle gomme da utilizzare, almeno da parte delle macchine più veloci. Infatti col freddo certi tipi di gomma non

raggiungono le temperature ritenute ideali per offrire i benefici di tutte le loro qualità, il che avrebbe automaticamente messo in imbarazzo chi avesse compiuto delle scelte basate sulle indicazioni di quel giorno.

Il sabato invece il tempo era decisamente migliorato, col vento pressoché scomparso e con cielo sereno, quindi col sole tornato a riscaldare l'atmosfera. Tuttavia le condizioni non erano quelle tipiche della Targa Florio, che soprattutto in quest'epoca ha sempre avuto come caratteristica il caldo. In fondo chi ha avuto motivo di recriminare è stato soltanto chi aveva previsto di riposare a fondo nei due giorni tra il giovedì e la domenica; in modo speciale le mogli e fidanzate dei piloti, che contavano su quei due giorni di presumibile sole per anticipare tintarelle da vacanza.

La sospensione delle prove non ha però alcun significato sospensivo di attività, perché sulle strade delle Madonie si sono viste quasi tutte le macchine, almeno quelle più rilevanti, effettuare prove a traffico aperto, che hanno avuto ovviamente soltanto carattere parziale, ma che in ultima analisi hanno permesso proficui allenamenti ed anche proficue indicazioni. Particolarmente attivi gli uomini dell'Alfa Romeo e della Ferrari. Quelli della Ferrari con la macchina muletto, cioè la 312 tipo 1971, che la mac-

china da utilizzare in gara è stata tenuta ben chiusa per non correre rischi; quelli dell'Alfa hanno invece utilizzato le macchine da gara, anche se a turno i piloti sono saliti anche su una macchina di scorta che era stata portata qui per avere un mezzo a disposizione in caso di avarie o danneggiamenti di una delle macchine per la competizione.

Inutile dirvi dei tempi delle prove «libere», dato che in ogni caso essi non avevano alcun valore, nemmeno indicativo. Le condizioni delle galoppe sul circuito erano infatti nettamente differenti per ognuno, in funzione del traffico incontrato e del più o meno affollamento dei villaggi attraversati. Se vogliamo nemmeno i tempi delle prove ufficiali hanno un valore realmente indicativo, prima perché essi sono stati ottenuti in condizioni diverse, e poi perché la validità dei rilevamenti su un giro è piuttosto discutibile dato che le macchine partivano da ferme ed arrivavano poi al box rallentando.

Le prove sono state influenzate da molti fattori. Per la Ferrari ad esempio vi sono state le forature che hanno colpito la macchina della corsa, guidata da Merzario, con anche l'allarme della partenza di strada, proprio al primo giro, provocato dallo sgomfiamento della ruota anteriore sinistra. Poi c'è stata anche la foratura della gomma posteriore destra, a ten-

dere complicate le cose, ma finalmente tutto si è risolto bene e Munari che aveva compiuto due giri con la macchina marcata con la «T» ha potuto girare anche con la macchina della corsa, ottenendo il suo miglior tempo.

Di Munari dobbiamo dire che si è adattato perfettamente alla Ferrari e che senza straripare ha avuto un ritmo di livello elevato. Alla fine Merzario, con la macchina «T» ha effettuato l'ultimo giro in un tempo che è stato ufficialmente il migliore, molto vicino però a quello di Eilford che anche lui con la macchina col «T» era stato accreditato di un tempo nettamente migliore di quello di tutti gli altri. Per quasi tutti vi sono stati piccoli inconvenienti, piccoli contrattempo, con qualche lieve «toccata» ai bordi della strada e qualche piccolo danno alle carrozzerie anteriori. Nulla di serio tuttavia, salvo che per la Autobianchi A112 R di Barth, che nella discesa prima di Scillato si è trovato con l'acceleratore bloccato mentre stava raggiungendo la Fiat Abarth di «Giobur» e non ha potuto fare a meno di tamponarla violentemente.

Il risultato è stato disastroso per l'Abarth, con danni al telaio nella parte posteriore e la rottura di una parte del cambio e del radiatore olio. L'Autobianchi dal canto suo è terminata contro il terzapieno esterno alla curva in cui è av-

venuto l'impatto e vi è rimasta con a sua volta molti danni sia alla carrozzeria sia al motore anteriore. Sulla lunga striscia d'olio lasciata dall'Abarth è scivolato Munari che sopraggiungendo, ma è riuscito a rimettersi in linea senza danni. Le altre macchine, avvertite subito dai commissari, sono passate più lentamente sulle strisce di polvere anticiclovola subito gettata sull'olio, perdendo ovviamente tempo. Qualche altro inconveniente ha impedito ad alcuni di concludere qualche giro, come è stato il caso per Facetti, venuto poi al box a farsi prestare una macchina per poter compiere l'intero giro obbligatorio per la qualificazione; o come Chenevierre che dopo un giro è rimasto fermo sul percorso per una foratura che anche se rimediata col cambio della ruota gli ha impedito di riparare perché il motore si era ingolato.

Hanno partecipato alle prove tutte le 88 macchine che erano state presentate alle verifiche tecniche, più 5 macchine marcate col segno «T» della dizione inglese training, cioè prova. Poiché alla partenza sarebbero state ammesse soltanto 80 macchine si è dovuto attendere fino a poco prima del via per conoscere chi era stato eliminato, poiché alcune macchine danneggiate nelle prove non avevano potuto essere riparate.

f. l.

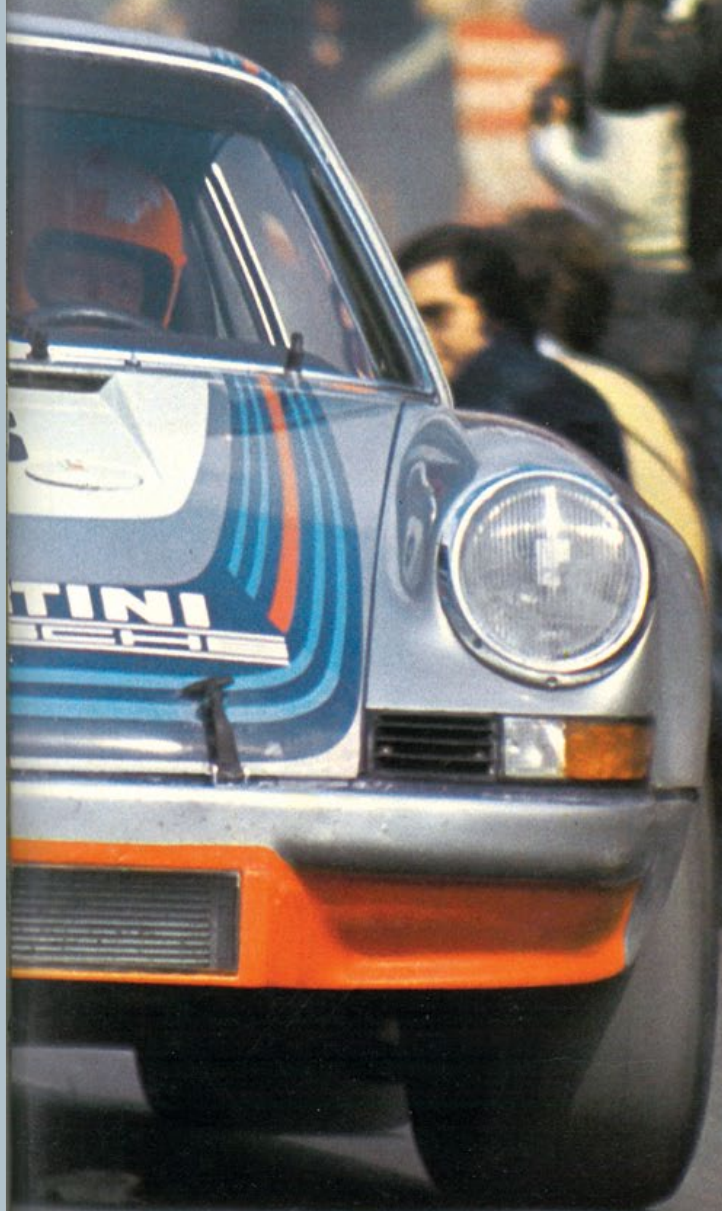
1973

AUTO SPRI NT

ANNO XIII 14-21 maggio 1973 L. 250

N. 20 settimanale di automobilismo

esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II



amaramente **PORSCHE**

**Muller-Van Lennep
fanno undici
per la PORSCHE**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPORT
NT**

domenica **SPRINT**

DALL'INVIATO

CERDA - Ultima o no, questa Targa Florio 1973, cinquantesima della serie, è stata tutta improntata dall'Alfa Romeo, nei suoi aspetti lieti ed in quelli meno lieti. Non sappiamo se sarà stata davvero l'ultima delle Targhe Florio «classiche» delle Madonie, né lo sapremo presto, nonostante le attestazioni e le promesse di solidarietà che sono venute da tante parti. Sappiamo però che poteva essere la prima occasione di successo per la nuova Alfa Romeo 33-12, e che se il successo non è venuto, come era ormai pressoché certo, non è alle qualità dell'Alfa Romeo che lo si deve imputare.

L'esordio della macchina nuova, rinviato a Spa la set-



tissimo di uno scarto che — essendo misurato in parecchi minuti — era astronomico. Era il momento di pensare seriamente che la grande impresa di vincere nella gara d'esordio e soprattutto vincere la Targa Florio, forse iscrivendo il suo nome al termine della lista gloriosa, era giunto, per l'Alfa Romeo.

Invece, l'euforia è durata poco: il tempo di mostrare al pilota il segnale della cautela, quello che indicava la via libera e quindi cancellava ogni necessità di rischio, ed ecco la notizia incredibile e stupefacente: la macchina era uscita di strada, e in testa passava una Porsche! Il pilota aveva rischiato, forse non rendendosi conto del tutto del larghissimo margine di cui disponeva e che gli avrebbe permesso

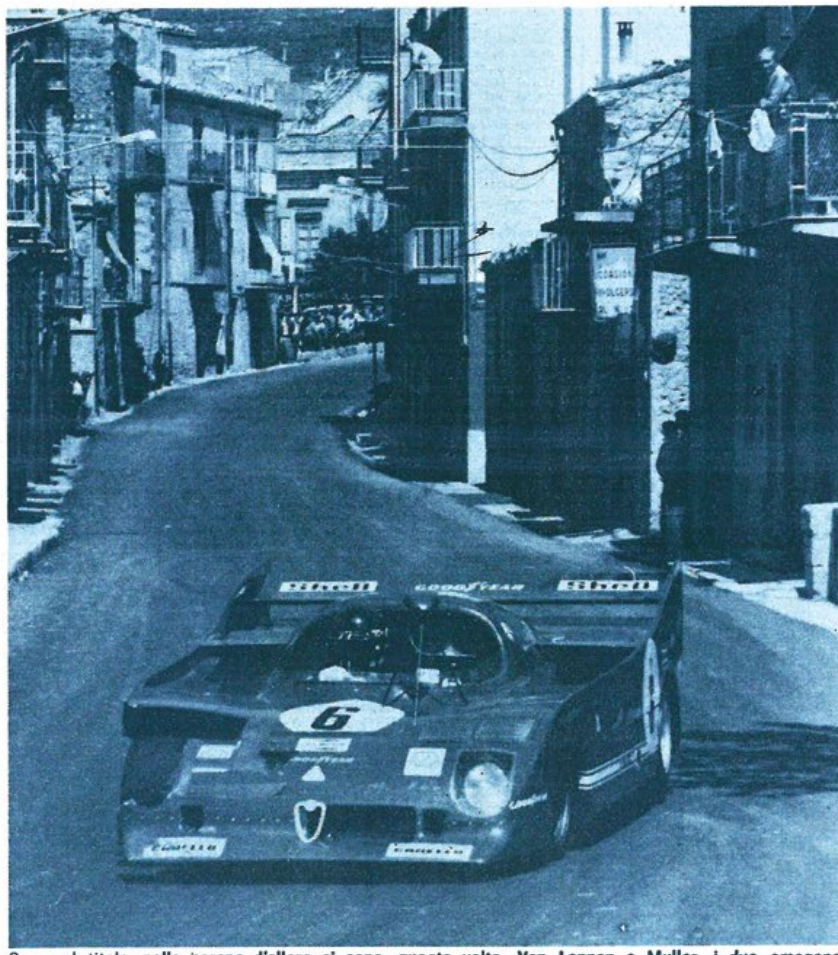
TARGA cara per l'ALFA

timana scorsa, è finalmente avvenuto, e davvero stava diventando un fatto clamoroso, perché coincideva con la vittoria, cosa che finora pochissime macchine possono vantarsi di aver compiuto. Invece la vittoria non c'è stata, perché la uscita di strada di Adamich ha immobilizzato la macchina proprio nel momento in cui tutto era diventato semplicissimo, per la scomparsa dei possibili avversari, peraltro già superati sul terreno delle prestazioni effettive.

La attonita incredulità, lo scoramento, la accorata costernazione che ha preso gli uomini dell'Alfa che erano nel box di Cerda, sono stati giustificatissimi. Era troppo duro dover ammettere che dopo essere stati brillantissimi in prova e dopo aver condotto la corsa, con la unica macchina in gara, tutto cadeva per effetto di una manovra perlomeno arrischiata probabilmente dettata dall'impazienza e comunque non giustificabile da necessità assoluta.

L'ottimismo delle prime fasi della corsa, coi tempi molto buoni che la macchina condotta da Stommelen aveva iscritti nelle caselle dei primi giri, era temperato dalla presenza in corsa degli avversari più temibili. Era pur sempre la dimostrazione che la nuova macchina era davvero molto buona e capace di far benissimo fin dalla sua prima comparsa. Ma restavano le incognite sulle possibilità di recupero degli avversari e sulla durata in una prova che tanto chiede.

A questo cauto ottimismo era subentrata l'euforia dell'essere rimasti soli in testa, con l'avversario più vicino stacca-



Sopra al titolo, nella corona d'alloro ci sono, questa volta, Van Lennep e Muller, i due omogenei piloti della Porsche Carrera Martini. Qui sopra, de Adamich attraversa Collesano, in prova, con l'Alfa Romeo che reca i segni di una toccata. Poi, in corsa, un sorpasso sarà fatale alla 33tt12

persino di perdere addirittura dei minuti, se le difficoltà dei sorpassi inevitabili si fossero ripetute. Stufato di dover frenare il suo slancio, ha rischiato, e la collisione con la piccola Lancia che ostruiva la strada è stata fatale.

La cronaca vi dirà come fin dall'inizio l'Alfa di Stommelen sia stata in testa alla corsa. Non si può sapere effettivamente quali sarebbero stati gli scarti veri tra l'Alfa di Stommelen e la Ferrari di Merzario, che alla fine del primo giro ha dovuto rassegnarsi ad una andatura lentissima, per la gomma sgonfiata. Si può presumere che questi scarti sarebbero stati minimi, e forse addirittura a favore della Ferrari, visto che nel giro successivo Merzario aveva recuperato mezzo minuto del tempo che lo divideva dal primo alla fine del primo giro. Considerando che oltre al tempo perduto per la foratura Merzario aveva anche perduto almeno 25 secondi per il cambio della gomma, nel secondo giro egli aveva quindi marciato ad un ritmo impressionante, che tuttavia non sappiamo se era possibile mantenere a lungo.

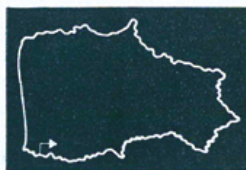
Quel che si può sapere è che tra l'Alfa e la Ferrari di Ickx gli scarti erano in aumento, e poiché Merzario era attardato era Ickx l'avversario da tenere in conto come paragone. Quindi l'Alfa Romeo, in ogni caso, stava dimostrando di essere la migliore, ed era già una lieta sorpresa. Poi Merzario si fermava con un semiasse rotto (le sfere del giunto scorrevole erano

Franco Lini

CONTINUA



57. TARGA FLORIO, gara internazionale di velocità e durata valida quale sesta prova del Campionato Mondiale Marche. Circuito delle Madonie, di 72 km., 11 giri pari a 792 km. Cerda, 13 maggio 1973. Tempo sereno e fresco.



COSI' (in 76) AL VIA

Merzario-Vaccarella (Ferrari)	33'38"5	De Adamich-Stommelen (Alfa)	33'41"1
Ickx-Redman (Ferrari)	34'59"1	Van Lennep-Muller (Porsche)	36'52"1
Munari-Andruet (Stratos)	37'26"5	Randazzo-Amphicar (Chevron)	38'18"0
Stekkolng-Pucci (Porsche)	38'40"5	Morelli-Nesti (Chevron)	38'47"0
Quist-Zink (Porsche)	39'39"1	McBoden-Moreschi (Chevr.)	39'59"3
Alberti-Bonetto (Chevron)	40'15"9	Palcari-Schon (Alpine)	40'41"8
Boeris-Monticone (Chevron)	40'44"0	Kinnunen-Haldi (Porsche)	40'44"6
Zbinder-Ilotte (Porsche)	40'53"2	Tondelli-Virgilio (Chevron)	41'10"5
Patasini-Pokey (Alfa)	41'15"3	Manuelo-Caci (Abarth)	41'25"8
Formento-Florida (Chevron)	41'37"3	Weehler-Davidson (Daren)	41'45"1
Fossati-Mola (Porsche)	41'51"0	Borri-Barone (Porsche)	41'58"8
Fasano-Gargano (Abarth)	42'04"6	Benvenuti-Rumfola (Porsche)	42'12"2
De Luca-La Mantia (Alfa)	42'12"9	Pianta-Pica (Momo-Opel)	42'35"2
Zanetti-Gallimberti (Alfa)	42'37"2	Polin-Rogliatti (Lola)	42'44"1
Capra-Lepri (Porsche)	42'58"2	Restivo-Monaco-Iccudrac (Alpine)	42'59"3
Calascibetta-Apache (CR-CDS)	43'07"3	Chiaramo-Jemna (Alfa R.)	43'12"4
Rombolotti-Ricci (Alpine)	43'13"1	Martino-Locatelli (Lancia)	43'17"2
Lucien-De Antoni (AMS)	43'20"3	Mario-Sutera (Lancia)	43'26"2
Bramen-Jokrisa (AMS)	43'29"6	Anastasio-Lo Voi (AMS)	43'30"5
Marchiolo-Spatafora (Alpine)	43'32"6	Paup-Chris-Lo Piccolo (AMS)	43'41"3
Radicella-Mieangeli (Porsche)	43'52"3	Ballistreri-Rizzo (Lancia)	43'55"0
Maione-Vigneri (Porsche)	43'59"0	Cam-Nieri (Porsche)	44'07"0
Ricci-Coco (Opel)	44'07"3	Sebastiani-Palagio (AMS)	44'16"7
Bonfanti-Balocco (Alfa Romeo)	44'25"1	Litrico-Ferragina (A. Romeo)	44'25"9
Maggiorelli-Falorni (Abarth)	44'38"6	Don-Govoni (AMS)	44'39"9
Hedges-Margulies (Porsche)	44'43"0	De Gregorio-Mannino (Porsche)	44'43"6
Patania-Carab (Porsche)	44'46"3	Mantia-Giusti (A. Romeo)	44'48"8
Terra-Berruto (Ferrari)	44'49"9	Shangry-La-Federico (BMW)	44'52"1
Rossella-Adamo (Lancia)	44'52"9	Pietromarchi-Micangeli (Pantera)	44'58"4
Pantò-Bonaccorsi (Opel)	45'00"4	Mici-Pogliano (Lola)	45'08"5
Barba-De Luca (Gilliberti)	45'10"2	Bonacina-Bottanelli (Abarth)	45'13"5
Famoso-Di Gregorio (BMW)	45'17"6	Poker-Fasan (Alpine)	45'28"1
Ramolino-Davico (Alpine)	45'28"5	Girdler-Goellinich (Lotus)	45'28"1
Vacca-Duccio (Alpine)	45'30"1	Calicetti-Monti (Alpine)	45'34"8
Larini-Finguarda (Bizzarini)	45'52"0	Nicodemi-Moser (Lola)	46'11"5
Garofalo-Riolo (Gigi P. 2)	46'12"7	Veninata-Jacomo (AMS)	46'25"7
Vimercati-Cocchetti (AMS)	46'35"3	Nicostosi-Manzo (AMS)	46'37"8
Barbanti-Musumeci (A. Romeo)	46'41"0	Cuttitta-D'Alù (Lancia)	46'51"5

In neretto, il pilota che ha preso il via

CONTINUA

uscite dai loro alloggiamenti e quindi le due parti dell'albero diventavano pressoché indipendenti, spezzandosi), e poi Ickx trovava sulla strada all'improvviso la grossa pietra caduta dalla montagna, con la paurosa avventura della ruota anteriore di destra che si spezzava nell'urto e lo sterzo bloccato che mandava la Ferrari fuori strada.

Così per l'Alfa Romeo restava soltanto la Porsche di Muller e Van Lennep a rappresentare il punto di riferimento per l'andatura da adottare e la tattica da seguire. Riferimento che dava una indicazione molto confortante, visto che i distacchi in tre giri erano già saliti a molti minuti e che durante il quarto giro erano diventati ancor più consistenti (qualcuno che era oltre la metà percorso parla di una decina di minuti). Una posizione da riposo, che autorizzava andature senza rischi e che alimentava le speranze del box.

La scomparsa dell'Alfa Romeo, repentina ed inaspettata, era mortificante per la gente dell'Alfa, e deludente per il mezzo milione di spettatori. Via le Ferrari, il tifo dei siciliani era tutto riversato sull'Alfa, per nazionalismo e perché anche quelli di parte avversa ne apprezzavano al giusto la prestazione brillantissima.

La scomparsa dell'Alfa apriva anche alla Porsche il settore del successo che si poteva essere sperato alla distanza contando sulle qualità di resistenza delle «Carrera» che per l'occasione erano dei prototipi (per gli alleggerimenti e l'adozione di qualche aggiunta aerodinamica), non poteva essere logicamente prevenuto.

Si presentava allora, alle Porsche un altro avversario, anche questo temibile tanto più perché forse imprevisto. Ed era la Lancia Stratos di Munari e Andruet a far paura, perché stava davanti a tutte le altre Porsche Carrera e tallonava quella che Muller e Van Lennep guidavano benissimo con prestazioni molto equilibrate tra loro.

Anche per la Lancia tuttavia venivano i guai, che erano irritanti perché non riguardavano la macchina nel suo complesso funzionale, ma il cedimento di una parte che nelle corse è di solito del tutto ignorata: i supporti del sedile. I tentativi di tamponamento del male, con l'uso estemporaneo di soluzioni inventate (pezzi di legno dietro lo schienale e tentare di tener fisso il sedile in posizione decente) prendevano tempo, e la Lancia Stratos era distaccata, anche se

vincere e di acquisire altri punti per il Campionato Mondiale. Gli è andata male, e stavolta possiamo parlare di sfortuna davvero, sia per la rottura che ha fermato Merzario lancia-tissimo e brillantissimo, sia per l'incidente a Ickx che stava scoprendo la Targa Florio e che non ha potuto



Herbert Muller, il rosso svizzero specialista della Florio, ha bissato il suo successo ottenuto nella edizione del 1966

farsi una esperienza totale, anche se ha riportato impressioni indelebili.

Nella economia della gara avrebbero giocato di certo i valori individuali, e così adesso siamo qui a chiederci cosa avrebbero potuto fare gli uomini della Ferrari, dato che abbiamo potuto soltanto constatare come Merzario fosse forse il miglior uomo della corsa in assoluto, anche se defraudato del giro più veloce dal fatto che il tempo i cronometristi lo prendono su una certa linea e non possono tener conto delle fermate ai box. Ickx aveva un ritmo iniziale inferiore, ma chissà cosa avrebbe potuto fare, in seguito? E Redman esperto della Targa avrebbe forse potuto essere pari ad Ickx. Probabilmente Vaccarella non avrebbe potuto eguagliare Mer-

Stratos, e vedrete che la risentirete nelle cronache, magari presto. Non aveva il motore quattro valvole ma è andata forte come la Porsche Carrera ufficiali e quindi fortissimo in rapporto alla sua cilindrata. Finisce al secondo posto assoluto ed è un'impresa che conforta quelli che l'hanno costruita dopo averla ideata. E' come la Porsche, una vera automobile e non un mezzo esclusivamente adatto alle piste come tale potrà essere prodotta (va in produzione tra poco) e acquistata ed usata, anche se le sue caratteristiche sono quelle della macchina da impiego sportivo. In fondo è la stessa genesi delle Porsche, che trasferiscono immediatamente nella serie le idee e i dati delle corse, laboratorio vivo e immediato oltre che veicolo pubblicitario.

Stiamo addentrandoci in un discorso che porterebbe troppo lontano e che non si attaglia alla Targa Florio soltanto. Meglio tornare alla nostra gara.

Munari e Andruet hanno avuto il loro daffare con il molto curioso inconveniente del sedile, staccatosi dal pianale, che ha reso difficilissima la guida specie per Andruet che è più basso di Munari e che letteralmente non riusciva a toccare i pedali col sedile che era catapultato indietro. Nonostante ciò ritroviamo la Stratos al secondo posto e con una prestazione effettiva malusosa. Adesso per la Lancia si pone un dilemma difficile da risolvere: la destinazione finale di questa macchina che si appresta ad entrare sul mercato. Parle fare i rallies, per i quali è stata concepita, oppure dirottarla verso la velocità pura?

Direi che il problema è risolvibile facilmente, perché in fondo non esiste la gara di velocità, ed andar tanto bene alla Targa Florio nonostante le condizioni molto particolari, sarà capace di andare benissimo anche in altre gare dure (i rallies) e con una fase sperimentale approfondita sarà capace di andar molto bene anche nelle gare di velocità. Magari con un aumento di cilindrata che la renderebbe temibilissima per chiunque. Intendo per qualunque altra macchina che sia una «automobile».

Come vedete dalle classifiche, di macchine sport se ne trovano poche nelle prime posizioni. Ovvio che non possano esservi le piccole, ma sintomatico che siano le GT o le derivate dalle GT ad essere in vista.

La Targa Florio, anche se avrà concluso il suo ciclo, avrà assolto il compito stupendo di dimostrare che si possono ed anzi si debbono fare le corse con criteri molto diversi da quelli che si stanno seguendo da qualche tempo.

COSI' (in 15) ALL'ARRIVO

- Muller-Van Lennep (Porsche-Carrera RSR) 11 giri, pari a 792 km., in 6:54'19"1, media 114,691 kmh; 2. Munari-Andruet (Lancia-Marlboro Stratos) a 6'10"6; 3. Kinnunen-Haldi (Porsche Carrera RSR) a 19'22"6; 4. McBoden-Moreschi (Chevron B 21) a 24'14"5; 5. Nicodemi-Moser (Lola T 290) a 31'15"6; 6. Stekkolng-Pucci (Porsche Carrera) a 32'16"7; 7. Borri-Barone (Porsche Carrera) a 1 giro; 8. Zbinder-Ilotte (Porsche Carrera) a 1 giro; 9. Morelli-Nesti (Chevron B 21) a 1 giro; 10. Zanetti-Gallimberti (Alfa Romeo GTA) a 1 giro; 11. Formento-Florida (Chevron B 21) a 1 giro; 12. Capra-Lepri (Porsche 911 S) a 1 giro; 13. Boeris-Monticone (Chevron B 21) a 1 giro; 14. Fossati-Mola (Porsche) a 1 giro; 15. Anastasio-Lo Voi (AMS) a 1 giro.

Imbattuti i primati

Sedia distanza: Muller-Van Lennep (Porsche Carrera) media 114,691. Primato imbattuto: Merzario-Munari (Ferrari 312 P) in 6:27'46", media 122,537 kmh (1972). Sul giro: il 3. di Stommelen (Alfa Romeo 33112) in 54'13"1, media 126,248 kmh. Primato imbattuto: Leo Kinnunen (Porsche 909-3) in 33'36"0, media kmh 126,571 (1970).

CLASSIFICHE DI CLASSE SPORT - GR. 5

- Classe 3000:** 1. Van Lennep-Muller (Porsche RS) in 6:54'19"1, media 114,691; 2. Munari-Andruet (Lancia Stratos) 7:00'30"5; 3. Kinnunen-Pucci (Porsche RS) 7:12'42"5; 4. Stekkolng-Haldy (Porsche Carrera) 7:27'29"9.
- Classe 2000:** 1. Frank McBoden-Moreschi (Chevron) 7:17'34"4; 2. Nicodemi-Moser (Lola) 7:28'35"5; 3. Florida-Formento-Pokey (Chevron) a 1 giro; 4. Alberti-Bonetto (Chevron) a 1 giro; 5. Manuelo-Amphicar (Abarth) a 1 giro; 6. Terra-Berruto (Ferrari) a 1 giro; 7. Wheeler-Davidson (Daren BRM) a 1 giro.
- Classe 1600:** 1. Morelli-Nesti (Chevron) in 7:02'35"9; 2. Boeris-Monticone (Chevron) 7:30'02"7; 3. Bonacina-Bottanelli (Fiat Abarth) a 1 giro; 4. Mici-Pogliano (Lola-Abarth) a 1 giro; 5. Veninata-Jacomo (AMS) a 1 giro.
- Classe 1300:** 1. Anastasio-Lo Voi (AMS) in 7:37'07"7; 2. Garofalo-Riolo (Gigi P/2) a 1 giro; 3. Barba-Du Luca (Gilliberti) a 1 giro.
- Classe 1000:** 1. Maggiorelli-Falorni (Fiat Abarth) in 7:16'07"9; 2. Sebastiani-Palagio (AMS) a 1 giro.

GRAN TURISMO GRUPPO 4

- Classe oltre 2000:** 1. Barone-Borri (Porsche) in 6:58'39"; 2. Ilotte-Zbinder (Porsche Carrera) 7:01'37"; 3. Fossati-Mola (Porsche) 7:31'38"; 4. Hedges-Margulies (Porsche Carrera) a 1 giro.
- Classe 2000:** 1. Capra-Lepri (Porsche 911/S) in 7:25'29"1; 2. De Gregorio-Mannino (Porsche 914) a 1 giro; 3. Pantò-Bonaccorsi (Opel) a 1 giro; 4. Cam-

TURISMO SPECIALE GRUPPO 2

- Classe oltre 2000:** 1. Shangry-La-Federico (BMW) in 7:00'17"1.
- Classe 2000:** 1. Famoso-Di Gregorio (BMW) in 7:16'09"1.
- Classe 1600:** 1. Zanetti-Gallimberti (A.R. GTA) in 7:15'06"8; 2. Bonfanti-Balocco (A.R. GTA) a 1 giro; 3. Litrico-Falanga (A.R. GTA) a 1 giro; 4. Cuttitta-D'Alù (Lancia HF) a 1 giro; 5. Ballistreri-Rizzo (Lancia HF) a 1 giro; 6. Ramolino-Davico (Alpine) a 1 giro.
- Classe 1300:** 1. Rombolotti-Ricci (Alpine) in 6:50'25"7; 2. Marino-Sutera (Lancia HF) 7:05'38"4; 3. Poker-Fasan (Alpine) a 1 giro; 4. Vacca-Duccio (Alpine) a 2 giri.

Campionato Mondiale Marche dopo 6 prove

	DAYTONA 3/42	VALLELUINGA 23/3	DIGIONE 13/4	MONZA 25/4	SPA 6/5	FLORIO 13/5	TOTALE
FERRARI	15	15	15	20	10	—	75
MATRA-SIMCA	—	20	20	12	12	—	64
PORSCHE	20	8	3	3	8	20	62
LOLA	—	6	6	10	6	8	36
GULF-MIRAGE	—	—	8	—	20	—	28
CHEVRON	—	1	—	4	2	10	17
LANCIA-MARLBORO	—	—	—	—	—	15	15
CHEVROLET	12	—	—	—	—	—	12
ALFA ROMEO	—	—	—	8	—	1	9

La prossima prova è la 1000 Km del Nurburgring, in programma il 27 maggio

rimaneva nella scia della Porsche di testa.

Questo duello, improbabile alla vigilia e imprevedibile nei suoi aspetti, riusciva a ravvivare l'interesse della gente ed a dare un poco di incertezza alla corsa che però con Ferrari ed Alfa aveva perduto il suo fascino.

Ha vinto dunque la Porsche Carrera di Muller, che qui aveva già vinto nel 1966, e la Lancia Stratos finisce al secondo posto. Il risultato, in fondo, non ci dispiace visto che come a Daytona anche alla Targa Florio sono state delle macchine di produzione corrente o di imminente produzione, ad imporsi. E sapete come la pensiamo a proposito delle gare di durata e delle macchine che vi partecipano... Essendo state delle vere e proprie automobili a vincere questa Targa Florio, dobbiamo dire che la corsa siciliana ha assolto il suo compito benissimo. E che qualcuno dovrebbe trarne delle conclusioni.

Il discorso sulle singole squadre e sugli aspetti della corsa è abbastanza semplice.

La Ferrari è scesa in Sicilia per battersi al duplice fine di tentare di

zario, ma la sua esperienza sarebbe stata utilissima.

Dall'altra parte c'era la stessa situazione Merzario-Vaccarella nella coppia Stommelen-de Adamich e quindi alla lunga, a parità di condizioni e senza imprevisti, avremmo potuto avere una lotta serrata. Ne siamo stati privati e ce ne rammarichiamo.

Alla Porsche c'era l'equipaggio più equilibrato, coi due piloti capaci degli stessi tempi, e sono quelli che hanno vinto. Una bella coppia, su una bella macchina, per un bel risultato. Inedita la formazione Kinnunen-Haldi, con la sorpresa dello svizzero che camminava molto bene e del finlandese che invece ha davvero deluso, con scarti di due minuti al giro rispetto agli altri uomini della Porsche. Il ritardo accumulato da Kinnunen nei primi tre giri è stato astronomico, almeno per uno che alla Targa ha fatto cose strabilianti fino a poco fa. Ma si vede che il tempo passa e che la vena dei finlandesi dura poco.

Ed eccoci adesso a parlare della Stratos. Sorpresa lietissima per tutti, la macchina ha camminato magnificamente ed i suoi piloti hanno dato tutto quello che avevano. C'è, la

Dovremmo, adesso, citarvi e parlarvi di tanti altri, dei protagonisti di questa Targa Florio. C'era la gran massa degli appassionati che fanno della Targa il loro obiettivo annuale, come c'erano quelli della Mille Miglia. Ed è il gruppo degli sportivi che non hanno altro fine che di misurarsi in una impresa leggendaria. C'erano quelli che alla Targa Florio chiedevano anche gloria, battendosi per il successo parziale, non potendo puntare a quello totale. I migliori sono quelli che vedete nelle posizioni alte della classifica, ma ci sono stati anche quelli che hanno dovuto abbandonare.

Per tutti, comunque, la Targa ha riservato la soddisfazione di aver partecipato ad una impresa straordinaria, dal fascino e dagli aspetti fuori da ogni regola.

E se davvero di Targa Florio sulle Madonie non se ne faranno più, e speriamo proprio che non sia, il futuro di sarà ovvero, perché è di tante Targhe Florio che avremmo bisogno, per continuare a credere nello sport.

MERZARIO e DE ADAMICH sembrano dover far le spese delle doppie delusioni

DAL DIRETTORE

CERDA - Arturo Merzario e Andrea de Adamich si incontrarono in tribuna stampa. La 57. Targa Florio volgeva ormai all'epilogo Porsche. Mancavano, è vero, tre ore buone alla conclusione, ma l'amaro di china offerto dallo sponsor tedesco Martini alle Case italiane che si erano gettate il guanto di sfida, della rivincita in Sicilia, non faceva certo sperare in una felice digestione della delusione patita, sia dalla Ferrari che dall'Alfa, nella drammatica ora e un quarto che ha visto sparire in drammatica sequenza tra il terzo e il quarto giro, le tre più potenti vetture in gara, quelle equipaggiate con i 12 cilindri boxer da 460-470 cavalli.

Lo sguardo che si lanciarono i due piloti rivali e certo non ca-



Sembra quasi che Stommelen consoli de Adamich, per l'incidente, anche se la foto si riferisce alle prove. Comunque, dopo, nel box Porsche, il tedesco non avrà parole molto tenere per l'italiano...

lazione del nuovo record ufficiale sul giro, perché ai cronometristi non poteva risultare dato lo sfalsamento del traguardo elettronico posto prima dei boxes dove Merzario perse 18" solo di fermata effettiva. Tempo perduto che non poté essergli riconteggiato a credito nel giro seguente, perché non vi fu giro seguente per lui.

A pochi chilometri dal passaggio di inseguimento, la Ferrari n. 3 (sulla quale Vaccarella non sarebbe riuscito così nemmeno a salire) si sarebbe arrestata definitivamente. Era saltato fuori dal suo nido di congiuntura il semiassie posteriore sinistro; lo stesso che aveva sopportato le sollecitazioni della ruota avariata avrebbero giudicato subito i tecnici!

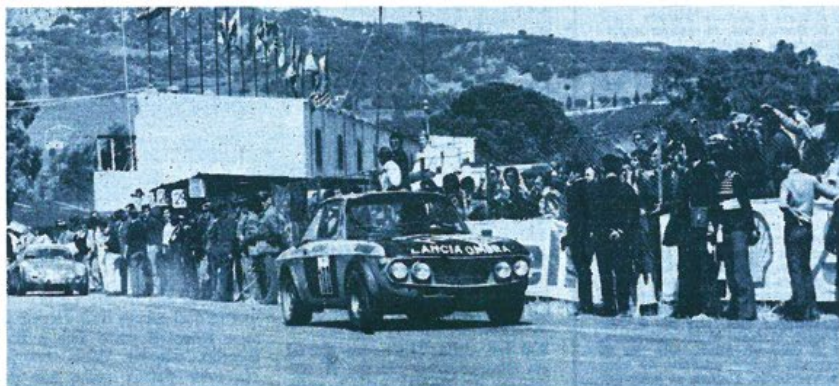
Trenta chilometri dopo, mentre

Un'ombra su due italiani

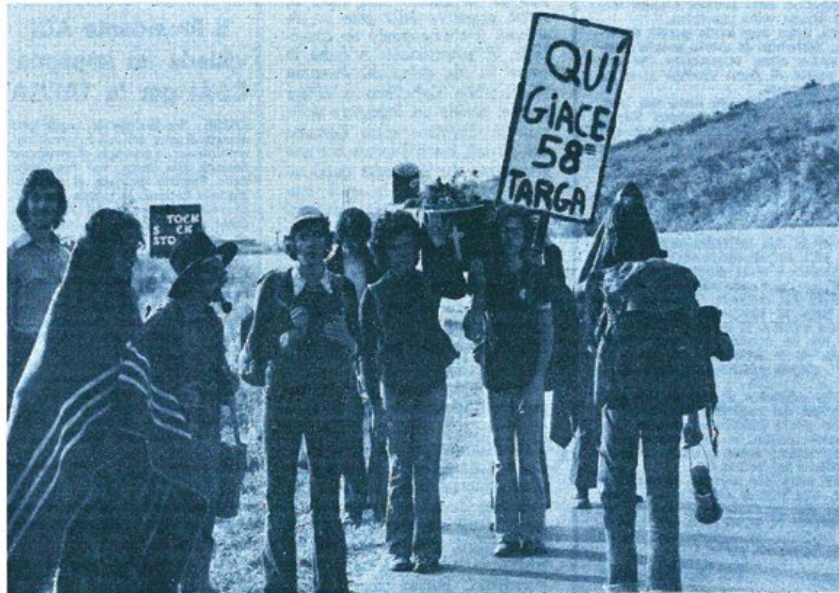
rissimi amici dopo la mal sanata diatriba del campionato assoluto 1972, era tutto da vedere! Uno sguardo che diceva tutta la reciproca amarezza, una curiosa comprensione dettata però chiaramente dalla forza maggiore delle circostanze, la solidarietà particolare che nasceva in due colleghi-rivalissimi in ambizioni, che prevedevano forse di doversi ritrovare, tra poche ore, quando sarebbero cominciati a saltar fuori i primi commenti alle vicende che hanno gettato in pasto alle Carrera RSR anche l'undicesima vittoria consecutiva in Sicilia, sullo stesso banco degli accusati in pasto ai leoni della critica di poi. Perché è finita e finirà così: col crucifige.

Crucifige a Merzario la cui ruota sgonfia portata avanti per una quindicina di chilometri in quello sconcertante primissimo giro, sarebbe diventato il suo tallone d'Achille. Non vale — ora — che in una Targa di qualche anno fa, un altro pilota si sentisse fare una colpa della sua «avvedutezza», cioè quella di arrestarsi a cambiare la gomma con la piccola di scorta a bordo, al prezzo di svariati minuti cui si aggiunsero quelli poi impiegati al box per ripetere necessariamente l'operazione.

Non vale pensare che il pilota (il migliore dei quali negli allenamenti-crik, predisposti dal solerte d.s. abbinato Lancia, Cesare Fiorio, impiegò due minuti e mezzo buoni per la bisogna: per la cronaca fu Ickx) potesse aver onestamente creduto di far meglio, tanto che impiegò in queste condizioni solo 40" e poco più a fare il primo giro, che il battistrada alfista Stommelen percorse in 4" soli in meno. Il crucifige di Merzario era nella logica di certe analisi ormai abituali. Non sarebbe valso nemmeno considerare il suo spettacoloso secondo giro che lo riportò subito in terza posizione dietro Ickx e il battistrada Stommelen, con un 33'39" che non avrebbe potuto offrirgli la conso-



Sopra, l'ormai «famosa» Lancia di Adamo, protagonista dell'incidente che ha messo k.o. l'Alfa e che lo scorso anno «minacciò» Munari. Sotto, c'è chi ha pensato di fare un bel funerale alla Targa



Stommelen aveva appena concluso il suo terzo giro (poi record ufficiale della corsa in 34'13", meritevole del Trofeo Speciale Marlboro al più veloce) e consegnato la macchina al suo partner de Adamich, dal km 44 nei pressi di Collesano; sarebbe giunta la novità del K.O. della seconda Ferrari, quella di Ickx. «Un sasso in mezzo alla strada, appena precipitato e che un commissario di percorso non aveva tolto subito...» spiegherà poi il pilota belga, al suo rientro ai boxes, dopo che l'elicottero dei carabinieri l'avrà prelevato dalla casa colonica dove i fans lo rifocillavano assediandolo a suon di autografi.

L'ing. Chiti andò allora personalmente al radiotelefono per ordinare un cartello d'avvertimento per de Adamich al posto-Alfa di Polizzi: «Mettetegli fuori slow, siamo primi e soli con oltre 6 minuti di vantaggio sulla Porsche di Muller-Van Lennep!».

Il messaggio arrivò, de Adamich lo vide ma poco prima di arrivare al punto del fuoristrada di Ickx, due chilometri in anticipo anche per l'Alfa c'era l'agguato. Una Fulvia nero-arancio, beffardamente battezzata Lancia-ombra, di un agitato concorrente quasi locale, il maresale Adamo, non cedé il passo in un rettilineo con curva veloce a seguire. L'alfista strisciò leggermente sul posteriore sinistro contro l'HF che tagliava la traiettoria e la roccia fece da ghioglitina alla sospensione della rossa tre litri.

Marcello Sabbatini

PROGRAMMA

TARGA FLORIO

Historic Speed

UNA PARATA IRRIPIETIBILE DI GRANDI STAR

Arturio Merzario	Alfa Romeo 33 TT12 - 1975
Helmut Marko	Alfa Romeo 33 - 1972
Nanni Galli	Alfa Romeo 33/3 - 1971
Nino Vaccarella	Ferrari 330 P3/4 - 1967
Jacky Ickx	Porsche Carrera RSL Gr4
Andrea De Adamich	Alfa Romeo 33/Daytona
Lince Herbert	Porsche 718 RS 60
Gunter Stekkonig	Porsche 356/b 200 CS
Vic Elford	Porsche 910 1957
Gijs Van Lennep	Porsche Carrera RSR 911
Jean-Claude Andruet	Ferrari 308 GtB - 1978
Jochen Mass	Alfa Romeo
Verini-Rosetti	124 Abarth Rally
Angelo Sticchi Damiani-Jean Todt	Alfa Romeo 6 C 1500 SS
Pier Luigi Picchi	A.M.S. Sport Alfa Romeo
Charles Prince	Diatto - A Clement - 1907
Sandro Munari	Lancia Stratos
Carlo Facetti	Cisitalia 208
Renzo Marini	Abarth 1000 SP Barchetta
Armando Floridia	Osella PA 4
Egon Hofer	Ferrari Berlinetta 250
Luciano Mancini	Alfa Romeo Giulietta SZ
Corrado Cupellini	Ferrari Berlinetta SBB - 1959
Marco Cajani	Alfa Romeo Fleron
Mario de Luca-Giancarlo Barba	Porsche 2000 - 1982
Ignazio Capuano / Mario sala	Porsche Carrera 6
Carlo Steinhauslin	Abarth Ot 1300
Paul Alexander	Lotus Eleven - 1957
Stefano D'Amico	Alfa Romeo SZ - 1960
Angelos Papoulais	Alfa Romeo 8C 2900A - 1936
Nicholas Fonte	Alfa Romeo 6C 1750 S
Venanzio Fonte	Alfa Romeo RI ss - 1924
Croce Taravella-Mirto Randazzo	Alfa Romeo Sprint - 1963
Vincenzo Barone-Barbagallo	Alfa Romeo Giulietta 1600 SZ
Salvadore Spinelli-Giuseppe Virgilio	Alfa Romeo GTA J - 1970
Carlo Fadda	Mini Marcos GT 1967
Daniele Spataro	FIAT 1100 Sport Ala d'Oro - 1949
Salvadore Manuli-S.La Monica	Lancia Augusta - 1936
Ulderico Paoletti	FIAT Abarth 1000 TRC - 1969
Domenico Paterlini-Alberto Gorini	Locomobile - 1915
Massimo Bianchi Barinetti	Lotus MK 11 - 1966
Nino Fiorello	McLaren M8 DR - 1970
Marino Rebmann	McLaren Elva M1C - 1967
Klaus Edel	Abarth 1300 Barchetti - 1971
Vito Veninata	Osella PA5 - 1977
Vincenzo Barone	Alfa Romeo Giulietta SZ - 1600
Fulvio Maria Ballabio	Alfa Romeo GTA
Giovanni Spina	Triumph TR3/A - 1959
Lion Emanuel	Osella PA4 BMW
Giuseppe Mazzaglia	Renault Alpine A110 - 1977
Luigi Moreschi	vettura da definire
Rory Parasiliti	Ferrari Dino SP - 1978
Alfonso Di Francesco	Abarth 2000 4 fari
Giovanni Cassibra	Osella PA3
Federico Alessandro Conte	Fiat 508 - 1950
Vincenzo Ramasco	Abarth SE 021 2000
Giovanni Pagliarello	Fiat 508 C - 1938
André Pibarot	Porsche 550
Giuseppe Bosurgi	Jaguar 3,8 Type
Santi Freni	Ferrari 196 S - 1959
Paolo Sonnino	Ferrari 275 SP

DOMENICA 8 MAGGIO
DA FLORIOPOLI A CERDA
TORNANO I BIG COI PROTOTIPI!

Historic Speed è l'evento che sotto la regia di Giancarlo Minardi regalerà alla centesima edizione della Targa Florio la possibilità di rivedere i campioni e i bolidi che hanno scritto pagine indelebili di storia, in questo caso all'opera nel primo tratto lungo lo storico percorso, da Floriopoli a Cerda.

Tra gli ospiti illustri saranno presenti anche il Presidente della Fia Jean Todt, Muthar Kent, Ceo di Coca Cola e l'ingegnere Mauro Forghieri, responsabile tecnico della Ferrari dal 1962 al 1984.

Sabato 7 maggio, dalle 16.00 al Teatro Massimo di Palermo il **Passion Day**, aperto al pubblico. Mauro Coppini e Ezio Zermiani intervisteranno i grandi nomi dell'automobilismo che hanno partecipato negli anni alle edizioni della Targa Florio.

Domenica 8 maggio, concentrazione a Floriopoli (dove i prototipi saranno esposti fin dal sabato sera).

Questo il programma della giornata clou di domenica:

- 10.30** presentazione piloti e vetture
- 11.15** prima sfilata Floriopoli-Cerda
- 12.30** prima sfilata Cerda-Floriopoli
- 13.15** seconda sfilata Floriopoli-Cerda
- 14.30** seconda sfilata Cerda-Floriopoli.

Targa Florio Rally

Da giovedì 5 maggio a domenica 8 maggio, terzo appuntamento del **Campionato Italiano Rally** con validità per il Trofeo rally Asfalto e per il Campionato Regionale.

Venerdì 6 maggio, dopo lo start da piazza Verdi, a Palermo alle 20, il primo impegno cronometro sarà nel cuore della vecchia Targa stradale, a Collesano, alle 22.05.

Targa Florio Historic Rally

Terza tappa del **Campionato Italiano Rally Autostoriche**. Giovedì verifiche e ricognizioni. Partenza venerdì 6 da Piazza Verdi, alle 20.01, e prima prova speciale a Collesano, dalle 21.32. L'arrivo domenica.

Targa Florio Classic

Competizione di regolarità riservata alle auto di particolare **interesse storico** costruite dal **1906 al 1970**. Il programma prevede tre tappe da giovedì 5 a domenica 8.

Ferrari Tribute

Nell'ambito della Targa Florio Classic si svolgerà, a giornate e orari coincidenti, il **Ferrari Tribute**, aperto ai clienti e aficionados del Cavallino Rampante.

AUTO SPINT EXTRA

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - **Telefono:** 051.6227111 - **Fax:** 051.6227242 - Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 6727 del 6 novembre 1997.

Abbonamenti: DIFFUSIONE EDITORIALE SRL, via Clelia 27, 00181 Roma - **e-mail:** abbonamenti@diffusioneeditoriale.it - **tel.:** 06.7814.7311 - **fax:** 06.93387968 - **sito:** www.abbonatiweb.it

ARTICOLI, FOTO E DISEGNI NON RICHIESTI, ANCHE SE NON PUBBLICATI, NON VERRANNO RESTITUITI
DIFFUSIONE: 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 - Distributore esclusivo per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430.

STAMPA: Poligrafici il Borgo S.p.A. 40138 Bologna, Via del Litografo 6 - Tel. 051.6034001.

PUBBLICITÀ: Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia e Estero.

Sport Network S.r.l.: Sede Legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma Sito internet: www.sport-network.it - **Uffici Milano:** Via Messina 38 - 20154 Milano - Tel. 02.349621 - Fax 02.34962450. - **Uffici Roma:** P.z. Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Tel. 06.492461 - Fax 06.49246401.

NOVITÀ

CON VIDEO IN STREAMING



iPAD

UNA APP RINNOVATA CHE PERMETTE ANCHE DI INGRANDIRE LA PAGINA CON UN DOPIO TAP SULLO SCHERMO



iPHONE

AUTOSPRINT È LEGGIBILE ANCHE SU IPHONE. PAGINE INGRANDIBILI A PIACERE E CON GLI STESSI CONTENUTI VIDEO DELLA VERSIONE IPAD



ANDROID

PER TABLET E TELEFONI CON OS ANDROID, HA LE STESS FUNZIONALITÀ DELLA VERSIONE iOS



WEB

POTETE ANCHE LEGGERE AUTOSPRINT DA QUALSIASI COMPUTER ACQUISTANDO LA VERSIONE SFOGLIABILE A SCHERMO MEDIANTE BROWSER