

# AUTO SPRI NT

n. 4

Anno LVI Settimanale 24-30 gennaio 2017

3 Euro (Italy only)

AUT. 6.50 € - BE 6.00 € - F 5.50 €  
MC, CÔTE D'AZUR 5.50 € - P 5.00 €  
CHGT 7.70 CHF - CH 6.00 CHF



70004  
9 11 770005 11 174005  
Postale italiana SpA s.p.a. - D.L. 33/2013 (art. 1, comma 1, lett. a) - D.02/Bologna



## IL PARERE DELL'ESPERTO

F1 più veloci nel 2017: Fabrizio Borra, il "guru" della preparazione atletica spiega: «Cambiamenti non traumatici per i piloti della vecchia generazione»

# IN BOTTAS AL LUPO

Un anno di contratto con Mercedes. Una stagione per giocare tutto da compagno di squadra di Hamilton. Spinto da Toto Wolff il finlandese ha il futuro nelle sue mani e nel suo piede destro perché Vettel e Alonso incombono...



PETRONAS

# Excellent reliability great endurance!



Dakar 2017

**PETRONAS**  
**Urania**



Congratulazioni al Team PETRONAS De Rooy IVECO per il terzo posto alla Dakar 2017.

Un nuovo podio conquistato da PETRONAS Lubricants! Una delle sfide più ardue al mondo, ma non impossibile da vincere; anche se significa affrontare 9.000 km in condizioni estreme. Forte della sua tecnologia, PETRONAS Urania offre oli motore di elevata qualità in grado di accrescere le prestazioni del motore, proteggerlo dalla formazione di depositi in condizioni estreme per prevenirne i guasti e garantirgli lunga vita. Dalle competizioni sportive all'uso quotidiano sul vostro camion, potrete sempre contare sull'olio motore PETRONAS Urania.

## A fare la differenza sono ancora i piloti

**P**ossono le nuove regole ridisegnare completamente lo scenario di un campionato? Dipende da come si inquadra la situazione. Prendiamo come esempio il Mondiale Rally. A Montecarlo l'anno zero col debutto delle rivoluzionarie Wrc Plus ha visto vincere soprattutto l'uomo, quel Sebastien Ogier che, passato giocoforza dalla Vw alla Ford, ha riportato sul gradino più alto del podio della serie iridata una vettura dell'Ovale Blu riconfermando che non ha alcuna intenzione di abdicare dallo status di campione del mondo. In attesa di conoscere quali saranno gli effetti dei nuovi regolamenti sulla Formula Uno dal rally più famoso del mondo arrivano indicazioni che fanno riflettere. In una gara macchiata dalla morte di uno spettatore, con ghiaccio abbondante e diverse uscite di strada ha vinto chi ha sbagliato meno facendo ricorso a fosforo e talento per emergere dalla solita lotteria di un rally capace di offrire spesso condizioni limite. In uno scenario come questo è emersa la classe cristallina di un Ogier che ha dimostrato di avere ancora tanta fame. Il francese di Gap che si è costruito la carriera lontano da quella Citroen divenuta troppo piccola per ospitare lui e il Cannibale Sebastien Loeb ha reso subito vincente la Fiesta M-Sport, dimostrando di essere il valore aggiunto se si punta

a stare stabilmente nell'attico delle classifiche. Esperienza e talento non hanno poi fatto difetto a Jari-Matti Latvala che ha regalato un inaspettato secondo posto alla rientrante Toyota. Già, Ogier e Latvala. Non è un caso se gli ex compagni di squadra alla Volkswagen hanno chiuso al primo e al secondo posto il primo rally iridato della stagione figlia dei nuovi regolamenti. Ma è la dimostrazione che oltre ogni stravolgimento a livello normativo e tecnico la differenza poi la fanno i piloti. Quelli buoni, rispetto agli altri. Ovvio: è presto per tranciare giudizi e dare sentenze, ma è giusto tenere a mente questo concetto. Non è più tempo di riflessioni, invece, per la Mercedes, Bottas, Massa e Wehrlein. Lo strepitoso effetto domino scatenatosi con l'uscita di scena del campione del mondo in carica Nico Rosberg si è concluso con tutte le tessere del puzzle che si sono andate perfettamente a incastrare in una grandissima operazione di mercato portata a segno da Toto Wolff, sempre più re della Formula Uno. Ora sistemate le cose nel mercato piloti scatta il conto alla rovescia per la presentazione delle nuove monoposto: nella seconda metà di febbraio cadranno tanti veli. Ma anche in questo caso c'è da scommetterci a fare la differenza, oltre baffi, nolder e misure extralarge saranno i piloti.

### domenicaserre



#### FORMULA UNO

- 8 IN COPERTINA IN BOTTAS AL LUPO
- 14 LIBERTY VA A COMANDARE
- 16 INTERVISTA FABRIZIO BORRA
- 20 FIA F1 ALLARME VELOCITÀ IN CURVA
- 22 WILLIAMS MA ALLORA È VIZIO
- 26 POLTRONIERI ADDIO ALLA VOCE DELLA F1
- 32 IL LIBRO FERRARI UN EROE ITALIANO

#### VELOCITÀ

- 36 ALMS ASIA TRICOLORE
- 38 TERZA FORMULA PRIMA SCUOLA
- 40 DTM RIDUZIONE NECESSARIA
- 58 IMSA AL VIA DAYTONA ANNO ZERO
- 66 RACE OF CHAMPIONS MIAMI
- 78 SCOSSA ELETTRICA

#### RALLY

- 42 MONDIALE MONTECARLO

#### RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 6 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 30 INTERVISTA RITROVATA
- 34 BASTIAN CONTRARIO
- 56 RALLYSPRINT
- 57 PISTASPRINT
- 70 CUORE DA CORSA
- 80 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT



SCATTO FISSO

# Hulk diventa giallo

Diffuse dalla Renault le immagini di Nico Hulkenberg dentro l'abitacolo della monoposto francese proiettano in una prospettiva diversa il talentuoso tedesco. Un'occasione che dovrà cogliere al volo nella speranza che la nuova vettura (che verrà presentata il prossimo 21 febbraio) sia un po' più competitiva di quella che l'ha preceduta l'anno scorso. Fare meglio del 9° posto nel Mondiale Costruttori (con solo otto punti messi nel carniere) è l'obiettivo minimo per una squadra che vuole ritornare grande.



# Tre verità da analizzare

**LA PRIMA: BOTTAS ALLA MERCEDES, LA SECONDA: MASSA È ANCORA ALLA WILLIAMS, LA TERZA: LA LIBERTY IN F1 C'È. VEDIAMO CON QUALI IMPLICAZIONI**

**D**al letargo della Formula Uno, affiorano tre notizie. Buone? Mah, vedremo. Intanto, vediamo. La prima: Bottas ingaggiato ufficialmente dalla Mercedes. È lui il sostituto di Rosberg. Una scelta telefonatissima. Inevitabile, a quanto ci viene spiegato. Ovvio, se consideriamo la rete di interessi che legano Mercedes e Williams, il che - a furia di considerare come regola legittima ogni rete di interesse - chiude la discussione. Dunque abbiamo davanti un tempo lungo dentro il quale scovare delusioni o sorprese. Abbastanza per rivalutare in un verso o in un altro, la tenuta del talento e dei nervi di Nico, osservando la tenuta del talento e dei nervi di Valtteri; per dare nuovo spessore alla stoffa di Ginetto Hamilton, alle prese con un altro termine di paragone. Nel frattempo, possiamo ricordare che Rosberg si sforzava di comunicare in un tot di lingue, di combattere sfruttando armi non sempre previste, mentre conteggiavamo la limitatissima vivacità di Bottas, un ragazzo che sino a oggi ha fatto il possibile per infilare in un anonimo cronico ogni guizzo di agonismo, ogni pepita emersa dal suo seccaccio. Che vada forte, fortissimo, che crei scompiglio dentro la squadra e quindi ovunque, che illumini una, due, venti piste, sovvertendo un pronostico grammo. In sostanza, che smentisca se stesso, attivando un carattere sino a oggi nascosto. Era lui l'unico uomo possibile sul quale puntare? Forse. Il che segnala una certa aridità del panorama, una rinuncia al coraggio e all'eversione.

La seconda: Massa prima guida Williams. Questa notizia è figlia, ovviamente, della prima, in tutti i sensi. E indica, di nuovo, quell'aridità paesaggistica di cui sopra. Massa aveva già annunciato il ritiro. Si è convinto a rimangiarsi il passo. Affetto, riconoscenza, denaro gli ingredienti utili al gesto. Conoscendo Felipe, siamo propensi a pensare che il cuore abbia mosso più di altro, a differenza di molti colleghi suoi. Sì, sì, ma al netto della stima per Massa, qualcosa non quadra. Anche qui possiamo domandarci se fosse lui e lui solo l'unico pilota possibile da piazzare lì, in un team che andrà in pista con un ragazzino debuttante, Lance Stroll, promettente e molto attrezzato in termini di finanze. C'è una rete di interessi, ovviamente, anche qui, abbinata alla sensazione di guardare un team molto più debole rispetto al 2016. Perché Stroll, con tutto il rispetto e l'ottimismo, non può valere Bottas; perché Massa, per la prima volta in affanno nel confronto con Bottas lo scorso anno, ben difficilmente



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

## **BOTTAS AL POSTO DI NICO MASSA... DI SE STESSO!**

**Bottas, sopra a destra, ancora nei colori Williams, è al fianco di Hamilton: in questo 2017 alla Mercedes sarà esattamente questa la sua posizione. Quanto a Felipe, succede al... Massa che a Interlagos s'era spettacolarmente quanto struggermente accomiatato dal suo pubblico**

potrà rintracciare la fame e la ferocia dei suoi anni migliori. Anche considerando le pieghe psicologiche che comporta la (sofferta) decisione di chiudere con la F1. Senza contare ciò che potrà accadere quando Massa, tra un anno o venti, deciderà di ritirarsi di nuovo e per davvero, dopo aver raccolto applausi e lacrime in giro per il mondo durante il suo primo lungo addio. Un addio che oggi risulta finto, pur essendo stato, a suo tempo, sincero. Avremo un nuovo annuncio: "Massa si ritira dalle competizioni". Seee, ciao.

La terza notizia riguarda i nuovi padroni del circo. Telefonatissima pure questa. Liberty Media, dunque. Una entità piuttosto astratta, al momento. Via libera ad una operazione che pone "il colosso" statunitense sul ponte di comando, con tanto di nuovo nome "Formula One Group" e di collaborazione annunciata con la Fia per orchestrare sviluppi vari



ed eventuali. Il tutto condito da cifre elevatissime, proponimenti triti, la solita domanda sul ruolo di Bernie Ecclestone nella vicenda, la sensazione che lo stesso Bernie resti l'unico con in mano le leve che contano. Vedremo, anche qui. Nel frattempo è auspicabile piantarla con i luoghi comuni. Tipo il ricorso al "Superbowl" nel momento in cui si vuol spiegare come cambierà un Gran Premio. Che significa? Non si sa ovviamente, è aria fritta buttata nel piazzale per indicare una sciambola senza contenuto. La verità è che questi nuovi padroni, dopo un anno di esplorazioni, supervisioni, informazioni raccolte, idee tanto innovative quanto sganciate da una applicazione pratica, sembrano lontanissimi dal centro della scena e del problema. Poco attrezzati in termini di cultura specifica, non proprio prodighi di gesti, frasi, comportamenti all'altezza di un investimento tanto rilevante. Non a caso Bernie Ecclestone

ne resta in pista come riferimento, nonostante l'età e le contraddizioni. Se ne va? Se ne andrà? Certo, prima o poi accadrà anche questo. Con la sensazione che non sia sostituibile o che il suo o i suoi sostituti non dispongano della stessa passione, della stessa abilità, della stessa arguzia. Sta qui, proprio adesso, proprio ora, il vero peccato di Bernie: non aver allevato, allenato e indicato un erede capace di guidare ogni nuovo padrone lungo un itinerario simile a quello percorso da lui stesso. Quanto moderno è stato Ecclestone? Quando denaro ha generato e distribuito ponendo il denaro come una conseguenza dell'agire? Ecco, da qui ogni manager che si affaccia al tema-F1 speriamo parta. Dall'umiltà che serve per comprendere, studiare e poi muoversi nel concreto, evitando scorciatoie e colpi di teatro, misurando il peso di una passione da condividere nel profondo. Auguri. A lui. A noi. ●

# In Bottas

**VALTERI AVRÀ POCHI MESI PER DIMOSTRARE DI MERITARE LA RICONFERMA E MOSTRARSÌ PIÙ ADEGUATO ALLA MERCEDES DELLE ALTERNATIVE NANDO E SEB...**

di Cesare Maria Mannucci

**N**on è facile sostituire un fresco campione del mondo con un pilota che ancora non ha vinto un Gp. Prima del passaggio da Nico Rosberg a Valtteri Bottas deciso dalla Mercedes, per ritrovare qualche cosa di simile bisogna risalire al 1977, quando Enzo Ferrari decise di rimpiazzare Niki Lauda con Gilles Villeneuve. Probabilmente una delle decisioni più estreme prese dal Drake nel corso della sua lunga carriera. Per Bottas, 77 Gp disputati, 9 volte sul podio questa è l'occasione della vita. Quando ormai sembrava avviato a fare da "tutor" a Lance Stroll alla Williams, si trova ora sul sedile più desiderato di tutta la F.1. Consapevole che avrà solo 3 mesi per giocarsi il suo futuro. Perché la Mercedes lo ha ingaggiato solo per un anno e Toto Wolff non ha fatto mistero di volere le mani libere per il 2018, perché per quel periodo potrebbero essere disponibili sul mercato sia Sebastian Vettel che Fernando Alonso. Più il primo del secondo. Considerando che il campionato inizia a marzo, Bottas avrà tempo sino al Gp dell'Azerbaijan per cercare di convincere la Mercedes che lui è l'uomo giusto. Perché verso metà campionato cominciano le trattative per muovere i pezzi da novanta del mercato piloti. Considerando che oggi Vettel è certamente più interessato a passare alla Mercedes che a rimanere alla Ferrari, ecco che il destino di Bottas è tutto nelle sue mani e in quello che il pilota finlandese riuscirà a concludere nelle prime gare di campionato.

**TOTO WOLFF IL NUOVO "PADRINO" DELLA F.1**

## Tutto nelle mani del manager

Ormai Toto Wolff è il personaggio più potente e influente del paddock. È stato lui ad orchestrare tutto: dall'ingaggio di Bottas al ritorno di Massa alla Williams al passaggio di Wehrlein alla Sauber. In F.1 non si muove più foglia che Wolff non voglia.



# al lupo



## PER ORA CON LA MERCEDES SI È SOLO SCATTATO FOTO

Valtteri posa orgogliosamente da nuova guida della Mercedes Gp accanto a una delle Freccie d'Argento vecchia versione. Il finlandese non vede l'ora di calarsi nell'abitacolo della nuova "belva" della Casa tedesca

Proprio come una volta facevano Bernie Ecclestone e per un breve periodo anche Flavio Briatore. Da quando Nico Rosberg ha annunciato a sorpresa il suo ritiro dalla F.1, i team Mercedes, Williams, Force India, Sauber e Manor sono di fatto diventati degli strumenti che dipendevano dalle decisioni del manager austriaco. Che per trovare il sostituto di Rosberg, ha sostanzialmente "bloccato" metà paddock della F.1.

«Bottas e Hamilton sono due piloti molto diversi, come coppia è differente da quella tra Nico e Lewis - dice Wolff - uno come Hamilton è passionale e emotivo, corre con il cuore in mano. Bottas, invece, direi che è il suo opposto. Di carattere è molto timido ma penso che a una squadra faccia bene avere entrambi gli universi emotivi. Hamilton è probabilmente il migliore pilota del mondo e se nel week end di gara riesce a mettere insieme tutto il suo potenziale, è praticamente imbattibile. Ma credo che Bottas abbia gli ingredienti giusti. Non lo abbiamo ancora potuto valutare al volante di una vettura vincente, ma sono sicuro che darà del filo da torcere ad Hamilton. A Valtteri abbiamo proposto un contratto di un solo anno perché è innegabile che in ottica 2018 il mercato piloti sarà molto dinamico. Ci saranno a disposizione varie opzioni: i nostri piloti giovani, Bottas, Vettel e anche Alonso. Valtteri è consapevole di questa situazione, adesso dovrà dimostrare di lottare alla pari contro Hamilton. Proprio come riusciva a fare Rosberg. Se Bottas vincerà il campionato 2017 o sarà tra i contendenti, di sicuro resterà con noi anche in seguito. Per la dinamica interna della nostra squadra, la sua scelta è stata perfetta. Avevamo altre opzioni, ma Valtteri era senza dubbio la migliore. Non è un tipo politico o emotivo, ma è un umile lavoratore che nutre una passione enorme per le corse e per il suo mestiere. Sarà interessante vedere come si comporterà in pista rispetto a Lewis. È un pilota eccezionale e potrà attaccare Hamilton esattamente come faceva Rosberg. Crediamo molto in lui. Ma non so rispondere alla domanda se potrà battere a parità di macchina il migliore pilota della F.1. Ora che la situazione di emergenza che si era venuta a creare dopo il ritiro di Rosberg è finita, mi piace pensare che tutta questa storia sia stata per la Mercedes un'opportunità per crescere, piuttosto che un problema. Magari ora risulterà che Bottas è un vero super talento e che senza il ritiro improvviso di Nico, forse non avrebbe mai avuto la possibilità per emergere. Perché non abbiamo scelto Ocon o Wehrlein? Entrambi fanno parte del nostro programma giovani ma la nostra idea, il nostro obiettivo, rimane quello di metterli nella condizione per formarsi e maturare al meglio. Non vogliamo buttarli allo sbaraglio, quando non sono ancora pronti, in un ambiente che per loro sarebbe stato inappropriato. Wehrlein è un pilota veloce, di talento, è stato considerato a lungo per questo ruolo prima di orientarci su Bottas. Ma si trova in una fase di sviluppo professionale. Deve ancora imparare e potrebbe fare degli errori. Se avesse corso per il team Mercedes, questo non gli sarebbe stato possibile. Guardate cosa è successo a Perez, Kovalainen o Magnussen. Tutti e tre sono arrivati alla McLaren troppo presto, quando ancora



**VALTTERI HA UN CONTRATTO DI UN ANNO PERCHÉ IL MERCATO 2018 SARÀ MOLTO DINAMICO**

**TOTO WOLFF**



non erano formati e non erano preparati al meglio. Per questo motivo Ocon è passato dalla Manor alla Force India. Perché non vogliamo distruggere la sua carriera chiedendogli di crescere troppo in fretta. Non voglio bruciare i giovani piloti in cui crediamo. Anche la stessa Red Bull con Verstappen ha osservato un periodo di tirocinio. Lo hanno preparato in modo perfetto: prima pilota del venerdì, poi una stagione e mezzo con Toro Rosso poi è arrivato alla Red Bull. Ma anche quando è passato alla Red Bull, non si è trovato subito a lottare per il campionato del mondo o a dovere combattere con un compagno di squadra come Hamilton. Verstappen ha vinto una gara, noi ne abbiamo vinte 19, non era sempre davanti. Verstappen ha commesso degli er-



## UN SOLO ANNO DI CONTRATTO

A lato, Bottas firma per la Mercedes un anno di contratto, alla presenza di Wolff, uomo importantissimo nella sua carriera. In basso, Wehrlein, uomo Mercedes, coinvolto, nell'altra pagina, in questo incidente, alla Corsa dei Campioni a Miami, dove ha avuto una toccata con Massa



NON ABBIAMO PRESO WEHRLEIN O OCON PERCHÉ NON ABBIAMO VOLUTO MANDARLI ALLO SBARAGLIO

TOTO WOLFF



tori a Monaco e Austin, quelli che un giovane pilota deve poter fare. Perché dopo poi non ci sarà una seconda opportunità. Nella trattativa per Bottas, Claire Williams è stata un'abile negoziatrice, come del resto suo padre. Certo, negli affari quando chiedi una cosa devi anche essere pronto a darne un'altra in cambio, così come siamo intervenuti economicamente per agevolare il ritorno di Massa dopo la sua decisione di ritirarsi dalla F1».

Alla fine, col passaggio di Bottas dalla Williams alla Mercedes, hanno finito per mangiarsi sopra in parecchi. Tra sconti sulla fornitura motori, ingaggi e altre spese, si sono sfiorati i 15 milioni di euro. Una pazzia per un pilota a cui a luglio la Williams aveva chiesto di portare dei soldi se voleva rimanere.

## CONFLITTO DI INTERESSE?

# Wolff e quegli storici legami con Bottas

Helmut Marko e Toto Wolff si detestano cordialmente, da quando la Mercedes si è rifiutata di fornire il proprio motore alla Red Bull. Così è stato proprio il manager della Red Bull a sollevare il problema dello scomodo ruolo di Wolff, il suo conflitto di interessi nell'aver assunto Valtteri Bottas. Perché per molto tempo, Wolff era stato il manager e uno dei finanziatori della carriera del pilota finlandese. Per anni Flavio Briatore era stato criticato alla Renault, perché di fatto era il manager di quasi tutti i piloti che assumeva: da Jarno Trulli a Fernando Alonso a Heikki Kovalainen. In pratica con una mano gli pagava l'ingaggio e con l'altra intascava la sua commissione. Un sistema che la Renault aveva tollerato sino a quando c'erano i risultati, poi aveva "stroncato" dopo il Singaporegate. Wolff, però, si trova in una posizione non molto diversa.

Dice Helmut Marko: «Bottas ha un contratto di management con Didier Cotton, Mika Hakkinen e Toto Wolff. Questo vuole dire che il team principal della Mercedes è coinvolto nella gestione economica del pilota che ha appena assunto? Ma quanto è costato alla Mercedes prendere Bottas? Immagino che alla Williams avranno dovuto fare uno sconto sul-

la fornitura del motore a due cifre. Di sicuro non lo pagano i 22 milioni di euro che avrebbero dato a Rosberg, ma inoltre avranno dovuto pure pagare il sedile per Wehrlein, che per giunta correrà con un altro motore!».

«Nessun conflitto di interesse - ha replicato Wolff - quando ho assunto la direzione del team Mercedes e ne sono divenuto azionista, ho firmato un contratto dove si specifica che non posso essere il manager o avere interessi economici con un pilota del team. È un problema che non esiste».

Due anni fa, nel corso di una intervista, Toto Wolff su questo argomento ci aveva detto: «Da quando sono alla Mercedes sono uscito dalla gestione manageriale di Bottas. Anche perché fare soldi con la gestione dei piloti è impossibile. Si tratta di un pessimo affare perché per moltissimi anni i soldi li devi investire prima di pensare di guadagnarci qualche cosa. Non conviene».

## LAUDA SULLA STESSA LINEA

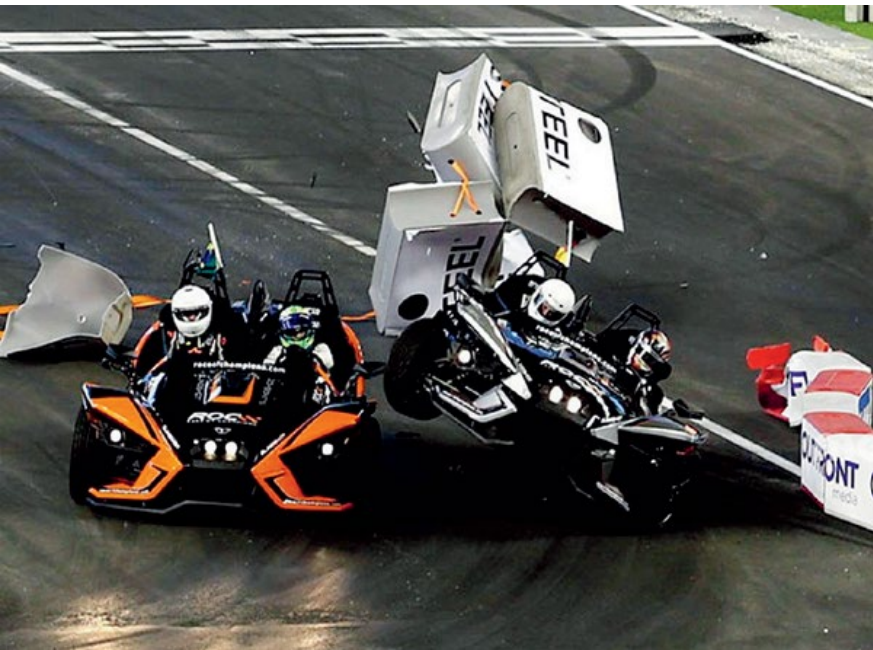
# Pure Niki felice per l'arrivo di Valtteri

Se all'epoca della fornitura del motore alla Mercedes, Lauda e Wolff erano stati su posizioni opposte; invece nella scelta di definire il sostituto di Rosberg, entrambi sono stati a favore dell'opzione Bottas. Andando anche contro l'opinione di alcuni membri del board della Daimler che invece avrebbero voluto un pilota tedesco, ossia Wehrlein. «Bottas era la migliore scelta - dice Lauda - potrà essere veloce tanto quanto Rosberg. Per questo motivo lo abbiamo preso. Abbiamo sempre avuto due piloti numero uno, entrambi al top, sin dalla coppia Rosberg e Schumacher. Con Hamilton e Rosberg abbiamo vinto 6 campionati del mondo, le cose hanno funzionato in maniera perfetta. A volte era davanti uno, a volte l'altro, ma abbiamo vinto tutto. Ora vogliamo ripetere la stessa situazione con Bottas. Perché è dotato di esperienza e di velocità. Possiede la tipica calma dei finlandesi e la cosa mi piace. Parla poco ma è un grande lavoratore. Lo conosciamo da anni, si inquadrerà benissimo dentro la nostra squadra. Lui e Hamilton saranno liberi di correre, di sfidarsi al limite come vogliono. Proprio come facevano Hamilton e Rosberg. È sempre stata la nostra regola interna e non la cambieremo per il futuro. Hamilton non ha posto nessuna obiezione all'arrivo di Bottas e al fatto che sarà libero di correre come faceva Rosberg. Credo che la nostra coppia di piloti per il 2017, come rendimento sarà uguale a quella del 2016».

## TUTTI LO VOGLIONO NESSUNO LO PIGLIA

# Wehrlein, tante porte chiuse

Un po' come la bella Cecilia, che tutti la vogliono ma nessuno la piglia, nel giro di due mesi Pascal Wehrlein si è visto chiudere due porte in faccia. Prima da Force India che gli ha preferito Ocon e poi da Mercedes. Nel 2016 Wehrlein è stato il pilota



che ha percorso il maggior numero di km nei test con le gomme Pirelli XL. Sia Aldo Costa che Paddy Lowe, prima di lasciare la Mercedes, si erano espressi in suo favore per sostituire Rosberg. Sembrava la scelta più razionale, la più logica. Considerando che ormai è dal 2014 che alla Mercedes ricopre il ruolo di terzo pilota. Quando ha conquistato il Dtm nel 2015, su 18 gare ne ha vinte solo 2, ottenendo il titolo soprattutto in virtù della sua regolarità. E del fatto che guidava per il team ufficiale Hwa. Quando la Force India gli ha preferito Ocon, la versione ufficiale è stata che il francese si fosse comportato meglio durante i test, ma poi nel paddock si ammetteva che le remore sul pilota tedesco fossero soprattutto di natura caratteriale. Spigoloso, permaloso e sospettoso, sembra ormai questa l'etichetta che Wehrlein non riesce più a staccarsi di dosso. Al di là delle prevedibili differenze cronometriche, tra lui e Hamilton le cose non avrebbero potuto funzionare. Realtà che sia Lauda che Wolff hanno sempre saputo e considerato. Wehrlein correrà così con la Sauber e disporrà del vecchio motore Ferrari versione 2016. Come dire che sarà abbinato alle ultime file dello schieramento. Alla Force India invece Ocon potrebbe essere una delle sorprese del campionato, e se farà meglio di Sergio Perez, sulla lista della Mercedes per il 2018 potrebbe esserci pure lui.

Wehrlein, invece, l'autobus sembra averlo già perso. Quest'anno va per i 23 anni e per gli standard attuali della F.1 non è nemmeno più giovanissimo. Gli manca solo di fare peggio di Ericsson alla Sauber e poi il quadro sarà completo. Per lui non è certo un bel momento, come anche lo spettacolare incidente che ha provocato con Massa a Miami durante la Corsa dei Campioni, ha dimostrato. Non a caso, la Mercedes comunica di avere messo sotto contratto per il suo programma giovani, un terzo pilota. Si tratta dell'inglese George Russel, che nel 2017 correrà il campionato Gp3 con il team Art. Che di anni ne ha 19.

## BOTTAS E LO SCOMODO PRIMATO

# Recordman di punti senza mai vincere Gp

In fondo Valtteri Bottas si trova nella migliore situazione possibile. Non solo perché disporrà della

## BOTTAS SI PRESENTA BELLO CARICO

Il primo giorno di lavoro di Bottas in casa Mercedes ha visto il finlandese salutare entusiasta le maestranze, a destra, e posare accanto a uno dei nobili ferri del mestiere, sotto. Valtteri, al centro, dovrà convincere Wolff, nell'altra pagina, d'essere riconfermabile evitando che Toto e Niki ricorrono a Vettel, sotto



migliore vettura del lotto e complessivamente ha fatto poco per ottenerla. Ma perché avrà a disposizione circa 10 Gp per cercare di rendere al meglio e conservarla per il futuro. Che per essere un periodo di esame, è davvero piuttosto lungo. «Sono consapevole che questa sarà la stagione più importante della mia carriera. Non ho ancora ottenuto la vittoria in un Gp, quindi questo sarà il primo obiettivo, la prima missione. Insieme ad Hamilton formiamo una bella coppia. Io rispetto molto, come pilota e come persona. È così veloce che per me sarà il migliore riferimento. Sono sicuro che come rendimento saremo molto vicini, ognuno spingerà l'altro a fare meglio. Ma sono sicuro che lavoreremo al meglio insieme per l'interesse del team. Siamo entrambi piloti esperti, maturi. Andremo al massimo e poi vedremo cosa succederà. Non vedo l'ora di cominciare anche se ci sono molte cose da fare per conoscere ed acclimatarmi al team, ricordare i nomi di tutti. Già dalla prima gara voglio ottenere il massimo dei punti. Non mancherò questa opportunità, farò del mio meglio. Sono sicuro che le cose andranno bene».

Sulla stessa scala del reparto corse di Brackley, dove appena un mese prima Nico Rosberg aveva festeggiato da campione del mondo, le cose per Bottas sembrano mettersi al meglio. Nel 2016 avrebbe potuto andare alla Ferrari al posto di Raikkonen, poi a Maranello avevano preferito confermare Kimi, anche perché era stato lo stesso Vettel a volerlo. Quest'anno la Mercedes presenterà così il direttore tecnico James Allison, che la Ferrari ha mandato via; e un pilota, Valtteri Bottas che a Maranello non hanno voluto.

Ma che tipo di pilota è il nuovo sostituto del campione del mondo Nico Rosberg? Una volta gli abbiamo



VADO FORTE SUI CIRCUITI VELOCI PERCHÉ NON HO MAI AVUTO UNA F.1 OTTIMA SUI TRATTI LENTI

VALTTERI BOTTAS





chiesto come mai andasse sempre meglio sui circuiti veloci. «E semplice - era stata la risposta - perché non ho mai avuto a disposizione una vettura efficace nelle curve lente. Il vero problema della Williams negli ultimi tre anni».

Quest'anno non solo dovrà tenere il passo di Hamilton ma dovrà pure stare davanti alle Red Bull di Verstappen e Ricciardo. Entrambe le cose per lui non saranno facili. Per adesso Bottas è il pilota nella lunga storia della F1 che ha ottenuto il maggiore numero di punti tra chi non ha mai vinto un Gp. Primato di cui farebbe volentieri a meno e che un po' gli pesa. Quando ormai sembrava essere stato spiazzato a livello generazionale dall'arrivo dei vari Verstappen, Ocon, Vandoorne e Stroll, è arrivata la svolta. Nel 2015 era stato l'uomo del momento per via della sua trattativa con la Ferrari, mentre nel 2016 l'interesse attorno a lui si era radicalmente ridotto. «A nessuno piace essere messo in disparte - ci aveva detto nel corso di una lunga intervista a Budapest - un pilota vorrebbe sempre essere sotto i riflettori, al centro dell'interesse delle varie squadre. Ci puoi riuscire solo vincendole gare, finendo regolarmente sul podio. Questo è l'unico modo per fare sì che gli altri si accorgano del tuo talento. Ma quando lotti per il sesto posto perché la tua vettura non ti consente di più, diventa difficile emergere. I team di maggiore successo abitualmente non si preoccupano di quello che accade dopo la quinta posizione...».

Del resto nel 2015, Bottas aveva lottato testa a testa con le Mercedes in Austria e Silverstone, mentre nel 2016 spesso ha faticato per tenere il ritmo dei piloti della Force India. Nel 2016 era rimasto spiazzato dall'annuncio in anticipo della Ferrari che confermava Raikkonen anche per il 2017. Aveva

**LE PRIORITÀ  
DELLA MIA VITA  
RESTANO VINCERE  
GP E DIVENTARE  
CAMPIONE  
DEL MONDO**

**VALTTERI BOTTAS**

”

trattato con la Renault, poi aveva finito senza troppa convizione per rimanere alla Williams, perché di meglio non c'era nulla. Ma il fatto di non avere vinto ancora un Gp è una cosa che gli dà fastidio: «Diciamo che dormo bene lo stesso, non è un grande problema anche se è una cosa che mi infastidisce. Perché le priorità della mia vita restano vincere dei Gp e diventare campione del mondo. Molte volte ci sono andato vicino e non riuscire a fare mia una gara può anche essere molto frustrante. Devo solo continuare a spingere, ad attaccare come faccio sempre. Sono sicuro che quel giorno arriverà». Gli avevano chiesto se si sentisse pronto per un top team, e la sua risposta era stata per certi versi profetica. «Sarei assolutamente pronto per correre con una squadra di vertice. So che posso farcela se potessi avere una vettura più competitiva. Sono consapevole che potrei vincere numerose gare, potrei vincere molto. Sono pronto qualora si presentasse l'opportunità. Potrei solo migliorare con il tempo perché alla Williams ho imparato tantissimo, è una eccellente scuola, ad ogni gara faccio progressi. Ora credo di essere un pilota completo, arrivato al giusto livello di maturità e conoscenza. La mia carriera è ancora lunga, avrò ancora molte opportunità. Sono consapevole che ancora non ho raggiunto nessuno degli obiettivi che mi sono prefissato. Ma ho il tempo dalla mia parte».

Sulla sua trattativa mancata con la Ferrari, ci aveva detto: «Di sicuro la mia vita sarebbe stata diversa se avessi firmato con loro. Al momento dispongono di una vettura più veloce della nostra (la Williams n.d.r) ma abitualmente non penso così, non guardo mai indietro. Non sono ossessionato per quello che non è successo. Ma sono concentrato per ottenere il massimo per me stesso e per il mio futuro». Non si poteva certo immaginare che a Budapest, a fine luglio del 2016, Valtteri Bottas potesse pensare che per lui dopo quattro mesi, si sarebbero aperte le porte della Mercedes, perché Nico Rosberg si sarebbe fatto da parte. Ma in fondo la sua è una bella storia. Crederci sempre e non arrendersi mai, anche a 26 anni. Perché prima o poi, la botta di vita arriva. ●



**Riunitosi** in seduta straordinaria a Ginevra, il Consiglio Mondiale della Fia ha approvato il definitivo ingresso di Liberty Media nella maggioranza societaria di Delta Topco e la creazione di una nuova società, Formula One Group, che entro l'anno sarà quotata a Wall Street sul listino Nasdaq con il probabile acronimo di Fwom. Tutte le tempistiche così sono state rispettate, come già ci aveva spiegato Bernie Ecclestone a settembre 2016, quando l'operazione di acquisizione venne definita e avviata. «*Liberty Media alla fine rileverà tutte le azioni di Delta Topco, avrà comperato non solo le azioni di CVC ma di tutti gli altri azionisti. Nel 2017, quando l'operazione sarà finalizzata e approvata dagli appositi organi di controllo, la F.1 diventerà una public company americana. Il valore stimato di 8 miliardi di dollari riguarda tutto il business della F.1, non solo la quota di CVC. Ad operazione completata gli altri possessori di azioni di Delta Topco, compresa CVC, deterranno circa il 65% della nuova società nata dalla fusione tra F.1 e Liberty Media.*».

#### Ora gli americani hanno il timone

Non ci sono state sorprese, dell'ultima ora. La Fia, che deteneva 1% di Delta Topco, vedrà ora la sua percentuale ridursi conforme alla nuova capitalizzazione, formata dagli asset di Delta Topco e Liberty Media. Ora con circa il 35% del pacchetto azionario, John Malone, Greg Maffei e Chase Carey, che quest'anno ha seguito numerosi Gp in qualità di osservatore, possono davvero comandare.

Una operazione di "finanza creativa", visto che di soldi alla fine ne sono girati abbastanza pochi. In contanti Liberty Media ha investito circa 1.1 miliardi di dollari per acquisire la proprietà dei diritti commerciali della F.1. Il resto è stato "carta su carta" e scambio tra equity e debiti. Formando così una nuova società che al suo interno non avrà solo



GETTY IMAGES

# E adesso Liberty va a comandare

i diritti commerciali della F.1, ma altri asset rappresentati da quote azionarie in Liberty Media Group, Live Nation Entertainment, Time Warner e Viacom. Ora però è tempo di affrontare il problema più importante, quello della successione di Bernie Ecclestone. Che secondo gli ultimi rumors dovrebbe avvenire ben prima dei tre anni di contratto che Liberty Media gli aveva proposto. Addirittura si parla di annunci imminenti e comunque ben prima del Gp di Australia.

#### Il futuro di Bernie sarà diverso dal passato

Dopo l'approvazione da parte del Consiglio Mondiale Fia, Ecclestone ha detto: «*Adesso il mio futuro è nelle mani di Liberty Media. Loro controllano la società, loro hanno il potere decisionale. Vedremo*

**IL CONSIGLIO MONDIALE FIA A GINEVRA HA APPROVATO L'INGRESSO DELLA NUOVA ENTITÀ DI RIFERIMENTO CHE GESTIRÀ IL CIRCUS**

*come vorranno impostare le cose. Stiamo cercando persone che si occupino degli aspetti commerciali, come gli sponsor e i rapporti con gli organizzatori dei Gp». In realtà il ruolo di tre anni che sarebbe stato proposto ad Ecclestone, sarebbe meramente rappresentativo e onorifico, non operativo. Una sorta di presidenza a vita, un riconoscimento di padre fondatore della F.1. Che per una persona che a 86 anni lavora ancora 16 ore al giorno e segue ossessivamente tutti gli aspetti finanziari e commerciali legati alla F.1, sembra quasi una presa in giro.*

#### Carey ha capito quanto "pesa" Ecclestone

Nei Gp disputati al suo fianco, come "apprendista", Chase Carey si sarebbe accorto che sino a quando resterebbe al fianco di Ecclestone, la sua credibili-



## IL TARGET DI LIBERTY MEDIA E QUELLO DI UNA F.1 PIU' ECCITANTE E APPETIBILE

Sopra, tribune gremite al Gp del Messico: Liberty Media non a caso vuole riportare mordente nel Circus iridato. Sotto, il plenipotenziario Chase Carey, in avanscoperta, è qui a colloquio con Bernie, simbolo assai ingombrante di ciò che la F.1 è stata fino a oggi...



SUTTON-IMAGES.COM

tà, il suo potere decisionale sarebbe messo in secondo piano.

Da qui l'idea di privare Ecclestone di ogni funzione operativa. Si fanno anche i nomi di Sean Bratches, manager di Espn, che gestirebbe tutti gli aspetti legati ai diritti televisivi; e quello che già circola da tempo di Ross Brawn, per tenere i rapporti politici ed economici con le squadre.

In questo caso specifichiamo che Ross Brawn non avrebbe funzioni di responsabilità nella definizione del regolamento tecnico. Che rimane di competenza della Fia nei limiti della governance e degli organi di controllo stabiliti dal patto della Concordia.

### È arrivata la resa dei conti

La resa dei conti però è arrivata. La realtà di una F.1 senza più Bernie Ecclestone potrebbe diventare davvero imminente. Il gruppo composto da John Malone, Gregg Maffei, Chase Carey, Sean Bratches e Ross Brawn potrebbe svolgere quel lavoro che per oltre 30 anni, Ecclestone ha svolto da solo.

E chi pensava che con l'acquisizione di Liberty Media le cose migliorerebbero necessariamente, forse dovrà ricredersi.

Perché non convince l'intenzione di Gregg Maffei di volere controllare il gioco delle scommesse correlate ai Gp.

Stupiscono le sue considerazioni e inviti alla Ferrari, che dovrebbe autoridursi i bonus finanziari che Ecclestone gli ha sempre riconosciuto per la sua storia e il suo prestigio. Bonus che invece non potranno essere messi in discussione sino al 2020, quando scadrà il Patto della Concordia.

### Una realtà diversa dalle aspettative

Alcuni team che ingenuamente si auguravano che Liberty Media avrebbe dovuto riconoscere a loro una sorta di franchigia, un diritto di partecipazione vendibile a terzi, ora si sentono dire da Chase Carey, che le squadre farebbero bene a comperare le azioni del nuovo gruppo Formula One Grop, che saranno messe in vendita al prezzo di 21,26 dollari. Ancora non si sa quanto sarà il flottante destinato al mercato per la nuova società, ma molto dipenderà dalle limitazioni che saranno applicate ai titoli tracking del tipo A, B e K.

Partendo dal presupposto che se anche un grande Costruttore come Ferrari o Mercedes decidesse di investire pesantemente in azioni, mai potrebbe intervenire nel processo decisionale. Che resterà saldamente nelle mani del gruppo impersonato da Liberty Media

I team che speravano di ricevere più soldi dai nuovi padroni, ora invece iniziano a sentirsi dire che i soldi li dovrebbero investire.

Oppure che dovrebbero rinunciare agli attuali diritti commerciali. Per avere una F.1: «Più interessante, più eccitante, più competitiva e commercialmente appetibile e per allineare i rispettivi interessi». Come ha detto recentemente Chase Carey.

Ne vedremo delle belle, e il famoso proverbio: "Si stava meglio quando si stava peggio", potrebbe presto diventare di attualità.

**Cesare Maria Mannucci**

# Preparazi

## cambia l'approccio

LE NUOVE VETTURE RICHIEDERANNO PIÙ FORZA E ATTENZIONE ALLA GUIDA. ECCO COME DOVRÀ ADATTARSI IL FISICO DEI PILOTI A MONOPOSTO PIÙ VELOCI. PARLA IL "GURU" FABRIZIO BORRA

di [Cesare Maria Mannucci](#) - foto [Sutton-Images.com](#)



# one

**P**er lui le cose cambieanno ma non rivedremo più comunque i fisici da boxeur che i piloti sfoggiavano negli Anni 80. Per Fabrizio Borra, "guru" della preparazione atletica, da sempre al fianco di Fernando Alonso, e in precedenza vicino a campioni come Marco Pantani, Carlton Myers, Bob McAdoo, Mario Cipollini e Paolo Bettini, il nuovo regolamento tecnico, il considerevole aumento delle velocità di percorrenza in curva, determineranno comunque un approccio diverso nella preparazione atletica dei piloti. Ecco come.

**PER I PILOTI DELLA VECCHIA GENERAZIONE I CAMBIAMENTI NON SARANNO "TRAUMATICI"**

**FABRIZIO BORRA**

”

- Il campionato 2017 sarà caratterizzato da vetture sensibilmente più rapide come velocità di percorrenza in curva. Aumenteranno sensibilmente le sollecitazioni sul fisico dei piloti. Come dovrà cambiare la condizione atletica e la preparazione?

«È necessario fare una premessa. Per i piloti della vecchia generazione, e per questo intendo chi correva nella prima metà degli Anni 2000, i cambiamenti non saranno particolarmente "traumatici", perché a quel tipo di sollecitazioni, a quelle velocità di percorrenza, loro ci sono già abituati da tempo. È solo negli ultimi 4-5 anni, che le vetture sono diventate meno impegnative da guidare dal punto di vista fisico e della preparazione atletica. Oggi i piloti dispongono di dispositivi come il servofreno e il servosterzo. Le gomme si degradano rapidamente, con il pieno le vetture sono molto più lente. Una volta invece, oltre che a fare i conti con una aerodinamica più deportante, i piloti non avevano questi dispositivi. Era ammesso il rifornimento, quindi di fatto i piloti percorrevano ogni giro come se fosse in qualifica. Le gomme erano più costanti nel loro rendimento, non avevano cali consistenti nel livello di aderenza. Quindi il fisico del pilota era decisamente più "spremutato" e sollecitato».

- Però per chi ha cominciato negli ultimi 5 anni, ora le cose saranno più impegnative per la preparazione fisica...

«Certamente sì, anche perché le vetture...»



## FISICI FORTI, NON DA TORI DEL RING

Sopra Fernando Alonso assieme al suo storico preparatore Fabrizio Borra, a destra Sebastian Vettel che pare guardare alla sua Ferrari 2016 e "prepararsi" al cambio per questa stagione, quando i piloti dovranno tornare a lavorare per incrementare la propria forza per "domare" le nuove vetture



re utilizzate con la F.Hybrid davvero richiedevano uno sforzo molto contenuto. Lo si vedeva dalla condizione dei piloti al termine della gara. Ora bisognerà incrementare la capacità aerobica, la forza, la coordinazione e la flessibilità. Cosa intendo con questi parametri? In parole povere possiamo dire che per capacità aerobica (detta potenza aerobica) si intende la capacità di eseguire un lavoro per un periodo di tempo prolungato e di sopportare l'affaticamento. Per forza pura intendo la capacità di un muscolo di esprimere le sue massime potenzialità, ad esempio l'energia che serve sulla gamba per attivare i freni al carbonio. Che il prossimo anno saranno maggiori, quindi richiederanno uno sforzo maggiore. Un ruolo importante riveste la forza funzionale, abbinando il lavoro sinergico delle catene muscolari agli aspetti coordinativi e neuromuscolari, considerate le importanti sollecitazioni generate dalla vettura durante la sua percorrenza, sia in termini di accelerazioni, decelerazioni e forze centrifughe laterali, abbinare ai bump sui cordoli, che l'anno prossimo con l'aumento della velocità sul giro saranno maggiori».

**- Negli Anni 80 il fisico dei piloti assomigliava a quello dei boxeur. Nigel Mansell, Riccardo Patrese, Andrea De Cesaris erano muscolosissimi, i loro fisici erano di stazza molto robusta. Oggi invece sono tutti esili. Muscolosi ma gracili, sembrano più dei modelli...**

«Io ho cominciato ad occuparmi di preparazione atletica dei piloti negli Anni 80, e allora la F.1 si guidava con le braccia. Non c'era l'idroguida ci volevano degli avambracci particolarmente robusti e sviluppati per controllare la vettura. Il posto guida era posizionato più in basso rispetto ad oggi, ma soprattutto il collo era scoperto e non poggiava su nulla. Il collo era il punto più sollecitato. Se un pilota non era sufficientemente allenato, dopo tre giri, la testa non riusciva più a stare dritta. Oggi invece questo problema non esiste, anche se le velocità di percorrenza in curva sono molto più elevate. La testa appoggia sulle protezioni laterali, i muscoli del collo non sono più sollecitati come una volta, quando erano chiamati ad uno sforzo davvero immane. Perché dovevano svolgere un lavoro isometrico, ossia con il muscolo bloccato che deve vincere una resistenza laterale per diversi secondi. Allora testa e casco pesavano circa 5 kg, anche perché i caschi erano più pesanti di adesso. In curva i piloti subivano forze laterali pari a 5-6 G, per numerosi secondi durante la percorrenza. Quindi era come se il collo dovesse contrastare un peso di 25 kg per mantenere la testa dritta. Farlo per 60 giri, diventava un inferno. Per questo motivo tutti i piloti avevano dei colli da tori. Ora questa necessità è sentita di meno. E sarà così anche con le nuove regole. Perché ora la testa si può appoggiare alle protezioni laterali. Una volta invece molti piloti usavano un cinghietto di cuoio o plastica, per legare il casco alla spalla e aiutarsi a tenere la testa dritta».

**- Con Alonso come avete cambiato la preparazione?**

«Fernando è cresciuto con vetture molto più esigenti dal punto di vista fisico da guidare. Abituamente lui fa sport 6 ore al giorno, è un maniaco



**LA TESTA APPOGGIA  
SULLE PROTEZIONI  
LATERALI, IL COLLO  
NON È PIÙ  
SOLLECITATO  
COME UNA VOLTA**

**FABRIZIO BORRA**



del fitness, va in bicicletta, corre, nuota. Insieme a Edoardo Bendinelli conosciamo ogni cm del suo corpo, di cosa ha bisogno, cosa deve mangiare, e quali sono i momenti in cui è necessario intensificare la sua preparazione».

**- Eppure un pilota come Ricciardo ha parlato di rivoluzione nella preparazione atletica per guidare le vetture del 2017...**

«Certo, perché rispetto agli ultimi anni, le sollecitazioni e gli sforzi saranno comunque maggiori. Oltre le condizionalità di base dette prima, bisognerà migliorare anche le abilità specifiche. Come la reattività neuromuscolare, o gli aspetti legati alla visione, perché i piloti si avvicineranno ad una curva, al punto di frenata e al punto di corda, con una velocità più elevata. Per via della maggiore deportanza aerodinamica e il maggiore grip meccanico. Se i piloti dovranno migliorare la loro forza generale e quella funzionale, non credo che rivedremo i fisici tarchiati degli Anni 80. Al massimo il peso di un pilota, considerando che dispone di una massa grassa bassissima, potrà aumentare di peso di circa 1-2 kg, per via dell'aumento di alcuni gruppi muscolari. La forza funzionale non ti fa necessariamente diventare più grosso. Ma diventi più resistente nell'usare la forza fisica. Questo è il lavoro che stiamo facendo con Alonso in que-



**RITORNO AL PASSATO**  
 Le vetture 2017 richiederanno più forza, come succedeva nei primi anni 2000, e per i più esperti come Fernando Alonso, a sinistra, sarà una cosa già vista, a differenza di Daniel Ricciardo, in alto a destra, o Max Verstappen in versione enduro



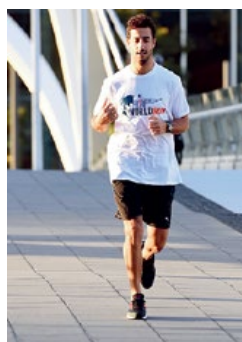
sto periodo».

**- Ma percorrere una curva a 50 km/h in più di velocità rispetto alle già elevatissime percorrenze del 2016, oppure frenare più tardi in virtù di gomme più larghe, cosa significa?**

«Una delle priorità sarà soprattutto rendere più efficiente possibile la stabilizzazione dinamica lombo-pelvica del corpo (chiamata anche core stability). Visto che l'aumento delle sollecitazioni che hai elencato hanno come primo effetto quello di tendere a destabilizzare la corretta postura di guida del pilota. Questo sistema, poco efficiente, non permette alle catene muscolari periferiche di braccia e gambe di esprimere tutte le loro potenzialità soprattutto nel tempo, generando cali di rendimento importanti. È un sistema che deve attivarsi da solo, con un timing ben preciso, per questo è importante lavorare molto sugli aspetti neuromuscolari in termini di automatizzazione del gesto. Un corpo più efficiente è più efficace e consuma meno».

**- Queste F.1 premieranno di più il fisico dei piloti più giovani?**

«Se parliamo di reattività pura, è evidente che un pilota di 18 anni, sarà molto più reattivo, avrà riflessi più rapidi rispetto a chi ha passato i 30. Se invece parliamo di performance atletica, probabil-



**I PILOTI DOVRANNO MIGLIORARE LA LORO FORZA GENERALE, NON RIVEDREMO I FISICI TARCHIATI ANNI '80**

**FABRIZIO BORRA**



mente a 34 anni, il fisico di un uomo è al massimo della sua efficienza. Non credo che chi ha 18 anni sarà avvantaggiato fisicamente».

**- Da parte dei tecnici ci saranno degli sforzi per cercare di migliorare l'installazione dei piloti in macchina, considerando le maggiori sollecitazioni?**

«La tecnica negli ultimi anni ha fatto tanto per il confort di guida dei piloti. Penso al servosterzo, al servofreno e a sospensioni che lavorano meglio rispetto ad una volta, quando di fatto erano bloccate. Oppure a caschi più leggeri o tute dove si suda di meno. Detto questo, un ingegnere si preoccuperà solo delle performance della vettura. Fosse per loro, non dovrebbe esserci neanche lo spazio dentro l'abitacolo per mettere la borraccia per bere».

**- Negli ultimi anni la Fia ha ridotto sensibilmente i controlli antidoping, che in precedenza venivano effettuati con una certa frequenza. Vetture più impegnative fisicamente da guidare potrebbero agevolare l'adozione di sostanze magari proibite?**

«Se un pilota dovesse mai pensare di ricorrere al doping per compensare i maggiori sforzi fisici che saranno richiesti nel passaggio tra le vetture 2016 a 2017, allora vuole dire che ha sbagliato proprio mestiere. Mi sento di escludere questa evenienza». ●

# Allarme velocità in curva

**I**mprovvisamente e forse un po' in ritardo, alla Fia cominciano a scoprire che l'escalation velocistica scaturita con i nuovi regolamenti tecnici, potrebbe essere piuttosto difficile da gestire dal punto di vista della sicurezza. Le ultime simulazioni realizzate dalla Fia dopo aver ricevuto i dati funzionali da ogni team, rilevano che la velocità di percorrenza in curva dovrebbe aumentare mediamente di 40 km/h. Un incremento elevatissimo, che considerando il peso delle vetture e l'inerzia in caso di incidente, costringe a ripensare le vie di fuga e il tipo di barriere presenti nella maggiore parte degli autodromi. Un problema che avevamo già prospettato quando, parlando di Monza, avevamo spiegato che al di là delle problematiche contrattuali, inevitabilmente l'autodromo lombardo sarebbe diventato inadeguato in molti punti, conforme all'incremento velocistico prospettato.

Ma il problema non sarà solo di Monza, perché se davvero i tempi si abbasseranno di 5" al giro, potrebbero essere molte le piste che improvvisamente diventeranno pericolose e obsolete nelle dimen-

**IN FIA INIZIANO A PREOCCUPARSI DI QUANTO FORTE ANDRANNO LE F1 2017 RISPETTO AL PASSATO. TANTE LE MODIFICHE NECESSARIE NEI CIRCUITI PER AUMENTARE LA SICUREZZA NEI GP**

sioni di via di fuga e barriere. Laurent Mekies, di fatto il vice di Charlie Whiting alla Fia, spiega: «*I team ci hanno fornito tutti i dati relativi alle nuove vetture, li abbiamo messi dentro il nostro computer e controllato la velocità di percorrenza di ogni pista del calendario. In seguito a quello che abbiamo visto abbiamo inviato ad ogni circuito una richiesta per upgradare le barriere e le vie di fuga. Stiamo seguendo questa procedura conforme alla sequenza del calendario. Il primo tracciato ad essere oggetto di modifiche sarà così l'Albert Park a Melbourne*».

I numeri relativi al Gp di Australia già creano inquietudine. La velocità di percorrenza, nelle curve medie e veloci, dovrebbe salire di 50 km/h, mentre i punti di frenata dovrebbero spostarsi di circa 20 metri in avanti. E stiamo parlando di un circuito cittadino, con le tribune abbastanza vicine e le vie di fuga necessariamente limitate nella loro ampiezza. Così, dietro richiesta della Fia, le curve 1, 6 e 14 sono state modificate nel loro raggio. Allo stesso tempo, per la prima volta alcuni tratti della pista sono



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

### GRANDI LAVORI A MELBOURNE

Sarà l'Albert Park a fare da prova di quante modifiche saranno necessarie per fare correre in sicurezza le nuove F1. A sinistra la staccata della curva 13, a cui si arriverà molto forte passando per la temuta curva 12, ora rivestita dalle nuove Tecpro Barriers. In alto, l'incidente di Alonso del 2016



**ABBIAMO INVIATO  
AD OGNI CIRCUITO  
UNA RICHIESTA  
PER UPGRADARE  
LE BARRIERE  
E LE VIE DI FUGA**

**LAURENT MEKIES**



stati rivestiti delle barriere Tecpro high speed, soprattutto nel tratto relativo alla curva 12. Spiega Craig Moca, responsabile delle infrastrutture del circuito di Albert Park: «La Fia ci ha indicato queste modifiche, quali curve necessitavano di ulteriori interventi. Abbiamo costruito ulteriori barriere fatte con i pneumatici e abbiamo installato 80 metri di barriere Tecpro, che sono particolarmente costose. Considerando che siamo un circuito di "vecchia generazione" adottare quel tipo di barriere è una grande novità. Ma all'uscita della curva 12, ora le vetture dovrebbero transitare a 230 km/h, quindi uno sforzo andava fatto per migliorare la sicurezza. Se un pilota dovesse perdere il controllo in quel tratto, considerando la dispersione di velocità nella via di fuga di terra, l'impatto contro le barriere dovrebbe essere di 130 km/h. Prima dell'adozione di queste barriere, in quel punto avevamo una struttura composta da sei file di pneumatici. Che oggi non sarebbero più sicure. Anche la via di fuga alla prima curva, dove Ralf Schumacher si era capovolto dopo la partenza del Gp del 2002, è stata mo-

dificata e ulteriormente protetta da barriere. Che in quasi tutte le curve sono raddoppiate come profondità, passando da 3 a 6 file di pneumatici. Considerando che le barriere sono relativamente vicine alla pista, siamo fiduciosi di avere provveduto alla protezione necessaria, per fare sì che chi esce di pista, riesca a fermarsi senza riportare danni. Già lo scorso anno, nel corso dell'incidente di Alonso, abbiamo dimostrato che il circuito di Albert Park è sufficientemente sicuro».

La velocità media del giro più veloce ottenuto da Ricciardo nel Gp di Australia 2016, è stata di 214,510. La punta di velocità massima più elevata è stata ottenuta da Rosberg a 315,6 km/h. Quest'anno la velocità massima potrebbe abbassarsi, perché in rettilineo le nuove vetture saranno più penalizzanti all'avanzamento, per via delle gomme più larghe e dell'ala posteriore più bassa. Ma la velocità media sul giro, rischia di avvicinarsi a 230 km/h. Considerando che parliamo di un circuito cittadino, un valore davvero pericoloso. E non siamo che all'inizio. Cosa succederà su piste più veloci, nei curvoni di appoggio con gomme più larghe del 25%? Il grip meccanico aumenterà a dismisura. Per quanti metri le vie di fuga dovranno aumentare? Oppure, dove possibile, si cercherà di "squadrare" la percorrenza della curva, modificando il punto di corda, per renderla così sensibilmente più lenta. Un po' come già fatto su numerose curve dei circuiti di Austin, Sochi e Corea.

**Cesare Maria Mannucci**

# Williams ma allora è vizio!

PRIMA DI MASSA, IL TEAM HA TUTTA UNA TRADIZIONE VOLTA AL RICHIAMO IN SERVIZIO DI PILOTI APPARENTEMENTE IN DISARMO DALLA F.1. DA REUTEMANN A MANSELL PASSANDO PER ANDRETTI

di Mario Donnini  
foto Sutton-Images.com



**P**redisposizione genetica alla rimessa in opera di ritornanti a torto ritenuti affetti da obsolescenza fisiologico-agonistica. Potrebbe essere questa la diagnosi confermata nei confronti del team Williams, all'indomani del previsto ripescaggio dell'ex neopensionato Felipe Massa, tornato in auge per disputare la stagione 2017 al fianco del deb Lance Stroll, baby che continua a far oscuro apprendistato arando i circuiti di mezzo mondo - l'ultimo della lista è stato Sepang, nei giorni scorsi -, al volante di una vecchia ma non inoffensiva Williams Fw36.

Se Stroll ha bisogno di una chiocciola, ebbene, partito Bottas verso i dorati lidi Mercedes per sostituire minimalisticamente il rinunciataro iridato Rosberg, costei, anzi costui, è proprio Felipe Massa di quasi anni trentasei - in aprile -, il quale sotto sotto è strafelice perché s'era ritirato solo per man-





canza di una guida decente. E ora invece l'ha magicamente ritrovata, insieme alla squadra che lo ha fatto correre nelle ultime tre stagioni. Squadra, si diceva, specializzata nel fare cambiare idea a piloti apparentemente in disarmo, almeno per quanto riguarda la F.1.

#### Tutto comincia a fine 1981

La nomea di team che se deve e se può ti riaccoglie, la Williams inizia a farsela nell'inverno 1981, con presupposti e contesti tutti da raccontare. L'annata 1981 è molto particolare per la squadra inglese, perché teoricamente fin dall'inizio, malgrado la concorrenza agguerrita di Brabham e Renault, a casa ha la macchina e i campioni per vincere - nella fattispecie Alan Jones, iridato in carica, e Carlos Reutemann -, ma le cose si mettono strane. Alan e Carlos rompono quasi subito i rapporti, al Gp del Brasile, quando l'argentino si rifiuta di cedere strada e vittoria all'australiano, che da allora diventa nemico giurato, col team peraltro schierato dalla

#### FELIPE E LO STRUGGENTE ADDIO MANCATO

Quello di Massa in Brasile 2016, sopra, è forse l'addio più telegenico di un uomo di sport al suo pubblico. Vanificato dalla decisione di ritornare con la Williams, causa il passaggio di Bottas alla Mercedes. Sotto, Reutemann e Jones nel 1981 con le Fw07, stagione che leverà a entrambi la voglia di correre, costringendo Frank a prepararli per tornare... A sinistra, Carlos sul podio con Prost a Kyalami 1982

sua parte, alle soglie dell'autolesionismo.

A nulla vale che le cose strada facendo si mettano assai bene per Reutemann, che dopo il Gp del Belgio sembrerebbe probabilissimo pretendente alla corona iridata. Ma da lì in poi a fargli la guerra oltre al pervicace Jones - che ha annunciato il ritiro a fine stagione - sarà la stessa Williams.

Il drammatico epilogo si ha sul circuito ricavato dal parcheggio del Caesar Palace, a Las Vegas, dove il piazzato Nelson Piquet su Brabham diventa campione del mondo in volata, mentre Carlos Reutemann soffre la più cocente delusione della sua carriera e Alan Jones chiude apparentemente con la F.1 vincendo da dominatore.

#### Frank, il corteggiatore

Reutemann, psicologicamente distrutto, desidera dir basta con la F.1. E pure Jones, tutto giulivo, vuole chiudere con la F.1 per godersi la sua farm in Australia. E così l'ambitissima Williams per il 1982 resta senza piloti. L'ingaggio a cachet di Keke Ro-





sberg non può essere certo la soluzione - e invece col senno di poi lo sarà perché il papà di Nico si laureerà incredibilmente campione del mondo -, Frank vuole richiamare in servizio almeno uno dei suoi due espertissimi top driver e inizia uno sfiancante lavoro di corteggiamento verso Alan e Carlos per strapparli alle rispettive pensioni dorate.

### Reutemann ripescato, ma per poco

Alla fine l'australiano non cederà - salvo ritornare in ballo nell'83 con l'Arrows, brevemente e poi due anni dopo con la Lola-Beatrice -, mentre Reutemann, pur dubbioso, accetterà il volante della Williams per il 1982, ma sarà una breve proroga, la sua. Perché dopo aver conquistato un bel podio al Gp del Sudafrica, 2° dietro alla Renault di Prost, "Lole", al termine del Gp del Brasile annuncia il suo addio definitivo alle corse. Il suo ritorno di fiamma, quindi, dura non più di due Gp. Ecco la sua giustificazione: «Avevo provato a dire basta dopo la delusione di Las Vegas, ma non ero del tutto convinto. Dopo l'inizio stagione 1982, sentii d'essere certo della mia scelta. Era il mio destino smettere senza aver mai vinto il titolo. Avessi continuato a correre, le Renault non si sarebbero mai rotte e tante delle cose rocambolesche che segnarono quella stagione non sarebbero mai successe. Perché la sorte non mi voleva campione del mondo e nella vita certe realtà vanno accettate senza forzare la situazione. Chiamatelo fatalismo, ma per me fu proprio questo che mi spinse a tornare e poi a desistere per sempre, con la Williams e con la stessa F1».

### Pure "Piedone" viene richiamato alle armi

Il 1982 vede quindi la Williams, transfuga Reutemann, con un posto libero per Long Beach.

### TEAM RICETTACOLO DI RITORNANTI

Sopra e in alto, Mansell, richiamato nel 1994, vince il Gp d'Australia. A destra, Frank con Patrese, cui fu chiesto un test verifica da pensionato, a Silverstone nel 1996, quando ottenne un tempo che lo avrebbe fatto partire clamoroso 5° nel Gp di Gran Bretagna. Sotto, Prost, ingaggiato nel 1993 dopo un anno di inattività del pilota, che a 38 primavere si laureerà su Williams iridato di F1 per la quarta volta



E allora Frank, sempre affascinato dall'esperienza dei piloti, richiama in servizio Mario Andretti. Mario al tempo non s'è mai ritirato dalla F1 né dalle corse, ma in quel momento, lasciata l'Alfa Romeo a fine 1981, in pratica a tutti gli effetti a 42 anni suonati è suo malgrado un prepensionato del Circus.

Logico quindi il suo entusiasmo nell'accettare la proposta della Williams, anche se la presenza in gara non lascerà traccia, a differenza del suo ennesimo e successivo ritorno con la Ferrari a Monza, glorificato da una fiammante pole position turboassistita.

### Mansell e Prost, ridagli coi vecchi!

Il pilota quarantenne o quasi continua a esercitare fascino su Frank, se è vero che nel 1993 Prost viene riconvocato dall'anno sabbatico addirittura per andare a vincere il mondiale. Ma in quel caso il fondamentale link politico è la Renault, in barba al povero Senna.

Ayrton arriverà nel team l'anno dopo, ma, dopo il tragico epilogo di Imola 1994, verrà sostituito dapprima dal rookie Coulthard e poi, appena disponibile, dal 41enne Mansell, già uscito dal team e dal Circus da vincente a fine 1992, destinazione IndyCar. Nigel vincerà in Australia 1994, chiudendo in bellezza la sua lunga storia con la Williams. Infine Patrese nel 1996, a quarantadue anni, è convocato per un test con la Williams Fw18 a Silverstone, girando in 1'28", tempo che nel Gp di Gran Bretagna gli avrebbe garantito il 5° posto in griglia.

E ora il più recente veterano richiamato è Massa. Passano i decenni e sotto le ceneri in casa Williams continuano a covare inattesi e spettacolari ritorni di fiamma. ●

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

ADSL senza limiti fino a 20 Mega e chiamate incluse.

24.95  
€/mese  
PER SEMPRE

PROMO  
ATTIVAZIONE  
GRATIS



PER CASA E PARTITA IVA ANCHE SU NUOVA LINEA TELEFONICA

# Poltronie

## Addio alla voce d

SE N'È ANDATO A 87 ANNI LO STORICO TELECRONISTA DEL CIRCUS DAGLI ANNI '70 ALLA METÀ DEI '90. EZIO ZERMIANI, SUO COMPAGNO DI MILLE GP, LO RACCONTA NELLE SUE STUPENDE QUALITÀ

di Mario Donnini

**N**ella vita d'un vero appassionato di corse ltraquarantenne esiste un vincolo aggiuntivo di parentela. Okay, certo, puoi e devi sentirti legato alla famiglia, ma di sicuro lo sei e per sempre con Mario Poltronieri. "The Voice" della F.1 in Tv, dall'inizio degli Anni '70 alla metà dei '90. Sì, Poltronieri come membro parentale acquisito da noi tutti, elevato a simbolo vocale, liturgico, galantomista e struggente d'un'epoca agognata e di una F.1 che non c'è più.

Custode antico d'un paradiso perduto in bianco e nero, spesso introdotto dalla vecchia sigla dell'Eurovisione. Quella dei primi Gp trasmessi regolarmente in Tv dalla Rai, della competenza vissuta, della dizione perfetta, del rispetto altrui all'insegna di misura e puntualità cronachistica.

Mario Poltronieri se n'è andato il 18 gennaio scorso, giorno del compleanno di Gilles Villeneuve. Aveva 87 anni, compiuti lo scorso 23 novembre.

Negli ultimi mesi le sue condizioni di salute erano peggiorate, era scivolato a casa un paio di volte e il cuore non era più quello d'un tempo. Paradossalmente, perdendolo, migliaia e migliaia di Motorsport Enthusiast si sono commossi, l'hanno intensamente pensato e rimpianto, tenendolo idealmente stretto forte forte, come si fa solo con chi ha saputo essere meravigliosa persona, oltre che grande uomo d'informazione.

Tra loro, più di tutti, Ezio Zermiani, 75 anni, l'uomo che con lui condivise tre lustri di telecronache dirette, lui da box e griglia di parten-



za, con Mario autorevolissimamente in cabina.

**- Ezio, quando tutto ebbe inizio? E con quali retroscena?**

«Anno 1982, la F.1 è sulla Rai del secondo canale, sotto l'egida di Beppe Berti. Mario Poltronieri è titolare delle telecronache dei Gp - fin dal 1971, quando aveva iniziato sostituendo Piero Casucci -, e i commenti spettano a Beppe Viola, ma quest'ultimo ha una gran brutta discussione con Tito Stagno, lascia dedicandosi solo al calcio e da lì in poi tocca a me. Era una F.1 diversa, ancora alla buona e da lì nasce l'idea delle voci dai box e della telecronaca dalla griglia di partenza. Roba che raggiungeva picchi di 12 milioni di persone all'ascolto».

**- Mario non era solo tuo collega decano, con tanto di padre violinista concertista e madre prof di fisica e matematica, ma anche ex pilota di vaglia. Con 110 record di velocità all'attivo a Monza, pre-**



# ri ella F.1



## **UNO DEI SOGGETTI PIU' AMATI DA MATTACCIA**

Durante un'afosissima telecronaca F.1 d'inizio Anni '80 a Imola, il nostro Matitaccia passò questa vignetta all'accaldato Mario, che rise in diretta... Nell'altra pagina, ecco ricordato il connubio con "Topolino" Zermiani

senze in classicissime quali la Mille Miglia e la 12 Ore di Sebring e una militanza validissima nell'Abarth dei tempi d'oro.

«Pensa che da giovane aveva inventato un meccanismo per fare accendere i suoi stop dei freni in curva mentre lui non frenava affatto, così l'avversario restava fregato. Karl Abarth appena lo seppe disse: "Io kuesta kosa mai sentita prima, Ja!". Ecco, era pure grande a imitare Herr Abarth!».

- Come riassumeresti Mario dietro le quinte, in cinque parole?

«Era buono senza essere coglione».

- Amplia il concetto.

«Vedeva sempre il lato positivo delle cose e nelle persone. Non aveva nemici, sapeva mediare e andare d'accordo con tutti. Godeva di una cultura tecnica spaventosa e di una preparazione umanistica eccezionale. Vorace lettore di storia, era un curioso delle cose, di tutto lo scibile umano, direi, ma con un filo perenne d'ironia sdrammatizzante e la risata pronta a deflagrare. Per questo, complessivamente, sì, era un grande».

- Amava gli animali. Nel 1978 dopo la trasmissione "Stryx", su Rai 2, adottò un gufo che era stato abbandonato nello studio televisivo. Provarono a dissuaderlo, dicendo che la bestia portava male, ma lui non intese ragione e la portò a casa. Il giorno stesso sua suocera entrando cadde e si ruppe un braccio. Il gufo, prudenzialmente, fu confinato alla lavanderia dell'abitazione...

«Aveva adottato pure un piccolo alligatore, che teneva nella vasca da bagno e che però pian piano era cresciuto. Alla fine ci vollero sei pompieri per farlo uscire di casa, tanto era diventato grosso e incazzoso...».

- Poi l'amore per i cani, che lo legava a doppio filo con l'ingegner Chiti dell'Alfa Romeo...

«E quello per le armi? Aveva casa piena di daghe, alabarde e scimitarre, che sapeva minuziosamente descrivere e catalogare una a una».

- Un professionista stupendo.

«Sembrava gli venisse tutto facile, ma dietro il suo fare naturale c'era una preparazione minuziosissima e appassionata. Sui circuiti di tutto il mondo era il primo a arrivare, quando i cancelli erano ancora chiusi. Coltivava la cultura della sicurezza, s'allacciava sempre le cinture in macchina...».

- Avete mai litigato?

«No. Anzi, sì. Ma per modo di dire: si arrabiò lui con me, non io con lui. Perché una volta a Jacarepaguà, in Brasile, lo avevo fatto salire in macchina con Clay Regazzoni, che s'era messo a guidare come un folle e Mario 'sta cosa non me l'aveva perdonata».

- Mi confidò che ti voleva bene, Ezio, ma tu lo facevi incazzare come una bestia.

«Io? Ma va?!».

- Diceva che gli rubavi le barzellette e questa non te la perdonava.

«Era una grande lotta a chi sapeva l'ultima tra me, lui e Zigliotto, altroché».

- Su di te in privato amava raccontare una storiella che riguardava appunto te e Nelson Piquet. «Dai, dimmela».

- Eccola, dalle sue parole: «In Brasile i poveri vestono il morto con abiti buoni e poi all'ultimo mo-

MARIO  
POLTRONIERI  
IN CINQUE PAROLE?  
ERA BUONO  
SENZA ESSERE  
COGLIONE

EZIO ZERMIANI

”

mento, prima di chiudere la bara, glieli tolgono per riciclarli. Fatto sta che Zermiani aveva cambiato sarto e si vestiva da uno che gli faceva giacche con maniche sproporzionatamente lunghe e spalle esageratamente larghe. Un vero falegname. Una volta in griglia, a pochi attimi dal giro di ricognizione, Nelson chiamò Ezio e gli disse imperturbabile a telecamere spente: "Condoglianze, Zermiani. Immagino che il tuo defunto doveva essere molto più grande di te"».

«Ahahahah, è tutto vero. Nelson era già in macchina e si sporse per far vedere che i risvolti dei miei pantaloni erano troppo grandi per appartenere a me e erano stati fregati al caro estinto!».

- A volerla dire tutta, Mario conio per te il celeberrimo soprannome di "Topolino".

«Accadde il pomeriggio del Gp d'Austria 1982, pochi minuti dopo la vittoria in volata di Elio De Angelis su Keke Rosberg, il papà di Nico. Mi arrampicai non so come sul podio per intervistare il grande Elio. Avevo in testa cuffie grandi come orecchie immense e Mario disse in diretta: "Ecco che "Topolino" Zermiani prova a intervistare per primo il vincitore, nel bel mezzo della cerimonia". Ci riuscii, ma poi gli austriaci mi fecero smettere, tirandomi giù dal palco a suon di cazzotti».



GIORNALISTA RAI E  
TELECRONISTA F.1 DAL '71

Sopra, Poltronieri con Andrea De Adamich in telecronaca all'inizio degli Anni '70 e, a destra, eccolo condurre dagli studi di Rai 2 il notiziario "Sport Sera". Mario ricordava che la sua prima telecronaca automobilistica in assoluto era stata la 500 Miglia di Indianapolis 1964



- Il ricordo più bello di te e Mario insieme ai Gp?

«Le immense risate che ci siamo fatti».

- Tra le prodezze by Poltronieri, alcune telecronache epiche in cui lui sembra Vittorio Gassman che legge Dante. Il corto Gp d'Austria 1975 vinto da Brambilla, la lunghissima diretta del Gp del Giappone 1976, quella della sfida finale Lauda-Hunt di "Rush" - per ore contrassegnata dalla telecamera fissa sui box, per la partenza ritardata -, l'epica sfida Villeneuve-Arnoux a Digione 1979 nonché l'interminabile pomeriggio della morte di Senna a Imola 1994.

«Vero. E posso dirti che lui riusciva sempre a dirigermi e a inviarmi nel posto giusto al momento giusto, spesso facendomi fare la spola tra il box Ferrari, il primo, e quello Ferrari, ossia l'ultimo, sfiancandomi. Una volta gli dissi in cuffia: "Che palle! Prossima volta vieni tu al posto mio, poi vedi!". Lui è ancora lì che ride».

- Le sue torrenziali divagazioni a metà Gp sono ormai leggenda. Una volta a Jerez, mentre Mansell lottava al calor bianco con Senna, parlò per un quarto d'ora dell'invasione araba, della guerra coi mori, della Reconquista e delle imprese di Cid El Campeador.

«Mario era immenso anche per questo».

**ERA UNA PERSONA COLTA, LETTERATA, PREPARATISSIMA E PERVASA DA UNO STUPENDO SENSE OF HUMOUR**

**EZIO ZERMIANI**

”

**PRIMA CHE GIORNALISTA PILOTA DI KARL ABARTH**

Sotto, a sinistra, Mario col nostro Matitaccia. A destra, è con Arnoux e Villeneuve, eroi di Digione 1979. In basso, al lavoro e, a destra, con l'Abarth da record

- E ti piaceva come vi dipingeva Matitaccia su As? Lui gufo e tu Topolino?

«Ricordi magnifici».

- Una volta il direttore Marcello Sabbatini gli chiese se era arrabbiato per esser dipinto come il gufo dei Gp e lui: «Ma no, no, su, ecco, mi avete solo rotto un pochino i coglioni».

«Lo vuoi sapere il contenuto della nostra ultima telefonata, qualche tempo fa?».

- Lo vogliono sapere tutti, direi.

«Mi disse: "Dai, torniamo in pista e facciamo una trasmissione sulla F.1 io, te e Palazzoli. Sai come la chiameremo? Il Trio Primavera!". Certo che sì, con 250 anni in tre!».

- Mario Poltronieri era amatissimo. Chissà quale chiusa avrà immaginato, per sé.

«Forse la so. Anni fa mi disse d'amare il commento di Woody Allen sulla morte. Allen dice semplicemente: "Ok, esiste, ma non sono d'accordo" Lui lo condivideva, lo ripeteva spesso e ci scherzava su».

- Della serie, purtroppo se n'è andato Mario Poltronieri, amato e compianto da tutti noi...

«...Malgrado il suo stesso parere sfavorevole. Esatto, proprio così. Allora, ciao e buon viaggio, amico caro di mille Gran Premi: "Topolino" Zermiani ti saluta dai box». ●





**A pochi giorni dal GP del Brasile il Grande Vecchio di Maranello parla del mondiale F. 1, dei nuovi regolamenti, delle sue macchine e dei suoi piloti. «L'assenza di Gilles sarà sentita da tutti». «In Brasile le sorprese non mancheranno». «Il mondiale lo può vincere un pilota che abbia un mezzo meccanico efficiente, una vita personale stringata e che anteponga l'ansia della vittoria a qualunque altro calcolo occasionale». «Il giorno in cui Alboreto mi domanderà una macchina, io sarò felice di dargliela». «A Imola il debutto della nuova Ferrari». «Venderemo il nostro turbo solo se lo dirà la Fiat»**

# Parola di Enzo Ferrari

DALL'INVIATO

**FIORANO** - A mezza voce l'avevano fatto capire: «Probabilmente parlerà».

Perché Ferrari non fa conferenze stampa, non fa discorsi. Ferrari «parla».

Ogni volta è un avvenimento. Ogni volta la sua parola vale, giornalmisticamente parlando, la prima pagina. Una sua intervista non è mai banale, mai scontata. Se banali sono le domande, sicuramente non lo saranno le sue risposte. Argute, sottili ma anche taglienti se necessario, spiritose e vibranti.

Il personaggio è sempre da scoprire, da gustare. Come una calamita attira gli spilli, Ferrari cattura la tua attenzione in maniera irresistibile. Fascino? Carisma? Chiamatelo come volete. Ma lo spessore umano del personaggio è lì, tangibile e incrollabile. Questo giovane vecchio di 85 anni sembra eterno, inossidabile dal tempo e dalle difficoltà della vita. Grande «agitatore di uomini», come ama definirsi, e venerabile demiurgo dell'automobilismo sportivo. Questo è Enzo Ferrari.

È così che giovedì 3 marzo, alla presentazione

della Ferrari 126 C2 aggiornata, tutto il resto è passato quasi in secondo piano. Arnoux, Tambay, Forghieri e la stessa rossa F.1 di Maranello sono stati un semplice aperitivo in preparazione al «piatto forte» del pomeriggio: l'udienza con Ferrari.

Ma c'era troppa gente sul circuito di Fiorano: troppi giornalisti, troppi operatori TV, troppi fotografi. E Ferrari non voleva esporsi all'assalto. Così si è operata la selezione organizzando la fuga di un gruppetto «scelto» sulle orme debitamente mimetizzate del Gran Vecchio e il «depistaggio» di tutti gli altri. Appuntamento poche centinaia di metri più in là, nella nuovissima sede del reparto sportivo della Ferrari, in un'atmosfera di sapore vagamente «carbonaro».

E qui, attorno a un tavolo nel suo ufficio, Ferrari ci accoglie. È in ottima forma, sembra quasi sentire l'euforia dell'imminente debutto delle sue macchine nel mondiale che ancora una volta le vedrà protagoniste.

Ecco dunque, in un incalzante botta e risposta, ciò che Enzo Ferrari ha voluto dirci alla vigilia

della partenza delle sue monoposto per il GP del Brasile.

«Mi dispiace (riferendosi alla ristrettezza del locale - ndr). Ho fatto in questi nuovi uffici una stanza in cui ci si sta in quarantotto, ma oggi non sapevo che avrei avuto tanti ascoltatori. Io ho ben poco da dirvi, però. Una domanda per uno, per cortesia, così snelliamo il lavoro. Spegni quell'affare lì (il registratore di un collega, tenuto troppo in vista - ndr)».

— Fra tutti i cambiamenti portati dal nuovo regolamento della F.1, la riduzione del peso minimo lascia un po' perplessi. Lei trova giusto aver ridotto il peso mantenendo le stesse potenze?

«Io penso che al mondo, di giusto c'è solo quello che terribilmente desideriamo. Io non ho perorato la diminuzione del peso, perché i costruttori saranno indotti sempre più ad una ricerca di materiali specialissimi e i tecnici a lesinare nel dimensionamento di molti particolari che possono comportare anche rischi. Ecco fatto».

## Parola di Enzo Ferrari

— Secondo lei, ingegnere, quanto mancherà Gilles al campionato 1983? Quanto mancherà la personalità di Villeneuve alla formula 1?

«Io ho scritto quello che rappresentava Gilles come pilota, collaudatore e concorrente. Credo che la sua assenza sarà certamente sentita vivamente da tutti».

— Comincia un nuovo mondiale per la Ferrari, con una macchina non nuova ma nuova. Come si apre questo campionato per la Ferrari?

«Si apre con un mezzo tecnico adattato alla nuova regolamentazione in attesa di poter presentare a maggio una vettura totalmente nuova».

— Abbiamo visto che ci sono due scuole di pensiero come scelta aerodinamica: la macchina a fondo piatto con la larghezza ancora a 140 centimetri e la macchina stretta con la ricerca di un po' di effetto suolo posteriormente. Per la Ferrari nuova, quale delle due scuole di pensiero verrà seguita?

«Per la macchina nuova sarà la galleria del vento a dare una risposta esauriente a questo quesito».

— Parliamo di piloti. Lei ha fatto una scelta che ovviamente la soddisfa, ma...

«Beh, quello glielo saprò poi dire alla fine dell'anno».

— D'accordo. Ma la promessa ad Alboreto è sempre valida?

«Dipende dal valore che lei attribuisce alla mia parola. Il giorno in cui Alboreto mi domanderà la macchina, io sarò felice di dargliela».

— Quell'impegno triennale in F.1 con il motore turbocompresso che lei prese appunto tre anni fa, potrebbe coincidere con una fine di questo impegno in vista di quegli studi che la Ferrari sta portando avanti, sembra abbastanza felicemente, con i motori per un eventuale impegno nell'Endurance?

«Mi scusi un momento, io avrei preso un impegno tre anni fa...»

— Quando venne presentato il motore turbo, si parlava di un impegno triennale della Ferrari...

«Eh, sono passati i tre anni?».

— Alla fine di quest'anno diventano tre.

«Ecco, allora, l'impegno triennale scade il 31 dicembre. Al 31 dicembre io spero di essere ancora al mondo, ci vediamo e le dico quello che farò».

— Glielo auguriamo tutti, ingegnere, però questa domanda era dettata un pochino dal fatto che c'era stato qualcosa di non troppo chiaro fra Torino e Maranello per quanto riguardava la fornitura dei motori...

«Oooh, ma quello è l'alimento dei settimanali! Non non abbiamo niente che non sia chiaro. A noi è stato chiesto il 2 di settembre di fare un motore per la Lancia e l'abbiamo fatto. Gira al banco, abbiamo già dato una fotografia ai giornali, è un motore che oggi dà 600 cavalli, quindi il nostro compito finisce il giorno in cui abbiamo omologato questo motore. Oggi non è ancora omologato. Il futuro lo decideremo alla fine di quest'anno».

— Con quali prospettive la Ferrari si presenta al GP del Brasile?

«Il Gran Premio del Brasile rappresenta per noi una curiosità interessantissima perché sono convinto che le sorprese non mancheranno».

— A che punto siamo, secondo lei, con la sicurezza passiva delle F.1? Cioè, la sicurezza della loro struttura è aumentata con il nuovo regolamento? E in che percentuale?

«Senta, far discorsi di percentuale oggi mi sembra che sia prematuro. Dobbiamo augurarci che non capitino incidenti per non dover constatare conseguenze spiacevoli».

— No, ma mancando del materiale ai lati...

«Mancando... Ci sono anche altre cose, mi scusi. Oggi lei vede che fra la pinna posteriore e anteriore c'è un vuoto. Chi mi dice che qualche corridore intelligente non vada a guadagnare dieci centime-

tri? Ma questo dobbiamo vederlo, non possiamo oggi ipotizzare. Oggi non si può ipotizzare niente».

— Che cosa si aspetta dai suoi due piloti quest'anno?

«Delle buone prove che mi confermino la fiducia che la Ferrari ha riposto in loro».

— Fra le tante cose che si sono sentite a proposito dei nuovi regolamenti, c'è anche quella di una rivalutazione del pilota dal punto di vista della guida. Lei che cosa ne pensa?

«Ritengo che sia possibile ipotizzare una maggiore sensibilità di guida in quanto le monoposto in curva non correranno più su un binario».

— I piloti dicono che c'è più difficoltà a tenere una macchina senza effetto suolo e che ci sono maggiori pericoli in curva proprio per la mancanza di questo binario di cui ha parlato lei. La sicurezza quindi è compromessa oppure si affida soltanto ed esclusivamente alla professionalità dei piloti?

«Bah, è strano. Scusa, Piccinini, ma non erano stati i piloti che avevano chiesto l'abolizione delle minigonne? Può darsi che arrivino a constatare che la loro richiesta, che fu fatta per iscritto, risulti una scelta non felice. Ed è bella e finita. Non si può dire niente altro».

— Per il debutto della nuova Ferrari F.1 ha scelto il GP di San Marino a Imola per motivi affettivi o per motivi di tempo?

«Ho scelto Imola perché il nostro programma di lavoro prevede che soltanto alla fine di aprile la nuova vettura possa risultare pronta».

— E come sarà questa nuova Ferrari?

«Come sarà, intanto non glielo potrei dire perché non lo so neanche io. La stiamo progettando. Vi chiameremo e ve la faremo vedere quando sarà pronta».

— Come mai il vostro interessamento particolare nei confronti dell'Osella?

«Osella mi ha sempre dato l'impressione di essere un brav'uomo che in un certo momento ho trovato moralmente disarmato. Mi sono sentito in dovere di rincorarlo, incoraggiarlo a perseverare perché i momenti come i suoi li avevo conosciuti. E quando vi sono tanta buona volontà e amore per lo sport, si superano. Lottando».

— I costruttori inglesi temono di non poter più utilizzare i motori Ford Cosworth aspirati. La Renault ha iniziato a dare i propri motori, l'Alfa Romeo li darà in un futuro immediato. La Ferrari potrà cambiare la sua politica e in un domani cedere i propri motori per permettere a più scuderie di utilizzarli?

«Se questo rientrerà nell'interesse del gruppo Fiat, potremo anche considerare di vendere i nostri motori. Io però sono della opinione che il motore turbocompresso attraverso ancora oggi una fase fortemente evolutiva e che ha bisogno di particolari assistenze da parte di chi lo ha progettato e lo sviluppa».

— Dopo tanti anni, a pochi giorni dall'inizio di un mondiale, lei come si sente?

«Benissimo, perché so come impiegare le attese del venerdì, del sabato e della domenica».

— Ingegnere, ci parli un po' di questo nuovo reparto in cui ci troviamo.

«Il significato della gestione sportiva, lei vuole sapere? È quello di concentrare in un unico locale riservato un'attività che esige particolare impegno e collaboratori di notevole... direi anche attaccamento a questo impegno, di attaccamento a questo lavoro, ecco. Insomma c'è qualcosa di più dell'operaio normale, secondo me, in chi viene a lavorare qui dentro».

— È una nuova società?

«No, no, è un reparto della Ferrari Automobili».

— Secondo lei, quale pilota italiano può vincere il mondiale?

«Il mondiale lo può vincere un pilota che abbia un mezzo meccanico efficiente, una vita personale stringata e che anteponga l'ansia della vittoria a qualunque altro calcolo occasionale. Un pilota deve sentirsi anche moralmente tranquillo per vincere».

# Ferrari

## Le vigilie al tempo del Drake

Il 2017 segna il settantesimo anniversario della nascita della prima Ferrari. Un compleanno importante che si colloca alla vigilia di una stagione che tutti sperano non sia come quella appena passata. Dal nostro archivio siamo andati quindi a scovare un'intervista (datata 1983) nella quale Enzo Ferrari parla senza filtri alla vigilia del via del Mondiale di F.1. Un botta e risposta tutto da gustare che ci riporta indietro nel tempo e ci dà contezza di come venivano vissute le vigilie di stagione a Maranello quando era ancora in vita il Grande Vecchio. Una stagione quella del 1983 che si concluderà con la conquista del titolo Piloti da parte di Nelson Piquet e del titolo Costruttori proprio della Ferrari con l'accoppiata francese formata da René Arnoux (che vinse tre Gp) e Patrick Tambay che sbancò a Imola il Gp di San Marino. ●



da As n. 10

8 marzo 1983

Diego Eramo

# Alle radici del mito

di Andrea Cordovani

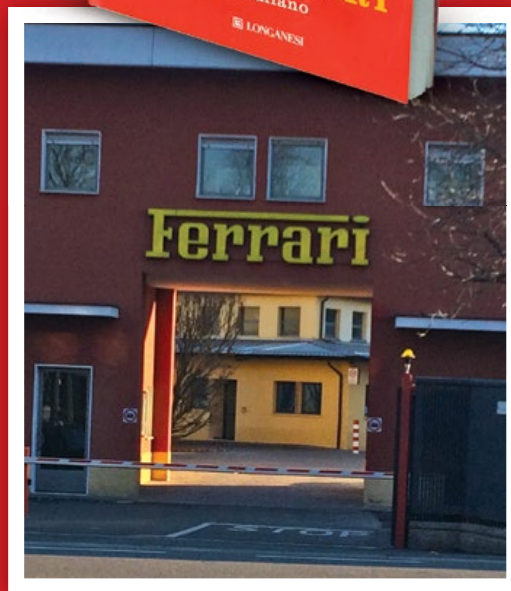
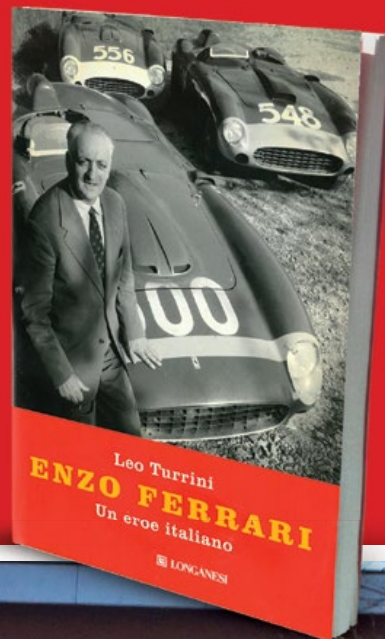
**C**i sono mondi che viaggiano paralleli a cavallo di via Abetone a Maranello. Storie che s'intersecano dentro a un grande mito che settanta anni fa prendeva forma e consistenza tra polvere e lacrime. Oltre l'attualità spicciola, intorno a una Rossa chiamata a cancellare un anno orribile, speranzosa ma coi piedi per terra, è anche tempo di ricorrenze, un compleanno molto speciale per la Scuderia del Cavallino e il suo inarrivabile fondatore: Enzo Ferrari.

Un uomo, una lunga storia da raccontare. Come ha fatto Leo Turrini con "Ferrari, un eroe italiano" (Longanesi editore), un saggio che ripercorre la vita del Grande Vecchio che con le sue automobili ha creato un vero e proprio mito. Trecento pagine avvincenti per la riedizione di un libro che era già uscito nel 2002 ma che adesso si presenta in edizione riveduta e ampiamente arricchita.

## Enzo Ferrari, lo Steve Jobs tricolore

*«Riscoprire la figura di Enzo Ferrari significa anche recuperare una certa idea dell'Italia. Un'Italia nella quale ancora era possibile trasformare il sogno in realtà, l'intuizione in capolavoro geniale, la fatica quotidiana in esaltazione della laboriosità – sottolinea Turrini – Ci voleva molto coraggio, in una nazione devastata dagli orrori della Seconda Guerra Mondiale per scommettere sull'automobile non già come strumento per la locomozione di massa, bensì come oggetto di lusso destinato a rivelarsi opera d'arte. Ferrari, con quei cento anni di vantaggio è stato lo Steve Jobs tricolore. Come il padre della Apple ha anticipato sogni e desideri delle masse, con il Mac e l'iPhone passando per l'iPod e iPad, allo stesso modo il figlio di un capo officina emiliano ha dato un senso alle pulsioni emotive di intere generazioni. Può darsi persino che Ferrari non si rendesse conto fino in fondo della magia che irradiava, del fascino che esercitava dettando legge in fatto di stile e di efficacia aziendale». Una grande storia con un protagonista assoluto nelle stagioni che hanno trasformato l'Italia da paese contadino a potenza industriale. Sulla leggenda del Cavallino Rampante c'è molto da raccontare e ancora tanto da scoprire. I trionfi e le sconfitte, i drammi, la politica e soprattutto gli amori: Leo Turrini ricostruisce l'avventura pubblica e privata di un uomo che ha segnato un'epoca, svelandone i sogni e i tormenti: le speranze della giovinezza, la tragedia di*

**CON LA RIEDIZIONE DI FERRARI, UN EROE ITALIANO, LEO TURRINI TORNA A RISCOPRIRE LA FIGURA DEL DRAKE PROPRIO NELLA STAGIONE IN CUI SI CELEBRANO I 70 ANNI DEL CAVALLINO**



un figlio perso troppo presto, il segreto di un erede amatissimo, il difficile rapporto con la fede, le polemiche con il Vaticano, fino all'ultimo amore. Ma anche gli incontri con le star dello spettacolo, i rapporti con i leggendari campioni, da Nuvolari a Niki Lauda, e le relazioni privilegiate con personaggi che hanno fatto la storia d'Italia, da Mussolini a Togliatti, da Pertini a Gianni Agnelli.

## Maranello 12 marzo 1947

Strepitoso il capitolo sulla nascita del mito. Quattro del pomeriggio. Mercoledì 12 marzo 1947, Maranello. "Dal cancello di una piccola fabbrica un uomo dalle tempie imbiancate, camicia chiara e cravatta annodata stretta, esce al volante di una macchina incompiuta e imperfetta. È ancora sprovvista di carrozzeria. Chi butta l'occhio può scorgere il motore: è un dodici cilindri - scrive Turrini - Quel giorno Ferrari si era messo la cravatta perché il momento era speciale. La vettura ancora senza il cofano era la prima ad essere tutta sua. Una Ferrari. L'aveva vagheggiata per anni, l'aveva sognata negli incubi notturni della guerra, l'aveva pensata in ogni particolare mentre le bombe minacciavano la piccola struttura di Maranello. D'altronde, quando aveva rotto i ponti con l'Alfa Romeo l'aveva giurato: non si sarebbe accontentato del prestigio dei denari conquistati



COLOMBO



#### NEL 1947 LA 125 HA DATO IL VIA ALLA STORIA

Già uscito nel 2002, "Ferrari, un eroe italiano", torna ora in libreria con Longanesi. Il libro, 300 pagine, che si presenta in edizione rivista e aggiornata è stato scritto da Leo Turrini, inviato di QN, Quotidiano Nazionale. A sinistra la Ferrari 125, la prima vettura del Cavallino che ha dato il via alla nascita del mito settanta anni fa

te si scostò. Qualcuno trattenne il fiato: conoscevano l'uomo, potevano aspettarsi una scenataccia da teatro se per caso la macchina si fosse fermata, bloccata, spenta. Ma la 125 non si fermò. Solo nel vento, Ferrari, quasi cinquantenne, guidò la prima Ferrari della storia sulla strada che da Maranello porta a Formigine. Sollevò polvere e alla polvere attribuì quel filo di lacrime che scese lungo le guance".

#### L'autostima benzina nel motore del Drake

*«Ho conosciuto Enzo Ferrari quando ero un cronista alle primissime armi. Fu Franco Gozzi, il suo braccio destro, a presentarmelo. Il Vecchio di Maranello mi prese in simpatia: conservo ancora come reliquie alcuni suoi messaggi, vergati con l'inconfondibile penna dall'inchiostro viola - racconta Turrini - Di sicuro questo eroe italiano del Novecento non si dannava per reclamare benemerienze, non inseguiva quella che oggi viene chiamata visibilità. Gli bastava essere se stesso: l'autostima, enorme, è sempre stata la benzina nel motore di Ferrari».*

Maranello, via Abetone, 70 anni dopo. Nel lungo serpentone ipertecnologico del reparto corse Binotto e soci lavorano senza soste in vista del 24 febbraio giorno del debutto della nuova monoposto che girerà subito in pista a Fiorano. Sulle spalle la delusione per un 2016 senza neanche una vittoria. Scherza e chiude Leo Turrini: *«Ho fatto avere la copia numero uno di "Ferrari, un eroe italiano" al presidente Sergio Marchionne, nel suo ufficio di Maranello. Chissà che un racconto così speciale (sempre per esclusivo merito del protagonista, eh!) non si riveli una fonte di ispirazione...».* ●

facendo correre vincere le macchine del Biscione. "Le auto me le ricostruirò da solo", aveva tuonato. "Mi sono sempre sentito padrone di me stesso, ma voglio esserlo sul serio".

Attorniato da collaboratori e operai, Enzo girò la chiavetta della 125 S. Avevo scelto questa sigla non a caso: il numero 125 segnala la cilindrata unitaria, 125 per 12 fa 1500, la cilindrata complessiva. Caratterizzare i modelli con i codici di identificazione che subito richiamassero gli aspetti tecnici della vettura era un'altra sua scelta, alla quale raramente avrebbe rinunciato in futuro. Enzo girò la chiavetta, sentì il motore respirare, diede gas e poi fece sfrigorare le gomme. La gen-

## Lo stile di Carol Alt nel ricordare Ayrton

**L'altra sera** c'è capitato in un'edicola e per caso, dalla mazzetta delle rese, noto sbucare con sorpresa il numero di dicembre del mensile GQ, con un inequivocabile strillo in copertina: "Carol Alt, le mie noti con Ayrton".

Cavolo - penso - ci risiamo.

Boh, ancora una volta l'automobilismo sarà stato confuso col gossip, con l'aggravante specifica di far rivelazioni sbracate e a buon mercato su di un personaggio che neanche si può difendere. No. Basta, basta, basta. Stavolta mi riservo d'incazzarmi sul serio.

D'istinto, sfrutto l'ultima e l'unica chance che ho per acquistare quel numero del mensile e lo infilo in borsa, per leggerlo una volta tornato a casa.

Ormai, sinceramente, sono prevenutissimo su tutto ciò che sa di Motorsport frammisto al pettegolezzo più becerato o financo lieve.

Perché non solo lo Sport del Motore deve difendersi ogni giorno dal politicamente correct, dagli ipersalutisti che vorrebbero renderlo più inoffensivo degli scacchi subacquei e delle fantabocce, no, no, c'è di peggio.

Nella schiera ampia dei nemici dell'igiene mentale di chi corre, vanno contati anche tutto coloro che - scrivendo e sparando per anni maree di cazzate -, hanno ammorbato quella che era una disciplina estrema, strappacuore, potenzialmente assassina e estenzialmente serissima, che una volta affondava il suo humus psico-attitudinale in una mistica filosoficamente guerriera e compostissima - semmai portata agli amori intensi e totalizzanti piuttosto che a esorcizzanti estasi dionisiache, alla goliardia porcareccia, financo alla bulimia sessuale, all'humour mordace, cioè alla vita al massimo sotto ogni punto di vista - ma mai e poi mai nella banalità.

Gli immensi Clay Regazzoni, Graham Hill e Mike Hailwood con grande stile, ciascuno a suo modo, erano pronti ogni giorno a morire - ovvio, toccandosi scaramanticamente l'argenteria di famiglia -, non solo per coraggio e habitus mentale, fatto per

di più d'ironica e autoironica sprezzatura, ma anche grazie alla consapevolezza che fin lì avevano saputo vivere. E alla grande. Parlare di una sera o di una notte vissute al loro fianco significava entrare in una

nebbiosa terra degli eroi, anche senza moto e macchine di mezzo: bastavano donne, carte, botteglie o scherzi a far la differenza e a mostrare che, comunque, di uomini interessanti si trattava.

Invece, adesso? Una pena infinita.

Righe e righe, titoli, catenacci e perifrastiche attorcigliate in finte notizie, il tutto sprecatissimo per parlare del cane di Tizio, del più recente tribal tattoo di Caio, dei colpi di sole d'un pilota che si fa mezzo biondiccio, Dio lo perdoni, piuttosto che della bassetta a riccio o a punto interrogativo sfoggiata da Sempronio, tutto lampadato, con la consapevolezza d'essere splendido davvero quando

mette a segno un tweet carino o si devasta di selfie con la boccuccia a ciucciabrodino. Tutto qui o quasi.

Insomma, cosine pestilenziali, finte, superficiali, ammorbanti e deprimenti - tipiche della pussy generation, dei piloti ma mica tanto, della non sporadica schiera di certe fighette d'oggi -, riportate come fossero notizie e che in realtà nessuna

sciampista sarebbe disponibile a ritenere importanti chiacchierando con la parrucchiera. Junk news, robaccia la cui colpa è di chi mondialmente la scrive, sì, sì, di noi altri eh, ancor più di chi le vive.

Questo penso, mentre, giunto finalmente a casa e sprofondato in poltrona, leggo con fare inquisitorio l'intervista a Carol Alt. Ma, magia delle magie, periodo dopo periodo, scopro e riscopro il gusto di darmi torto, sorridendo.

Perché quello che il collega Raffaele Panizza traccia di Carol Alt è un ritratto stupendo, onesto, disincantato e sobrio e l'Ayrton che la top model simbolo degli Anni '80 tratteggia è intimo, delicato, adorabile. «Era carino, pieno d'attenzioni (...). Approfittavamo degli shooting, mi raggiungeva su un'isola, a una sfilata: è durata quattro anni. L'ho amato profondamente». Dove? Come? Carol, bellissima ora come allora, racconta momenti di gloria con Senna come fossero pole position: «A Milano cenavamo a "La Briciola", il nostro ristorante preferito. Stare con Ayrton era incredibile. La gente si arrampicava sui cornicioni per guardarci passare. Una volta, davanti a Cinelli, bloccammo mezza città. Da Pollini, una sera, dovettero chiamare i vigili per farci uscire dal negozio, tanta era la folla».

Via Montenapoleone, la Milano da bere. C'è un mondo in questi aneddoti. Senna non lo prendeva sul serio, per carità, ma finalmente aveva la scusa per sorridere. Sentite questa: «Ricordo una fuga notturna, nelle campagne di Novara, sulla sua Ferrari. A un certo punto Ayrton si gira verso di me e mi fa: "Carol, è finita la benzina. E io: ma sei serio? Dove lo troviamo un distributore, adesso?" Per miracolo, in mezzo al nulla, apparve quella stazione di servizio. E ricordo Ayrton scendere dall'auto e arrembiare con la pompa. Finché a un certo punto mi bussa al finestrino e dice: Carol, hai idea di come diavolo funzioni? Per fortuna si fermò un'auto e ci salvò: la scena di questa madre di famiglia che aiuta Senna a fare rifornimento, non la dimenticherò mai». Il giorno della morte di Senna a Imola, il 1° maggio 1994, Carol Alt ha lasciato per sempre suo marito. Nessun accenno piccante, profondo rispetto per il privato del campionissimo. Aggiungo solo questo: «Nella vita non ho rimpianti, a parte uno. Si chiama Ayrton Senna». Carol Alt, 55 anni, oltre 400 copertine col suo volto, si ferma qui. Il suo è uno dei ritratti più schietti, sinceri e caldi di Ayrton. Da scuola di giornalismo. Ecco, arrivo alle conclusioni. Il problema non è il mica gossip, ma lo stile. Le capacità e l'onestà intellettuale di chi parla. Grazie per questa bellissima lezione, narrativa e di vita.

Valeu, Ayrton. Enchanté, madame Alt. ●



### UN RICORDO DA LEZIONE DI GIORNALISMO

Sopra, Senna e la Alt quand'erano sulle copertine dei rotocalchi. In alto, il numero di dicembre di GQ che riporta l'intervista alla ex fiamma di Ayrton

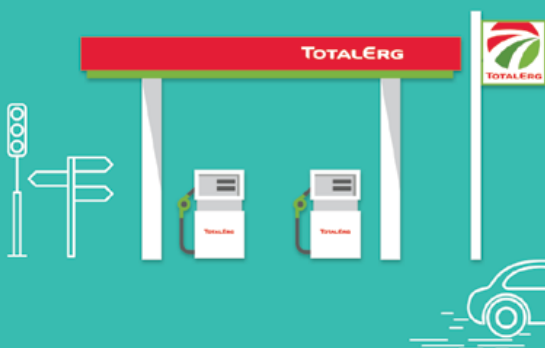
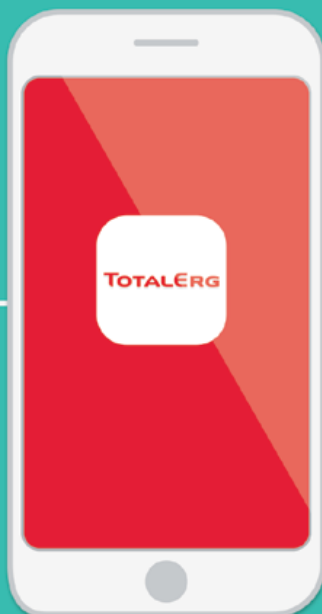


# GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



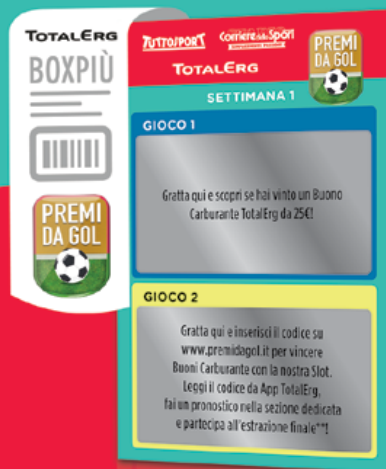
FAI UN  
PRONOSTICO

SCOPRI SE  
HAI VINTO!



SCARICA  
L'APP

TOTALERG



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

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

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

SEMPRE TIPO  
Corriere dello Sport  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG



# Asia tricolore

**ANDREA RODA E MICHELE RUGOLO RITORNANO DA SEPANG  
COME CAMPIONI DELLE CLASSI LMP2 E GT DELL'ALMS 2016/17**

**S**EPANG - La Malesia celebra due italiani tra i campioni dell'Alms. Andrea Roda e Michele Rugolo lasciano Sepang con in tasca la vittoria del titolo piloti nelle classi Lmp2 e Gt, regalando alle rispettive squadre, Algarve e Dh Racing l'iscrizione per la prossima 24 Ore di Le Mans in giugno. Per Rugolo alla vigilia il successo sembrava scontato, anche se il vento si era complicato la vita in qualifica, riuscendo comunque in gara ad agguantare il quinto posto coi compagni Vaxiviere e Lemert ed i punti necessari per regalare alla Ferrari 488 Gt3 il primo titolo dell'anno. L'Audi è riuscita a beffare la Casa di Maranello, conquistando la vittoria di classe con l'idolo locale Alex Yoong in coppia con You e Lee. Più inaspettato, degno di quelle

## AL TRAGUARDO

Gara: 1. Roda-Read-Pizzitola (Ligier Jsp2-Nissan); 2. Maggi-Moore-Schiller (Oreca 03R-Judd).

Le classifiche complete sono riportate a pag. 80

belle storie di cui è fatto il motorsport, è il risultato di Roda. Andrea è infatti il primogenito di una delle famiglie più numerose nel panorama delle competizioni, a partire da nonno Giuseppe che ha trasmesso la passione ai figli Davide e Gianluca, quest'ultimo appunto papà di Andrea e Giorgio. Roda si era affacciato all'Alms come ripiego di una stagione europea sofferta, ma ha da subito trovato un ottimo feeling con il team Algarve, conquistando tre podi prima di Sepang, dove è poi arrivata la prima affermazione assoluta in equipaggio con Pizzitola e Read. Avendo disputato sull'altra vettura portoghese il primo round in Cina, Roda ha così accumulato i due punti di vantaggio necessari per distaccare Pizzitola in classifica, che ha chiuso con la medaglia d'argento questa stagione. Al via della corsa

Roda, che partiva dalla pole position, ha lasciato sfilare Ho Pin Tung e Giorgio Maggi, col cinese che in prima curva ha chiuso la porta in faccia allo svizzero. Gara compromessa per entrambi, e la Dc Racing, fino a quel momento leader di campionato, costretta al ritiro. Roda ha quindi completato in testa il suo doppio stint di guida, posizione mantenuta da Read e Pizzitola fino alla bandiera a scacchi. «Per me è stata una gara durissima, le temperature elevate e l'alto tasso di umidità hanno reso la guida un inferno. Questo è il primo titolo della mia carriera e ringrazio il team Algarve per aver creduto in me in questa stagione» dichiara un felice e provato Roda sul podio. Tra le Lmp3 vittoria di gara e titolo per la Ligier Jsp3 di casa Tockwith con Moore-Hanson.

**Antonio Caruccio**

## CALENDARIO 2017/18

# L'Alms sale a 5 prove

In occasione dell'ultimo round della stagione appena conclusasi della Alms a Sepang, è stato annunciato il calendario del biennio 2017-2018. La novità più rilevante rispetto al passato è l'aumento da quattro a cinque eventi, con una doppia trasferta d'apertura in terra cinese a ottobre, con date da definire ma verosimilmente il 7 e 29 sui tracciati di Zhejiang e Zhuhai. Confermate, come per questa edizione, le ultime tre tappe in Giappone, al Fuji il 3 dicembre, in Thailandia a Buriram il 7 gennaio ed in Malesia a Sepang il 21 gennaio. Consolidata la partnership con Gt Asia, con la rispettiva iscrizione gratuita per i vincitori della classe Gt.



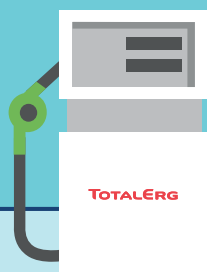
## FESTEGGIANO GLI ITALIANI

Sepang ha portato bene ai nostri portacolori, con Andrea Roda (a sinistra sul podio e in alto) e Michele Rugolo (in alto a destra) la sua Ferrari 488 Gt3 campioni Alms

# CARTA NUOVA, NUOVO SCONTO.

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

TOTALERG



3762515056301312

Il codice sarà leggibile una sola volta per carta e solo su nuove carte entro il 31/01/17,  
tramite App TotalErg o presso uno dei Punti Vendita aderenti al programma fedeltà  
Box Più<sup>®</sup>. Info, regolamento e Punti Vendita aderenti su [totalerg.it](http://totalerg.it)



TOTALERG

# Terza formula prima scuola

**IL FIA F3 RESTA SEMPRE UNA GRANDE SERIE PER I TALENTI DI DOMANI CHE PUNTANO ALLA CIMA DEL MONDO A QUATTRO RUOTE**

di **Alessandro Gargantini**

**F**ervono i preparativi per la nuova stagione della terza serie continentale che, archiviato il 2016 con il netto successo e l'approdo diretto in Formula Uno di Lance Stroll, quest'anno ha in serbo importanti novità. In aggiunta al neo campione, dalla serie cadetta sono recentemente passati nomi come Max Verstappen, Esteban Ocon e Antonio Giovinazzi, che hanno inequivocabilmente esaltato il valore formativo della categoria, che con regolare cadenza esprime prospetti di eccellenza. Ora gli occhi degli addetti ai lavori saranno puntati sulle nuove leve, che dovranno fare i conti, così come le squadre, con un nuovo regolamento tecnico e un differente format dei fine settimana di gara. Per quel che concerne la parte regolamentare, a partire dalla seconda metà di gennaio la Dallara consegnerà ai team il nuovo kit aerodinamico, che sarà identico per tutti e imporrà un blocco agli sviluppi aerodinamici sulle vetture. Da un punto di vista estetico, le monoposto avranno un muso più basso ed imponente, con nuove ali anteriori e posteriori. Sotto il vestito, varierà la configurazione del diffusore e saranno alzate le protezioni in zylon attorno al cockpit ed in kevlar nella zona interna in prossimità delle ginocchia, a beneficio della sicurezza dei piloti. Se da un lato ci si attende che lo stop agli sviluppi aerodinamici possa contribuire alla riduzione dei costi e ad un livellamento dei valori in campo, dall'altro vengono snaturati degli aspetti storici della F3, da sempre culla di nuove leve di ingegneri e soluzioni tecniche.

Le squadre avranno a disposizione, come in passato, sei giorni di test collettivi ed altrettanti per sessioni private. Quattro di quelli collettivi avranno luogo negli ultimi giorni di marzo sui tracciati dell'Hungaroring e Spielberg e precederanno l'avvio della stagione, che aprirà i battenti a metà aprile a Silverstone, congiuntamente all'esordio del Wec. Cambierà anche il format dei fine settimana, che avrà un più ampio intervallo tra le due sessioni di qualifica, in modo da agevolare i rookie. Vi sarà una sola gara il sabato, alla quale seguiranno due manche la domenica.

Sono diversi i nomi in lizza per ereditare il testimone di Lance Stroll, che ha regalato il sesto successo consecutivo alla Prema. Il team veneto dovrà su-



**PREMA SEMPRE  
D'AVANTI A TUTTI**  
Comincia la nuova stagione dell'Europeo di Formula 3, e di nuovo la squadra di Grisignano di Zocco proverà a stare in testa. E lo farà con Mick Schumacher, a destra

perarsi per proseguire un'incredibile scia di vittorie, mentre le scuderie rivali cercheranno, anche in virtù dei cambiamenti regolamentari, di sovvertire le ormai consolidate gerarchie. Giocando d'anticipo, lo scorso novembre Renè Rosin si è assicurato una delle maggiori promesse della categoria, ovvero il britannico Callum Iloft. Accanto al talento, strappato al Van Amersfoort Racing, ci saranno il promettente portacolori cinese della Ferrari Driver Academy Guanyu Zhou e l'esordiente Mick Schumacher, perfettamente inserito nella compagine italiana dopo un'annata nella F4 tedesca ed italiana. Il quarto nome non è ancora stato ufficializzato, ma il profilo identificato è quello di un pilota esperto, che potrebbe essere Maximilian Günther, secondo nel campionato 2016 e premiato con un test con la Mercedes-AMG C 63 Dtm. Al team italiano, sul finale della passata stagione, era stato accostato anche il nome del nipponico Tadasuke Makino, ma il diciannovenne di Osaka sarà schierato da David Hayle della Hit-tech, che avrà anche Ralf Aron, Jake Hughes e Nikita Mazepin. Tra le squadre Mercedes sarà da tenere d'occhio anche il Van Amersfoort Racing, che schiererà David Beckmann, Harrison Newey e Pedro Piquet. Sulla quarta vettura salirà il diciassettenne ro-

## IL CALENDARIO 2017 FIA F3

16 aprile	Silverstone
30 aprile	Monza
21 maggio	Pau
18 giugno	Hungaroring
2 luglio	Norising
29 luglio	Spa
20 agosto	Zandvoort
10 settembre	Nürburgring
24 settembre	Red Bull Ring
15 ottobre	Hockenheim



okie Kami Lalibertè. Mawson, fresco vincitore con il team dei Paesi Bassi della Formula 4 tedesca, potrebbe invece accordarsi con il team Motopark Academy qualora sia precluso al Van Amersfoort Racing di avere una quinta vettura. È in grave difficoltà nella definizione del line-up il Mücke Motorsport, reduce da una stagione deludente. Passando ai team Volkswagen, il Carlin Motorport ha già annunciato l'accordo con Ferdinand Habsburg, il vincitore della Formula Renault Eurocup e Nec Lando Norris e l'indiano Jehan Daruvala. Non ci sono stati ancora segnali dalla Motopark, che ha perso i piloti Red Bull e Fda. Timo Rumpfkeil dovrebbe proseguire con lo Junior driver Bmw Joel Eriksson e Keyvan Soori. In trattativa con la squadra di Oschersleben ci sono anche Kim-Luis Schramm e Joey Mawson.

Le squadre paiono complessivamente molto più avanti nella definizione del line-up rispetto al 2016, nonostante il campionato inizierà con due settimane di ritardo. È un peccato la più che probabile rinuncia di scuderie britanniche come Fortec, T-Sport e Double R. Alla gara di Silverstone sono comunque attese più di 20 vetture, una cifra di tutto rispetto di questi tempi. Nota di rammarico, la totale assenza per il momento di piloti italiani. ●

# Rosin e il debutto di Schumi jr.

## DOPO SEI TITOLI CONSECUTIVI, LA SQUADRA ITALIANA PUNTA ANCORA AL MASSIMO RISULTATO NON CONCEDENDOSI PAUSE

**S**arà l'anno dell'attacco alla regina. Non vi sono dubbi sul fatto che nel mirino di tutti ci sarà il team Prema, dal 2010 ininterrottamente equipe dominatrice della categoria. Il team di Renè Rosin ha colto il successo con piloti dal profilo diverso, passando dal rookie assoluto Esteban Ocon al più esperto Felix Rosenqvist. Sul trono della serie cadetta con il team italiano sono saliti anche il nostro Raffaele Marciello ed il duo iberico composto da Daniel Juncadella e Roberto Merhi. Per finire con Lance Stroll, che nella passata stagione non ha di fatto avuto rivali. Abbiamo chiesto a Renè Rosin come si riesca a mantenere alta la concentrazione e a trasmetterla al gruppo di lavoro dopo una tale abbuffata di vittorie.

**LA QUALITÀ ED IL LIVELLO DI PREPARAZIONE DEI NOSTRI AVVERSARI CI IMPONE DI NON RILASCIARCI!**

**RENÈ ROSIN**

”

«Viviamo ogni anno come una nuova avventura. Brindiamo dopo ogni successo, ma dal giorno dopo si riparte da zero senza guardarsi indietro - ha raccontato il team manager veneto - Bisogna considerare il fatto che la terza serie continentale è un contesto iper-competitivo, dove le motivazioni vengono quotidianamente anche dagli stimoli esterni. La qualità ed il livello

di preparazione dei nostri avversari ci impone di non rilasciarci! Questo concetto è molto chiaro in tutti gli uomini della squadra». A rendere ancora più intrigante la prossima stagione del team veneto ci sarà il debutto di Mick Schumacher nella terza serie. Il teenager tedesco sarà l'osservato speciale e richiamerà un fortissimo interesse attorno a sé. Dopo due stagioni in Formula 4, il diciassettenne è ora pronto al grande salto. Il piano di lavoro con Mick potrebbe essere comparabile a quello di Lance Stroll sotto molti aspetti. «Sì, ci sono delle circostanze che accomunano i due piloti - ha spiegato Renè Rosin - Il nostro approccio è sempre quello di concentrarci al massimo su ciascun pilota che accompagniamo in pista. Ogni ragazzo ha le sue specificità e noi cerchiamo di fare il massimo considerando questo aspetto. Ed anche con Mick sarà la stessa cosa!». ●



**NOVITÀ MORTARA**

Questo 2017 vedrà il passaggio del nostro portacolori Edoardo da Audi alla Mercedes. Eccolo impegnato in pista nei primi test



Un line-up più leggero, diverse facce nuove ed un programma che non si discosterà più di tanto da quello della passata stagione. Non sono attesi grossi stravolgimenti in vista dell'edizione 2017 del Dtm, che nonostante una riduzione di vetture al via si pone come primario obiettivo di ripetere il più che positivo bilancio del 2016, che ha regalato una stagione tiratissima fino all'epilogo di Hockenheim e ha riscosso un consistente seguito del pubblico, sia sugli spalti che davanti agli schermi. Ha senza dubbio convinto anche il nuovo sistema delle zavorre, che aveva incontrato scetticismo nelle prime uscite stagionali, ma che ha contribuito a livellare in un modo ragionevole, e comprensibile dal pubblico, le prestazioni delle vetture in pista. Ha raccolto sempre più apprezzamenti anche la corsa del sabato, che alcuni protagonisti vorrebbero identica a quella della domenica, ovvero della stessa durata e con il cambio gomme. A proposito di pneumatici, la Hankook introdurrà una nuova miscela che porterà ad una migliore performance, abbinata ad un decadimento molto più rapido. Sempre con l'intento di rendere le macchine più diffi-

# Riduzione necessaria

**SI PASSERÀ QUESTA STAGIONE DA 24 A 18 VETTURE IN PISTA, MA LE TRE CASE AL VIA DEL DTM PROMETTONO EMOZIONI E SHOW**

di Alessandro Gargantini

cili da guidare, saranno limitate diverse componenti aerodinamiche. Il terzo punto di intervento sarà sui motori. I propulsori avranno un cospicuo incremento di potenza, fino ad 80 cavalli, e supereranno ampiamente i 500 totali.

In tema calendario, non ci sarà alcuna modifica rispetto alla passata stagione. L'ottima risposta del pubblico ha portato alla conferma della tappa di Budapest e convinto gli organizzatori a scartare l'eventualità di un ritorno ad Oschersleben o Sa-

chsenring. In extremis è stata trovata una soluzione per il Red Bull Ring, che scivola da maggio a settembre. Come da tradizione, l'annata si aprirà e chiuderà a Hockenheim. La decisione di ridurre il numero di vetture per Casa da otto a sei era stata presa già in occasione del Salone dell'Auto di Francoforte del 2015 e non ci sono stati ripensamenti. Meglio un Dtm in salute con qualche vettura in meno che nubi all'orizzonte sulla categoria, avevano sancito i rappresentanti delle tre Case coin-



# Mortara primi passi con la Stella

A FINE 2016 LA PRESA DI CONTATTO CON LA NUOVA ARMA CHE PORTERÀ IN PISTA. TANTI CAMBI IN TUTTI E TRE GLI SCHIERAMENTI AL VIA

## IL CALENDARIO 2017

7 maggio	Hockenheim
21 maggio	EuroSpeedway Lausitz
18 giugno	Hungaroring
2 luglio	Norising
23 luglio	Moskow Raceway
20 agosto	Zandvoort
10 settembre	Nürburgring
24 settembre	Spielberg
15 ottobre	Hockenheim

volte. Lo stesso Wolfgang Ullrich di Audi Sport aveva confessato che il taglio di due unità comportava importanti risparmi e che non vi erano margini per proseguire con uno schieramento di otto macchine. Sempre in occasione dello stesso meeting a Francoforte, che si tiene con cadenza biennale, Audi, Mercedes e Bmw avevano sottolineato la necessità di un rinnovo dei ranghi all'interno dell'Itr, la società che storicamente organizza la categoria ed è guidata da Hans Werner Aufrecht. Lo scorso aprile era circolato il nome dello stesso Wolfgang Ullrich in merito alla successione del settantottenne, che è anche capo della Hwa. Dallo scorso settembre è in auge la candidatura di Gerhard Berger, che aveva buttato acqua sul fuoco affermando che «al momento non ci sono possibilità reali ed ho parecchie cose sulla scrivania!». Non vi sono comunque molte chances che si vada avanti con attuali vertici, ai quali si è aggiunto Florian Zitzlsperger nel ruolo strategico di capo dell'organizzazione e comunicazione. Aufrecht sta anche lavorando con Jean Todt sul regolamento della categoria Class One, attesa come riferimento per le vetture turismo dal 2019. La prima sessione di test collettivi del 2017 si svolgerà nel mese di febbraio in Portogallo, ancora da definire se all'Estoril o Portimao. Una bella novità è che, subito dopo il salone di Ginevra, le vetture del Dtm approderanno a Vallelunga, per poi disputare la terza ed ultima sessione pre-campionato a Hockenheim, che il primo fine settimana di maggio ospiterà l'apertura stagionale. ●

**I**l 2017 sarà anche la stagione del clamoroso passaggio di Edoardo Mortara alla Mercedes. Dopo settantasei gare nel Dtm con l'Audi, alla quale ha regalato otto vittorie e la piazza d'onore nel campionato scorso, il ventinovenne italiano volta radicalmente pagina. «Sono stato benissimo con l'Audi ed ho ricordi indelebili – ci ha raccontato Edo – Ma dopo diverse stagioni ho avuto l'impressione che per puntare al titolo serviva intraprendere una nuova strada, visto che diversi tentativi con l'Audi sono falliti». Mortara ha avuto il permesso dall'Audi di salire sulla Mercedes-AMG C 63 per quattro giorni a Jerez, dal 29 novembre al 2 dicembre scorso, quando il circus del Dtm ha prenotato la pista Andalusia per l'ultimo test finora disputato. L'italiano di Ginevra ha potuto percorrere soltanto una cinquantina di tornate. «È stato importante per me compiere i primi giri sulla nuo-

va macchina, prima della pausa invernale. Le sensazioni sono state molto buone, in un contesto nuovo per me. Devo ringraziare Audi per avermi concesso di salire in anticipo sulla nuova vettura». Edo si è ambientato bene con i nuovi tecnici e compagni di squadra, almeno questa è stata la prima impressione. «La nuova squadra ha fatto di tutto per farmi sentire da subito come ha casa. Ho apprezzato molto questo aspetto. In pista ovviamente non ho spinto, ma è stato fondamentale iniziare a capire come funzionano le cose in Mercedes. Ora non vedo l'ora di ripartire tra qualche settimana!». La Casa di Stoccarda è l'unica a non aver ancora annunciato i line-up della stagione che sta per iniziare. Saranno almeno tre, considerando l'arrivo di Edo, i piloti del 2016 che non saranno confermati. Sono al sicuro Robert Wickens, Lucas Auer e Gary Paffett. A

Jerez Ulli Fritz, responsabile del programma Dtm per la Mercedes, ha messo alla prova anche Maximilian Günther e Maro Engel e vorrebbe assolutamente avere nel suo line-up almeno un pilota tedesco. Tutte le vetture della Stella saranno schierate della Hwa. Anche in casa Audi ci sono stati grossi stravolgimenti, con l'addio di Mortara, Molina, Adrien Tambay e Scheider. Le facce nuove saranno Loïc Duval e René Rast, che ha ben impressionato nella finale di Hockenheim quando rimpiazzò Ekström. Dieter Gass, che ha tagliato due vetture del team Abt, ha confermato il due volte campione svedese, Rockenfeller, Green e Nico Müller. Jens Marquardt ha invece confermato tutti i piloti Bmw, a cominciare dal campione in carica Marco Wittmann. Per il costruttore di Monaco non ci saranno António Félix da Costa, Martin Tomczyk ed i team Mtek e Schnitzer Motorsport. ●



## AL TRAGUARDO

- 1** **Ogier-Ingrassia**  
Ford Fiesta Wrc  
4.00'03"6
- 2** **Latvala-Anttila**  
Toyota Yaris Wrc  
a 2'15"
- 3** **Tanak-Jarveoja**  
Ford Fiesta Wrc  
a 2'57"8

La classifica completa è riportata a pagina 80



## DALLA VW ALLA M-SPORT LA MUSICA NON CAMBIA

Ogier e Ingrassia, sopra, hanno conquistato il 39esimo successo insieme, il quinto nel Rally di Montecarlo (compreso il 2009, quando la gara non era nel Mondiale). L'era delle Wrc "Plus" è iniziata con il trionfo della Ford

O

 rally  
 sprint


# Ogier fa subito Fiesta

IL QUATTRO VOLTE IRIDATO DEBUTTA  
E VINCE CON LA FORD CHE NON  
ARRIVAVA PRIMA DAL 2012. BENE  
LA TOYOTA, SECONDA CON LATVALA,  
MALE LA CITROËN. E LA HYUNDAI  
RECRIMINA PER L'OCCASIONE  
SPRECATA DA NEUVILLE



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

**M**ONTECARLO - «Unbelievable», incredibile. L'urlo di Malcolm Wilson riecheggia nel motorhome della M-Sport. Thierry Neuville, in testa alla corsa sin dall'inizio e con un vantaggio su Ogier arrivato a 51", ha appena staccato la ruota posteriore destra uscendo troppo largo in una curva a sinistra, al km 13.8 della speciale di Bayons, subito dopo metà prova del crono che ha sostituito il mitico Sisteron. È il colpo di scena che decide la gara, nel primo pomeriggio di sabato 21 gennaio 2017. Wilson non crede ai suoi occhi, capisce subito che il belga della Hyundai ha appena servito su un piatto d'argento ad Ogier la sua prima vittoria con la M-Sport, la 39esima per il campione di Gap. Ed il trionfo, puntuale, arriva, nemmeno 24 ore più avanti, dopo un'astinenza durata la bellezza di 52 mesi. L'ultima volta che il team britannico vinse, quando ancora era ufficiale Ford, fu con Jari-Matti Latvala nel settembre 2012, in Galles.

*«Per me sarebbe stato sufficiente, come avevo detto alla vigilia, finire questa gara sul podio - ha confessato all'arrivo felicissimo Ogier -. Poi è arrivata la vittoria, importantissima per tutti noi. Vincere a Montecarlo dà sempre una forte emozione. Un grazie speciale ai miei ricognitori, che sono stati utilissimi. Francamente mi spiace per Neuville ma sappiamo che le corse sono così. Noi e la Fiesta siamo cresciuti*

**MI SAREBBE  
BASTATO SALIRE  
SUL PODIO  
E INVECE ABBIAMO  
TRIONFATO  
CON LA FIESTA!**

**SEBASTIEN OGIER**

”

*prova dopo prova, abbiamo corso in condizioni spesso al limite, su fondi molto ghiacciati. Venerdì avevamo anche perso 40" su Neuville, per un dritto a bassissima velocità che però ci ha fortemente penalizzato. Poi non abbiamo più fatto errori, non abbiamo mai mollato, e ora siamo qui a festeggiare questo importante successo con la nostra nuova squadra».*

Al suo fianco anche Julien Ingrassia è su di giri: per l'equipaggio transalpino questa è la quarta vittoria consecutiva nel Montecarlo. «A Neuville - ricorda Ingrassia - è capitata la stessa cosa che era successa a noi in Catalogna nel 2015, quando siamo usciti di strada durante la power stage. Poteva pensare ad amministrare il vantaggio ma in quel momento era troppo sicuro di sé. E così ha forzato ed ha fat-

## Delusione Citroën ma il

to un errore: c'est la vie». E Malcolm Wilson, che da anni che non era così contento, ha commentato: «Per noi questa è una vittoria che ci regala un'iniezione di fiducia pazzesca». Un dato statistico. La Ford Fiesta aveva vinto sei anni fa, nel Rally di Svezia 2011, la gara d'esordio delle Wrc 1600 turbo ed a Montecarlo s'è ripetuta nella prova d'esordio delle Wrc 1.6 "Plus". Come direbbe Giambattista Vico, corsi e ricorsi storici.

### Anno nuovo storia vecchia

Con le Wrc "Plus" della nuova era non è cambiato niente. C'è sempre un uomo solo al comando, ed il suo nome è sempre lo stesso: Sébastien Ogier. Il 33enne pilota di Gap con questo successo, ottenuto sulle strade di casa nel dipartimento delle Hautes Alpes, ha rifilato un colpo da kappa ad alcuni dei suoi principali avversari nella lotta per il titolo mondiale: Kris Meeke è rimasto a quota zero, mentre Neuville ha portato a casa solo i 5 punti della power stage.

A livello di prestazioni, la Hyundai i20 e la Ford Fiesta sono sembrate le più in palla, hanno firmato tutti gli scratch eccetto il penultimo, andato alla Citroën di Lefebvre. Ottimo anche se un po' fortunoso il secondo posto di Latvala: decisamente un grande inizio per la Toyota Yaris, che è andata meglio del previsto. Ora vedremo nell'imminente bagarre per la vittoria sulle nevi del Varmland quanto le Yaris dimostreranno di essere competitive. La Svezia si presenta già come un'ultima spiaggia o quasi per Citroën, messa sotto processo dalla stampa transalpina come la più grande delusione di questo 85° Rally di Montecarlo. La C3 ha messo in mostra un gran motore ma i piloti scelti da Matton non hanno brillato. Eccetto Craig Breen che, ironia della sorte, al volante della "vecchia" Ds3 Wrc ha chiuso quinto, mentre Lefebvre si è riscattato nel finale risalendo al nono posto. Un po' poco per chi pensava di vincere. ●

Potenzialmente la nuova C3 Wrc è una grande vettura, sviluppata negli ultimi mesi percorrendo oltre 10.000 km di test. Ma sulle speciali monegasche le prestazioni sono state al di sotto delle aspettative, i risultati tanto attesi sono arrivati solo nella tappa finale. E l'umore era molto basso all'assistenza della ca-

sa di Satory, tutti infatti pensavano che la nuova C3 Wrc se la potesse giocare con le Hyundai e le Ford ed invece ha vinto solo il penultimo cronometro, con Lefebvre. «Abbiamo patito molto le condizioni ghiacciate delle prove della seconda e terza tappa - ha ammesso molto candidamente il team principal

della casa francese Yves Matton - . Non eravamo preparati a dovere per quel tipo di fondo, mentre sull'asfalto asciutto siamo andati decisamente meglio. In quelle condizioni la C3 Wrc ha un po' sofferto, poi due errori dei nostri piloti, Lefebvre giovedì sera e Meeke venerdì mattina, ci hanno allontanato



### GIAPPONESI SECONDI CON UN LATVALA AL SETTIMO CIELO

## Bentornata Toyota

Sorride Jari-Matti Latvala, come non faceva da tanto tempo. Sa di aver fatto un vero miracolo e ne è orgoglioso. «La verità è che non ho più addosso la pressione di dover vincere a tutti i costi e sono molto più tranquillo - ha commentato il finlandese all'arrivo - . Torno a casa da questo Rally di Montecarlo con un secondo posto da incorniciare, che nessuno s'aspettava, visto che alla vigilia pensavamo di finire al massimo tra i primi sei. Un podio che ci dà fiducia, ottenuto dopo una gara complicatissima. Mai vista così tanta neve dal 2013, nella quale è stato fondamentale usare sempre la testa e correre con attenzione, visto il tanto ghiaccio presente sulle prove. Sappiamo bene però che in condizioni di asfalto asciutto siamo ancora indietro. Ora ci prepariamo per la Svezia, nei test la Yaris è andata molto bene, possiamo quindi far bene anche lì». E nel Toyota Gazoo Racing alla fine i sorrisi si sprecavano. Tommi Makinen era contento come una Pasqua all'arrivo a Montecarlo. «Non avremo mai immaginato alla vigilia di riuscire a finire sul secondo gradino del podio - ha dichiarato il team principal della squadra nipponica - . Devo dire che questa è stata davvero una piacevole sorpresa per tutti noi. Sia Jari-Matti Latvala che Juho Hanninen si sono messi in evidenza, davvero per noi questo esordio meglio di così non poteva esserci!».

### GRANDI RITORNI FRA LUCI ED OMBRE

Latvala ha portato la Toyota, che tornava dopo 17 anni, ad un gran secondo posto. Meeke, sopra, è invece uscito di strada con la Citroën rientrata in forma ufficiale dopo il Wtcc



INCESE PERÒ VINCE UNA SPECIALE

## potenziale c'è

to dalle prime posizioni. Abbiamo ancora molto da lavorare, sapevamo che Montecarlo è una gara molto particolare e che stavolta saremmo ripartiti tutti da zero. Ora andiamo in Svezia, una gara decisamente più veloce, dove avremo un nuovo banco di prova per capire a che punto siamo con lo sviluppo».

Una cosa è certa, sulle speciali della Drome e delle Alpi Marittime la C3 ha mostrato di avere il miglior motore ed un grande potenziale, la vettura ha una progressione ed una stabilità impressionanti. Con un bolide così è chiaro che i risultati non dovrebbero tardare ad arrivare. Forse già in Svezia...



# Wilson adesso torna a sorridere

CON L'ARRIVO DI OGIER, LA M-SPORT RITROVA LA VITTORIA E ANCHE TANAK ED EVANS FANNO VEDERE CHE LA FIESTA "PLUS" È NATA BENE

**D**avvero ottimo il risultato finale ottenuto al Montecarlo dalla squadra di Malcolm Wilson, che torna a casa con Ogier e Tanak sul podio dopo una prestazione maiuscola. «Alla vigilia ero molto nervoso perché tutto era nuovo e non sapevamo dove fossimo a livello di prestazioni - ha ammesso il team manager britannico a fine gara - . Poi abbiamo capito di essere competitivi grazie ai tempi fatti segnare subito da Sébastien, Ott ed Elfyn, ed anche dal fatto di essere stati gli unici ad aver marcato con i nostri tre piloti gli scratch insieme a Neuville. Ogier ha in pratica imparato a conoscere la nuova Fiesta in gara, aveva fatto pochi km di test prima, ed ha capito ora come e dove può migliorarla ed adattarla di più al suo stile di guida. L'arrivo di Sébastien ha dato una scossa a tutto il team, più di quanto accadde undici anni fa quando firmò per noi Gronholm. Perché allora eravamo una squadra ufficiale con l'appoggio della Ford, ora corriamo da soli, solo noi della M-Sport. Ogier e Ingrassia hanno dimostrato di essere due grandissimi professionisti, hanno dato alla squadra un valore aggiunto incredibile che ci ha fatto crescere tantissimo a livello di prestazioni. Erano anni che non vincevamo una gara e con loro ci siamo riusciti al primo colpo: incredibile, non riesco ancora a crederci! Peccato per Tanak, senza quel problema al motore avremo chiuso primi e secondi, ma va bene così». Poi Wilson ha confermato che in Svezia la M-Sport schiererà anche uno specialista come Mads Ostberg, che sulle nevi scandinave ha sempre ben figurato. Potrebbe essere lui un'altra sorpresa di questo Mondiale molto equilibrato ed un po' pazzarello, che promette di offrire scintille in ogni gara. ●



NEUVILLE SBATTE QUANDO AVEVA LA GARA IN PUGNO

## Hyundai sfuma la grande occasione

«La nostra non è una macchina da pista, abbiamo cercato in primis di fare una vettura da rally ed i risultati sono sotto gli occhi di tutti». Questo il Michel Nandan pensiero alla fine di un Montecarlo nel quale il suo pilota numero uno, Thierry Neuville, è stato a lungo in testa. «Nel preparare la nuova Wrc abbiamo cercato di partire da quanto di buono avevamo già sperimentato soprattutto nella ultima versione 2016 della i20 – ha continuato il boss della Hyundai Motorsport –. Devo dire che la nuova vettura va molto bene e che siamo contenti dei nostri tempi». La casa coreana alla vigilia era una delle favorite principali di questo campionato, proprio perché è stata quella che ha cambiato meno in assoluto. La i20 New Generation aveva già dimostrato di essere una vettura vincente, la più forte dopo la Polo lo scorso anno, e la squadra ha un know-how consolidato acquisito in questi ultimi tre anni. Insomma, le buone premesse sono state tutte confermate nella prova monegasca, dove per tre quarti di gara la vittoria è stata a tiro. «Sono contento delle nostre prestazioni – ha proseguito Nandan – perché qui al Montecarlo abbiamo fatto davvero bene in condizioni molto difficili, in prove speciali dove la qualità delle note è fondamentale. È stato poi importante aver lavorato molto e bene sotto l'aspetto aerodinamico, cercando di ottenere il massimo dalla i20 ed i risultati si sono visti, la vettura è infatti risultata molto equilibrata. Riguardo ai nuovi profili alari, vedremo cosa succederà sulla terra in Messico ed in Argentina, dove sono certo ne romperemo molti di più (lo dice ridendo, ndr). Peccato per l'errore di Thierry, abbiamo dimostrato però di esserci, anche nella power stage, per la vittoria».



### THIERRY CHE ERRORACCIO!

Ecco la sequenza della toccata nella 13esima ps che è costata un probabile trionfo alla Hyundai. Neuville e Gilsoul hanno riparato la vettura ma la frittata ormai era fatta...

LE PAGELLE DEI PROTAGONISTI

10

Sébastien  
Ogier

La classe non è acqua. Ogier ha dato indubbiamente un importante valore aggiunto al team di Wilson ed è apparso molto realista sin dalla vigilia. Sapeva che sarebbe stato difficile vincere per via dei troppi pochi km di test effettuati e puntava così al podio. Alla fine è riuscito a salire sul gradino più alto, griffando un'incredibile vittoria dopo una prestazione in crescendo. Chapeau!

9

Jari-Matti  
Latvala

Finalmente Jari-Matti non fa un errore ed i risultati arrivano subito per lui e per la Toyota. Grande gara la sua, con razionalità ed intelligenza, come non faceva da oltre due anni. Se si è riaccesa la luce nella testa del talentuoso pilota finlandese lo scopriremo in Svezia.

6,5

Elfyn  
Evans

Ha vinto pure delle speciali, il giovane gallese che sull'asfalto asciutto ha anche regalato il primo scratch alla DMack. Guadagna la sufficienza abbondante per l'impegno con cui ha disputato la sua gara, mostrando di meritare il volante di una Wrc.

6

Juho  
Hanninen

Merita la sufficienza per l'impegno con cui ha disputato la sua gara, in questo Montecarlo ha dimostrato di meritare il volante di una Wrc. Buoni i suoi tempi, qualche problema, ma nella sostanza una prestazione, che merita la sufficienza.



# 8

## Andreas Mikkelsen

Veni, vidi, vici. Bravissimo non solo a mettere tutti in riga nel Wrc2 ma a fare tempi incredibili con una R5. Merita di ritornare subito su una top car. Voto alto anche per l'umiltà con la quale ha corso e per l'intelligenza dimostrata in tutto il week-end. Un vero signore.

## Ott Tanak

Ha fatto il suo dovere, restando sempre in scia al suo caposquadra. Una prestazione, quella dell'estone, priva di sbavature. Sicuramente, questa è stata la miglior gara della sua carriera, finita su un terzo gradino del podio che avrebbe potuto tranquillamente essere il secondo.

## Dani Sordo

Fa il suo compitino senza infamia e senza lode, portando punti importanti per il titolo Costruttori alla squadra. Francamente ci aspettavamo qualcosa di più, ma si sa che a Montecarlo lo spagnolo offre il meglio di sé quando l'asfalto è totalmente asciutto.

## Craig Breen

L'irlandese è l'unico a meritare la sufficienza in casa Citroën. Con la vecchia Ds3 Wrc s'è fatto notare, chiudendo addirittura quinto assoluto. I suoi miglioramenti si vedono gara dopo gara, per questo è molto stimato nell'équipe transalpina.

# 5

## Thierry Neuville

Se avesse vinto avrebbe preso un bel 10, per l'autorità e la sicurezza con le quali ha condotto la gara sin dal primo chilometro. Poi, l'errore fatale che ha compromesso una splendida prestazione, una performance che lo avrebbe promosso d'autorità nell'Olimpo della gara monegasca.

## Stéphane Léfèbvre

Il giovane transalpino è uscito subito, nella seconda speciale, poi non si è praticamente mai fatto notare sino ai tempi di rilievo fatti segnare nel finale. Quando s'è aggiudicato il primo passaggio sul Turini ed ha chiuso secondo la power stage.

# 4

## Kris Meeke

Una prestazione da dimenticare, quella del driver britannico, apparso l'ombra del pilota visto l'anno scorso in Finlandia. È uscito di strada all'inizio della seconda tappa, poi ha avuto un incidente nel trasferimento finale verso Monaco e si è dovuto ritirare...

# 3

## Hayden Paddon

Un errore incredibile, nella prima speciale: un lungo in una curva ghiacciata forse non segnalata a dovere dal suo ricognitore, l'australiano Reeves. Aver lasciato a casa due esperti della gara come Puero Liatti e Fabrizio Pons è stato il suo sbaglio più grande.

### PUBBLICO E NUVOLE

Quest'anno si è visto a Montecarlo il pubblico delle grandi occasioni. Basti pensare che bisognava spostarsi di oltre 50 km per trovare una sistemazione in hotel, visto che anche a Sisteron c'era il tutto esaurito. La scelta poi di far disputare lo shakedown il mercoledì pomeriggio a Gap e di presentare la gara il giovedì nel Principato di Monaco, a circa 300 km di distanza, ha costretto piloti ed addetti ai lavori ad un vero tour de force, visto che poi giovedì sera i piloti sono tornati al parco assistenza intorno alla mezzanotte.

### FOX E LA DIRETTA

Fox Sports ha seguito la prima prova del mondiale trasmettendo in diretta, giovedì 19, la prima speciale di Entrevaux e quindi in diretta, sabato 21, la prova speciale di La Batie Montsaleon. Diretta anche la domenica per la power stage del Turini, con telecronaca di Lucio Rizzica e Gabriele Cogni. Ancora una volta, dunque, il Mondiale resta in Italia su una pay tv, con l'emittente Fox che ha acquistato i diritti per due stagioni e punta alla massima diffusione della specialità sul canale satellitare della piattaforma Sky. La Wrc Promoter ha reso noto a Monaco l'elenco degli accordi televisivi stipulati su tutto il pianeta: sono 155 le emittenti sulle quali andranno in onda quest'anno le immagini del Mondiale.



# Mikkelsen

## lezioni di guida

**IL NORVEGESE RIMASTO ORFANO DELLA VW SCENDE NEL WRC2 CON LA SKODA E DOMINA. CONQUISTANDO UNO STRAORDINARIO SETTIMO POSTO ASSOLUTO**

**M**ONTECARLO - La prima prova del Mondiale Wrc2 è stata dominata da Andreas Mikkelsen al volante della Skoda Fabia R5 ufficiale. Il pilota norvegese ha dominato la categoria sin dal primo km, con una superiorità davvero schiacciante. Ora l'ex-driver della Vw spera di ritornare al più presto al volante di una Wrc, anche se per il momento il suo futuro è ancora incerto. «È stata per me una grande soddisfazione aver chiuso in testa la gara tra le Wrc2 - ha dichiarato all'arrivo il pilota norvegese - . Vincere a Montecarlo regala un'emozione speciale. Sono riuscito ad allungare subito sui miei avversari e poi ho pensato solo ad amministrare la gara. Non sarò al via in Svezia, stiamo cercando di capire se grazie all'aiuto di un gruppo di sponsor potremo essere nel Mondiale con una top car. L'obiettivo è quello di schierare una Polo Wrc Plus, la vettura non è stata ancora omologata e per la quale bisogna allestire una squadra con due piloti. Non posso dire di più, solo che stiamo lavorando a questo progetto. Presto avremo le idee più chiare». Intanto, nella riunione fra i team tenuta a Montecarlo, sia Nandan che Matton, rispettivamente per conto di Hyundai e Citroën, hanno detto no al progetto... Alle spalle di Mikkelsen, tornando alla prima prova del Wrc2, ha chiuso il compagno di squadra Kopecky, con Bouffier che sulla Ford Fiesta R5 ha chiuso terzo davanti al compagno di marca Camilli, solo quarto al volante della vettura ufficiale della M-Sport. Da segnalare il settimo posto finale di Andrea Crugnola, unico italiano ad aver concluso. ●



### WRC2

Classifica di gara: 1. Mikkelsen-Jaeger in 4.09'36"3; 2. Kopecky-Dresler a 3'25"4; 3. Bouffier-Giraudet (Ford Fiesta) a 6'36"7; 4. Camilli-Veillas (Ford Fiesta) a 9'55"8; 5. Gilbert-Jamoul (Ford Fiesta) a 11'36"8; 6. Bergkvist-Syoberg (Citroën Ds3) a 27'11"8; 7. Crugnola-Ferrara (Ford Fiesta R5) a 30'10"8 (tutti gli altri su Skoda Fabia)  
 Campionato: 1. Mikkelsen 25 punti, 2. Kopecky 18, 3. Bouffier 15; 4. Camilli 12; 5. Gilbert 10; 6. Bergkvist 8; 7. Crugnola 6

### GIANDOMENICO BASSO

## Il campione non festeggia lo scudetto

Anche per il campione italiano in carica Giandomenico Basso, navigato per l'occasione da Simone Scattolin, non è stato un Montecarlo facile. Il veneto si è ritirato per problemi al propulsore sulla Fiesta della Brc, nel corso della seconda tappa. Ma non si è mai trovato a suo agio sulle speciali monegasche sin dallo shakedown.





#### BAGNO DI UMILTA'

Andreas Mikkelsen s'è rimboccato le maniche ed ha fatto vedere che campione è anche senza una Wrc fra le mani. Italiani in chiaroscuro nel Wrc2: sotto, in senso antiorario, Basso, Tempestini e Crugnola



#### ANDREA CRUGNOLA

## Primo degli italiani alla ricerca del feeling giusto

Andrea Crugnola s'è scatenato nel primo passaggio sulle speciali delle Alpi Marittime, che notoriamente gli si addicono, ed è risultato il più bravo degli italiani, 18esimo assoluto e 7° di Wrc2. La sua però non è stata assolutamente una gara facile. La Fiesta R5 della DMax non ha accusato alcun guaio ma il pilota varesino ha patito problemi di adattamento, non ha trovato il giusto feeling sulle speciali delle Hautes Alpes ed ha sofferto più del previsto. Un vero peccato, perché se non fosse finito in un fosso, perdendo 7', avrebbe potuto chiudere molto più avanti una gara chiusa nel complesso bene, con 6 punti che gli fanno muovere la classifica.

#### SIMONE TEMPESTINI

## Debutto breve con la Citroën Il motore è quasi subito ko

Gara da dimenticare per Simone Tempestini e Giovanni Bernacchini. I campioni in carica di Junior e Wrc3 si sono dovuti ritirare infatti già nella terza speciale, dopo soli 5 km, per problemi al motore della loro Citroën Ds3 R5. Un problema verificatosi anche su altre vetture della casa francese, probabilmente causato dalla mappatura del motore.



# Andolfi fa sognare

**IL LIGURE ESALTA SULLA 124 ABARTH PRIMA DI ESSERE COSTRETTO AL RITIRO PER UNA VIOLENTA USCITA. AL DEBUTTO SULLA SCENA IRIDATA LE 124 ABARTH CONVINCONO**

**S**e il 2017 è l'anno dello Scorpione lo scopriremo presto. Sicuramente, l'esordio delle tre 124 Abarth al Rally di Montecarlo non è passato inosservato, soprattutto per i buoni tempi fatti segnare dalla trazione posteriore italiana, anche se il risultato finale non rispecchia le attese. I tecnici della Squadra Corse Abarth non avevano lasciato niente al caso nella preparazione della vettura, effettuando tre giorni di test pre event con i tre piloti schierati: Delecour, Andolfi e Noberasco. Ed i risultati si sono subito visti, con il francese Delecour ed il promettente italiano Andolfi in grande evidenza. Entrambi sono stati in testa alla classe R-GT, ed in pianta stabile nella top 20, prima di essere stati costretti al ritiro. Andolfi per un'uscita di strada conclusa contro un albero, nell'ottava speciale, alla fine della seconda tappa, Delecour per la rottura del tappo del serbatoio che conteneva l'olio del differenziale, a metà della terza giornata.

E così, a vedere il palco d'arrivo è stato solo l'esperto Gabriele Noberasco, l'unico ad aver concluso questo primo test fondamentale per lo sviluppo della nuova Abarth 124 Rally in condizioni estreme. Un debutto che ha dimostrato come la nuova vettura da rally torinese possa giocarsela ad armi pari contro la Porsche nella lotta tra le R-GT. Prossimo appuntamento ad inizio aprile in Corsica, dove Delecour promette già di prendersi la rivincita su Dumas, 26° all'arrivo e vincitore a Montecarlo sulla Porsche 997. Il confronto tra le due Gt dal nome illustre si era chiuso dopo 7 prove speciali, con 5 successi parziali delle Abarth e 2 della Porsche. Alla fine c'era soddisfazione in casa Abarth viste le condizioni in cui si è corso, certo non ideali per una vettura con trazione posteriore. Il Montecarlo si è rivelato, grazie al supporto dei team Milano Racing e Bernini Rally, un terreno ideale per proseguire il lavoro di sviluppo a favore dei piloti e dei team che disputeranno quest'anno il Trofeo Abarth 124 nel Tricolore. ●



## BRUSCO CONTATTO CON LA REALTÀ

Fabio Andolfi ha impressionato con la 124 Abarth, tanto da fare tempi a volto migliori rispetto al "mostro sacro" Delecour, prima di "abbracciare" un albero. Ma la bella impressione rimane



FABIO ANDOLFI

## Il sogno svanito dopo cinque prove

Il Montecarlo di Fabio Andolfi e Manuel Fenoli è stato davvero da incorniciare per i tempi fatti segnare dall'equipaggio di Aci Team Italia al suo esordio sulla 124 Abarth di Bernini Rally. Peccato che si siano dovuti ritirare per un'uscita di strada nell'ultima speciale della seconda tappa, propiziata dalla perdita dei chiodi delle loro gomme. Ma resta un gran Montecarlo, visto che il 23enne ligure era 18esimo assoluto dopo 5 prove, in pratica dopo il primo giro sulle insidiose speciali ghiacciate della seconda tappa, che avevano mietuto diverse vittime. Andolfi era in testa alla classifica della R-GT, dove precedeva di 41"6 Francois Delecour con l'Abarth gestita dalla Milano Racing. Poi, nel secondo giro di prove, prima un problema all'alternatore - che gli ha fatto pagare 2' - quindi l'uscita di strada

definitiva, a 2 km dalla termine del crono di St. Leger les Melezes. «La macchina è partita improvvisamente di fianco - ha detto Andolfi - e siamo finiti contro un albero. Peccato perché stavamo andando bene, non ci voleva proprio. Sono comunque soddisfatto, siamo stati spesso più veloci di Delecour e questo è davvero un ottimo risultato. La vettura va molto bene, è stato un vero piacere guidare un'auto italiana in una gara mondiale». Dispiaciuto anche Claudio Bortoletto. «Fabio stava facendo una bella gara - si rammarica il team manager di Aci Team Italia - con risultati interessanti: è stata una disdetta esserci dovuti fermare. Bisogna però parlare anche dell'ottima performance della 124 Abarth, che si è rivelata molto competitiva in una gara difficile quale Montecarlo. Inoltre, la 124 ha mostrato una grande resistenza nell'impatto laterale contro l'albero, cosa sottolineata anche dai tecnici della Fia. Abbiamo portato dopo l'incidente l'equipaggio in ospedale per precauzione ma sia Andolfi che Fenoli sono stati dimessi senza problemi».



FRANCOIS DELECOUR

## Il potenziale è davvero elevato

«L'Abarth 124 Rally - esordisce Delecour dopo il ritiro - ha mostrato grande competitività nelle condizioni di gara peggiori per le sue caratteristiche di trazione posteriore. Sulla neve e sul ghiaccio siamo stati competitivi oltre le aspettative, a dimostrazione di un grande equilibrio della vettura. Peccato che un banale inconveniente tecnico, la rottura di un tappo del differenziale, non ci abbia permesso di far vedere quanto è veloce la 124 sull'asfalto asciutto. Fino al ritiro mio e di Andolfi abbiamo dimostrato che questa macchina è il nuovo punto di riferimento dell'R-GT. Sono quindi fiducioso, mi rifarò al Tour de Corse, un tracciato più adatto alle caratteristiche della 124. Nel frattempo lavoreremo ancora allo sviluppo con i tecnici di Milano Racing e Abarth e ci sono ampi margini di miglioramento».



GABRIELE NOBERASCO

## Veterano superstite della pattuglia

A 61 anni Gabriele Noberasco s'è tolto lo sfizio di essere l'unico pilota ad esser riuscito a portare sulla pedana d'arrivo la 124 Abarth, in 45esima posizione assoluta. «Non è stato facile affrontare con un'auto totalmente nuova quest'edizione del Montecarlo, che considero la più difficile che ho finora disputato viste le condizioni trovate. Praticamente abbiamo sempre corso con le gomme chiodate e con la trazione posteriore non è una cosa facile. L'Abarth 124 Rally è risultata molto versatile e adatta a tutti i piloti. All'esordio assoluto è stata condotta da tre piloti con caratteristiche diverse fra loro e tre comportamenti differenti. In particolare, Andolfi ha dimostrato come quest'auto è adatta anche ad un giovane pilota che sa destreggiarsi con l'elettronica per le regolazioni, che consentono pure ad un gentleman driver come me di cavarsela nelle condizioni estreme che abbiamo affrontato».



**LUCA PANZANI**

## Primo tra i piloti Clio

Il 26enne toscano è stato davvero bravo, arrivando primo tra i vincitori europei del Trofeo Renault Clio. Panzani ha chiuso molto bene, 21esimo assoluto, e se non avesse forato due volte avrebbe potuto arrivare molto più avanti. Nel complesso, Panzani ha fornito una prestazione molto positiva e convincente agli occhi di tutta la Renault, in una gara davvero complicata.



**ENRICO BRAZZOLI**

## Uscita fatale

Per il 51enne driver di Saluzzo gara chiusa con il ritiro dopo essersi innevato nella prima prova della terza tappa. Peccato perché il driver piemontese stava ben figurando nel Wrc3 al volante della Peugeot 208 R2 gestita dalla Vieffe Corse. «Volevamo arrivare a Monaco - ha detto Brazzoli - ora però contiamo di rifarci. Sicuramente correremo in Corsica e potremo essere al via anche in Messico».

**CRISTIAN MARSIC**

## Al traguardo nonostante tutto

Nonostante le disavventure patite nell'uscita di strada sull'ottava prova, che gli avevano fatto perdere molto tempo, il friulano è salito sul palco d'arrivo monegasco ed era molto soddisfatto di aver chiuso la sua gara 52esimo assoluto.



**CARLO COVI E PIETRO SOMEDA**

## Una coppia di Leoni

Carlo Covi e Pietro Someda hanno chiuso le rispettive gare in 47esima e 48esima posizione assoluta con le Peugeot 208 R2 a loro agio al "Monte".

**CLAUDIO MARENCO**

## Grazie agli spettatori

Alla fine per lui un buon 36esimo posto assoluto dopo aver perso molto tempo nella terza tappa, quando è finito in una scarpata. Grazie all'aiuto degli spettatori Marengo è riuscito a proseguire, tornando in strada e vedendo la pedana d'arrivo a Montecarlo.

**RIECCO KUBICA**

Al parco assistenza di Gap si è visto il polacco. In pratica il Montecarlo è stato per lui un "richiamo della foresta". Kubica ha spiegato che al momento pensa di correre in pista, anche se non gli dispiacerebbe tornare a gareggiare nei rally.

**60 NELL'ULTIMA TAPPA**

L'Automobile Club Monaco, come da regolamento di gara, ha applicato il Super Rally ma ha ammesso alla tappa finale della prova monegasca solo i primi 60 equipaggi in classifica. Stavolta però nessuno è stato escluso al via dell'ultima giornata, dato che solo 54 piloti avevano terminato la terza tappa.

**RICOGNITORI**

Anche quest'anno al "Monte" hanno giocato un ruolo importante i ricognitori. Simon Jean Joseph ha verificato ancora una volta le note di Ogier, mentre a seguire quelle di Jari-Matti Latvala c'era sempre Toni Gardemeister, così come Thierry Neuville s'è nuovamente affidato a Bruno Thiry. Dani Sordo è stato coadiuvato da Enrique Garcia Ojeda e Pablo Marcos; Hayden Paddon da Brendan Reeves; Kris Meeke da Stephen Nitford. Breen si è affidato ad Hirvonen; Giandomenico Basso a Scandola e Granai ed infine Fabio Andolfi si è affidato al fratello Fabrizio e Monica Cicognini.

**GAP ABBANDONA?**

Non si sa ancora se anche nella prossima stagione il "Monte" farà tappa a Gap. La città alpina capoluogo del dipartimento delle Hautes Alpes non ha infatti ancora rinnovato il suo accordo con gli organizzatori monegaschi per ospitare la prima parte della manifestazione.

**BERTELLI IN SVEZIA**

Inizierà in Svezia la stagione di Lorenzo Bertelli che a Montecarlo ha confermato di voler essere al via sulla nuova Fiesta Wrc in Messico, Argentina e Sardegna. Per la seconda parte della stagione il pilota del team Fuckmatie non ha ancora definito i propri programmi.





**TANAK SUL PODIO**

Ott Tanak, a fianco, era secondo ma problemi al motore lo hanno fatto scivolare in terza posizione. Bella gara di Raphael Astier, sotto a destra, primo del Wrc3 e 19esimo assoluto, oltre che primo fra le (poche) 2 ruote motrici in gara

**Così al traguardo**

Gara 1 del Mondiale Piloti e Costruttori Monaco (Mc), 19-22 gennaio 2017

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1° <b>Ogier-Ingrassia</b>	Ford Fiesta Wrc	F-F	<b>in 4.00'03"6</b>
2° <b>Latvala-Anttila</b>	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	<b>a 2'15"</b>
3° <b>Tanak-Jarveoja</b>	Ford Fiesta Wrc	EST-EST	<b>a 2'57"7</b>
4° <b>Sordo-Marti</b>	Hyundai i20 Wrc	E-E	<b>a 3'35"7</b>
5° <b>Breen-Martin</b>	Citroen Ds3 Wrc	IRL-GB	<b>a 3'47"8</b>
6° <b>Evans-Barritt</b>	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	<b>a 6'45"</b>
7° <b>Mikkelsen-Synnevaag</b>	Skoda Fabia R5	N-N	<b>a 9'32"6</b>
8° <b>Kopecky-Dresler</b>	Skoda Fabia R5	CZ-CZ	<b>a 12'58"1</b>
9° <b>Léfèbvre-Moreau</b>	Citroen C3 Wrc	F-F	<b>a 14'43"8</b>
10° <b>Bouffier-Giraudet</b>	Ford Fiesta R5	F-F	<b>a 16'09"4</b>

Le classifiche complete sono riportate a pag. 80

**PROVE SPECIALI VINTE:** Neuville 6 su 17 (2 annullate), **Ogier** e **Evans** 3, **Léfèbvre**, **Sordo** e **Tanak** 1.

**RALLY LEADER:** Ps 1 annullata, **Neuville** da ps 2 a ps 12, **Ogier** da ps 13 a ps 17.

**POWER STAGE:** 1. **Neuville** in 14'14"4; 2. **Léfèbvre** a 30"1; 3. **Hanninen** a 54"9; 4. **Evans** a 1'13"7; 5. **Sordo** a 1'42"7.

**I PRINCIPALI RITIRI:** **Paddon** (uscita di strada) ps 1, **Andolfi** (uscita di strada) ps 8, **Meeke** (incidente in trasferimento) ps 13.

**Mondiale Piloti**

POWER STAGE	MONTECARLO 19-22/1	SVEZIA 9-12/2	MESSICO 9-12/3	TOUR DE CORSE 6-9/4	ARGENTINA 27-30/4	PORTOGALLO 18-21/5	SARDEGNA 8-11/6	POLONIA 29/6-2/7	FINLANDIA 27-30/7	GERMANIA 17-20/8	SPAGNA 5-8/10	GALLES 26-29/10	AUSTRALIA 16-19/11	TOTALE PUNTI
1° = 5 punti														
2° = 4 punti														
3° = 3 punti														
4° = 2 punti														
5° = 1 punto														
1° <b>Ogier</b>	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>25</b>
2° <b>Latvala</b>	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>18</b>
3° <b>Tanak</b>	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>15</b>
4° <b>Sordo</b>	12+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>13</b>
5° <b>Breen</b>	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10</b>
<b>Evans</b>	8+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10</b>
7° <b>Mikkelsen</b>	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>6</b>
<b>Lefebvre</b>	2+4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>6</b>
9° <b>Neuville</b>	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>5</b>
10° <b>Kopecky</b>	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>4</b>

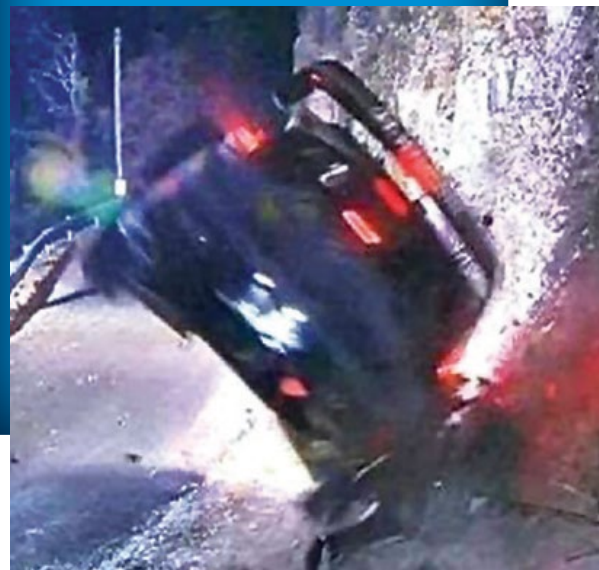
**Mondiale Costruttori**

1° <b>M-Sport</b>	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>40</b>
2° <b>Toyota</b>	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>24</b>
3° <b>Hyundai</b>	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>20</b>
4° <b>Citroën</b>	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10</b>

**NELL'USCITA DI PADDON**

**Dramma al via c'è un morto**

È stato un inizio tragico quello, dell'85° Rally di Montecarlo che vedeva all'esordio le tanto attese Wrc "Plus". Giovedì sera infatti, nella prima speciale in programma - la Entrevaux-Ubraye di 21,25 km - ad 1 km dalla fine la Hyundai i20 Wrc di Hayden Paddon è uscita di strada a causa del ghiaccio, capotando e travolgendo uno spettatore. L'uomo, il 50enne asturiano Jesús Ordoñez, originario di Siero un paese vicino ad Oviedo, città natale di Fernando Alonso, è deceduto in seguito alle ferite riportate. Lo sfortunato tifoso spagnolo, che si era imprudentemente collocato in zona vietata al pubblico, a bordo strada, in un punto senza via di fuga e dove aveva alle spalle solo la roccia, non si era voluto spostare nonostante alcuni fotografi polacchi lo avessero invitato a farlo. Dopo l'incidente, Ordoñez è stato trasportato in elicottero all'ospedale Pasteur di Nizza, dove è però deceduto nelle prime ore della notte del 20 gennaio. Alla famiglia vanno, oltre alle condoglianze del team Hyundai e dell'AC Monaco, anche quelle della redazione di Autosprint.



# Astier bravo domina il Wrc3

IL SEMI-SCONOSCIUTO FRANCESE METTE IN FILA  
TUTTE LE RENAULT CLIO R3 CON LA SUA PEUGEOT 208 R2

**M**ONTECARLO - La prima prova del Wrc3 è stata vinta dal funambolico pilota transalpino Raphael Astier, che ha chiuso la generale addirittura in 19esima posizione assoluta al volante di una Peugeot 208 R2. Il 25enne pilota dell'Ardeche è stato davvero molto bravo ed ha accumulato un vantaggio di quasi 10' (!) sui

suoi avversari, che erano tutti iscritti alla finale europea del Trofeo Clio, dunque correvano con una vettura più performante della sua... Non è chiaro se Astier continuerà nel Wrc3, certo è che gli interessanti scratch fatti segnare dal giovane transalpino durante la corsa monegasca lo hanno messo in grande evidenza agli occhi di tutti. ●

## WRC3

Classifica assoluta: 1. Astier-Vauclaire (Peugeot 208 R2) in 4,39'55"8; 2. Panzani-Grilli (Renault Clio Rs) a 9'22"5; 3. Martin-Duval (Renault Clio Rs) a 10'00"; 4. Pernia-Penate (Renault Clio Rs) a 11'49"6  
Campionato: 1. Astier 25 punti, 2 Panzani 18; 3° Martin 15; 4° Pernia 12



## UNA SEQUENZA AGGHIACCIANTE

Nelle due immagini sotto tratte dalla rete si può vedere la drammatica uscita di Paddon nella prova speciale che inaugurava il Mondiale e nella quale è rimasto purtroppo coinvolto un appassionato spettatore spagnolo che è deceduto in seguito alle ferite



## I NUMERI DEL "MONTE"

Questi i numeri dell'85° Rally di Montecarlo: 75 iscritti, 73 partiti, 54 arrivati, con 3 abbandoni nella prima tappa, 8 nella seconda, 8 nella terza, e nessuno nella quarta.

## PROKOP E OSTBERG

Alla presentazione della stagione 2017 a Montecarlo c'erano anche Martin Prokop e Mads Ostberg, che hanno deciso di unire le forze creando il Team Adapta Jipo Car. Ostberg però, per volere della Fia è stato iscritto in Svezia dalla M-Sport, che seguirà il norvegese a Torsby.

## DELUDE ABBRING

Davvero sottotono la prestazione di Abbring, troppo falloso sulla Hyundai i20 R5 della HMI che era seguita direttamente dai tecnici della Hyundai Motorsport, in primis da Andrea Adamo.

## SABY APRIPISTA

Apripista al volante di una Renault Mégane RS era Bruno Saby. Il pilota di Grenoble, ex-Peugeot e Lancia, ha vinto la gara monegasca sulla Delta nel 1988 navigato dal compianto Jean François Fauchille.

## FORZA SABRINA

La scritta "Forza Sabrina" era in bella mostra sulla 124 Abarth di François Delecour. E la De Castelli era presente al parco di Gap per seguire la corsa di Delecour, navigato dal suo compagno Dumé Savignoni. La navigatrice ajaccina gravemente infortunatasi in Libano sta migliorando giorno dopo giorno, anche se per camminare deve utilizzare una stampella.

## MICHELIN

La casa di pneumatici ha festeggiato a Gap con una cena, alla quale hanno partecipato numerosi addetti ai lavori, i 50 titoli mondiali vinti dal 1973 ad oggi nel campionato del mondo.

## DMACK

Era commosso il tecnico Fiorenzo Brivio al parco assistenza di Gap dopo lo scratch fatto segnare da Evans nella speciale di Bayons, il primo ottenuto dalle gomme DMack sull'asfalto asciutto.

## SERBATOI

L'obbligo di adottare i serbatoi di sicurezza conformi agli standard Fia (del tipo FT3, FT3.5 e FT5) aveva creato malumori e nella riunione del 12 gennaio la Giunta Sportiva ha prorogato l'attuale regolamentazione a giugno.

## PEUGEOT DA EUROPEO

Schieramento tutto spagnolo per Peugeot nel campionato Europeo con i due giovani iberici Lopez Planelles e Suarez - vincitori delle ultime due edizioni del Volant Peugeot in Francia - con la versione rinnovata della 208 T16 curata dal team Sainteloc.

## GRIEBEL PER SKODA

Il vincitore dell'Europeo Junior, il tedesco Marijan Griebel sarà l'uomo di punta per il team Skoda Baumschlagel nel campionato continentale.

## SILVERSTONE WRX 2018

Dal 2018 cambierà la location della tappa inglese del Monidale Rallycross, che quest'anno si svolgerà per l'ultima volta nel tempio della specialità, a Lydden Hill: dal 2018, infatti, la tappa inglese si svolgerà a Silverstone. Presso l'autodromo situato nella Motorsport Valley inglese inizieranno presto i lavori per la pista da rallycross.

## AUDI NEL WRX 2017

Dopo l'annuncio che Vw progetterà e supporterà le Polo SuperCar di Solberg e Kristoffersson nel Wrx, non si è fatta attendere la risposta di Ekstrom. Lo svedese che ha vinto il titolo con l'Audi S1 del suo team dal 2017 godrà del supporto ufficiale Audi. La Casa svilupperà direttamente le evoluzioni della S1 che lo svedese porterà in gara nel 2017 per difendere il titolo.



## MITSUBISHI OMOLOGATA IN ITALIA NELL'R5 NAZIONALE

# Ora non è più un Mirage

Dopo quasi un anno e lunghe discussioni, la caparbieta dei fratelli Giordano è stata premiata e il 15 gennaio la Mitsubishi Mirage (sopra, foto Incerpi) ha ottenuto la tanto sospirata omologazione nazionale in R5. Come noto, la vettura è costruita in Svezia da una struttura indipendente e quindi non può contare su una fiche d'omologazione Fia, anche se la Mitsubishi ha sempre in qualche modo "dato una mano". Come nel caso dell'Italia, dove l'importatore nazionale ha avuto una parte determinante nel far ottenere alla vettura il necessario nulla osta a correre, naturalmente nelle gare prive di titolarità Fia (nel Cir, ad esempio, ce l'ha solo il Roma Capitale entrato nell'Europeo). E comunque, nel caso le prestazioni non dovessero essere congrue, la nostra Federazione s'è riservata la facoltà d'effettuare un test di "omogeneità prestazionale" e, eventualmente, di introdurre una sorta di balance of performance come avviene in pista... La vettura arriverà in Italia fra 15 giorni nella versione aggiornata, con frontale ampiamente rivisto. «Non sappiamo ancora quando e dove la faremo correre - dice Andrea Giordano - ma io e mio fratello Davide vorremmo schierarla già al Ciocco...».

## NELLA SECONDA GARA DEL MONDIALE IN PROGRAMMA A FEBBRAIO

# Bertelli in Svezia fra i 45 al via

Sono 45 gli equipaggi iscritti al Rally di Svezia, tra i quali 11 Wrc: 3 Hyundai i20 (Neuville, Paddon, Sordo); 2 Citroën C3 (Meeke e Breen); 4 Ford Fiesta (Ogier, Tanak, Evans, Ostberg); 2 Toyota (Latvala e Hanninen). Bertelli (Fiesta), Gorban (Mini) e Léfébvre (Ds3)

saranno in gara con le Wrc 2016. Ben 13 i piloti iscritti al Wrc2 tra i quali figurano Tide- mand sulla Skoda ufficiale, Veiby (Skoda), Brynildsen e Grondal (Ford), ed i piloti ufficiali di M-Sport Camilli e Suninen. Da segnalare infine i 56 equipaggi della gara storica.

## SONO GIÀ 200 LE VETTURE COSTRUITE DALLA M-SPORT

# È la Fiesta R5 Evo2

M-Sport ha presentato la seconda evoluzione (sotto, foto Holmes) della Ford Fiesta R5, vettura di larghissimo successo sia agonistico che commerciale, costruita sinora in ben 200 esemplari (!). La Fiesta R5 Evo2, che debutterà più avanti nel corso della stagione, prevede migliorie al propulsore, con una nuova testa, nuove valvole e condotti di scarico modificati. Tutte migliorie che hanno permesso di aumentare il regime di rotazione e dunque i valori di coppia e potenza.



## NEL PEUGEOT COMPETITION TOP

# In palio un volante ufficiale

La notizia, anticipata da As, è ora ufficiale: il vincitore del Trofeo Peugeot Competition Top, articolato sulle sei gare del Tricolore Junior e riservata alle Peugeot 208 R2B, si aggiudicherà il volante ufficiale nello Junior Team Peugeot per il 2018. Oltre al Trofeo ambientato nel Cir è previsto anche il "208 Rally" nell'Irc. La serie Club, infine, permette di correre con qualunque Peugeot dalla 106 in poi (eccezione fatta per le Wrc) nelle gare valide per il Campionato Regionale.

## MANCA L'ACCORDO CON SKODA

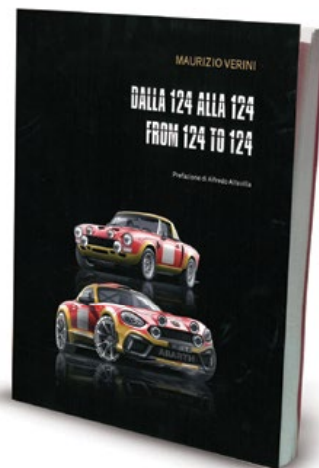
# Scandola alla finestra

Ancora nulla di definito per il 2017 di Umberto Scandola e di Skoda Italia: le prossime settimane dovrebbero per forza di cose essere decisive nella trattativa tra il team diretto da Riccardo Scandola e la filiale italiana della casa ceca. Se il sodalizio proseguirà, l'impegno sarà nuovamente nel Tricolore con la Fabia R5, alla ricerca di quel titolo che manca dal 2013.

## HA SCRITTO UN BEL VOLUME

# Maurizio Verini e la 124 Abarth

Oltre ad essere stato un campione con il volante fra le mani, Maurizio Verini è anche un ottimo scrittore. Lo dimostra il suo bel volume dedicato alla 124 Abarth ed uscito in questi giorni. S'intitola "Dalla 124 alla 124", costa 50 euro ed è veramente interessante. Lo si può ordinare alla Libreria dell'automobile di Milano.



## ACI PREMIA

Si svolgerà venerdì 3 febbraio, presso la Reggia di Caserta, la premiazione Acì dei campioni italiani 2016. Nel contesto verranno assegnati dei riconoscimenti speciali alla Scuderia Ferrari, alla giovane promessa Antonio Giovinazzi ed al rallista Fabio Andolfi.

A fare gli onori di casa ci sarà il presidente dell'Automobile Club d'Italia, Angelo Sticchi Damiani.

## JD CON VARTANYAN

Comincia a definirsi la stagione 2017 del team Jd Motorsport. La squadra di Roberto Cavallari, dopo avere riconfermato il proprio impegno nell'Eurocup F. Renault 2.0, ha ufficializzato il nome del 16enne Alexander Vartanyan, pilota del programma Smp Racing, già in evidenza nel corso dei test invernali.

## VACCARELLA

Giovanni Vaccarella, figlio di Nino (il "preside volante", pilota degli Anni '60 e '70), ha ricevuto un importante incarico, essendo stato nominato fiduciario provinciale di Acì Sport per il quadriennio olimpico in corso. Il 43enne palermitano si occuperà di seguire tutte le principali manifestazioni, inclusa la Targa Florio.

## EURONASCAR

Grazie al successo ottenuto lo scorso anno nella classe Elite 1 della Nascar Whelen Euro Series ed al programma Nexteer Road to Daytona, Anthony Kumpen disputerà altre due gare della Xfinity Series 2017. Il belga guiderà una Chevrolet Camaro del team Precision Performance Motorsports nella tappa di inizio stagione a Daytona e sullo stradale di Mid-Ohio.

## ANTONELLI JUNIOR

Andrea Kimi Antonelli entra a far parte del management Minardi. Il bolognese (che ha solo 10 anni), è il figlio del team manager Marco e dal 2017 sarà pilota ufficiale della Tony Kart nel campionato italiano Acì e nella serie Wsk, a cui prenderà parte correndo nella categoria 60 Mini.



## L'INGLESE GUIDERÀ UNA CITROËN C-ÉLYSÉE

# Huff firma con Münnich

Dopo quattro anni, Rob Huff si accinge a fare il suo ritorno tra le fila del team All-Inkl.com Münnich Motorsport, con cui disputerà tutta la stagione del Wtcc 2017 al volante di una C-Élysée. Il pilota inglese punta a bissare, con la squadra tedesca, il titolo conquistato con la Chevrolet nel 2012. Nel Mondiale Turismo dal 2005 (anno del suo debutto), Huff ha ottenuto in totale 28 vittorie, l'ultima in ordine di tempo lo scorso anno sul circuito di Le Castellet, con la Honda Civic. Quella di Huff è la seconda conferma importante sul fronte Citroën, dopo il rinnovo dell'accordo tra il team Sébastian Loeb Racing e l'altro inglese Tom Chilton, che è stato ufficializzato appena una settimana prima.

## PRIMI ANNUNCI PER LE DUE SERIE

### Gt Asia vs Blancpain Gt Asia

Il Bentley Team Absolute ha confermato la propria partecipazione al campionato Gt Asia Series, in cui lo scorso anno ha conquistato il titolo riservato alle squadre. All'appello ha risposto anche la Cmrt Eurasia, che schiererà due Aston Martin Vantage Gt3. Sull'altro fronte, cominciano ad arrivare anche le prime importanti

adesioni al nuovo campionato Blancpain Gt Series Asia promosso da Sro: il team Phoenix Racing Asia si presenterà al via con due Audi R8 Lms, mentre la Clearwater Racing, squadra di Singapore che ha già conquistato il titolo 2015-16 dell'Asian Le Mans Series, affronterà la stagione con una McLaren 650S ed un'inedita 570S Gt4.

## IL VENETO DEBUTTERÀ NEL TRICOLORE TURISMO

# Baldan Cit su Seat

Dopo la conquista del titolo della Leon Cup Italia 2016, Nicola Baldan debutterà quest'anno nel Campionato Italiano Turismo, restando fedele al marchio Seat ed al team Pit Lane Competizioni. I programmi del pilota veneto sono stati svelati la scorsa settimana. Baldan sarà anche al via del Trofeo Tcr Europa, che si disputerà a fine stagione sul tracciato casalingo di Adria. Da definire il nome del suo compagno di squadra, che correrà nel Tricolore Tcr al volante di una delle due Audi Rs3 Lms in arrivo nelle prossime settimane presso la sede della squadra mantovana. La Pit Lane Competizioni punta a fare il proprio ingresso anche nella nuova serie Tc Open che verrà organizzata dalla Gt Sport di Jesús Pereja.



## TRICOLORE TURISMO

### Leopardi e Faro nel Tcs Italia

Nuovo ingresso nel Tricolore Tcs, che vedrà al via quest'anno Alessandro Leopardi. Il pilota romano guiderà una Seat Ibiza 1.8 turbo con i colori del team Faro Racing e Sorgente, gestita dalla Singwolf di Antonio Iannotta. Ad alternarsi al volante con Leopardi è atteso Marco Iannotta, nel 2014 vincitore della finale internazionale Easykart 125 e la scorsa stagione già impegnato sporadicamente nel Cayman Gt4 Trophy Italia. I primi test, in programma la scorsa settimana sul circuito di Magione, sono stati rimandati a causa delle condizioni meteo proibitive.

## GUIDERÀ UNA MERCEDES

### Kirchhöfer nell'Adac Gt

Dopo cinque stagioni di militanza in monoposto, culminate con la partecipazione nella Gp2 Series lo scorso anno tra le fila del team Carlin, Marvin Kirchhöfer approda nelle ruote coperte. Il 22enne pilota di Leipzin, già campione della F.3 tedesca nel 2013 e due volte terzo assoluto in Gp3 nel 2014 e 2015 con la Art Grand Prix, si appresta a debuttare nell'Adac Gt Masters, che lo vedrà protagonista al volante di una Mercedes Amg Gt3. Rimane ancora da rivelare il nome del team con cui correrà.

## PRIMO SUCCESSO DI PIQUET JR

### Verschoor a segno nella Trs

Con le due vittorie ottenute nel secondo appuntamento stagionale della Toyota Racing Series che si è disputato sul circuito neozelandese di Teretonga, l'olandese Richard Verschoor ha potuto confermare la propria leadership nella classifica della serie. Primo successo per il 18enne brasiliano Pedro Piquet, figlio del tre volte campione del mondo di F.1 Nelson e fratello dell'ex F.1 e campione di Formula E "Nelsinho", adesso terzo in campionato alle spalle dell'australiano Tom Randle, il quale aveva inaugurato la stagione con un successo sulla pista di Ruapuna.



# Daytona

## anno zero

VIA LE VECCHIE DP, SPAZIO ALLE LMP2 "EUROPEE", CON IL DEBUTTO DELLA DALLARA-CADILLAC E L'ULTIMA VOLTA DI ANGELELLI. SOFFIA IL VENTO DELLE NOVITÀ SULLA 24 ORE. FRA LE GT C'È L'ESORDIO DELLA PORSCHE A MOTORE CENTRALE



di Cesare Maria Mannucci

**S**offia forte il vento delle novità. Archivia-ti gli ormai obsoleti Daytona Prototypes, a Daytona voltano pagina e finalmente, dopo anni di isolazionismo regolamentare, si torna a correre con un dettato tecnico comune tra Usa e Europa. Quello della classe Lmp2, sebbene per l'occasione sia stata introdotta la variante DPi, che sarebbero le stesse vetture della classe Lmp2 modificate nell'aerodinamica anteriore e dotate di motori diversi dal Gibson, che invece sarà obbligatorio in regime di monofornitura nel Wec.

Tante le novità: dal debutto della nuova Dallara, per l'occasione ribattezzata Cadillac, alla prima volta a Daytona della Mercedes in forma ufficiale nella classe Gtd e l'arrivo nella stessa categoria di Lexus e Acura. Ma soprattutto il debutto della nuova Porsche 911 Rsr a motore centrale. Destinata a rappresentare un punto di svolta nell'interpretazione regolamentare della classe Gte, anche in ottica della 24 Ore di Le Mans.



## IL NUOVO CHE AVANZA

Un'immagine che sintetizza le tante novità in vista della 24 Ore di Daytona che nel week-end dà il via alla stagione Endurance: la Dallara griffata Cadillac della nuova categoria DPi (qui la vettura dei campioni Imsa in carica Cameron e Curran) e la Porsche 911 Rsr della Gt Lm, la prima coupé di Stoccarda a motore centrale

Alla vigilia, prepariamoci alle solite polemiche sull'equivalenza regolamentare, perché non sarà facile equiparare vetture così diverse, sebbene all'interno di una singola classe. Sarà l'ultimo hurrà di Max Angelelli, che dopo questa gara appenderà il casco al chiodo. A Daytona, Angelelli ha scritto le pagine più gloriose della sua carriera, per lui non sarà facile dire stop. Sulla sua stessa vettura ci sarà il ritorno alle competizioni di Jeff

Gordon ma la classe dei Prototipi vivrà soprattutto sulla presenza dei campioni del Wec: da Brendon Hartley a Neel Jani, da Sebastien Buemi a Mike Conway, da Loic Duval a Stephane Sarrazin. Ci sarà inoltre la grande sfida GM contro Ford, che si affida a 4 vetture per ripetere il trionfo di Le Mans. Ridotta ma qualificata la presenza della Ferrari, con una sola 488 nella classe Gte per Vlander-Fischella-Calado.

Saranno due invece le Ferrari 488 nella classe GtD contro un "mare" di Lamborghini Huracan, che a Daytona cerca la sua prima grande vittoria internazionale. I presupposti per una grande sfida in ogni classe ci sono tutti. Ci sarà da divertirsi.

#### DPI e LmP2: uguali o quasi

Sono 12 le vetture iscritte nella classe prototipi in rappresentanza di 6 Costruttori: Nissan, Cadillac, Mazda, Oreca, Ligier e Riley. Da questa lista manca la Dallara, che a Daytona esordisce con la sua nuova LmP2 ma che, conforme ai nuovi regolamenti della classe DPI, modificata nell'aerodinamica, viene ribattezzata Cadillac in virtù del motore di cui dispone. Stesso discorso per la Nissan, derivata dalla Ligier; e per la Mazda, che di fatto è una Riley modificata nel cofano anteriore. Scompaiono finalmente gli obsoleti DP a telaio tubolare. Ora non ci sono più le vistose differenze prestazionali che caratterizzavano i Daytona Prototypes dalle LmP2, visto che ormai la categoria è una, differenziata solo da dettagli soprattutto "cosmetici". La stessa equivalenza tra il motore aspirato Gibson che sarà obbligatorio nel Wec, con gli altri motori, turbo e non, che invece saranno utilizzati nell'Imsa, sembra essere stata controllata abbastanza. Anche se equiparare motori turbo e aspirati dall'architettura così diversa resta un tema sempre molto complesso. In gara ci sarà così il motore Mazda turbo di 2 litri derivato dal propulsore AER. Il motore Cadillac invece è un atmosferico di 6,2 litri su base Chevrolet. Riley, Oreca e Ligier utilizzano invece il Gibson atmosferico di 4,2 litri. La Nissan infine porta al debutto un nuovo turbo di 3,8 litri.

Il team Action Express difende il titolo conquistato nel 2016 con Cameron e Curran, ai quali per l'occasione si aggiungerà Mike Conway. Sull'altra Cadillac del team di proprietà di Jim France ci saranno Christian Fittipaldi, Joao Barbosa e Filipe Albuquerque. La terza Cadillac-Dallara sarà invece quella del team di Wayne Taylor che si affida ai figli Rick e Jordan, a Max Angelelli, che dopo questa gara appenderà il casco al chiodo, e Jeff Gordon, appositamente rientrato dalla pensione. Considerando che quest'anno sarà presente la crema dei piloti che partecipano al campionato Wec, quest'equipaggio appare squilibrato perché Gordon e Angelelli, entrambi ormai a fine carriera, non possono più assicurare l'intensità sull'arco di più stint di Buemi o Jani. Un limite per questa vettura, che in termini cronometrici invece, rimane tra le più performanti. Completa il tris dei team americani che abitualmente corrono nell'Imsa la Riley-Gibson di Visit Florida che si affida a Goossens-Rast-Van der Zande. Il team Rebellion lancia il guanto di sfida alle squadre americane. Il team svizzero abbandona la classe LmP1 non hybrid per debuttare nella categoria LmP2. A differenza del Wec dove sono obbligatori piloti gentleman, in Imsa invece la categoria è open, e l'equipaggio dei team Rebellion è davvero stellare: Jani-Buemi-Sarrazin-Heidfeld. Due campioni del mondo insieme, il meglio degli equipaggi di Porsche e Toyota.

Il team Esm che quest'anno abbandona il Wec per tornare full time in Imsa, porta al debutto la nuova



#### LUCI DELLA RIBALTA SULLA 911

Per rimanere al passo con i tempi e vincente, la vettura-simbolo della Porsche cambia addirittura filosofia progettuale e passa dal motore a sbalzo a quello centrale. Le altre Gt Lm, a cominciare dalla Ferrari, sono avvisate...



Nissan su base Ligier. Durante i test è stata provata una veste aerodinamica anteriore davvero atipica e radicale. Gli equipaggi saranno composti da Sharp-Daniel-Hartley-Derani, dominatore della gara nel 2016, e Senna-Brown-van Overbeek.

La Mazda abbandona finalmente le obsolete Lola a motore diesel e scende in pista con materiale tecnico adeguato all'impegno di un grande Costruttore. Due le vetture per gli equipaggi Nunez-Bomarito-Pigot e Long-Miller-Hinchcliffe.

A sorpresa nelle prove, la più veloce è risultata l'Oreca-Gibson del team Dragon Speed affidata a Lapierre-Hedman-Duval-Hanley con il tempo di 1'38"343. Tutte le vetture saranno equipaggiate da gomme Continental. Un problema aggiuntivo per i team europei, che nelle varie serie gestite dall'Aco utilizzano abitualmente gomme Dunlop o Michelin. ●



# Palla al centro per la **Porsche**

**STOCCARDA INIZIA UN NUOVO CAPITOLO DELLA SUA STORIA  
ABBANDONANDO IL MOTORE A SBALZO PER L'ICONICA 911 RSR**

## L'ULTIMA VOLTA DI MAX

DPI parade, sotto, in senso antiorario: Multimatic Riley; Rebellion Oreca; Mazda; Nissan; Ligier; Cadillac. In basso, la Cadillac-Dallara che Max Angelelli dividerà con Ricky e Jordan Taylor e Jeff Gordon nella sua ultima uscita ufficiale da pilota

**C**on 11 vetture iscritte ufficialmente da Porsche, Ferrari, Corvette, Ford e Bmw, diventa persino difficile stabilire una priorità di argomenti, tanto importanti e numerosi sono i contenuti tecnici e le novità. Spicca su tutti - probabilmente è l'argomento più importante di tutta la 24 Ore di Daytona - il debutto della nuova Porsche 911 Rsr a motore centrale. Vettura destinata a creare una linea di demarcazione netta, un punto di svolta nei concetti costruttivi e di applicazione del regolamento tecnico della classe Gte. Parliamo di una vettura che non sarà mai costruita in serie e che presenta delle soluzioni tecniche, come il motore centrale, che non vedremo nell'attuale produzione Porsche. Di sicuro la Fia ha concesso tanto alla Casa tedesca nel realizzare questa vettura così innovativa ed estrema, che ha fatto invecchiare di colpo anche progetti come la Ford Gt o la Ferrari 488, costruiti appena un anno fa. Debuttare in una 24 ore non è mai facile, ma la nuova Porsche vi arriva con oltre 40.000 km di test percorsi. Durante le prove, il team tedesco si è nascosto, temendo penalizzazioni supplementari all'ultimo momento, a Daytona sempre possibili. I piloti Porsche hanno percorso sempre traiettorie atipiche, che hanno insospettito. Gli equipaggi ufficiali saranno composti da Pilet-Werner-Makowiecki e da Vanthoor-Estre-Lietz. Da seguire il debutto con la Porsche e nella classe Gte di Laurens Vanthoor, in precedenza il pilota più vincente nella classe Gt3 con l'Audi R8.

## Ma le rivali sono agguerrite

Ad una vettura tecnologicamente più estrema come la nuova Porsche, la Ford invece risponde con la sua invincibile armata di 4 vetture iscritte da Chip Ganassi. Come a Le Mans nel 2016, la Ford gioca con 4 assi per fare sua la vittoria. Dopo avere spodestato la Corvette dal trono di Le Mans, ora la Ford punta a ripetersi a Daytona: dopo il successo in terra francese nel 2016 è questo adesso l'obiettivo prioritario della Ford. I quattro equipaggi della Casa americana saranno composti da Dirk Mueller-Hand-Bourdais; Briscoe-Westbroock-Dixon; Billy Johnson-Mucke-Pla e Priaulx-Tincknell-Kanaan. Una sorta di esercito non facile da gestire ma che in termini di efficienza e velocità si presenta come un rullo compressore. Lo scorso anno, al debutto a Daytona, per la Ford si era trattato di un esordio disastroso, con entrambe le vetture subito ko dopo pochi giri per problemi al cambio. Da quel giorno la Ford Gt è radicalmente cambiata. Ha trionfato al debutto a Le Mans e ha rappresentato una spina costante nel fianco della Ferrari nel campionato Wec. Durante i test a Daytona, la vettura di Briscoe



è risultata la più veloce di classe, sia nei tempi sul giro che come velocità di punta. Il fatto di disporre di quattro vetture consentirà al team Ganassi maggiori variabili strategiche, "sacrificando" più vetture nel ruolo di lepri per tenere alto il ritmo della corsa, oppure potendo provare sequenze diverse nei cambi gomme.

La Corvette è forse la squadra più "danneggiata", perché la rivalità tra Gm e Ford è elevatissima. La C7R si presenta nella stessa configurazione dello scorso anno. Due le vetture per Garcia-Magnussen-Rockenfeller e Gavin-Milner-Fassler. Nel 2016 la Corvette ha dominato, permettendosi anche il lusso di un duello estremo tra i propri equipaggi nelle ultime fasi di gara. Ora lo scenario è radicalmente cambiato e la squadra di Pratt e Miller punta soprattutto sulla meccanica forse più affidabile della categoria. Anche se durante le prove, la vettura di Fassler ha preso fuoco rapidamente per un problema di alimentazione, costringendo la Corvette a sospendere subito i test.

Assente in Europa e non essendo omologata per correre a Le Mans, la Bmw sarà ufficialmente presente in Imsa con la M6 GtLm gestita dal team di Bobby Rahal. La nuova equivalenza sembra aver dato nuova potenza al motore turbo tedesco, che però lamenta una distribuzione dei pesi non ottimale per l'usura delle gomme. Due gli equipaggi: Auberlen-Sims-Farfus-Spengler e Edwards-Tomczyk-Calburg-Wittmer. La Bmw è l'unico costruttore che fa ricorso ad equipaggi di 4 piloti.

### Ferrari e Bruni ai ferri corti

Purtroppo ci sarà solo una Ferrari 488 gestita dal team di Giuseppe Risi a difendere l'onore del Cavallino in Gt. Ragioni di budget hanno impedito ad AF Corse e Scuderia Corsa di iscrivere altre vetture. Risi ripropone l'equipaggio vincitore della Petit Le Mans: Vilander-Fisichella-Calado.

Spicca l'assenza di Gimmi Bruni, unico pilota non presente a Daytona tra tutti gli ufficiali della Ferrari che corrono nel Wec. Il suo voler trattare con la Porsche anche in presenza di un contratto pluriennale firmato in precedenza con la Ferrari non lo ha certo aiutato e questo ha contribuito a "raffreddare" i rapporti. Erano dunque vere le voci, poi smentite, della trattativa alla fine del 2016.

Con la speranza, nel reciproco interesse, che al più presto l'armonia ritorni tra il pilota romano e la Ferrari. Per continuare un sodalizio tra i più vincenti nella classe Gt. Perché un divorzio non servirebbe a nessuno. Anche se la situazione sembra ormai essere arrivata ad un punto di non ritorno.

A Road Atlanta la Ferrari ha dimostrato di potersi giocare alla pari con Ford e Corvette ma Daytona presenta una situazione radicalmente diversa. La 488 soffre sul tratto dell'ovale ma poi recupera nelle fasi di frenata e nel misto. Con una sola vettura in gara però, la Ferrari non può sbagliare: come strategia, come affidabilità e come rendimento dei piloti. A Le Mans, l'unica 488 superstite ha lottato sino alla fine per la vittoria. Ma con una sola vettura, la sfida di Daytona sarà davvero durissima.

La classe Gte è l'unica categoria che utilizza gomme Michelin, a differenza di tutte le altre che sono



### IL VARIEGATO MONDO DELLE GT

Sopra, un plotone di Gt all'imbrunire. In basso, la Ferrari 488 Gt Lm ufficiale di AF Corse per Vilander, Fisichella e Calado. In basso a destra la Bmw M6 e, a destra, le padrone di casa, le americane Ford Gt e Corvette: la Gt Lm sarà sicuramente molto combattuta. Non da meno la classe Gtd, dove la AF Corse schiera una 488 Gt3 (in alto a destra) per Rigon, Mediani, Pierguidi e Mann

equipaggiate con le Continental. Un fattore importante, che consentirà a tutti di adottare le stesse regolazioni del Wec e di Le Mans.

### Bop e altre storie della GtLm

Nel 2016 la situazione è un po' sfuggita di mano. Per evitare le solite polemiche sul Bop (Balance of performance), l'Imsa aveva stabilito che in gara, nel caso di uno stint non neutralizzato, la percorrenza massima avrebbe dovuto essere al massimo di 28 giri con un pieno. "Tetto" che era stato rispettato da tutti sino a metà gara. Poi, nella fase finale, quando infuriava la lotta tra le Corvette, i giri percorsi erano saliti a 32, a dimostrazione che in molti si erano tenuti al di sotto del loro potenziale. Nel 2016 anche in Imsa, così come nel Wec, ci sono state numerose polemiche relative al Bop. Poi, nell'ultima gara, a Road Atlanta, si è raggiunta una situazione quasi condivisa da tutti e da Daytona si riparte da quel quadro regolamentare. Non è un compito facile, perché Ferrari, Ford e Bmw dispongono di motori turbo, Porsche e Corvette invece di motori aspirati. Questi saranno contenuti





nella potenza da restrittori sull'aspirazione, mentre per i turbo s'interrverrà sul regime di rotazione e il rapporto di sovralimentazione calcolato sulla sonda Lambda. La Bmw M6 peserà 1230 kg e avrà un serbatoio dalla capacità di 99 litri. La Corvette C7R avrà un peso di 1240 kg e un serbatoio di 89 litri. La Ferrari 488 peserà 1250 kg per un serbatoio di 86 litri. Per la Ford Gt invece, un peso di 1265 kg e un serbatoio di 92 litri. Infine, la nuova Porsche 911 Rsr avrà un peso di 1240 kg e 93 litri. La Ferrari 488 è quella che avrà la minore quantità di benzina a disposizione per ogni stint, addirittura 13 litri in meno della Bmw. A conferma dell'efficacia energetica del suo propulsore a iniezione diretta. Certo, i piloti della Ferrari dovranno gestire la potenza con molta accortezza e scrupolo ma potranno godere del vantaggio di un peso più favorevole, rappresentato dalla minore quantità di carburante a bordo. Altre differenze riguardano l'altezza minima da terra: 15 mm per Bmw e Ford, 10 mm per Ferrari, Porsche e Corvette. Oppure i tempi nella procedura di rifornimento, a secondo che venga usato il dispositivo Dan Jones oppure Atl. ●

## Ferrari-Lambo sfida tricolore

**IL CAVALLINO E IL TORO SONO INTENZIONATI A TENTARE IL COLPACCIO NELLA CLASSE GTD. CONTRO RIVALI DEL CALIBRO DI MERCEDES AMG**

**C**on 27 vetture iscritte e addirittura 9 Costruttori, è la classe dove la lotta per la vittoria sarà più contesa e incerta. Tre le grandi novità. Debutta a Daytona e in Imsha la Mercedes Amg Gt3 dopo i successi a ripetizione in Europa. Ci sarà l'arrivo in forza dei Costruttori giapponesi, con la presenza di Lexus e Acura. Anche loro per la prima volta in azione a Daytona. Con 8 Huracan Gt3, la Lamborghini invece detiene il primato delle vetture iscritte. Il Toro insegue la prima grande vittoria internazionale che darebbe prestigio ad un impegno sportivo decisamente rafforzato. Al momento il successo più

prestigioso della Lamborghini rimane quello del 2007 a Zhuhai nel campionato Fia Gt1 con la Murcielago. Ma analizziamo le forze in campo nel dettaglio.

Saranno solo due le Ferrari presenti. Il team Scuderia Corsa difende il titolo conquistato nel 2016 con una 488 Gt3 affidata a Balzan-Nielsen-Cressoni-Bird, mentre AF Corse si affida a Mann-Mediani-Rigon-Pierguidi. Le 8





←

Lamborghini in gara invece saranno gestite da 7 squadre diverse, una delle quali l'italiana Ebimotors. Numerosa e qualificata la presenza dei piloti tricolori al volante delle Huracan. Da Mirko Bortolotti a Marco Mapelli, da Paolo Ruberti a Fabio Babin, da Raffaele Giammaria ad Andrea Caldarelli, che farà il suo debutto in Imsa dopo i suoi successi nel campionato giapponese Super Gt. Saranno due le Lexus Rcf Gt3 ufficiali, iscritte dal team 3 Gt Racing. Dove spicca l'equipaggio composto dal veterano Scott Pruett, da Gustavo Menezes vincitore della classe Lmp2 nel Wec, e Sage Karam, che cerca di rifarsi una carriera dopo l'appiedamento dal team di Chip Ganassi. Saranno 3 le Audi al via, che si affida soprattutto al team di Alex Job per riportare al successo la sua R8 Lms Gt3. Spicca l'equipaggio composto da Bill Sweedler, Townsend Bell e Pierre Kaffer. La Porsche, presente con 5 vetture, ha debuttato lo scorso anno con il suo nuovo modello 911 Gt3 R. Numerosi i piloti ufficiali della casa tedesca, divisi tra vari team clienti, come Michael Christensen, Pat Long, Jorg Bergmeister e Wolf Henzler. Saranno 3 le Mercedes Amg Gt3, due delle quali iscritte ufficialmente dal team Riley-Amg. Un arrivo in grande forze quello della casa di Stoccarda, che ora punta alla vittoria in tutte le grandi classiche Endurance che presentano al via vetture della classe Gt3, come Daytona, Sebring, Bathurst e Spa. Il team di Bill Riley, dopo aver dominato la scena della classe Dp con le vetture da lei costruite e dopo aver vinto la classe Gte con la Dodge Viper, si associa ora all'Amg che arriva a Daytona in forza. E non è esclusa ai box la presenza di Toto Wolff. Equipaggio di punta per la Mercedes quello composto da Keating-Bleekemolen-Farnbacher-Christensen. Sono due le Acura Nsx Gt3 ufficiali iscritte dal team di Michael Shank. Storicamente tra i team più competitivi a Daytona e che per seguire il programma con la Honda, abbandona la classe dei Prototipi. L'Acura è al debutto assoluto, si tratta di un progetto interamente sviluppato in Giappone. Dispone di piloti di assoluto prestigio come Ryan Hunter-

**BALZAN CAMPIONE  
E TESTA DI SERIE**  
**Con la vittoria nella Gtd dell'Imsa 2016, Alessandro Balzan e la Ferrari di Scuderia Corsa, sopra, sono il binomio da battere. Portano la sfida, fra le altre, ben otto Lamborghini Huracan: sotto la numero 27 dei nostri Ruberti, Persiani e Giammaria e la 48 sulla quale debutta in Imsa Andrea Caldarelli. Tra i clienti più difficili ci sarà senz'altro la Mercedes ufficiale Amg, in basso**

Reay, Graham Rahl e Osvaldo Negri. Presente anche una Aston Martin Vantage per il tradizionale equipaggio Wec composto da Lamy-Lauda-Della Lana ai quali s'aggiunge Marco Sorensen, fresco campione del mondo Gte-Pro nel Wec. Infine, come non Costruttore presente, la Bmw con una M6 Gt3 iscritta dal team Turner per Max Martin-Krohn-Marks-Klingmann. Durante i test la vettura più veloce è risultata la Porsche del team Manthey di Smith-Reimer-Renger-Proczyk-Muller. Si correrà con gomme Continental, non abituali per le vetture Gt3, che solitamente dispongono di gomme Michelin o Pirelli. La differenza in termini cronometrici tra la classe Gt3 e la classe Gte a Daytona è di circa 3"5 al giro, in maggior parte ascrivibile alle decisamente più performanti gomme Michelin, che continua a fornire la classe regina della categoria Gt. ●





# Le trasformazioni della combustione

Presso i laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano un'attenta analisi di simulazione dei sistemi di iniezione per i motori per autotrazione

**L**a combustione rappresenta una delle trasformazioni termodinamiche più complesse e che, conseguentemente, attrae da sempre numerosi studiosi. In questo primo articolo dedicato alla combustione si vogliono introdurre i principali aspetti fenomenologici che la contraddistinguono. Vale la pena ribadire che grazie a questa trasformazione la miscela di combustibile e comburente (aria) scambia lavoro utile con il pistone e, grazie al manovellismo di spinta e a tutta la trasmissione, si trasmette il moto rotatorio alle ruote. Ovviamente questa schematizzazione rappresenta una semplificazione, ma appare evidente come il processo di combustione risulti la trasformazione fondamentale che permette di muoverci a bordo dei nostri autoveicoli e motoveicoli. Affinché la combustione abbia luogo si deve realizzare una miscela di aria e combustibile nelle giu-

ste proporzioni. Nelle zone miscelate si può avere autoaccensione, come nei motori diesel o ad accensione spontanea, oppure l'energizzazione localizzata della miscela mediante l'arco elettrico realizzato tra gli elettrodi di una candela, come accade nei motori a benzina. Una volta inizializzato il primo nucleo di fiamma, si ha la propagazione del fronte di fiamma che tende a investire tutta la camera di combustione aumentando la temperatura e la pressione di tutto il gas presente nella camera di combustione. Tale trasformazione, quindi, tende a "spingere" il pistone verso il basso trasferendo coppia/lavoro all'albero a gomiti. La combustione rappresenta una reazione di ossidazione di un idrocarburo, ovvero la miscela di aria e combustibile, i reagenti, si combina a formare dei prodotti. Tale trasformazione è esotermica, quindi cede calore all'esterno. Date

le elevate velocità di rotazione che caratterizzano i motori per autotrazione si intuisce come la reazione di combustione debba essere veloce, così da terminare all'interno di tempi ristretti dell'ordine dei millisecondi, e completa, così da ossidare completamente tutto il combustibile presente nella miscela e da massimizzare il lavoro trasferibile al manovellismo di spinta. Si intuisce come il miscelamento dell'aria e del combustibile rappresenti un punto cruciale per il successivo sviluppo del processo di combustione; per questo motivo presso i laboratori di Ingegneria dell'Università Niccolò Cusano si sta portando avanti un'attenta analisi di simulazione dei sistemi di iniezione per i motori per autotrazione.

# Montoya

campione  
dei campioni





#### AL FOTOFINISH

A sinistra il momento della finale che ha dato il titolo a Juan Pablo, sotto in festa appena sceso a poi sul podio con Tom Kristensen, al suo quinto secondo posto nella Race of Champions. In basso a sinistra i campioni a riposo nello spogliatoio del Marlins Park

## APPRODATA PER LA PRIMA VOLTA NEGLI STATI UNITI LA RACE OF CHAMPIONS SALUTA IL SUCCESSO DI JUAN PABLO MONTOYA CHE IN FINALE BATTE TOM KRISTENSEN

di Massimo Costa

**L**a Race of Champions, per la prima volta negli Stati Uniti, è risultata perfetta per il pubblico americano. Che adora le interminabili partite di football o baseball, durante le quali può mangiare hot-dog, popcorn e bere birra o bevande gasate a iosa. La Roc ha uno svolgimento simile e la prima assoluta è durata poco più di tre ore. Peccato che a Miami, nello stadio Marlins Park che ospita la squadra locale di baseball, la manifestazione del sabato si sia svolta in pieno pomeriggio e non di sera come spesso si verifica in Europa, fatto che ha tenuto lontano parecchi appassionati (non più di 15.000 presenti sulle immense tribune). Ma tant'è, il ghiaccio è rotto, la Roc ha fatto breccia nel cuore delle famiglie americane, che si sono gustate per 180 minuti delle belle sfide. Una famiglia in particolare, che vive proprio a Miami, è finita sotto i riflettori. Quella composta da Juan Pablo, Connie e i loro figli Sebastian, Manuela e Paulina. In completo bianco la signora e le signorine, spigliato il piccolo Sebastian, il marito-genitore vestiva una sgargiante tuta gialla che sembrava esplodere per la forma fisica non propriamente da atleta del soggetto.

La famiglia si chiama Montoya e Juan Pablo è proprio lui, il mitico pilota colombiano che nei primi Anni Duemila ha fatto schizzare in alto l'audience televisiva F.1 per i suoi duelli con Michael Schumacher e che nel 2015, a quasi 40 anni, ha vinto di nuovo la 500 Miglia di Indianapolis. Montoya era alla sua prima partecipazione alla Race of Champions e che ha combinato? Ha subito vinto: «*Mi rammarico di non aver disputato prima questa competizione, è molto divertente e voglio ringraziare l'organizzatore Johnsson, tutti coloro che fanno parte dell'evento e i fan intervenuti che hanno reso meravigliosa questa esperienza*», ha spiegato il colombiano, che evidentemente aveva rifiutato l'invito Roc recapitatogli in altre occasioni.

«*La Roc non è propriamente una corsa, non è il nostro lavoro abituale, ma un evento in cui divertirsi. Però, quando tocca a te e vai in griglia di partenza ti scatta quel qualcosa e allora scaldi le gomme, i freni, pensi a come rilasciare al meglio la frizione, come comportarsi alla prima curva e ti ritrovi a essere concentrato come quando sei in qualifica. Sono venuto alla Roc senza sapere bene cosa aspettarmi e senza particolari pretese. Mi sono limitato a fare tante domande a tutti, e in base alle loro risposte ho cercato di capire come comportarmi con le varie vetture che ci affidavano. Soltanto prima della finale ho chiesto a Coulthard se dovevo cambiare marcia con la Ktm X-Bow perché proprio non ne avevo idea. Ed è andata bene, deve essere la fortuna del principiante*».



**Tom Kristensen, eterno secondo**

Montoya in finale ha battuto con un secco due a zero Tom Kristensen, vera icona della Roc, essendo alla sua quindicesima presenza. Il danese, 49 anni, nove volte vincitore della 24 Ore di Le Mans, ha lasciato le corse nel 2014, ma alla Roc timbra sempre il cartellino. Curiosamente, Kristensen è l'eterno secondo. Se ha vinto per due volte la Coppa per Nazioni, non si è mai imposto singolarmente pur avendo raggiunto la finalissima per cinque volte. Nel 2015 era stato battuto da Sebastian Vettel, nel 2012 da Romain Grosjean, nel 2011 da Sébastien Ogier e nel 2005 da Sébastien Loeb. E questa volta è toccato a Montoya consegnargli la medaglia d'argento. Kristensen ha commentato: «Sono orgoglioso di essere arrivato in finale. Mi sono ritirato dalle corse due anni fa, ma venendo alla Roc ricordo subito ogni automatismo. Non dimentichi di certo ciò per cui hai vissuto una vita. Siamo piloti, e la Roc estrae sempre il meglio di noi. Se sei troppo cauto non vinci, ma se sei troppo coraggioso puoi facilmente sbagliare. Non è semplice. Le sfide spesso si concludono con differenze minime tra i piloti ed è impossibile fare previsioni. Montoya è stato bravissimo. Lo conosco fin dagli inizi dei nostri anni in formula e ho sempre saputo che avrebbe costruito una carriera eccezionale».

**Determinante la semifinale con Massa**

Nella prima sfida della finale, al volante delle RX Supercar Lites, il pilota Indycar si è imposto su Kristensen per 0"223, mentre nel secondo round con le KTM X-Bow ha vinto per un soffio, 0"08. Per arrivare in finale, Montoya aveva superato la propria batteria con due successi e una sconfitta, battendo Pascal Wehrlein e Petter Solberg, perdendo il confronto con Felipe Massa. Giunto ai quarti, al volante della Radical Montoya si è liberato del durissimo Travis Pastrana con due sfide vinte in volata, poi in semifinale ha incontrato nuovamente Massa. Con le Buggy Roc, il brasiliano fresco di ritorno (si fa per dire) in F.1 ha vinto la prima manche per due decimi, ma ha perso la seconda per 7 centesimi. C'era grande incertezza per la prova decisiva tra Montoya e Massa, ma quando i due sudamericani si sono presentati ai nastri di partenza, i commissari hanno fatto saltare il banco. Massa nella prima sfida vinta, aveva urtato nell'ultima piega le barriere e questo ha comportato una severa penalità di 5" consegnando di fatto la vittoria e l'accesso alla finalissima a Montoya. Niente bella quindi, col colombiano dispiaciuto per un Massa che non l'ha presa proprio bene andandosene via col broncio. ●

**CIRCUITO OTTENUTO IN UN CAMPO DA BASEBALL**

La pista con incrocio ad otto ottenuta nel Marlins Park ha visto tanti grandi nomi in scena, come Massa, sopra, Wehrlein, a destra, Vettel, sotto, e Button, a sinistra ed in basso a colloquio con Seb

**COLPO DI SCENA PER IL PILOTA BRASILIANO****Kanaan senza volante**

Un curioso incidente ha visto protagonista Tony Kanaan. Il brasiliano, pilota Indycar, era inserito nel gruppo C. Nella prima sfida è stato battuto da Kyle Busch, nella seconda ha avuto la meglio sul collega Indycar James Hinchcliffe. Nella decisiva partita contro Jenson Button, avvenuta con le Buggy Roc, Kanaan ha dato il massimo e quando era quasi in parità contro l'inglese, nell'ultima curva ha colpito piuttosto duramente il cordolo interno. Il sobbalzo e la forza esercitata dalle mani del pilota hanno completamente estratto il volante dalla sua sede. Letteralmente con il volante in mano... Kanaan ha frenato e senza controllo ha colpito le barriere esterne dando addio al sogno di poter accedere ai quarti di finale.





# Wehrlein crash

## Attimi di panico

**NELLA SFIDA CON MASSA IL TEDESCO HA PERSO IL CONTROLLO DEL MEZZO ED È FINITO CONTRO IL BRASILIANO E POI A TESTA IN GIÙ**

**A**ttimi di panico li ha procurati Pascal Wehrlein nel corso della batteria del gruppo B. Battuto da Montoya, vincente contro Solberg, il tedesco neo pilota Sauber si giocava l'accesso ai quarti contro Massa. Il confronto è avvenuto con le Polaris Slingshot, mezzo a tre ruote (due anteriori, una posteriore), non certo facile da portare al limite. Sulla retta finale, Massa era in leggero vantaggio su Wehrlein, ma all'uscita dall'ultima curva il tedesco aveva cominciato a perdere il posteriore della propria Polaris. Oscillando a pendolo, Wehrlein ha completamente divelto le barriere Tecpro che dividevano le due corsie, poi ha colpito la vettura di Massa lateralmente, prendendo il volo.

Il tedesco si è pericolosamente ribaltato (le Polaris non hanno il tetto), concludendo la sua folle corsa a testa in su appeso alle barriere sotto la tribuna. Massa è subito sceso dalla sua vettura e, spaventato, si è diretto verso Wehrlein e l'ospite che era a bordo. Il pilota di F.1, dopo qualche momento di shock, si è tolto la cintura di sicurezza ed ha trovato il modo di scendere dalla vettura, mentre la persona che era al suo fianco si è liberata dopo almeno un minuto, con l'aiuto dei commissari. Tutti illesi, ma per pura fortuna. Wehrlein ha commentato: «Forse ho guardato troppo Felipe e così non mi sono accorto che sono finito in mezzo alle barriere di separazione, che mi hanno spedito contro la vettura di Massa, e poi sono decollato. È stato un vero shock, ma per fortuna non ci siamo fatti male». Il giorno seguente, i medici hanno consigliato a Wehrlein di non partecipare alla Nations Cup, che avrebbe dovuto affrontare per il team Germania con Vettel. ●



**IL TEDESCO HA CORSO DA SOLO**

## Vettel vince la Nations Cup

Domenica Sebastian Vettel, vincitore della Roc 2015, ha recuperato la brutta giornata vissuta sabato, quando si è ritrovato fuori dalla gara subito dopo le batterie. Infatti il pilota della Ferrari ha rappresentato da solo la Germania, visto l'incidente (di cui potete leggere nel box a destra) che ha eliminato Pascal Wehrlein. Il tedesco infatti ha vinto tutti e quattro gli incontri corsi, e questo gli ha permesso di accedere alle semifinali, dove ha sfidato la Colombia. Vettel ha vinto sia contro il campione Juan Pablo Montoya che contro Gabby Chaves, rendendo la Germania squadra campione del "Resto del Mondo", mentre l'altra parte del tabellone vedeva sfidarsi solo piloti Usa. La finale è quindi stata una sfida tra Stati Uniti e tutti gli altri paesi, con i fratelli Kurt e Kyle Busch (pilotti Nascar) entrambi battuti senza pietà.





testi e foto di **Mario Donnini**

**L**A PAZ - Aeroporto locale, sabato 7 gennaio 2017, a 4061 metri sul livello del mare. L'aviosuperficie più alta del mondo, ore 2,45 di mattina. Narrami, o musa, dell'eroe multiforme, che tanto vagò, dopo che distrusse la Rocca sacra di Troia: di molti uomini vide le città e conobbe i pensieri.

È il prologo dell'Odissea di Omero, muy claro, no? La vera ispirazione per la Dakar 2017, battezzata mica a caso "The Odyssey". Anch'essa con premio, sviluppo acqueo-itinerante nonché liberatorio approdo finale. Asuncion, La Paz e Buenos Aires, piuttosto che Troia, Scilla e Cariddi, nonché arrivo a Itaca, una e trina tra Paraguay, Bolivia e Argentina.

E se la cara, vecchia Dakar africana come momento critico aveva il Teneré, la sudamericana ha scelto la Bolivia. Per l'impossibilità verticale di vivere con normalità l'altitudine, unita al fascino delle dune altissime dei suoi deserti, più l'immensità della pampa. Il tutto shakerato con nuove difficoltà di navigazione. Trappole bastarde teoricamente capaci di riportare la maratona delle maratone ai fasti di un tempo.

#### Desert storm

Fin qui la teoria. Poi la pratica. La Dakar non fa in tempo a entrare dal Paraguay alla Bolivia, che già Carlos Sainz è fuori dai giochi per aver quadrato la sua Peugeot in un avvistamento multiplo con scarpata finale. E questo è niente.

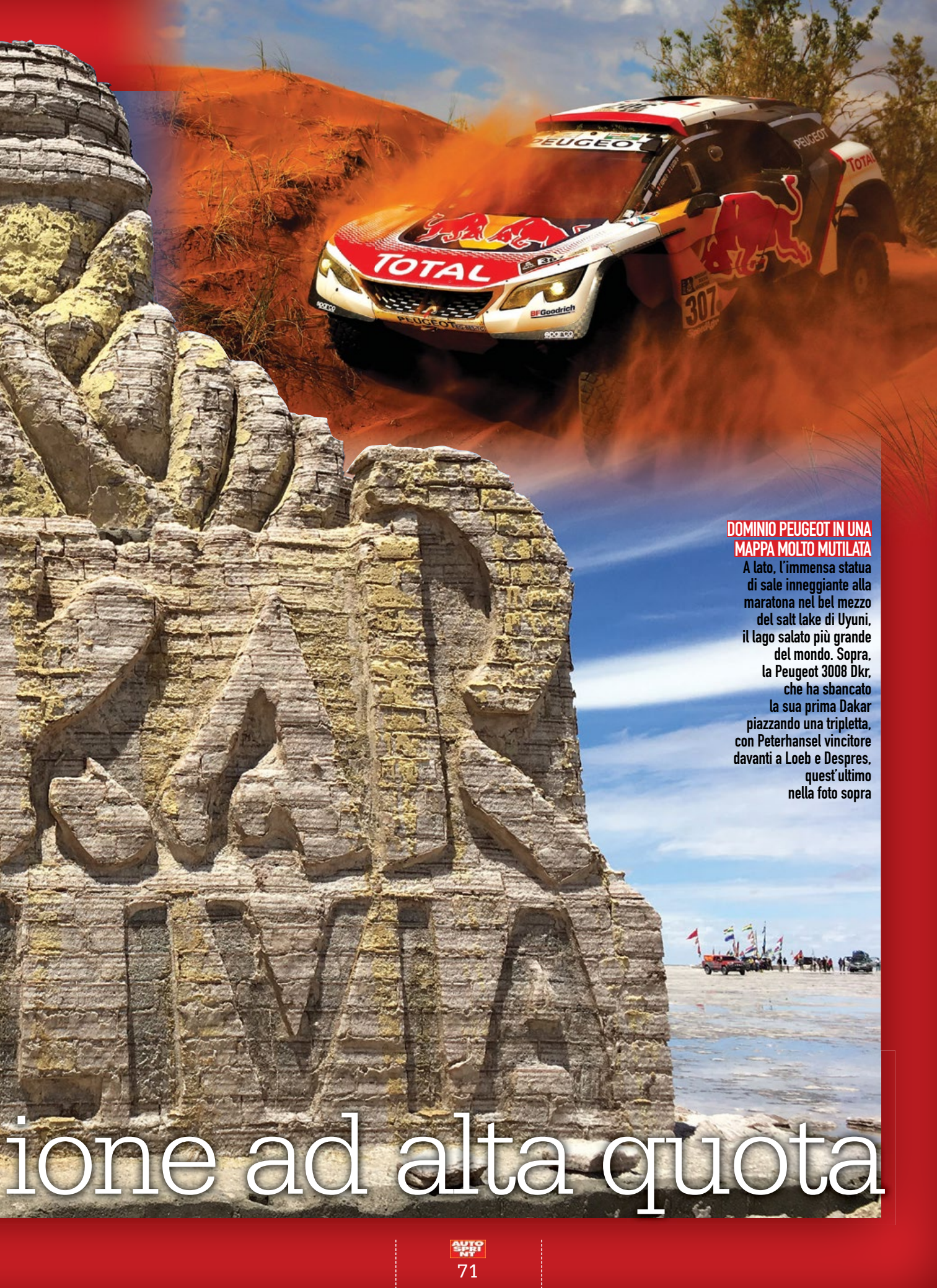
Entrato nella boliviana Tupiza, il 4 gennaio, il circo navigante si misura con la più grande serie di tempeste che abbia mai colpito una competizione motoristica.

Sabbia che si tramuta in fango, polvere in acqua e cielo in gavettoni matti. Fermi tutti. Metà carovana s'attenda, tra melma e pozzanghere lacustri, per aspettare l'altra metà trafelata, sporca e semidispersa. Speciali mutilate, annullate, neutralizzate, con tanto di riordino, trasferimento forzato e appuntamento a La Paz.

Intanto Al Attiyah devasta la sua Toyota contro una roccia e Hirvonen resta fregato sul letto di un fiume, mal navigando e perdendo più di 40 minuti. Faccenda chiara, fuori i secondi: sarà una lotta in famiglia tra le Peugeot di Peterhansel e Loeb. Los otros agonisticamente già non esistono più. Poi si vedrà.

VIAGGIO NEL CUORE DELLA CLASSICISSIMA MARATONA, IN BOLIVIA, DOVE "THE ODYSSEY" HA MOSTRATO INCOMPARABILI BELLEZZE

# Dakar pass



**DOMINIO PEUGEOT IN UNA  
MAPPA MOLTO MUTILATA**

A lato, l'immensa statua di sale inneggiante alla maratona nel bel mezzo del salt lake di Uyuni, il lago salato più grande del mondo. Sopra, la Peugeot 3008 Dkr, che ha sbancato la sua prima Dakar piazzando una tripletta, con Peterhansel vincitore davanti a Loeb e Despres, quest'ultimo nella foto sopra

ione ad alta quota



**Il tormento dell'altitudine**

L'altitudine è tale e quale al polline. O ti dà allergia o manco la vedi. Be', scopro subito che l'altitudine m'ammazza. Respiro corto da braccio tedesco, fame d'aria, nausea, tachicardia e testa pesante come il sedile d'un cinghiale. E certe mie cose stanno fin peggio.

A 4000 metri, la penna a inchiostro ultraliquido e punta fine vede esplodere il serbatoio, macchiandomi le mani, l'interno del Woolrich e il passaporto, nella pagina di foto e dati che per fortuna è lavabile, sennò sai quando rimpatrio. Di più. Due bustine di Fisherman si gonfiano come rospi e la sfera di plastica che disciplina l'uscita del deostick si blocca chissà fino a quando. Evidentemente guidare a tutto gas in condizioni simili, con l'obbligo di seguire le piste giuste, deve essere simile all'inferno in terra - penso.

**Ferve l'attesa, La Paz freme**

La Dakar approda a La Paz, il pomeriggio del 6 gennaio, a metà corsa esatta. Città in fermento, tanto che la zona bassa, sede del bivacco, è tutta un ronzar di truppe, folla e servizio d'ordine, anche se nella parte alta tutto continua come niente fosse. Al mercato ortofrutticolo le matrone locali, specie le indigene aymara con la tradizionale bombetta in testa, d'un'età indefinibile tra i ventinove e gli ottantanove anni, taglia 54, cinque gonne indosso, una sopra l'altra, vendono di tutto e si coprono il volto se provi a fotografarle, per evitare di farsi rubare l'anima.

Ovunque qualche grattacielo e favelas di mattoncini forati. Un mare di favelas. La Paz è una delle città più povere del mondo, tre milioni d'anime - un milione delle quali inurbate negli ultimi anni per sbarcare il lunario dopo la chiusura delle tante miniere in cui lavoravano - ma stranamente per terra non c'è una cartaccia e nell'aria niente puzze. E il pomeriggio verso le sei arriva la pioggia e lava tutto. Se stai con gli occhi bassi, sembra Zurigo senza soldi.

**Bolivia, il paese del just in case**

Il meteo non lascia spazio a dubbi: il Paese è nell'uragano e quasi mille chilometri di speciali verranno annullati o tagliati, comprese le temutissime tappe marathon. La Dakar, voluta e pagata a caro prezzo, verrà vista dai locali più che altro come semplice passerella e poco da corsa vera e propria. Un'Odissea senza Polifemo, Sirene e maga Circe, coi mangiatori dei fiori di loto che in questo caso, per tirarsi su, masticano foglie di coca.

D'altra parte la Bolivia è il Paese del just in case, dell'eterno "hai visto mai, abbiamo roba che magari prima o poi serve". Non a caso vanta una marina militare senza avere sbocco sul mare e sbandiera orgogliosamente lo stadio olimpico di La Paz, 44mila posti a sedere, senza avere speranza di poter mai organizzare olimpiadi. Tanto vale gustarsi una Dakar quasi orbata di prove speciali, così il filotto è bell'e fatto e completo.

**Ingresso in città stile Carrera Panamericana**

Lasciamo perdere che la corsa è neutralizzata e che moto, quad, macchine e camion entrino in La



**CAMION, QUEI BESTIONI ASSAI SPETTACOLARI**

**Il mercato della frutta a La Paz, la presenza costante della polizia, l'arrivo all'aeroporto di Uyuni, la presenza ricorrente dell'immagine del Che, i caratteristici murali e, in alto, lo spaventoso Iveco del team De Rooy, qui guidato da van Genugten**

Paz senza un briciolo di competizione, in sequenza salmodiante e lenta, come adorabili quadri solenni d'una religiosissima processione. No, alla folla divisa in ali infinite a bordo strada mica interessa, questo. È la sostanza che conta. Sono tutti eroi, quelli che passano, e vanno onorati.

All'apparire delle prime assistenze l'atmosfera è lieta e si tramuta in tripudio allo spuntare delle moto, sublimato in apoteosi quando all'orizzonte si stagliano le Peugeot di Peterhansel e Loeb. In una festa mobile di bandierine e bandierone sventolate da chiunque, coi rutilanti colori nazionali, il rosso per il valore militare del popolo, il giallo per la ricchezza del sottosuolo e il verde per i prodotti dell'agricoltura.



### Il trionfo stracciadino dell'immenso Croizon

Nell'era iperconnessa, occidentali, mestizos e indios sembrano felici per tutti ma in realtà fanno convergere l'entusiasmo consapevole su un nome: Philippe Croizon. Francese, classe 1958, è in gara con un buggy Bmw e fin qui la faccenda non basterebbe a mettere in subbuglio decina di migliaia di persone che stanno sbracciando incitandolo manco fosse Lewis Hamilton.

La sua storia in realtà è ben diversa, perché Philippe Croizon nel 1994 è metalmeccanico in una fonderia francese, quando sale sul tetto di casa per riparare l'antenna Tv e viene colpito da una scarica elettrica da 20.000 volt, con conseguenze terrificanti che gli fanno perdere gli arti.

### COME E CAMBIATA LA MINI "EVO"

Sopra, a sinistra, la nuova Mini "Evo", che nel posteriore concentra l'impianto di raffreddamento. Al centro, il modello 2015 che nel retro alloggia due gomme di scorta, ora spostate nell'anteriore, sotto la portiera del passeggero. A lato, slogan militari, il deserto, la città di La Paz e l'arrotino all'opera...

putato, Croizon non demorde, esattamente come Frederic Sausset, che nel 2016 ha preso parte con onore alla 24 Ore di Le Mans.

Philippe prima porta a termine la traversata del Canale della Manica a nuoto, nel 2010, fendendo poi con successo, sempre da liquido maratoneta, le acque del Mar Rosso, dello Stretto di Gibilterra e dello Stretto di Bering

Infine decide di sfidare l'impossibile, alla Dakar. Ed è fantastico rilevare che la spinta finale l'ottiene da un protagonista della gara, già vincitore, il pilota del Qatar Nasser Al Attiyah, il quale, contagiato dall'entusiasmo di Croizon, gli scodella un assegno da centomila dollari per chiudere il budget.

Il resto è vita. Croizon alla Dakar dimostra d'espr...



← mersi alla grande, avviandosi a concludere la sua avventura 49esimo a Buenos Aires, apprezzatissimo, combattivo e ben lontano dall'ultima posizione.

**Philippe, un inno alla gioia di vivere**

Quando lo incontro, sembra abbia voglia di parlare per sfogarsi: «Non avrei mai immaginato d'entrare in La Paz con decine di migliaia di persone pronte a inneggiare al mio nome, in special modo i bambini. È la sorpresa più grande della mia vita e ripagherò tutti coloro che si sono accorti di me arrivando sano e salvo a Buenos Aires, lo giuro. Non è facile, corro con un joystick a comando idraulico azionato grazie a due specie di maniche che imbracano ciò che resta dei miei arti superiori, ma non sento alcun handicap, piuttosto percepisco appieno la particolarità di una sfida ancor più meravigliosa».

È più grande l'impresa tentata di Croizon alla Dakar o quella compiuta da Sausset a Le Mans? Philippe non ha dubbi: «Rispetto profondamente Sausset e ciò che ha ottenuto alla Sarthe, ma la mia è una cosa più grande. Diversa, immensa. Un inno planetario più esteso, un urlo grande alla gioia di vivere, malgrado tutto». Philippe, l'anno prossimo tornerai alla Dakar? «E chi lo sa? Forse la domanda giusta riguarda quante volte vorrò tornare. Una, due, tre, cento mille, chissà... Perché tutto ciò è bellissimo».

**Sven Quandt, il boss Mini che sbotta**

Il tempo di veder comporre il bivacco, d'andare a trovare quelli della Mini e la mezza bomba mi scoppia in mano. Sven Quandt, boss del team X-raid, nume tutelare dell'armada Mini e veterano di 25 Dakar non le manda certo a dire ai rivali della Peugeot nonché, indirettamente, all'organizzazione: «Molto semplice. In una Dakar nella quale la navigazione è ancor più fondamentale del solito, la Peugeot ha a disposizione più informazioni di noi e questo fa chiaramente la differenza. Con ciò non voglio certo dire che le Peugeot non siano okay, anzi, sono validissime ma il punto è un altro. Accadono cose poco giuste».

Quandt fa parte dell'omonima famiglia che controlla la proprietà della Bmw, è uno che se parla, può farlo. È competente, coraggioso, autorevole e illucenziabile. Comunque glielo chiedo lo stesso: cos'è questo, uno sfogo davanti a un piattuccio di pasta o posso scrivere tutto? Quandt non fa una piega: «Parlo perché ho le ragioni per parlare. Che poi sarebbero queste: ci sono tre persone strettamente collegate sia alla Peugeot che all'organizzazione. Uno è un copilota, due sono addetti alle mappe. C'è poco da fare, la squadra francese per questo è in una posizione diversa dalla nostra e non va bene». Questo cosa vuol dire per il futuro? «Alla Dakar tra le auto il 10% dei competitors è fornito da noi. Se per l'avvenire le cose non cambieranno, la Dakar stessa perderà molti validi concorrenti. Lascio agli altri le conclusioni».

Lei, Quandt, fa parte di questa corsa da un quarto di secolo. Ha rimpianti? «Prima c'era più sport e meno politica; alcuni ne ho».

Questa sembra la Dakar di pioggia e fango. Va bene così? «Non molto. In questo periodo in Bolivia



**PHILIPPE CROIZON  
L'UOMO DEL MIRACOLO**

Sopra, camion a riposo nel bivacco di La Paz, dove il quadriamputato Philippe Croizon, al centro, è stato festeggiato come fosse - e per certi versi è - il vincitore morale della maratona. Nella foto grande, Mikko Hirvonen, protagonista mancato al volante della Mini, giunto 13esimo assoluto. Sotto, la 3008 di Loeb, 2° assoluto

è piena estate e ci sono due mesi di piogge: gennaio e febbraio. Se l'organizzazione sceglie tappe su tracciati potenzialmente fangosi, non è sfortunata ma un problema evitabile. Su un terreno duro e pietroso tutto ciò non sarebbe mai successo. Comunque le neutralizzazioni sono state giuste, nulla da dire su questo». La prima parte dell'analisi, quella sulla Peugeot, è soggettiva, la seconda è oggettiva e spiega alla perfezione il flop organizzativo della mancata odissea in Bolivia. Intanto al bivacco ricomincia a piovere.

Una dottoressa dello staff Mini mi stoppa e dice di sedermi. Secondo lei sono bianco come la carta e sto male. Anche secondo me. Prende un saturimetro - una specie di molletta - e me l'attacca all'indi-





ce, per misurare la quantità di emoglobina legata, per cui si può ottenere una stima della quantità di ossigeno presente nel mio sangue. Sono in ipossia conclamata, causa altitudine. Mi dà un paio di pasticche e ci salutiamo.

### L'atmosfera del bivacco

Al bivacco di La Paz - sia il 7 che l'8 gennaio -, ricavato presso gli ampi spazi di una scuola militare, la Peugeot tiene il briefing alle sei di sera, con Peterhansel, Loeb e rispettivi navigatori che, ben visibili dall'esterno della tenda trasparente, ascoltano la spiegazione del piano di battaglia dell'indomani, ligi come scolaretti.

Tra gli italiani, la gloriosa Pandakar di Verzelletti e

### MINI DELUSE, CIMITERO DEI TRENI E ANIME RUBATE

Sopra a destra, Marco Pastorino, manager del team X-raid, assai affidabile, con 7 vetture su 8 alla fine. Sopra, il cimitero dei treni a Uyuni e, in alto, una venditrice di patate nasconde il volto per paura che l'obiettivo le rubi l'anima... Sotto, il bivacco di La Paz e, a destra, le Fisherman gonfie a causa dell'altitudine!

Cabini si lecca le ferite, così come viene ritemprata la Ford Raptors dell'umbro Gianluca Tassi, paraplegico, che alla fine a Buenos Aires sarà gran 42esimo, assieme ai compagni Catarsi e Brufola Casotto.

In bella evidenza, giusto davanti allo stand dell'organizzazione, giace la Acciona a emissione zero, vettura elettrica che deve fermarsi e ricaricare ogni 200 chilometri, ma tranquillamente in grado di disputare e concludere una Dakar, anche se ultima.

### La scazzottata di Uyuni

Eppoi tocca, il 9 gennaio, al tappone verso Uyuni. In tutto 622 km, 322 di speciale ma accorciata per più





di un terzo. Peccato, perché c'era da passare per il locale lago salato più vasto del mondo, ma l'acqua è salita di livello e ciao.

Allora non resta che gustarsi l'arrivo nel paesotto, davanti alla banda musicale e al palco delle autorità, col ministro della Cultura che attribuisce al passaggio della Dakar poteri salvifici, mentre tutt'attorno la popolazione è povera da far paura, i cani magri e i gatti del tutto assenti.

Me ne sto nel gruppo dei giornalisti locali, unico tra gli occidentali, coi militari - mimetica, baionetta alla cintola e Ray-Ban finti inforcati - che punzecchiano i periodisti dicendo ossessivamente «*Tras un poquito*», cioè «*Va' indietro*». E loro niente.

Quando dal palco l'imbonitore urla «*Moooooto a laaa vistaaaa!!!*» annunciando l'arrivo del primo centauro, i giornalisti si fanno in avanti, i militari gli vanno incontro per contenerli, parte una spinta e si innesca una scazzottata coi fiocchi. Botte da orbi tra milizia e cronisti, coi primi che menano i secondi. Io, da occidentale, manco vengo filato e sfiorato. Roba di trenta secondi e tutto torna normale. Fosse accaduto in Italia, trenta giorni di interrogazioni parlamentari.

Gli arrivi si susseguono, Peterhansel, poi Loeb, eccetera eccetera, tra grasse mamas e mille venditori d'improbabili frittiture, poi tutti al parco marathon, ricavato manco a dirlo, in una caserma militare.

**Quella sera al cimitero dei treni**

La guida che scarrozza la mia comitiva di giornalisti con una vecchia Nissan Patrol smette di masticare foglie di coca, ci guarda solenne e se ne esce con un'idea: prima di rincasare, addentriamoci nel deserto, per andare a vedere il cimitero dei treni.

A Uyuni lo chiamano proprio il Cimitero dei Treni. Spazzate dal vento, se ne stanno immote per sempre decine e decine di antiche locomotive abbandonate in mezzo al nulla, molte a vapore.

Ferme, silenziose ma non ancora morte, circondate da un'atmosfera spettrale ma non per questo lugubre. Perché su di esse a spray o pennarello migliaia di ragazzi scrivono promesse d'amore.

E così, chissà per quanto, quei treni di nuovo servono a qualcosa.

**Sfida nella pampa**

Il 10 gennaio, ultimo giorno della Dakar boliviana, sfida nella pampa, fino a Salta, per dire buongiorno Argentina. Nell'albergo costruito tutto di sale che mi ospita, vado a letto alle otto di sera, con la sveglia puntata alle 1.35 di mattina, anticipando la carovana per piazzarsi bene e gustare dal vivo la prova speciale. Fatto.

Peterhansel e Loeb si riscannano manco fosse un rally puro e là in fondo i camion danno spettacolo sulle dune, stile dinosauri impazziti. Tra alterne vicende, ma a classifica delineata, sarà così fino a Buenos Aires.

Un'odissea neolatina senza proci e priva d'acuti, con Peterhansel felice e Ulisse non più omerico ma neodantesco, già pronto a ripartire per la Dakar 2018, dando la rivincita a Loeb.

Perché fatti non foste a viver come bruti ma per seguir virtute e canoscenza. ●



**L'AUTO ELETTRICA CHE HA FINITO LA DAKAR**

Sopra, la Acciona Eco Powered di Ariel e German, qui al passaggio sulla pampa boliviana, che ha visto il traguardo di Buenos Aires in 58esima e ultima posizione. A sinistra, il bivacco allagato a La Paz e, a lato, un vecchio camion sul lago salato di Uyuni, dove, a poca distanza, sorge un albergo fatto di sale. In basso, l'incredibile colpo d'occhio del salt lake, purtroppo non praticabile in seguito alla pioggia che ha portato il livello dell'acqua a 20 millimetri. A destra, Luc Alphand in veste di race fan e, in basso Sven Quandt, boss della Mini



**C'ERA PURE ERIC BERNARD EX PILOTA DELLA F1 ANNI '90**

Bernard, sopra, 45 Gp di F1 dall'89 al '94, è giunto 17esimo con questo Buggy. A lato, una prigioniera boliviana a Uyuni, un motard e un navigatore della Mini al lavoro sui road book, in alto la Peugeot di Al Qassimi, sotto, l'Iveco di De Rooy e, in basso, una guida mentre mastica foglie di coca



# Scossa elettrica

**IN SCIA ALLA FORMULA E ARRIVERANNO DUE NUOVE SERIE ECOLOGICHE, UNA IN EUROPA CON VETTURE GT E L'ALTRA IN USA NEL RALLYCROSS**

di **Fulvio Cavicchi**

**L**a ciabatta inventata dalla Formula E sta crescendo, ed iniziano a collegarsi all'idea delle competizioni a motore elettrico sempre più prese. Infatti in questo 2017, intanto che andrà a corrersi e chiudersi la terza stagione del campionato per monoposto, nasceranno altre due serie senza rumore di motore.

Il primo a svelarsi è stato l'Electric Gt Championship, che si svolgerà su sette appuntamenti con dieci squadre e venti Tesla S P100D al via. La vettura monterà pneumatici Pirelli e riceverà migliori a sospensioni e freni. Inoltre verrà implementato il raffreddamento e ridotto il peso a vuoto. Dell'idea se ne parla da aprile 2016, e pian piano stanno iniziando ad arrivare i piloti.

«Abbiamo scelto la Tesla S semplicemente perché è una delle migliori auto mai realizzate, e certamente uno dei mezzi top fra quelli 100% elettrici - ha detto Agustin Payá, pilota e direttore tecnico della Electric Holdings Gt, società proprietaria e promotrice dell'inedito campionato - Anche se a prima vista si tratta di una lussuosa 'berliona', sembra fatta apposta per le corse, soprattutto per la distribuzione dei pesi ed il sorprendentemente basso baricentro, a dispetto della notevole massa. Nonostante più di due tonnellate di peso ha una velocità in curva incredibile, senza dimenticare una coppia motrice pressoché illimitata, che ne fanno una straordinaria macchina da corsa. Le venti vetture, che in corsa nella prima stagione saranno identiche fra loro e molto simili alla versione stradale, avranno 416 cavalli di potenza e 601 Nm di coppia. Non c'è davvero bisogno di aggiungere nulla al motore».

Benché la serie sia destinata a iniziare come monomarca Tesla, Payá dice con chiarezza che altre marche saranno le benvenute in futuro: «Abbiamo scelto la Model S in quanto è un fantastico veicolo ad alte prestazioni al cento per cento elettrico, nonché prodotto in grandi numeri per il mercato mondiale, ma noi incoraggiamo e sollecitiamo ogni Casa automobilistica ad aderire. Sarà fantastico vedere altri costruttori unirsi alla nostra categoria in un prossimo futuro».

Al momento hanno confermato la partecipazione tredici piloti, con nomi noti come Dani Clos, Tom Coronel, Jeroen Bleekemolen, Tom Onslow-Cole, Ricardo Teixeira e Oliver Webb, oltre ai due italiani Kevin Ceccon e Vicky Piria.

È invece della scorsa settimana la notizia che ne-



## UNA TESLA DA CORSA

**A dare base all'Electric Gt sarà la Tesla S P100D, che verrà usata come vettura monomarca per la prima stagione, come fu all'inizio in Formula E. Nella foto in alto della presentazione, sulla destra il gran capo Agustin Payá**

gli Stati Uniti nascerà E/Racing, il primo campionato elettrico di rallycross. Questo tipo di gare pare il più adatta alle vetture elettriche, viste le sfide brevi e veloci, così da non avere problemi di carica, e la superiore accelerazione rispetto alle auto tradizionali, ottima per i tracciati corti, misti e sconnessi. Creato dal fondatore della Global Rallycross e degli X-Games Brian Gale, l'E/Racing si comporrà di cinque eventi in giro per l'America, con una stagione che scatterà in autunno sulla scia della Formula E. Infatti la prima gara si terrà a Las Vegas ad Halloween, e sarà di scena anche a Los Angeles e New



York. «A parte i chiari benefici ambientali e tecnologici, le vetture elettriche forniranno una competizione ancora superiore nel rallycross. Ed inoltre permettono di correre in molti più posti. L'idea mi ha intriguato per anni, ma fino ad ora non avevo trovato una soluzione ingegneristica adatta per le vetture. Per questo siamo eccitati all'idea di fare squadra con Stard per creare E/Racing» ha detto Gale. Infatti le vetture saranno fornite dall'azienda che fa parte del Stohl Group GmbH del pilota di rally e rallycross Manfred Stohl, e faranno parte di un'ampia gamma di modelli di produzione. La società au-

#### ELETTRICO A QUATTRO RUOTE MOTRICI

La Stard di Manfred Stohl sarà la base su cui nascerà la E/Racing. Il prototipo Hiper Mk1 è basato su una Peugeot 207, ma il powertrain potrà essere montato su diversi modelli di vetture

striaca si occuperà anche dell'assistenza tecnica e della componentistica. Le auto, a trazione integrale, saranno basate sul prototipo della Stard Hiper Mk1, la cui potenza può spingersi fino a 500 kilowatt, equivalenti a 670 cavalli. E sarà disponibile anche il "push-to-pass" per agevolare i sorpassi. Il prototipo elettrico ha fatto il proprio esordio sul circuito di Greinbach nello scorso mese di novembre, prendendo parte alla Race of Austrian Champions nelle mani di Stohl. In quell'occasione ha staccato tempi sul giro competitivi contro le vetture alimentate con carburanti tradizionali. ●

# Leclasseifiche

4 ORE DI SEPANG

VELOCITÀ

SEPANG

RALLY DI MONTECARLO

RALLY

MONTECARLO

## VELOCITÀ

### ASIAN LE MANS SERIES

#### 4 Ore di Sepang

Resoconto della gara a pag. 36  
Sepang (Malesia), 22 gennaio 2017.

**Gara:** 1. Roda-Read-Pizzitola (Ligier JSP2-Nissan) 155 giri in 4.00'37"713 alla media di 158,94 Km/h; 2. Maggi-Moore-Schiller (Oreca 03R-Judd) a 1'45"896; 3. Munemann-Kim-Patterson (Ligier JSP2-Nissan) a 1'54"700; 4. Moore-Hanson (Ligier JSP3-Nissan) a 3 giri; 5. Lin-Fung (Ligier JSP3-Nissan) a 3 giri; 6. Winslow-Cheng-Yoshida (Ligier JSP3-Nissan) a 3 giri; 7. You-Lee-Yoong (Audi R8) a 4 giri; 8. Mastronardi-Riberas-Beretta (Ferrari 488) a 4 giri; 9. Liu-Rizzio-Pier Guidi (Ferrari 488) a 5 giri; 10. Weng-Sawa-Griffin (Ferrari 488) a 5 giri; 11. Lemeret-Rugolo-Vaxiviere (Ferrari 488) a 5 giri; 12. Yu-Lida-Blomqvist (BMW M6) a 6 giri; 13. Chen-Milroy-Eng (BMW M6) a 6 giri; 14. Low-Tan-Christodolou (Ginetta-Nissan) a 6 giri; 15. Muzayyin-Augus-Cioci (Ferrari 488) a 7 giri; 16. Andrews-Lok-Modell (Ligier JSP3-Nissan) a 7 giri; 17. Max-Tanaka-Tanaka (Audi R8) a 13 giri; 18. Sano-Aoki-Shirasaka (Porsche 911 GT Cup) a 15 giri; 19. Dowsett-Curran-Bamber (Porsche 911 GT Cup) a 15 giri; 20. Burke-Calko (Ginetta-Nissan) a 20 giri; 21. Konopka-Mutson-Simpson (Ginetta-Nissan) a 20 giri; 22. Fauzy-Lester-Tablot (McLaren 650S) a 23 giri.

**Giro più veloce:** Andrea Roda (Ligier JSP2-Nissan) in 1'57"314 alla media di 170,10 Km/h

#### Il campionato

**LmP2:** 1. Roda 78 punti; 2. Pizzitola 76; 3. Menezes-Tung 69.

**LmP3:** 1. Moore&Hanson 77 punti; 2. Bruke & Winslow-Cheng 63; 3. Simpson 61

**Gt:** 1. Rugolo 62 punti; 2. Pier-Guidi-Liu-Rizzo 55; 3. Riberas-Beratta-Mastronardi 54.

## RALLY

### MONDIALE RALLY

#### Rally Montecarlo

Resoconto della gara a pag. 42  
Montecarlo (MC),  
19-22 gennaio 2017

**Assoluta:** 1. Ogier-Ingrasias (Ford Fiesta WRC) in 4.00'03"6"2. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 2'15"0"3. Tänak-Järveoja (Ford Fiesta WRC) a 2'57"8"4. Sordo-Marti (Hyundai i20 Coupe WRC) a 3'35"8"5. Breen-Martin (Citroën DS3 WRC) a 3'47"8"6. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 6'45"0"7. Mikkelsen-Jøger (Škoda Fabia R5) a 9'32"7"8. Kopecky-Dresler (Škoda Fabia R5) a 12'58"1"9. Lefebvre-Moreau (Citroën C3 WRC) a 14'43"8"10. Bouffier-Giraudet (Ford Fiesta R5) a 16'09"4"11. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 16'16"4"12. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5) a 19'28"5"13. Gilbert-Jamoul (Ford Fiesta R5) a 21'09"5"14. Burri-Rey (Ford Fiesta R5) a 27'16"0"15. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 30'52"5"16. Hänninen-Lindström (Toyota Yaris WRC) a 32'16"8"17. Bergkvist-Sjöberg (Citroën DS3 R5) a 36'44"5"18. Crugnola-Ferrara (Ford Fiesta R5) a 39'43"5"19. Astier-Vauclaire (Peugeot 208 R2) a 39'52"2"20. Bisaha-Hovorka (Ford Fiesta R5) a 42'52"7"21. Panzani-Grilli (Renault Clio RS R3T) a 49'14"7"22. Poizot-Arnaud (Renault Clio R3) a 49'47"3"23. Martin-Duval (Renault Clio RS R3T) a 49'52"2"24. Dolce-Ayasse (Peugeot 208 R2) a 50'36"7"25. Pernia-Peñate (Renault Clio RS R3T) a 51'41"8"26. Dumas-De Turckheim (Porsche 997 GT3 RS 4.0 RGT) a 53'51"4"27. Cretien-Jacquemoud (Škoda Fabia R5) a 55'00"9"28. Boland-Morrissey (Ford Fiesta R5) a 55'07"6"29. Serderidis-Miclotte (Citroën DS3 WRC) a 55'46"1"30. Métilhoff-Métilhoff (Peugeot 208 R2) a

55'50"8"31. Abbring-Wydaeghe (Hyundai i20 R5) a 56'00"2"32. Oberti-Escartefigue (Citroën DS3 R3T) a 56'34"3"33. Villard-Rouhau (Peugeot 208 R2) a 59'25"1"34. Massé-Haddad (Citroën DS3 R3T) a 1.00'37"3; 35. Haut/Labourdette-Manzo (Peugeot 208 R2) a 1.01'30"3"36. Marengo-Ravano (Peugeot 208 R2) a 1.03'13"0"37. Labrousse-Labrousse (Peugeot 208 R2) a 1.03'13"2"38. Chareyre-Lebretton (Citroën C2 R2) a 1.11'07"8"39. Vossen-van Barschot (Ford Fiesta R5) a 1.15'25"1"40. Tanci-Malet (Peugeot 208 R2) a 1.15'52"8"41. Rageau-Rageau (Renault Clio R3) a 1.16'39"2"42. Souffez-Sellin (Ford Fiesta R2) a 1.17'05"3"43. Boisdron-Preteuille (Renault Clio R3) a 1.17'30"1"44. Driva-kos-Bante (Honda Civic Type-R R3) a 1.19'20"9"45. Noberasco-Michi (Fiat 124 Abarth Rally RGT) a 1.20'05"6"46. Becx-Kuijpers (Citroën DS3 R3T Max) a 1.26'40"1"47. Covi-Ometto (Peugeot 208 R2) a 1.31'11"9"48. Sameda-Beltrame (Peugeot 208 R2) a 1.31'34"0"49. Crerar-Lévesque (Peugeot 208 R2) a 1.33'36"3"50. Berard-Bernabo (Renault Twingo RS R1) a 1.38'14"7"51. Fortunato-Neto (Citroën C2 R2 Max) a 1.43'57"6"52. Marsic-Festa (Peugeot 208 R2) a 1.52'34"0"53. Martini-Pengial (Renault Twingo RS R1) a 1.56'51"4"54. Dessi-Dessi (Peugeot 208 R2) a 2.11'55"1.

#### TAPPE

**1. giornata:** 1. Neuville in 2.05'24"6; 2. Ogier a 45"1; 3. Tanak a 45"4; 4. Latvala a 2'09"7; 5. Sordo a 2'57"8; 6. Breen a 3'04"1; 7. Mikkelsen a 5'50"8; 8. Evans a 8'12"1; 9. Tidemand a 8'22"4; 10. Kopecky a 8'38"2.

**2. giornata:** 1. Ogier in 3.26'10"7; 2. Tanak a 47"1; 3. Latvala a 2'20"6; 4. Breen a 3'47"3; 5. Sordo a 4'03"2; 6. Evans a 7'27"2; 7. Mikkelsen a 9'15"2; 8. Kopecky a 12'34"4; 9. Bouffier a 14'41"9; 10. Tidemand a 14'59"3.

#### LE PROVE SPECIALI

**PS1 Entrevaux-Val de Chalgne-Ubraye (21,25 km):** annullata.

**PS2 Bayons-Breiziers (25,49):** 1. Neuville in 15'01"1; 2. Ogier a 7"8; 3. Hänninen a 15"; 4. Meeke a 15"8; 5. Tanak a 19"4; 6. Evans a 21"; 7. Breen a 25"4; 8. Sordo a 26"6; 9. Latvala a 28"4; 10. Mikkelsen a 58"4.

**PS3 Agnieres en Devoluy-Le Motty (24,63):** 1. Tanak in 19'17"8; 2. Neuville a 1"6; 3. Meeke a 2"3; 4. Latvala a 11"9; 5. Hänninen a

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

29 gennaio  
24 ORE DI DAYTONA  
1° round imsa  
a Daytona  
www.imsa.com

FORMULA TOYOTA  
3° round  
a Hampton Downs  
www.toyota.co.nz

## NEVE E GHIACCIO

29 gennaio  
ICE CHALLENGE PRAGELATO  
2° round  
Pragelato  
www.bmgmotorevents.it/ice

14"5; 6. Sordo a 15"3; 7. Breen a 16"4; 8. Lefebvre a 34"9; 9. Ogier a 43"2; 10. Kopecky a 57"7.

**PS4 Aspres les Corps-Chiallo (38,94):** 1. Neuville in 25'41"9; 2. Ogier a 4"9; 3. Tanak a 8"; 4. Hänninen a 17"4; 5. Latvala a 30"4; 6. Sordo a 37"3; 7. Breen a 54"8; 8. Lefebvre a 1'08"3; 9. Mikkelsen a 1'11"8; 10. Tidemand a 1'43"2.

**PS5 St.Leger les Melezes-La Bati Neuve (16,83):** 1. Neuville in 11'22"2; 2. Ogier a 4"8; 3. Tanak a 5"9; 4. Lefebvre a 11"4; 5. Latvala a 12"3; 6. Breen a 17"2; 7. Sordo a 23"5; 8. Mikkelsen a 24"3; 9. Evans a 28"2; 10. Bouffier a 35"1.

**PS6 Agnieres en Devoluy-Le Motty 2:** 1. Neuville in 18'09"6; 2. Tanak a 6"5; 3. Ogier a 13"2; 4. Breen a 15"6; 5. Latvala a 22"5; 6. Sordo a 24"8; 7. Lefebvre a 27"9; 8. Mikkelsen a 51"3; 9. Kopecky a 58"3; 10. Bouffier a 1'01"3.

**PS7 Aspres les Corps-Chiallo 2:** 1. Ogier in 24'17"8; 2. Tanak a 14"9; 3. Latvala a 16"; 4. Neuville a 19"6; 5. Breen a 42"8; 6. Lefebvre a 47"8; 7. Sordo a 54"1; 8. Mikkelsen a 1'13"8; 9. Evans a 1'34"0; 10. Kopecky a 1'46"6.

**PS8 St.Leger les Melezes-La Bati Neuve 2:** 1. Ogier in 11'05"4; 2. Neuville a 7"6; 3. Tanak a 19"5; 4. Sordo a 27"; 5. Evans a 27"8; 6. Lefebvre a 31"7; 7. Latvala a 37"; 8. Mikkelsen a 37"8; 9. Breen a 40"7; 10. Tidemand a 51"7.

**PS9 Lardier et Valença-Oze (31,17):** 1. Neuville in 24'02"9; 2. Ogier a 2"6; 3. Evans a 5"8; 4. Breen a 16"7; 5. Tanak a 20"2; 6. Sordo a 24"3; 7. Hänninen a 32"3; 8. Latvala a 35"1; 9. Meeke a 39"8; 10. Lefebvre a 1'01"4.

**PS10 La Bati Neuve-Oze (16,78):** 1. Evans in 9'15"2; 2. Neuville a 1"; 3. Sordo a 5"4; 4. Latvala a 7"1; 5. Tanak a 7"4; 6. Ogier a

14"; 7. Hänninen a 16"4; 8. Breen a 18"7; 9. Bouffier a 46"; 10. Mikkelsen a 47"7.

**PS11 Lardier et Valença-Oze 2:** 1. Ogier in 22'53"0; 2. Neuville a 2"1; 3. Latvala a 14"4; 4. Evans a 20"1; 5. Tanak a 20"8; 6. Sordo a 22"1; 7. Meeke a 24"2; 8. Breen a 33"6; 9. Hänninen a 35"8; 10. Mikkelsen a 54"4.

**PS12 La Bati Neuve-Oze (16,21):** 1. Evans in 8'56"7; 2. Ogier a 7"4; 3. Sordo a 11"6; 4. Tanak a 14"1; 5. Neuville a 15"; 6. Latvala a 15"9; 7. Hänninen a 21"6; 8. Breen a 26"6; 9. Meeke a 33"1; 10. Lefebvre a 41"8.

**PS13 Bayons-Breiziers 2:** 1. Evans in 14'27"5; 2. Ogier a 1'27; 3. Meeke a 7"9; 4. Latvala a 9"2; 5. Tanak a 10"; 6. Breen a 18"4; 7. Lefebvre a 28"5; 8. Mikkelsen a 46"6; 9. Abbring a 48"6; 10. Kopecky a 55"8.

**PS14 Luceram-Col St.Roch (5,50):** 1. Sordo in 3'35"7; 2. Latvala a 1"1; 3. Ogier a 1"4; 4. Neuville a 2"; 5. Evans a 2"3; 6. Breen a 4"7; 7. Lefebvre a 7"; 8. Abbring a 8"3; 9. Kopecky a 9"5; 10. Tidemand a 11".

**PS15 La Bollene Vesubie-Peira Cava (21,36):** 1. Lefebvre in 13'51"1; 2. Sordo a 1"5; 3. Evans a 13"5; 4. Ogier a 14"1; 5. Breen a 14"9; 6. Neuville a 17"5; 7. Latvala a 21"6; 8. Abbring a 22"7; 9. Mikkelsen a 26"3; 10. Kopecky a 32"3.

**PS16 Luceram-Col St.Roch 2:** cancellata.

**PS17 La Bollene Vesubie-Peira Cava 2 (Power Stage):** 1. Neuville in 14'14"4; 2. Lefebvre a 30"1; 3. Hänninen a 55"; 4. Evans a 1'13"7; 5. Sordo a 1'42"8; 6. Latvala a 1'43"4; 7. Mikkelsen a 1'51"3; 8. Tanak a 1'51"4; 9. Breen a 1'52"6; 10. Kopecky a 1'53"6.

## CITROËN VECCHIA

### FA BUON BRODO: BREEN 5°

Con la vecchia Citroën Ds3 Wrc, Breen ha tenuto alto l'onore della Casa francese e ha chiuso conquistando un consistente quinto posto assoluto al Rally di Montecarlo che ha aperto il Mondiale Rally e la nuova era delle Wrc Plus

BETTIOLO



## AUTO

**FERRARI DINO** 208 GT4, perfetto, colore rosso, da concorso, mai usata con la pioggia. Vendesi a prezzo interessante. Telefonare al 333-2235253.

## MOTO

**ACQUISTO DUCATI** 916/996/998/999/1098 solo RS ex World SBK, BSB, CIV, documentata. Per informazioni: [historicalsbk@gmail.com](mailto:historicalsbk@gmail.com) - telefonare al 349-5915711.

## RIVISTE

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

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

**ENCICLOPEDIA Autosprint** d'epoca vendo in buono stato, solo per collezionisti appassionati di auto. Si compone di: anno 1969 II volume, anno 1970 I-II volumi, anno

1971 I-II volumi anno 1972 I-II volumi, anno 1973 I-II volumi, anno 1974 I-II -III volumi, anno 1975 I-II volumi, volume blu (anno 70/75), volume blu (mese 72/73). Prezzo 1.000 euro. Contattare Gianni per email [casagibby@gmail.com](mailto:casagibby@gmail.com)

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

## GRAFICHE



**RIZZIDESIGN** di Rizzi Vito. La quarantennale esperienza e la svizzerata passione per tutto quello che romba fanno sì che dalla Rizzi Verniciatura escano sempre creazioni uniche e di rara pignoleria. Rizzidesign è verniciatura moto, caschi, creazione prototipi, restauro moto d'epoca, vendita vernici. Rizzi, via Industria 3, 12062 Cherasco (CN). Telefono e fax 0172-489980, 349-8343276, e-mail [info@rizzidesign.it](mailto:info@rizzidesign.it), [www.rizzidesign.it](http://www.rizzidesign.it) fanpage di FB: [www.facebook.com/rizzidesign/](http://www.facebook.com/rizzidesign/).

## SPORT

### SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



### SN1 Pro - Open Cup - ENDURANCE



### NELLA OPEN CUP TATTICA E SPETTACOLO

- In occasione dell'ultima prova dedicata alla Open Cup Endurance, lo spettacolo, è stato l'ingrediente principale della due giorni. Durante la prima giornata, difatti, lo show offerto da Maurizio Rizzo, è stato impareggiabile, con sorpassi all'esterno e staccate al limite. Nella seconda giornata, la tattica, l'ha fatta da padrona, con gli equipaggi composti da Calvagni/Pignalosa, e da Bordonaro/Parisi, che hanno corso cercando sempre di mantenere le rispettive prime due posizioni in classifica. Per ciò che riguarda la Super Pole Position Cup, continua ad occupare la testa della classifica, Tomas Denis Calvagni, a conferma delle sue eccelse doti velocistiche. In Sn2, primato per il giovane Paolo Costante. Per info: [selezione nazionale@alice.it](mailto:selezione nazionale@alice.it)

## CASCHI



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

TI FACCIAMO VIVERE LE PRESTAZIONI DELLE AUTO. **auto** in edicola dal 15 del mese. ANCHE SENZA AVERLE TUTTE.



CONTI EDITORE

**Redazione:** Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242  
**Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.  
**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE S.r.l. - Via Clelia 27 - 00181 Roma  
 e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)  
 Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53  
 Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)  
 Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.  
 Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.  
 Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic BPPITRXXX).  
 Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.  
**Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.  
**Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-dis.it](mailto:info-service@m-dis.it)  
**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

**SPORT NETWORK** Italia ed estero: Sport Network S.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)  
 Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma  
 Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450  
 Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

**Banche Dati di uso redazionale**  
 In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.  
 Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Alberto Sabbatini  
 Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.  
 Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.  
 Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

**FIEG** PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI  
 Accertamenti Diffusione Stampa

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

### COME FARE

Spediteci l'annuncio (testo ed eventuale foto) allegando la copia della ricevuta del pagamento effettuato. Allegate anche i vostri dati: nome e cognome, indirizzo completo, codice fiscale e Partita IVA. Utilizzate il metodo che preferite: [email outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it) **posta** in busta chiusa a: Autosprint Outlet - Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 S. Lazzaro di Savena (BO) **fax** 051-6227309

### LE TARIFFE (IVA compresa)

L'annuncio costa **18 Euro**, fino ad un massimo di diciotto parole. Per ogni parola in più delle diciotto, 1 Euro. La pubblicazione della **foto** (max 1 per annuncio) comporta un supplemento di 31 Euro (formato standard di impaginazione: larghezza 1 colonna - 31 mm, altezza max 31 mm). Pagamento anticipato. Le tariffe si riferiscono ad una sola pubblicazione. Per due ripetizioni, il doppio. **Sconti** per pubblicazioni continuative (richiedeteci un preventivo).

### METODI DI PAGAMENTO

**Conto Corrente Postale** n. 244400 intestato a Conti Editore Srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO) causale "Autosprint Outlet".  
**Bonifico bancario** Monte dei Paschi di Siena - Ag. 127 - Via Sicilia, 203 - 00187 Roma, IBAN: IT39 P 01030 03301 000000532457. Bic/Swift Code: PASCITM1Z70, c/c intestato a Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO), causale "Autosprint Outlet".  
**Assegno** intestato a Conti Editore Srl

### INFORMAZIONI

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

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

Nessuna attività in pit-lane fino alle prime prove collettive, fatta salva qualche isolata sgambata di shakedown. I tifosi scalpitano e vorrebbero una F.1 più attiva nell'interstagione...



SUTTON-IMAGES.COM

L'INTERSTAGIONE A MOTORI SPENTI SCONTENTA I TIFOSI

## Troppo vuoto l'inverno F.1

**A**veva ragione Montezemolo a dire che la F.1 è l'unico sport in cui non ci si allena. Certo poi appena si iniziava a girare era il primo a votava per la riduzione dei test per ridurre i costi; ma intanto aveva ragione.

Stiamo vivendo l'inverno più lungo senza F.1. Con i test invernali, pardon primaverili più che altro, che iniziano a marzo, i team presenteranno le nuove vetture solo a fine febbraio...

fra un mese e mezzo! Pensare che c'erano anni in cui a gennaio già si correva.

Ora voglio lanciare una provocazione che ai più so già farà storcere il naso.

Avete visto il successo della gara on-line simulata della Formula E? Io sì è penso anche voi. Tanta visibilità per la serie, piloti e team che hanno fatto parlare di sé su social e testate sportive. Un modo anche per attirare soldi e sponsor

perché no.

Ebbene con tutta questa pausa invernale, perché non obbligare i team di F.1 a mettere on-line le sessioni di test al simulatore? Lo so, è una proposta assurda ma viviamo nel 2017 e dobbiamo ormai tenere presente queste tecnologie. Viviamo nella tecnologia e forse dovremmo smetterla di usarla per lamentarci di lei.

Quindi se il simulatore ormai è una tecnologia di cui i team non possono fare a meno, perché non condividere i test con gli appassionati? Si tengano pure i dati come nei test normali, ma ci diano qualcosa da seguire, capire, vivere. Io penso che molte persone seguirebbero i video, anche quelli che non credono nelle simulazioni. O quello, o torniamo a girare in pista. Tutta questa mancanza di attività è veramente ridicola. Voi che ne pensate?

**Riccardo Turcato**

*Riccardo, sinceramente, se i team ti dessero tutti ascolto non è che la situazione migliorerebbe di molto. Come si diceva nei saloon del vecchio West e nell'avanspettacolo, ci siamo stufati, fuori le ballerine! Ossia, nella fattispecie, vogliamo vedere all'opera e sgambettare eccitanti macchine vere, sentirle esprimersi, ruggire, sfrecciare. Nulla potrebbe sostituirsi a questo. Nessuna simulazione, telemetria pubblicata, dato, primizia potrebbe e può rivaleggiare col piacere di rivedere le F.1 girare con una certa regolarità d'inverno. Forse, piuttosto, i soldi andrebbero risparmiati altrove. Dai simulatori faronici ai palazzoni del padlock, per esempio, che alla fine nulla aggiungono al godimento dell' appassionato vero.*

PLAUSO DI UN LETTORE SUL NOSTRO SPECIALE F.1 TRICOLORE

## Viva gli italiani!

Caro Direttore, trovare nel numero Extra un panorama completo (ma davvero!) dei nostri piloti è stato un regalo di Natale che apre il cuore di chi ha vissuto l'epopea degli italiani in Formula Uno. Spero che per i lettori che per limiti di età non vanno oltre ai Trulli e ai Fisichella, leggere di chi ci ha resi orgogliosi di essere Italiani, oltre a tifare Ferrari, diventi una speranza tanto forte da alimentare, in chi può, la voglia di riportare i nostri colori alla massima espressione del Motorsport e la possibilità di farci leggere fra qualche anno un altro Extra di Autosprint ricco di nuovi idoli e di nuovi ricordi. Grazie di cuore, perché riuscite sempre a farci emozionare. Buon 2017 ai piloti italiani!

**Carlo Carzaniga,  
Bernareggio (Mb)**



# AUTO SPRI NT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

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

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

**AM** **QUERIN** **SPORTING** **SPORT STYLE**

MOTOCICLISTI E PILOTTI DI VITA



# AUTOMOTO RACING

TORINO, ITALIA | LINGOTTO FIERE  
3 / 4 / 5 FEBBRAIO 2017

Con il patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



AUTOMOBILE CLUB  
TORINO



CITTÀ DI TORINO

Con il sostegno di



In contemporanea con



Tel. +39 011 350 936

info@automotoracing.it

www.automotoracing.it





# WE LOVE DUST  
WE LOVE VICTORY



**PEUGEOT VINCE LA DAKAR  
PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO.**

Un successo entusiasmante merito di tutto il Team Peugeot Total.

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

