

RALLY SANREMO ANDREUCCI BATTE PADDON

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
MC, COTE D'AZUR 5,50 € - PE 6,00 € - P 5,50 €
CPT 7,70 CHF - CH 8,00 - USA 9,50 \$

AUTO SPRI NT

n. 14

Anno LVI Settimanale 4-10 aprile 2017

3 Euro (Italy only)



Poste Italiane SpA - n. AP - D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004) art. 1, c.1, DCB Bologna

**IN REGALO C'È
IL POSTER-STORY**

La storia di tutti i Gp
di F.1 da collezionare



ESCLUSIVO

WOLFF LA BELVA È FUORI

Mister Toto svela: «La **Ferrari** è molto vicina: sarà ancora più bello batterla. Sulla carta **Hamilton** e **Vettel** si giocano il titolo, ma attenzione a **Bottas!**»

Trofeo Mitjet
Italian Series
2017



Mitjet

*Il Futuro del Motorsport
riparte da qui.*

Gare
in Diretta TV
sul Canale

sky
148

No ABS
No Launch Control
No Electronic
Device

Pensi di avere "piede" per guidarla? Corri con Noi!



**Mitjet
Italian
Series**



info@mqcorse.it

Ph. 348.01.93.121

www.mqcorse.it

Mitjet Italian Series





Ferrari's Karma

«**C**hi vince il Gp di Cina? Non faccio pronostici. Preferisco concentrarmi sul lavoro per mettere nella condizione uno dei nostri due piloti di vincere e dopo vediamo». Alla vigilia del Gp di Cina, 2° round del Mondiale F.1, Toto Wolff ci ha concesso un'intervista esclusiva senza dribblare gli interrogativi. A Shanghai si arriva trascinati dall'onda lunga di un successo della Ferrari dopo un'attesa infinita: in Mercedes c'è la convinzione che questa stagione potrà essere più dura delle altre ma che alla fine sarà più bello festeggiare contro un rivale finalmente tosto. Già, la Ferrari subito vincente in Australia ha riacceso gli entusiasmi ma non ha certo fatto ritrovare la parola agli Uomini in Rosso sempre a testa bassa e sempre coi piedi per terra padroni del loro destino. Una sorta di Ferrari's Karma che nella religione e filosofia indiana indica il frutto delle azioni compiute da ogni vivente, che influisce sia sulla diversità della rinascita nella vita susseguente, sia sulle gioie e i dolori nel corso di essa; quindi di «destino», concepito però non come forza arcana e misteriosa ma come complesso di situazioni che l'uomo crea mediante il suo operato. Sembra quasi la storia del Reparto Corse di Maranello, da Arrivabene a Binotto; da Fraboni a Sassi, da Cardile a Resta: gli uomini del Presidente che di fronte alle tante cassandre hanno chiuso bocca e orecchie cercando di far compiere al destino un giro che per molti pareva scontato. «È stata una vittoria molto bella, frutto del lavoro svolto in Ferrari. Quella in Australia è stata una vittoria tecnica, di potere, da parte del nostro Cavallino. Un ottimo inizio, che non può far altro che far sperare in una grande stagione di F.1. La Ferrari ha vinto per merito, non per un errore al-

trui e questo è importante», ha commentato Massimiliano Morini, sindaco di Maranello subito dopo il trionfo di Melbourne interpretando il pensiero di molti anche di tanti suoi concittadini che sul petto portano lo scudetto della Scuderia. Intanto a Parigi nei giorni scorsi s'è parlato del futuro: sia le Case già impegnate nelle competizioni, sia quelle che vogliono sapere che cosa potrebbe accadere dal 2020 in poi in fatto di motorizzazioni in F.1. Al tavolo si sono seduti oltre ai quattro Costruttori presenti nel Circus (Mercedes, Ferrari, Renault e Honda) anche Alfa Romeo (rappresentata da Heinz Harald Wester) e Gruppo Vw (era presente il presidente della Lamborghini, Stefano Domenicali). L'intenzione comune sarebbe di trovare una semplificazione tecnica dell'ibrido che permetta anche un adeguato risparmio di costi ma lasciando dei contenuti innovativi che possano incrementare l'efficienza delle future power unit. Certo è che la presenza di Wester e Domenicali ha aperto una ridda di voci. Soprattutto per quanto riguarda l'Alfa, che potrebbe essere il marchio dei motori clienti della Ferrari. Insomma, all'orizzonte potrebbero profilarsi panorami interessanti. A proposito di panorami interessanti. Quello che vuol disegnare Mick Schumacher fa battere il cuore. Intervistato da una tv tedesca ha raccontato: «Il mio idolo è mio padre, semplicemente perché è il miglior pilota che ci sia stato. È il mio modello. Anche io voglio diventare campione del mondo di F.1, credo sia un desiderio condiviso da qualunque ragazzo impegnato nell'attività di driver. A me piace guidare in modo aggressivo, mi piacciono i duelli ruota a ruota. Ho molto da imparare ancora ma sono animato da un'enorme ambizione»

FORMULA UNO

- 10** VERSO GP CINA TOTO WOLFF
- 14** VERSO GP CINA SEB-LEWIS
- 20** VERSO GP CINA MELBOURNE PORTA BENE
- 24** VERSO GP CINA EFFICIENZA
- 26** VERSO GP CINA ZANARDI LA VEDE COSÌ
- 28** VERSO GP CINA A PRANZO CON GIOVI

VELOCITÀ

- 38** WEC TUTTI PAZZI PER MONZA
- 46** FORMULA E DI GRASSI RIAPRE I GIOCHI
- 48** TCR FESTA GEORGIANA
- 50** BLANCPAIN MERCEDES 3 STELLE
- 52** F4 FERNANDEZ L'ESPERTO
- 70** WTCC OBIETTIVO SALVEZZA
- 72** SUPER GT DERBY ITALIANO
- 74** COPPA ITALIA PUNTA IN ALTO
- 76** LOTUS CUP BATTAGLIA APERTA
- 78** ABARTH BARBERINI DOPPIO PODIO

STORIE

- 36** ACCORSI VUOLE CORRERE
- 44** FERRARI NON SI TOCCA

RALLY

- 54** CORSICA ARRIVANO I NOSTRI
- 56** AZZORRE MAGALHAES FA TRIS
- 58** SANREMO ANDREUCCI SUPER
- 64** TERRA TRICOLORE
- 66** IRC PARTENZA LANCIATA

RUBRICHE

- 4** SCATTO FISSO
- 6** FLOBERT
- 18** BASTIAN CONTRARIO
- 30** CUORE DA CORSA

domenicaseria



SCATTO FISSO

sparco
WHEELS



Signore e signori d'Italia nell'**Elms**

Nei test in vista del via alla stagione Elms si sono presentati con il vestito nuovo: in uno splendido rosso scuro la Ferrari 488 Gte Spirit of Race, in onore ai 70 anni del Cavallino ed alla tinta della 125 del 1947; nel bianco e azzurro della nazionale di calcio la Dallara P217 Villorba Corse. Saranno entrambe al via con equipaggi tricolore, con il plurititolato Andrea Bertolini sulla Rossa assieme a Gianluca e Giorgio Roda, padre e figlio da corsa, mentre Roberto Lacorte, Giorgio Sernagiotto e Andrea Belicchi si alterneranno alla guida del prototipo LmP2. Ma se in LmP2 e in Gte la presenza italiana sarà così ben rappresentata, anche nella emergente LmP3 i "Pirati" bergamaschi dell'Oregon Team faranno di tutto per ben figurare nella stagione del debutto. Così come saranno della partita anche i nostri Matteo Cairoli, Andrea e Davide Roda, Dario Capitanio, Davide Uboldi, Andrea Dromedari e Giorgio Mondini. In bocca al lupo a tutti, Forza Azzurri!

foto FUNDARO



VERSO GP CINA IL FLOBERT



PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI,
IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA
FAR MALE. PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTTIE,
ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

RICCIARDO PIEDI PER TERRA

Disarcionato dalla sua Red Bull, Daniel Ricciardo è stato costretto a salutare la compagnia proprio nel Gp di casa, quello che continua a essere stregato per i piloti australiani. Così mentre Ferrari e Mercedes si sono divise il podio, il team di Dietrich Mateschitz s'è dovuto accontentare del quarto posto di Verstappen





Red Bull

dai, fai vedere chi sei!

COME DA TRADIZIONE
C'È IL SOSPETTO CHE SI
FACCIA VIVA A BREVE,
MA PER ORA HA DIMOSTRATO
DI NON AVERE ANCORA
IN MANO NESSUN
ASSO DI BRISCOLA



Latitante

Tutti aspettavamo di capire sino a che punto la Red Bull avesse nascosto le proprie carte durante i test. In Australia abbiamo capito che ha in mano, per il momento carte da scartare. Ricciardo, invece di fare l'eroe in casa, ha fatto il fantasma; Verstappen, dato come candidato al titolo da molti ammiratori, ha disputato una corsa tanto intensa quanto distante dal firmamento. Red Bull? Latitante, per ora. Con il sospetto che si faccia viva a breve, come da tradizione.

Lamentoso

In ogni caso, il primo lamento dell'anno è venuto da Max Verstappen, che durante le prove di sabato si è lamentato col suo team: «Non fatemi più uscire dai box dietro a Ricciardo!». Primadonna prima del dovuto. Inutilmente.

Simpatia

Meno male che la Ferrari ha vinto. Per il Mondiale, per la passione collettiva, per la Ferrari stessa. Vanno bene la prudenza e il silenzio durante l'inverno, ma arrivati in pista, beh, coraggio, un po' di brio, no? Invece, una vigilia mogia e troppo scarna di parole. Con la decisione di far parlare un solo pilota il venerdì. Il tutto nel momento in cui Liberty Media allude a uno stile diverso in quanto a comunicazione e spettacolo. Insomma, magari adesso, con il morale più alto, attendiamo qualche idea simpatica e una palese distensione.

Italiano

Oramai dobbiamo rassegnarci ai piloti tedeschi che parlano l'italiano solo via radio, se vincono, per dire "Grazie, grazie, grande squadra" e altre straordinarie amenità. Poi, davanti ai tifosi, sia Schumacher sia ora Vettel hanno sempre usato l'inglese. Ma se Sebastian ha spesso rivelato di aver studiato un pochino la nostra lingua, c'è chi sostiene, nella sua cerchia di amici, che Kimi Raikkonen l'italiano lo parli da tempo. Quando e con chi vuole. Ma la cosa più interessante sarebbe quella di scoprire che cosa dice! E a questo proposito accettiamo anche lettere anonime di insider spioni, pur di fare il grande scoop!



Moda

Oramai anche tra i piloti dilaga la moda della barba. Folta come Alonso o appena accennata alla Ricciardo. Ma per una questione di coerenza, adesso vogliamo vedere chi sarà il primo ruffiano, anche tra costruttori, ingegneri, manager vari, a farsi crescere i baffi modello Casey Carey...

Tinta

La Force India rosa ostenta una delle migliori idee del circo. Azzardata e visibile, originale e ironica. Bene. Rosa. E non se ne parli più. Invece viene da dire che dipingere anche il casco in quella tinta lì, trasforma il tutto in un troppo, macchina e pilota incartati come una caramella troppo dolce, un effetto confettiero eccessivo. E poi, va bene tutto, ma non basta il colore per gemellarsi col Palermo Calcio. Ecco perché il presidente Zamparini, annusando il colpo, si è dimesso per tempo.

Gina

Ma Vettel, quando decide il nome della sua macchinina, ci pensa su o cosa? Gina, in questo caso. Non proprio una raffinatezza battesimale. Con tutto il corredo di allusioni alle quale ha attinto, abbiamo attinto tutti. Qualcuno ha fatto notare che la fissa di Sebastian per i nomi femminili è tanto plateale nei confronti delle monoposto, quanto occultata nei confronti della propria famiglia. Fosse per lui, i nomi delle figlie (Emily e Matilda) resterebbero secretati come i piani della Cia.

Colpo

Nel momento in cui Lance Stroll ha colpito un muretto di Melbourne, sabato mattina, le telecamere hanno inquadrato impietosamente babbo Lawrence nel box Williams. L'espressione? Tipica di chi accusa un colpo. Al cuore? Al morale? Macché, al portafogli. Perché va bene tutto ma se mi tocca spendere delle milionate per allenare il pargolo e poi il pargolo fa sembrare Felipe Massa figo come Hamilton quando coccola i suoi cani, beh, non ci siamo. In ogni caso, le riserve di famiglia sono in rado di attutire questo e altro.

Dai

La vera legnata all'esordiente Stroll l'ha data Giovinazzi. Un debutto accolto come la nascita di Gesù Bambino a Betlemme. Bene. Sin troppo bene. Lui, in compenso, mostra sempre educazione, modestia, simpatia. Bravo. Sin troppo bravo. C'è un solo problema: la parola "Dai", ripetuta ogni 2,5 secondi. Sembra sia andato in vacanza con Marc Marquez, un altro che butta lì un "dai" in continuazione. Antonio, un colpo di sterzo? Dai!

Abito

Ha fatto un certo effetto non vedere più Bernie Ecclestone in pista. Ha fatto un certo effetto rivedere Ross Brawn in pista. Ha fatto un effetto disorientante vedere Ross vestito come Bernie in pista. Cambia tutto ma non la divisa. Il fatto è che la stessa divisa ha reso più curioso il cambiamento. Anche perché la F.1 rivista in Australia è sembrata identica alla F.1 vista ad Abu Dhabi nel 2016.

Agire

Durante il Gp d'Australia ha parlato il presidente della Fia, Jean Todt. Ed era ora, dopo un inverno in cui ci hanno propinato una serie di proposte di Liberty Media su come sarà la F.1 del futuro, quando invece vorremmo sapere che cosa cambiare subito, oggi, partendo dal disastro dello spettacolo mancato a Melbourne perché non ci sono più i sorpassi e i nuovi regolamenti hanno... agevolato questa perversa tendenza. Todt, in un momento di sano autoritarismo, si è lasciato andare a una dichiarazione: «Solo la Fia ha il potere di cambiare le regole». Bene: perché lo ha fatto in modo così perverso? E perché non interviene immediatamente, a lavori in corso, per mettere una pezza a tutto quanto non va? Dobbiamo farci fare la lezione dai soloni incompetenti di Liberty Media? Come direbbe Giovinazzi: ma DAI....

Pubblico

A proposito di novità: la sola, evidente, in Australia è stata l'invasione del pubblico in pista, a fine gara, mentre c'erano ancora le macchine che rientravano ai box. Chi ha dato l'ordine di aprire i cancelli con tanto anticipo? Fosse suc-



ALONSO CHE BARBA E CHE NOIA

La Force India rosa shocking e sopra Perez e Ocon con la maglia del Palermo: chissà forse servirebbero proprio loro ai rosanero di Lopez sempre più sprofondati nei bassifondi della classifica. Che barba e anche che noia per Alonso con la McLaren, in basso a destra dietro una Renault. Sotto Brawn, Todt e in basso Giovinazzi



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





cesso a Monza, già si chiederebbe di farla finita con la Formula Uno. Invece a Melbourne tutti zitti, da nessun team si è levata una parola per stigmatizzare l'episodio. Solo una inchiesta locale a fondo perduto...

Concorso

L'idea è del direttore Andrea Cordovani: una settimana di vacanza a Rimini, con amica accanto, a chi indovinerà in che momento della stagione Fernando Alonso darà un calcio alla McLaren per vedere di fare altro. Oramai è chiaro che quest'anno, per lui, sarà un 2016 in fotocopia. Motore Honda indecente, telaio/aerodinamica della macchina carenti. Di buono il team ha solo i piloti. Uno agli inizi, l'altro desideroso di allontanare la fine senza perdere inutilmente tempo. Fernando sa che la parabola del talento è una realtà, non un'invenzione. Tra l'altro, nella stessa domenica di Melbourne, la Honda ha preso una grande paga anche nelle MotoGP in Qatar. E come direbbe Giovinazzi: Honda, DAI, datti una mossa!

Messianismi

Dalla muraglia cinese alla muraglia messicana che, dice Trump, «Darà un sacco di lavoro e soldi alle aziende americane che la costruiranno». Se funzionerà, Salvini proporrà un'altra bella muraglia – tanto per ricreare il circolo del lavoro, tra Emilia-Romagna e il resto d'Italia. L'occasione è ghiotta. Ma, scherzi a parte, siamo proprio sicuri che il Messico aprirà le braccia al prossimo Gran Premio, portato a scatola chiusa da una società americana, Liberty Media? Bisogna tenere gli occhi aperti e le orecchie pure, perché sono in molti a temere che le cose non fileranno proprio al meglio. Come direbbe Giovinazzi: Donald, DAI, non esagerare...

Preparatori

Lo ha annunciato ufficialmente: quest'anno farà tutto da solo, senza avere accanto il suo abituale personal trainer: Lewis Hamilton ci rinuncia, sostenendo di sapere bene come prepararsi e quali regole dietetiche osservare. «Arrivo sempre allenatissimo ai Gp, sono forte, non faccio stravizi». Nessuno mette in dubbio che Gino sappia come regolarsi. Ma la Mercedes che cosa dice? Semplifica curiosità... ●

Wolff

la belva è fuori

«**V**uole sapere la verità? Io sono molto passionale come voi italiani. E poi amo la competizione e non mi piace perdere». Toto Wolff si concede ad Autosprint alla vigilia del Gp di Cina e dopo i cazzotti dati sul tavolo nel primo round del Mondiale 2017 appena capito che non avrebbe vinto la gara inaugurale della stagione dei Nuovi Mostri e che nelle classifiche iridate non fossero dipinte entrambe d'argento, consuetudine in vigore dal 2014, quando è iniziata l'era della Formula Hybrid. «Quei pugni sul tavolo erano di rabbia: non faccio un gesto per fare uno show; sono un tipo sanguigno. E in quel momento al Gp d'Australia era abbastanza chiaro che avevamo perso la gara e ciò non piace, per questo ho avuto quella reazione che conoscendo bene la vostra indole passionale è assimilabile a quella di un italiano. Generalmente mi piace

UNA SCONFITTA SU CUI LAVORARE

Sotto, il pit-stop anticipato di Hamilton a Melbourne, il momento cruciale in cui è emerso che le cose non stavano mettendosi al meglio per la Mercedes Gp... Ma lo sguardo di Toto Wolff non lascia dubbi sull'impegno con cui il team vuole la rivincita

la filosofia degli italiani, quando si fanno le cose bisogna farle con passione ed emozione. Io sono austriaco e noi siamo mezzi tedeschi e mezzi italiani».

Ha ancora una grande fame di successi questo manager viennese classe 1972, direttore esecutivo di Mercedes Gp, ex pilota, manager, uomo di successo, uno dei personaggi più in vista ed influenti del Circus. Modi gentili e idee sempre molto chiare. Tanta voglia di mettersi in gioco ma poca di perdere. La competizione nel sangue.

Guardando le statistiche è la prima volta dopo quattro stagioni che la corazzata Mercedes non è al comando. D'accordo che s'è corso solo un Gp ma fa un certo effetto non vedere le Stelle d'Argento sopra a tutti nella galassia della F.1...

- Mister Wolff torniamo un attimo a Melbourne: quel pit stop di Lewis Hamilton è stato un errore



L'EXECUTIVE DIRECTOR DI MERCEDES GP CREDE CHE QUELLO DELLA FERRARI NON SIA UN FUOCO DI PAGLIA, MA UNA SFIDA CRUDA E PURA CHE LO ESALTA...

di Andrea Cordovani
foto Colombo,
Getty Images,
Sutton-Images.com

o le gomme erano davvero al limite? «Al Gp d'Australia non avevamo la monoposto più veloce e abbiamo visto che Lewis e Sebastian stavano facendo un Gp a parte rispetto agli altri e se la giocavano sui centesimi, abbiamo provato a creare un gap con Vettel e abbiamo visto che le gomme erano finite dopo 15-16 giri e questo è il momento dove abbiamo perso la gara. Oggi possiamo analizzare perché ma intendiamoci bene: in F1 è sempre una serie di concause che determina il risultato non c'è un motivo soltanto che fa perdere o vincere. Per questo ribadisco che a Melbourne non avevamo la macchina veloce quanto la Ferrari e una monoposto molto più dura sulle gomme e per questo le strategie che sono limitate per non perdere la gara. Anche se fossimo rimasti fuori senza fare il pit stop non sono convinto al cento per cento che avremmo vinto il Gp».

- La Ferrari SF70H quest'anno sembra molto vicina alla Mercedes W08. Lei che cosa ne pensa? «Si proprio così la Ferrari è più vicina a noi. E nel motorsport è tutto molto facile: chi è più veloce

vince. Per questo il primo risultato della stagione 2017 ha detto che a vincere è stata una Ferrari. In Australia loro sono stati più veloci, la verità è che siamo a un livello di valori pressoché uguali: è molto piccola la differenza tra le due squadre anche se Melbourne è una pista anomala, differente dalle altre. Comunque sia sarà più bello battere la Ferrari perché quando si lotta in queste condizioni se riesci nell'impresa cresce anche la soddisfazione perché si vince contro un competitor molto forte. Naturalmente mi piace vincere sempre anche da soli davanti a tutti ma apprezzo pure vincere contro qualcuno che va davvero forte. È anche per questo che facciamo competizione, per l'adrenalina, per la lotta e il confronto».



- Ma è vero che la Mercedes W08 deve fare la cura dimagrante perché un po' troppo pesante?

«Queste sono solo parole anche perché non c'è una sola cosa che non funziona sulla nostre monoposto. Ci sono molte parti della macchina e molte parti dell'organizzazione dove possiamo migliorare e dove soprattutto dobbiamo sviluppare. Quindi non è una cosa che riguarda solo il peso della macchina, che è un dettaglio importante per andare veloce, ma ci sono anche altre venti parti dove dobbiamo sviluppare e da migliorare».

- L'esordio di Valtteri Bottas ha confermato che la vostra scelta non è stata così strampalata. Il finlandese è stato molto vicino a Hamilton. Dopo quella tra Lewis e Nico dovremo aspettarci un'altra lotta in famiglia alla Mercedes?

«Se ci sarà un'altra lotta in famiglia non lo so. Vediamo. Bottas è entrato nel team da dove Rosberg è appena uscito e ha messo in mostra una performance che mi ha molto soddisfatto. A fine gara era davvero vicino a Lewis: meglio di così non poteva presentarsi alla nostra squadra».

- Secondo lei quest'anno chi sarà la vera sorpresa del Mondiale di F.1?

«La sorpresa può essere senza ombra di dubbio Valtteri Bottas. In questo momento Lewis e Sebastian sono i favoriti. Per tanti è solo il nuovo ragazzo della Mercedes, in pochi lo considerano un pericolo reale per Hamilton, non è sicuramente il favorito, ma gli può anche andare bene...».

- Lei ha sempre sostenuto che la vera arma segreta della Mercedes è nei vostri dipendenti senza l'esclusione di nessuno nel team di F.1...

«È sempre la nostra grande forza. È la gente che fa il team: lavorano sempre con tanta competenza, passione e intelligenza, tutti insieme. Questo determina la fortuna della squadra. Non c'è un solo leader, una superstar che vince da sola. Alla Mercedes abbiamo bisogno di tutti».

- Ha da sempre molti legami con l'Italia: cosa pensa del nostro paese dove tra l'altro ha anche corso alcune gare con vetture Gran Turismo?

«L'Italia è un paese che mi piace molto: la passione degli italiani è infinita. Nella mia traiettoria sportiva ho fatto molte gare da voi. Ci sono personaggi

COLOMBO



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM

LA GRAN SORPRESA È VALTTERI BOTTAS!

Sopra, Bottas, che Wolff considera la sorpresa di Melbourne. In alto, Toto con Arrivabene e, sotto, in un momento di relax, mentre, al centro, è con Vettel e, in basso, con Aldo Costa, responsabile Progetto e Sviluppo di Mercedes Gp

nel vostro Paese che stimo e che sono stati molto importanti per me. Ho solo tanti grandissimi ricordi».

- Nel frattempo voi austriaci siete una vera eccellenza in F.1... A livello di management siete al comando della Mercedes e della Red Bull. Lei come se puoi spiega?

«Sì, siamo un'eccellenza ma non lo so perché. È vero, ci sono molti austriaci in questo sport e attualmente sono di più quelli che occupano una posizione nel management e abbiamo meno piloti rispetto al passato: ma ripeto non so il perché. Sicuramente è una cosa molto curiosa questa e molte volte mi chiedo come mai in un Paese tanto piccolo come la mia Austria ci sia tanta gente in F.1 però non trovo una risposta adeguata. Comunque è una bella cosa ma non cambia tanto per noi perché siamo tutti molto competitivi e in squadre diverse e questo rende la competizione ancora più grande tra noi».

- Dopo la F.1 qual è la categoria che nel Motorsport segue con maggiore interesse?

«Mi piacciono un po' tutte le categorie a iniziare dalla MotoGP, ma la mia vera passione più grande sono i rally, ho fatto anche qualche stagione: sono sincero hanno un livello di pilotaggio molto alto. Ho un grandissimo rispetto per i piloti da rally. Il mio rallyista preferito? Di tutti i tempi? Semplice: Ogier, ma lo dico anche perché è uno dei miei amici e agli amici bisogna voler bene».

- Suo suocero ha un team che disputa il Tourist





Trophy dell'Isola di Man. Lei è andato a vederlo?

«Sono andato l'anno scorso perché il papà di mia moglie Susie ha questo team impegnato in una corsa che definisco davvero pazzesca. Sì, sono pazzi completamente. Mi ha seguito sull'Isola anche qualche nostro ingegnere della Mercedes appassionato di moto e per un giorno abbiamo respirato l'aria del TT».

- Da ex pilota ha mai pensato di calarsi nell'abitacolo della Mercedes F.1 per fare un test?

«No, anche perché bisogna sempre capire che cosa si fa bene e che cosa si fa male. Io sono un pilota che ha fatto abbastanza bene con vetture Gt o sportcars, macchine senza downforce, mi manca proprio la base che ti fai nella piccole categorie formula non conosco come si guida una monoposto e per questo se provassi una Mercedes F.1 mi farebbe solo arrabbiare perché io sono uno molto competitivo e se faccio una cosa la voglio fare bene e voglio vincere».

- E se dovesse giocare alla Playstation? Anche li sceglierebbe di farlo con una Mercedes?

«Non gioco alla Playstation, non ho assolutamente tempo e non mi piace passare il mio tempo davanti al mondo virtuale. Io sono per il mondo reale».

- Ci racconta di Pascal Wehrlein? Solo pochi mesi fa il suo nome circolava per sostituire Nico Rosberg. Poi c'è stata la Race of Champions e ora ha già saltato il primo Gp della stagione che doveva correre con la Sauber. Che succede al vostro pilota?

«Credo che Pascal sia un ragazzo con un livello molto alto come pilota ma a cui manca l'esperienza per guidare una Mercedes soprattutto nella stessa squadra con Lewis Hamilton. Con lui comunque abbiamo un programma di tre anni per far crescere Pascal e prepararlo per far correre con la Mercedes. Non ho ovviamente intenzione di rivedere il programma già stabilito. Dopo un solo anno al volante della Manor in F.1 era troppo presto per metterlo sulla W08. Io non voglio fare come Red Bull con Daniil Kvyat che dopo qualche Gp è stato sostituito perché non ritenuto a livello. Il programma con Wehrlein rimane immutato. L'incidente stupido della Race of Champions non è stata una bella cosa, ma fa niente. Ovviamente Pascal sta vivendo una situazione che non gli piace ma credo anche che sia un momento passeggero e fra cinque anni nessuno neanche se lo ricorderà più. Il nostro programma non cambia. Lui rientra in Sauber quando è pronto e non fa niente se dovrà saltare anche il Gp di Cina».

- E di Giovinazzi che cosa ci dice: che idea s'è fatto del pilota pugliese che ha riportato un italiano al via di un Gp dopo tanta attesa?

«Non lo conosco molto bene. Ma l'ho visto in azione con l'Audi nel Dtm e poi ho notato il gran lavoro che ha fatto l'anno scorso in Gp2: molto bello. Capisco perché la Ferrari l'ha preso. E anche in Australia al debutto in F.1 è andato molto bene».

- Mister Wolff, ma secondo lei chi vince in Cina?

«Io non sono uno che fa pronostici. Con i pronostici si può sbagliare. Preferisco concentrarmi sul lavoro per mettere nella condizione uno dei due nostri piloti di vincere e dopo vediamo». ●



SUTTON-IMAGES.COM



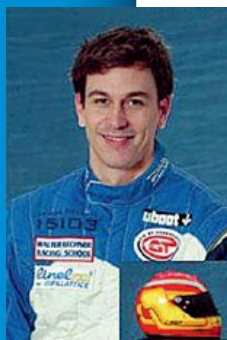
SUTTON-IMAGES.COM



VINSE CON CASÉ A VALLELUNGA NEL 2004

Quando Toto correva in Gt con la Ferrari

Quando ancora ci dava dentro pestando sul pedale dell'acceleratore c'è stato un momento in cui Toto Wolff ha corso con le Ferrari in Gran Turismo. Era la stagione 2004 e l'allora trentaduenne austriaco galoppava in pista con le vetture del Cavallino. In quella stagione disputò in totale sei gare: 4 in Fia Gt con una Maranello 575 GTC della JMB e due nel Tricolore Gt con la 550 Maranello. Due le perle di quella stagione: il secondo posto messo a segno a Magny Cours assieme a Wendlinger e Lechner in Fia Gt e la vittoria nella serie tricolore a Vallelunga. Il 19 settembre del 2004 Toto Wolff in coppia con Lorenzo Casé riuscì a salire sul gradino più alto del podio in gara-1 della sfida conclusiva dell'italiano Gt. Scriveva quel giorno As:



«La Ferrari 550 di Casé-Wolff pur essendo partita dal fondo ha poi rimontato giro dopo giro andando a centrare il primato».



VERSO
GP
CINA

Seb-Lewis

e ora a voi due!

FINO A OGGI, MALGRADO LE LORO CARRIERE SIANO GIUNTE A PIENA MATURAZIONE, UN VERO DUELLO AD ARMI PARI NON C'ERA MAI STATO. IL MOMENTO SEMBRA ESSERE QUELLO GIUSTO

SEMBRANO ATTENDERE IL PROSSIMO GONG

Vettel e Hamilton
si guardano come due
pugili pronti alla successiva
ripresa che li vedrà
sfidarsi, anche se la loro
lotta ravvicinata sarà
sull'asfalto, sopra, proprio
come è già stato
prefigurato a Melbourne



2017 FORMULA 1 ROLEX AUSTRALIAN



foto grafie GETTY IMAGES



GRAND PRIX

di **Andrea Cordovani**

Ora che la musica sembra cambiata e anche a Maranello sono tornate a suonare le campane, ora che il popolo della Rossa ha riscoperto il gusto elettrizzante dell'inaspettato, la Cina s'avvicina e, interrompendo l'estasi post-Australia, rilancia un duello ancora tutto da decifrare. Si riparte dai ritrovati sorrisi alla Ferrari, per una vittoria bella e possibile e dai cazzotti sui tavoli della Mercedes, per la prima sconfitta "vera" ricevuta in pista da quando da monarca spadroneggia nella Formula Hybrid. Tutto in silenzio. E rigorosamente con i piedi per terra. Si discute, invece, ancora sui reali valori in campo. Si parla in casa della Mercedes, non si parla affatto alla Ferrari, tanto per "decreto", ma un po' a questo punto per scaramanzia, perché con le parole si va poco lontani, mentre i risultati valgono più di ogni considerazione. Sullo sfondo, insomma, rimangono tanti interrogativi che proprio la pista di Shanghai potrebbe aiutare a chiarire. Ma

soprattutto c'è un confronto dal fascino tutto particolare. Quello del tutto inedito tra Hamilton e Vettel.

**FINALMENTE È
TORNATO ANCHE
LUI. SONO
FELICISSIMO DI
BATTERMI CONTRO
SEB E LA FERRARI!**

LEWIS HAMILTON

”

Inedito super-duello

Già, Lewis Hamilton contro Sebastian Vettel. Un super duello affascinante. Sulla carta un mega-spot per il Circus. Già, sulla carta. E non solo perché nella possibile sfida Mercedes-Ferrari siamo ancora

alla ricerca del giusto punto di equilibrio. Ma anche perché se si rovista nelle carriere dell'inglese e del tedesco emerge che pochi sono stati i confronti diretti tra loro e quasi mai a armi pari. Hanno debuttato entrambi in Formula Uno nel 2007. Messi insieme sono sette i titoli iridati portati a casa dai due: quattro per Seb e tre per Lewis. Da due lustri calcano la scena da grandi protagonisti. Eppure mai hanno fatto a ruotate per un Mondiale, mai tra loro c'è stato un qualcosa di sopra le righe, spesso quando uno vinceva l'altro aveva una vettura non altezza di quella del rivale. Sono quelli che hanno spartito le fette più grandi nella torta dei campionati mondiali vinti. Forse è stato anche per questo che Vettel l'anno scorso ha desistito dall'attaccare Rosberg nell'ultima sfida del Mondiale 2016 col tedesco che fino all'ultima curva ha lottato con Hamilton per il titolo, che nel caso di Lewis sarebbe stato il quarto in carriera. Gli stessi vinti da Seb nelle Grandi Stagioni della Red Bull: meglio tenerlo a distanza. Dieci anni dopo il loro debutto nel Circus che questa sia la volta buona? Siamo finalmente al Grande Momento?

Grande stima, per ora....

Hamilton e Vettel si stimano. Né tensioni, né veleni. Anche abbracci e parole al marzapane subito dopo la conclusione del primo round del Mondiale



2017. Ha dichiarato Lewis: «Finalmente è "tornato" anche lui, che è un grande pilota e ha vinto quattro titoli sono veramente felice di battermi con lui e la Ferrari».

Ha spiegato Sebastian: «Non abbiamo avuto molti duelli in pista, ma tra di noi c'è sempre stato moltissimo rispetto e sono sicuro che questo sentimento reciproco è destinato a crescere». Già, ma sarà proprio così? Facile quando non lotti testa a testa per qualcosa che rappresenta la tua vita. Ma se c'è lotta, se c'è confronto, è inevitabile che si creino frizioni: inutile cavillare sulla natura dell'uomo. Fa parte del gioco. E i campioni quasi mai tra loro vanno d'amore e d'accordo...

Chi rimarrà in vetta dopo la Cina?

Dopo aver perso un titolo mondiale che l'anno scorso ha creduto di poter artigliare fino all'ultima curva dell'ultimo Gp, Hamilton ha già fiutato l'aria. Solo sconfiggendo un altro rivale altrettanto armato potrà far godere il suo ego

smisurato, la sua totale voglia di dimostrare agli altri che come lui non c'è nessuno. Quella sensazione provata anche da Sebastian Vettel nelle stagioni Red Bull dalle quali adesso si vuole sdoganare per dimostrare soprattutto a se stesso che si può vincere anche lontano da Milton Keynes e tornare sul tetto del Circus con la Ferrari. Dove al momento ha piazzato, molto a sorpresa, la SF70H, spodestando dal gradino più alto quella Mercedes che nell'attico del Mondiale Costruttori era andata a abitare sin dal primo Gp del 2014, anno d'esordio della cosiddetta Formula Hybrid.

Riuscirà, Seb, a rimanere lì in vetta anche dopo il Gp di Cina? L'ultima vittoria Ferrari da quelle parti è datata 2013, mentre lo scorso anno si giocò a Shanghai alla prima curva e proprio Vettel finì subito kappà. Da lì niente andò più per il verso giusto. Ma quello era il 2016, un po' meno orribile adesso se si guarda all'Australia, sicuramente molto più eccitante se si pensa a un super-duello Hamilton-Vettel... ●



SUTTON-IMAGES.COM



LA PRESSE

QUEL RECIPROCO GIOCO DI SGUARDI

A lato, il tecnico Allison, ex della Casa di Maranello, guarda la nuova Ferrari, mentre Vettel dà un'occhiata al posteriore della W08. La reciproca curiosità è tanta



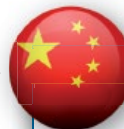
GETTY IMAGES

CARRIERE A CONFRONTO 7 TITOLI IN DUE, MA IN PISTA BEN POCCHI DUELLI

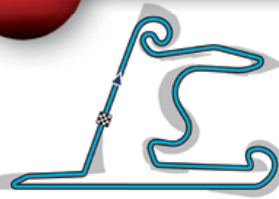
SEBASTIAN VETTEL			LEWIS HAMILTON		
2007	Toro Rosso	14°	2007	McLaren	2°
2008	Toro Rosso	8°	2008	McLaren	1°
2009	Red Bull	2°	2009	McLaren	5°
2010	Red Bull	1°	2010	McLaren	4°
2011	Red Bull	1°	2011	McLaren	5°
2012	Red Bull	1°	2012	McLaren	4°
2013	Red Bull	1°	2013	McLaren	4°
2014	Red Bull	5°	2014	Mercedes	1°
2015	Ferrari	3°	2015	Mercedes	1°
2016	Ferrari	4°	2016	Mercedes	2°
2017	Ferrari	?	2017	Mercedes	?



COLOMBO



PROSSIMO GP



9 APRILE

**IN CINA
VIA ALLE ORE
8.00 DIRETTA
SKY DIFFERITA
RAI 14.10**

Circuito Shanghai
5451 m / 56 giri / ore 8,00

I PRIMATI

In prova: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'33"185, media 210,587 km/h
In gara: M.schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'32"238, media 212,749 km/h
Distanza: R.barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1H29'12"420, media 205,185 km/h

IL GP SU SKY SPORT F1 E SULLA RAI

VENERDÌ 7 APRILE

SkySportF1	libere 1	4.00
SkySportF1	libere 2	8.00
RaiSport	libere 1	10.00
RaiSport	libere 2	12.00

SABATO 8 APRILE

SkySportF1	libere 3	6.00
RaiSport	libere 3	10.00
SkySportF1	Qualifiche	9.00
Rai2	Qualifiche	14.00

DOMENICA 9 APRILE

SkySportF1	Gara	8.00
SkySportF1	Gara replica	14.00
SkySportF1	Gara sintesi	18.00 20.30 23.00
Rai1	Gara	14.10

IL GP CON AUTO SPRINT

Diretta delle prove e della gara da venerdì 7 a domenica 9 aprile su www.autosprint.it e su [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)



GIOCA IL TUO CODICE CON PREMI DA GOL!

IN PALIO UN VIAGGIO ALLE MALDIVE
E FINO A 500.000€ DI BUONI CARBURANTE.

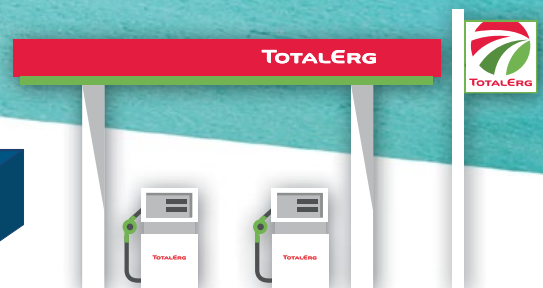


Palm Beach Resort & spa
Maldives

PARTECIPA AL CONCORSO TOTALERG E VINCI PREMI DA GOL.

DAL 20 FEBBRAIO GRATTA LA CARTOLINA CHE TROVI OGNI LUNEDÌ
CON IL CORRIERE DELLO SPORT-STADIO E TUTTOSPORT, O GIOCA
IL CODICE CHE OTTieni FACENDO RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€
CON CARTA FEDELTA' BOX PIÙ TOTALERG.

IN PALIO 500.000€ IN BUONI CARBURANTE E UN SOGGIORNO
ALLE MALDIVE DI UNA SETTIMANA PER DUE PERSONE PRESSO
IL PALM BEACH RESORT.





Arbitri elastici

IN F1 NEI CONTATTI DI GARA DA QUEST'ANNO SONO MENO FISCALI ERA ORA. VISTO CHE, VOLENDO, INDIETRO SI TORNA ECCOME?

Paradossalmente, nel Gp d'Australia l'unico vero pericolo s'è verificato a fine gara con una mini-invasione di spettatori a monoposto ancora in pista, quindi le considerazioni che seguono diventano buone per assistere con più consapevolezza ai Gran Premi dalla Cina in poi. Perché quello che succede sull'asfalto, come spesso accade, è conseguenza di ciò che viene deciso e stabilito prima e altrove. Ma andiamo con ordine.

Quest'anno, durante l'inverno, s'è parlato tanto dei grandi mutamenti regolamentari che avrebbero rivoltato la F.1 come un calzino, dando poca enfasi all'altro sostanziale cambiamento in grado di rappresentare una reale e salutare novità.

Stavolta non si parla di monoposto, power unit e ali, ma di qualcosa d'assai più semplice e allo stesso complesso.

In poche parole, dei giudici arbitri della F.1, vale a dire dei rappresentanti del collegio dei Commissari Fia e del loro fondamentale ruolo decisionale e interpretativo circa le singole fattispecie di corsa.

Sono ormai finiti i tempi in cui a ogni Paese che ospitava un Gp si chiedeva a un buon ex-pilota locale o a un campione in vacanza da quelle parti d'indossare la camicia bianca griffata Fia, mettersi davanti a uno schermo a due passi dalla direzione di corsa e giudicare tutte le fasi indagabili possibili di un Gp. Poi, a fine gara, pizzata, un fiaschetto, due chiacchiere sui vecchi tempi andati e chi s'è visto, s'è visto.

Macché, si fa sempre più sul serio, tanto che da questo 2017 è possibile intravedere il nascere di una vera e propria classe arbitrale, che ormai, tra gli altri, ha quattro elementi espertissimi punti di riferimento, stabili quanto autorevoli: il britannico Derek Warwick, l'italiano Emanuele Pirro, lo statunitense Danny Sullivan e il danese Tom Kristensen.

Seguendo le parole ufficiali di un altro rappresentante Fia, Gary Connelly, che a inizio dicembre 2016 aveva annunciato l'apertura di un nuovo corso giuridico-sportivo per la F.1, d'ora in poi, venendo incontro alle richieste dei team e dello Strategy Group, oltre a esserci una più omogenea continuità di giudizio, in pista viene punita non l'aggressività dei piloti, ma la pericolosità della manovra.

Questo, in parole povere, vorrà dire che nel collegio si indagherà di più e si condannerà di meno. L'occhio vigile degli steward tutto vede, ma da quest'anno entra in azione solo ove ravvisi una scorrettezza che dia un ingiusto vantaggio.

Parole, parole, parole? No, per niente. Sono principi che si traducono in fatti. Per esempio - come ha spiegato Charlie Whiting alla vigilia del Gp d'Australia -, tanto per cominciare vuol dire che la cosiddetta regola Verstappen sull'impossibilità assoluta di cambiar traiettoria in frenata, non ha più significato.

E restando all'esempio personalizzato, a proposito di ingiusto vantaggio, significa anche che la clamorosa tagliata di pista non punita di Hamilton al Gp del Messico 2016 riceverebbe ora, se ripetuta, pesan-

te punizione. E, restando al Messico, la difesa di Vettel su Ricciardo finirebbe a vino e tarallucci.

Okay, in soldoni, da questo ispirato anno 2017 il sorpasso e la difesa, se portati avanti in modo maschio, vengono lasciati correre di più. E la tagliata di pista oggettivamente meno.

In ogni caso - così come nel fallo di mano in area per il calcio -, l'intenzionalità del pilota indagato acquisisce maggiore importanza rispetto a prima.

Illuminante il rinnovato paragrafo 38.2 del regolamento: «I commissari decideranno se ogni pilota coinvolto in un incidente debba essere penalizzato o meno. E a meno che non sia chiara ai commissari stessi la colpevolezza totale o prevalente di un pilota, non si imporrà alcuna penalità».

Poi per evitare figli e figliastri, anzi, sentenze e sentenzastre, cambia anche il modo di porsi rispetto al - definiamolo così -, bacino giurisprudenziale cui attingere per esaminare i precedenti. Con la creazione di un vastissimo database video in grado di fornire le linee di comportamento adottate e adottabili in casistiche simili a quella di volta in volta esaminata.

Tutto questo - ed è ciò che interessa davvero -, dimostra due cose molto importanti. La prima, è che la Fia e le sue camicie bianche stanno facendo sul serio, muovendosi nella direzione più giusta e sensata. La seconda, è che quando scrivevo lo scorso anno su queste pagine e nella rubrica web "Sterzi a parte" che era ora di finirli con la folle tendenza da periti assicurativi d'indagare qualsiasi microcontatto tra monoposto a un tornantino, altrimenti lo spirito agonistico e la F.1 in genere sarebbero finiti in rovina, non sostenevo mica eresie.

Chi rispondeva "ormai la tendenza alla super sicurezza è questa e indietro non si torna" ora può prendere atto che, buon senso alla mano e in nome dello Sport, senza trascurare minimamente la sicurezza, quando ragionevolezza vuole, indietro si torna eccome. ●

SUTTON-IMAGES.COM



LA CLASSE ARBITRALE SALE DI LIVELLO

L'ex pilota di F.1 e vincitore della Indy 500 Danny Sullivan a colloquio con Chase Carey, a destra, uomo forte di Liberty Media, la nuova proprietaria del Circus iridato. Sullivan è una delle figure più prestigiose e ricorrenti tra i Commissari Fia in veste di giudici arbitri nei Gp

PARTITA IVA?



* Sul prezzo alla pompa della Stazione di Servizio prescelta.



Voil@': la carta pensata per chi ha la partita IVA.

- **Semplice.** Se hai la Voil@' card non c'è bisogno di scheda carburante, contanti o bancomat. E con la fattura elettronica, semplifichi la gestione amministrativa.
- **Conveniente.** Per te 2 cent/litro di sconto* e paghi venti giorni dopo con addebito sul C/C.
- **Sicura.** Hai un tetto massimo di 1.200 € al mese, puoi gestire fino a 3 carte e controllare tutte le transazioni su www.totalerg.it

PER AVERLA VAI SU TOTALERG.IT. COSA ASPETTI?

TOTALERG



VERSO
GP
CINA

Alla **Rossa** vincere a Melbourne



ARRIVABENE TORRE FERMA CHE NON CADE

Maurizio Arrivabene, Team Principal della Ferrari, ha vissuto in prima linea anche la gloriosa era Schumacher. Eccolo, da uomo forte della Marlboro, mentre applaudeva a fine gara Michael fresco reduce dalla vittoria nel Gran Premio d'Australia 2002. Quindi oltre alla cabala la Rossa può contare pure sulla continuità

UN TRACCIATO BENE AUGURANTE

Sopra, il team Ferrari in festa per la vittoria di Schumi nel 2002 e, in alto a destra, Todt e Raikkonen sul podio dopo il successo 2007 - con Alonso e Hamilton della McLaren: due casi in cui il mondiale è poi andato alla Rossa



Chiaro, adesso è vietato farsi dei film. Il trionfo della Ferrari di Vettel in Australia rappresenta la prima netta sconfitta tecnico-tattica della Mercedes nella stradominata era ibrida recente, ma nel domani non v'è certezza. E allora chi vuol esser lieto sia e la cosa più stuzzicante che si può fare, senza possedere la sfera di cristallo per tuffarsi nel futuro, è utilizzare gli strumenti che ci riportano nel passato, al fine di analizzare dati concreti, precedenti e cabala dei trionfi Ferrari alla prima gara del mondiale. E allora tanto per cominciare, come disse Nuvolari al Drake, alla fine della 1000 Miglia del 1948, «*Giorni così nella vita ne capitano pochi, caro Ferrari, e allora vedi di gustarteli fino in fondo.*»

Uscendo di metafora, in 68 Gran Premi d'apertura - anzi, 67 perché nel primo, all'alba della Formula Uno, la Rossa ancora non era neppure schierata, visto che il debutto iridato assoluto avviene a Monaco 1950 -, la Casa italiana è riuscita a vincere solo quattordici volte. Che poi "solo" è una parola grossa, perché comunque, una dietro l'altra, fanno tante vittorie e il dato è in media risulta in linea coi sedici titoli Costruttori e i 15 titoli Piloti vinti.

Le prime partenze belle risalgono all'era Ascari

A parte il biennio iniziale, che vede ancora la supremazia complessiva dell'Alfa Romeo con la sua Alfetta risalente all'anteguerra, nel 1952-1953, con il cosiddetto regolamento F.2, dettano legge assoluta le giovanissime Ferrari - in fondo la Casa ha solo cinque anni d'età -, che nel biennio vince tutti i Gran Premi in programma, a parte l'ultimo, Italia 1953, che va a Fangio su Maserati. In quel periodo tutto è benaugurante, non ci sono rivali reali e il trionfo di Taruffi in Svizzera, all'apertura del campionato 1952, è solo la dolce ouverture di un felicissimo periodo di dominio financo statisticamente più dittatoriale di quello Mercedes nel primo triennio ibrido.

Tre anni dopo, nel 1956, finalmente la Rossa ha Fangio a disposizione e il campione argentino inizia la stagione alla grande, aggiudicandosi in coppia con Musso il Gp più emozionalmente e da lui amato, quello di Argentina. Da lì in poi il mondiale non gli sfuggirà, grazie anche a un gesto galantomistico del suo compagno di squadra Collins nel determinante Gp d'Italia a Monza.

NELL'ERA SCHUMI E NEL CORSO DELL'ULTIMO MONDIALE VINTO CON KIMI NEL 2007 IL TRIONFO IN AUSTRALIA È STATO IL TRAMPOLINO DI QUASI TUTTI I TITOLO VINTI!

di [Mario Donnini](#) - foto [Sutton-Images.com](#)

ne porta **bene**

Il periodo degli inizi negativi (1957-1970)

Poi si dipanano quasi tre lustri senza che la Ferrari riesca mai a vincere il primo Gran Premio dell'anno, benché nel 1958, nel 1961 e nel 1964 riesca a artigliare il mondiale piloti.

La sequenza negativa viene interrotta nel 1971 da Mario Andretti nel Gp del Sudafrica a Kyalami, il quale sembra avviato a una buona gara che lo condurrà sul podio quando un'avaria tecnica al capoclassifica Hulme gli consegna la vittoria sul piatto d'argento e "Piedone" certo non rifiuta.

Per il resto, in tutti gli intensi e per certi versi entusiasmanti - oltre che drammatici - Anni '70, l'altro solo successo della Ferrari nel Gp d'avvio è quello di Lauda nel fatidico 1976, l'anno del successivo rogo del Nurburgring e della resa a Hunt in occasione del bagnatissimo Gp del Fuji, nel giorno del "coraggio di avere paura".

L'incredibile trionfo di Mansell in Brasile 1989

Poi c'è una delle storie più belle dell'epopea Ferrari in F.1. Quella che riguarda l'ultima vettura fortemente voluta dal Drake, progettata dall'ultimo tecnico desiderato e dall'ultimo pilota ingaggiato. Enzo Ferrari se n'è andato alla vigilia di Ferragosto 1988, ma il suo testamento rombante viene aperto per certi versi nel Gp del Brasile 1989, quando la Ferrari progettata da John Barnard finalmente debutta nel mondiale. Pur tra mille perplessità che riguardano la sua effettiva competitività e, soprattutto, la capacità di tenuta. Il tutto nel weekend del precipitoso esordio concomitante di Cesare Fiorio alle redini del team.

Insomma, un mix di incognite da far paura a chiunque, con possibilità teoriche di salvare la faccia praticamente ridotte al lumicino.

Pronti-via e quello che si svolge davanti agli occhi di piloti e spettatori sembra un film immaginato dal più fantasioso e ambizioso degli sceneggiatori, perché gli attesi protagonisti uno a uno si rendono conto che non è la loro giornata.

A menare le danze e a trasformare un'epoca della F.1, col suo innovativo cambio semiautomatico al volante, azionabile non più a leva, è uno stratosferico Nigel Mansell. Ecco, è il tipico caso in cui il mondiale prende poi una piega ben diversa da quella sperata, in questo caso, perché la 640 doveva ancora essere sperimentata in corso d'opera e crescere a dovere. Tuttavia, se c'è una volta in cui un successo iniziale emozionalmente provoca un'onda emotiva squassante quasi simile a quella di un mondiale vinto, ebbene, è proprio quella del miracolo di Mansell, a Rio 1989.

Comincia l'era degli avvisi fecondi

Poi inizia dal 1996 l'era Rossa di Schumacher e nella fase più compiuta s'afferma una specie di regola non scritta, che vede la Ferrari arrivare prontissima al primo Gp, quasi sempre in Australia, e fare incetta di successi in stagioni che la vedranno puntualmente stracompetitiva e quasi imbattibile.

E qui la cabala c'entra fino a un certo punto. La Rossa by Schumi-Montezemolo-Todt-Byrne-Brawn è una gioiosa macchina da guerra potenzialmente in grado di trionfare in ogni domenica, figuriamo-

ci nella nella prima agonistica della stagione. Fatto sta che in genere la Casa di Maranello subito prima e subito dopo il terzo millennio può considerare il Gp d'Australia cabalisticamente come una sorta di prova generale di ciò che verrà.

Nel 1999 a Melbourne coglie un'inattesa vittoria il ferrarista Irvine, che poi sfiorerà il mondiale segnato dall'incidente di Schumi a Silverstone, dove si fratturerà una gamba uscendo dalla lotta iridata e tornando in gara solo a fine campionato. Quando Eddie perde per un soffio il titolo dalla McLaren-Mercedes di Hakkinen, ma la Ferrari riesce comunque a ghermire il mondiale Costruttori.

Alla Rossa trionfare a Melbourne porta bene

I dati sono lì e appunto, cabalisticamente letti a tanti anni di distanza, fanno sorridere e diventano decisamente incoraggianti, anche se, chiaro, la scienza esatta è ben altra cosa.

Quattro volte su cinque Michael Schumacher sbanca Melbourne al debutto stagionale e poi puntualmente va a vincere il titolo iridato. Durante il suo mandato in Rosso la coincidenza non si verifica solo nel 2003, che lo vede comunque prevalere alla fine, ma è la stagione più tirata di tutte per il Kaiser, che è iridato solo all'ultimo tuffo.

E non finisce qui, perché pure il magico 2007, l'anno dell'ultimo mondiale piloti - per ora - vinto dalla Ferrari, si era aperto con il successo di Kimi Raikkonen nel Gran Premio australe, all'interno di un'annata emozionante e ricca di un'indecifrabile altalena di competitività tra Ferrari e McLaren, che vedrà alla fine soccombere i fratricidi Alonso e Hamilton, rispettivamente campionissimo e rookie che si fan-

CHI BEN COMINCIA È A METÀ DELL'OPERA?

A lato, Lauda con la Ferrari 312 T al top in Brasile 1976, sopra Irvine vince in Australia 1999, le tre 500 F2 di Hawthorn, Ascari e Villoresi nel 1953 e, in alto, Mario Andretti vincitore a Kyalami nel 1971: se dei contratti non l'avessero poi trattenuto negli Usa "Piedone" avrebbe potuto fare di più, in F.1 con la Ferrari





no la guerra dando una gran mano a "Iceman", che gode tra i due litiganti.

Vincere all'avvio in Bahrain porta male?

Infine, non si può misconoscere il successo, nel 2010, di Fernando Alonso - tuttavia in Bahrain e non a Melbourne -, che disputa un'annata senz'altro meritevole di qualcosa di diverso rispetto al triste epilogo di Abu Dhabi. Quando appare nettamente favorito nella lotta al titolo e stavolta, ben al di là della cabala, il box Ferrari fa harakiri seguendo la fermata precoce e autolesionista dell'altro contendente Webber su Red Bull. Consegnando il titolo nelle mani del meravigliato ma spietato Vettel, complice Petrov che tarpa le ali alla rimonta di un Fernando mai così arrendevole e moscio.

Precedenti molto, molto stimolanti

In ogni caso, al di là di questa pagina molto più nera che rossa - ma son cose che capitano nelle corse -, tornando ai trascorsi dei Gp d'Australia, l'analisi generale rivela, dal 1999 a oggi, un'incidenza e un'attendibilità statisticamente quasi assolute tra il successo a Melbourne e l'andamento trionfale della stagione che segue.

In sei vittorie all'Albert Park, infatti, nel primo caso arriva un titolo Costruttori di consolazione, negli altri quattro, puntuale, il mondiale Piloti e infine, dopo il recente e tutt'altro che scontato - anzi diciamo pure inatteso e entusiasmante trionfo di Vettel sulle Mercedes di Hamilton e Bottas -, l'incognita resta per ciò che accadrà da qui a poi.

Ma alla luce di ciò che i precedenti dicono e indicano, ecco, si tratta di un dubbio tanto divertente. ●



TUTTI I PRECEDENTI DELLA FERRARI SULL'ALBERT PARK

ANNO	PILOTA	GRIGLIA	GARA	DISTACCO/RITIRO
1996	Irvine	3°	3°	a 1'02"571
	Schumacher	4°	Freni	
1997	Schumacher	3°	2°	a 20"046
	Irvine	5°	Incidente	-
1998	Irvine	8°	4°	a 1 giro
	Schumacher	3°	Motore	-
1999	Irvine	6°	1°	VINCITORE
	Schumacher	3°	8°	a 1 giro
2000	Schumacher	3°	1°	VINCITORE
	Barrichello	4°	2°	a 11"415
2001	Schumacher	POLE	1°	VINCITORE
	Barrichello	2°	3°	a 33"491
2002	Schumacher	2°	1°	VINCITORE
	Barrichello	POLE	Incidente	-
2003	Schumacher	POLE	4°	a 9"482
	Barrichello	2°	Testacoda	-
2004	Schumacher	POLE	1°	VINCITORE
	Barrichello	2°	2°	13"605
2005	Barrichello	11°	2°	a 05"553
	Schumacher	19°	Incidente	-
2006	Schumacher	9°	Testacoda	-
	Massa	14°	Incidente	-
2007	Raikkonen	POLE	1°	VINCITORE
	Massa	21°	6°	a 1'06"805
2008	Raikkonen	15°	8°	Motore
	Massa	4°	Motore	-
2009	Raikkonen	7°	15°	Differenziale
	Massa	6°	Sospensione	-
2010	Massa	5°	3°	a 14"488
	Alonso	3°	4°	a 16"304
2011	Alonso	5°	4°	a 31"772
	Massa	8°	7°	a 1'25"186
2012	Alonso	12°	5°	a 21"565
	Massa	16°	Incidente	-
2013	Alonso	5°	2°	a 12"451
	Massa	4°	4°	a 33"577
2014	Alonso	5°	4°	a 35"284
	Raikkonen	11°	7°	a 57"675
2015	Vettel	4°	3°	a 34"523
	Raikkonen	5°	Ruota	-
2016	Vettel	3°	3°	a 9"643
	Raikkonen	4°	Incendio	-
2017	Vettel	2°	1°	VINCITORE
	Raikkonen	4°	4°	a 0'22"393

ECCO QUANDO LA ROSSA HA VINTO ALL'APERTURA FACENDO SUO IL TITOLO

ANNO	GP	VINCITORE	MIGLIOR PIAZZAMENTO FINALE NEL MONDIALE	NOTE
1952	Svizzera	Taruffi	Campioni con Ascari	
1953	Argentina	Ascari	Ascari campione	
1956	Argentina	Musso/Fangio	Fangio campione	Fangio vince sulla vettura di Musso (guida condivisa)
1971	Sudafrica	Andretti	4° con Ickx	
1976	Brasile	Lauda	2° con Lauda	Rogo del 'Ring
1989	Brasile	Mansell	4° con Mansell	
1999	Australia	Irvine	2° con Irvine	Frattura della gamba di Schumacher a Silverstone
2000	Australia	Schumacher	Schumacher campione	Doppietta
2001	Australia	Schumacher	Schumacher campione	
2002	Australia	Schumacher	Schumacher campione	
2004	Australia	Schumacher	Schumacher campione	Doppietta
2007	Australia	Raikkonen	Raikkonen campione	
2010	Bahrain	Alonso	2° con Alonso	
2017	Australia	Vettel	?	

statistiche di MICHELE MERLINO

NELL'ERA IBRIDA DOMINIO IN QUALIFICA E GARA DELLE MERCEDES. SU UNA PISTA IN CUI È AL TOP CHI FA SPOSARE IN ARMONIA MOTORE E AERODINAMICA, LA FERRARI ATTESA A UNA CONFERMA

di **Giorgio Ferro**

Quindi siamo 1-0 per Sebastian Vettel e la Ferrari. È chiaro che con 19 Gp ancora da disputare sarebbe assurdo avventurarsi in voli pindarici sulla ritrovata competitività della Rossa. Ma è un dato di fatto che, alla fine, tutti i punti contano allo stesso modo. Sia quelli conquistati nell'ultimo Gp (quello che di solito prendiamo in considerazione per le recriminazioni...), sia quelli di inizio stagione. E poi è altrettanto chiaro che questa partenza di Seb è la dimostrazione della qualità del lavoro invernale svolto dai tecnici di Maranello. Infine il primo Gp è comunque un messaggio anche a Lewis Hamilton che quest'anno avrà magari anche un compagno di squadra un po' più remissivo di Rosberg (sarà vero?), ma sembra proprio che dovrà prestare un bel po' di attenzione alle Ferrari.

Bene così dunque, ma... keep calm! Rimettiamo la palla al centro e spostiamoci a Shanghai, in Cina. Là dove si corre dal 2004 e dove Hamilton ha conquistato 5 pole e vinto per 4 volte. Quattro vittorie come anche la Ferrari, anche se l'ultima risale ormai a quando al volante c'era Alonso. E dove l'anno scorso, con Hamilton invischiato in fondo al gruppo, Rosberg gestì in solitaria una gara comunque abbastanza movimentata nelle retrovie.

Ma com'è fatto il circuito di Shanghai e cos'è determinante avere per andare forte lì? Si tratta di un impianto faraonico di quasi 5 chilometri e mezzo con tribune dal disegno estremo, voluto direttamente dal governo cinese come espressione dello sviluppo tecnologico della Nuova Cina.

Un tracciato di ultima generazione, per intenderci quelli progettati da Hermann Tilke, che però mette alla prova diverse qualità delle vetture. Presenta 3 lunghi rettilinei (uno addirittura di un chilometro e duecento metri) in cui sono quindi fondamentali le qualità delle power-unit, così come una bassa resistenza aerodinamica. Poi una parte centrale con una successione di curve abbastanza veloci dove conta molto il carico ed ovviamente il bilanciamento aerodinamico. Infine alcune zone lente con curve piuttosto lunghe dalle quali si esce al meglio solo se le regolazioni meccaniche assecondano la cavalleria. Insomma, come ho sintetizzato nelle mappe calcolate col modello di simulazione, per andare forte a Shanghai bisogna centrare un set-up ben equilibrato sotto tutti i punti di vista. Da quando è andata in vigore la rivoluzione regolamentare dei motori ibri-

Efficienz è la parola d'



LA PRESSE

SORPASSI TUTT'ALTRO CHE IMPOSSIBILI

Anche il lunghissimo rettilineo principale, con tanto di staccatona finale, è un bel trampolino per i sorpassi, che sul tracciato cinese sono comunque frequenti. Tanto che lo scorso anno ne furono effettuati 161

di le Mercedes hanno sempre dominato qualifiche e gara, mettendo in evidenza la loro efficienza in tutti i sottogruppi. Ecco, efficienza. È proprio questa la parola d'ordine per ottenere qualcosa di buono su quel tracciato. Efficienza aerodinamica, cioè un livello di carico medio-alto pagato però con un basso Cx. Ed efficienza del motopropulsore ibrido per poter sfruttare al meglio gli allunghi e le accelerazioni in uscita dalle curve. L'anno scorso Nico Rosberg dominò la qualifica in apparente tranquillità rifilandolo mezzo secondo a Ricciardo e Raikkonen, raggranellato tutto nell'ultimo settore. Non soltanto grazie alla supremazia della power-unit, quanto piuttosto per una superiore efficienza aerodinamica e telaistica che lo fece uscire dalle curve "come una pallottola". In quelle qualifiche Hamilton ebbe un problema tecnico all'Ers ed abbandonò subito la battaglia. E la Ferrari gettò via una prima fila assolutamente a portata di mano perché, con presunzione, mandò fuori nella Q3 Vettel giusto in tempo per fare un solo giro cronometrato. Ma lui fece peggio del suo tempo in Q2 e peggio anche del suo compagno di squadra rimediando solo la quarta casella in griglia. Poi in gara capitò che i due ferraristi vennero a contatto alla prima curva. Perché è sempre una questione di dettagli. E togliersi dalla mischia alla prima curva vale spesso mezza gara. A maggior ragione se la prima curva è il "cavatappi" di Shanghai.

a ordine

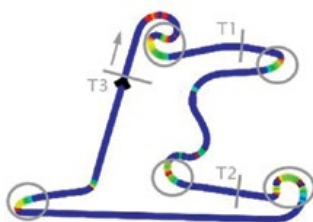


Circuito di Shanghai

DOVE CONTA L'EFFICIENZA IN RETTILINEO



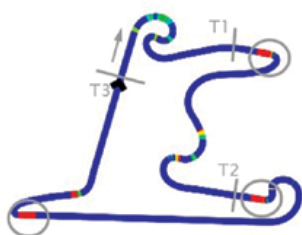
DOVE CONTA LA MOTRICITA'



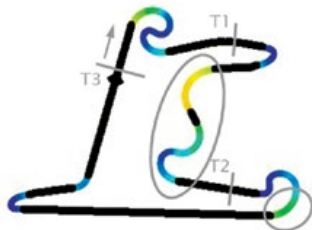
PATTINAMENTO POST



DOVE E' POSSIBILE SORPASSARE



DOVE CONTA IL CARICO AERODINAMICO



CARICO AERODINAMICO



Detto questo, ciò che è successo due settimane fa in Australia induce a pensare che probabilmente in questa 14ª edizione del Gp cinese ci sarà un maggior equilibrio che non negli ultimi anni. Anche se nel giro secco sembra mancare ancora qualcosa, abbiamo visto come le Ferrari si siano avvicinate molto alle Mercedes, soprattutto considerando quell'efficienza che abbiamo detto essere così preminente a Shanghai.

E allora, se i tecnici di Maranello si confermeranno abili nel trovare il bandolo dell'assetto giusto anche lì, avremo la conferma che la SF70H è una vettura riuscita bene, ma è anche sincera e comprensibile. E poi vedremo sicuramente una bella gara. Anche perché in Cina non è così difficile sorpassare. Oltre al lunghissimo rettilineo con "staccatona" finale, ci sono altri due punti in cui superare è abbastanza agevole.

Nel Gp dell'anno scorso i sorpassi furono addirittura 161, sicuramente non tutti "veri" quanto piuttosto figli di strategie diverse sull'impiego degli pneumatici.

Ma è un dato di fatto che a Shanghai recuperare posizioni in gara è assolutamente fattibile, come dimostra la vittoria di Schumacher nel 2006, partito dalla sesta casella in griglia.

E anche questo è un dato da tenere in conto per domenica prossima. ●



Così la vede Zanardi

ECCO COME L'EX PILOTA DI F.1, DUE VOLTE CAMPIONE INDYCAR E CAMPIONE PARALIMPICO COMMENTA L'INIZIO DI STAGIONE NEL CIRCUS

di **Fulvio Cavicchi**

Alessandro Zanardi ancora frequenta i paddock degli autodromi, almeno in occasione di eventi Bmw. E allora non ci si può esimere dal chiedergli una opinione sulla stagione appena iniziata, sulle impressioni che il Gp di Melbourne gli ha lasciato e su questo nuovo corso della regina delle categorie monoposto.

- Com'è iniziata questa nuova stagione 2017?

«Si è aperta, almeno per me, in modo inaspettato. La domanda che mi ponevano sempre era "Cosa farà la Ferrari? Lotterà per il Mondiale?", e non è che uno può rispondere secondo il proprio auspicio. Argomenta secondo quello crede, indipendentemente che questo piaccia o meno. Io non ero assolutamente convinto che la Ferrari avrebbe potuto iniziare il Mondiale in questo modo, invece è andata benissimo. Sono logicamente felice, per loro e per tutti gli italiani, che sono ovviamente grandi supporter della Rossa. La stagione è lunga, però si preannuncia abbastanza appassionante, perlomeno nella sfida a due marche. Poi non dimentichiamoci della Red Bull, che è partita così così, ma secondo me ci saranno anche loro».

- Una gara è passata, adesso occhio alle prossime. Come potrà essere il prosieguo della stagione? Sarà lotta tra Hamilton e Vettel oppure è stata solo una gara positiva ma il pilota Mercedes pian piano si involerà coll'avanzare della stagione?

«I primi tre all'arrivo in Australia sono tutti piloti dotati di grande talento. Magari quello più estroso, cioè Hamilton, ha alti e bassi, ma parliamo sempre all'interno di margini molto ridotti, visto che quando ha la giornata storta arriva comunque secondo. Bottas non ha un compito facile, ma nessuno si aspetta che faccia l'Hamilton e quindi questo magari lo conforterà. E sono convinto che prima della fine dell'anno anche lui proverà a vincere qualche gara. Però, a rischio di essere scontato e banale, dovessi scegliere tra uno dei due è ovvio che ad occhi chiusi punterei su Hamilton. Vettel non lo scopriamo oggi. Non solo è in uno stato di forma strepitoso ma, secondo me, è anche un pilota che quando ha l'occasione trova anche qualcosa in più per fare la differenza. E a Melbourne lo ha dimostrato. Räikkönen non c'è dubbio che sia un pilota che in velocità non è secondo a nessuno, però ha avuto tanti alti e bassi ultimamente. Nel primo round è



NON ERO CONVINTO CHE LA FERRARI AVREBBE POTUTO INIZIARE IN QUESTO MODO, INVECE È ANDATA BENISSIMO

ALESSANDRO ZANARDI



LA PRESSE

apparso abbastanza distante da Sebastian. Poi lui stesso ha ammesso di aver avuto dei problemi a cui hanno pian piano trovato soluzione, ma il weekend passa molto rapidamente. Ed io stesso questo l'ho vissuto e lo so bene. Mi auguro sia vero che abbiano trovato il bandolo della matassa, perché avere due piloti separati da pochi centesimi a litigarsi il primato è quello che serve ad una organizzazione di vertice in Formula Uno per poter puntare al risultato».

- Sempre parlando di gioie per gli italiani, a questo punto ci vuole anche un parere sul debutto di Antonio Giovinazzi, che ha riportato il tricolore in griglia di partenza.

«Io non ho consigli da dare ad un ragazzo che ha già



dimostrato di avere la stoffa per essere un cavallo di razza. È un bravissimo pilota».

- Niente da consigliargli?

«Mi viene da rispolverare le parole che mi disse Ayrton Senna, una cosa che ancora oggi mi scalda il cuore quando ci penso. Mi scorse nella sala briefing, la domenica mattina della mia prima gara in Formula Uno. Lui colse il mio momento di difficoltà e venne a sedersi di fianco a me. Si presentò, come se io potessi non conoscerlo, e poi mi disse: "Devi stare tranquillo, perché se qualcuno ha pensato che tu meritassi questa opportunità, vuol dire che tu hai già fatto qualcosa di importante. Se quella persona ha ragione, tu non devi fare nulla di spe-

SEMPRE SU E GIU' DALL'ABITACOLO

In alto, Alessandro Mendini in occasione dell'evento a Imola in cui è stata presentata la Scuola di Guida Sicura per disabili di Bmw Driving Experience.

Non si poteva mancare dal salirgli a fianco e chiedergli un parere sulla gara di Melbourne di F.1, sopra

ziale, se non quello che hai già dimostrato di essere capace di fare. Continua a fare quello. Se basta, andrai avanti, viceversa ti si chiuderà ogni spazio. Credimi, qui dentro non c'è gente che vola, non c'è nessuno capace di fare nessuna magia. Certo, sono tutti piloti molto bravi, ma se sei qui vuole dire che lo sei anche tu. Hai una ottima macchina, stai tranquillo, vedrai che il debutto andrà bene". Mi disse delle cose che potevano anche essere abbastanza logiche e scontate, ma che mi fecero molto piacere e mi diedero una grande carica... e allora, dovessi dire una cosa ad Antonio, più che una mia considerazione gli passerei quella che aiutò me quando, da debuttante, mi tremavano davvero le gambe!». ●

LA ROSSA NEL MIRINO

Giovinazzi pronto al via con la Sauber a Melbourne osserva la Ferrari di Vettel. Chissà che un giorno... In basso a destra, la riserva Ferrari a pranzo col nostro inviato e mentre firma autografi in Australia



A pranzo con

Giovi

DA UN INCONTRO CASUALE SCATURISCE UN'INTERESSANTE INTERVISTA CON GIOVINAZZI. ECCO CHE COS'HA DETTO AD AS

di [Sergio Remondino](#)
foto [Colombo, Sutton-Images.com](#)

Aeroporto di Roma Fiumicino. Un ragazzo come tanti, di quelli che girano l'Europa con Progetto Erasmus, se ne sta tutto solo sul pullman che porta i passeggeri al Terminal 1. Felpa grigia, jeans, berretto, trolley. E uno zainetto rosso sulle spalle. Un particolare attira l'attenzione: in un angolo dello zainetto, discreto, c'è lo scudetto della Ferrari. Tocchiamo sulla spalla il ragazzo e gli occhi azzurri di Antonio Giovinazzi si girano verso di noi. Giovi sta tornando a casa, in Puglia, dopo essere arrivato da Melbourne con la

squadra Ferrari. Papà Vito, la mamma, i suoi amici lo attendono per sapere direttamente dalla sua voce tutto sull'incredibile debutto in F.1 con la Sauber. Loro non c'erano e ne sono dispiaciuti, soprattutto papà Vito, che ci teneva più di ogni altra cosa al mondo. Però non è stato proprio possibile: Giovinazzi, come sappiamo, è stato informato che avrebbe corso al posto di Wehrlein solamente alle 9 del sabato mattina. Neanche con un Concorde sarebbe stato possibile arrivare in tempo in Australia da Martina Franca...

«Lo so - esordisce Giovi - e mi è dispiaciuto per papà. Abbiamo fatto tanti sacrifici per arrivare a quel momento e lui non c'era. Però era contentissimo».

- Che cosa hai provato, sabato mattina, alle 9, quando hai visto il messaggio della Ferrari che ti diceva: corri tu con la Sauber?

«Subito ho pensato ad uno scherzo! Poi ho capito che era vero, che il sogno stava per diventare realtà, e mi sono infilato nella doccia per svegliarmi. Dopo è accaduto tutto molto velocemente. La terza sessione di libere, le qualifiche, la gara».

- Come sono queste nuove F.1 extra large? Impegnative?

«Sono belle da guidare. Ti danno il calcio nella schiena: la potenza non manca. E nei curvoni veloci sono addirittura esaltanti, viene voglia di tenere giù e ba-

A FINE GARA ERO
STANCO MA STAVO
BENE. PECCATO
NON ESSERE
ANDATO A PUNTI!

ANTONIO GIOVINAZZI

”



DALLA (POSSIBILE) STELLA ALLE STALLE

Che succede a Wehrlein?

Da predestinato al successo in F.1 a rimanere ai margini del Circus. La parabola discendente di Pascal Wehrlein pare non avere fine. Prima gli hanno preferito Esteban Ocon alla Force India. Poi lo hanno giudicato troppo inesperto per sostituire Rosberg alla Mercedes e gli hanno offerto la modesta Sauber. Poi l'incidente alla Corsa dei Campioni a Miami ed i problemi alla schiena. Che lo hanno costretto a dividere la monoposto svizzera con Giovinazzi nei test precampionato a Barcellona. Dove i dubbi non sono svaniti, anzi. Lui però ha tirato dritto. Fino alle libere di Melbourne. Dove si è reso "ufficialmente" conto di non essere in grado di guidare. Strano, nella ipertecnologica Formula Uno di questi anni, che un team non abbia preso e preteso garanzie, controllato la condizione fisica del suo pilota (in alto, Wehrlein con Monisha Kaltenborn). Ora Wehrlein affronterà le prime libere in Cina, poi farà sapere se si sente in grado di guidare o no. Tutto molto strano. Vengono dubbi. E la squadra per la quale dovrebbe correre non è nuova a storie di questo genere, ha già iniziato un Mondiale con due macchine e tre piloti...



«Beh, le qualifiche, affrontate così, a freddo, con una macchina provata poco e su una pista mai vista prima, non sono state facili. Peccato aver mancato per due decimi la Q2. La partenza è stata tutto sommato tranquilla, ho solo cercato di evitare ogni possibile contatto. E in gara ero rilassato: alla fine però mi sono reso conto che ero "spompo". Ma stavo bene, avevo giusto un po' d'indolenzimento ai muscoli del collo ma niente più. Mi spiace non essere andato a punti: stare nei primi dieci non era un miraggio. Pazienza, sarà per la prossima volta...».

Sfata il mito di queste nuove F.1 terribili da guidare?

«Sì, non mi hanno particolarmente affaticato. Era forse più pesante la Gp2, che ha comunque tanti cavalli e non ha lo sterzo assistito».

Ora si profila concreta la possibilità di riprovarci in Cina: Wehrlein dovrebbe fare le libere e poi prendere una decisione. Però, se tu dovessi fare più di due gare perderesti lo status di rookie e non po-



tresti più svolgere i test con la Ferrari...

«Io spero di correre ancora - Giovi ti guarda negli occhi quando lo dice - anche se sono terzo pilota della Ferrari: ringrazio ancora la Scuderia per la grande opportunità che mi sta dando».

- Meglio un anno con un altro team o aspettare la Ferrari?

A questa domanda Giovi non risponde, il suo sguardo va lontano... ●

sta!».

- Peccato non averla potuta preparare meglio, la gara del debutto. Wehrlein avrebbe potuto dirlo prima che non era in grado di correre...

«Lo so. Mi è dispiaciuto soprattutto non aver potuto fare la foto pre-campionato con gli altri piloti. Peccato».

- Qual è stato il momento più difficile? Le qualifiche, la partenza o la gara?



Zanarini

il più amato dagli

ENRICO È DA 25 ANNI IN F.1 E HA APPENA RIPORTATO UNO DEI NOSTRI NEI GP
IL MANAGER DI GIOVINAZZI RACCONTA LA SUA STORIA, DA IRVINE A BON GIOVI

di **Mario Donnini**

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

Enrico Zanarini è il manager che dopo sei anni di digiuno ha riportato un pilota italiano in F.1, con Antonio Giovinazzi, terzo uomo Ferrari prescelto dalla Sauber per sostituire Wehrlein a Melbourne, dalle libere del sabato, e giunto ottimo 12° alla fine.

Ma Enrico Zanarini, bolognese purosangue, classe 1952, rappresenta molto di più, perché in questo 2017 festeggia 25 anni di F.1. Dal suo primo pilota, Emanuele Naspetti, a Bon Giovi, in mezzo c'è un quarto di secolo glorioso di storia delle corse.

E per festeggiarlo Enrico in esclusiva ha deciso di condividere su queste pagine la sua storia. A metà tra un X-file svelato e una piena confessione. Peraltro sorridente, positiva e stuzzicante. Sentiamolo.

- Enrico, come comincia tutto?

«Con me ragazzino, a Bologna, che attendo il lunedì pomeriggio per acquistare Autosprint nell'edicola in via Saragozza. Perché a quei tempi il giornale da noi usciva con mezza giornata d'anticipo rispetto a tutt'Italia. Sì, eravamo dei privilegiati. Allora, appena uscito da scuola, mi precipitavo a prenderlo per leggere riga per riga. Così sono stato fin dalla nascita grandissimo tifoso Ferrari e ho sempre sognato di far qualcosa nella vita che avesse a che fare in qualche modo col Cavallino Rampante. Adesso mi ritrovo tre piloti sotto contratto con la Rossa, cioè Giovinazzi, Fuoco e Fisichella e ti confesso di sentirmi realizzato al cento per cento».

- Bello. Fin qui sogni e poesia. Ma, in pratica, come s'innescia la tua frequentazione con le corse?

«Inizio Anni '70, vado in vacanza in Australia, da semplice diplomato al liceo scientifico e conosco un dirigente dell'Alfa Romeo locale, Silvano Tagini, che mi offre un posto di lavoro. Pensa, io m'ero appena iscritto alla facoltà di veterinaria solo perché lì avevano il parcheggio interno e la mia Fiat 128 tre porte non rischiava di restar graffiata, nel corso delle agitazioni studentesche... Insomma, accetto e mi stabilisco con questa consociata dell'Al-



BON GIOVI? È IL PILOTA PIÙ FREDDO MAI VISTO

Giovinazzi, sopra, viene considerato da Zanarini il pilota più freddo tra quelli che ha seguito in questi 25 anni in F.1. Enrico punta molto anche a portare avanti il promettente Antonio Fuoco, ora in F.2





LA MAGGIORANZA DEGLI ITALIANI CHE HANNO CORSO IN F.1 NELL'ULTIMO DECENNIO AVEVANO ENRICO ZANARINI PER MANAGER. ANDIAMO A SCOPRIRE LA STORIA DEL PIGMALIONE DI IRVINE CHE FESTEGGIA LE NOZZE D'ARGENTO COL CIRCUS

LA PASSIONE PER
LE CORSE MI NASCE
FIN DA RAGAZZO,
ANDANDO
A COMPRARE AS DI
LUNEDÌ, A BOLOGNA

ENRICO ZANARINI



italiani



fa australe e le cose in poco tempo mi vanno bene, perché prima mi mettono a contar ricambi, poi passo alla logistica-assegnazione, quindi divento ispettore commerciale e nel 1974 ho il primo incarico nel reparto corse dell'Alfa Romeo australiana, gestendo la partecipazione alla Bathurst 1000 con tre macchine, due del concessionario e una in affitto dall'Autodelta. Risultato: sestì assoluti e primi di classe con Marie-Claude Beaumont e uno specialista della F.5000, John Leffler. Quindi passo alla direzione marketing e gestisco il budget sportivo Alfa in Australia e Sud Pacifico, tanto che corriamo in Turismo con la Gtv e partecipo in prima persona a dei rally in veste di navigatore, a bordo di un'Alfa-sud. In Australia le gare Turismo tirano davvero e con noi in Gr.A corrono a intermittenza il compian-

L'UOMO DIETRO L'ASCESA DI ANTONIO GIOVINAZZI

Sopra, Giovinazzi al vero debutto in F.1 con la Sauber lasciata libera da Wehrlein a Melbourne. Bon Giovi dal 2015 ha per manager Enrico Zanarini, a sinistra, bolognese, nato il 9 settembre 1952. In alto, Enrico con la moglie Jennifer e il figlio Rocco, in un'immagine del 2007

to Patrick Neve, John Fitzpatrick, Derek Bell e perfino Alan Jones. E si organizza pure un trofeo Alfa-sud Australe. Dopo dodici anni, di esperienza ne ho incamerata tanta e quando, all'inizio della seconda metà degli Anni '80, parte la fornitura di motori Alfa Romeo alla Ligier vengo chiamato per occupare un posto da liaison tra le due entità in F.1. È il mio momento, così almeno penso».

- Ahìo, mica tanto.

«Già. Infatti arrivo a Milano e apprendo subito dopo che l'Iri ha venduto l'Alfa alla Fiat. E la Fiat, la prima cosa che fa, è annullare quella fornitura F.1. Ecco, mi crolla il mondo addosso e prendo un anno sabbatico».

- Ricominci da capo.

«Sì, nell'agenzia bolognese "Produco", gestita da Giorgio Zoboli, papà del pilota Vittorio, che ha per cliente anche Emanuele Naspetti, il quale nel 1988 si laurea campione italiano di F.3. Proprio Emanuele, uno preciso, desidera andare a correre in Gran Bretagna e cerca un manager che parli in inglese, al tempo una vera rarità, e così lo aiuto. Sono momenti in cui la mia attività fiorisce intensa, perché come Pr o curando la sola parte commerciale, mi occupo anche di piloti quali Zanardi, Delle Piane, Gilardi e Montermini, anche se poi si verificano alcuni malintesi con degli sponsor e situazioni poco favorevoli che mi fanno restare di nuovo senza lavoro».

- E comunque scrivi per Rombo sotto pseudonimo, poi passi a Autosprint, a inizio 1994, come collaboratore esterno. Con noi segui la IndyCar, dove, a inizio anno, col team IndyProject di Andreas Leberle corre il bravo Andrea Montermini.

«E non faccio solo quello, perché in realtà un bel giorno prendo la valigia e vado a Silverstone a trovare Eddie Jordan, che conoscevo dai tempi della F.3000, e gli dico semplicemente: ehi, Eddie, please, dammi un lavoro. E lui il lavoro me lo dà, facendomi portare sponsor sulla sua monoposto di F.1 per l'anno in corso e pure per quello dopo».

- La svolta della tua vita. Perché gli sponsor li trovi. E conosci il quasi debuttante Eddie Irvine.

«Porto la Polti alla Jordan ed è il mio primo buon guadagno. Irvine lo conosco e ci lego per caso. Lui un manager lo ha già, ma mi dice d'averne due spazi liberi: uno sul casco e uno sul cappellino e non riesce mai a trovar nulla... Così, okay, ci provo io e riesco. Eddie è felicissimo, facciamo amicizia e lui comincia a fidarsi di me. Tanto che pian piano divento il suo manager per davvero».

- Fine stagione 1995, weekend del Gp del Portogallo. Al telefono mi dici in gran segreto che la Ferrari ha appena firmato con Eddie Irvine, che lascerà la Jordan per correre al fianco di Schumi da numero 2. Notizia bomba. Da lì si capiva che con Eddie avevi un rapporto in ascesa.

«A fine 1996 divento suo manager totale, non più solo commerciale, con tanto di annuncio a Madonna di Campiglio e lo sarò fino al 2002. Per me vivere dentro il box Ferrari con Todt, Brawn e Schumi in quegli anni fantastici è come frequentare l'università di Cambridge: imparo tutto lì e imparo tanto».

- Fermo, parla del rapporto tra Schumi e Irvine.



«Gp d'Australia 1996, il weekend inizia con Eddie, terzo, che incredibilmente in prova sta davanti a Michael di 2 decimi. Ovazione in sala stampa, clamoroso colpo di scena. Poi in gara Michael si ritira per guai ai freni e Irvine sale sul podio, terzo. Una realtà rovesciata. Da quel giorno Eddie non ha più visto la macchina per quattro mesi, niente più test, zitto e buono fino a che la gerarchia si è nettamente ristabilita. Correva e basta. E lo dico sorridendo, perché, per certi versi era legittimo così. Michael aveva ragione e la Ferrari pure».

- Cioè? Sei colui che le clausole di quel contratto le conosce una a una, quindi spiega.

«Quando dico che la Ferrari si è sempre comportata correttamente, intendo dire che il contratto di Eddie parlava chiaro: era un numero due dichiarato per iscritto. Il che significava che novità tecniche e uso del muletto spettavano con diritto di prelazione a Michael. E pure la

facoltà di svolgere test di sviluppo. Quindi Eddie non era in condizioni di dire nulla. E nulla disse. Tutto qui».

- Peraltro diceva poco anche a Michael, se vogliamo metterla giù per com'era. Visto che i due si parlavano ai minimi sindacali, ai tempi, in Ferrari.

«Passa il 1996 e mi prende da una parte Jean-

Todt, chiedendomi se è possibile creare un'iniziativa per far stringere un po' i rapporti tra i due. Perché la verità è che Irvine e Schumi non c'è amicizia, anzi, si parlano solo in brief room, ossia ai Gp durante le riunioni tecniche, poi basta. Zero. Certo che sì, dai, proviamo, rispondo a Jean. Via, organizzo un pranzo di pesce in gran segreto al ristorante Biagi, presso Casalecchio, appena fuori Bologna nord. Jean è con Schumi, io porto Eddie. Esplose un clima meraviglioso, tutti allegri con tutti, Irvine e Schumacher sembrano diventati due vecchi amici di scuola, mangiamo a crepapelle, ridiamo e scherziamo, Todt è entusiasta, la vita è più bella per tutti noi. Un capolavoro. Pagato il conto, Eddie e Michael escono dal ristorante e in pratica da lì vanno avanti solo a buongiorno e buonasera fino a dopo il 1999».

- Il 1999 è un anno che ancora sta di traverso a tanti tifosi Ferrari. Michael sbatte al Gp di Gran Bretagna, si frattura tibia e perone della gamba destra e da metà stagione è fuori dal mondiale. Irvine, con una Ferrari F399 fortissima, potrebbe giocarsi il mondiale, ma una gomma inspiegabilmente sparita al Gp d'Europa al Nurburgring che lo manda fuori dalla zona punti e una condotta stupenda del rientrante Schumi verso Eddie in Malesia e meno stupenda in Giappone, non lo aiutano fino in fondo a vincerlo, quel mondiale. Che va a Hakkinen. Enrico, parla, perché sei uno dei pochi nell'universo stellato a sapere la verità. «E te la dico senza problemi. Chi dice che ci fu un complotto in Ferrari per non far vincere il mondia-



FU UOMO ALFA ROMEO IN AUSTRALIA

Sopra, Enrico ai tempi in cui operava in pista per l'Alfa Romeo in Australia. In alto, Schumi e Irvine in Ferrari a Monaco 1999 subito dopo la vittoria del Kaiser. Sotto, Enrico in un'immagine del 2004



le a Irvine, sostiene il falso. C'ero e ti dico una volta per tutte che non ci fu congiura alcuna contro Eddie. Torniamo a quella maledetta domenica pomeriggio del 26 settembre 1999 al Nurburgring. Il compagno di Eddie è il finlandese Salo, che viaggia 16° o giù di lì, col musetto storto e il muretto sbagliato, perché all'ultimo secondo, in extremis, decide di chiamare lui invece che tenerlo fuori. Mika rientra, gli cambiano le gomme e riparte. Pochi secondi dopo ecco Irvine e i meccanici che all'improvviso hanno tirato fuori a sorpresa le gomme per Salo, ora devono precipitosamente pensare a Eddie e ripetere l'operazione: e qui, nella confusione, una gomma tarda a tornar fuori. La tipica cosa che accade quando si è sotto pressione. Ripeto, un normale errore di chiamata dal muretto che poi origina una catena di eventi e da qui il ritardo e la beffa. Ma la Ferrari è del tutto innocente, la buona fede è totale».

- Schumi fu fantastico al ritorno in Malesia, consegnando la vittoria a Irvine. In Giappone questo spirito da meraviglioso gregario di lusso non c'era più. Tutti amiamo Schumi, ma questo va detto.

«Non è l'approccio giusto».

- Dimmi tu qual è.

«Allora, torniamo a Sepang, pochi giorni prima. Finale di gara. Herbert con la Stewart scordola in vista del traguardo, perde una posizione e Hakkinen lo scavalca, arrivando terzo. È un punto che sposta tutta l'inerzia del mondiale. Perché avendo quel punto di vantaggio in più in tasca, Schumi sarebbe stato obbligato a far passare Eddie a Suzuka per fargli vincere il titolo. Non avendolo più, il punto svanito, il campione tedesco era svincolato dall'obbligo morale di dire per la seconda volta a Eddie "Prego, accomodati". Chiaro?».

- Sul piano logico fila.

«Ti dirò di più. C'era un debito in ballo tra Irvine e Schumi, dall'anno prima. A Suzuka 1998, nel Gp del Giappone, Michael vede stallare la sua Ferrari, parte dal fondo griglia, si gioca il mondiale con Hakkinen e è protagonista di una rimonta furiosa, mentre Mika lotta là davanti con Eddie. Ebbene, Irvine fece passare Michael, anche se poi la cosa non servi, perché la gara del tedesco finì per una gomma kap-paò. Ma quel favore 1998 era una sorta di 1-0 che in Malesia l'anno dopo con l'aiuto di Michael divenne

LA ROSSA CON EDDIE SI È SEMPRE COMPOR-TATA BENE RISPETTANDO LA SUA POSIZIONE CHE ERA DA N.2

ENRICO ZANARINI





a discutere con la Jaguar. Per loro tratta Paul Stewart, il figlio di Jackie, che al minimo dubbio va in uno stanzino a fianco e chiama papà per consigliarsi. Nel punto più emozionante, la trattativa si arena, perché loro ci offrono due anni di contratto più uno di opzione, noi invece chiediamo tre anni secchi, loro ribattono no, Eddie sbotta, si alza e strilla: "Se non firmate per tre anni, andate a quel paese, io per voi non corro!". S'alza e se ne va. Gli corro dietro. Siamo soli. Lui mi guarda come un bimbo che col pallone ha rotto il vetro. E mi fa "È finita, vero, Enrico?". "No, dai, secondo me, firmano. Scommetto una pizza". Ci richiamano. Tre anni di contratto pieni, a 26 milioni di dollari. Yuppiiiiiiiii!!! E Eddie mi offre una pizza schifosa, da Domino's...».

- Tre anni in Jaguar, due capatine sul podio e fine della carriera.

«Eddie ripeteva sempre: "Non posso credere quanto cazzo mi pagano per farmi divertire". A lui interessava questo. Poi ha smesso, ci ha lavorato su e ora ha quadruplicato il capitale che aveva fatto in F1. Lui è così. E da quando passò alla Jaguar il suo rapporto con Michael divenne buono. I due iniziarono ad apprezzarsi sinceramente, pensa te».

- E nel 2003 prendi Fisichella.

«Fisico aveva già un suo manager, ma venni a sapere che era disponibile a parlare con me per sondare altre strade. Ci mettemmo d'accordo in due minuti. E gli portai bene, perché vinse subito il rocambolesco Gp del Brasile con la Jordan. Poi lo porto in Sauber e quindi alla Renault, nel triennio di Alonso due volte iridato».

- Contento per le due vittorie del bravo Giancarlo?

«Contento, perché era il massimo ottenibile in un team gestito da Briatore, presente il suo pilota. Più di questo il bravo Giancarlo non poteva ottenere. Da una parte okay così, dall'altra dico che la sua classe meritava chance più reali, perché è un pilota meraviglioso e un grande uomo di sport. Come atteggiamento, molto diverso da Eddie».

- Insomma, alla Renault Fisico è stato trattato male o no?

«Mettiamo in altri termini. Alla Ferrari Eddie era numero due da contratto e così andò. Alla Renault non era stabilito niente del genere, sulla carta, ma il clima impalpabile parlava chiaro: Giancarlo non partiva numero due dichiarato eppure era esattamente come se lo fosse. Capito come?»

- Nel 2009 lo hai sistemato in Ferrari al posto di Badoer e dell'infortunato Massa, a 36 anni e mezzo d'età. Non male no?

«Svelo un segreto. Fisico in Ferrari a fare il terzo per il 2010 e come pilota Gt ci doveva andare comunque. Il piano era chiaro, doveva essere riserva di Alonso e Massa. Poi l'infortunio di Felipe all'Hungaroring 2009 ha accelerato tutto».

- Dissero che in realtà con la Ferrari voleva torna-

IRVINE MI DICEVA SEMPRE: «NON POSSO CREDERE QUANTO CAZZO MI PAGANO PER FARMI DIVERTIRE!»

ENRICO ZANARINI



1-1. Quindi a Suzuka 1999 il debito era estinto, tutto era tornato pari e, siamo sinceri, in pista Michael andava tre volte più di Eddie...».

- Eppure gli aggiornamenti non vennero dati a Irvine che si stava giocando il titolo, bensì al compagno.

«Guarda, posso dirti solo quello di cui sono certo. Poi magari nelle corse, per quanto si cerchi di chiarire, un minimo di mistero resta sempre. Però io so ciò che mi basta: la Ferrari verso Eddie contrattualmente fu sempre equa».

- Poi viene "l'affaire" Jaguar. Fantastico.

«Eddie e io sapevamo che per il 2000 la Rossa aveva preso Barrichello. Avevamo un'alternativa in Jaguar e chiedemmo all'inizio dei test pre-Monza di ritardare l'annuncio dell'ufficializzazione con Rubens, perché questo ci avrebbe dato un'arma in più nella trattativa in Jaguar. Loro non dovevano avere la certezza che Eddie era fuori dalla Ferrari; al contrario, bisognava farli sudare per farlo strappare alla Rossa. O comunque ingenerargli il dubbio. E qui la Ferrari fu grande, perché rimase più zitta possibile per aiutarci. Nel frattempo io e Eddie andiamo

DALLA F.3000

INTERNAZIONALE ALLA F1

Sopra, l'affarone di Enrico Irvine alla Jaguar, qui nel 2002 seguito da Schumi. A sinistra, eccolo col suo primo datore di lavoro in F1: Eddie Jordan. In alto, Enrico con Irvine e sui campi di gara a inizio Anni '90 in F.3000 internazionale dove, tra gli altri, aveva curato gli interessi di Emanuele Naspetti, il suo primo pilota. In alto Schumacher e Irvine nel 2001. Il grande freddo ormai è finito tra i due: qui sono a Monaco, con Schumi 1° e Irvine 3° su Jaguar



re a correre Schumi, poi no, per via dei postumi dell'infortunio in moto. E c'è chi sostiene che Michael analizzò i risultati del simulatore che lo davano al massimo 8° con quella Ferrari, così gli venne utile scoprire che gli faceva ancora male il collo e disse no, grazie. Poco dopo firmò con Mercedes e non ebbe mai più mal di collo. Da non correre... «Non lo so. È un mistero irrisolto».

- Sai bene comunque che Fisico, in pole a Spa 2009 con Force India e 2° in gara, da Monza sale su una Rossa la quale meglio che nona non poteva fare. «Su questo hai ragione, abbiamo ragionato col cuore, sacrificando la prestazione di Monza, è verissimo. Ma col senno di poi, se ci pensi, ancora oggi Fisico è stimatissimo pilota Ferrari e specialista stupendo della 24 Ore di Le Mans. Vuol dire che abbiamo ragionato bene, in prospettiva».

- Poi Liuzzi, nel 2010-2011.

«Bravo pilota e buona persona».

- Poi sei anni senza piloti italiani in F1.

«In questo periodo la mia mission suprema è stata quella di riportare un nostro giovane nei Gp. Infatti mi sono dedicato a talenti freschi, in erba, lasciando stare piloti già affermati. E nel 2015 è venuto fuori Antonio Giovinazzi. Il resto è storia. Grande in Gp2, terzo pilota Ferrari e debutto in extremis in Sauber, a Melbourne».

ri Antonio Giovinazzi. Il resto è storia. Grande in Gp2, terzo pilota Ferrari e debutto in extremis in Sauber, a Melbourne».

- E poi?

«Mentre parliamo la situazione è fluida. Posso solo dirti che in tutta la mia vita non ho mai visto un pilota veloce, efficace e con lo sguardo e l'animo freddo come Antonio a Melbourne. È stato fantastico. Adesso vedremo».

- Sei stato anche coinvolto nella trattativa tra Ferrari e Hulkenberg, nel 2014 ai tempi di Mattiacci. La leggenda dice che Hulk voleva un contratto vero, la Rossa rispondeva con un precontratto, cioè un'opzione, tanto che il pilota si fermò lì, prima di Sochi. È vero?

«Per correttezza verso la Ferrari non parlo di questa cosa».

- La smentisci?

«Diverso. Non ne parlo».

- Hai aiutato pure Petrov a correre nel Dtm 2014.

«E ho preso Tomas Scheckter, dopo il licenziamento dalla Jaguar F.1».

- Perché lo avevano beccato che andava a venditrici ambulanti di parti del corpo.

«Sì, con lui ripartii da zero e lo sistemai in Indycar con Cheever. Sembrava dovessimo pagare noi, poi andò così bene, vincendo a Michigan 2002, che ci pagarono loro. Come pilota, un piede eccezionale con un bruttissimo carattere. Sennò chissà dove arrivava, perché è un manico vero. E ho pure il piacere d'aver aiutato André Lotterer quando ha trovato posto in Giappone, prima di far fortuna con l'Audi nei prototipi e alla 24 Ore di Le Mans».

- Quanto conta un manager, Enrico?



LA MIA MISSION ERA RIPORTARE UN ITALIANO IN F1. CI SONO RIUSCITO MA C'È TANTO ANCORA DA FARE

ENRICO ZANARINI



AL LAVORO PER FISICO. LIUZZI E FUOCO

Sopra, Zanzari con Fuoco, boy della Ferrari Drivers Academy e pilota Prema in F2. A destra, Enrico è con Liuzzi nel 2009 e, in alto mentre esulta al box Force India per la pole di Fisico nel 2009. Più a destra, è col boss del team, Mallya. In alto, Fisichella, su Renault vincente a Sepang 2006

«In realtà poco rispetto a chi lo sopravvaluta e molto rispetto a chi non lo considera abbastanza».

- Quanto t'è cambiata la vita, dopo questi 25 anni in Formula Uno?

«Prima cercavo soldi per un pilota. Ora li porto. Sono cambiate le dinamiche. Tutto qui».

- Be' è mutato anche il fatto che il tuo core business non è più la gestione di piloti.

«Vero, il core business ora è il commerciale. Per esempio sono molto contento dell'importante accordo tra Kaspersky Lab, azienda globale per la cybersicurezza, e la Ferrari».

- E che dici di Antonio Fuoco?

«Ho fatto in modo che Fuoco avesse la stessa identica chance che ha avuto Giovinazzi l'anno scorso e cioè abbiamo firmato un contratto con Prema in F2, la ex Gp2. Antonio guiderà la stessa vettura, lo stesso telaio e avrà anche lo stesso ingegnere di Giovinazzi. Dovrà dimostrare che è maturo per il grande salto e dunque mi aspetto grandi cose da lui. Dopo un quarto di secolo nel Circus, la carne al fuoco è tanta anche per il 2017».



Ricerca, alla Cusano l'eccellenza è di casa

L'Anvur promuove a pieni voti i laboratori di ingegneria dell'Ateneo romano: sono in prima fila insieme alle principali università nazionali

Le ultime recenti valutazioni dell'Anvur hanno certificato i risultati lusinghieri ottenuti dalla facoltà di Ingegneria dell'Università Niccolò Cusano, sia per l'importanza dei progetti di ricerca scientifica avviati sia in fatto di qualità della proposta didattica. In merito al lavoro svolto nel campo della ricerca, il professor Stefano Guarino, docente di Tecnologie e sistemi di lavorazione presso la facoltà di Ingegneria Industriale dell'ateneo romano, ha commentato il sesto posto ottenuto proprio dalla sua facoltà nelle valutazioni dell'Anvur. «È un risultato interessante -ha spiegato il professor Guarino - che ci mette in prima fila in compagnia di altri atenei a livello nazionale. Ci abbiamo lavorato moltissimo sia come opera di reclutamento sia in fatto di impegno individuale. Certamente non abbiamo intenzione di fermarci qui. La prospettiva è di condurre progetti di ricerca che ci portino ancora più in alto, sia all'interno dei confini nazionali sia in fatto di re-



putazione internazionale, che è altrettanto importante». Quando si ottengono risultati prestigiosi riconosciuti da chi è impegnato nelle valutazioni accademiche, ci sono conseguenti effetti positivi anche a livello didattico: «La ricerca è il punto di partenza per la formazione culturale dei professori – spiega il docente dell'Università Nicco-

lò Cusano - e di conseguenza si può parlare di ricaduta positiva in fatto di somministrazione della didattica agli studenti. Un docente preparato e aggiornato elabora sempre nuovi schemi didattici da proporre ai propri studenti che non possono far altro che beneficiarne». Tra i vari progetti sui quali sta lavorando l'ateneo ce n'è uno molto interessante chiamato "Paint it": «Si tratta di un progetto che fa parte di un programma di ricerca europeo, "Life", nel quale convergono tutte le tematiche di ricerca che hanno a che fare con l'impatto ambientale. Il target del nostro progetto ci porta a realizzare rivestimenti per chiglie di barche al fine di evitare la formazione di vegetazione su di esse. Questo è estremamente importante, perché su una nave che viaggia per migliaia di miglia si impedisce il trasporto di organismi dannosi oltre ad avere un risparmio energetico, perché una chiglia pulita fa molto meno attrito rispetto a una sporca».

VACCABOIA HA VINTO LORIS!

Impersonando Loris De Martino, ex campione di rally una vita sconclusionata che ritrova un filo conduttore seguendo la sorella pilotessa nel tricolore Gt, Stefano Accorsi si è aggiudicato il Davide di Donatello come miglior attore



ACCADEMIA
DEL CINEMA
ITALIANO
PREMI DAVID
DI DONATELLO



SKY



ha dimostrato grande disponibilità e un appoggio totale. Abbiamo voluto essere il più precisi possibile anche perché gli appassionati di corse automobilistiche hanno il palato fine, non perdonano». La gioia per la vittoria del Davide di Donatello

come miglior attore protagonista, l'attore emiliano l'aveva già assaporata con Radio Freccia, il film che vide l'esordio alla regia di Ligabue, ma stavolta è stato tutto molto diverso.

«È ovvio che uno ci spera sempre, soprattutto come nel caso di Veloce come il Vento, quando ci sono personaggi forti e un copione scritto bene. Devo dire che finché non ho visto il film non avevo un'idea esatta. Poi quando ho visto tutte le emozioni che riusciva a generare... Ho rivisto il film 5 volte: non mi era mai successo in precedenza. Insomma... ci speravo». Il controverso personaggio Loris, un ex rallyista con problemi di droga, una famiglia da corsa che si ritrova, una storia che fa riflettere. «Quelli della mia generazione di personaggi come Loris ne hanno visti molti. L'unica cosa certa è che non sempre capitano dei personaggi così estremi come Loris De Martino. Noi prima abbiamo frequentato delle comunità, abbiamo studiato bene quel mondo. Io

ho anche incontrato un uomo che è ancora così con lo stesso stile di vita di Loris. Devo ammettere che il Davide di Donatello va condonato con Rovere: senza di lui tutto questo non sarebbe successo e un film come Veloce come il Vento non ci sarebbe stato, anche perché è bene sottolinearlo ci sono state molte più difficoltà di quelle che appaiono nel film...». Un

film che è stato veduto in più di 60 Paesi nel mondo. «Come direbbe Loris, vaccaboia abbiamo vinto il campionato», scherza Accorsi. E poi si fa serio: «In Italia si fa ancora del buon cinema. Veloce come il Vento è stato un film che è venuto fuori bene perché avevamo una troupe italiana e con i mezzi che avevamo a disposizione è emersa la fantasia che c'è nel nostro Paese. Io nel film ho messo tutto quello che potevo: mi sono sentito coinvolto al cento per cento sia in fase di preparazione che in fase di riprese; non ci fermavamo mai, ogni fine settimana andavamo in pista, eravamo sempre dentro a questa cosa». E il tuo maestro (e controfigura) al volante Paolo Andreucci l'hai sentito? «Certo, appena vinto il Davide di Donatello mi ha inviato un sms assieme ad Anna Andreussi. Davvero molto carini». Qualcuno dice che prima o poi una gara in pista potresti anche farla. Sorride Accorsi e chiude: «Dai, non posso negare che il vogliano ce l'ho!». ●

Accorsi

«Ho voglia di correre»

HA VINTO IL DAVIDE DI DONATELLO COME MIGLIOR ATTORE PER VELOCE COME IL VENTO IL FILM AMBIENTATO NEL GT ITALIANO. ORA STEFANO POTREBBE TOGLIERSI LO SFIZIO

di **Andrea Cordovani**

«**A**desso però mi è venuto quello che a Bologna si chiama "Il Vogliano": mi piacerebbe fare una corsa. Ma mi fermo qui. Per ora». Stefano Accorsi guarda il Premio Davide di Donatello vinto come miglior attore protagonista per la sua interpretazione nel film Veloce come il Vento e sottolinea: «Si sono felice anche per aver dato grande risalto al mondo delle corse: grazie al regista Matteo Rovere abbiamo portato alla luce un ambiente mai raccontato in una pellicola cinematografica e in questo senso siamo stati supportati anche dal mondo del campionato italiano Gran Turismo che

ORA DOPO UN FILM DEL GENERE MI PIACEREBBE FARE UNA GARA AUTOMOBILISTICA. NON SO QUANDO...

STEFANO ACCORSI



HO RIVISTO VELOCE COME IL VENTO PER BEN 5 VOLTE. NON MI ERA MAI SUCCESSO IN PRECEDENZA

STEFANO ACCORSI





Tutti pazzi per il Wec a **Mo**

PORSCHE CONTRO TOYOTA

La Porsche col suo meritato numero uno e la Toyota, grande sfidante e pretendente soprattutto alla corona d'alloro della 24 Ore di Le Mans, sono le grandi e evolutissime rivali che lotteranno nel Wec e che a Monza hanno scaldato i motori



TRENTAMILA SPETTATORI HANNO INVASO L'AUTODROMO PER IL TEST COLLETTIVO DEL WEC CHE È STATO L'OCCASIONE PER VEDERE LE PIÙ RECENTI EVO DI PORSCHE E TOYOTA CHE SI PREPARANO AL DUELLO IN LMP1

Testo e foto di [Diego Fundarò](#)

MONZA - Il prologo Wec ha fatto nuovamente respirare a Monza l'atmosfera del mondo dell'Endurance ed il pubblico ha risposto entusiasta, accorrendo numeroso (circa 30.000 presenze nelle due giornate) ad ammirare da vicino i bolidi che ogni anno scrivono pagine importanti del motorsport, in particolare nella gara regina, la 24 Ore di Le Mans.

Una bella risposta a tutti coloro che ritengono, secondo una opinione diffusa, che nel nostro Belpaese agli appassionati interessi solo la Formula Uno: i tanti giovani arrivati all'Autodromo Nazionale di

nza

TUTTI PAZZI PER IL WEC A MONZA

mostrano che non è così e che questa storica pista meriterebbe di tornare ad ospitare una corsa vera, come accadeva con la 1000 Km negli Anni d'Oro del Mondiale Prototipi. Questo doveva essere una sorta di test anche per il tracciato brianzolo ed è stato ampiamente superato. Ora, per completare l'opera, ci si aspetta un ritorno in calendario con una gara di 6 Ore già dal prossimo anno.

I primi test collettivi hanno rappresentato l'occasione di vedere per la prima volta le versioni 2017 di Porsche 919 e Toyota 050.

Le nuove LmP1 sono sostanzialmente una evoluzione delle vetture dello scorso anno: il nuovo regolamento ha imposto una riduzione delle dimensioni di splitter anteriore ed estrattore posteriore, che ha portato ad una decisa riduzione di carico aerodinamico. A ciò si è aggiunto sia una diminuzione di circa 5 cm della larghezza del battistrada dei pneumatici, che della quantità di treni utilizzabili durante un weekend di gara, ora ridotti da 6 a 4. Il lavoro compiuto durante l'inverno ha portato

quindi ad una evoluzione delle vetture, volto a compensare la perdita prestazionale.

Porsche ha presentato una 919 diversa dalla precedente in circa il 60% dei suoi componenti ed al primo colpo d'occhio colpisce subito la soluzione adottata per gli specchietti retrovisori: «Abbiamo preso spunto da ciò che aveva per prima introdotto Audi sulle R18 – ha

spiegato Andreas Seidl, team manager Porsche – *La nostra soluzione ci ha permesso di inglobare totalmente lo specchio nel profilo del passaruota ed abbiamo preferito coprirlo con una cupola di Plexiglass ambrata, in modo di evitare possibili riflessi della luce del sole. Da quest'anno disponiamo inoltre di una telecamera rivolta verso il posteriore che trasmette le immagini in un Lcd all'interno dell'abitacolo. Una combinazione di visuali che aiuta notevolmente il pilota.*

Toyota ha di fatto presentato un nuovo propulsore, sempre sulla base del precedente V6 di 2.4 Litri introdotto lo scorso anno: «A maggio del 2016 avevamo già trovato punti su cui lavorare e siamo partiti subito – ha precisato il team manager giapponese Histake Murata – *Testate e blocco cilindri sono diversi e ora abbiamo una migliore efficienza delle camere di combustione. Tutta la Power Train ha avuto una notevole evoluzione, sia dal punto di vista del moto-generatore elettrico che delle batterie.*

Le due LmP1 sono quindi arrivate al primo confronto statico, per la classica foto di gruppo. Un momento particolarmente atteso, più dagli ingegneri dei top team che dai fotografi accreditati: si può tranquillamente osservare il lavoro fatto dagli avversari durante la sosta invernale, capire dove sono stati fatti i cambiamenti più importanti e confrontare il proprio lavoro con quello altrui, facendosi una pri-

LAPIERRE È
TORNATO CON NOI
DELLA TOYOTA
PERCHÉ HA
MOSTRATO
DI MERITARLO

PASCAL VASSELON



LA REBELLION COL LOGO DI MICHEL VAILLANT!

Sopra, la Rebellion con lo sponsor Vaillante, al centro la Porsche e, in alto, la Toyota. Al centro, Dumas, che sarà nei colori Alpine a Spa e Le Mans e più a destra Vaxivière, al top nei tempi in LmP2 con l'Oreca del Tds Racing. Nella foto grande, il pubblico che ha letteralmente invaso i box di Monza e tutto l'autodromo

ma idea di quello che è il proprio livello nei confronti degli avversari. Negli anni passati, Audi in particolare dimostrava quanto temesse quegli sguardi interessati e regolarmente piazzava alcuni dei suoi meccanici a cercare di celare i punti più innovativi della propria vettura.

Una scena a cui non si è assistito quest'anno e ne ha approfittato il Direttore Tecnico di Toyota Pascal Vasselon, naturalmente molto interessato alla 919 Hybrid: «Durante l'inverno abbiamo fatto test a Portimao, Aragon e a Le Castellet, in totale sono stati percorsi circa 60.000 km suddivisi sulle due vetture. Sarà interessante vedere a che livello siamo rispetto ai nostri avversari e Monza rappresenta un banco di prova molto interessante». A proposito del ritorno in squadra di Lapierre ha poi aggiunto: «Nicolas ha meritato questa nuova opportunità. Dopo Le Mans 2014 era caduto in una



situazione psicologica critica, da cui ormai è uscito in maniera brillante. Ora è di sicuro più forte di prima e siamo felici sia tornato con noi». Lapierre ha poi confermato con i fatti le parole di Vasselon, staccando nel pomeriggio di domenica la migliore prestazione assoluta con 1'30"547: «Mi sono riadattato velocemente alla vettura, rispetto alla mia vecchia Ts040 la differenza più grande riguarda la parte ibrida, dove i 2 MJ in più danno davvero più gusto al pilota».

Il miglior tempo di Lapierre è stato l'unico tentativo vero di ricerca della prestazione da parte dei team Lmp1 hybrid, entrambi maggiormente concentrati su long run ed alla ricerca dell'ottimizzazione della gestione delle nuove gomme, che durante la stagione dovranno necessariamente essere in grado di sostenere un doppio stint di pilotaggio, mantenendo un buon livello di prestazione e di usura.

Le due vetture sembrano più che mai allineate a livello di prestazioni e pronte a rinnovare una sfida che avrà il suo culmine alla prossima 24 Ore di Le Mans, quando la Toyota cercherà in ogni modo di conquistare quella vittoria tanto ambita, quanto finora sempre sfuggita. A Monza era molto atteso anche il ritorno di Robert Kubica, annunciato Enso Clm Lmp1 ByKolles. Purtroppo però, il ritardo di preparazione della vettura ha impedito al pilota polacco di poter prendere la via della pista.

In Lmp2 la sorpresa più gradita è arrivata dal rientro di Romain Dumas, ingaggiato da Alpine in sostituzione di Lapierre per la gara di Spa e Le Mans. Il francese si è detto entusiasta di correre in una categoria molto equilibrata, di fatto un monomarca Oreca, dove il livello medio dei piloti è ora molto alto. Per la cronaca il miglior tempo è stato realizzato da Matthieu Vaxivière del Tds Racing. ●

Porsche

si issa subito al top

LA NUOVA VETTURA DI STOCCARDA LANCIA SEGNALI MINACCIOSI ALLE RIVALI IN GTE-PRO IN GTE-AM CAIROLI E CASTELLACCI SUBITO IN BELLA EVIDENZA

Se in LmP1 il lavoro si è incentrato sulla ricerca di un recupero di carico aerodinamico e sull'utilizzo dei nuovi pneumatici, in Gte-Pro il lavoro è stato particolarmente dedicato a quest'ultimo aspetto, in attesa di prendere confidenza anche con la nuova regola del Balance of Performance automatico. Introdotta dopo le numerose polemiche dello scorso anno, quando il B.o.P. era diventato motivo di costanti controversie nella categoria Gte, la nuova procedura tuttavia risulta ai più ancora di difficile comprensione: si dovrebbe trattare di una lettura delle prestazioni delle varie vetture in base

ad una sorta "media pesata" dei tempi sul giro ottenuti, tenendo quindi eventualmente in considerazione anche le condizioni di traffico in cui vengono segnati i tempi. In teoria appare una soluzione più democratica rispetto alla precedente, ma solo dopo le prime gare sarà possibile farsi un'idea sulla sua reale validità. Alla luce di ciò risulta ulteriormente difficile

UNA SETTIMANA INTENSA, DALLA QUALE ESCO MOLTO CARICATO. E ADESSO NON VEDO L'ORA DI CORRERE!

MATTEO CAIROLI

”

capire chi tra Porsche, Ford, Ferrari ed Aston Martin, a Monza abbia scoperto maggiormente le proprie carte in termini di prestazioni assolute. Di certo tutti, come in LmP1, hanno incentrato il lavoro sulla costanza di rendimento degli pneumatici, che anche in questa categoria dovranno sostenere un doppio stint. Porsche si è presentata ufficialmente per la prima volta in Europa con la nuova 911 Rsr, dopo aver accumulato preziosa esperienza alle recenti 24 Ore di Daytona e 12 Ore di Sebring. Proprio la Gt tedesca ha staccato il migliore tempo, 1'47"379 con Michael Christensen nella sessione mattutina del sabato, poi i tempi sono rimasti sempre allineati, a conferma di una totale mancanza della ricerca della prestazione. Le Ford hanno accuratamente evitato di abbassare i tempi, pensando maggiormente ad accumulare chilometri con le due vetture.



CAIROLI A SUO AGIO CON LA PORSCHE IN GTE-AM
Sopra, il giovane Matteo Cairoli sembra porre lo sguardo sulla Porsche con la quale è attesissimo quest'anno in Gte-Am. Al centro, la temibile Ford per la Gte-Pro e, in alto, la Ferrari di Pier Guidi

In AF Corse si è dedicato molto tempo al nuovo arrivo Miguel Molina, che verrà schierato a Le Mans assieme a Davide Rigon e Sam Bird, assente a Monza in quanto impegnato in Messico con la Formula E al pari dell'altro grande colpo messo a segno dal Cavallino, l'ex Audi Lucas Di Grassi ingaggiato solo per Le Mans dove sarà sulla 51 con Pier Guidi e Calado. Molina ha preso il volante sia della 71 in Gte-Pro che della numero 54 con cui correrà in Gte-Am nelle restanti gare di campionato assieme a Castellacci e Thomas Flohr. Sul fronte Aston Martin la strategia adottata a Monza ha sfiorato il paradosso: tempi costantemente altissimi, mediamente di un secondo e mezzo più lenti della concorrenza. L'anzianità della Vantage V8 è sotto gli occhi di tutti, ma che la vettura campione in carica della Coppa Fia Gt dedicata ai piloti abbia perso di colpo tutta la sua competitività non sembra corrispondere alla realtà.



Molto più probabile che il team inglese abbia realmente giocato di pretattica, cercando di ottenere più aiuti regolamentari possibili in vista dell'avvio della stagione. Ma se lo scorso anno tutto ciò ha pagato, non è detto che la cosa si possa ripetere. Solo a Silverstone avremo le prime risposte.

Nella categoria Gte-Am i nostri Matteo Cairoli e Francesco Castellacci hanno mostrato di essere in un buono stato di forma in vista dell'inizio della stagione. Castellacci, reduce dallo shake down del nuovissimo telaio della numero 54 ad Adria, ha lasciato il compagno di equipaggio Flohr al volante la maggior parte del tempo, necessario al pilota svizzero per prendere maggiore confidenza con la vettura. Nei pochi giri effettuati ha comunque sempre staccato tempi interessanti, dimostrando di avere pienamente in mano la 488. Al debutto in Endurance Matteo Cairoli ha invece avuto una settimana

CHRISTENSEN ESALTA LA PORSCHE 911 RSR

Sopra, la Ferrari di Castellacci e, a destra, quella di Rigon, sulla quale si è rodato anche il nuovo arrivo Molina. In alto, la Porsche 911 Rsr, con il miglior tempo nelle mani di Michael Christensen

na particolarmente intensa, impegnandosi in una doppia sessione di test, sempre con la Porsche 991 Rsr del Dempsey Proton Racing, prima in configurazione Elms, poi in modalità Wec: «La macchina cambia molto, soprattutto per merito delle gomme - ha spiegato il comasco - Le Dunlop che utilizziamo nel Mondiale sono decisamente più performanti di quelle che useremo in Elms e la Rrs diventa decisamente più divertente da guidare. Ero un po' preoccupato per la differenza di velocità che c'è tra noi e le Lmp1, ma mi sono abituato in fretta. Farebbe comodo un display più grande all'interno dell'abitacolo, garantirebbe una migliore efficienza della telecamera che ci mostra cosa succede dietro la nostra macchina. Tutto sommato questa è stata una buona settimana, ho accumulato esperienza e mi sento pronto ad affrontare entrambi i campionati. Non vedo l'ora di iniziare». ●



VERGOGNA

Enzo Ferrari non si tocca!

ERA DALL'INVERNO DEL 2015 CHE UNA BANDA DI CRIMINALI PIANIFICAVA DI TRAFUGARE LA SALMA DEL DRAKE E CHIEDERE IL RISCATTO. UNA BRUTTA STORIA, BLOCCATA DAI CARABINIERI CHE PROVOCA INDIGNAZIONE E CHE HA ALTRI BRUTTI PRECEDENTI

di Andrea Cordovani

Una storia come questa, per giunta nel settantesimo anniversario della nascita del mito, non l'avremmo mai neanche voluta ascoltare. E mette comunque i brividi. Provoca sdegno e rabbia. Dall'inverno del 2015 c'era un piano criminale per trafugare, a scopo di estorsione, la salma di Enzo Ferrari. Diversi erano stati i sopralluoghi di esponenti di una banda di malavitosi nel cimitero monumentale di San Cataldo a Modena dove dall'agosto 1988 il Drake riposa in pace. «Il funerale – aveva raccontato ad As il suo autista Dino Tagliazucchi, scomparso un anno fa – fu fatto con poche persone presenti, in gran segreto con alcuni depistaggi: la sua volontà era quella di non voler confusione». Tornano in

mente, adesso, quelle parole e sono un pugno nello stomaco. «Un gesto ripugnante», così l'ha definito il sindaco di Modena Giancarlo Muzzarelli, mentre la famiglia Ferrari non ha voluto commentare. La chiave di lettura data a un caso come questo da chi si occupa di cronaca giudiziaria genera ancora più rabbia. I sequestri dei vivi non sono più redditi e questo i criminali l'hanno capito già da tempo. E così la banda aveva pensato di fare il colpaccio con un defunto. Ma non con uno qualunque ma Enzo Ferrari. L'intenzione era quella di assaltare la sua tomba e portare via i suoi resti. Poi chiedere il riscatto alla famiglia e fare così il colpo grosso. Il piano prevedeva l'irruzione nella cappella, lo smantellamento

della tomba, la fuga in un rifugio provvisorio sull'Appennino per procedere all'estorsione. La banda era intercettata da tempo e i carabinieri sono intervenuti prima che i malviventi passassero alla fase esecutiva del piano. Un pregiudicato di Orgosolo, residente a Parma, aveva già compiuto un sopralluogo nella parte storica del cimitero di Modena dove è sepolto Enzo Ferrari accanto al figlio Dino, e insieme a dei complici avrebbe dovuto mettere in atto un blitz notturno con due auto e un furgone.

L'operazione ha avuto numeri giganteschi. 300 carabinieri impegnati dalle prime ore dell'alba di martedì 28 marzo per eseguire 34 ordinanze di custodia cautelare e mettere fine all'associazione criminale, specializzata nella droga e nelle armi. Gente anche pronta a sfregiare il mito di Ferrari, a spargere dolore e indignazione. Personaggi che meno male sono stati bloccati prima che il loro disegno potesse essere compiuto anche grazie alle 36 telecamere che rendono il cimitero di Modena, il più all'avanguardia, per la sicurezza, in Italia.



Autosprint ringrazia i Carabinieri

Abbiamo chiamato i militari dell'Arma in servizio al comando provinciale di Nuoro per ringraziarli di aver evitato il compimento di un disegno criminale che sarebbe stato un doloroso sfregio a uno degli uomini più grandi della Storia. «Abbiamo fatto solo il nostro dovere», si schermiscono in caserma. Ha raccontato il colonnello Saverio Ceglie, 44 anni: «C'era il progetto di trafugare a scopo di estorsione la salma di Enzo Ferrari. Al riguardo la banda aveva già effettuato numerosi sopralluoghi a San Cataldo il cimitero di Modena. Ci tengo a sottolineare che nella progettazione di questo disegno criminoso erano stati ricalcati e ripresi quelli che erano i classici modus operandi tipici dei sequestri di persona; nel senso che nell'ambito del sodalizio erano state individuate delle diverse figure: c'era chi si doveva occupare del trafugamento della salma, chi a sua volta doveva custodirla e chi avrebbe dovuto tenere i contatti con la famiglia Ferrari (avvisata del progetto criminale) per chiedere il riscatto. Questo progetto non è mai andato a termine proprio perché quando ci siamo resi conto che il processo di organizzazione del disegno criminoso era in stato avanzato, abbiamo disposto assieme alla Compagnia dei Carabinieri di Modena dei servizi improntati alla massima visibilità e finalizzati a scoraggiare qualsiasi azione e l'esecuzione di questo progetto».

- Già, perché i tentativi di mettere a segno quel piano sono stati diversi...

«Posso dire che in diverse occasioni i malviventi hanno provato a mettersi in azione, ma gli abbiamo mandato in fumo i piani...».

- Come sono stati quei giorni?

«Siamo riusciti a scoraggiarli: quando vedevano le pattuglie dei Carabinieri nei pressi del cimitero di Modena per posti di blocco o normali servizi di routine più volte hanno deciso di rimandare a momenti più propizi. La progettualità di compiere il trafugamento si può dire che era sempre in cantiere: aspettavano solo il momento buono per portarla a termine».

- Era stato dato anche un eventuale valore alla salma...

«No, non era stato dato. Di solito in casi del genere questo avviene successivamente nel corso delle trattative e l'esperienza ci insegna che sarebbe potuto cambiare nel tempo».

Il Nucleo Investigativo dei Carabinieri da due anni ha lavorato in silenzio per cercare di fare luce sull'organizzazione criminale che si occupava di armi (da guerra) e sostanze stupefacenti. Un'organizzazione ramificata tra Sardegna e Italia Settentrionale e che (per ora) ha visto 19 persone finite in carcere, 4 agli arresti domiciliari, 11 con obbligo di dimora e 11 deferiti in stato di libertà. Ma le indagini e le perquisizioni proseguono in questa che è stata ribattezzata "Operazione Tutti Innocenti". «Un'organizzazione particolarmente efferata quella che tra le altre attività criminali stava progettando di trafugare la salma di Enzo Ferrari e con grande disponibilità economica e armi da guerra». Conclude il capitano Luigi Mereu: «Il progetto di sequestro della salma avevano iniziato a pianificarlo nell'inverno del 2015. Da allora hanno sempre aspettato il momento buono». Che per fortuna non è arrivato grazie ai militari dell'Arma. ●

LA POLIZIA SVENTÒ IL RAPIMENTO NEL 1975

Quando il **Drake** finì nel mirino dei **marsigliesi**

A rapire il Drake, quando era ancora in vita, ci avevano provato 42 anni fa, esattamente 20 giorni dopo la conclusione del Mondiale di F.1 vinto con Niki Lauda. Era il 25 ottobre del 1975. Come tutte le mattine Enzo Ferrari si trovava dal suo barbiere di fiducia a Modena in corso Canalgrande. Solo la prontezza di un agente di polizia, il suo colpo d'occhio, allora, sventò i piani dei criminali a tanto così dal mettere a segno il loro disegno. Quell'uomo si chiama Pino Zaccaria, una piccola-grande leggenda, nel Modenese. Che tornando a quei giorni ha raccontato: «Transitavamo per il corso Canalgrande: nelle adiacenze del Tribunale, osservammo due persone molto sospette che si stavano preparando a entrare in azione; facevano finta di non conoscersi ma si vedeva che tramavano qualcosa di losco. Come tutte le mattine Enzo Ferrari era dal suo barbiere personale, la barberia di Massimo D'Elia proprio in corso Canalgrande. Capimmo che dovevamo intervenire e bloccammo i due malviventi, proprio mentre Ferrari stava uscendo dal negozio del barbiere. Si trattava di due esponenti del famigerato clan dei Marsigliesi confluiti nella Banda della Magliana, gente senza scrupoli». Nemmeno i balordi che l'11 ottobre del 1979 si fecero tanti scrupoli quando cercarono di rubare le spoglie di Dino, l'amato figlio di Enzo Ferrari, scomparso 23 anni prima per una malattia incurabile. Forse a causa di un imprevisto (i motivi sono tuttora oscuri) i malviventi non riuscirono nella loro opera e abbandonarono il corpo dopo aver divelto la tomba. Al dolore si aggiunse dolore. E poi silenzi, rabbia, lacrime.



Di Grassi riapre i giochi

DOPO TRE VITTORIE CONSECUTIVE DI BUEMI, È IL BRASILIANO AD IMPORSI DOPO UNA GARA RICCA DI COLPI DI SCENA. VERGNE E BIRD SUL PODIO

di [Fulvio Cavicchi](#)

La stagione pareva già essersi trasformata in una passerella per Renault e Sébastien Buemi, dopo che lo svizzero aveva conquistato senza particolare fatica la vittoria in tutte e tre le gare che hanno aperto l'annata 2016/2017. Ma la tappa in America, sull'Autódromo Hermanos Rodríguez di Città del Messico, ha sconvolto un po' le carte e soprattutto riaperto la lotta per la terza corona della serie.

Infatti le qualifiche hanno scombuscolato lo status quo, dopo che i due turni di prove libere avevano visto ancora una volta la Renault Z.E. 16 svettare, nonostante lo svizzero della e.dams arrivasse in fretta e furia da 16 ore di volo da Monza, dove era presente al Prologo del Mondiale Endurance per la Toyota. Infatti Buemi è invece scattato solo settimo, con addirittura il suo ormai "storico" rivale Lucas Di Grassi che si è ritrovato ad avere quattordici vetture tra lui ed il semaforo di partenza.

Però la fortuna ha arriso al brasiliano che, dopo essere stato tamponato da Maro Engel e costretto a fermarsi per sostituire l'allettone posteriore, ha azzardato sostituendo la vettura durante la Safety Car ad un terzo di gara. Grazie ad un'altra interruzione nel finale, è riuscito a scavalcare tutti ed arrivare con la batteria fino al traguardo, passando sotto la bandiera a scacchi da vincitore. Mentre invece Buemi è finito in testacoda, cercando di passare Robin Frijns dopo la seconda interruzione, ed ha così concluso fuori dai punti. Per lui solo quello per il giro più veloce della gara.

Annulati i distacchi in campionato

Questo significa che da 29 punti di distacco dopo appena tre appuntamenti, ora ne sono rimasti 5 a separare gli sfidanti, ma anche che Vergne (alla seconda "medaglia d'argento" consecutiva) si è riportato vicino alla terza posizione di Nicolas Prost, come anche Sam Bird (terzo in Messico). E così la classifica diventa anche più realistica nel mostrare i valori di forza del campionato. Sia in quello piloti che costruttori, con Renault giustamente in vetta ed Audi, Ds e la "cliente" Techeetah (il team cinese

AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



utilizza powertrain Renault) vicine e pronte a sfruttare ogni errore della squadra transalpina.

Anche Jaguar a punti

Altra notizia che il vento riporta dal Messico è che finalmente anche la squadra "felina", alla sua prima stagione in Formula E, è riuscita a concludere a punti. E quindi ora tutti i team al via ci sono riusciti, a dimostrazione dell'attenzione riposta dall'organizzazione nel dare il tempo a tutte le compagnie di crescere. E non perderne lungo la strada, ma anche per mantenere una competitività diffusa ed avere una sfida aperta e gare emozionanti. Come dimostra il fatto che il decimo classificato abbia concluso a meno di sedici secondi dalla vetta, dopo quasi un'ora di gara.



SUCCESSO CHE MANCAVA DA QUASI UN ANNO

Sopra, festeggia Lucas Di Grassi, che mancava dal gradino più alto del podio dalla gara di Parigi di fine aprile 2016. Più triste Sébastien Buemi, in basso, che ha perso tutto il vantaggio in classifica.

A sinistra, l'ottima Techeetah, che grazie ad Esteban Gutiérrez ha portato finalmente a punti anche la seconda vettura. In alto a destra, ridono la Ds Virgin Racing, risalita terza in classifica costruttori, e la Jaguar, finalmente a punti



MARCHIONNE RILANCA IL CAVALLINO NELLA SERIE

Ferrari: «Bisogno di F.E»

Lo ha dichiarato Sergio Marchionne al magazine della Fia "Auto", e facendo seguito alle dichiarazioni rilasciate lo scorso anno sempre dal numero uno del Cavallino. L'Amministratore Delegato di Fca ha sottolineato: «Abbiamo bisogno di essere coinvolti in Formula E perché l'elettrificazione, attraverso l'ibrido, fa parte del nostro futuro. E il passaggio all'ibrido è fondamentale per la Ferrari. Non si può negare che i regolamenti ci mettono sotto pressione, ma abbiamo potuto raggiungere tali obiettivi in altri modi. La sfida è quella di trarre benefici dall'ibrido, non solo in termini di riduzione delle emissioni ma anche per aumentare le prestazioni. Abbiamo già messo a punto una supercar ibrida - LaFerrari - e sui futuri modelli faremo leva su questa tecnologia e sull'elettrico». Di sicuro una ottima notizia per la serie, già adesso quella nel motorsport con più marchi automobilistici presenti in forma ufficiale (Audi, Renault, Jaguar, Ds e Mahindra già presenti,



ed anche quella più rivolta al futuro. Viene però spontaneo domandarsi perché continuare a citare sempre l'ibrido parlando di un campionato dove questo non esiste (per quello ci sono Formula Uno e Mondiale Endurance), e che è invece totale e solamente elettrico...

Debutto in crescendo per Gutiérrez

Molto attesa l'entrata in scena dell'ex Formula Uno Esteban Gutiérrez, sia perché giocava in casa ed era quindi l'idolo locale che ha attirato il pubblico, ma anche per vedere la differenza rispetto a Ma Qing Hua su di una vettura, la Techeetah, che con Jean-Éric Vergne sta facendo ottima figura.

Il messicano, a punti al traguardo, ha cercato di conoscere la vettura pian piano, ed è migliorato sessione dopo sessione. «Una prima gara in cui non conoscevo la macchina ed in cui fare tutto in un giorno. Ancora non sono al 100% con la vettura; mi servono più giri per ottenere migliori prestazioni. Ma sentire la gente è una sensazione completamente nuova». Ora aspettiamo di vederlo tra un mese a Montecarlo. ●



Alfa Romeo festa georgiana

LA STAGIONE SI È APERTA CON LA SORPRENDENTE VITTORIA DELLA GIULIETTA SVILUPPATA PRIVATAMENTE DALLA ROMEO FERRARIS E GUIDATA DALL'IDOLO DI CASA DAVIT KAJAIA



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Kajaia; 2. Ficza; 3. Comini. Gara-2: 1. Oriola; 2. Tassi; 3. Vernay.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

di **Alfredo Filippone**

RUSTAVI - Ogni tanto, gli aggettivi altisonanti ci stanno, e allora questa giornata grigia e fredda nella poco ridente periferia della bella Tbilisi la possiamo davvero definire storica. Per tanti motivi: innanzi tutto, perché la Georgia, antica ed ospitale nazione caucasica, è riuscita nella sfida di organizzare, con tanta buona volontà, il suo primo evento motoristico nazionale. Ma anche perché a Rustavi, un tracciato davvero interessante, l'Alfa Romeo Giulietta è riuscita a cogliere il suo primo successo in Tcr. E lo ha fatto con il pilota di casa, Davit Kajaia, scatenando lo scontato tripudio nazionale.

Entrambi alla seconda stagione in Tcr, la Giulietta e "Data" (questo il soprannome dell'idolo locale) non potevano iniziare il 2017 in modo migliore. Nel 2016, il 33enne georgiano, che fa il capitano di polizia di mestiere e ha trascinato attraverso la Mia Force (il club sportivo del ministero degli In-

ASFALTO VISCIDO IN GARA

Sopra, la pioggia di domenica non ha fermato la marcia vincente dell'Alfa Romeo di Davit Kajaia. Sotto, la Seat León di Pepe Oriola. A destra, la Honda Civic di Attila Tassi e la Seat di Ferencz Ficza





terni) governo ed intero paese in quest'avventura, aveva corso con la Golf di Engstler, mettendosi in luce ma senza strabiliare; un po' come la Giulietta, che aveva lasciato intravedere un buon potenziale ma è stata spesso bersagliata da problemi di affidabilità. Sulla pista di casa, di cui conosce ogni centimetro mentre i rivali la scoprivano, Kajaia è andato alla grande, centrando dapprima la pole (e rifilando mezzo secondo a tutti), mettendoci cuore e quant'altro ci voleva. In gara-1, la pioggia caduta al mattino è stata quasi una benedizione dal cielo perché forse ha mitigato il rischio maggiore per la Giulietta bianca, cioè il consumo eccessivo delle gomme anteriori. Bravissimo allo start, "Data" si è costruito un buon vantaggio, che gli è bastato sul finire della gara, quando le gomme hanno cominciato a soffrire, per tappare ogni varco ai rivali. Tribune in delirio, sfilata di ministri sul podio e momento emozionante per tutti, georgiani e non. Non sono riusciti a trattenere le lacrime i ragazzi

FESTA LATINO-CAUCASICA

Sopra, grande festa per Davit Kajaia, nella foto con Claudio Bortoletto, appena uscito dalla sua Giulietta al termine di gara-1. A sinistra, il creatore della vettura Mario Ferraris e Michela Cerruti. Sotto, la brava pilotessa milanese festeggia il vincitore

della Romeo Ferraris, a cominciare da Claudio Bortoletto e Mario Ferraris, che questo progetto fatto in casa con l'Alfa l'hanno fortemente voluto, nonostante i mezzi privatissimi a disposizione. Per non parlare del pianto liberatorio di Michela Cerruti, anima del team. La brava pilotessa lombarda non solo ha sviluppato la macchina, che guida ancora spesso in gara, ma assume anche tanti altri ruoli ed ha negoziato la partnership con i georgiani, che ha portato al varo del team GE-Force. «Un weekend così non l'avremmo nemmeno sognato - ammetteva Miki - Abbiamo lavorato molto durante l'inverno e sapevamo che i risultati sarebbero arrivati, ma certamente non ci si aspettava pole e vittoria alla prima gara. Davit è stato grandioso, nonostante la pressione che implica essere trascinato da un intero paese. È uno che non perde mai la calma, che lavora molto, ascolta ed impara. E qui, ovviamente, giocava in casa».

La Giulietta, ancora con il motore 1750 cc con cui ha debuttato lo scorso anno, attende ora il trapianto del 2 litri della Giulia, e magari anche un 'cenno di riscontro' da parte di un Biscione che vuole tornare alle corse. Perché dietro alla fiaba georgiana, c'è soprattutto la bella storia di un team familiare italiano che meriterebbe un po' di attenzione. ●

MENTRE IL DEB GIACOMO ALTOÈ VA DUE VOLTE A PUNTI

Magiari in evidenza

È stata una vera fiera dell'Est: oltre a Kajaia, i più in verve del weekend sono risultati Attila Tassi e Ferencz Ficza, i due giovanissimi ungheresi (alla guida, rispettivamente, dell'Honda M1ra e di una non freschissima Seat ex-B3), che hanno raccolto entrambi un secondo posto. Gara-2 ha visto il successo di Pepe Oriola, a segno come ogni anno nel primo weekend stagionale, che ha salvato in extremis il weekend non glorioso delle Seat Lukoil. Hugo Valente, che aveva firmato la doppietta, si è visto retrocesso per un sorpasso con le bandiere gialle e si è preso una multa per aver inveito contro i commissari. Ottimo terzo in gara-1 il campione in carica Stefano Comini, al debutto con l'Audi, che dopo la bandiera a scacchi è stato centrato volentieri dall'ex-compagno Vernay con cui si era toccato in gara... Per gli italiani, Gianni Morbidelli, al debutto con la Golf, ha raccolto un decimo e un settimo posto, ma soddisfatto dell'adattamento alla nuova macchina. Due volte a punti pure il suo giovanissimo compagno Giacomo Altoè (8° e 10°). Buon rientro per Roberto Colciago, con l'Honda, ottimo 4° in gara-1 ma privato del 6° in gara-2, anche lui per non rispetto delle bandiere gialle.



Mercedes da tre stelle

LE VETTURE DI STOCCARDA SENZA RIVALI IN ROMAGNA, MONOPOLIZZANO IL PODIO DELLA GARA IN NOTTURNA. UNA VERA DITTATURA

di **Dario Lucchese**

MISANO - Trionfo delle Mercedes a Misano, nella Blancpain Gt Series. Il primo appuntamento della Sprint Cup ha confermato quello che alla vigilia della stagione sembrava essere più che una sensazione: le vetture della Casa della Stella a tre punte hanno un passo per il momento superiore agli avversari, specialmente nella media distanza. Lo hanno dimostrato Franck Perera ed il campione in carica Maximilian Buhk, che hanno portato al successo la Amg della Htp Motorsport tanto nella Main Race che nella Qualifying Race che si è disputata in notturna, quando addirittura le Mercedes sono riuscite a centrare una tripletta. Se nel 2016 a mettersi in evidenza sulla stessa pista erano state Audi e Bentley, con una vittoria a testa nella gara principale e in quella del sabato, quest'anno le cose sono iniziate con un ritmo differente. In Gara-1, complice anche il ritiro della Lamborghini Huracán Gt3 di Marco Mapelli

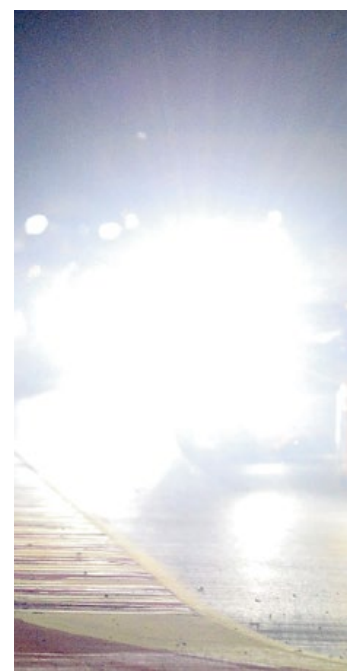
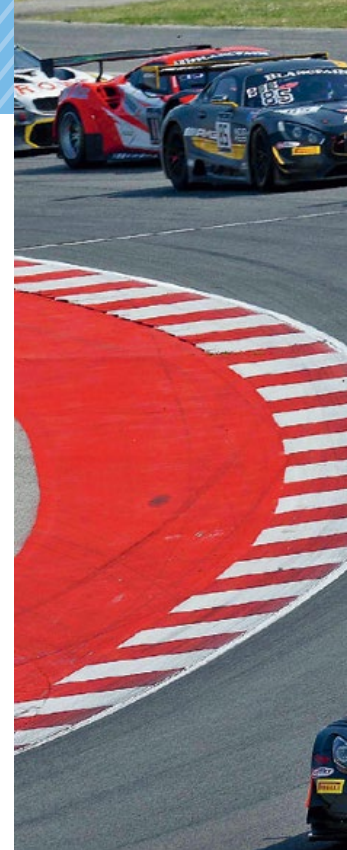
(come leggete a parte, autore della pole), Buhk e Perera hanno dettato legge, precedendo con un discreto margine di vantaggio la vettura gemella dei loro compagni di squadra Fabian Schiller e Jules Szymkowiak, costantemente primi nella Silver Cup, e quella di Michael Meadows e Raffaele Marciello.

Quest'ultimo è stato protagonista di un ottimo debutto con i colori della Akka, anche se nella Main Race ha pagato caro un errore dei box, dovendo compiere una sosta in più che lo ha fatto definitivamente precipitare a metà classifica. L'italo-svizzero sarà comunque uno di quelli che bisognerà tenere d'occhio nel corso della stagione. Cominciando dal prossimo fine settimana, quando sostituirà lo stesso Buhk sulla vettura tedesca del team GruppeM Racing a Sepang, nell'apertura della Blancpain Gt Series Asia.

Ma tornando al weekend di Misano, a rovinare in un certo senso la festa in casa Mercedes è stata la Bentley. Nella fattispecie quella del Team M-Sport di Vincent Abril e Steven Kane che, pur accusando nella Main Race un distacco di 23" nei confronti dell'equipaggio di testa, sono riusciti a mantenere



la seconda posizione respingendo i continui attacchi delle altre due Amg Gt3 di Dominik Baumann-Jimmy Eriksson e Daniel Juncadella-Félix Serrallés, terza e quarta. Inizio un po' in sordina per le Audi. Enzo Ide, campione in carica della Sprint Series con il Belgian Team Wrt, è stato il primo a rimanere fuori dalla "superpole" al termine delle qualifiche, centrando poi assieme al suo compagno Chris Mies il sesto posto nella Qualifying Race. Migliore delle R8 Lms nella Main Race è risultata quella di Romain Monti e Christopher Haase, quinti con i colori Sainteloc. Undicesimi nella circostanza Mies e Ide. Bene, ma non da podio, le Bmw M6 Gt3, con Tom Blomqvist e Philipp Eng sestì e i loro compagni della Rowe Racing, Markus Palttala e Jesse Krohn, subito dietro. Stesso discorso per le McLaren, visto che il campione Endurance 2016 Rob Bell e Andrew Watson hanno concluso ottavi. Molta sfortuna per le Lamborghini, con il miglior nono piazzamento ottenuto dalla coppia del Grasser Racing Team formata da Mirko Bortolotti e Christian Engelhart, con l'austriaco coinvolto senza colpe in un contatto e conseguente testacoda nelle fasi iniziali della gara principale. ●





CHE SPETTACOLO A MISANO

A sinistra, il bel colpo d'occhio della Main Race, con al comando la vettura della Htp Motorsport affidata a Franck Perera e Maximilian Buhk. Al centro, la Lamborghini Huracán di Mirko Bortolotti. Sotto, la Mercedes Amg Gt3 della Akka guidata da Raffaele Marciello. Nell'altra pagina, la Bentley del Team M-Sport guidata da Vincent Abril e Steven Kane e la Mercedes di Fabian Schiller e Jules Szymkowiak

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Perera-Buhk; 2. Abril-Kane; 3. Eriksson-Baumann.
Gara-2: 1. Perera-Buhk; 2. Schiller-Szymkowiak; 3. Meadows-Marciello.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Mapelli il toro più veloce

IL PILOTA LAMBORGHINI È STATO AUTORE DELLA POLE POSITION, MA È STATO FERMATO DALLA PRESSIONE DELLA BENZINA

Prima pole nel Blancpain Gt per Marco Mapelli. Il pilota brianzolo in qualifica ha piazzato la sua Lamborghini davanti ad uno stuolo di Mercedes, inclusa quella di Maxi Buhk, secondo con un ritardo di 75 centesimi. Peccato che le cose, per lui ed il suo compagno di squadra Giovanni Venturini, non siano poi andate come dovevano. Nella Qualifying Race il lombardo si è portato subito al comando. Poi una carambola che ha coinvolto nel corso del primo giro sei vetture, innescata dal testacoda della Audi di Will Stevens, ha costretto la direzione gara ad esporre la bandiera rossa. Al nuovo via Mapelli è dovuto però rientrare ai box per un problema di pressione della benzina. Un in-

conveniente che ha compromesso il weekend dell'equipaggio dell'Attempto Racing, che da parte sua ha dimostrato comunque di avere fatto un bel salto di qualità. Merito anche del nuovo assetto della squadra tedesca, che si è arricchita di alcuni ingegneri di provata esperienza. A proposito di italiani, tanti problemi per l'esordiente Kevin Ceccon (tra i più veloci nei test ufficiali del Paul Ricard): da un testacoda in prova ad una serie di inconvenienti che hanno penalizzato la sua Audi schierata dalla Isr. L'incidente della Qualifying Race ha inoltre messo fuori gioco senza colpe Lorenzo Casè, impossibilitato a prendere il via la domenica con la Ferrari 488 Gt3 della Spirit of Race. ●



IL SUDAMERICANO APRE LA STAGIONE CON UNA CLAMOROSA TRIPLETTA, E IL TEAM BHAITECH OTTIENE DUE VOLTE DOPPIETTA PONENDOSI AL VERTICE

di **Dario Lucchese**

MISANO - Un nome su tutti: quello di Sebastián Fernández, vero protagonista nel primo appuntamento della F.4 tricolore. A Misano il venezuelano della Bhaitech è stato il dominatore di tutto il weekend, centrando la pole nelle due sessioni di qualifica e poi vincendo le tre gare in programma senza apparenti difficoltà. Eppure il round inaugurale della serie targata Aci Csai non ha mancato di fornire vari spunti interessanti. Partiamo da una verità assoluta: la categoria si riconferma come un ottimo banco di prova per i giovanissimi e, come in F.3, chi va forte ha spesso maggiore esperienza rispetto ai suoi avversari. Bene infatti gli esordienti, specialmente nelle qualifiche. In gara, sulla distanza, chi ha dimostrato di avere una marcia in più sono stati però quelli che si sono già fatti le ossa la scorsa stagione. Fernández, pur avendo solo 16 anni, già nel 2016 aveva dimostrato di essere un ottimo allievo, rendendosi protagonista di una escalation di risultati con la Rb Racing che lo avevano portato ad ottenere nel conclusivo round di Monza la sua prima vittoria. Una stagione di apprendistato alle spalle sembra avergli giovato ulteriormente. A proposito della Bhaitech, va indubbiamente riconosciuto che lo sforzo fatto è stato notevole, così come i risultati. Per essere più chiari, è sufficiente dare un'occhiata

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Fernandez; 2. Petrov; 3. Vips. Gara-2: 1. Fernandez; 2. Colombo; 3. Armstrong. Gara-3: 1. Fernandez; 2. Colombo; 3. Petrov.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

allo schieramento delle tre gare, in cui ha monopolizzato la prima fila piazzando due volte in seconda posizione Lorenzo Colombo, il migliore degli italiani al via e non a caso anche lui al suo secondo anno nel campionato. Il lombardo ha concluso secondo in gara-2, conquistando il secondo podio della sua carriera in auto, e si è poi ripetuto in gara-3. Unico "neo" il via di gara-1, quando è scivolato quinto riguadagnano poi una posizione lottando con Juri Vips. L'estone della Prema, lo scorso anno vincitore del titolo Rookie, è stato uno dei piloti della "vecchia guardia" che hanno dimostrato di potersi inserire agevolmente nelle posizioni di testa: terzo in gara-1 e quarto in gara-2 alle spalle del compagno di squadra Marcus Armstrong (pilota della Ferrari Driver Academy). Stesso discorso per Artem Petrov, riconfermato dalla Dr Formula e autore di un secondo ed un terzo posto. Anche il russo è al suo secondo anno di monoposto e nella F.4 sembra avere già acquisito una certa maturità; peccato per lui che in gara-2 sia incorso in un drive-through per partenza anticipata, buttando al vento un altro possibile podio. Dall'altro lato ci sono i nuovi arrivi. Cominciando da Leonardo Lorandi, terzo





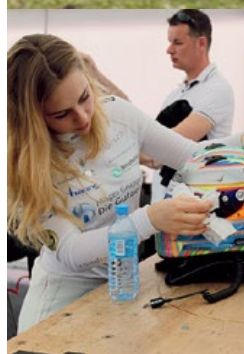
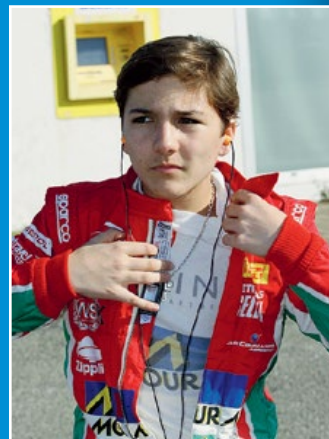
TANTA AZIONE IN PISTA
 In alto, la lunga scia di vetture in azione in gara a Misano. A sinistra e sotto, la coppia Bhaitech, con Sebastián Fernández e Lorenzo Colombo. A destra, lotta tra Marcus Armstrong e Job Van Uitert. A lato, la sedicenne Sophia Flörsch

uomo della Bhaitech. Da lui si è avuto ciò che ci si aspettava. Un inizio sopra le righe, ma ancora sempre un piccolo gradino sotto a chi nella categoria ci ha militato la scorsa stagione. Nei test aveva fatto vedere di essere velocissimo. Il lombardo è andato bene nelle libere ed è partito dalla quarta e dalla terza fila, ottenendo un migliore ottavo posto e cen-

VIA SCHUMACHER, LA SERIE HA GIÀ UN NUOVO NOME D'EFFETTO

Fittipaldi nipote d'arte

Vedere il nome "E. Fittipaldi" sulla monoposto della Prema ha fatto un certo effetto. Il debutto di Enzo, nipote del due volte campione di F1 Emerson, non è passato inosservato. Il quindicenne brasiliano ha subito stampato il quarto tempo nel primo turno di qualifiche, risultando in quella circostanza il migliore dei piloti della squadra vicentina. Due partenze al rilento, hanno poi compromesso il risultato di gara-1 e 2, in cui ha concluso rispettivamente 11° e nono. Quindi è arrivato il quinto posto in gara-3, in cui si è anche imposto tra i Rookie. Entrato anche lui nell'orbita del programma giovani Ferrari, assieme al proprio compagno di squadra Marcus Armstrong, Fittipaldi junior possiede certamente un buon piede. Dopo Mick Schumacher, alla serie tricolore si è dunque aggiunto un altro cognome famoso che arricchisce uno schieramento di 28 vetture. Numero che soddisfa pienamente le aspettative, anche perché squadre come Van Amersfoort Racing, che ha Misano ha fatto il proprio esordio ufficiale nell'Italian F4 Championship powered by Abarth (centrando un quarto posto con Felipe Drugovich, un quinto con Kami Laliberté ed un sesto con Job Van Uitert) sembrano confermate per tutto il resto della stagione, pur affrontando il doppio programma nella serie tedesca che quest'anno non prevede concomitanze.



trando il successo tra i Rookie nelle prime due gare. Solo un errore al via di gara-3, quando ha tamponato Vips venendo penalizzato, ha macchiato la sua condotta. Sub iudice proprio la classifica di gara-3, dopo il reclamo tecnico sulle sospensioni presentato dalla Prema nei confronti delle vetture dei primi tre: Fernandez, Colombo e Petrov. ●

Corsica

arrivano i nostri

FABIO ANDOLFI VA A CACCIA DEL TITOLO WRC2 CON LA HYUNDAI R5 GESTITA DA ROMEO FERRARIS. OCCHIO ANCHE A TEMPESTINI

di Marco Giordo

C'è una "giovine Italia" che avanza ad alto livello anche nei rally, col programma federale di ACI Team Italia. Fabio Andolfi sta infatti per esordire in Corsica nel Wrc 2. Il ligure che compirà 24 anni a fine maggio sarà infatti in quest'anno al via di ben 7 prove del Wrc 2 con una Hyundai i20 R5 gestita dalla Romeo Ferraris. «Sono carico - ha racconta Andolfi -. Avere un programma con Tour de Corse, Portogallo, Sardegna, Finlandia, Germania, Catalogna e Galles con la i20 R5 è molto stimolante. Il primo obiettivo sarà quello di riprendere confidenza con la vettura, non la guido da novembre, dal Rally di Monza.

Sono in piena forma visto che in questi mesi mi sono tenuto in allenamento e ho corso diverse volte, come ad esempio al recente Rally di Montecarlo con la 124 Abarth».

- Cosa si aspetta dal 2017 nel Wrc 2?

«Debutto nella serie cadetta del Mondiale, un'esperienza importante per mettere subito a frutto il programma

di ACI Team Italia, che prevede di arrivare a correre al volante di una Wrc nella serie iridata. Cercherò così di imitare al più presto quanto ha già fatto Antonio Giovinazzi in F1. È la mia quarta stagione con ACI, ed è il terzo anno che grazie ad ACI Team Italia corro nella massima serie della specialità. Con la i20 R5 posso fare bene e mettermi in mostra, avremo una livrea con un tricolore italiano griffato sulla vettura molto bello, grazie ad una grafica semplice e accattivante come quella dello scorso anno».

- E questo 60° Tour de Corse come si prospetta?

«Più o meno il percorso è uguale a quello dell'ottobre scorso, un'esperienza che mi era servita moltissimo visto che allora avevo portato al debutto insieme a Delecour e Sarrazin proprio la Hyundai i20 R5. Avendole già fatte ho a disposizione i camera car delle varie prove, che sto già guardando. Speriamo in un un meteo positivo, visti i danni che provocarono le piogge cadute nell'isola due anni fa. Sono tutte delle speciali di lungo chilometraggio, in cui non bisogna mai aver foga e restare soprat-



**DOPO LA 124 ABARTH
NEL WRC2 SU HYUNDAI**

Dopo aver disputato il Rally di Montecarlo, prima prova iridata del 2017, al volante della 124 Abarth, Fabio Andolfi inizia il suo programma nel Wrc al volante della Hyundai R5



tutto sempre concentrati. Anche fisicamente sono prove dure ed impegnative perché sono tutte guidate, non per niente è soprannominato il rally delle 10.000 curve. Poi nella 2ª tappa verso Bastia il grip è un po' diverso e si attraversano tra l'altro diversi paesini, ricordo bene in particolare la 2ª ps di Novella dove avevamo segnato il 12° assoluto ed il 2° tempo tra le R5 a 2" dalla Fiesta di Evans. Della tappa finale la power stage me la ricordo benissimo: è molto insidiosa perché passa tra le ville su un asfalto rosso di tipo ecologico, così come anche della penultima speciale di 50 km di Antisanti ho molti ricordi. Lì infatti avevamo preso e passato ben tre macchine in prova».

- Insomma l'obiettivo di questa stagione qual'è?

«Divertirci, essere competitivi e giocarcela con gli altri. Capiremo infatti qual'è il nostro livello rispetto ai big della categoria confrontandoci a parità di vettura anche contro un avversario di altissimo spessore come Mikkelsen. Guardando indietro è stato invece per me un peccato che sia cambiato quest'anno il regolamento dello Junior, che si correrà stavolta con le Fiesta R2. Con la Peugeot 208 R2 avremmo potuto giocare il Wrc 3, visto che le Citroën che erano delle R3 non ci saranno praticamente più. È stata comunque quella un'importante esperienza che ci tornerà utile. L'anno scorso ci siamo anche tolti delle belle soddisfazioni vincendo alcune gare e finendo terzi del mondiale Wrc 3. Un risultato davvero prestigioso di cui conservo la coppa regalatami dalla Fia».

- Ti sei mai chiesto dove sarebbe Fabio Andolfi senza il programma ACI Team Italia?

«Ci ho pensato tante volte. Sicuramente mi arrabatterei nei piccoli trofei o al massimo nel Cir o in qualche gara dell'Europeo grazie all'aiuto di qualche amico. Per capirlo mi basta vedere quali sono ora i programmi rallistici di mio fratello Fabrizio. È per questo che non finirò mai di ringraziare ACI Team Italia ed in primis il Presidente Angelo Sticchi Damiani e poi chi mi è stato vicino in tutti questi anni in particolare la Romeo Ferraris e Claudio Bortoletto».

Bortoletto: «Wrc2 sfida molto dura»

«Inizia in una gara prestigiosa come la Corsica – spiega Claudio Bortoletto che cura il programma di ACI Team Italia – la seconda fase del progetto che speriamo porti Fabio al massimo livello mondiale. Il Wrc 2 sarà più duro, con avversari difficili e macchine molto più impegnative come le R5. Pagheremo i pochi test fatti negli ultimi mesi, anche se quando ti scontri con avversari come Mikkelsen ci può stare. Comunque non sarà un problema, speriamo tutto proceda come da programma, Fa-

bio può solo crescere e migliorare. Speriamo che in Hyundai lo aiutino come stanno facendo con il coreano Chewon Lim, che ha un programma di ben 14 gare. C'è rammarico invece per non aver potuto continuare con Damiano De Tommaso per assenza di risorse, la verità è che noi soffriamo molto la mancanza di un Timo Jouhki italiano. Stavolta a fornirci la macchina sarà Bernini, persona molto sportiva e disponibile, la nostra arriverà per il Portogallo».

Tempestini, sette gare con la Citroën

Tour de Corse, Portogallo, Polonia, Finlandia, Germania, Catalogna e Galles. Sono queste le 7 gare del Wrc 2 in cui vedremo impegnati Simone Tempestini e Giovanni Bernacchini. L'equipaggio vincitore nel 2016 del Mondiale Junior e di quello del Wrc 3 disputerà il campionato con una Citroën Ds3 R5, dopo aver già corso non iscrivendosi però al campionato a Montecarlo e in Svezia, due gare sfortunate, rivelatesi piene di problemi. Il sogno nel cassetto di "Tempesta Junior" resta però la possibilità di correre una gara iridata su una Wrc, magari già in Sardegna il suo sogno si avvererà.

83 al via in Corsica. Grande sfida in R-Gt

Sono 83 gli iscritti al 60° Tour de Corse in programma fra meno di tre settimane, un ottimo numero tra l'altro in crescita: lo scorso anno erano stati 77. A causa del forfait di Ostberg alla fine saranno 11 le Wrc Plus al via (3 Ford, 3 Citroën, 3 Hyundai e 2 Toyota), tra le quali c'è da segnalare il ritorno di Elfyn Evans, stavolta gommato DMack, che due anni fa sulla Fiesta Wrc finì 2° posto dietro a Latvala. Sono invece 15 gli equipaggi in gara nel Wrc 2, dove faranno il loro esordio stagionale Fabio Andolfi, sulla Hyundai i 20 R5 di ACI Team Italia gestita dalla Romeo Ferraris, e Simone Tempestini sulla Citroën Ds3 R5. I favoriti nel Wrc 2 sono però Andreas Mikkelsen (Skoda Fabia R5) ed Eric Camilli (Ford Fiesta R5), ma anche Jan Kopecky (Skoda) Bryan Bouffier (Ford) e l'idolo locale Pierre-Louis Loubet (sulla Fiesta R5 della MSport) saranno gli outsider da tenere d'occhio. Sono 15 anche gli iscritti al Wrc 3 dove sarà al via il piemontese Enrico Brazzoli (Peugeot 208 R2), tra i quali 10 piloti partecipano anche della prima gara del mondiale Junior. Sono tutti al volante delle Ford Fiesta R2 gestite dalla MSport, con in veste di favoriti lo spagnolo Nil Solans ed il francese Thierry Folb. Infine ci saranno anche due vetture iscritte al campionato R-GT, la Porsche 997 di Romain Dumas e la 124 Abarth Rally di François Delecour che sugli asfalti della Corsica dovrebbero riuscire a sfruttare al massimo i loro cavalli offrendo così agli appassionati un interessante spettacolo. ●



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Magalhaes-Magalhaes (Skoda Fabia R5); 2. Griebel-Kopczyk (Skoda Fabia R5); 3. Moffett-Fulton (Ford Fiesta R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Magalhaes

cala il tris

LUKYANUK E KAJETANOWICZ VANNO FORTISSIMO MA FANNO ERRORI E L'IDOLO DI CASA VINCE PER LA TERZA VOLTA LA GARA CHE APRE L'EUROPEO

Al vertice dei valori dell'Europeo sembra che nulla sia cambiato rispetto al recente passato, anche se l'imponente schieramento di 28 R5 al via dell'Azzorre che ha aperto il campionato parlava di tanta incertezza. Hanno di nuovo dominato le Ford Fiesta di Alexey Lukyanuk e Kajetan Kajetanowicz (dopo il rientro nella seconda tappa), che si sono divisi 10 scratch su 16 prove in programma. Però, come spesso è accaduto loro in passato, alla fine sono rimasti con un pugno di mosche, mentre sul gradino più alto del podio è salito - ed è la terza volta per lui in questa gara - Bruno Magalhaes, al rientro in grande stile con una Skoda Fabia R5, vettura che ha "invaso" la top ten finale. A fare da "damigelli d'onore" al portoghese i migliori Junior, il tedesco Marijan Griebel - pure lui con una Skoda - e l'irlandese Josh Moffett con la Fiesta R5. La gara isolana ha confermato tutta la sua durezza, spendendo a casa anzitempo tanti dei protagonisti e fissando distacchi oggi insoliti nella classifica finale.

Tutto si decide il secondo giorno

La prima tappa è stata il festival del vice-campione in carica Alexey Lukyanuk, che nelle prime sette speciali ha fatto il vuoto (+41"3 su Moura) complice anche l'ha-

rakiri del campione continentale Kajetanowicz, comunque alle sue spalle in quel momento. Poi il velocissimo russo ha perso una ventina di secondi per una foratura ed ha permesso a Moura, al diciannovenne Gryazin (vincitore di una ps ed eccellente sino al ritiro) ed a Magalhaes di riportarsi sotto. Proprio il portoghese è stato protagonista del finale di tappa e con due scratch si è portato a 6" da Moura ed a 33"8 dal leader. La svolta il secondo giorno di gara. Dopo aver vinto la speciale d'apertura, Lukyanuk è stato costretto al ritiro dopo aver urtato una pietra, mentre Magalhaes ha scavalcato Moura e preso il comando delle operazioni e anche l'ottimo Griebel ha iniziato ad avvicinarsi a Moura. Quest'ultimo è stato poi costretto al ritiro sulla terza/ultima prova, mentre Moffett

è salito inaspettamente sul terzo gradino del podio - ad una prova dal termine - per l'uscita di strada di Jan Cerny. Ultimo tratto cronometrato e ultimo colpo di scena per lo splendido e serratissimo duello nello Junior fra i due ufficiali Opel, con il finlandese Jari Huttunen, in quel momento avanti di 6", fermo sul percorso e vittoria all'inglese Chris Ingram.

Brava Tamara!

Buon battesimo europeo per la nostra Tamara Molinaro, che si è portata a casa i punti del vincitore nella classifica femminile, dove ha comandato sin dall'inizio. Positiva anche la trasferta dell'accoppiata Melegari-Barone nonostante i tanti minuti persi nel finale della prima tappa.

Gianni Cogni

QUANTI COLPI DI SCENA!

Chris Ingram, a fianco, ha vinto in maniera rocambolesca fra gli Junior mentre Bruno Magalhaes, in alto, ha conquistato il terzo trionfo alle Azzorre rimontando nella seconda giornata di gara



*Libero di scegliere
solo quello che ti serve.*

A

L'ADSL SENZA
PROBLEMI

19^{,95}
€

AL MESE
PER SEMPRE

+ ATTIVAZIONE
GRATIS

ADSL OPEN

CHIAMATE E ADSL
SENZA LIMITI
FINO A 20 MEGA

ANCHE PER
PARTITA IVA

SENZA VINCOLI
PENALI
LEGAMI

tiscali.it

☎ 130 | TISCALI STORE

T TISCALI

Andreuccio che tris in Liguria

TERZA VITTORIA CONSECUTIVA PER IL PILOTA DELLA PEUGEOT, CHE DOMINA BATTENDO HAYDEN PADDON ED I RIVALI TRICOLORI. SPETTACOLARE USCITA DI STRADA DI CAMPEDELLI





MA LE VITTORIE IN TUTTO SONO CINQUE!

Paolo Andreucci e Anna Andreussi in festa a Sanremo: è la terza volta di fila che sono primi in Liguria, portando il totale a cinque trionfi

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) in 1.53'35"3; 2. Paddon-Marshall (Hyundai i20 R5) a 38"6; 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'16"5

Tappa 1: Andreucci-Andreussi in 57'37"2; 2. Paddon-Marshall a 17"4; 3. Scandola-D'Amore a 25"

Tappa 2: 1. Andreucci-Andreussi in 55'58"1; 2. Paddon-Marshall a 21"2; 3. Scandola-D'Amore a 51"5

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

SANREMO - «Com'è adesso il campionato?»

Prima di rintanarsi in macchina, in attesa dell'ultimo controllo orario, Paolo Andreucci cerca il conforto dei numeri. Al termine di due giorni praticamente perfetti il campionissimo della Peugeot ha paura giusto della pioggia scesa a bagnare la sua terza vittoria consecutiva – la quinta in totale – sulle strade dell'entroterra ligure e già può permettersi di far di conto. Con la vittoria della gara e di entrambe le tappe, Andreucci riparte da Sanremo nettamente in testa al Tricolore e sempre più consapevole dei propri mezzi. La bronzina saltata al Ciocco appartiene già ai ricordi: «*Effettivamente meglio di così non si poteva* – analizza Ucci – *perché questa volta ha davvero girato tutto alla perfezione. Siamo partiti forte ma bisogna per forza tirare sin dal primo metro, altrimenti mica si riesce a far la differenza*». Tutto vero e del resto anche stavolta la premiata ditta Ucci-Ussi s'è fatta trovare pronta subito: «*Sono soddisfatto, perché siamo stati costanti con vettura e gomme. Abbiamo fatto davvero un gran bel lavoro*». Un lavoro che ha dato frutti evidenti, perché i 18 punti raccolti in riviera (15 per le due tappe e

3 di bonus per la vittoria nel rally) consentono ad Andreucci di fare immediatamente il vuoto in campionato. Soprattutto perché quelli che dovrebbero contendergli lo scudetto, questa volta, hanno fatto di tutto per complicarsi la vita. Era partito forte Umberto Scandola, che su queste strade riesce sempre a essere veloce, ma dopo la foratura patita nella terza speciale non è più riuscito a entrare in lotta per la vittoria, né il primo né il secondo giorno: «*Se dopo la foratura ho perso la concentrazione? No, piuttosto nella prova successiva avevamo la convergenza aperta per il colpo e quindi anche lì le ho prese. Poi oggi nell'ultima prova, quando ho incontrato il bagnato, ho semplicemente alzato il piede. Avevamo un assetto totalmente da asciutto e non aveva senso rischiare*». Per lui due terzi posti, alle spalle di Paddon, che al momento non gli bastano nemmeno per salire sul podio provvisorio del campionato. Peggio, molto peggio, è andata a Simone Campedelli, uscito rovinosamente di strada nella ronde notturna: «*Probabilmente ho avuto un calo di concentrazione e ho capito male una nota. È colpa mia, dove siamo usciti c'era una sorta di bivio e nella notte ho confuso l'imbocco della strada*». Non cerca scuse, il vincitore del Rally del Ciocco, e si cosparge il capo di cenere. Ammette l'errore che l'ha tolto dai giochi e analizza lucido l'accaduto: «*Stavamo tenendo un buon ritmo, anche se prendere Andreucci sarebbe stato impossibile. Peccato per questa battuta d'arresto ma almeno so di non*

**QUESTA VOLTA
TUTTO HA GIRATO
ALLA PERFEZIONE.
MEGLIO DI COSÌ
NON POTEVAMO
ANDARE!**

PAOLO ANDREUCCI

”

«essere uscito perché sono andato oltre i miei limiti». Entro i limiti, con intelligenza, è restato anche Alessandro Perico: ai piedi del podio in entrambe le tappe, il bergamasco ha raccolto i punti necessari per confermarsi seconda forza nella classifica del Cir, nonostante le non perfette condizioni fisiche della seconda tappa. Sanremo difficile per Kalle Rovanpera, apparso più in difficoltà rispetto al Ciocco. Il ragazzino finlandese questa volta è riuscito a vedere il traguardo entrambi i giorni ma le diverse forature di cui è stato autore testimoniano quanto è difficile, per lui, capire dove mettere le ruote sull'asfalto. Nei suoi distacchi va, onestamente, conteggiato anche il fatto che Kalle non dispone del motore ultima evoluzione di Andreucci. Intanto il suo entourage, a partire da papà Harri, fa di tutto per alleggerire la pressione che grava sulle sue spalle ma la marcia di avvicinamento verso il Mondiale procede a tappe forzate: al compimento dei 17 anni il ragazzo potrà conseguire la patente di guida inglese, con l'obiettivo di debuttare nel Wrc in Finlandia e correre anche in Gran Bretagna. ●



CHE PAURA PER CAMPEDELLI!

Ecco dov'è finita (a destra) la Fiesta di Campedelli nella mini ronde notturna: fortunatamente solo un grande spavento per lui e Ometto. A sinistra, Paddon in azione e sotto, Fabrizio Andolfi, settimo assoluto con la 124



Paddon supera l'esame Sanremo

VENUTO IN LIGURIA PER ALLENARSI IN VISTA DELLA CORSICA IL PILOTA HYUNDAI HA FATICATO ALL'INIZIO MA HA CONVINTO

Venuto a Sanremo per allenarsi sull'asfalto in vista del Tour de Corse in programma questa settimana, Hayden Paddon non ha deluso. «Mi piacciono moltissimo queste prove, ma sono molto insidiose. Soprattutto, ci sarà da stare attenti sulla ronde notturna, dove è facile andare in crisi coi freni». E invece, proprio sui 33 km e passa della pisse «very tricky», per dirla con le sue stesse parole, il neozelandese ha firmato il suo primo scratch sulle strade del Sanremo e al volante della Hyundai i20 R5 con la quale era al debutto. Pisse «monumento» vinta nonostante un testacoda proprio all'ultima curva, con un decimo appena su Umberto Scandola e un secondo tondo su Andreucci, che però - avvertito dell'uscita di Campedelli - aveva rinunciato ad attaccare al 100%. Il Sanremo di Paddon, che qui ha pure avuto per la prima volta a fianco Seb Marshall, con John Kennard a far da terzo uomo fuori dall'abitacolo, è stato comunque da promozione piena. Un po' meno quello del coreano Chewon Lim, brillante in avvio ma poi troppo fallosa e fermato all'inizio della seconda tappa da un problema di natura elettrica. ●



SKODA FABIA ALL'INSEGUIMENTO

Alex Perico, a destra, e Umberto Scandola, a sinistra, hanno conquistato la terza e quarta posizione, confermando il loro buon potenziale



TARANTINO DA LEGGENDA

Pasquale e Arianna Tarantino (Peugeot 207 S2000) hanno vinto la nona edizione del Sanremo Leggenda, gara valida per il Campionato Regionale e limitata alla seconda tappa. I due hanno preceduto Paolo Benvenuti e Sara Torrielli (Clio R3C) e Danilo Baravalle e Davide Leone (Peugeot 208 R2)



Andolfi due la conferma

DOPO QUELLA AL CIOCCO, ALTRA SUPER PRESTAZIONE PER L'ALTRO GIOVANE PILOTA DELLA FAMIGLIA DI RALLISTI

Chiudere settimi assoluti a Sanremo utilizzando appena sei gomme per tappa? Possibile se ti chiami Fabrizio Andolfi e sai come maneggiare la Abarth 124, che sulle strade dell'entroterra ligure ha colto il suo miglior risultato sinora. Una prestazione che stupisce sino a un certo punto, sia perché il ragazzo qui è di casa, sia perché proprio sulle strade del Sanremo è stata effet-

tuata gran parte dello sviluppo dedicato all'asfalto per la R-Gt torinese. Ma in ogni caso il risultato resta, anche perché è maturato al termine di una gara intelligente e senza grossi rischi, nella quale Andolfi ha badato soprattutto alla classifica del Trofeo. Dove, dopo la battuta a vuoto di Riolo - di cui si può leggere a parte - è sempre più leader. Discorso simile per il Tricolore R-Gt, nel quale

seguitano a latitare gli avversari: la fiammata del reggiano Sassi, con la Porsche 997, che si è visto attribuire il 7. tempo assoluto nel primo passaggio sul Colle d'Oggia è semplicemente un errore di cronometraggio, che non è stato corretto nonostante lo stesso pilota abbia spiegato candidamente che quello non poteva certo essere il suo tempo. La stessa prova è poi stata "fatale" a Sassi, che nella pioggia finale ha stropicciato la sua Porsche. Intanto lo sviluppo della 124 prosegue a tappe forzate: anche nei giorni precedenti al Sanremo il test team ha lavorato sugli asfalti francesi, con Fiorio e Delecour, per deliberare assetti e mappature elettroniche in vista del Tour de Corse di questa settimana. ●

SOTTOTUTA GALEOTTI

«C'è poco da dire, sono stato un fesso». Danilo Ameglio, accetta la decisione dei commissari, che l'hanno fermato dopo quattro prove perché trovato, assieme a Marinotto, senza i pantaloni del sottotuta ignifugo. Idem Totò Riolo e Rappa. Il siciliano ha però deciso d'appellarsi e di ripartire - sub judice - per la frazione notturna, quando si è poi fermato per un problema elettronico sulla 124 Abarth.



LATVALA TRAINER

Dopo Craig Breen al Ciocco, Jari-Matti Latvala (sopra) a Sanremo: le gare del Tricolore suscitano interesse anche tra i big del Mondiale, che si fanno vedere sempre più spesso sulle nostre speciali come spettatori. Interessato, nel caso di Latvala, ai ragazzi del Toyota Gazoo Junior Team e a come se la cavava Paddon.

MOMETTI "GUIDA"

Neppure 19 anni e meno di un anno di patente. Riccardo Pederzani si è presentato al via del Sanremo dopo aver disputato diversi rally in circuito ma appena tre rally su strada. E proprio per la sua condizione di neo patentato, soggetto ai limiti imposti dal codice della strada, ha dovuto cedere il volante della Peugeot 208 R2 a Roberto Mometti nei trasferimenti.

PAURA PER MATTEUZZI

Disavventura che poteva finire molto peggio per Giacomo Matteuzzi e Marco Piazzini sulla prima prova, dove si sono trovati due cavalli selvaggi all'uscita di un tornante! Con grande freddezza e un po' di fortuna sono riusciti a evitarli...

BORGOGNO CRASH

Brutta disavventura per Franco Borgogno e Monica Cicognini, che hanno sbattuto duro nello shakedown. I due, portati in ospedale per accertamenti, se la sono cavata con qualche acciaccio.



Pollara è buono alla prima

IL SICILIANO VINCE TRA GLI JUNIOR NELLA GARA DEL DEBUTTO CON LA PEUGEOT 208 R2 UFFICIALE. BENE ANCHE LUCA BOTTARELLI

Se il **buongiorno** si vede dal mattino, allora prepariamoci a un campionato davvero tirato e pieno di colpi di scena. Il Tricolore Junior che ha vissuto a Sanremo il primo atto promette e mantiene spettacolo, visto che nel manipolo di Under 26 interessati alla faccenda la voglia di far bene s'accompagna a robuste dosi di talento e alla fame agonistica che è normale attendersi a questa età. Così, se Marco Pollara e Giuseppe Princiotti sulla Peugeot 208 ufficiale hanno provato a fare "i grandi", mettendosi a guidare il gruppo sin dal primo metro, alle loro spalle si è visto un bell'alternarsi di protagonisti e comprimari, sino al colpo di scena finale sull'ultima prova di sabato. Quando, nella bagnatissima discesa dal Colle d'Oggia, Luca Bottarelli ha gettato il cuore oltre l'ostacolo e, grazie a una scelta di gomme indovinata, è riuscito a far sua la vittoria nella seconda tappa. Un bravo dunque a Pollara, intelligente e concreto con vittoria in Tappa 1 e nell'intero rally, e bravo pure al giovane pupillo di Andrea Dallavilla, che dopo aver chiuso terzo il primo giorno ha attaccato senza paura l'indomani, in una gara dove in molti hanno commesso errori. Chiedere per conferma a Mazzocchi, secondo il venerdì e solo quarto il giorno successivo, dopo tre giravolte nell'ultima prova. Sbavature che pesano anche nel bilancio finale di Mattia Vita, sesto nella prima tappa e a podio nella seconda, di Tobia Gheno, quarto il venerdì e quinto il sabato. ●

DOPO IL CIOCCO VINCE TRA LE SUZUKI ANCHE IN LIGURIA

Martinelli si ripete

Stefano Martinelli il Sanremo lo temeva, visto che in passato non gli aveva detto granché bene. E anche stavolta ha passato più di un momento di affanno ma alla fine si è portato a casa la seconda vittoria consecutiva (anzi la terza se si considera il 2016), frutto di due posti d'onore nelle due tappe: la prima andata al sempre più convincente Stefano Strabello, la seconda al veloce ma talvolta falloso (vedi prima tappa) Lorenzo Coppe. Il garfagnino Martinelli si è messo subito davanti a tutti ma con altrettanta rapidità ha iniziato a lamentare qualche anomalia al motore nonostante il primato (sotto accusa un funzionamento anomalo dell'altimetro destinato a correggere la carburazione in funzione degli sbalzi d'altitudine). Nel primo giorno decisiva la ronde notturna, dove Strabello Jr scalava Martinelli (con vettura già sistemata) mentre Coppe ed anche Tarantino perdevano oltre 4'. Nella seconda tappa erano proprio i giovani Coppe e Tarantino a salire in cattedra, con Martinelli nuovamente in lizza per il successo di giornata e di gara. Coppe scatenato vinceva le prime tre prove e prendeva il largo mentre Martinelli scavalcava Strabello al vertice della classifica totale, il fatto poi che l'ultima prova sotto la pioggia non sia stata disputata dalle Suzuki evitava stravolgimenti finali legati alla scelta delle gomme. (g.c.)

BENE KATSUTA E ARAI, JUNIOR TOYOTA

Giapponesi in crescita

Meno male, per gli altri, che sulla lunga ronde notturna ha dato una toccata e rotto un braccio, così la classifica "buona" per Takamoto Katsuta è solo quella parziale della seconda tappa, nella quale è rientrato grazie al Super Rally. Sabato, il ragazzo tutto sorrisi di Nagoya, al volante di una Ford Fiesta R2 che i nostri non vorrebbero nemmeno per andare a fare la spesa e su strade mai viste se non nelle ricognizioni, si è permesso il lusso di vincere la R2, proprio mentre i nostri se le davano senza riserve per primeggiare nello Junior e nel Trofeo Peugeot. Senza il guaio nella prova notturna, Katsuta avrebbe chiuso molto meglio del 27esimo posto finale. Bravissimo poi anche il compagno di squadra nello Junior Team Toyota Gazoo, Hiroki Arai, capace di chiudere 13esimo assoluto il suo Sanremo e di artigliare il podio di R2 nella seconda tappa. A far da chioccia a entrambi, a Sanremo c'era addirittura Jari-Matti Latvala.



DUE RUOTE (MOTRICI) E TANTA GRINTA

Katsuta e Arai, sopra, hanno convinto con le Fiesta. Nello Junior il successo è andato a Pollara con la Peugeot 208, in alto. E Martinelli, sotto, ha fatto bis con la Suzuki Swift





1 a 1 Canzian Gilardoni

UNA VITTORIA A TESTA PER I DUE PROTAGONISTI DEL MONOMARCA RISERVATO ALLE RENAULT CLIO R3T. SEMPRE PIÙ UNA SFIDA PER IL TRICOLORE 2 RM

Guarda il posteriore della sua Clio e scuote la testa. Potevano essere due giorni perfetti per Riccardo Canzian a Sanremo e invece sull'ultima insidiosissima prova, resa quasi una trappola dalla pioggia caduta lungo la discesa dal Colle d'Oggia, il giovane pilota oltrepadano ha commesso un errore che gli è costato la vittoria piena nel Tricolore 2Rm e nel Trofeo Clio Top: «Mi è scappata l'auto e ho toccato il rail – sospira – colpa dell'inesperienza». Così, dopo aver fatto saltare il banco il primo giorno, Canzian ha assaggiato il sapore amaro della beffa nel finale, lasciando il successo di giornata a Kevin Gilardoni, bravo a tenere la barra dritta in

ALL'INIZIO DELLA
SECONDA TAPPA
NON RIUSCIVO A
TROVARE IL RITMO,
POI HO VINTO!

KEVIN GILARDONI



condizioni difficilissime e ad approfittare di un momento che si è rivelato nei fatti decisivo: «All'inizio della seconda tappa non ero contentissimo, non sono riuscito subito a trovare il ritmo e i tempi non erano quelli che mi sarei aspettato. Poi invece è andata molto meglio».

La freddezza dimostrata da Gilardoni, che prima dell'ultima prova non era comunque troppo distante da Canzian nella classifica di tappa, gli vale pure punti pesanti per il Tricolore 2 Ruote Motrici, nel quale il pilota della Gima guida la classifica con 32 punti davanti a Pollara, salito a quota 28,5, ed a Canzian con 25. ●

TRIONFA FRA LE TWINGO SFRUTTANDO CONDIZIONI AVVERSE

Paris balla sulla pioggia

L'ultimo passaggio sul Colle d'Oggia è stato decisivo anche per la classifica del Trofeo Twingo R1 Top: la pioggia arrivata nel pomeriggio ha tradito anche Filippo Bravi e Davide Cecchetto, vincitori il primo giorno e usciti di strada proprio alla fine del secondo, quando già accarezzavano l'idea di una doppietta. È così toccato ad Alberto Paris e Sonia Benellini passare all'incasso: il successo nella seconda tappa fa il paio con la vittoria tra gli iscritti al Tricolore R1, dove il bellunese ha raccolto punti pesanti, che comunque non gli bastano per avvicinarsi alla vetta della serie. Per Rosso, vincitore al Ciocco tra le Twingo, quella di Sanremo è stata invece una trasferta a due facce: terzo il primo giorno e secondo il sabato – anche se molto attardato – il pilota della Meteco torna da Sanremo non più leader di Trofeo, visto che ora insegue Paris per appena due lunghezze. Prossimo appuntamento per le Twingo al Rally del Salento.



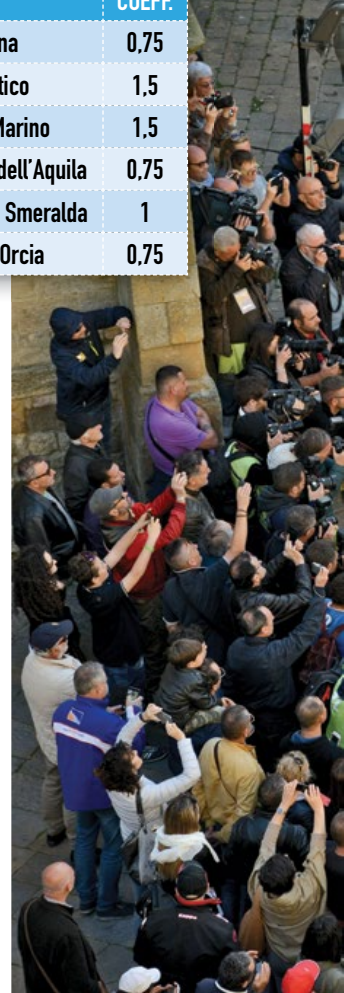
AVANTI TUTTA

Gilardoni e Canzian, sopra da destra verso sinistra, si sono divisi le vittorie nel Trofeo Clio Top. Fra le Twingo invece ha primeggiato Paris, in basso



LE GARE VALIDE SONO SEI

DATA	GARA	COEFF.
7 aprile	Liburna	0,75
14 maggio	Adriatico	1,5
15 giugno	San Marino	1,5
9 settembre	Nido dell'Aquila	0,75
29 settembre	Costa Smeralda	1
28 ottobre	Val d'Orcia	0,75



La terra ora è Tricolore

IL TROFEO PER LE GARE SU STRADE BIANCHE ASSURGE AL RANGO DI CAMPIONATO ITALIANO. MA LE SQUADRE TOP NON SI VEDONO

di [Daniele Sgorbini](#)

Finalmente, ci siamo. Con la nona edizione del Liburna Terra, in programma il prossimo fine settimana, scatta infatti il “nuovo” Campionato Italiano Rally Terra. Altro scudetto, nato per promuovere “sul campo” il Trofeo Rally Terra che già lo scorso anno aveva vissuto la propria rinascita, grazie all'indovinata e opportuna fusione con la serie Raceday e altro titolo di Campione Italiano nell'Italia da rally. Un'indigestione di titoli per qualcuno, un'opportunità importante per promuovere l'arte di intraversare sulle strade bianche per altri. Di certo c'è che la sfida a Daniele Ceccoli, vincitore del Trofeo Terra nel 2016, la lanceranno soltanto i privati, visto che nessuna Casa ha investito in prima persona nel nuovo campionato. Non Peugeot Italia, che resta concentrata esclusivamente nel Cir e nemmeno Skoda, anche se una Fabia R5 della squadra diretta da Riccardo Scandola ci sarà, affidata a Luca Hoelbling. Ma, pur senza la presenza delle Case, il campionato riservato ai terraioli promette di fare il pieno sin dai pronti via, con un gran bel gruppo di specialisti che non rinunciano a sfidarsi sulla superficie che, da sempre, rappresenta l'essenza dei rally. La terra nostrana attrae parecchio, tanto che sin dal Liburna sarà della partita pure il giovanissimo pilota boliviano Marco Bulacia, al-

tro sedicenne pronto ad approfittare della recente apertura ai minorenni di cui ha già beneficiato Kalle Rovanpera.

A differenza del finlandese, però, il boliviano non potrà prendere punti per il campionato, poiché extraeuropeo. Di giovani intenzionati a rendere difficile la vita al campione in carica Ceccoli ce ne saranno comunque parecchi anche dei nostri, a cominciare dagli “specialisti” Dalmazzini e Marchioro, che già l'anno passato hanno frequentato con profitto la scuola per terraioli, senza dimenticare Edoardo Bresolin, che ha scelto la Peugeot 208 T16 della Friulmotor e il Campionato Italiano Terra per tornare in servizio permanente effettivo a rallylandia dopo un anno quasi sabbatico. Le strade bianche saranno terreno di caccia pure per i tanti specialisti che da anni dimostrano fedeltà agli sterzati. L'elenco – pure questo piuttosto ben nutrito – è guidato da Luigi Ricci che nemmeno per sogno ci pensa a rinunciare a polvere e traversi. Una serie in salute, dunque, nella quale seguita a credere parecchio anche Yokohama, che nel Terra darà vita quest'anno all'unico Trofeo legato a doppio filo con la serie mettendo sul piatto un montepremi da 40.000 euro destinato a tutte le tipologie di vetture, viste che sono stati istituiti tre maxi raggrup-

C'E ANCHE UN GIOVANISSIMO

Volterra, sopra, sede della Liburna che apre il Terra. Dove sarà della partita il 16enne boliviano Bulacia, sotto, con una Fiesta R5. Vettura inglese anche per Dalmazzini, a destra. In alto Ceccoli, campione in carica con la Skoda Fabia





I TOP AL VIA	
Campedelli-Poggi	Mitsubishi Lancer
Dalmazzi-Giusti	Ford Fiesta R5
Marchioro-Marchetti	Peugeot 208T16
Bulacia-Mussano	Ford Fiesta R5
Ceccoli-"Kapo"	Ford Fiesta R5
Colferai-Mosele	Hyundai i20 R5
Hoelbling-Grassi	Skoda Fabia R5
Donetto-Menchini	Ford Fiesta R5
Bresolin-Pollet	Peugeot 208 T16
Bettega-Cargnelutti	Ford Fiesta R5
Ricci-Pfister	Subaru Impreza
Tonso-?	Skoda Fabia R5
Cecchettini-?	Peugeot 207 S2000
Costenaro-Bardini	Peugeot 208 T16
"Dedo"-?	Skoda Fabia R5



pamenti, per le vetture da assoluto, per quelle di fascia intermedia e per le "piccoline". Certo, qualcosa da migliorare resta, a partire dalla politica dei coefficienti: ci sta che le gare del Cir valgano di più in termini di punteggio, ma la partecipazione al Costa Smeralda, collocato a fine stagione e impegnativo dal punto di vista logistico, andrebbe incentivata con un coefficiente maggiore per evitare di ritrovarsi con pochissimi iscritti al via.

Sorpresa, c'è Campedelli!

Al Liburna Terra ci sarà anche Simone Campedelli, in coppia con Elena Poggi, al volante della Mitsubishi Lancer Evo IX (ora trasformata in R4) con cui il romagnolo vinse dieci anni fa la allora Coppa Liburna. Fu quella la prima vittoria "pesante" di Campedelli che il vincitore del Ciocco ha deciso di celebrare in questo modo. ●

LA LIBURNA APRE LA STAGIONE DELLE GARE STERRATE

Si comincia a Volterra

Si comincia il prossimo fine settimana sugli sterrati toscani, col Liburna. Gara corta, valida pure per la serie Raceday, con poco meno di 60 km di speciali e coefficiente 0,75 ai fini del Campionato Italiano Terra. Il resto del calendario si sviluppa poi all'insegna della tradizione, con le due gare sterrate del Cir, vale a dire Adriatico e San Marino, entrambe con coefficiente 1,5 in ragione del loro chilometraggio e i classici appuntamenti che nella passata stagione hanno scandito il calendario del Terra: a settembre tornerà il Nido dell'Aquila, con la bellissima salita al Monte Pennino e a fine mese toccherà al Costa Smeralda, unica gara a coefficiente 1 in calendario. Chiusura della stagione a fine ottobre al Val d'Orcia. Nel Tricolore Terra nessuna strana alchimia per il punteggio: i punti vengono distribuiti in base alla classifica finale e semplicemente moltiplicati per il coefficiente della gara, mentre la classifica finale prevede uno scarto. L'iscrizione è obbligatoria come nel Cir e va perfezionata entro la seconda gara. La lunghezza delle gare varia in base al coefficiente: quelle a coefficiente 1,5 (in coabitazione col Cir) devono avere oltre 130 km di speciali, quelle a coefficiente 1 almeno 100 km cronometrati e quelle a coefficiente 0,75 (prese dal calendario Raceday) almeno 45 km di prove. Anche nel Terra esistono limitazioni per gli pneumatici: sono ammesse 12 gomme per le gare più lunghe, 10 al Costa Smeralda e 8 nelle restanti gare.

Irc è subito partenza lanciata

**NUOVI PILOTI, NUOVO CALENDARIO, NUOVO MONTEPREMI
PER UN CAMPIONATO CHE SI RINNOVA E SCATTA CON IL RALLY LIRENAS**

di **Leo Todisco Grande**
foto **Amicorally/Lumachi**

Cambiamenti importanti, calendario rivoluzionato, novità tra i protagonisti attesi in prova speciale, montepremi che aumenta ancora ed un codice etico per piloti e organizzatori. Non è trascorso di certo nell'ozio l'inverno degli organizzatori della serie Irc, che sarà ancora "calzata" Pirelli anche nel 2017. Con il Rally Internazionale Lirenas prende il via la sedicesima stagione dell'Albo d'Oro Irc. Il rally con base a Cassino, nel Lazio, in programma dal 7 al 9 aprile, sarà il primo di un calendario che torna a disputarsi su quattro gare. Il Rally Lirenas rappresenta un rientro nella serie Irc, di cui aveva fatto parte dal 2004 al 2006, così come anche l'altra "new entry" 2017, il Rally Coppa Valtellina, era già stata nel calendario Irc nel 2007. «Sono due gare dai percorsi impegnativi, inseriti in zone dove la passione per i rally è forte. - commenta Lorianò Norcini, coordinatore della serie - Lo staff organizzativo delle due nuove gare ha dato ampie garanzie di capacità e impegno. E devo dire che il rally Lirenas, scoppiettante apertura stagionale, sarà un vero e proprio evento, con tanti e qualificati momenti, motoristici e non, di contorno». Dunque due gare - Lirenas e Coppa Valtellina che, come gara conclusiva, avrà un coefficiente maggiorato - in pratica nuove per tutti e, a completare il quadro Irc 2017, due "pilastri" del campionato "alternativo", il rally del Tarò e il rally del Casentino, due appuntamenti da sempre tra i più apprezzati e frequentati.

Arrivano Crugnola e "Pede"

Si rimescolano le carte nell'International Rally Cup 2017. Arrivano, e pongono pesanti candidature per il titolo, due piloti del calibro di Andrea Crugnola che, sfumata la possibilità nel Mondiale Rally, si siede al volante della Ford Fiesta R5 D-Max, e Luca Pedersoli, in cerca di nuove sfide, ancora con la Citroën C4 Wrc. Confermano la loro presenza, nella serie di Norcini & C., con intenzioni sempre bellissime in chiave vittoria assoluta, Luca Rossetti, che ha sfiorato il titolo nel 2016 e che si ripresenta con la Škoda Fabia Dp Autosport, una "errecinque" che "Rox" fa viaggiare come una "vuerreci", e i Re padre e figlio, con Felice determinato più che mai a infilare una stagione finalmente senza sfortuna e il giovane Alessandro che vuole confermare e migliorare quanto di buono già fatto vedere, anche lo scorso anno. Entrambi disporranno di Ford Fie-

4 ROUND NEL 2017

8/9 aprile	7° rally Internazionale Lirenas
20/21 maggio	24° rally Internazionale del Tarò
7/8 luglio	37° rally Internazionale del Casentino
22/23 settembre	61° rally Coppa Valtellina Internazionale (coeff. 1.5)



PAROLA AL COORDINATORE DELLA SERIE

Sopra, Lorianò Norcini di Irc Sport. Al centro, la Ford Fiesta R5 di Rudy Michelini. In alto, la Twingo R2 del campione 2016 del Trofeo Alessio Beneventi

sta Wrc D-Max. Ci riprovano anche, e saranno brutti clienti per tutti, Rudy Michelini, di nuovo con la Ford Fiesta R5 Erreffe, ed il duo con le Ford Fiesta, curate da Pa Racing, Roberto Cresci, che farà tutto il campionato con la versione WRC, e Corrado Pinzano, che ha scelto invece la R5. Anche Andrea Dal Ponte sarà nuovamente della partita Irc, con la Ford Fiesta Wrc A-Style, mentre con le Fiesta versione R5 saranno al via il "veterano" Luca Ambrosoli (GCar) e Tonino Di Cosimo che, sulle strade di casa del Rally Lirenas, vuole iniziare al meglio la stagione. E proprio al Rally Lirenas, dove sarà assente Elvis Chentre, campione Irc 2016, approdato quest'anno al Tricolore Rally, iniziano la stagione anche l'"evergreen" Luigi Fontana e "Pedro", con le due Hyundai i20 Wrc del team Hmi, in una gara propedeutica ai futuri impegni extra Irc. Da seguire con attenzione il ventunenne palermitano Alessio Profeta, che scende in lizza con una Ford Fiesta R5 e la "lady" Patrizia Perosino, che festeggia il ritorno di titolo e premi per la classifica femminile, debuttando al volante di una Peugeot 207 S2000.





oltre che ai conduttori "junior". Ricco il premio finale che prevede, per i primi tre classificati a fine stagione, una dotazione completa di pneumatici Pirelli.

Sale il montepremi

Duecentoquarantamila euro. E' il montepremi record dell'Irc 2017. Che sale fino a 340mila sommando i premi messi in palio dai Trofei Renault e Peugeot. Ed è un montepremi spalmato fino alle classi più piccole. Ovviamente il "grosso" va alle World Rally Car, che da quest'anno hanno una classe "dedicata", e alle vetture R5. Cumulabili con i premi - 25mila, 15mila e 10mila - della classifica Assoluta. Come dire che il primo assoluto, se fosse anche primo della Wrc o della R5, porta a casa, alla fine, ben 45 mila euro. Un premio finora mai visto in nessun campionato ...

Occhio al codice etico Irc

Si dannava l'anima Lorian Norcini, per la sua "creatura" Irc. E per tutelare la sportività della serie, cui tiene in maniera particolare, ha voluto inserire nel Regolamento 2017 una nuova norma, alla cui osservazione sono tenuti concorrenti e conduttori iscritti alla serie. Una novità assoluta che spiega lui stesso: «Con il nuovo articolo 11 del Regolamento, è richiamato l'impegno a partecipare con lealtà, correttezza, dignità e decoro, per salvaguardare la propria reputazione e l'immagine della Irc Sport, evitando comportamenti che possano lederle. In caso di violazione delle norme sportive e comportamentali prevista dal Rns Aci e in presenza di sanzione da parte del Collegio dei Commissari Sportivi, c'è la possibilità di venire esclusi dalla serie Irc con perdita immediata dei punti e della tassa di iscrizione. Irc Sport si riserva anche il diritto, anche senza provvedimenti da parte del Collegio, di irrogare, per i casi sopra accennati, sanzioni che possono andare dalla perdita dei punti gara fino alla esclusione dalla serie Irc». Come dire, divertiamoci e facciamo divertire. Con il giusto spazio per rivendicazioni sacrosante e motivate. Ma, chiosa Norcini «polemiche gratuite, insinuazioni e attacchi personali devono restare fuori della porta. Nell'Irc vogliamo fare solo sport ...». ●

Trofei: conferma Renault, torna Peugeot

Un plateau dunque quanto mai ricco e adrenalinico per la serie Irc Pirelli, alimentato poi da altri nomi di pregio del rallismo tricolore nelle altre classi e nei Trofei monomarca. «Anche quest'anno - spiega Michele Tedaldi, con Norcini sul ponte di comando Irc - abbiamo avvertito grande interesse per il nostro campionato e ci siamo impegnati per offrire una serie ancor più allettante e sportivamente avvincente. La presenza di importanti Trofei monomarca è un segno di questa attenzione».

Renault conferma la sua presenza, nell'ambito della serie Irc, anche per il 2017. Per la prima volta ci sarà il Trofeo Twingo R1 Irc, oltre ai confermati Trofeo R3 Irc (in cui potranno gareggiare sia la Clio R3T sia la R3C) ed il Trofeo Twingo R2, sempre spalmato sulle quattro gare in programma per questa edizione, in cui è presente anche il Corri Con Clio N3. Allettanti, come di consueto, i premi, cumulabili con quelli Irc.

Torna Peugeot nella serie, con il Trofeo Rally 208, con le R2B gommate Pirelli, con accesso agli "over"

OCCHI AL TITOLO 2017

In alto, la Škoda Fabia R5 con cui sarà nuovamente al via Luca Rossetti. Sopra, Alessandro Re con la Citroën Ds3 nel 2016. Per lui ed il padre questa stagione ci sarà il salto sulla Ford Fiesta Wrc

BIASION APRIPISTA

Con la 124 Abarth stradale e il numero zero sulle portiere, Miki Biasion è tornato sulle strade del Sanremo in veste di apripista. Il campione del Mondo '88 e '89 è apparso in ottima forma e si è concesso all'abbraccio dei tanti tifosi.

VERMENTINO SU TERRA

Presentato il percorso del Vermentino che dopo 13 edizioni su asfalto passa allo sterrato. Le ostilità si aprono sabato 29 con due passaggi sulla speciale cittadina di Berchidda. Poi, domenica 30, sono in programma 3 passaggi su due speciali: Andrieddu e San Salvatore.

PISANI STOP

Dopo aver impressionato al Ciocco, Gianandrea Pisani è stato costretto a interrompere il Tricolore Junior, tanto da non presentarsi a Sanremo, per problemi di budget.

CIUFFI FIORENTINO

La stagione di Tommaso Ciuffi è iniziata sulle strade del Terre des Causses, primo atto della Peugeot 208 Rally Cup transalpina. L'avventura del giovane fiorentino è seguita dalla sua città, che ha concesso a Ciuffi junior il patrocinio e l'utilizzo del Giglio sulla sua vettura.

VALDINIEVOLE APRE

Iscrizioni aperte al Rally Valdinevole, giunto alla 33esima edizione, in programma il 22 e 23 aprile quale secondo appuntamento del Campionato Regionale Toscana e Umbria. Da segnalare il doppio passaggio sulla pieve di Lamporecchio portata a 10,5 km di lunghezza.

CRESCI

L'aretino Roberto Cresci, dopo alcune stagioni con partecipazioni spot, sarà al via dell'intera serie Irc con la Ford Fiesta Wrc della PA Racing e con Ciabatti alle note.

"CIAVA" DA IRC

Il versiliese vira la sua stagione nella serie Irc e, con una decisione dell'ultim'ora, sarà al via del Lirenas in programma nel week-end. Per "Ciava" la Fiesta Wrc Tamauto, con Nicola Arena.



LA PRIMA GARA DEL WRX È ANDATA AL CAMPIONE IN CARICA

Ricomincio da Ekstrom

Il World Rx riprende da dove aveva finito. Infatti è Mattias Ekstrom (sopra), dominatore della stagione 2016, ad imporsi nella tappa d'apertura del Mondiale di Rallycross 2017, a Barcellona. Lo svedese, che per la prima volta gode del supporto ufficiale di Audi, ha vinto in un week-end non certo facile, nel quale i big sono stati svantaggiati soprattutto nella seconda manche di qualifica, quando sono partiti mentre iniziava a piovere copiosamente. Seconda piazza a Barcellona per la vera sorpresa del week-end: Timo Scheider, anche lui

come Ekstrom con un ottimo passato nel Dtm, ha addirittura chiuso al primo posto le manches di qualificazione! Quarta posizione per Petter Solberg, al debutto sulla Vw Polo ex-Wrc apparsa ancora bisognosa di sviluppo. Comunque, il team Vw è stato l'unico a centrare la qualificazione alla finale con entrambi i piloti, con Kristoffersson sesto. Quinta piazza per la Peugeot 208 di Timmy Hansen, che ha tenuto a galla un week-end non certo fortunato per il Leone, con Loeb che non è riuscito a qualificarsi per le semifinali.

DOPO AREZZO E COSTA BRAVA VINCE ANCHE IL SANREMO

"Lucky" tris d'assi

Continua il momento d'oro di "Lucky" e Fabrizia Pons, che dopo aver vinto con la Lancia Delta 16V al Ciocco e in Costa Brava, hanno fatto tris a Sanremo (sotto). Inizialmente attardato da un problema che riduceva il rendimento del motore, "Lucky" ha rapidamente rimontato su Da Zanche (Porsche 911). Poi, messo al sicuro il primato, il veneto non s'è accontentato, vincendo in sequenza le ultime nove prove speciali. Per Da Zanche posto d'onore e primato nel 2° Raggruppamento; mentre sul terzo gradino del podio è salito Loris Bosalini, scivolato indietro per 40" di penalità. Poca fortuna per altri tre attesissimi protagonisti: "Tony" Fassina (Lancia 037) è uscito sulla penultima prova; Maurizio Rossi (Lancia Delta) è stato fermato da una foratura ad inizio della seconda giornata, mentre Gabriele Noberasco (Bmw M3) s'è fermato per il cedimento di una sospensione. A Marco Dell'Acqua e Marco Superti il successo nel 1° e nel 3° Raggruppamento.



CON ROSSETTI E LA GT86

Anche Toyota partecipa al Ter

A poco più di un mese dall'inizio del campionato, che scatterà dal 4 al 6 maggio con il Transilvania Rally, continua a crescere l'interesse per il Tour European Rally, serie nata lo scorso anno che vede in calendario alcune gare dal passato decisamente illustre. Nei giorni scorsi il campionato ha ricevuto l'avallo della Fia, mentre un altro pilota italiano va ad aggiungersi a Giandomenico Basso, che disputerà tutto il campionato con la Hyundai i20 R5 della Brc. La Toyota schiererà infatti nel Ter una Gt86 per Luca Rossetti, il pilota friulano che sta sviluppando la trazione posteriore giapponese. In Romania sarà al via, oltre a Basso, anche Simone Tempestini, campione romeno in carica.

TANTE NOVITÀ IN GERMANIA

Al Deutschland si cambia

Lo spostamento della sede logistica da Trier a Bostalsee provocherà diversi cambi nel Rally di Germania in programma dopo ferragosto. La super speciale d'apertura di giovedì 17 si disputerà infatti in un circuito cittadino ricavato a Saarbrücken; mentre la tappa del venerdì, prima di trasferirsi nei vigneti della Mosella, inizierà con il nuovo crono di Wadern-Weiskirchen. Sabato 19 ci sarà il ritorno della prova di Roemerstrasse insieme alle classiche speciali di Panzerplatte, mentre domenica ci saranno due passaggi a Losheim am See e a St. Wendler Land, che sarà anche la power stage finale.

PER RIDURRE LE MEDIE ORARIE

Chicanes in Finlandia

Visto che l'anno scorso Kris Meeke s'è aggiudicato il Rally di Finlandia a 128 kmh di media e considerate le maggiori potenze delle nuove Wrc Plus, gli organizzatori finlandesi stanno studiando la possibilità di inserire diverse chicanes in varie prove speciali per mantenere la media al di sotto dei 130 kmh, limite che non si vuole superare per ragioni di sicurezza.

PIER GUIDI DERUBATO

Epilogo amaro per Alessandro Pier Guidi, al primo impegno ufficiale con la Ferrari nei test monzesi. Il pilota di Tortona ha subito il furto di tutti gli effetti personali, contenuti in uno zaino all'interno della saletta sul retro del garage box, dove di solito si cambiano i piloti. Una saletta normalmente chiusa a chiave, che non ha impedito ai soliti ignoti di colpire indisturbati.

CAPITANIO IN ELMS

Dario Capitanio completerà l'equipaggio dell'Oregon Team nel round inaugurale di Silverstone dell'Elms. Il pilota romano, già vincitore del titolo del Renault Sport Trophy nel 2015 con la squadra di Jerry Canevisio e Giorgio Testa, raggiunge i già confermati Davide Roda e Andrés Méndez sulla Norma M30 Lmp3.

BOUCHUT IN NASCAR

Rientro nella Nascar Whelen Euro Series per Christophe Bouchut. Il francese, forte della sua grande esperienza nelle categorie Gt e Prototipi, si ripresenterà al via del campionato con il team Df1 Racing, lo stesso con cui ha già fatto diverse apparizioni nel 2014 e 2015, puntando questa volta al titolo.

MANTHEY APRE IL VLN

La Porsche 911 Gt3 R del team Manthey Racing, divisa dai francesi Romain Dumas, Fred Makowiecki e Patrick Pilet, si è imposta nel primo appuntamento della serie Vln. Una vittoria maturata al penultimo giro, dopo l'errore che ha costretto al ritiro l'altra vettura di Stoccarda guidata da Laurens Vanthoor.

LUTTO PER FERLITO

La scorsa settimana è venuto a mancare Salvatore Ferlito. Pilota di Turismo e Sport negli anni '70 ed '80, periodo in cui ha anche vinto tre titoli italiani di classe. Ferlito è stato per lungo tempo l'anima dell'omonimo team guidato dal figlio Enzo, squadra che negli ultimi anni è stata protagonista nella Superstars. Alla famiglia Ferlito vanno le condoglianze di Autosprint.



PRIMO TEST A IMOLA CON LE PIRELLI

Nuova Mitjet in azione

Primi chilometri in pista per la Mitjet Supertourisme, che debutterà nella classe Gt Cup del Tricolore Gt con il Team Malucelli. Nelle due giornate di test a Imola la squadra forlivese ha lavorato sul setup, utilizzando anche le coperture Pirelli adottate nel campionato italiano. Diversi piloti si sono alternati al volante, tra cui Francesco Massimo De Luca e Michele Malucelli. Nella stessa occasione, hanno provato alcune delle squadre impegnate nella serie di Mq Corse. Tra queste The Club Motorsport, con Lorenzo Marcucci, Poi Brl Racing, con Giulio Bensi e Gabriele Gonzales. La Composit ha fatto esordire Andrea Raimonti. Al completo la Cram, con Matteo Arigosi, Paolo Gnemmi, Nicola Gonella e Giacomo Riva. Lorenzo Giannoni ha esordito con Costa Ovest.

NUOVO BIPOSTO PER LA FACTORY BRESCIANA

Wolf presenta la Gb08 Tornado

Si chiama Wolf Gb08 Tornado la nuova biposto "super light" della Wolf Racing Cars. Nome che si rifà all'aereo militare del 6° Stormo dell'Aeronautica Militare con base a Ghedi, poco lontano dalla factory brescia-

na. Tre le versioni, che comprendono anche un modello Cn da 250 cv ed uno da 450 cv con prestazioni vicine alle LmP2. Diversi gli impieghi previsti, già a partire da questa stagione, sia in salita che in pista.

IL ROMANO DEBUTTA CON LA RATON

Liberati in Gt Open

Dopo avere conquistato nel 2016 il titolo del Gt Asia e due anni fa quello della serie orientale del Lamborghini Super Trofeo, Edoardo Liberati torna in Europa. Il pilota romano, 24 anni, si ricongiunge con il team Raton Racing per una nuova avventura nell'International Gt Open. Ad affiancarlo sulla Huracán Gt3 ci sarà il ventenne cinese Kang Ling, in arrivo dalla F.3. Per la squadra, che si avvarrà della direzione tecnica di Franco Sighinolfi, si tratterà dell'esordio assoluto nella categoria, in cui si è già messa in evidenza nei test invernali.



IMPEGNO CON OSELLA

Turatello punta sulla pista

Dopo avere debuttato lo scorso anno con le biposto sia in pista che in salita, Francesco Turatello è pronto ad esordire nel Campionato Italiano Sport Prototipi. Il padovano potrà disporre di una Osella Pa21 Evo-Honda Cn2, avvalendosi del supporto del Costruttore piemontese e dell'assistenza tecnica di Lrm Motors e Fastronik (per quanto riguarda il cambio al volante), oltre che dei consigli dell'amico Christian Merli. Prima dell'appuntamento inaugurale di Imola del 29 e 30 aprile, Turatello scenderà in pista per svolgere una giornata di test.

MASTER PROTOTIPI

Cms Racing a quattro punte

Definiti i programmi della Cms Racing Cars per il Master Tricolore Prototipi, che prenderà il via da Franciacorta a fine aprile. Nella serie del Gruppo Peroni Race la squadra toscana sarà presente con quattro vetture. Al volante di una Norma M20F ci sarà Giancarlo Pedetti, mentre suo figlio Davide esordirà su una Tatuus Py012. Vettura di cui disporrà anche Saverio Gallini, in arrivo dalle salite. Un'altra Norma verrà schierata per l'esperto Sandro Bettini, lo scorso anno protagonista nel Campionato Italiano Sport Prototipi.

CARRERA CUP ITALIA

Pera debutta con Ebimotors

Il team Ebimotors ha riconfermato il proprio impegno nella Carrera Cup Italia. La formazione di Enrico Borghi farà esordire, nel monomarca di Porsche Italia, il diciassettenne Riccardo Pera, campione 2016 del Cayman Gt4 Trophy Italia. Ad affiancarlo su un'altra vettura ci sarà Livio Selva, che punterà ad inserirsi tra i protagonisti della Michelin Cup legandosi per il quinto anno consecutivo alla squadra comasca, dopo essersi inserito tra i protagonisti della scorsa stagione nonostante non abbia preso parte a tutti gli appuntamenti del calendario.



IL CALENDARIO 2017

DATA	CIRCUITO
9 aprile	Marrakech
30 aprile	Monza
14 maggio	Hungaroring
27 maggio	Nürburgring
25 giugno	Vila Real
16 luglio	Termas de Río Hondo
15 ottobre	Ningbo
29 ottobre	Motegi
19 novembre	Macao
1 dicembre	Losail

Wtcc obiettivo salvezza

A MARRAKECH SI ACCENDERÀ LA LUCE VERDE SULLA STAGIONE 2017 DEL MONDIALE TURISMO, CAMPIONATO ALLA RICERCA DELLA SUA IDENTITÀ PER USCIRE DALLA CRISI E RIPARTIRE

di **Fulvio Cavicchi**

Sarà nuovamente il Marocco ad aprire l'annata del Mondiale Turismo, come già accaduto nel 2014. Il Circuit International Automobile Moulay El Hassan ospiterà per l'ottava volta le ruote coperte delle vetture che animano il campionato, la seconda dopo aver rivoluzionato il tracciato. Ma soprattutto darà il via ad una stagione chiave per il Wtcc.

Il punto dolente: gli iscritti

Più volte ne abbiamo parlato su queste pagine, ma è difficile non notarlo. Un Mondiale marchiato Fia con sedici vetture è chiaramente un punto esclamativo cui si può girare poco intorno. Il problema degli iscritti è decisamente la questione su cui più si dovrà lavorare per rilanciare il campionato. Ancora più della presenza di Case ufficiali, scese dalle quattro del 2016 alle due (Honda e Volvo) che punteranno alla corona iridata a partire da questo fine settimana. Questo perché il colpo d'occhio della griglia di partenza piena fa molto, nelle impressioni del pubblico. E tra l'altro va notato che nei sedici previsti in Marocco viene contata la seconda Lada della francese Rc Motorsport, di cui ancora non

si sa il nome di chi la guiderà domenica a Marrakech. In più bisogna anche ricordare che la Chevrolet della Campos Racing ha per ora solo cinque gare coperte dal budget, quindi resta da vedere se l'argentino Esteban Guerrieri riuscirà a trovare i fondi per concludere la stagione o se la squadra dovrà trovare un altro pilota con cui sostituirlo nelle gare rimanenti.

Il punto forte: grande lotta per il titolo

Come fatto giustamente notare dal gran capo di Eurosport Events François Ribeiro, nell'intervista che ci ha concesso a Monza, «Meno costruttori e più piloti in lotta sarà meglio per gli appassionati, che avranno più spettacolo». Infatti l'organizzazione arriva a parlare addirittura di otto possibili pretendenti al titolo. Difficile siano così tanti a riuscire a rimanere fino alla fine in battaglia, ma certamente potranno essere anche una decina quelli che punteranno a vincere le singole gare. E già questo è un grande salto avanti rispetto al passato, segnato dal dominio della Chevrolet dal 2010 al 2012 (cui si può aggiungere anche quello in forma privata del 2013) e poi della Citroën dal 2014 al 2016.



L'impressione è che la corona finale, visti anche i risultati dei test collettivi di Monza, se la giocheranno l'ex campione 2012 Rob Huff (rimasto l'unico detentore di un titolo al via), tornato alla Münnich Motorsport e con in mano il volante di una Citroën C-Elysée, il caposquadra Honda ed ex-F.1 Tiago Monteiro ed il caposquadra Volvo Thed Björk. In realtà è difficile fare previsioni realmente efficaci, in quanto nei test di Monza, dominati da Huff, sia Jas che Polestar hanno abbastanza evitato il confronto. La prima dedicandosi a prove di sviluppo e raccolta dati, la seconda arrivando addirittura a togliere i trasponder dalle vetture per non far sapere le proprie prestazioni.

Lotta tra rookie ed esperti

Il ritorno del 18enne Dániel Nagy dopo la metà di stagione 2016, la conferma del 22enne John Filippi ed i debutti dell'altro 22enne figlio d'arte Aurélien Panis e del



TRE PILOTI E TRE MARCHI IN LOTTA PER IL TITOLO

Theo Björk e la Volvo, nell'altra pagina, Tiago Monteiro e la Honda, al centro, e Robert Huff e la Citroën, sopra, paiono i favoriti per giocarsi il Wtcc 2017



20enne nipote d'arte Yann Erlacher (figlio della sorella di Muller) sicuramente rinfrescano molto una griglia da cui scompaiono i "mostri sacri" delle ruote coperte Yvan Muller (diventato tester per la Volvo, ma senza gare in programma) e Gabriele Tarquini (ora impegnato nello sviluppo della Hyundai Tcr).

A fare da contrapposizione ci sono il sempre simpaticissimo ed efficace olandese Tom Coronel, che aggiungerà altre 20 partenze alle 268 già compiute in carriera nel Wtcc, ed il 44enne giapponese Ryo Michigami, che dopo aver difeso i colori Honda nella gara di Motegi nel 2016 è stato messo dalla Casa di Tokio per tutta la stagione sulla terza vettura della Jas.

L'esperienza non gli manca, ma il dover scoprire per la prima volta quasi tutti i circuiti su cui si correrà lo toglie dalla lista dei probabili piloti che lotteranno per il titolo, nonostante la Civic ufficiale a disposizione.



PASSAGGIO DI CONSEGNE

A sinistra, il quattro volte campione del mondo turismo Yvan Muller ha rinunciato a correre nel Wtcc ed è diventato tester per la Volvo. Con l'obiettivo di prendere il suo posto è arrivato suo nipote Yann Ehrlacher, sopra

Calendario accorciato

La novità della stagione è il ritorno di due piste che hanno fatto la storia del Mondiale Turismo, cioè la nostra Monza ed il mitico e difficile tracciato cittadino di Macao. A differenza delle tradizioni, che vedevano il tracciato brianzolo aprire la stagione e quello nell'ex Protettorato portoghese in Cina chiuderla, ora le due piste sono diventate seconda e penultima tappa. In Lombardia vedremo nuovamente in azione le vetture Wtcc il 30 aprile, e la notizia per gli appassionati italiani è che l'ingresso sarà gratuito recandosi sul si-

to Oscar.it. Infatti lo sponsor di John Filippi, per lanciare il suo arrivo nel mercato tricolore, offrirà l'entrata a Monza. Unico problema di questo calendario (accorciato da 12 a 10 tappe, per ridurre i costi) è la voragine che separa la tappa argentina (16 luglio) da quella in Cina (15 ottobre).

Il problema c'era stato anche l'anno scorso tra penultima ed ultima tappa, corsa tra l'altro nell'indifferenza più assoluta visto che i titoli erano già stati assegnati. Almeno nel 2017 questo avverrà con ancora tutto in ballo. ●

**TRICOLORE
NEL SOL LEVANTE**

A destra, grande speranze per la Lexus Lc500, con cui Andrea Caldarelli punta a fare meglio del secondo posto in campionato del 2016. Sotto, il tre volte campione Ronnie Quintarelli in azione nei test prestazionali



Super Gt derby italiano

QUINTARELLI VS CALDARELLI NELLA SERIE GIAPPONESE. TUTTE LE NOVITÀ DI UN CAMPIONATO DOVE I NOSTRI PUNTANO IN ALTO

Il sapore è più o meno quello di quando, coi nuovi regolamenti della Formula Uno, la Mercedes annichì tutti nei test collettivi prima di presentarsi a Melbourne da favorita. Per la stagione 2017 del Super Gt giapponese, a giocare la stessa invidiabile parte saranno le vetture di casa Lexus. Dopo aver rocambolescamente conquistato il titolo 2016 con Heikki Kovalainen e Kohei Hirate, il marchio di lusso di Toyota ha rilanciato, schierando la nuovissima Lc500 e dominando in lungo e in largo le prove di inizio stagione. Un progetto ben conciliato con le nuove regole, che prevedono, in teoria, il 25% di downforce in meno. In pratica, buona parte è stata già recuperata con evoluzioni aerodinamiche ed incremento del grip meccanico. Questi elementi, uniti a sospensioni riviste e ad un migliore raffreddamento (tallone d'Achille del passato), hanno portato ad un gran passo avanti che suona come musica alle orecchie di Andrea Caldarelli. Il pescarese, che compone il contingente italiano insieme al pluricampione della categoria Ronnie Quintarelli, vuole migliorare il secondo posto della passata stagione. Con il team LeMans si è conquistato un

posto in prima fila nella scala gerarchica della casa di Nagoya, ricevendo la nuova vettura con largo anticipo, già a gennaio. L'inattesa doppietta in campionato ha poi portato sicurezza, motivazione, e probabilmente anche budget, che non guasta. E anche dal punto di vista delle gomme, l'alchimia con Bridgestone sembra avere aggiunto sicurezza. Qualche grattacapo in più ci sarà invece per Quintarelli, che come tutti i portacolori Nissan si è trovato ad inseguire. Le Gt-R sono state messe in crisi dalla riduzione del carico, e l'arrivo di una vettura tutta nuova per i rivali ha ulte-

riormente acuito la situazione. Dopo avere portato nuovi pacchetti ad Okayama, i risultati non sono stati quelli attesi, con una carenza di velocità di punta. La cancellazione per neve del secondo giorno di prove al Fuji ha poi complicato ulteriormente la situazione. Sarà proprio il veronese, insieme al compagno Tsugio Mastuda, a dover guidare la riscossa, vista l'esperienza maturata ed il ruolo di leader conquistato sul campo con lo squadrone ufficiale Nismo. Nessun portacolori dello stivale sarà al via in Honda, alla disperata ricerca di una riscossa. Come in Formula Uno, anche nel Super Gt gli ultimi anni sono stati duri, complice la scelta di utilizzare la Nsx a motore posteriore, mentre la piattaforma "Class 1" condivisa col Dtm è pensata per ospitare il propulsore all'avantreno. Con la nuova Nsx, lavorando sulle componenti modificabili del pianale comune, si è tentato di colmare finalmente il gap e, anche per motivi di immagine, è arrivato il momento di puntare al campionato. Da verificare sarà comunque un po' per tutti il passo gara, dato che la gran parte delle prove è stata dedicata alla ricerca della prestazione assoluta su stint singoli. Particolare attenzione, con una gestione delle gomme resa critica dallo scarso carico, anche per le zavorre, che verranno quest'anno imposte fino a 50 chilogrammi e gestite insieme ad un sistema di restrittori.

Da segnalare tre aggiunte di peso, una per marchio. Da Lexus l'arrivo, o meglio il ritorno, di Kazuki Nakajima, che dopo due anni di assenza sarà l'arma del team Tom's per rinverdire i fasti del passato. L'inglese Jann Mardenborough, dopo due stagioni nella classe GT300, correrà con Nissan al team Impul. Con l'Arta di Aguri Suzuki tornerà, dopo quattro anni nella categoria cadetta, Takashi Kobayashi: la sua carriera nel SuperGT iniziò nel 2010 quando, presentato proprio da Arta come pilota di supporto, fu per errore nominato per la qualifica della 700 chilometri di Suzuka, dove firmò una strepitosa pole al debutto salvo poi non salire nemmeno in macchina durante la corsa.

Marco Cortesi



Sempre più durata

INIZIA DAL MUGELLO LA STAGIONE 2017 DELLA 3 ORE ENDURANCE CHAMPIONS CUP. ECCO LE NOVITÀ

L'appuntamento del Mugello dell'8 e 9 aprile darà il via alla stagione 2017 della 3 Ore Endurance Champions Cup. Cinque gli appuntamenti del campionato di mini durata gommato Hankook. Tra questi sono incluse la tappa di Brno, unica trasferta estera, la gara in notturna di Misano e la 6 Ore di Roma che chiuderà a novembre. Tre sono i raggruppamenti, per ciascuna tipologia di vettura: Gold (Gran Turismo), Bronze (Sport) e Silver (Turismo). Nel primo sono attese numerose Gt3, cominciando dalla Porsche 997 Rsr della Autorlando che verrà divisa da Giacomo, Matteo e Paolo Bossini, già protagonisti nelle ultime due stagioni. La squadra di Pedrengo potrebbe portare in pista anche una seconda vettura della Casa di Stoccarda. Notevole la par-

IL CALENDARIO 2017

9 aprile	Mugello
11 giugno	Brno
16 luglio	Misano
1 ottobre	Imola
12 novembre	Vallelunga

tecipazione di team stranieri. I tedeschi della Mdc Sports hanno confermato la loro presenza con due Mercedes Sls e Gt. Il team turco Ebam Gedik Motorsport, dopo avere fatto il suo debutto lo scorso anno a Vallelunga, schiererà al via una Bmw Z4 Gt3 con l'equipaggio composto da Ahmet Mutlubas, Yagız Gedik e Ayhan Germirli e si avvarrà dell'assistenza tecnica della PromotorSport. Identica vettura per il Borusan Automotiv, che l'anno scorso ha conquistato il titolo con l'altro turco Biter Aytac.

Una delle novità assolute è tuttavia costituita dall'esordio della Montecarlo Tecno Automobile, vettura equipaggiata con un motore W12 alimentato a Gpl e realizzata dalla Montecarlo Automobile dell'ex pilota Fulvio Maria Ballabio, che concorrerà anche al titolo tricolore delle Energie

Alternative. Al volante è atteso Nanni Galli, il noto pilota di F.1 e Sport degli anni '70, pronto per l'occasione a rispolverare casco e tuta. In via di definizione è la presenza delle Ginetta G55 Gt4 della Nova Race, che potrebbe schierare in alcune occasioni anche la più potente G57, che verrebbe però collocata nel raggruppamento Bronze. Tra le vetture Sport è confermato l'impegno della Avelon Formula, al via con la Wolf GB08 dotata di motore 1.6 turbo Peugeot sulla quale si daranno il cambio Guglielmo Belotti e Ivan Bellarosa, il duo già vincitore del campionato nel 2015. La squadra lombarda sta intanto lavorando per schierare anche una seconda identica vettura. Confermato anche l'impegno della Lp Racing, il team guidato da Luca Pirri (campione 2016 della categoria) che affiderà una Wolf Cn2 a Filippo Cuneo e Niccolò Magnoni. Identica biposto per la Duell Racing e la Emotion Motorsport, che prevede di portarne in pista ben quattro esemplari, mentre il team B&B disporrà di una Tatuus. Nella Silver ci saranno sicuramente una Bmw V8 della PromotorSport e la Seat Leon di Mariano Costamagna. Oltre 15 sono le vetture attese per questo round inaugurale, mentre nuovi ingressi sono previsti nel corso della stagione. Tutti i weekend si svolgeranno su due giorni, con la diretta in streaming delle gare sul sito internet del Gruppo Peroni Race che organizza il campionato ed un report su Sportitalia la domenica sera.

Dario Lucchese



DI CORSA AL SABATO SERA

Sopra, il via della 3 Ore di Misano 2016, l'evento in notturna con partenza alle 21 di sabato sul tracciato romagnolo, che verrà ripetuta anche nel 2017, anche se spostato da maggio a luglio



Coppa Italia

punta in alto

SEDICI GARE PER LE DUE DIVISIONI DEDICATE A VETTURE GT E TURISMO NEL CAMPIONATO CHE RIUNISCE LE RUOTE COPERTE

Due schieramenti separati per Gt e Turismo, quest'ultimo a sua volta composto di due differenti divisioni (una per le vetture dai 2 litri a salire e la seconda per quelle di cilindrata inferiore) ed un'ulteriore ripartizione tra più classi. La Coppa Italia quest'anno punta in alto, includendo anche le Clio di terza generazione che fino al 2016 hanno dato vita alla Rs Cup e le berline della Blue France e Alfa Race Cup. Al Mugello, questo fine settimana, il campionato del Gruppo Peroni Race affronterà il primo degli 8 atti del calendario (ai fini della classifica è comunque previsto uno scarto), ciascuno dei quali articolato su 2 gare della durata di 20', con la novità della partenza lanciata e delle

Hankook in luogo delle Pirelli impiegate fino al 2016. Interessante, in particolare, la formula che si è adottata nella 2. divisione Turismo, per la quale è stata azzerata la tassa di iscrizione al campionato e ridotta quella di ciascuna gara a 250 euro. Nel raggruppamento Gt è atteso uno stuolo di Porsche. In Gt3 ci sarà la 997 guidata da Tarabini. Due in configurazione Cup per De Bellis e "Togo". Tornando alla Gt3, una novità sarà rappresentata dalla R.S.01 Trophy di Sergio Ghiotto. Confermata anche la Bmw Z4 di Stefano Valli. Domiziano e Jonathan Giaccon saranno al via rispettivamente con una Bmw E92 V8 ed una Porsche 991 Cup, identica a quella di cui potrà disporre Nicola Sarcinelli.

IL CALENDARIO 2017

9 aprile	Mugello
30 aprile	Franciacorta
14 maggio	Adria
25 giugno	Monza
16 luglio	Misano
10 settembre	Vallelunga
1 ottobre	Imola
5 ottobre	Adria

“Affollato” il raggruppamento Turismo. Nella prima divisione è riconfermata la presenza dell'austriaco Rene Terlep, con la Bmw M3 E46 3.2. Tra i suoi avversari spiccano i nomi del pugliese Alessandro Nardilli, al via con una Seat Leon Cup e di Federico Borrett, che disporrà di un'altra Bmw M3 E46 ma in versione gruppo E1 Italia. Diverse anche le Tcr attese in Toscana. Mm Motorsport difenderà il titolo colto nel 2016 con Alborghetti schierando una Civic Type-R per Bamonte ed una Seat León per il giovane Casanova (vincitore, proprio in coppia con Bamonte, della 3 Ore di Vallelunga dello scorso anno). Sarà al via Andrea Argenti, sempre con una León, ed avrà tra i suoi avversari Kevin Giaccon. “Tutto completo” nella 2. divisione, in cui spiccano le presenze di Beltrami, già campione nel 2011 e in pista con una Peugeot 206 Rc e Mascolo, al volante di una Renault Clio 2000 gruppo A. Tra gli altri Andrea Musso (Bmw 320i) e Francesco Palmisano, quest'ultimo sulla Clio Super 2000. Nella Rs Cup si assisterà invece al confronto tra i “soliti” Giacomo Trebbi, Fabrizio Paolo Tablò e Massimo Billo. Anche la Coppa Italia potrà godere della diretta streaming delle gare sul sito del Gruppo Peroni Race e di un passaggio televisivo su Sportitalia ed in 93 emittenti locali.

Dario Lucchese



Clio Cup

realità affermata

IL TRADIZIONALE MONOMARCA DI CASA RENAULT CONFERMA ANCORA LE RS 1.6 TURBO, LE 14 GARE E LA PRESS LEAGUE

Per il quarto anno di fila, protagoniste della Clio Cup Italia saranno le Rs 1.6 turbo da 220 cv di nuova generazione. Il monomarca riservato alle veloci berline Renault rinnova la tradizione delle corse della Casa francese anche in Italia, offrendo uno schieramento interessante e articolandosi su sei appuntamenti. Cominciando da quello del Mugello di questo fine settimana, che precederà l'unica trasferta estera, in programma a giugno sul circuito ceco di Brno. In tutto sono 14 le gare in calendario (riconfermato il format di 25'), visto che proprio a Brno e a Misano se ne disputeranno tre e non due, come previsto per i rimanenti round. In pista per la seconda edizione anche la Clio Cup Press League, il trofeo di Renault Italia riservato ai giornalisti, che si disputa nello stesso contesto della Clio Cup Italia. A partire da questa stagione verranno inoltre introdotte le gomme Michelin (in luogo delle Dun-

lop adottate fino al 2016). Ma è in tema di team e piloti che si registrano le maggiori novità. Partiamo dalla Essecorse, che lo scorso anno ha conquistato il titolo assoluto con Cristian Ricciarini e quello riservato ai Rookie, andato al giovane Marco Fiore. Proprio quest'ultimo sarà una delle pedine della squadra di Stefano Secci, tra le cui file ci sarà nuovamente anche l'esperto Daniele Pasquali. A loro si aggiungeranno due "new entry" assolute: Marco Parisini e Pierluigi Veronesi. Il primo è al debutto in auto, mentre Veronesi può vantare diverse esperienze in monoposto e nelle Gt, pur salendo per la prima volta al volante di una vettura a trazione anteriore. Tra le squadre che si sono ritagliate un posto di riguardo nel campionato della Fast Lane Promotion, c'è la Melatini Racing. Il team marchigiano punterà in alto con Gustavo Sandrucci, già campione italiano Turismo nel 2001. Il trentasettenne viterbese lo scorso anno ha fatto

SFIDA IN 6 ATTI

9 aprile	Mugello
11 giugno	Brno
25 giugno	Monza
16 luglio	Misano
10 settembre	Valllunga
1 ottobre	Imola

due apparizioni nel monomarca Renault, debuttando a Monza con un secondo posto. Con la squadra guidata da Simone Melatini è stato riconfermato anche il giovane pugliese Davide Nardilli, al suo secondo anno nella Clio Cup Italia. In cui si è già messo in evidenza nel 2016, lottando fino all'ultimo per il titolo riservato agli esordienti e subito sul podio nella prima gara di Imola. Altri due nomi sono ancora in via di definizione. Quattro vetture per il team Composit Motorsport, che è un'altra realtà di riferimento. La squadra dei fratelli Ansaloni farà debuttare Felice Jelmini, già protagonista nella Rs Cup, assieme al quale scenderanno in pista anche Paolo Felisa, Matteo Poloni e quasi certamente anche un altro pilota. Due punte per la Mc Motortecnica. Con la formazione di Moreno Cortelazzo e Mattia Capelli si ripresenteranno al via Lorenzo Vallarino e Massimiliano Danetti, il quale ha concluso la scorsa stagione centrando la sua prima vittoria. Un altro debutto assoluto sarà quello del team NextOneMotorsport, con il diciannovenne perugino Filippo Di-strutti, anch'egli all'esordio nella Clio Cup Italia e in arrivo dai kart. Riflettori puntati, infine, sull'Oregon Team. La squadra di Jerry Canevisio e Piergiorgio Testa non ha bisogno di presentazioni: dopo anni di successi nel Renault Sport Trophy (con le Mégane e poi la R.S.01) nel 2017 sarà impegnata nell'European Le Mans Series e contemporaneamente nel campionato della Fast Lane Promotion, dove schiererà una vettura per "Navajo" e curerà la Clio Rs su cui si alterneranno i protagonisti della Clio Cup Press League. Tutte le gare verranno trasmesse in streaming sui "canali" di renaultsportitalia.it. (d.l.)



GIOVANI PROTAGONISTI

A sinistra, in azione, Marco Fiore di Essecorse, che lo scorso anno ha vinto il titolo di rookie. Sopra, Davide Nardilli della Melatini Racing, un altro giovane da tenere d'occhio



Lotus Cup battaglia aperta

IL MONOMARCA DI PB RACING È PRONTO A SCATTARE AL MUGELLO CON UN GRAN NUMERO DI PILOTI CHE PUNTA ALLA CIMA DELLA CLASSIFICA ASSOLUTA

L'appuntamento del Mugello darà il via alla nuova stagione della Lotus Cup Italia. Archiviata l'edizione 2016, che ha visto il giovane Stefano Pasotti conquistare il titolo, il campionato riservato alle Elise Cup realizzate dalla Pb Racing su licenza di Lotus Cars si preannuncia particolarmente combattuto. Dopo avere fatto registrare lo scorso anno una media superiore alle 15 vetture, con un crescente interesse testimoniato dalla vendita del trentesimo esemplare della Gt inglese (due di queste protagoniste nella Lotus Cup Usa), sono attese diverse novità.

Quest'inverno in casa Pb Racing, che organizza ufficialmente il campionato, si è lavorato sempre in collaborazione con la Hexathron Racing Systems sul 2017. La partecipazione alla 25 Ore di Thunderhill e alla 24 Ore di Dubai, che hanno entrambe fruttato un terzo posto, sono servite da banco prova per alcuni "upgrade" meccanici e aerodina-

IL CALENDARIO 2017

9 aprile	Mugello
30 aprile	Franciacorta
25 giugno	Monza
16 luglio	Misano
10 settembre	Vallelunga
30 settembre	Imola

mici che porteranno ad un notevole incremento di performance in questa stagione. Sul fronte gomme è stato invece confermato il supporto di Pirelli, con un pneumatico più largo al posteriore. Dal lato sportivo, confermate le tre classifiche assoluta, Pirelli Cup e Over 50, mentre il format vede l'allungamento a 40' complessivi della sessione di qualifica (due turni di 20') mentre rimane invariato il calendario di sei doppi round all'interno dei weekend del Gruppo Peroni Race.

La griglia di partenza

Per quanto riguarda i piloti al via, su tutti spicca il ritorno, dopo una parentesi nel Campionato Italiano Gran Turismo, di Vincenzo Sauto, al volante di una vettura gestita dalla Lg Motorsport; con il team di Luca Guariso ci saranno anche Stefano Zerbi e Marco Fumagalli. Il primo, al terzo anno nella serie, è atteso tra i protagonisti della Pirelli Cup dopo



**TANTI NOMI
PER UN TITOLO**

A destra, Marco Fumagalli. Sotto, Andrea Baiguera e Filippo Manassero. In basso, Francesco Liberatore e Franco Nespoli. Tutti pronti a puntare alla corona vinta nel 2016 da Stefano Pasotti, in alto nell'altra pagina



un 2016 in crescendo, mentre Fumagalli sarà della partita in tre appuntamenti, alternandosi con le due "new entry" Mariano Giunta e Filippo Rota. La Cipriani Motorsport punta in alto con lo svizzero Franco Nespoli, già campione 2015, il quale sarà affiancato nella stessa squadra dal duo Paolo Ferraresi-Fabio Rezzonico e da Francesco Liberatore, mentre sulla quarta auto ci sarà il debuttante Andrea Giuliani. Confermata la presenza del monegasco Vito Utzieri con la Adv Motorsport, così come quelle di Filippo Manassero e Mario Minella, in pista con il team Pellin Racing che schiererà una seconda Lotus per l'esordiente Giacomo Giubergia. Atteso protagonista nella Pirelli Cup è anche l'altro svizzero Luca Flaccadori, che nel 2016 ha conquistato un podio a Magione. Con la Brixia Horse Power sarà al via Andrea Baiguera, un altro dei giovanissimi del campionato, intenzionato a puntare a quel titolo che lo stesso Pasotti cercherà



CI SONO ANCHE LORO
Da non dimenticare anche il portacolori Lg Motorsport Stefano Zerbi, sopra, e Luca Flaccadori, in centro nell'altra pagina

di difendere. Ad affiancare negli stessi weekend le Elise Cup PB-R sono attesi i piloti dello Speed Championship, la serie riservata alle Lotus stradali e derivate come Evora, Exige V6, Elise Cr e Caterham. Per loro sono previste tre sessioni di 20' nella giornata di domenica, con classifiche suddivise in tre classi oltre a quella assoluta. Al termine dei cinque appuntamenti (Mugello, Franciacorta, Monza, Misano e Varelungia), i primi due classificati disputeranno la gara di Imola di ottobre della Lotus Cup Italia al volante di una vettura schierata dalla Pb Racing.

Tutte le gare saranno trasmesse in diretta streaming sul sito www.lotuscup.it e in differita su Telerporter (canale 13 del Digitale Terrestre), in aggiunta al magazine Bobb Gear di Franco Bobbiese, un "dietro le quinte" della serie con intervista e retroscena ed altro.

Dario Lucchese



Doppio podio per Barberini

TROFEO ABARTH UN PRIMO ED UN SECONDO POSTO PER L'ITALIANO, IN LOTTA CON PAJURANTA E DARBOM

MISANO - Al via sul circuito Marco Simoncelli il primo appuntamento della 9ª edizione del Trofeo Abarth Selenia 2017, disputato con le Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione e le Abarth 595 OT. Gara-1 di sabato sul circuito romagnolo è subito appannaggio del trio formato da Juuso Pajuranta, Cosimo Barberini e Joakim Darbom. Ma la situazione cambia presto: Barberini e Darbom superano Pajuranta e alla fine del secondo giro l'italiano è primo. I tre viaggiano molto vicini per sette giri e staccano il gruppo. A contendersi la quarta posi-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Barberini; 2. Eroldu; 3. B. Caruso. Gara-2: 1. Darbom; 2. Barberini; 3. Pajuranta.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

zione sono il giovanissimo turco Kuzey Eroldu e Biagio Caruso. All'ottavo giro Darbom è primo, mentre Pajuranta infila Barberini alla "Misano 2" e si attesta secondo. Ma quando i giochi sembrano fatti, a due minuti dal termine Darbom e Pajuranta escono di pista, lasciando il primato a Barberini. Dietro di lui il giovanissimo turco Kuzey Eroldu e Biagio Caruso, rispettivamente, secondo e terzo. Trionfatore della categoria 595 OT è Franco Storti mentre primo per la classifica gentleman è l'italiano "Fisherman". Gara-2 di domenica, che

mantiene la formula della partenza con griglia invertita, si apre con una buona partenza di Franco Caruso, mentre il trio Pajuranta-Darbom-Barberini incalza. Ma il campione in carica, durante il terzo giro, va lungo a causa di un contatto con Pajuranta e scivola in sesta posizione. A contendersi la prima posizione sono quindi il finlandese Pajuranta e lo svedese Darbom, fino a quando il finlandese viene penalizzato per il contatto con Barberini e, dopo il drive-through, è sesto. Ma Pajuranta non molla e nei successivi sette giri è protagonista di un'incredibile rimonta che gli regalerà il terzo posto davanti a un ottimo Franco Caruso, che si aggiudica la categoria Gentlemen. Secondo è Cosimo Barberini, a 18" dal vincitore Darbom.

Roberto Valentini

SPETTACOLO E BATTAGLIE IN PISTA A MISANO

In alto, l'azione di gara con Franco Caruso davanti a tutti. A sinistra, la Dallara sottosopra di Marco Zanasi dopo il contatto con Alessandro Bracalente

MISANO - Quarta stagione per il F2 Italian Trophy: la serie organizzata da Sergio Terrini e Piero Longhi ha preso il via con una gara ricca di colpi di scena e con il podio deciso molte ore dopo il traguardo. Ma andiamo con ordine: le qualifiche hanno premiato i piloti più giovani, a cominciare da Alessandro Bracalente, il giovane pilota marchigiano sempre più a suo agio sulla Dallara 312 motorizzata Volkswagen. A completare la prima fila un altro talento emerso lo scorso anno: Andrea Cola. Alle loro spalle si sono schierano Antonino Pellegrino e Riccardo Ponzio, al debutto in F2 dopo essersi cimentato nella F4, mentre il campione del 2015 Marco Zanasi apre la terza fila. Al via, Bracalente stalla per qualche secondo in griglia e ad approfittarne è Ponzio, che si porta subito al comando incalzato da Cola. Dalla dodicesima posizione, Bracalente inizia a risalire fino ad arrivare alle spalle di Zanasi. Nella foga della rimonta, il marchigiano urta Zanasi, che si cappotta, fortunatamente senza danni fisici. A un giro dalla fine anche Cola sperona Ponzio ed entrambi finiscono anzitempo la loro gara. Primo al traguardo è dunque Bracalente, davanti a Bernardo Pellegrini e Antonino Pellegrino. Ma dopo la gara l'esame dei camera car mostrerà che il cappottamento di Zanasi è dovuto alla "bussatina" di Bracalente, che viene penalizzato 10" per il contatto e di altri 10" per un sorpasso in regime di safety car, scivolando così terzo. Pellegrini eredita il gradino più alto del podio, con





Pellegrini fa doppietta

F2 ITALIAN TROPHY BRACALENTE VINCE GARA-1, MA VIENE PENALIZZATO. DOPPIO SECONDO PER PELLEGRINO

Pellegrino alle sue spalle. Gara-2 parte con la griglia invertita rispetto all'arrivo della prima frazione (l'inversione quest'anno riguarda l'80% dei piloti), e quindi con Abdelhakim in pole position a fianco di Dino Lorenzo Raserio. Bracalente parte dalla terza fila, Ponzio dalla quinta e Zanasi addirittura dal fondo dello schieramento. I team di Cola e di Zanasi sono stati costretti ad un gran lavoro per rimettere in sesto le monoposto danneggiate il sabato, andando a prendere i ricambi in Dallara. Il primo colpo di scena durante il giro di formazione, con il ritiro del poleman per noie tecniche. Sergio Terrini scatta bene dalla terza posizione ma poco dopo deve cedere la leadership a Bracalente. Al secondo giro è Bernardo Pellegrini a prendere il comando: il veronese riuscirà a siglare un weekend perfetto mettendo a

segno la seconda vittoria consecutiva, ancora una volta davanti ad Antonino Pellegrino. A completare il podio, Andrea Cola. Bella rimonta di Marco Zanasi, sesto, mentre Alessandro Bracalente è costretto al ritiro per noie

alla frizione. Il secondo round sarà il weekend del 29 e 30 aprile a Imola, dove scenderanno in pista anche i protagonisti dell'equivalente serie tedesca.

Fiammetta La Guidara

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pellegrini; 2. Pellegrino; 3. Bracalente. Gara-2: 1. Pellegrini; 2. Pellegrino; 3. Cola.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



NORTHERN CUP CORSA AL SUD

A sinistra Andrea Cola ed il due volte vincitore Bernardo Pellegrini. Sotto, la Ktm Xbox di Jonathan Ceccotto e Lennart Marionek. In basso, le Porsche del team Autorlando al via nella serie



Il via al 2017 lo dà Ceccotto

GT4 È IL FIGLIO D'ARTE A VINCERE LA PRIMA GARA DELLA STAGIONE DELLA NORTHERN CUP DELL'EUROPEO

MISANO - Con uno schieramento di oltre 30 vetture, la serie Northern Cup del Gt4 europeo ha preso il via da Misano per il primo dei sei appuntamenti della stagione. A inaugurare il nuovo corso del campionato di Sro Motorsports, dal 2017 suddiviso in due zone, è stato un pilota di scuola italiana come Jonathan Cecotto. Il venezuelano, 17 anni, è stato protagonista lo scorso anno nel monomaca tricolore del Gt4 Cayman Trophy, facendo così il suo debutto nella categoria Gran Turismo. Il figlio dell'ex pilota di F.1, Johnny Alberto, ha portato al successo in gara-1 la Ktm X-Bow del Rys TeamKiska, che ha diviso con Lennart Marionek. Una vittoria cui ha fatto seguito il sesto

posto ottenuto in gara-2, quando ad imporsi è stata la Porsche Cayman della ProSport Performance su cui si sono alternati Nicolaj Moller-Madsen e Jörg Viebahn. Tra i protagonisti di tutto il weekend anche Max Koebolt e Ricardo Van Der Ende, due volte terzi con la Ekris M4, mentre il secondo posto è andato nell'ordine alla Aston Martin Vantage Gt4 di Matt Nicoll-Jones e

William Moore e alla Porsche Clubsport di Alessio Picariello e Kevin Rossel. Tra gli italiani si sono messi in evidenza Giuseppe Ghezzi e Manuele Mengozzi, che in gara-1 hanno sfiorato la Top 10 assoluta con la Porsche 911, ottenendo la vittoria in classe Am. In quella occasione l'equipaggio dell'Autorlando Sport ha preceduto la prima delle Maserati, quella schierata dalla Villorba Corse per Paolo Meloni e Massimiliano Tressoldi, in qualifica rallentati da un problema al cambio e poi protagonisti di una rimonta dal fondo che gli ha consentito di chiudere dodicesimi. Bene in gara-1 anche Giuseppe Piana, quinto assoluto assieme a Razvan Umbrurescu con un'altra Porsche Cayman.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Cecotto-Marionek; 2. Nicoll-Jones-More. Gara-2: 1. Viebahn-Moller Madsen; 2. Picariello-Rossel.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Dario Lucchese

Leclasseifiche

VELOCITÀ

FORMULA E

TCR INTERNATIONAL SERIES

BLANCPAIN GT SERIES SPRINT CUP

ITALIA F4 CHAMPIONSHIP

TROFEO ABARTH

F2 ITALIAN TROPHY

GT4 EUROPEAN SERIES NORTHERN CUP

CITTÀ DEL MESSICO

RUSTAVI

MISANO

MISANO

MISANO

MISANO

MISANO

RALLY

EUROPEO

TRICOLORE

WRX

AZZORRE

SANREMO

BARCELONA

VELOCITÀ

FIA FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 46
Città del Messico (Mex),
1 aprile 2017

Gara: 1. Lucas di Grassi, 45 giri in 56'27"535, alla media di 100,1 km/h; 2. Vergne a 1'966; 3. Bird a 7'480; 4. Evans a 9'770; 5. Prost a 9'956; 6. López a 10'631; 7. Abt a 11'694; 8. Carrol a 13'722; 9. Piquet Jr. a 14'156; 10. Gutiérrez a 15'717; 11. Frijns a 21'459; 12. Heidfeld a 27'232; 13. Buemi a 1'01'365; 14. D'Ambrosio a 1'09'646; 15. Sarrazin a 1 giro; 16. Rosenqvist a 2 giri.

Giro più veloce: il 40° di Sébastien Buemi in 1'03"102.

Il campionato piloti: 1. Buemi 76 punti; 2. Di Grassi 71; 3. Prost 46; 4. Vergne 40; 5. Bird 33.

TCR

Resoconto della gara a pag. 48
Rustavi (Geo), 2 aprile 2017

Gara-1: 1. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta), 15 giri in 25'56"717 alla media di 142,916 km/h; 2. Ficza (Seat León) a 0"374; 3. Comini (Audi R3) a 1"176; 4. Colciago (Honda Civic) a 1"478; 5. Tassi (Honda Civic) a 1"783; 6. Vernay (Vw Golf) a 6"667; 7. Oriola (Seat León) a 7"480; 8. Altoé (Vw Golf) a 7"841; 9. Borkovic (Alfa Romeo Giulietta) a 10"842; 10. Morbidelli (Vw Golf) a 11"388; 11. Homola (Opel Astra) a 15"494; 12. Corthals (Opel Astra) a 20"653; 13. Nash (Seat León) a 24"320; 14. Ende (Seat León) a 54"323; 15. Abkhazava (AR Giulietta) a 1'07"582.

Giro più veloce: Kajaia 1'49"626 alla media di 135,296 km/h.

Gara-2: 1. Oriola (Seat León) 17 giri in 29'40"414 alla media di 141,644 km/h; 2. Tassi (Honda Civic) a 4"823; 3. Vernay (Vw Golf) a 5"466; 4. Borkovic (AR Giulietta) a 16"878; 5. Nash (Seat León) a 19"012; 6. Kajaia (AR Giulietta) a 19"835; 7. Morbidelli (Vw Golf) a 20"271; 8. Corthals (Opel Astra) a 33"498; 9. Valente (Seat León) a 34"056; 10. Altoé (Vw Golf) a 42"127; 11. Ende (Seat León) a 42"065; 12. Colciago (Honda Civic) a 48"258.

Giro più veloce: Oriola in 1'42"657 alla media di 144,481 km/h.

Il campionato: 1. Kajaia 38 punti; 2. Tassi 32; 3. Oriola 31; 4. Vernay 25; 5. Ficza 21.

BLANCPAIN GT SPRINT

Resoconto della gara a pag. 50
Misano (Rn), 1-2 aprile 2017

Main Race: 1. Perera-Buhk 38

giri in 1h00'20"750, alla media di 159,4 km/h; 2. Abril-Kane (Bentley Continental Gt3) a 23"353; 3. Eriksson-Baumann a 23"743; 4. Serralles-Juncadella a 24"346; 5. Monti-Haase (Audi R8 Lms) a 24"987; 6. Blomqvist-Eng (Bmw M6 Gt3) a 37"696; 7. Krohn-Paltala (Bmw M6 Gt3) a 41"170; 8. Watson-Bell (McLaren 650S Gt3) a 41"498; 9. Engelhart-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) a 44"035; 10. Schothorst-Jake (Audi R8 Lms) a 46"961; 11. Ide-Mies (Audi R8 Lms) a 54"584; 12. Schiller-Szymkowiak a 58"140 (1. Silver Cup); 13. Leventis-Williamson (McLaren 650S Gt3) a 1'10"934; 14. Mattschull-Keilwitz (Ferrari 488 Gt3) a 1'16"126 (1. Pro-Am); 15. Schmid-Salaquarda (Audi R8 Lms) a 1'17"236; 16. Meadows-Marciello a 1'26"543; 17. Yacamán-Crestani (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 18. Barnicoat-Parente (McLaren 650S Gt3) a 1 giro; 19. Bhrombhakdi-Van Dam (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 20. Bourret-Belloc a 1 giro; 21. Wood-Helisteekangas a 1 giro; 22. Broniszewski-G. Piccini (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 23. Mori-Heyer a 2 giri; 24. Leonard-Green (Audi R8 Lms) a 5 giri; 25. Stippler-Cecon (Audi R8 Lms) a 6 giri; 26. Beau-belique-Gounon a 6 giri (gli altri u Mercedes-AMG Gt3).

Giro più veloce: il 33° di Parente in 1'33"126, alla media di 163,3 km/h.

Qualifying Race: 1. Perera-Buhk 37 giri in 1h23'17"761, alla media di 112,2 km/h; 2. Schiller-Szymkowiak (Mercedes-AMG Gt3) a 5"783 (1. Silver Cup); 3. Meadows-Marciello a 19"683; 4. Abril-Kane (Bentley Continental Gt3) a 25"826; 5. Serralles-Juncadella a 27"757; 6. Ide-Mies (Audi R8 Lms) a 34"969; 7. Monti-Haase (Audi R8 Lms) a 37"809; 8. Engelhart-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) a 38"827; 9. Fässler-D. Vanthoor (Audi R8 Lms) a 39"309; 10. Schmid-Salaquarda (Audi R8 Lms) a 40"148; 11. Krohn-Paltala (Bmw M6 Gt3) a 44"372; 12. Leonard-Green (Audi R8 Lms) a 49"735; 13. Broniszewski-G. Piccini (Ferrari 488 Gt3) a 1'24"403 (1. Pro-Am); 14. Schothorst-Jake (Audi R8 Lms) a 1'25"164; 15. Yacamán-Crestani (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'30"558; 16. Blomqvist-Eng (Bmw M6 Gt3) a 1'37"067; 17. Bhrombhakdi-Van Dam (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 18. Watson-Bell (McLaren 650S Gt3) a 1 giro; 19. Leventis-Williamson (McLaren 650S Gt3) a 1 giro; 20. Eriksson-Baumann a 1 giro; 21. Stippler-Cecon (Audi R8 Lms) a 1 giro; 22. Barnicoat-Parente

(McLaren 650S Gt3) a 1 giro; 23. Venturini-Mapelli (Lamborghini Huracán Gt3) a 2 giri; 24. Mori-Heyer a 2 giri; 25. Mattschull-Keilwitz (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 26. Wood-Helisteekangas (Lamborghini Reiter Gallardo R-Ex) a 4 giri (gli altri u Mercedes-AMG Gt3).

Giro più veloce: il 13° di Buhk in 1'33"175, alla media di 163,2 km/h.

FORMULA 4 ITALIA

Resoconto della gara a pag. 52
Misano (Rn), 1-2 aprile 2017

Gara-1: 1. Fernandez 18 giri in 30'52"208, alla media di 147,7 km/h; 2. Petrov a 0"491; 3. Vips a 1"038; 4. Colombo a 1"477; 5. Armstrong a 1"909; 6. Van Uiterit a 5"013; 7. Rodriguez a 5"983; 8. Hoogenboom a 6"087; 9. L. Lorandi a 7"519 (1. Rookie); 10. Lailiberté a 10"082; 11. Enzo Fittipaldi a 10"319; 12. Festante a 10"586; 13. Bianchi a 12"194; 14. Malvestiti 12"498; 15. Soderstrom a 13"012; 16. Carrara a 13"725; 17. Ghiretti a 14"065; 18. Flörsch a 15"510; 19. Dell'Accio a 17"174; 20. Branquinho a 29"520; 21. Zendeli a 36"496; 22. L. Gachot a 1 giro; 23. Drugovich a 2 giri; 24. Maini a 6 giri; 25. Correa a 6 giri.

Giro più veloce: il 12° di Fernandez in 1'34"822, alla media di 160,4 km/h.

Gara-2: 1. Fernandez 19 giri in 30'11"182, alla media di 160,1 km/h; 2. Colombo a 0"765; 3. Armstrong a 3"160; 4. Vips a 3"927; 5. Liliberté a 13"074; 6. Drugovich a 14"231; 7. Van Uiterit a 20"200; 8. L. Lorandi a 21"705 (1. Rookie); 9. Enzo Fittipaldi a 22"166; 10. Zendeli a 22"243; 11. Correa a 22"945; 12. Maini a 27"838; 13. Bianchi a 28"654; 14. Soderstrom a 29"842; 15. Festante a 32"181; 16. Branquinho a 33"946; 17. L. Gachot a 33"946; 18. Rodriguez a 37"485; 19. Lavigna a 41"679; 20. Carrara a 42"078; 21. Flörsch a 48"777; 22. Ghiretti a 58"016; 23. Venditti a 1'01"908; 24. Dell'Accio a 1'19"971; 25. Hoogenboom a 3 giri.

Giro più veloce: il 15° di Colombo in 1'34"550, alla media di 160,9 km/h.

Gara-3 (sub indice): 1. Fernandez 19 giri in 30'22"098, alla media di 159,2 km/h; 2. Colombo a 1"661; 3. Petrov a 3"452; 4. Drugovich a 5"717; 5. Enzo Fittipaldi a 11"030 (1. Rookie); 6. Van Uiterit a 11"837; 7. Rodriguez a 14"708; 8. Zendeli a 15"315; 9. Lailiberté a 16"453; 10. Festante a 18"180; 11. Malvestiti a 18"658; 12. Bianchi a 24"932; 13. Dell'Accio a 58"454; 14. Venditti a 1'09"275; 15. L. Gachot a 1'28"504; 16. Soderstrom a 1'31"207; 17. Lavigna a 1'31"482; 18. Hoogenboom a 1'33"792; 19. L. Lorandi a 1 giro; 20. Correa a 1 giro; 21. Carrara a 1 giro; 22. Ghiretti a 2 giri; 23. Armstrong a 3 giri; 24. Maini a 3 giri.

Giro più veloce: il 14° di Colombo in 1'34"591, alla media di 160,8 km/h.

TROFEO ABARTH

Resoconto della gara a pag. 78
Misano (Rn), 1-2 aprile 2017

Gara-1: 1. Barberini 15 giri in 29'03"701; 2. Erolu a 1"517; 3. B. Caruso a 30"246; 4. "Fisherman" a 39"456; 5. "Gioga" a 41"588; 6. Campoli a 46"568; 7. F. Caruso a 59"481; 8. Storti (Abarth 595 OT) a 1 giro; 9. Darbom a 4 giri; 10. Pajuranta a 4 giri.

Gara-2: 1. Darbom 15 giri in 28'38"204; 2. Barberini a 17"701; 3. Pajuranta a 23"386; 4. F. Caru-

Dovesicorre

VELOCITÀ

8-9 aprile

GP CINA

2° round Mondiale F1 a Shanghai

www.autosprint.it

INDYCAR

2° round a Long Beach

www.indycar.com

IMSA

3° round a Long Beach

www.imsa.com

WTCC

1° round a Marrakech

www.fiawtcc.com

SUPER GT

1° round a Okayama

www.supergt.net

NASCAR

Sprint Cup a Fort Worth

www.nascar.com

3 ORE ECC

1° round a Mugello

COPPA ITALIA

1° round a Mugello

CLIO CUP

1° round a Mugello

LOTUS CUP

1° round a Mugello

so a 28"444; 5. Erolu a 34"806; 6. B. Caruso a 36"572; 7. "Fisherman" a 1"; 8. Campoli a 1"14"; 9. "Gioga" a 1'55"682; 10. Storti (Abarth 595 OT) a 1 giro; 11. "Boga" a 1 giro.

Classifica: 1. Barberini 43 punti; 2. Darbom 29; 3. Erolu 28; 4. B. Caruso 23; 5. "Fisherman" 18.

F2 ITALIAN TROPHY

Resoconto della gara a pag. 78
Misano (Rn), 1-2 aprile 2017

Gara-1: 1. Bracalente (Dallara F312-Vw) 16 giri in 26'58"855 alla media di 150,5 km/h; 2. Pellegrini (F308 Toyota) a 1"754; 3. Pellegrino (F308 Vw) a 5"756; 4. Papaleo (F308 Fiat) a 18"818; 5. Brajnik (F310 Vw) a 21"084; 6. Terrini (F308 Fiat) a 21"266; 7. Rasero (F308 Fiat) a 31"561; 8. Abdelhakim (F312 Toyota) a 47"049; 9. Santone (F308 Toyota) a 1'12"254; 10. Ponzio (F308 Vw) a 1 giro; 11. Cola (F312 Mercedes) a 1 giro; 12. Iannaccone (F308 Toyota) a 4 giri.

Giro più veloce: Bracalente in 1'30"889 alla media di 167,3 km/h.

Gara-2: 1. Pellegrini (F308 Toyota) 16 giri in 25'00"086 alla media di 163,2 km/h; 2. Pellegrino (F308 Vw) a 1"881; 3. Cola (F312 Mercedes) a 4"584; 4. Ponzio (F308 Vw) a 4"688; 5. Brajnik (F310 Vw) a 7"441; 6. Zanasi (F312 Toyota) a 12"506; 7. Papaleo (F308 Fiat) a 19"101; 8. Rasero (F308 Fiat) a 49"008; 9. Santone (F308 Toyota) a 1 giro; 10. Iannaccone (F308 Toyota) a 2 giri.

Giro più veloce: Brajnik in 1'32"043 alla media di 165,2 km/h.

GT4 NORTHERN CUP

Resoconto della gara a pag. 79
Misano (Rn), 1-2 aprile 2017

Gara-1: 1. Cecotto-Marionek (Ktm X-Bow) 32 giri in 1.00'28"972, alla media di 146,6 km/h (1. Pro); 2. Nicoll-Jones-Moore (Aston Martin Vantage Gt4) a 9"067; 3. Van der Ende-Koebolt (Kier M4) a 17"069; 4. Hutchison-Mor (McLaren

LAMBORGHINI SUPER TROFEO

ASIA

1° round a Sepang

NASCAR EURO SERIES

1° round a Valencia

BLANCPAIN GT ASIA

1° round a Sepang

V8 SUPERSTARS

1° round a Tasmania

RALLY

7-9 aprile

TOUR DE CORSE

Mondiale Rally, Ajaccio

www.autosprint.it

RALLY LIRENAS

1° round IRC, Cassino

www.lirenaevent.com

LIBURNA TERRA

Tricolore Terra + Raceday, Volterra

www.scuclerivallorally.it

DOLOMITI RALLY DAY

RallyDay a Agordo

www.dolomitiracingmotorsport.it

RALLY 2 LAGHI

RallyDay a Domodossola

www.rally2laghi.it

ren 570S) a 20"639; 5. Piana-Umbraescu (Porsche Cayman) a 25"880; 6. Hoffmeister-Kox (Ktm X-Bow) a 29"723; 7. Rossel-Picariello (Porsche Cayman) a 30"445; 8. Kasperlik-Stuppel (Porsche Cayman) a 32"150; 9. Demay-Dupont (Aston Martin Vantage Gt4) a 36"704; 10. Sarazin-Fagg (Nissan 350Z) a 50"878; 11. Ghezzi-Mengozi (Porsche 911) a 53"452 (1. Am); 12. Meloni-Tresoldi (Maserati GranTurismo Mc) a 54"514; 13. Letterov-Jasper (Porsche Cayman) a 1'26"473; 14. Kofler-Angermayr (Ktm X-Bow) a 1'01"737; 15. Moullin-Trafort-Ricci (Porsche Cayman) a 1'25"776; 16. Giovannelli-Struwe (Porsche Cayman) a 1'26"473; 17. Vandenbalck-Siljehaug (Ktm X-Bow) a 1 giro; 18. Cerati-Fondi (Porsche 911) a 1 giro; 19. Mazatis-Sandberg (Ktm X-Bow) a 1 giro; 20. M. Gostner (Maserati GranTurismo Mc) a 1 giro; 21. Kraihammer-Freiburghaus (Ktm X-Bow) a 1 giro; 22. Westman-Sladecka (Ktm X-Bow) a 1 giro; 23. E. Anton-B. Anton (Sin R1) a 1 giro; 24. A. Chodzen-P. Chodzen (Maserati GranTurismo Mc) a 2 giri; 25. Meyrick-Patrick (McLaren 570S) a 4 giri; 26. Terting-Rymes (Porsche Cayman) a 4 giri.

Giro più veloce: il 19° di Sijehaug in 1'43"633, alla media di 146,8 km/h.

Gara-2: 1. Viebahn-Moller Madsen (Porsche Cayman) 33 giri in 1h01'13"767, alla media di 136,9 km/h (1. Pro); 2. Picariello-Rosell (Porsche Cayman) a 0"773; 3. Koebolt-Van der Ende (Kier M4) a 1"849; 4. Letterov-Jasper (Porsche Cayman) a 2"073; 5. Kasperlik-Stuppel (Porsche Cayman) a 2"883; 6. Cecotto-Marionek (Ktm X-Bow) a 3"429; 7. Demay-Dupont (Aston Martin Vantage Gt4) a 4"743; 8. Hoffmeister-Kox (Ktm X-Bow) a 5"184; 9. Moore-Nicoll-Jones (Aston Martin Vantage Gt4) a 5"756; 10. Braams-Huisman (McLaren 570S) a 7"610; 11. Fagg-Sarazin (Nissan 370Z) a 8"955; 12. Ricci-Moullin-Trafort (Porsche Cayman) a 9"098; 13.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

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 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

MOTORHOME



IVECO IRIS Motorhome. 6 posti letto. 2 bagni. Cucina. TV satellitare. Antifurto. Aria condizionata. Generatore 7,5kW. Assicurazione annua 464 euro. Richiesta: 62.000 euro. Telefono 392-9992419.

RIVISTE

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

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

LIBRI



ELABORIAMO IL MOTORE 1-2 - 2T - Assetto - Centraline. Vedi catalogo sul sito www.elaboriamo.com o telefona allo 0461-231102.

SPORT



NICOLA VENUTO CALA IL POKER

Oramai Nicola Venuto è una certezza per tutti, tanta è la frequenza con la quale si affaccia alle posizioni di vertice. In quella che è stata probabilmente, la prova più difficile dell'edizione di quest'anno della Sn1-pro, Nicola Venuto, non si è fatto trovare impreparato, andando a cogliere, a suon di staccate a ruote fumanti e controsterzi al limite della fisica, il suo quarto "Oro" stagionale. La sua è stata un'affermazione netta, che lo pone definitivamente, tra i top driver della Sn1. A podio anche Mario Longo e Giovanni Grasso, autori di una buona prova. Per informazioni: selezioneamanager@alice.it



AUTO SPRINT

CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.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 000080721178 (dall'estero BIC: BPPITRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

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. 181 del 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017



Rymes-Terting (Porsche Cayman) a 10"061; 14. Piana-Umbraesca (Porsche Cayman) a 10"095; 15. Riesch-Ebner (Porsche Cayman) a 10"160 (1. Am); 16. Hutchison-Mor (McLaren 570S) a 10"318; 17. Kraihammer-Freiburghaus (Ktm X-Bow) a 11"795; 18. Patrick-Meyrick (McLaren 570S) a 1'02"502; 19. Liquorish-Hunt (Porsche Cayman) a 1'03"082; 20. Westman-Sladecka (Ktm X-Bow) a 1'03"908; 21. Cerati-Fondi (Maserati GranTurismo Mc) a 1'05"544; 22. M. Niederhauser-Schiff (Ktm X-Bow) a 1'08"322; 23. A. Chodzen-P.Chodzen (Maserati GranTurismo Mc) a 1 giro; 24. B. Anton-E. Anton (Sin R1) a 1 giro; 25. Meloni-Tresoldi (Maserati GranTurismo Mc) a 3 giri; 26. Ghezzi-Mengozi (Porsche 991) a 3 giri; 27. M. Gostner (Maserati GranTurismo Mc) a 7 giri.

Giro più veloce: il 20° di Kofler in 1'43"606, alla media di 146,8 km/h.

RALLY

ERC

Rally Azzorre

Resoconto della gara a pag. 56

Isole Azzorre (Por)

30 marzo-1 aprile 2017

Absoluta: 1. Magalhaes-Magalhaes (Skoda Fabia R5) in 2.37'04"3; 2. Griebel-Kopczyk (Skoda Fabia R5) a 1'34"4; 3. Moffett-Fulton (Ford Fiesta R5) a 4'50"9; 4. Lopez-Rozada (Peugeot 208 T16 R5) a 2'17"5; 5. Gryazin-Fedorov (Skoda Fabia R5) a 6'10"9; 6. Meireles-Castro (Skoda Fabia R5) a 7'29"7; 7. Sirmacis-Simins (Skoda Fabia R5) a 7'33"8; 8. Barros-Henriques (Ford Fiesta R5) a 9'06"0; 9. Vieira-Carvalho (Citroen DS3 R5) a 9'18"7; 10. Rego-Rodrigues (Ford Fiesta R5) a 10'17"5; 11. Ingram-Edmondson (Opel Adam R2) a 12'03"6; 12. Rego Jr.-Rodrigues da Silva (Ford Fiesta R5) a 12'17"5; 13. Rodrigues-Rodrigues (Citroen DS3 R5) a 12'44"1; 14. Castro-Costa (Hyundai i20 R5) a 16'02"3; 15. Fernandes-Cardoso (Skoda Fabia S2000) a 16'56"2.

Campionato: 1. Magalhaes 38 punti; 2. Griebel 26; 3. Moffett 20; 4. Lopez 16; 5. Gryazin 14.

CIR

Rally di Sanremo

Resoconto della gara a pag. 58

Sanremo (Im)

31 marzo-1 aprile 2017

Absoluta: 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16) in 1.53'35"3; 2. Paddon-Marshall (Hyundai i20 R5) a 38"6; 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'16"5; 4. Perico-Turati (Skoda Fabia R5) a 3'34"4; 5. Chentre-Floreaan (Hyundai i20 R5) a 5'33"3; 6. Ferrarotti-Caputo (Ford Fiesta R5) a 8'33"6; 7. Andolfi-Menchini (Abarth 124) a 9'22"3; 8. Gilardoni-Bonato (Renault Clio R3T) a 12'26"3; 9. Gache-Belhacene (Abarth 124) a 12'48"3; 10. Pollara-Princiott (Peugeot 208 R2).

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Paris-Benellini (Renault Twingo) in 2.18'44"9; 2. Martinelli-Brugiati a 1'17"1; 3. Strabello-Scardoni a 1'37"8; 4. Scalzotto-Andrian a 4'45"9; 5. Chiaudrero-Boi a 5'07"4; 6. Coppe-Poloni a 6'09"7; 7. Tarantino-Fraschia a 6'18"0; 8. Antonucci-Antonucci a 8'10"5; 9. Rosso-Torlascio (Renault Twingo) a 2'100"3 (gli altri su Suzuki Swift).

Classe RC2: 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16) in 1.53'35"3; 2. Paddon-Marshall

(Hyundai i20) a 38"6; 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia) a 1'16"5; 4. Perico-Turati (Skoda Fabia) a 3'34"4; 5. Chentre-Floreaan (Hyundai i20) a 5'33"3; 6. Ferrarotti-Caputo (Ford Fiesta) a 8'33"6; 7. Rovanner-Pietilainen (Peugeot 208 T16) a 15'26"2; 8. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta) a 28'37"7; 9. Nucita-Vozzo (Skoda Fabia) a 36'38"6.

Classe RC3: 1. Gilardoni-Bonato (Renault Clio R3T) in 2.06'01"6; 2. Canzian-Nobili (Renault Clio R3T) a 3'26"4; 3. Corona-Gorini (Renault Clio) a 3'42"1; 4. Schram-Morabito (Renault Clio) a 4'19"3; 5. Matteuzzi-Piazzi (Renault New Clio) a 9'21"2; 6. Scotto-Barla (Renault Clio Rs) a 15'33"6; 7. Coti Zelati-Santi (Abarth 500) a 46'59"7.

Classe RC4: 1. Pollara-Princiott (Peugeot 208 Vti) in 2.07'19"8; 2. Bottarelli-Fenoli a 50"1; 3. Mazzocchi-Gallotti (Peugeot 208 Vti) a 1'02"2; 4. Arai-Macneall (Ford Fiesta) a 1'11"5; 5. Gheno-Zamboni a 2'06"7; 6. Cortese-Moncada a 6'13"0; 7. Pederzani-Mometti (Peugeot 208 Vti) a 8'43"6; 8. Annovi-Rolandi (Renault Clio Rs) a 12'44"2; 9. Vita-Gonella a 12'53"0; 10. Katsuta-Salinen (Ford Fiesta) a 13'11"6; 11. De Tommaso-Rocca (Peugeot 208 Vti) a 15'32"8; 12. Baixin-Baixin (Fiat 600 Sporting) a 19'22"2; 13. Littardi-Romeo (Renault Clio) a 1.00'46"6 (gli altri su Peugeot 208).

Classe RC5: 1. Lanza-Zambelli (Peugeot 106 Rallye) in 2.22'00"3; 2. Cervetto-Picardo (Citroen Saxo Vts) a 12'04"5.

Classe R-GT: 1. Andolfi-Menchini in 2.02'57"6; 2. Gache-Belhacene a 3'26" (entrambi su Abarth 124).

Il Tricolore

Piloti: 1. Andreucci 25,5 punti; 2. Perico 18; 3. Campedelli 16,5; 4. Scandola 15; 5. Chentre 11,5; 6. Ferrarotti 7; 7. Nucita 5,5; 8. Rusce 3,5.

R-GT: 1. Andolfi 36 punti; 2. Sassi 12; 3. Riolo 6.

2 Rm: 1. Gilardoni 32 punti; 2. Pollara 28,5; 3. Canzian 25,5; 4. Villa 8.

Junior: Pollara 16,5 punti; 2. Bottarelli 14,5; 3. Mazzocchi 11; 4. Vita 7,5; 5. Gheno 7; 6. Pederzani 5; 7. De Tommaso 2,5.

Costruttori: 1. Peugeot 28,5 punti, 2. Skoda 22.

Tra: 1. Chentre 29,5 punti; 2. Ferrarotti 21; 3. Campedelli 18; 4. Nucita 15,5; 5. Rusce 12.

RALLYCROSS

WRX

Resoconto della gara a pag. 68

Barcellona (E), 1-2 aprile 2017

Finale: 1. Ekstrom (Audi S1) in 4'32"260; 2. Scheider (Ford Fiesta) in 4'32"622; 3. Bakkerud (Ford Focus) in 4'34"128; 4. Solberg (Volkswagen Polo) in 4'34"885; 5. T. Hansen (Peugeot 208) in 4'35"511; 6. Kristoffersson (Volkswagen Polo) in 4'36"236

Semifinale-1: 1. Kristoffersson (Volkswagen Polo) in 4'32"988; 2. Scheider (Ford Fiesta) in 4'35"803; 3. Solberg (Volkswagen Polo) in 4'38"225; 4. Block (Ford Focus) in 4'41"370; 5. K.Hansen (Peugeot 208) in 4'47"571; 6. Heikinen (Audi S1).

Semifinale-2: 1. Ekstrom (Audi S1) 4'34"563; 2. Bakkerud (Ford Focus) in 4'35"819; 3. T.Hansen (Peugeot 208) in 4'36"270; 4. Wilks (Volkswagen Polo) in 4'40"363; 5. Dubourg (Peugeot 208) in 4'41"316; 6. Nittiss (Audi S1) in 4'41"954.



Vettel nell'immediato dopo gara fa festa con il team Ferrari

DOPO L'INATTESO TRIONFO DI VETTEL NEL GP D'AUSTRALIA

Aria di felicità tutta Rossa

Questa è una mail ricca di sensazioni positive dovute alla vittoria di Vettel a Melbourne, sarò sincero, per me inaspettata. Pensavo più a una seconda fila all start e un terzo/quarto posto all'arrivo. Quindi sono stato contentissimo quando mi sono reso conto che stavamo vincendo e negli ultimi giri ho incrociato anche le dita dei piedi. Però poi ragionando a mente fredda mi sono reso conto degli sviluppi dovuti a questa vittoria, in primis la reazione della Mercedes, che ci sarà sicuramente e poi la riprova su di un circuito, diciamo, più normale o meno atipico che dir si voglia. Di una cosa sono sicuro, se la Ferrari riuscirà a tenere il passo con gli sviluppi, la maggior parte dei Gp si vincerà grazie alla pole position, perché se prima era difficile sorpassare, con queste vetture è difficilissimo. Saluti alla redazione.

Carlo Barsanti

Sfogliando Autosprint chi mi ritrovo? Il grandissimo Leo Turrini! È un ritorno veramente graditissimo (scrissi anche una lettera quando la collaborazione finì). E mi auguro che sia duratura e prolifica. Complimenti anche per la nuova impostazione che avete dato

alle pagine relative al Gp, molto "fresca" e gradevole. Continuate così!

**Giacomo Bongrazio
Sofia (Bulgaria)**

È inammissibile che la Rai riesca a rovinare l'aspettativa degli appassionati di Formula Uno anticipando, su entrambe le reti, l'esito della gara prima di trasmetterne la cronaca! (A fatica mi astengo dagli insulti... non siamo sul web). Un cordiale saluto alla redazione, e Forza Ferrari, cominciamo alla grande!

**Roberto Giorgini
Torino**

Domenica 26 marzo alle 13.35 sono rimasto molto deluso quando il Tg1 ha messo in onda ben tre servizi sul risultato della gara di Melbourne: un elogio alla Ferrari e a Vettel, le interviste, un altro servizio più specifico. Era veramente necessario? Nel mio caso personale, ero bloccato a letto da un malessere leggero e quindi ho evitato la levataccia. In più erano mesi che aspettavo la prima gara avendo seguito il pre-season con As e alzato l'asticella della curiosità per le nuove regole e l'incremento delle performances. Penso che per un appassionato di F1 non esi-

sta scenario peggiore se non quello di vedersi tolti la suspense della gara, che bisogna dire Vettel ha strameritato anche se un ritorno di fiamma di Hamilton e Bottas è lecito attenderselo. (...) Comunque la prossima volta starò più attento agli scherzi di mamma Rai!

Davide Miscioscia

UNO SPECIALE CHE STA PIACENDO

70 Anni della Rossa

Sono un vostro affezionato lettore dal 1973 e in tutti questi anni sono stato fedele "divoratore" della rivista. Ero abbastanza scettico sui contenuti del volume dedicato ai 70 anni della Rossa in quanto ritenevo che si fosse scritto (e letto) di tutto. Invece devo farvi i miei complimenti in quanto l'ho trovato bellissimo e pieno di aneddoti raccontati da chi la Ferrari l'ha vissuta veramente. Grazie ancora per questa testimonianza che farà parte della mia collezione di pubblicazioni che custodisco gelosamente.

**Massimo Geminiani
Brugherio (Mb)**



AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111

Grafica e impaginazione

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Alfredo**

Filippone, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Maurizio Voltini, Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche

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

AM **GUERRA SPERANDO** **Cotto e mangiato**

blavert **SPORT STYLE**



#TuttiPazziXglischerzi

**ASCOLTACI DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ
DALLE 5 ALLE 9 PER UNA SVEGLIA DA URLO.**

OGGI LO SCHERZO FALLO TU!

Vuoi fare uno scherzo divertente ad un parente, un amico o un collega? Rossella Brescia, Sergio Friscia, Barty Colucci, Francesca Manzini e Claudio Cannizzaro sono pronti ad aiutarti!



Proponi subito il tuo scherzo: vai su **RDS.IT/TUTTI-PAZZI-PER-RDS**



Automobile Club d'Italia



Club ACI Storico



SPORT

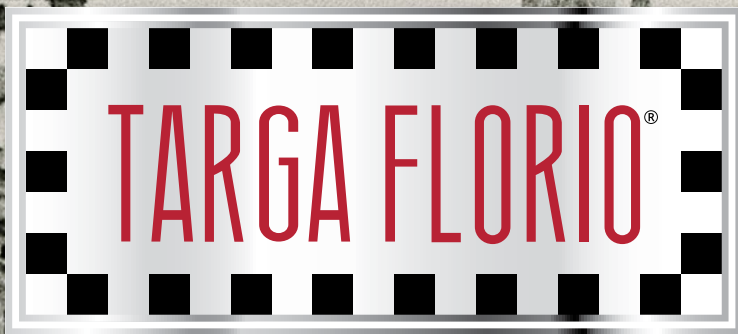


Città di Palermo



REGIONE SICILIANA

2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024



www.targa-florio.it



Targa Florio 1930 | Alfa Romeo GP Tipo P2
equipaggio Varzi-Tabacchi, 1° assoluti

Centro Documentazione Alfa Romeo (Arese, Milano)

LA STORIA CONTINUA

PALERMO 20-23 APRILE 2017

MAIN SPONSOR



OFFICIAL SPONSOR



sara
sara assicurazioni

**POSTER
STORY**

**AUTO
SPRINT**

F1

MAGIC MOMENT

GP SHANGHAI

CINA

DI MARIO DONNINI

LA FASE
PRECEDENTE ALLA
PARTENZA DEL GP
DI CINA EDIZIONE
2015. COI SOLITI
GRATTACIELI
SULLO SFONDO





KIMI COGLIE UN SUCCESSO FONDAMENTALE PER LA ROSSA NEL 2007. SOTTO, LA DOCCIA DI MONTEZEMOLO NEL 2004

tualmente docciatosi di champagne con Rubens - «La prima volta in vita mia che ho fatto la doccia con un uomo», «E io pure», i reciproci commenti a caldo -, facendo supponenza a uno Schumi partito ultimo per uno sbaglio in qualifica e finito a fondo classifica dopo un'uscita, una foratura e un testacoda. Si rifarà l'anno dopo, il Kaiser, in una gara col senno di poi indimenticabile, perché lo vede cogliere la novantunesima e ultima vittoria nella carriera. Il tedesco non ha tempo e modo di gustarla appieno, perché infuria la lotta iridata con Alonso e la Renault. In ogni caso l'ultimo trionfo ottenuto, in un giorno di pioggia, segna l'omega della sua storia in Rosso, che aveva conosciuto l'alfa dieci anni prima al Gp di Spagna, a Montmeló, sotto un altro glorioso e selezionante uragano.



L'edizione successiva, corre il 2007, Hamilton, rookie meraviglioso della McLaren-Mercedes, in un altro giorno di pioggia spreca un'occasione unica per annichire i rivali nella corsa al titolo, ritardando il cambio delle intermedie fino a restare infaginato nella bretella a ingresso box. Senza quella sbavatura, il

mondiale sarebbe stato suo, invece andrà a Raikkonen, in Brasile. E Kimi, non a caso, già che c'è vince in Cina. Nel 2008 Hamilton si rifà, trionfa e stavolta toccherà a lui festeggiare a Interlagos, anche se Felipe Massa aveva fatto sognare e per una manciata di secondi ci aveva creduto, maledetto Glock. Nel 2009 prima doppietta Red Bull: siamo al prologo dell'era Vettel, anche se per ora godono Button e la Brawn, con Jensen che finirà al top nel 2010. Ultimissima - per ora -, gioia Ferrari nel 2013 con Alonso, mentre da lì in poi Shanghai si dimostra tempo marcato inesorabilmente Mercedes.

Tanto che le Frece d'Argento, a ben guardare, avevano colto in Cina anche la prima storica vittoria del loro impegno diretto nella F1 dell'era moderna con Rosberg già nel 2012, partendo entrambe dalla prima fila, grazie a Nico e Schumi: non accadeva dal Gp di Monza 1955.

E, progressivamente, pian piano da lì in poi saranno sempre più dolori per tutti, col dominio Mercedes che nel primo triennio dell'era ibrida a Shanghai diverrà assoluto e esclusivo.

FISICHELLA GIUDICA SHANGHAI PISTA ASSAI ESIGENTE

TRACCIATO SU CUI SERVE TUTTO!

A tutt'oggi Giancarlo Fisichella resta il pilota italiano più performante di sempre, in terra cinese, oltre che l'unico dei nostri salito sul podio. Accadde nel 2006, al volante della Renault R26, nella storica giornata in cui Michael Schumacher colse il suo 81esimo e ultimo trionfo in carriera, al volante della Ferrari, battendo l'altra Renault di Fernando Alonso.

«Si - ricorda Giancarlo con piacere -, quel giorno riuscii a ottenere il massimo, finendo comunque solo a due secondi dal vincitore. E mi fa anche effetto positivo ram-

mentare che a un certo punto della corsa, diciamo quando la pista si stava quasi asciugando, mi sono trovato anche in testa, inanellando una serie di giri velocissimi. Sono sensazioni belle, che restano, malgrado il passare degli anni, in questa pista grazie alla quale continuo a serbare bei ricordi».

Quindi, il tuo giudizio di fondo sul circuito resta positivo. «Certo che sì - puntualizza l'italiano, ora specialista nella categoria Gran Turismo, da fedelissimo al marchio Ferrari, col quale a fine 2009 ha chiuso la carriera nella

massima formula, sostituendo Massa infortunato e Badoer che gli era subentrato -. Anche perché Shanghai resta un buon circuito, una pista molto tecnica sulla quale in realtà serve tutto. Mi spiego: ci vuole motore per rendere bene su uno dei rettilinei più lunghi del mondiale, ma anche trazione per affrontarlo nel migliore dei modi e anche per ottimizzare il rendimento nelle sedici curve di cui si compone la pista».

Quale consideri il punto chiave di Shanghai? «A mio avviso è fondamentale arrivare nel modo giusto nel rettilineo lunghissimo e questo si ottiene percorrendo con rendimento ideale il curvone destrorso che immette su esso. Ai miei tempi era praticamente impossibile percorrerlo in pieno, il bisogno giocare con l'acceleratore e combattere con un accentuato sottosterzo, quindi è una parte davvero difficile e impegnativa. Tuttavia, risolta questa problematica, si ha la chiave di volta per percorrere un giro molto competitivo a Shanghai».

Come posto, qual è la tua sensazione? «Sai, a volte noi italiani parliamo dal luogo comune che a Milano sia sempre tutto grigio. Ebbene, applicato questo giudizio di superficie a Shanghai, non si sbaglia mai, perché sopra il tracciato cinese tutte le volte puntualmente s'addensa un fitto e costante manto di foschia che non necessariamente prelude a un miglioramento o a un peggioramento del tempo, visto che può in realtà mantenersi tranquillamente stabile per giorni e giorni».

Tutto ciò anche se la pioggia, dal 2004 in poi, è stata tutt'altro che infrequente, dati alla mano. «È un'altra delle possibili variabili che complicano lo svolgimento del Gp di Cina, anche se per quanto mi riguarda sul bagnato fin dall'inizio della carriera mi sono sempre espresso bene, sentendomi a mio agio. Comunque sì, la minaccia di pioggia

a Shanghai non può mai essere esclusa e questo è un fattore d'incognita in più anche in questo 2017».

Dal 2004 al 2009 in Cina hai corso con Sauber, Renault e Force India, ottenendo, al di là del citato podio 2006, anche un bel 4° posto, l'anno prima, sempre con la Renault, in ogni caso sempre riuscendo a vedere la bandiera a scacchi. Complessivamente una pista fortunata, per te? «Guarda, non userei un aggettivo derivato dal termine fortuna. Diciamo che a Shanghai sono sempre riuscito a ottenere il massimo dal mezzo che avevo a disposizione e questa più che fortuna significa esperienza».

Giusto. E sei d'accordo, cifre e coppe alla mano, nel considerare Lewis Hamilton come l'assoluto maestro sulla pista cinese? «Non necessariamente. Ragionando in termini più lineari, credo che Lewis abbia ottenuto il massimo in termini di successi dal fatto di avere a disposizione per dieci anni consecutivi in Cina delle monoposto potenzialmente vincenti» - puntualizza Giancarlo. E quanto conta una bella prestazione di una monoposto a Shanghai, in proiezione futura, rispetto per esempio a un exploit ottenuto su una pista particolare come Melbourne? «La domanda spiega e sottintende correttamente che quello australiano è un tracciato

semicittadino sui generis e a questo posso aggiungere che invece Shanghai è una pista che consente di esprimere una valutazione molto attendibile circa la competitività delle monoposto anche sugli altri tracciati del mondiale. Per questo ritengo che nel 2017 il Gp di Cina abbia un valore aggiunto, in quanto si tratta del primo circuito molto, molto probante per capire chi davvero ne ha e avrà di più».

Chi vedi bene, stavolta, Giancarlo? «Per capire l'avvenire mi baso sul passato. E ricordo che a Shanghai la Ferrari vanta una bellissima tradizione di risultati».



I FESTEGGIAMENTI SUL PODIO DI FISICHELLA, 3° NEL 2006, CON ALONSO 2°, A DESTRA DIETRO AL VINCITORE SCHUMI



POSTER
STORY

F.1

AUTO
SPRINT

MAGIC MOMENT GP SHANGHAI CINA

DI MARIO DONNINI

LA FASE
PRECEDENTE ALLA
PARTENZA DEL GP
DI CINA EDIZIONE
2015. COI SOLITI
GRATTACIELI
SULLO SFONDO



DA MONTEZEMOLO A PODIO AL TRIONFO DI SCHUMI

RICORDI STUPENDI IN CASA FERRARI



SOPRA, IL PODIO 2004, CON BUTTON, RUBENS, KIMI E MONTEZEMOLO. SOTTO, I CRASH: GUTIERREZ 2013 E TRULLI 2009



Quando la Cina sembra l'America hollywoodiana. Perché a Shanghai tutto è grande, faraonico e spettacolare. La versione d'asfalto per il Circus di ciò che il film "Ben Hur" è per la storia del Cinema. Realizzato alle porte di Shanghai in soli 18 mesi, il circuito ospita la F.1 nel 2004, dieci anni dopo lo storico primo viaggio delle Gt a Zhuhai, anche se il Mondiale Rally v'era arrivato già nel 1989, guarda caso l'anno in cui Macao è ripassato alla Cina, regalando al Paese del Celeste Impero d'ambire pure la titolarità della gara più importante di F.3.

E, considerando il raid Pechino-Parigi del 1907 con la Itala di Scipione Borghese al top, le tradizioni motoristiche cinesi appaiono tutt'altro che vacue e fittizie, a smentire chi potrebbe pensare che prima dell'arrivo della F.1, nel pieno boom economico locale, con ampi riflessi a livello planetario, la nazione era del tutto digiuna di corse. E dal 2005 ecco il motomondiale, a testimonianza del fatto che i soldi attirano corse come miele gli orsi. La pista sorge alla porte di Shanghai, città di oltre 45 milioni di abitanti, col suo andamento planimetrico si rifà al primo ideogramma del nome della città, cioè shàng, è ricavata da un'immensa palude bonificata, a 300 metri sotto il livello del mare.

Dallo sbancamento iniziale al primo rombo in pista sono stati spesi 450 milioni di dollari, facendolo diventare il circuito più costoso al mondo, record poi battuto da Yas Marina di Abu Dhabi, ma questa è un'altra storia.

Frutto della progettualità dell'architetto Hermann Tilke, Shanghai insieme a Sepang e Sakir rappresenta, per così dire, un tilkdromo dal volto umano, nel tentativo d'evitare l'andamento a anse intestinali. In quale modo? Il solito. Proprio come a Sakir e Sepang, ricorrendo a due lunghi rettilinei e all'alternarsi di curve ampie a tornanti, con la combinazione delle pieghe 12-13 a immettere sulla luna linea dritta da 1.202 chilometri.

Per il resto la corsa di Shanghai si caratterizza per la mutevolezza delle condizioni atmosferiche e per le due diverse collocazioni nel calendario del mondiale, ossia nella parte finale dal 2004 al 2008 e in quella iniziale dal 2009 a oggi.

Andando al cuore della questione, a Shanghai sono puntualmente successe cose memorabili, indipendentemente dall'anno e dal meteo della corsa.

Lo stesso 2004, edizione d'avvio, vede Barrichello trionfare e portare sul podio uno scatenato Cordero di Montezemolo pun-

L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	CIRCUITO	PILOTA	VETTURA
2004	Shanghai	Rubens Barrichello	Ferrari
2005	Shanghai	Fernando Alonso	Renault
2006	Shanghai	Michael Schumacher	Ferrari
2007	Shanghai	Kimi Raikkonen	Ferrari
2008	Shanghai	Lewis Hamilton	McLaren
2009	Shanghai	Sebastian Vettel	Red Bull
2010	Shanghai	Jenson Button	McLaren
2011	Shanghai	Lewis Hamilton	McLaren
2012	Shanghai	Nico Rosberg	Mercedes
2013	Shanghai	Fernando Alonso	Ferrari
2014	Shanghai	Lewis Hamilton	Mercedes
2015	Shanghai	Lewis Hamilton	Mercedes
2016	Shanghai	Nico Rosberg	Mercedes

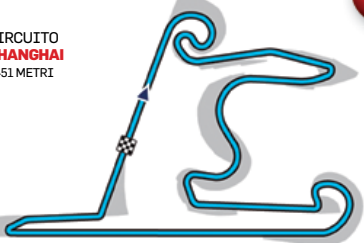


F1 MAGIC MOMENT GP SHANGHAI CINA

A DESTRA, HAMILTON, MAESTRO DI SHANGHAI, IN AZIONE NEL 2016 CON LA MERCEDES W07. A SINISTRA, IL COLPO D'OCCHIO IMPRESSIONANTE DELLA PISTA CINESE, IL TIFO PER LEWIS E LA FOTO RICORDO DELLA FERRARI PER LA 91ESIMA E ULTIMA VITTORIA IN F1 DI SCHUMI, NEL 2006

I PRIMATI
IN PROVA: **M.Schumacher**
 (Ferrari F2004, 2004)
 1'33"185,
 media 210,587 km/h
IN GARA: **M.Schumacher**
 (Ferrari F2004, 2004)
 1'32"238,
 media 212,749 km/h
DISTANZA: **R.Barrichello**
 (Ferrari F2004, 2004)
 1h29'12"420, media
 205,185 km/h

CIRCUITO
SHANGHAI
 5451 METRI



CON QUATTRO VITTORIE E SETTE PODII IN DIECI GARE

LEWIS SIGNORE DI SHANGHAI



LEWIS CON NICO E EDWIN MOSES SUL PODIO DA VINCENTE NEL 2015 E CON NANDO NEL 2007 SU McLAREN-MERCEDES

Anche se a Shanghai nel 2007 Lewis Hamilton ha vissuto uno dei momenti più negativi e frustranti della carriera, l'indusse il maestro e asso pigliatutto della pista cinese resta lui. È vero che alla sua prima presenza l'inglese si ritirò all'ingresso della rampetta che porta al box, di fatto giocandosi il mondiale, ma negli anni successivi nessuno ha saputo rendere meglio di lui sui cinque chilometri del tracciato orientale, finendo sette volte a podio in dieci presenze complessive, con cinque pole position, quattro vittorie e due giri più veloci. Tra i Costruttori, al top a pari merito ci sono Mercedes e Ferrari con quattro vittorie ciascuna, anche se nell'era più recente la Casa della Stella a Tre Punte praticamente non ha avuto rivali. Ben più chiaro il computo dei successi per quanto riguarda i motori, con le unità tedesche al top con sette trionfi davanti a quelle Ferrari ferme a quota quattro. Nel 2012 la Mercedes stessa con Rosberg ha colto il suo primo successo di Casa costruttrice nell'era moderna e dal 2014, alba

dell'ibrido-turbo in F1, è imbattuta sul suolo cinese. Tanto che lo scorso anno fece centro con lo Nico, il quale in coabitazione con Alonso è il secondo pilota più vincente di sempre a Shanghai, avendo ottenuto complessivamente due centri. Stranamente Vettel in Cina ha vinto una sola volta, nel 2009, all'inizio della sua parabola in Red Bull. Quanto all'attendibilità di un successo a Shanghai, va registrato che sette volte su tredici il vincitore del Gp di Cina si è poi aggiudicato il mondiale. A quanto pare, ha più peso la pole, perché in tal caso otto volte su tredici colui che è partito al palo a fine anno ha colto l'iride. Alla vigilia dell'edizione 2017, i tre piloti più assidui sul tracciato erano Jenson Button, Fernando Alonso e Felipe Massa, presenti regolarmente a tutte le edizioni disputate. Col ritiro di Button, il primato degli stakanovisti in terra cinese è quindi destinato a riguardare Fernando e Felipe. Quanto ai colori italiani, il solo dei nostri a finire a podio in terra cinese resta Giancarlo Fisichella, con la Renault, nell'edizione 2006.

ANNO 2005: LA JORDAN DI MONTEIRO PASSA ACCANTO AL ROTTAME DELLA VETTURA GEMELLA DI KARTHIKEYAN, ILLESO



Foto: G. SUTTON/WIREIMAGE.COM