

AUT 650 € - BE 600 € - € 550 €  
FR 600 € - DE 600 € - € 550 €  
PT 600 € - IT 600 € - € 550 €  
CH 617,70 CHF - GR 6,00 CHF

# AUTO SPRINT

n. 16

Anno LV - Settimanale 19-26 aprile 2016

3 Euro (Italy only)



Posta Italiana SpA - P.A. - D.L. 50/2003 conv. in L. 46/2004 art. 1, c.1, D.08 Bologna

## ROSBERG DIRIGE IL MONDIALE

A Shanghai Nico fa tre su tre. Sornione, incisivo, vincente, e sempre più affamato



## WEC CHE PARTENZA!

L'Audi vince a sorpresa il primo atto

# HARA KIMI

Dietro al corpo a corpo tra **Vettel** e **Raikkonen** c'è una Ferrari sotto pressione. In **Cina** gli errori di Seb (2°) costano cari



SUTTON-IMAGES.COM

 **FIERA  
ROMA**

**20-22  
MAGGIO**



# **SUPERCAR**

**roma auto show**

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

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

area tematica

**ecotech** Mobilità  
e Tecnologia  
Ecosostenibile  
**mobility**

con il patrocinio di

media partner

partner tecnico



Automobile Club d'Italia



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

## Se le Rosse giocano a Shanghai

**S**i è giocato a Shanghai. Monoposto come bastoncini colorati e appuntiti (detti anche Mikado) aggrovigliati subito alla curva uno. E non c'è stato niente da divertirsi per la Ferrari in quel momento, appena scattato il Gp di Cina, terzo round del Mondiale di F.1. HaraKimi, abbiamo titolato in copertina questo numero. Dietro al gioco di parole c'è la storia di un week end che doveva essere e non è stato per le Rosse. E c'è anche un Sebastian Vettel che inizia a dare segni di insofferenza sotto la pressione che monta giorno dopo giorno e non può certo accontentarsi del secondo posto. Nella partenza balbettante del tedesco, nel suo corpo a corpo ai danni di Raikkonen e conseguente porta aperta a Kvyat c'è il chiaro intento di stare necessariamente davanti a Kimi.

Le immagini televisive hanno poi amplificato la ramanzina impartita da Vettel, al più giovane rivale, che un po' intimidito, un po' sorpreso, e abbastanza irriverente ha continuato a sorridergli in faccia e prima del congedo gli ha pure appoggiato la mano sulla spalla come si fa con chi non vuol capire, come se stesse per dirgli: "dai nonno, cosa dici?". Il tutto con un Nico Rosberg che poco distante si godeva la scena sornione facendo finta di bere e

ascoltando la conversazione con un sorriso che la diceva lunga e faceva pari e patta con la frase detta dal leader del Mondiale subito dopo aver arpionato la pole position al sabato. «Mi dispiace per l'altra monoposto»: già, ma come si fa a credere che fosse dispiaciuto per i guai di Hamilton? Mettendo assieme anche gli ultimi tre Gp della passata stagione, Nico vince ininterrottamente da sei corse: è in un momento scintillante. E scintillante è stato sicuramente Daniel Ricciardo finito poco sotto il podio ma leone in pista come non mai. Era teso come una corda di violino prima del via. Ma è scattato a razzo balzando davanti a tutti. Poi è rimasto azzoppato quasi subito ma è ripartito e ha rimontato deliziando con i suoi sorpassi. Ebbene sì, i sorpassi. Shanghai è uno di quei circuiti dove gli scambi di posizione sono più facili rispetto che altrove. Ce ne sono stati tantissimi anche se non fondamentali e dovuti nella maggior parte dei casi alle gomme. Uno in particolare è rimasto impresso: quello verso la fine della corsa di Raikkonen a Hamilton. Le telecamere di Sky in quel

momento hanno inquadrato il presidente Sergio Marchionne che s'è lasciato scappare «Bravo». Già, bravo Kimi. Pure troppo.

### NOTA PER I LETTORI

IL PROSSIMO NUMERO DI **AUTO SPRI**  
SARÀ IN EDICOLA DA **MERCOLEDÌ**  
27 APRILE CAUSA FESTIVITÀ

## domenicaserre



### FORMULA UNO

- 6 GP CINA SE KUN FU PANDA
- 10 GP CINA ROSBERG HA IL GIOCO IN MANO
- 12 GP CINA PROCESSO A PORTE APERTE
- 16 GP CINA MARCHIONNE A RUOTA LIBERA
- 20 GP CINA GUERRA FINANZIARIA
- 24 GP CINA LE PAGELLE
- 28 GP CINA LA TECNICA
- 30 GP CINA IL TABELLONE
- 34 GP CINA IL PADDOCK
- 38 VITE DI CORSA IL LIBRO DI PINO ALLIEVI

### VELOCITÀ

- 42 WEC SILVERSTONE
- 64 WTCC SLOVAKIA RING
- 66 FORMULA V8 3.5 ALCANIZ
- 67 ELMS SILVERSTONE
- 68 BLANCPAIN ENDURANCE AL VIA A MONZA
- 70 TROFEO LAMBORGHINI SI PARTE
- 72 LOTUS CUP ORA SI FA SUL SERIO

### RALLY

- 48 CITROEN WRC 2017 ALLO SCOPERTO
- 52 MONDIALE VERSO L'ARGENTINA
- 56 CIWRC AL VIA
- 58 TERRA COPPA LIBURNA

### STORIE

- 76 L'ALTRA STORIA CARLO CAPONE

### RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 18 UN FILO DI GAS
- 40 INTERVISTA RITROVATA
- 61 RALLYSPRINT
- 75 PISTASPRINT
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO



# Fittipaldi il dolore dei soldi

Fa uno strano effetto vedere questa foto di 27 anni fa ora che dal Brasile rimbalzano notizie sulle difficoltà finanziarie in cui versa Emerson Fittipaldi. È un'immagine che fa quantomeno riflettere in un momento in cui il brasiliano è in difficoltà tali da indurre le autorità brasiliane a sequestrargli monoposto e altri cimeli dal suo museo personale. Lui ha dichiarato: «È colpa dello scenario instabile di tutto il Brasile: credo di poter risolvere la situazione con più lavoro» e nel frattempo ha ricevuto anche migliaia di messaggi di sostegno dai suoi tanti tifosi. Chissà se "Emmo" in questi giorni avrà ripensato anche questa foto datata 1989 che lo immortalava felice e vincente alla 500 Miglia di Indianapolis. Un successo che gli aveva fruttato un milione di dollari: la cifra non finì tutta quanta al 2 volte iridato di F.1. Infatti, Emerson intascò solo il 30% della cifra totale: tutto il resto andò alla squadra (il 40%) e al fisco Usa (30%). Comunque sia al termine di quel 1989 Fittipaldi fu il pilota che guadagnò più di tutti: oltre 2 miliardi e 500 milioni delle vecchie lire.



il commento  
del Gp

# Sebastian Kung F Panda

POTEVA ESSERE L'OCCASIONE BUONA PER METTERE IN DIFFICOLTÀ LA MERCEDES, MA VETTEL DOPO IL VIA TOCCANDO KIMI HA DIMOSTRATO DI NON ESSERE IN UN WEEK END DA WONDER BOY

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



# u



## UNA GRANDE OCCASIONE BUTTATA ALLE ORTICHE

Tra il serio e il faceto, Marchionne una tirata d'orecchie a Vettel vuole dargliela, sopra, a causa del parapiglia dopo il via che ha visto Seb toccare il compagno di squadra Raikkonen, al centro, tarpano così le ali a una Ferrari che a Shanghai appariva assai in palla

**S**HANGHAI - Questa volta Sebastian Vettel smette i panni di Wonder Boy e si trasforma in Kung Fu Panda, l'imbranato personaggio dei cartoons. Dalle qualifiche alla gara, il pilota tedesco ne combina di tutti i colori, vanificando di fatto le possibilità di vittoria della Ferrari. Questa volta più concrete che mai. Perché la pista si addiceva in modo particolare alle caratteristiche della SF16-H, perché la Mercedes questa volta giocava solo a una punta, dopo che Hamilton era scivolato progressivamente nell'ultima fila dello schieramento. Dopo che durante le prove aveva dovuto sostituire prima il cambio e poi il motore. E perché questa volta la Ferrari poteva disporre sia di Vettel che di Raikkonen, in una situazione ideale, pronti per un attacco a tenaglia - magari giocando su due livelli strategici diversi - a un Rosberg e a una Mercedes che a Shanghai appariva in grande difficoltà. Per l'imprevista rottura del motore di Hamilton e per il ripetersi dei problemi in partenza che anche questa volta avevano impedito a Nico Rosberg di arrivare alla frenata della prima curva in testa, nonostante partisse dalla pole, facendosi subito sorpassare da Daniel Ricciardo.

.....▶



### il commento del Gp

#### C'È STATO IL RISCATTO DELLE RED BULL

Sopra, Kvyat, 3° alla fine, davanti a Ricciardo, 4°. L'australiano, in basso, sorride pensando che al via era stato splendido, andando subito in testa. Ma poi, dopo tre giri alla grande, è stato costretto a rientrare ai box a causa di una gomma danneggiata da un detrito. Tuttavia il team ha mostrato un'ottima competitività complessiva

← Come dire una gara che forse era più difficile perdere che vincere per la Ferrari. Che questa volta non deve recriminare per l'affidabilità della sua power unit, quanto piuttosto per il rendimento davvero fallosso e intempestivo dei suoi piloti. Perché le rimonte finali, i podi conquistati a suon di sorpassi contano poi il giusto, se prima si sono commessi errori così determinanti. Già in qualifica Vettel e Raikkonen non erano stati all'altezza. Non perché avessero effettuato pochi giri nel Q3, ma per i ripetuti errori di guida che avevano commesso durante il loro giro più veloce e che alla fine avevano fatto sì che entrambi partissero pure alle spalle della Red Bull di Ricciardo.

Errori che quando si guida una vettura del Cavallino e quando c'è nell'aria la percezione che potrebbe essere la volta buona, sono intollerabili e inammissibili.

#### Un inizio di gara negativo per i Ferrari boys

Ma la prima parte di gara è stata pure peggio. Raikkonen era partito bene, meglio di Vettel ma poi alla prima frenata è arrivato lungo, ha bloccato una ruota, finendo largo, fuori traiettoria, in una curva difficile che stringe repentinamente il punto di corda. Vettel invece è partito male, è arrivato alla prima curva senza sapere esattamente cosa fare. Inizialmente voleva passare Raikkonen all'interno e per farlo ha aperto la porta a destra a Kvyat. Quando Raikkonen ha iniziato a stringere, Vettel nello stesso tempo si è trovato la Red Bull del pilota russo all'interno che entrava come un missile, consapevole che in quella frenata si stava giocando molto di più che un semplice piazzamento. Sorpreso dalle due manovre, Vettel ha avuto un attimo di esitazione, non ha protetto la posizione, ha perso il controllo e ha colpito lateralmente la Ferrari di Raikkonen. Dando poi origine a una carambola che ha coinvolto diverse vetture, tra le quali quella di Hamilton che, rinvenuto come un demone dall'ultima fila, ha fini-

to per scontrarsi poi contro la Sauber di Nasr. Ecco, ragionando solo in ottica di sfida con la Mercedes, l'unica cosa positiva della manovra di Vettel, è che oltre ad aver rovinato la sua corsa e quella di Raikkonen, ha finito anche per compromettere da subito quella di Hamilton.

Così, con una "autostrada" aperta davanti a sé, Nico Rosberg ha avuto gioco facile per ottenere la terza vittoria stagionale, la sesta consecutiva sommando anche quelle di fine 2015.

Con Hamilton che partiva dall'ultima fila, con le due Ferrari nelle retrovie dopo una sola curva, l'unico che poteva creargli dei problemi poteva essere solo lo splendido Daniel Ricciardo.

Dopo aver conquistato la prima fila, Ricciardo era andato subito in testa, approfittando dell'ennesima e ormai cronica esitazione della Mercedes in partenza. Per quasi tre giri l'australiano è rimasto spavalidamente al comando, poi è dovuto rientrare ai box per una gomma forata da un detrito. A quel punto davvero il Gp della Cina era finito, perché i problemi per Rosberg non potevano certo venire da Kvyat, Perez o Alonso, che nei giri successivi si sono trovati a inseguire, da lontanissimo, la Mercedes del pilota tedesco.

#### Per Nico un rendimento impeccabile

La corsa di Rosberg è stata facilitata dagli eventi, ma il suo rendimento - errore in partenza a parte - è stato comunque immacolato. A partire dalla scelta di usare al via - avendole utilizzate nel Q2 - le gomme soft, a differenza degli altri che invece in griglia avevano gomme supersoft. Questo ha permesso a Rosberg di ritardare il primo cambio gomme al 20° giro, unico a percorrere così tanta strada con il primo set di gomme. In precedenza, quando la gara è ripartita all'8° giro, dopo la neutralizzazione per ripulire la pista dai detriti, Rosberg era stato "cattivissimo" nel rifilare distacchi abissali in un solo giro a chi si era illuso che la fase neutralizzata



potesse rimescolare le carte. Massa distanziato di 2"2, Kvyat di 3"9, Alonso di 4"4. Distacchi abissali, maturati in un solo giro di pista, appena la safety car si è messa in disparte. Un "pugno" nello stomaco che di fatto a chiuso il discorso. Poco importa che alle sue spalle, Sebastian Vettel si sia poi lanciato in una prodigiosa rimonta, risalendo sino alla seconda posizione. Impresa che in questo caso suona come una beffa perché dimostra quanto la Ferrari fosse competitiva e veloce sulla pista di Shanghai. E quanto il suo errore iniziale sia stato letale. Meglio di lui non stava certo Hamilton, che complessivamente ha sostituito le gomme 5 volte (in una gara disputatasi sempre con l'asciutto pensiamo sia in zona record!) cambiando strategia quasi a ogni giro, illudendosi che questo potesse servire a riavvicinarsi a Rosberg. Invece con una vettura che fletteva, danneggiata gravemente nelle sospensioni per il contatto iniziale con Nasr, Hamilton ha concluso al 7° posto, incapace persino di passare Massa. Con i punti di distacco da Rosberg che ora sono saliti a 36 dopo solo tre gare. ●



# Kvyat scaccia l'incubo... Max

**DA DUE ANNI IL RUSSO VIVE COL TIMORE CHE VERSTAPPEN GLI SOFFI IL POSTO IN RED BULL. GIUNGENDO 3° HA ESORCIZZATO LA PAURA**

**P**rima del via, passeggiando tra le villette stile Feng Shui che decorano il paddock, Daniel Kvyat ha visto quello che non avrebbe dovuto vedere. Helmut Marko in stretto colloquio con Jos Verstappen, papà di Max. Da ormai due anni, il pilota russo vive con l'incubo che Verstappen sia predestinato a portargli via il posto alla Red Bull, addirittura che la cosa ormai sia decisa. Anche se lo scorso anno Kvyat aveva ottenuto più punti pure di Ricciardo. L'inizio di stagione non proprio brillante, le critiche dirette di Christian Horner, che lo invitavano a un maggiore impegno, e, soprattutto, il fatto che Ricciardo fosse in prima fila, a giocarsi tutto con Rosberg alla prima frenata, lo hanno definitivamente trasformato. Kvyat questa volta è partito come un demonio, determinato come mai aveva mostrato prima. Nella collisione di Vettel non ha nessuna colpa, perché è stato il tedesco che non ha protetto la posizione, salvo poi lamentarsi via radio che: «A quella velocità, Kvyat non sarebbe mai riuscito a fare la curva». Invece l'ha fatta e anche bene, visto che alla fine del primo giro era già in terza posizione, e alla fine ha riportato la Red Bull sul podio. Disponendo dello stesso motore Renault che sulle vetture ufficiali del Costrutto-

re francese non ha fatto meglio del 17° posto con Magnussen. Insieme a lui il fantastico Ricciardo, partito meglio di Rosberg, andato subito al comando, a cui il 4° posto finale va decisamente stretto visto l'impegno e l'intensità di guida. Senza la foratura che lo ha costretto ai box al terzo giro, rivoluzionando così la strategia pianificata, Ricciardo sarebbe stato un problema costante per Rosberg e la Mercedes. La sua vettura è risultata la più veloce sul lunghissimo rettilineo di Shanghai, con la punta di 349,9 Km/h. Una gara dall'andamento contorto e imprevedibile, che però ha avuto un risultato scontato e mai in discussione. La Safety Car che dopo 3 giri aveva azzerato i 3"1 di vantaggio che Rosberg aveva su Kvyat, alla fine ha giocato solo a favore delle due Ferrari. Visto che dopo la loro collisione, Vettel si trovava distaccato da Rosberg di 6"886 e Raikkonen addirittura di 45", prima che la gara venisse neutralizzata. Le gomme, nonostante 9 piloti abbiano utilizzato in corsa tutte e 3 le mescole disponibili, questa volta non sono state un fattore determinante. A parte il vantaggio di Rosberg di partire con le soft, di ritardare la prima sosta e di disputare tutta la gara con due fermate.

Con le gomme medie, non è una novità, il più veloce è risultato Rosberg in 1'40"418 davanti ad Hamilton in 1'40"015 e Ricciardo in 1'41"015. Distacco minimo quello della Red Bull dalla Mercedes, che dimostra come la sua competitività a Shanghai non fosse solo dovuta a fattori accidentali. Ininfluente invece i tempi migliori con le gomme Soft, più veloce Verstappen in 1'40"399, e Hulkenberg con le gomme super soft in 1'39"824. Perché ottenuti con gomme appena cambiate, quando la gara ormai era nella fase finale. I colpi di scena ci sono stati, tanti e subito, ma alla fine l'hanno spuntata ancora Rosberg e la Mercedes. Come era già successo in Australia e Bahrain e come ora rischia di ripetersi anche a Sochi. Al momento l'unica variabile che potrebbe alterare questo armonioso equilibrio potrebbero essere le trattative per il rinnovo contrattuale tra Rosberg e la Mercedes, che ora entrano nella loro fase più intensa. Visto che l'opzione prevede il rinnovo entro il mese di maggio. Hamilton arrivò ai ferri corti per farsi dare 30 milioni di dollari all'anno. Nico Rosberg invece, parlando di soldi, sembra che sia pronto ad accontentarsi di un po' di meno. ●

# Rosberg

il vincitore  
del Gp

## ha il gioco in mano

APPROFITANDO DEI GUAI DI RICCIARDO E DELLA TOCCATA TRA FERRARISTI NICO VINCE IL SESTO GP CONSECUTIVO, DAL 2015, ED È SEMPRE PIÙ LEADER

**S**HANGHAI - Le Ferrari non le vede proprio. Nel senso che alla prima curva, sia Vettel che Raikkonen entrano in collisione e da quel momento per lui non sono più un problema. Ricciardo se lo ritrova davanti per 3 giri, poi anche lui scompare, per un detrito che gli fora la gomma e lo costringe a rientrare ai box. Questa volta il problema principale di Nico Rosberg sembrerebbe essere la solitudine, perché quando si corre senza avversari, senza riferimenti diretti, il rischio a volte è quello di annoiarsi e di commettere un errore. Che il tedesco però non fa mai. «Tranne che la partenza, è stato tutto facile - dice Rosberg - e il bilanciamento era perfetto. Però non possiamo rilassarci perché penso che la Ferrari al momento, per i vari problemi che hanno lamentato, non abbia mostrato ancora il suo vero potenziale cronometrico. Credo che in realtà siano molto più vicino a noi di quanto i punti di campionato per il momento non dicano. Poi Hamilton resta motivato e concentrato come non mai, rimane per tutti il riferimento, è uno che non si arrende mai, quindi non ha senso parlare di campionato quando ancora mancano 18 gare. Diciamo che per me è solo un buon momento nella mia carriera».

Per la Mercedes una gara senza storia, quando invece alla vigilia era scattato l'allarme rosso per l'improvviso cedimento alla power unit di Hamilton.

«Per Rosberg un weekend perfetto - commenta Toto Wolff - mentre la gara di Hamilton è stata compromessa subito dall'incidente alla prima curva. Stava cercando di evitare tutti i problemi ma alla fine è stato colpito dalla Sauber. La sua ala anteriore si infilata sotto la vettura danneggiando note-

volmente la parte iniziale del fondo. Problema che ha determinato una consistente perdita di downforce. Quando la gara è stata neutralizzata, abbiamo cambiato la strategia per aiutarlo nel suo recupero. Purtroppo, a causa dei danni aerodinamici, le gomme duravano meno del previsto. Ha lottato sino alla fine con una vettura con molti problemi, ma per lui oggi si è trattato di contenere i danni. Senza i problemi causati dall'incidente alla prima curva, avrebbe potuto essere una grande battaglia alla pari tra Mercedes, Ferrari e Red Bull. Quindi non possiamo rilassarci e dobbiamo continuare a migliorare, sia in termini di affidabilità che di prestazioni cronometriche».

Vero, in caso di assenza di problemi per i suoi avversari, sicuramente Rosberg avrebbe sputato l'anima per avere la meglio su Ricciardo e Vettel, anzi, con l'australiano magari rischiava di non farcela. Mentre Hamilton dall'ultima fila ha dato spettacolo come intensità e determinazione, ma con una vettura davvero inguidabile, di più non poteva fare. Certo, pesa il fatto che lui è il team siano partiti dall'ultima fila invece che dalla pit-lane, come invece avrebbe potuto. Nella considerazione che alla prima curva avrebbe già potuto recuperare alcune posizioni. Cosa poi realmente accaduta. Ma se fosse partito dalla pit lane, come forse in questi casi sarebbe meglio, avrebbe evitato completamente la carambola della prima curva innescata da Vettel; e senza Hamilton attardato, forse il Gp della Cina avrebbe avuto uno sviluppo molto diverso. «Un week end difficile - sostiene Lewis - sono partito benissimo ma dal fondo è complicato evitare i contatti che sempre avvengono nelle retrovie.

### SUBITO GUAI DOPO IL VIA PER HAMILTON

Partito a fondo griglia, Hamilton subito dopo il via voleva evitare problemi, ma è stato colpito dalla Sauber di Nasr, sotto, con Haryanto all'esterno. Sopra, Rosberg, che dopo il terzo trionfo stagionale sembra quasi meravigliato...

foto: GETTY IMAGES





*Stavo quasi per farcela invece hanno colpito anche a me. Ho dato il massimo e considerando come era danneggiata la mia vettura a livello aerodinamico, i problemi che avevo in fase di frenata e con le sospensioni, il 7° posto è un risultato che mi soddisfa. Perché la vettura fletteva in ogni curva. Anche se rispetto a Rosberg oggi ho perso parecchi punti».*

Sempre analitico e critico verso il proprio lavoro, anche Paddy Lowe ritiene che forse per Hamilton sarebbe stato meglio partire dalla pit lane: «Sabato abbiamo discusso a lungo se non fosse meglio partire dai box. Avremmo potuto lavorare più a fondo sulla vettura e a posteriori avremmo evitato l'incidente. Ironicamente oggi Hamilton ha fatto la sua migliore partenza dell'anno, è scattato in modo perfetto. Questo indirettamente ha creato la condizione che poi alla prima curva lui si sia già trovato in mezzo ad altre vetture. Potremmo definire la sua corsa come la tempesta perfetta di circostanze sfortunate. Dopo la sua vettura palesava molti problemi, soprattutto nelle curve di bassa velocità. Inoltre, avendo tagliato, causa l'incidente, le gomme soft che aveva al via, abbiamo dovuto definire un'altra strategia, facendolo guidare con le medie. Il cui utilizzo inizialmente non era contemplato. Per quanto riguarda la partenza di Rosberg, non è sta-

**NON HA SENSO  
PENSARE  
AL MONDIALE,  
DICIAMO CHE  
LA MIA CARRIERA  
È IN FASE POSITIVA**

**NICO ROSBERG**

”

*ta perfetta, ha perso una posizione, però alla prima curva lui era l'unico tra i piloti del gruppo di testa a disporre di gomme soft, tutti gli altri avevano le super soft, che in termini di grip meccanico, assicuravano una aderenza maggiore. Appena ha potuto attivare il Drs, Rosberg subito ha avuto la meglio di Ricciardo, guadagnando la testa».*

Difficile stabilire se Rosberg abbia guadagnato il comando della gara grazie all'ala mobile oppure perché lo sgonfiamento della gomma posteriore di Ricciardo fosse già in corso. Visto che poi si è manifestata visivamente subito dopo.

Così, mentre Maurizio Arrivabene ammette che: «Marchionne dopo la gara non era certo soddisfatto. Caso mai lo fosse stato, mi sarei chiesto se fosse davvero lui», alla Mercedes al momento davvero non traspaiono problemi o conflittualità. Nemmeno tra Rosberg e Hamilton al di là delle punzecchiature su chi dovesse pagare il conto del ristorante per la cena tra 18 piloti alla vigilia. Non si parla più di rivalità tra Lauda e Toto Wolff. Che ora ammette che forse, visto le risultanze dei test di Barcellona, forse si sarebbe aspettato un inizio di campionato se non più difficile, probabilmente più disputato e conteso. Invece al momento, le cose sembrano persino più facili dello scorso anno.

**Cesare Maria Mannucci**

il **caso**  
del **Gp**

#### SPIEGAZIONI A FINE GARA

Terminato il Gp, Vettel è subito andato a chiarire con Raikkonen le dinamiche dell'incidente nel quale, dopo il via, lo ha speronato. Nell'altra pagina Arrivabene e Marchionne a colloquio



# Processo a porte aperte

**I PILOTI HANNO COMMESSO ERRORI CHE SONO COSTATI CARI. ALLA FERRARI ANALIZZANO L'OPERATO DI VETTEL E RAIKKONEN MA GUARDANO AVANTI: È L'UNICO MODO PER PROGREDIRE**



quel caso Raikkonen era al fianco di Vettel. Queste sono le corse, non stiamo giocando a Monopoli. È stato un incidente e questi fanno parte delle corse. Certo quando hai entrambi i tuoi piloti coinvolti in una collisione, la cosa non è bella. Cosa posso dire di più?».

## IL TEDESCO LO RITIENE RESPONSABILE DEL CRASH Ma Vettel è ancora inviperito con Kvyat

Logicamente, Vettel ha un'opinione diversa su quanto accaduto alla prima curva, espressa sia a caldo via radio che dopo, a freddo, parlando direttamente con Kvyat. «Si è comportato come un matto - aveva detto via radio - la sua è stata una manovra suicida». Poi, a fine gara ha aggiunto: «Se non mi fossi spostato sul lato sinistro per fargli spazio, Kvyat mi sarebbe venuto addosso e ci saremmo scontrati tutti e tre. È entrato dentro come un razzo e questa volta è stato fortunato che lui non ha riportato danni. Ma correndo come ha fatto Kvyat, gli incidenti sei destinato a farli. Non vorresti mai toccarti con il tuo compagno di squadra. Poi sono arrivato comunque secondo ma per il team non è il migliore risultato. Mi dispiace molto. La mia partenza non è stata perfetta, ho visto che Raikkonen era arrivato largo, ho cercato di approfittarne per passarlo subito, all'interno. Purtroppo Kvyat ha fatto la stessa cosa con me. Raikkonen ha stretto la traiettoria, io mi sono ritrovato in mezzo, a quel punto non potevo più fare nulla. Anche perché la velocità di Kvyat era decisamente esagerata, vista la situazione. Lui ha esagerato e la Ferrari ci ha rimesso. Nel contatto con la vettura di Raikkonen, il volante si è spostato dal suo allineamento. Mi dispiace che questa

di **Cesare Maria Mannucci**

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**S**HANGHAI - Che a Maurizio Arrivabene le scatole "girino" per il risultato finale è piuttosto evidente e scontato. Ma rendiamo atto al team principal Ferrari, che a differenza di altri suoi predecessori mantiene comunque la serenità di giudizio, senza incolpare a prescindere chi si frappone al cammino dei piloti del Cavallino. In passato, Daniil Kvyat sarebbe stato accusato duramente, ma per Arrivabene non è l'atteggiamento giusto: «Puntare il dito contro qualcuno non sarebbe corretto. Kvyat stava facendo la sua corsa, arrivando alla frenata della prima curva a tutta velocità. Ma Vettel o Raikkonen avrebbero fatto lo stesso nella posizione di Kvyat. Certo, se vuoi proteggere la tua posizione ti puoi spostare, ma purtroppo in

**KVYAT STAVA  
FACENDO LA SUA  
CORSA. VETTEL  
O RAIKKONEN  
AVREBBERO FATTO  
LA STESSA COSA**

**MAURIZIO ARRIVABENE**



collisione abbia pregiudicato l'intera gara della Ferrari. Via radio mi sono scusato. Peccato perché la vettura era molto competitiva, ho fatto moltissimi sorpassi, mi sono divertito. La safety car ha giocato a nostro favore perché rientrando subito ai box ho potuto cambiare il musetto che era danneggiato. Poi, via radio mi hanno detto che in seguito si è danneggiata l'ala anteriore in un contatto con Bottas ma io non me ne sono proprio accorto. I numerosi sorpassi che ho fatto sono l'unica cosa di cui oggi vado orgoglioso».

Sebastian Vettel è sempre stato un pilota intelligente, obiettivo e analitico. Non cambia idea sul fatto che Kvyat abbia costruito le basi per una situazione altamente pericolosa ma le corse sono anche questo. Stava a lui uscire da una situazione che aveva creato cercando di passare Raikkonen all'interno dopo avere sbagliato la partenza. L'indecisione sul da farsi è stata decisiva. A lui e alla Ferrari.

**ICEMAN INFASTIDITO DALLA SPERONATA DI VETTEL**

## Raikkonen non l'ha proprio mandata giù

Raikkonen, vittima del "fuoco amico" è apparso piuttosto seccato per l'accaduto. Visto che per tutto il week-end era stato più veloce di Vettel, il quinto posto finale gli va decisamente stretto. «Non ho la minima idea di cosa sia successo alla prima curva. All'improvviso sono stato colpito e mi sono girato. Nell'urto ho riportato una foratura alla gomma anteriore sinistra e si è rotta l'ala anteriore, ma sono riuscito a rientrare ai box. Sono rientrato in corsa in ultima posizione, a quel punto il feeling con la vettura non era più buono. Ho cercato di dare il massimo per rimontare. Il quinto posto non è l'ideale e non corrisponde alle nostre aspettative ma visti i presupposti non è nemmeno disastroso. Vettel s'è scusato con me a fine gara. È chiaro che non lo ha fatto apposta ma questo non cambia le cose». Peccato perché un secondo posto che in altre occasioni poteva essere motivo di gioia questa volta va decisamente stretto alla Ferrari. Soprattutto perché le aspettative inevitabilmente s'alzano quando ai box è presente Sergio Marchionne. Peccato perché nonostante la collisione i due ferraristi in gara si erano comportati con grande rispetto. Quando Vettel è ripartito dopo il terzo cambio gomme, ed era impegnato nel suo duello con Kvyat, si era ritrovato alle spalle di Raikkonen, che si sarebbe fermato poco dopo. Eppure il finlandese lo aveva fatto subito passare, evitando così di fargli perdere secondi preziosi. Cosa non sempre scontata tra compagni di squadra.

**VETTEL AVEVA UN SET DI SUPERSOFT IN PIÙ**

## Non utilizzato il vantaggio gomme

La Ferrari a Shanghai valeva molto di più di un secondo posto, a 37" di distacco da Rosberg. È mancato il confronto diretto, visto che i piloti della Ferrari, causa la prima sosta anticipata per riparare i



il caso del Gp



**VETTEL S'È SCUSATO CON ME. NON L'HA FATTO CERTO APPOSTA MA QUESTO NON CAMBIA LE COSE**

**KIMI RAIKKONEN**

”

danni, sono usciti subito dalla sequenza prevista. Singolare che le previsioni della Pirelli indicassero come strategia più veloce almeno tre cambi gomme: le due fermate venivano prospettate come opzione decisamente più lenta. Eppure è quello che ha fatto Rosberg, che partito con le gomme medie è rimasto fedele a questa miscela al primo cambio. Eppure, la situazione gomme prima del via era forse più rosea per la Ferrari di Vettel. Che rispetto a Rosberg poteva disporre di un set di supersoft in più, risparmiato nelle qualifiche, mentre Raikkonen aveva a disposizione la stessa scelta di mescole di Rosberg. Poi c'era Hamilton, che di gomme nuove ne aveva in quantità perché nelle qualifiche di fatto non aveva girato. Ma partendo dall'ultima fila, per lui il Gp si prospettava maledettamente difficile.

**MENTRE C'ERANO I PRESUPPOSTI PER VINCERE**

## Non sfruttati i guai Mercedes

C'erano i presupposti per vincere, invece siamo qui a raccontarvi di un altro secondo posto, di un altro podio, che in termini concreti, poco aggiunge a quelli già conquistati a Melbourne e in Bahrain.



### IL WEEK-END ALTALENANTE DI VETTEL

Sopra, la speronata di Vettel a Raikkonen. In alto, il sorpasso del tedesco a Hulkenberg e Sainz all'ingresso dei box. Sopra a sinistra Seb e Hamilton a stretto contatto: week-end faticoso per entrambi... In questa foto, Vettel si distrae fra Force India e Toro Rosso

noto radicalmente diverso. Non ci sarà più tempo, come negli ultimi anni, di chiedersi se vale la pena continuare a sviluppare la vettura per il campionato in corso oppure dedicarsi a quella dell'anno successivo, che comunque erano interessate da cambiamenti spesso minimi.

Ora le regole del gioco cambiano radicalmente, nel 2017 i tempi sul giro miglioreranno di almeno 3". Chi non inizia in tempo a progettare le vetture del prossimo anno, semplicemente poi non sarà in grado di farlo. Chi si ferma è perduto. Se a questo aggiungiamo che sia Ferrari che Mercedes saranno impegnate nei test Pirelli per sviluppare le gomme più larghe, vediamo che di forze e di risorse per continuare ad aggiornare l'attuale vettura non ce ne sono poi tante. Anzi. Dopo solo tre gare la Ferrari già si trova ad inseguire con un distacco molto pesante: 42 punti dividono Vettel da Rosberg, 55 punti la Mercedes dalla Ferrari nel campionato Costruttori. In un altro momento sarebbero stati distacchi gestibili mentre ora, nonostante ci siano ancora 18 Gp da disputare, assumono proporzioni più inquietanti. Una situazione che dopo i test di Barcellona sembrava mettersi al meglio è rapidamente peggiorata nel giro di tre Gp. Non tanto in termini di performance in pista quanto di aspettative realistiche in ottica di campionato.

Non è un caso che Sergio Marchionne a Shanghai abbia parlato di tutto, persino della Sauber, ma non di vincere il campionato del mondo. Quella sembra non essere più l'ambizione e la priorità immediata.

### DIFFICILE VIA STAGIONALE PER VETTEL

## Sebastian non è andato in crisi

«Non credo proprio che Sebastian Vettel sia entrato in crisi - dice Maurizio Arrivabene - anche se qui ha commesso due errori. In Australia si era comportato molto bene e anche in Bahrain, prima che il motore cedesse. Lo sviluppo di questa vettura continuerà su basi regolari e progressive ad ogni Gp. Magari non ci saranno cose radicalmente diverse perché abbiamo cambiato moltissimo da subito ma ad ogni gara ci saranno novità».

Vettel non è in crisi, non lo abbiamo mai pensato e anche oggi, qualifiche, partenza e prima curva a parte, ha corso con grande intensità. Come quando in pit lane, prima del tratto dove inizia il limite di velocità, aveva sorpassato Hulkenberg che andava a rilento (il pilota della Force India sarà poi penalizzato per questo) e Sainz, che inopportunosamente si era accodato.

«Quella è stata una bella manovra - ha detto Vettel - sembra che fossi l'unico a sapere che per regolamento, sino a quando non c'è il limite, in corsia si può sorpassare. Come in passato aveva fatto anche Fernando Alonso alla Ferrari ai danni di Felipe Massa, proprio a Shanghai. Per guadagnare due posizioni in pit lane, in questa occasione Vettel s'è portato tutto sul lato sinistro. In partenza, a Sochi, per non perdere troppo terreno come ha fatto a Shanghai alla prima curva speriamo invece che resti più a destra, all'interno». ●

La Ferrari che lo scorso anno aveva vinto al secondo Gp di campionato, in Malesia, quest'anno che doveva essere la volta buona la vittoria l'ha solo forse sfiorata in Australia. E quel che è peggio non ha mai sfruttato a proprio vantaggio i problemi che hanno colpito sempre Hamilton ed in minima parte anche Rosberg, visto che pure il leader di campionato di partenze non ne ha ancora azzeccata una. Ormai per i piloti Mercedes lo start sembra essere diventato una sindrome. Questa volta ne ha approfittato Daniel Ricciardo ma non i due piloti della Ferrari.

### LO SVILUPPO DELLE MONOPOSTO 2016 RALLENTERÀ

## Da giugno si lavora per il prossimo anno

Si va a Sochi e paradossalmente le cose adesso si complicano. Certi recuperi "prodigiosi", come quelli della Ferrari in Ungheria ed a Singapore, nel 2015, frutto di uno sviluppo tecnico e aerodinamico continuo e ossessivo, saranno più difficili. Perché da giugno in poi molte risorse tecniche ed umane di tutti i team dovranno necessariamente essere focalizzate sulla progettazione di vetture studiate per il regolamento del prossimo anno, che sarà come

**NON CREDO CHE SEB SIA ANDATO ANDATO IN CRISI, ANCHE SE A SHANGHAI HA FATTO DUE ERRORI**

**MAURIZIO ARRIVABENE**



# Marchionne a ruota libera

la presenza del Gp

**DALLE CRITICHE AI PILOTI ALLA POSSIBILITÀ DI ACQUISTARE LA SAUBER «SE QUALCUNO PAGA I DEBITI». IL PRESIDENTE IRROMPE A SHANGHAI E PARLA**

**S**HANGHAI - Dall'Olanda alla Cina. Dopo la riunione del consiglio di amministrazione della Ferrari ad Amsterdam, per Sergio Marchionne è stata la volta del Gp di Shanghai, prima

uscita ufficiale in F.1 di questa stagione agonistica. Rispetto alle dichiarazioni invernali, quando il Presidentissimo aveva indicato la vittoria del campionato del mondo come l'unico traguardo possibile e accettabile per la Ferrari, adesso i toni si sono decisamente ridimensionati, sono tornati ad essere possibilisti. Un po' come quando aveva assunto la presidenza della Ferrari. I primi 3 Gp senza vittorie, hanno inevitabilmente lasciato il segno. I problemi di affidabilità emersi in Australia e Bahrain e le "follie" dei suoi piloti in Cina stanno iniziando a convincere Sergio Marchionne che la strada non è così scontata o prevedibile come inizialmente aveva pensato.

«Ovviamente è spiacevole pensare a quello che è successo in gara - spiega Sergio Marchionne - ma i piloti sono stati eccezionali nel recuperare quello che avevano perso e questo dimostra che la macchina c'è. Adesso bisogna andare avanti. Arrivare bene la pensa come me. Da una parte siamo un po' imbarazzati ma anche un po' contenti per le prestazioni. Stiamo crescendo, stiamo cercando di domare la nostra macchina. Ma speriamo di non ripetere una corsa così la prossima volta. Vettel si è scusato per il suo errore dopo la gara. Avrei chiesto scusa anch'io al suo posto, ha fatto veramente una... Vettel ha commesso uno sbaglio innocente e si è fatto "beccare" da uno molto più inesperto di lui. Sfortunatamente ci ha messo in queste condizioni ma poi il suo recupero è stato eccezionale. Mi sono stupito nelle ultime fasi nel vedere Hamilton che non riusciva a rimontare ma noi ci siamo detti di non provare neanche ad inseguire Rosberg, perché non ci saremmo riusciti. Se fossimo stati più vicini, però, non so chi avrebbe vinto».

Prima della gara invece, Sergio Marchionne aveva parlato di diversi aspetti inerenti la F.1: «Ho incontrato Lauda e mi ha detto che al banco prova Mercedes le loro power unit hanno percorso anche 8000 chilometri, poi arrivano qui e in qualifica hanno problemi. Questo sport mi piace, è fantastico, ma non sono contento quando arriviamo secondi o rompiamo motori. Detto questo, sappiamo quanto è diffi-

cile ed impegnativa questa sfida».

**- Visti i problemi di Hamilton una Ferrari in prima fila poteva starci ...**

«I piloti in qualifica hanno sbagliato in un paio di curve e lo sanno. Ho parlato con loro, erano comunque sereni. Le cose stanno andando nel verso giusto. Ci siamo posti degli obiettivi importanti, dobbiamo conoscere una monoposto completamente nuova, quindi gli sbagli sono comprensibili. Nonostante tutto, in Australia potevamo vincere, e in generale sono contento dei progressi fatti. Abbiamo molto lavoro davanti a noi, porteremo avanti uno sviluppo importante. Bisogna anche considerare che la Mercedes non si ferma, quindi non bisogna illudersi di poterli battere facilmente».

**- La Red Bull in prova ha fatto meglio della Ferrari! Potete dargli il motore...**

«E avremmo fatto uno sbaglio enorme. Detto questo non avremmo dovuto esserci davanti e questo conferma gli sbagli fatti durante le qualifiche».

**- Politicamente parlando la F.1 vive un momento**

VETTEL S'È SCUSATO PER IL SUO ERRORE. AL SUO POSTO L'AVREI FATTO ANCH'IO

SERGIO MARCHIONNE

”

IL MITO ALFA È NATO CON LE CORSE E IN QUALCHE MODO DEVE TORNARE. QUANDO? NON SO

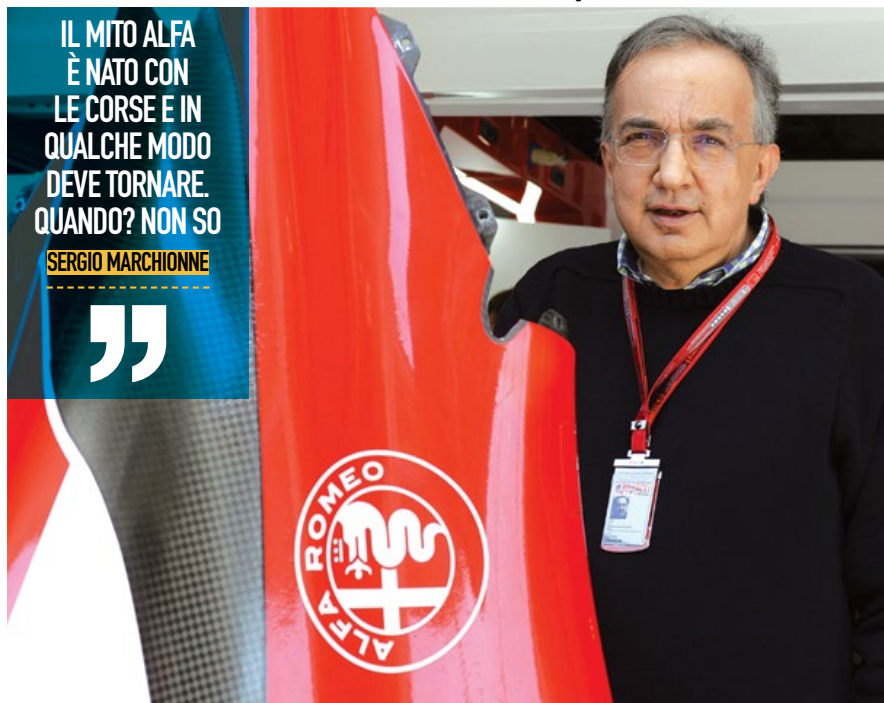
SERGIO MARCHIONNE

”

**PAROLE IN LIBERTÀ**

Sergio Marchionne ha seguito la Ferrari nel week-end cinese e non ha mancato di dispensare critiche ai due piloti, sottolineando gli errori commessi da Vettel e Raikkonen in prova ed in gara

fotografie COLOMBO





### **decisamente difficile...**

«Sì ma vale la pena essere presenti. Perché rimane la massima espressione dello sport automobilistico sul fronte tecnologico. Quando una persona acquista un computer non si chiede quanti processori ci sono al suo interno, ne apprezza la performance. Se dovessi spiegare com'è fatta una power unit starei qui delle ore e annoierei tutti. Ma verso il pubblico possiamo semplificare, ed è un cambiamento che va fatto. I regolamenti sono troppo complessi, c'è bisogno di un'apertura per riavvicinarsi alla gente ed in particolare ai giovani. Ma questo è un discorso che riguarda la Fom. Per avvicinare il pubblico più giovane è necessario parlare il loro linguaggio, e dare la giusta attenzione al mondo digitale».

### **- L'idea di riportare il marchio Alfa Romeo in Formula Uno va avanti?**

«Questo contesto rappresenta la massima espressione tecnologica del mondo automobilistico, considerando gli obiettivi dell'Alfa Romeo credo che l'opzione debba essere considerata. Il mito Alfa è nato con le corse, e in qualche maniera qui deve tornare. Quando accadrà? Non lo so».

### **- La Sauber è in grossa crisi economica. Potreste essere interessati ad acquistarla?**

**NON ABBIAMO  
NEMMENO PROVATO  
A INSEGUIRE  
ROSBERG.  
MA SE FOSSIMO  
STATI PIÙ VICINI...**

**SERGIO MARCHIONNE**



«Se qualcuno si accolla tutti i debiti, allora sì...».

### **- I piloti dovrebbero essere più coinvolti nel processo decisionale?**

«Entro certi limiti è importante ascoltare il loro punto di vista dal momento che alla fine in macchina ci sono loro».

### **- Favorevole alla riduzione dei costi?**

«Diciamo che al momento li abbiamo stabilizzati. Il passo successivo sarà quello di iniziare a scendere. Se però evitiamo di inventarci un motore nuovo ad ogni stagione allora potremo abbassare i budget. In F.1 ci sono delle realtà che sono necessarie. Lo Strategy Group, ad esempio, è stato creato per dare la possibilità di incontrarci e discutere. Abbiamo bisogno di un tavolo intorno al quale sederci e confrontarci. Non possiamo parlare qui nel paddock a gruppetti».

### **- Cosa pensa dei problemi che deve affrontare Monza e del futuro del Gp d'Italia?**

«Non ne so molto, ad eccezione del fatto che molta gente me ne vuole parlare. Ogni anno ormai ci ritroviamo qui a porre e rispondere a questa domanda».

**Cesare Maria Mannucci**

# Testa **bassa** e occhi al cielo

**A SHANGHAI IN CASA FERRARI HANNO SBAGLIATO SOPRATTUTTO I PILOTI IN QUALIFICA E IN GARA. E, PER UNA VOLTA, AL MOTTO DI ARRIVABENE SI AGGIUNGE UNO SGUARDO UN PO' COSÌ**

**M**aurizio Arrivabene pare abbia alzato gli occhi al cielo pochi istanti dopo il via cinese, con i due ragazzi in rosso colti in clamorosa scazzottata alla curva uno. Uno sguardo verso l'alto che ha seminato ulteriore panico nella truppa marchiata (sulla divisa addirittura) da celebre motto che invita a tenere bassa la testa. In tanti, del resto, abbiamo guardato in su, lo facciamo da tre corse, in attesa di veder sbocciare il fiore emiliano, mentre conteggiamo una quantità di errori da bilancio critico. Mercedes punti 114, Ferrari punti 61. Il tutto nonostante un certo impegno proprio della Mercedes, nel tentativo di agevolare almeno un sorpasso a vantaggio della Ferrari. Insomma, i dati secchi, quelli numerici, non producono segni discostanti dal passato prossimo e remoto, pur maneggiando la consapevolezza che qualcosa di diverso e nuovo - appunto - debba accadere, stia per accadere, un attimo e tracchete! A Shanghai hanno sbagliato soprattutto i piloti. In qualifica prima, in gara poi. Possiamo evitare qui di incensare rimonte piuttosto inevitabili guidando macchine da seconda piazza certa, agevolate dalla safety car nello specifico, rese brillanti da qualche gesto fosforico, a cominciare da quello messo lì da Vettel in corsia-box. Il migliore del weekend. Ma, insomma, una prima fila perduta, con le conseguenze che sappiamo, con un terzo per niente comodo sulla ribalta, Ricciardo, capace di agguantare la prima fila e poi la testa della corsa, segnalando un recupero Red Bull tutto da verificare. Che vale, per inciso, un clamoroso terzo posto in classifica piloti: tre punti meno di Ginetto; tre punti più di Sebastian.

Il Presidente Marchionne è stato piuttosto severo con la coppia Vettel-Raikkonen, è stato sin troppo generoso valutando la "sua" Ferrari, non proprio o non ancora davvero minacciosa per la Mercedes, mai impegnata sin qui in un testa a testa e quindi lontana anche da una verifica severa. Piuttosto, c'è da dare un premio extra a chi, dentro la Ferrari, tiene duro a suo tempo sul tema fornitura motori alla Red Bull, una eventualità che creerebbe oggi qualche tensione supplementare.

Il fatto è che questa squadra sotto tensione lo è sin dal giorno primo di questo Mondiale, causa incremento delle aspettative, generato dalla Ferrari stessa nei pressi della vigilia. Un elemento che pesa,



**PER LE ROSSE POI C'È L'INEVITABILE RECUPERO...**

A destra, Vettel davanti al combattivo e arrembante (fin dal via) Kvyat, mentre Raikkonen insegue sullo sfondo: Seb alla fine sarà 2°, Kimi 5°. Sopra, Vettel chiede spiegazioni sul podio a Kvyat, buon 3°, per le convulse fasi iniziali. Davanti alle tv Seb sarà molto duro con il russo





fotografie SUTTON-IMAGES.COM



**E ADESSO, DOPO  
QUESTE PRIME TRE  
GARE, ALLA ROSSA  
SERVIREBBE  
UN GIORNO  
SEMPLICEMENTE  
FELICE**

al momento, proprio misurando un potenziale non ancora espresso dentro un Gran Premio mondato da disturbi accessori. Il podio, i secondi posti tanto inevitabili quanto preziosi, somigliano sempre più a consolazioni deboli e sempre meno a soddisfazioni autentiche, rilanciano una difficoltà complessa e nota da tempo, quando si tratta di ribaltare un sistema di valori solidissimo. Il compito è difficile anche per un gruppo di lavoro impegnato strenuamente in una inversione di rotta, alle prese con opportunità forse concrete ma trasformate sin qui in miraggi. Tre corse, comunque: poca roba. Per capire, per sfruttare, per ridurre, per superare. Fatica, altroché. Tocca attendere, lavorare sulla pazienza e sui nervi, in attesa di un fine settimana sprovvisto di inciampi. Guardando verso l'alto, qualche volta, ma sì, dove sta chi determina un giro di vento, una spinta misteriosa, un tocco di grazia. La Ferrari, in quelle zone celesti, vanta qualche credito da circa sei anni e adesso servirebbe proprio - in attesa della rivoluzione - un giorno semplicemente felice. ●

# Guerra finanziaria

**SOLO ALLA SCADENZA DEL PATTO DELLA CONCORDIA, NEL 2020, POTRANNO CAMBIARE LE CONDIZIONI DEI BONUS FOM, MA È GIÀ LOTTA APERTA: I TEAM MEDIO-PICCOLI HANNO FAME ANCHE SE GUADAGNANO COME I CLUB AL TOP NELLA CHAMPIONS LEAGUE DI CALCIO**

di **Cesare Maria Mannucci**

**S**HANGHAI - «L'attuale Patto della Concordia è in vigore sino al 2020. Per cambiare eventualmente la governance, in assenza di unanimità, bisognerà aspettare quella data».

In Bahrain Jean Todt parlava così, a chi gli chiedeva come aggirare il processo democratico che di fatto da alcuni anni blocca ogni decisione in F.1. Di cui la contorta "farsa" delle qualifiche e l'incertezza sulla definizione del regolamento tecnico 2017 sono gli esempi più recenti.

Ma la data del 2020 non è casuale, perché il problema non sono tanto le procedure regolamentari, quanto i soldi. Infatti solo dopo la scadenza del Patto della Concordia si potranno eventualmente cambiare le condizioni finanziarie dei bonus Fom, della divisione dei diritti televisivi, dei soldi pagati dagli organizzatori e di tutti gli altri proventi che confluiscono nel business della F.1.

Mancano meno di 4 anni, ma "l'assalto alla diligenza" è già iniziato. Perché i team medio-piccoli vogliono molti più soldi, Sauber e Force India, con il loro compulsivo ricorso alla Comunità Europea, hanno finito per sollevare un polverone dai contorni ancora difficili da quantificare. Che potrebbe terminare anche in maniera diversa dalle loro aspettative. Perché dal confronto dei soldi che assegna la Uefa alle migliori squadra della Coppa dei campioni di calcio, si evince che ha pienamente ragione Ecclestone quando dice: «I team non hanno mai guadagnato così tanti soldi come adesso, eppure si lamentano in continuazione. Il problema non è il denaro che diamo in più alla Ferrari, ma tutti quelli che diamo alla Manor! In cambio di cosa? Per quale spettacolo?».

Eppure Claire Williams mette già le mani avanti quando dice: «Non è un problema che alla Ferrari sia riconosciuto un bonus esclusivo per la sua presenza continuativa in F.1, ma non dovrebbe essere così elevato come l'attuale. Spesso ne abbiamo parlato con Ecclestone ma la cosa non è mai stata affrontata. Sono convinta che le discussioni per la nuova distribuzione delle risorse economiche tra i vari team, cominceranno molto prima della scadenza prevista nel 2020. In futuro spero che assisteremo a una diversa redistribuzione. La F.1 ha bisogno di una suddivisione più equa delle risorse economiche».



## IL POTERE DELLA ROSSA

La Ferrari in F.1 può contare su un bonus speciale di fedeltà di 70 milioni di dollari. In alto, Buffon portiere di una Juve prima alla voce introiti per la Champions League

# ia



## I conti in tasca ai team per la stagione 2016

Già in Bahrain circolavano i conteggi esatti di quanto i team di F.1 incasseranno quest'anno, conforme ai risultati e ai parametri riferiti alla stagione 2015. Il team che riceverà più soldi è la Ferrari, nonostante il secondo posto nella classifica Costruttori dello scorso anno, con la cifra complessiva di 192 milioni di dollari. Ma ecco la tabella complessiva in dollari Usa:

### I GUADAGNI F.1 IN DOLLARI

1. Ferrari	192.000.000
2. Mercedes	171.000.000
3. Red Bull	144.000.000
4. Williams	87.000.000
5. McLaren	82.000.000
6. Force India	67.000.000
7. Renault	64.000.000
8. Toro Rosso	57.000.000
9. Sauber	54.000.000
10. Manor	47.000.000

Per arrivare alla definizione di queste cifre, si segue un criterio lineare che prevede A) i due migliori risultati ottenuti dai team nella classifica Costruttori degli ultimi tre anni. B) il piazzamento dei team nella classifica Costruttori dell'ultimo anno. C) Bonus speciali

concessi ai team che sono stati campioni del mondo o che hanno una lunga militanza in F.1. D) Bonus speciale di fedeltà alla Ferrari, quest'anno quantificato nella cifra di 70 milioni di dollari.

Complessivamente nel 2016 ai team andrà la cifra record di 965 milioni di dollari. Quando nel 2015, basandosi sui risultati del 2014, la cifra complessiva era stata di 883 milioni. Sebbene il numero di gare fosse il medesimo Nonostante gli indici di ascolto Tv siano calati, così come gli ospiti del paddock club. Mentre invece la media degli spettatori in circuito si mantiene elevata, grazie anche a particolari eventi come i Gp del Messico o di Inghilterra, che nel weekend di gara, sono in grado di attirare ognuno oltre 350.000 spettatori. Complessivamente la Fom avrebbe introitato la cifra di 1.5 miliardi di dollari e ai team andrebbe circa il 66% di questa cifra, mentre chi detiene i diritti commerciali della F.1, avrebbe progressivamente visto erodere la propria percentuale sino all'attuale di circa il 33%.

## La Champions League paga meno

Un aumento di risorse a beneficio dei team in costante aumento, da fare impallidire persino le cifre della Champions League di calcio. La tabella che vi mostriamo è diffusa dalla Uefa e mostra gli introiti delle prime 10 squadre nella Champions League relativa alla stagione 2014-2015 (in euro) mentre quella 2015-2016 è ancora in corso. La Juventus, nonostante in quella edizione non avesse vinto (fu battuta dal Barcellona in finale), è la squadra che ha introitato di più, grazie alla percentuale di "market pool", ossia la quota fissa Uefa che viene ripartita tra le squadre della stessa nazione.

### COSÌ IN CHAMPIONS (IN EURO)

1. Juventus	89.100.000
2. Barcellona	61.000.000
3. Psg	56.100.000
4. Real Madrid	52.500.000
5. Monaco	52.300.000
6. Bayern Monaco	49.800.000
7. Roma	45.900.000
8. Manchester City	45.800.000
9. Atletico Madrid	43.700.000
10. Chelsea	39.200.000

ne. Quota che in Italia è stata divisa solo tra Juventus e Roma in virtù della mancata qualificazione del Napoli. Mentre i club spagnoli - essendo Barcellona, Atletico Madrid, Real Madrid e Atletico Bilbao -, avevano dovuto dividere questa quota in 4. Si evince così che squadre storiche come il Real Madrid, il Bayern di Monaco o il Chelsea, guadagnano di meno della Sauber o della Toro Rosso. Certo i club di calcio possono disporre anche dei consistenti guadagni provenienti dai diritti televisivi dei campionati nazionali, della biglietteria dello stadio, il merchandising. Una squadra di calcio è composta da meno personale rispetto a un team di F1, e in "materiale", spende sicuramente meno. Anche se complessivamente, a livello di grandi Club, il suo foglio di pagamenti è più corposo. Come dimostra la Juventus, con un tetto salariale - ossia solo per i giocatori - di 124 milioni spesi in un anno. Qui non vogliamo fare il confronto tra l'economia del calcio e quella della F1. Ma dimostrare - attraverso numeri ufficiali - come la F1 oggi sia il campionato che complessivamente, distribuisce più risorse economiche a chi vi partecipa. Erogate da chi detiene i diritti commerciali o dall'ente organizzatore. Più di quanto faccia la Nascar e più di quanto faccia la Uefa con la Champions League.

#### Aumenta la fronda

Eppure la fronda aumenta, perché è sulla futura divisione delle risorse economiche, che si gioca il futuro della F1. Altro che le "ingenua" discussioni sul format delle qualifiche...

Perché se i team medio piccoli hanno fame e vogliono di più, i team principali, Ferrari e Mercedes in testa, non sono disposti a cedere un centesimo. Anzi, quando le discussioni inizieranno, pure loro vorranno di più. Visto che dalla Fia hanno dovuto "ingoiare" un piano di riduzione dei costi per le power unit, in futuro vendute a prezzo "politico".

*«Il fatto che la Mercedes sia un grande Costruttore - dice Toto Wolff - non vuole dire che non siamo soggetti a controlli e restrizioni sul budget. Dobbiamo rendere conto al Consiglio di amministrazione per ogni spesa. La nostra attività in F1 deve autofinanziarsi, non può produrre passivo. Per questo certe cifre indicate inizialmente dalla Fia per il prezzo commerciale delle power unit erano improponibili».*

Così, la Williams che ora reclama una "fetta" dei diritti storici riconosciuti alla Ferrari, è la stessa squadra che nel 2011 assumeva Pastor Maldonado al posto di Nico Hulkenberg perché attratta dai soldi di PDVSA, e poi concludeva il campionato Costruttori al 9° posto.

#### Il ricorso alla Comunità europea

Il ricorso presentato da Sauber e Force India poggia su presupposti forse convincenti per un burocrate di Bruxelles, ma non per chi la realtà della F1 la vive quotidianamente. Nel ricorso si afferma che la distribuzione attuale delle risorse economiche risente dell'abuso di posizione dominante di alcune squadre. Si porta proprio l'esempio della Williams, che pur avendo concluso il campionato 2015 alle spalle della Ferrari, in terza posizione, perce-

gli **intrighi**  
del **Gp**



pisce comunque meno della metà di quanto spetta al team del Cavallino. La McLaren che ha concluso al 9° posto, guadagna comunque il 30% in più della Force India che, invece, si è classificata al 5° posto. Ora i team medio piccoli chiedono che, quando il Patto della Concordia sarà rinnovato, che la cifra complessiva sia divisa in parti uguali tra le prime 10 squadre. Ossia, visto che ai team nel 2016 andranno complessivamente 965 milioni di dollari, la Manor, la Sauber o Toro Rosso in futuro ne vorrebbero 96,5 milioni a testa. In nome di una sorta di comunismo meritocratico-finanziario, che non ha nessuna ragione di essere. Dal punto di vista economico, storico e tecnico. Una operazione forzata, quella del ricorso alla Comunità Europea. Ordinata probabilmente da qualcuno. Perché oggi Sauber o Force India non sono proprio due esempi cristallini, se parliamo di integrità amministrativa.

#### Grandi manovre in atto

Le grandi manovre sono così iniziate e anche in questo caso per capirne l'esatta portata bisogna guardare oltre. Oggi a chiedere di iniziare al più presto le trattative per rinegoziare il patto della Concordia sono proprio i piccoli. Quelli che magari da due mesi non pagano i dipendenti e hanno accumulato centinaia di milioni di debiti. Proprio come la Sauber.

Nel 2020 Bernie Ecclestone avrà 89 anni e a quel punto è ragionevole pensare che sia già andato in pensione. CVC da parte sua, per quella data, dovrebbe avere già venduto la quota di maggioranza che ancora detiene nella società Delta Topco, quella che possiede i diritti commerciali della F1. Pacchetto azionario che per statuto CVC avrebbe già dovuto dismettere da due anni. Così, a rinegoziare il quadro economico della F1 dopo il 2020, oggi sarebbero ancora Ecclestone e CVC, ossia due nomi che probabilmente nella F1 dal 2021 in poi, po-

#### VOGLIA DI MONETIZZARE PER I MEDIO-PICCOLI

Sopra, la Renault di Palmer in lotta con la Williams di Bottas: si tratta di due team che sperano molto in una futura diversa distribuzione dei bonus, che a fine stagione vedrà coinvolta anche la debuttante Haas, sotto, con Grosjean

COLOMBO





cedurale della F.1. È così uno scenario possibile che nel 2020, con la progressiva uscita di scena di Ecclestone e CVC, siano proprio i maggiori investitori, i principali azionisti di Delta Topco, a chiedere un intervento e una presenza più corposa e decisionale della Fia. Giocando un ruolo attivo così non solo sulla governance, ma di fatto su tutto il quadro giuridico-normativo che regola la F.1. Todt ha messo le cose in chiaro spiegando che la Fia sarebbe molto contenta di prendere da domani il controllo della F.1. Se potesse, ma che non può farlo sino a quando sarà in essere l'attuale Patto della Concordia. Nel frattempo i piccoli team vanno avanti con le loro strampalate richieste economiche. Ignorando che, se paragoniamo la F.1 alla Champions League, loro in termini di percentuali sulle risorse economiche disponibili, guadagnano di più di Club che hanno scritto la storia del Calcio e che dispongono di una base di milioni di fans.

#### Cosa sono i diritti commerciali della F.1

In totale, i diritti commerciali che il campionato del mondo di F.1 genera, sono pari a circa 1,5 miliardi di dollari. Ma da quale tipologia di entrate sono composti questi diritti commerciali? Nel dettaglio,

trebbero non essere più coinvolti. O esserlo in maniera marginale.

#### La posizione della Fia

Jean Todt parlando della incertezza decisionale che ha colpito la F.1 ha detto: «Se fossi un dittatore, oggi sarei Presidente della Fia perché sarei stato imposto. Invece ho dovuto convincere 250 membri della Fia per essere eletto. Non posso prendere delle decisioni in autonomia con il rischio poi di andare in tribunale e perdere. Il tempo dei dittatori è finito. Come Presidente Fia devo parlare con la governance del Gruppo Strategico. Mentre la Commissione F.1 è sempre esistita. C'è stato un periodo dove per la Fia l'unica possibilità per cambiare le cose fosse in nome della sicurezza. Ora non è più così». La Fia per statuto non può essere coinvolta in trattative economiche, anche se è sempre una firmataria del Patto della Concordia. Che regola non solo la parte finanziaria ma anche quella normativa e pro-

#### COSÌ COMPOSTI I DIRITTI COMMERCIALI IN F.1

33%	“Gettone” pagato dagli organizzatori dei Gp per ospitare la Formula Uno
31%	Diritti televisivi
16%	Pubblicità tabellare e sponsorizzazione dei Gp
5.5%	Hospitality corporate e Paddock Club
4.5%	Gare di supporto
10%	Altre fonti

glio, in ordine decrescente, lo indichiamo nella tabella a sinistra. Il “gettone” per ospitare la F.1 pagato dai singoli paesi, resta la fonte di finanziamento maggiore. Da qui la necessità di cercare sempre nuove nazioni per pagare cifre sempre più alte per ospitare la F.1. Come il Messico nel 2015 o l'Azerbaijan nel 2016.

Per cui anche le critiche che i team rivolgono ad Ecclestone per un calendario troppo fitto di gare oppure infarcito di nazioni poco “tradizionali” nella storia della F.1, sono abbastanza fuori luogo. Visto che sono proprio loro a reclamare più denaro per mantenere strutture sempre più sovra dimensionate. Come mezzi e come personale.

#### Le conclusioni

Lo scorso anno ad Austin, quando la situazione finanziaria del team Sauber era già in profonda crisi, Monisha Kaltelborn disse: «È triste vedere che un business come la F.1, che genera 1 miliardo e 600 milioni di dollari all'anno, non riesca a trovare soldi in più per le squadre che ora sono in difficoltà e sono sempre state presenti con grande dignità».

Le si potrebbe rispondere che è triste, nel caso della Sauber, che un team che percepisce 54 milioni di dollari solo di premi, che “vende” i sedili a Nasr ed Ericsson, che possiede alcuni sponsor personali, e dichiara di spendere nel 2015 circa 95 milioni di euro, presenti una situazione debitoria così pesante. E che per essere presente a Shanghai e Sochi, si debba chiedere agli sponsor di Ericsson di anticipare i pagamenti. In attesa che arrivino altri soldi da Ecclestone. ●



## IL TOP DEL GP

Nico **Rosberg**

Ha solo un momento di esitazione al via, ma per il resto esegue tutto in maniera perfetta, senza commettere errori. Vero che per lui questa non è certo una vittoria molto difficile da ottenere ma è bravo a trarre il massimo risultato con il minimo sforzo. Poca spesa molta resa dice il proverbio. Che lui adotta in pieno.

10

fotografie COLOMBO



# 10

## Daniel Ricciardo

Cuore di leone, si esalta ed esalta tutti. Con una qualifica incredibile, con una partenza perfetta e con quasi 3 giri percorsi al comando davanti alla Mercedes di Rosberg. Con lo stesso motore che sulle due Renault ufficiali non tiene la scia delle Manor. Ripartito dopo la foratura si lancia in una rimonta esaltante e alla fine la definisce la corsa più bella della sua vita. Anche se in classifica è solamente quarto.

# 8

## Lewis Hamilton

È vittima di effetti collaterali. In prova si rompono prima il cambio e poi il motore. Parte dal fondo, quasi riesce ad evitare l'inferno della prima curva ma alla fine rimedia una ruotata da Nasr. Al quel punto la sua gara si trasforma in un calvario. Si ferma 5 volte per cambiare le gomme, la sua vettura torce, ma lui non si risparmia. Conclude 7° ma ancora un giro e lo passava pure Verstappen...

## Daniil Kvyat

Alla prima curva ci arriva bello cattivo, ma era partito bene, la Red Bull era competitiva, non poteva perdere l'occasione. Quando Vettel lo accusa, tiene testa e gli dice: «*Ma come facevo a vedere che sul tuo fianco sinistro c'era Raikkonen? Cosa vedo oltre la tua macchina? Non siamo saliti tutti e due sul podio? Allora cosa ti lamenti?»*. Un atteggiamento più da lite nel traffico di Roma, che non ti aspetteresti da un pilota russo. E che spiazza definitivamente Vettel che incarta e porta a casa.

# 7

## Felipe Massa

Dopo prove deludenti in gara mostra carattere e conclude al 6° posto. Resistendo sino alla fine ad Hamilton, che però è alle prese con una vettura del tutto inguidabile. Una gara solida, di esperienza, proprio quello che la Williams si aspetta da lui.

## Max Verstappen

Il "baby" va ancora a punti, stupisce per la sua regolarità, ormai per il 2017 lo vogliono tutti. Per prima la Red Bull. La safety car lo costringe a cambiare la strategia, alla fine con le gomme super soft è il pilota più veloce. Conclude 8° senza errori.

## Carlos Sainz

Buona anche la gara dello spagnolo, che termina 9° alle spalle del suo compagno di squadra. Perde molto tempo quando si ritrova dietro Hulkenberg, che procede a rilento arivando in pit lane, e gli rimane alle spalle. Considerando che al traguardo arrivano tutti, il 9° posto con la Toro Rosso è un buon risultato.

### KVYAT E RICCIARDO ESALTANO LE RED BULL

Con una prestazione tutta carattere e determinazione Daniil Kvyat ha arpionato uno strepitoso terzo posto proprio davanti al suo compagno di squadra Ricciardo, in alto, che era addirittura balzato al comando nei primi giri prima di essere azzoppato da una foratura



### Kimi Raikkonen

Pure lui di errori ne fa tanti: in qualifica, alla prima curva quando arriva lungo, blocca le ruote e finisce troppo largo. Creando così i presupposti che poi convinceranno Vettel a tentare il sorpasso. Dopo la collisione fa quello che può, probabilmente si scoraggia pure, visto che in termini cronometrici, avrebbe potuto recuperare sulle due Red Bull. Come, invece, fa Vettel.

### Fernando Alonso

Rientrava dopo l'incidente di Melbourne e considerando il dolore fisico la sua gara è pure buona, anche se il 12° posto non è certo quanto si aspetta. Aveva pianificato una strategia su due soste ma la safety car iniziale gli rovina i piani. Per lui, più che una corsa è un test.

### Valtteri Bottas

Dopo le ottime qualifiche perde molto tempo nel caos della prima curva. A quel punto modifica la strategia ma non trova più il ritmo del suo compagno di squadra. Con questa Williams, il 10° posto è proprio il minimo sindacale.

### Sebastian Vettel

Sbaglia il giro di qualifica, la partenza e il modo come affronta la prima curva. Prende la sufficienza solo per la grande rimonta che compie e che lo porta a risalire al secondo posto. Voleva passare Raikkonen, invece, al suo compagno di squadra ci finisce addosso mentre è Kvyat che lo fa secco all'interno. Alla fine, Sergio Marchionne non glielo manda certo a dire. Vettel capisce il messaggio e dalla rabbia iniziale verso Kvyat passa subito a chiedere perdono a tutta la sua squadra.



COLOMBO



# 5

## Sergio Perez

Ancora fuori dai punti, il messicano conclude all'11° posto. Nei primi giri esce indenne dal caos della prima curva e fa sognare. Poi si complica la vita con una strategia che alla fine lo fa arretrare.

## Jenson Button

Conclude al 13° posto. Anche lui vittima in pit lane del rallentamento eccessivo che Hulkenberg impone a chi lo seguiva. Pure lui in difficoltà per una strategia pianificata su due soste, che la safety car manda a pallino.

## Marcus Ericsson

Alla prima curva entra in collisione con Grosjean. Lui definisce decente la sua gara, ma quando concludi 16° doppiato c'è veramente poco da stare allegri. Ma almeno, a differenza di Nasr, mostra segni di reattività di fronte ad una situazione finanziaria del team sempre più incerta e dal futuro inquietante.

## Esteban Gutierrez

Finalmente il messicano conclude una gara, sebbene doppiato in 15ª posizione. Dopo che alla vigilia aveva iniziato a perdere la pazienza sollevando sospetti che sulla sua vettura montassero pezzi meno affidabili che su quella di Grosjean. In gara non gli funziona il DRS e sul lungo rettilineo di Shanghai è un problema oggettivo.

## Nico Hulkenberg

Il tedesco rimedia due penalità in due giorni. I commissari giustamente lo penalizzano perché al momento di rientrare ai box per cambiare le gomme rallenta oltre ogni misura per consentire ai meccanici del suo team, impegnati con Perez, a finire la procedura del cambio gomme. Solo che alle sue spalle si ritrova Sainz che perde tempo prezioso e quasi lo tampona. Il giro più veloce della gara però è di Hulk, a dimostrazione che la Force India c'era.

## Kevin Magnussen

Almeno questa volta riesce a vedere la bandiera a scacchi anche se le prestazioni della Renault sono davvero al limite della decenza. Tra sospensioni rotte e un gap di 2" al giro e 10 km/h di velocità massima tra lei e la Red Bull. Conclude al 17° posto, doppiato.

## Rio Haryanto

Alla fine vince il suo duello personale contro la Renault di Palmer. Il che la dice tutta sulla crisi della Renault. Come tempi sul giro il suo ritmo non è molto distante da Wehrlein. Guida, accumula km, conclude 21° doppiato, non commette errori.

## Romain Grosjean

Al via si prende con Ericsson alla prima curva e nel contatto danneggia il musetto. Dovendo rientrare subito ai box per la sostituzione. In seguito lamenta problemi di vario genere, vorrebbe addirittura fermarsi ma dai box gli ordinano comunque di portare la vettura al termine. Conclude al 19° posto una gara molto deludente.

## Felipe Nasr

Parte male, alla prima curva non si accorge che Hamilton è alla sua destra e stringe su di lui, rovinandogli la corsa. Meno veloce di Ericsson vive lo psicodramma della Sauber. Consapevole che i soldi del Banco del Brasile, visto il caos politico che regna nel Paese, difficilmente ci saranno anche nei prossimi anni. Conclude 20° doppiato, di meglio non fa.

## Jolyon Palmer

È forse complessivamente il pilota più lento in pista. Termina all'ultimo posto, nonostante una partenza accettabile, ma dopo il buon debutto di Melbourne, sembra avere fatto dieci passi indietro. E già si riparla di Ocon pronto a sostituirlo...



Nella foto, Perez, Haryanto e Bottas. Sotto, Felipe Massa. In basso a destra Palmer, ultimo. In alto, Vettel e Button,



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



IN COLLABORAZIONE CON

**MAGNETI  
MARELLI**

**Haas nuovi componenti all'ala anteriore**

Quale primo frutto del programma di sviluppo nella galleria del vento Ferrari, a stagione avviata, Haas ha aggiunto nuovi componenti all'alettone anteriore della vettura. All'area della cascata sono state aggiunte due nuove pinne: una piccola montata all'aletta della cascata e un flap orizzontale aggiunto al deviatore a bandiera. Delle due è il flap aggiunto al deviatore che ha attirato maggiore attenzione. Questo deviatore si allunga all'interno verso la giunzione di ala e sezione centrale a livello Y250. Scopo di questo flap è aumentare il vortice Y250 che si muove a spirale tra la gomma anteriore e il telaio, in modo da spingere lontano dalla carrozzeria posteriore la scia della gomma anteriore. Nessun'altro team ha aggiunto un dispositivo in questa zona e questa innovazione ha forti probabilità di essere copiata da altri.

**McLaren con pinna verticale sotto la punta**

Mantenendo il muso molto simile a quello del 2015 la McLaren ha aggiunto una pinna verticale sotto la punta a forma di pollice del muso. Normalmente la punta del muso si fonde rapidamente con la parte superiore del muso, ma ora la McLaren sta cercando di allungarla con questa pinna, in modo da convogliare il flusso d'aria sotto il muso fino al resto della monoposto. Se la si guarda da dietro è chiaramente visibile la complessità dell'alettone anteriore e del muso e in che modo questi diano forma al flusso d'aria.

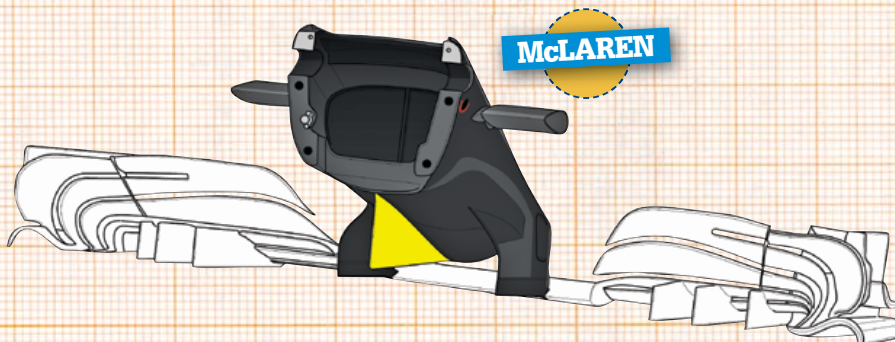
**Williams e i guai al tamburo dei freni**

La Williams ha subito due cedimenti delle ruote posteriori a causa dell'attrito creato dal condotto del freno dentro la ruota, attrito che ha finito col romperla. Da molti anni la tendenza è avere un tamburo in fibra di carbonio che riempie lo spazio dentro la ruota. Si tratta di una soluzione aerodinamica, infatti in questo modo i team possono controllare il flusso d'aria attraverso la ruota: sigillando lo spazio tra la ruota e il condotto del freno, possono evitare perdite e spingere più aria attraverso il condotto del freno con benefici sia per il raffreddamento che per l'aerodinamica. Il problema di questa impostazione è che le scuderie riducono il gioco tra il condotto del freno e la ruota in misura tale che questi possono toccarsi. Il tamburo del condotto del freno presenta già guarnizioni a basso attrito lungo i bordi che le permettono di scivolare all'interno della ruota, senza consumarla. Tuttavia, se il condotto del freno è mal allineato o si sposta durante la gara, lo sfregamento diventa molatura e le sottili ruote in magnesio si possono surriscaldare e spezzarsi. Le ruote da F.1 sono molto sottili, il metallo, soprattutto nella zona cilindrica attorno al condotto del freno,

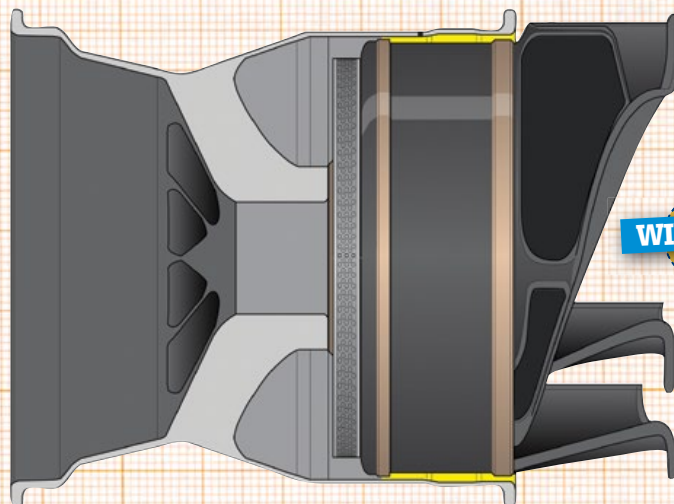
# Ali e freni



HAAS



McLAREN



WILLIAMS

**La Williams ha avuto due cedimenti delle ruote posteriori a causa dell'attrito creato dal condotto del freno dentro la ruota**

no, ha uno spessore di alcuni millimetri, una ruota intera pesa appena 3 kg. Qualsiasi cedimento nella ruota farà immediatamente calare la pressione della gomma mandando l'auto fuori pista. Nelle prove prestazionali sia la Red Bull che la Toro Rosso hanno avuto cedimenti delle ruote a causa del contatto con i condotti del freno, non si tratta quindi di un caso isolato. Forse la federazione internazionale dovrebbe intervenire per impedire che i team riempiano lo spazio tra il condotto del freno e la ruota.

# in evoluzione

ECCO LE PRINCIPALI INNOVAZIONI SULLE MONOPOSTO DOPO IL TERZO ROUND DEL MONDIALE. ANDIAMO A SCOPRIRE LE VARIE SOLUZIONI

## Renault con una nuova aletta

Un piccolo componente nuovo è stato aggiunto alla Renault, che ha inserito un'aletta in sostituzione del deviatore a bandiera nell'alettone anteriore. Questa piccola nuova aletta è evidentemente stampata in 3D e fissata alla più grande aletta a cascata mentre per questo assetto il deviatore di solito montato in questa zona è stato rimosso. Anche se ha una forma molto diversa dal vecchio deviatore, il nuovo componente svolge la stessa funzione di controbilanciare la turbolenza creata dalla gomma che gira.



## Red Bull, alettone anteriore "seghettato"

Seguendo la tendenza a usare quest'anno pezzi dentellati, la Red Bull ha aggiunto seghettature al suo alettone anteriore, con una soluzione simile a quella della Mercedes. Lo spazio tra i due flap anteriori è parzialmente dentato nella zona dove l'alettone ha la massima pendenza. I bordi dentati suddividono il flusso d'aria in minuscoli vortici, questo flusso d'aria più turbolento contribuisce a mantenere l'aria attaccata agli alettoni sotto superficie, evitando la perdita di prestazione causata dalla separazione.

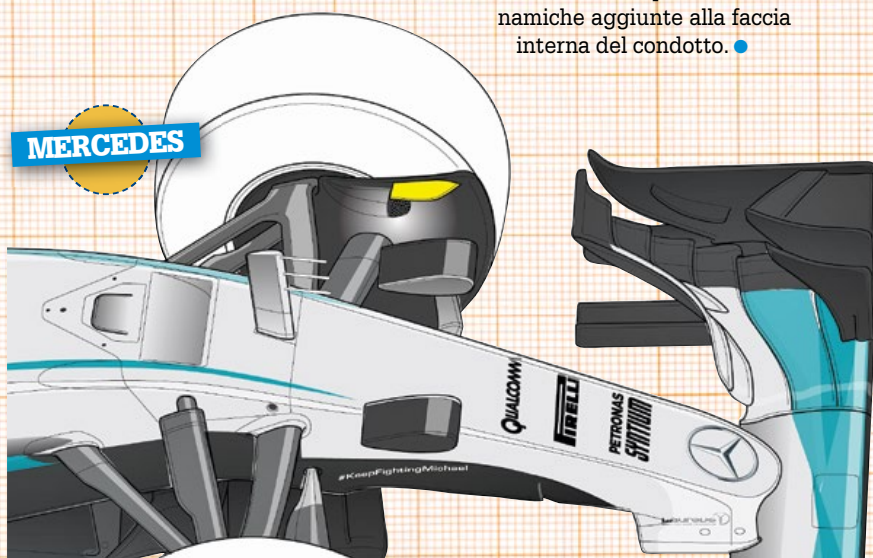


## Mercedes pinnetta sopra il filtro dei freni

La Mercedes in Australia ha avuto un problema ai freni verso la fine della corsa, quando un tappo per orecchie è rimasto attaccato nel filtro d'immissione dell'auto di Rosberg. Per quanto piccolo, il tappo ha causato un blocco sufficiente del flusso d'aria di raffreddamento tanto che i freni si sono surriscaldati. Le ricerche svolte da allora hanno portato a due soluzioni: la prima è stata quella di irrorare la zona dei freni con uno spray antiadesivo. Questa finitura grigia impedisce che eventuali frammenti in pista si attacchino al condotto del freno; questo spray si usa sull'alettone anteriore fin dall'anno scorso, per la stessa ragione, in quanto i frammenti possono ridurre la prestazione degli alettoni anteriori. La seconda è stata l'aggiunta di una pinnetta sopra il filtro d'immissione, che può deviare i frammenti dall'immissione, ma pare funzionare anche con le altre pinne aerodinamiche aggiunte alla faccia interna del condotto. ●

## Toro Rosso riduce la resistenza aerodinamica

Per aumentare la propria alta velocità nonostante il deficit di potenza rispetto ai top team, la Toro Rosso ha pensato di ridurre la resistenza aerodinamica negli alettoni posteriori: con il flap posteriore affusolato alle estremità in modo da ridurre la deportanza e di conseguenza la resistenza. L'altro alettone ha ora una nuova impostazione, con un'aletta molto più piatta, più simile a quella usata in Canada, a Spa o a Monza. L'alettone posteriore più piatto ha bisogno di meno feritoie. Come negli al-



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Grosjean	1°	58"563
Raikkonen	1°	31"134
Hamilton	1°	29"322
Nasr	1°	36"854
Ricciardo	3°	24"392
Kvyat	4°	24"084
Pérez	4°	23"215
Vettel	4°	30"115
Hülkenberg	4°	27"683
Sainz	4°	25"754
Button	4°	24"072
Bottas	4°	22"682
Verstappen	4°	30"034
Ericsson	4°	23"955
Magnussen	4°	23"158
Hamilton	5°	25"179
Hamilton	6°	22"301
Raikkonen	14°	23"296
Wehrlein	15°	26"969
Palmer	15°	22"799
Alonso	16°	22"874
Vettel	17°	22"276
Hülkenberg	17°	23"867
Pérez	18°	22"485
Haryanto	18°	23"183
Kvyat	19°	22"607
Massa	19°	22"124
Sainz	19°	22"832
Ricciardo	19°	22"461
Gutiérrez	19°	23"878
Rosberg	20°	22"831
Verstappen	20°	23"744
Magnussen	20°	23"257
Grosjean	20°	24"615
Nasr	20°	23"735
Bottas	21°	22"630
Hamilton	21°	22"626
Palmer	24°	23"280
Hülkenberg (+5")	26°	29"570
Button	27°	23"029
Wehrlein	27°	24"104
Pérez	28°	22"351
Ericsson	28°	23"563
Haryanto	28°	24"635
Bottas	30°	22"747
Hamilton	30°	22"698
Massa	31°	23"349
Alonso	32°	22"927
Sainz	33°	24"269
Grosjean	33°	23"342
Gutiérrez	34°	22"963
Kvyat	35°	22"684
Vettel	35°	22"350
Magnussen	35°	22"677
Rosberg	36°	23"559
Ricciardo	37°	22"426
Raikkonen	37°	22"832
Palmer	38°	24"099
Verstappen	39°	23"130
Nasr	40°	25"357
Haryanto	40°	24"369
Gutiérrez	43°	23"070
Wehrlein	43°	24"274
Button	44°	22"510
Grosjean	44°	23"284
Hülkenberg	46°	22"790

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through. SG = Stop & Go



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	56	1.38"53"891	185,078	1'40"418	38
2°	18	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	56	a 37"776	183,908	1'40"610	37
3°	15	D.Kvyat (Russia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	56	a 45"936	183,657	1'41"546	38
4°	12	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	56	a 52"688	183,449	1'41"015	55
5°	10	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	56	a 1'05"872	183,046	1'40"593	40
6°	8	F.Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'15"511	182,753	1'41"815	34
7°	6	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'18"230	182,670	1'40"662	32
8°	4	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	56	a 1'19"268	182,639	1'40"399	41
9°	2	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	56	a 1'24"127	182,491	1'41"485	35
10°	1	V.Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'26"192	182,428	1'41"558	23
11°		S.Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1'34"283	182,184	1'41"846	30
12°		F.Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1'37"253	182,094	1'42"226	36
13°		J.Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1'41"990	181,951	1'40"298	46
14°		E.Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	181,629	1'40"368	45
15°		N.Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	181,588	1'39"824	48
16°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	181,266	1'43"269	41
17°		K.Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	55	a 1 giro	180,970	1'42"311	22
18°		P.Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	180,824	1'41"489	48
19°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	180,775	1'39"923	47
20°		F.Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	180,079	1'40"582	42
21°		R.Haryanto (Indonesia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	179,912	1'42"009	42
22°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	55	a 1 giro	179,847	1'42"232	26

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL TERZO GRAN PREMIO

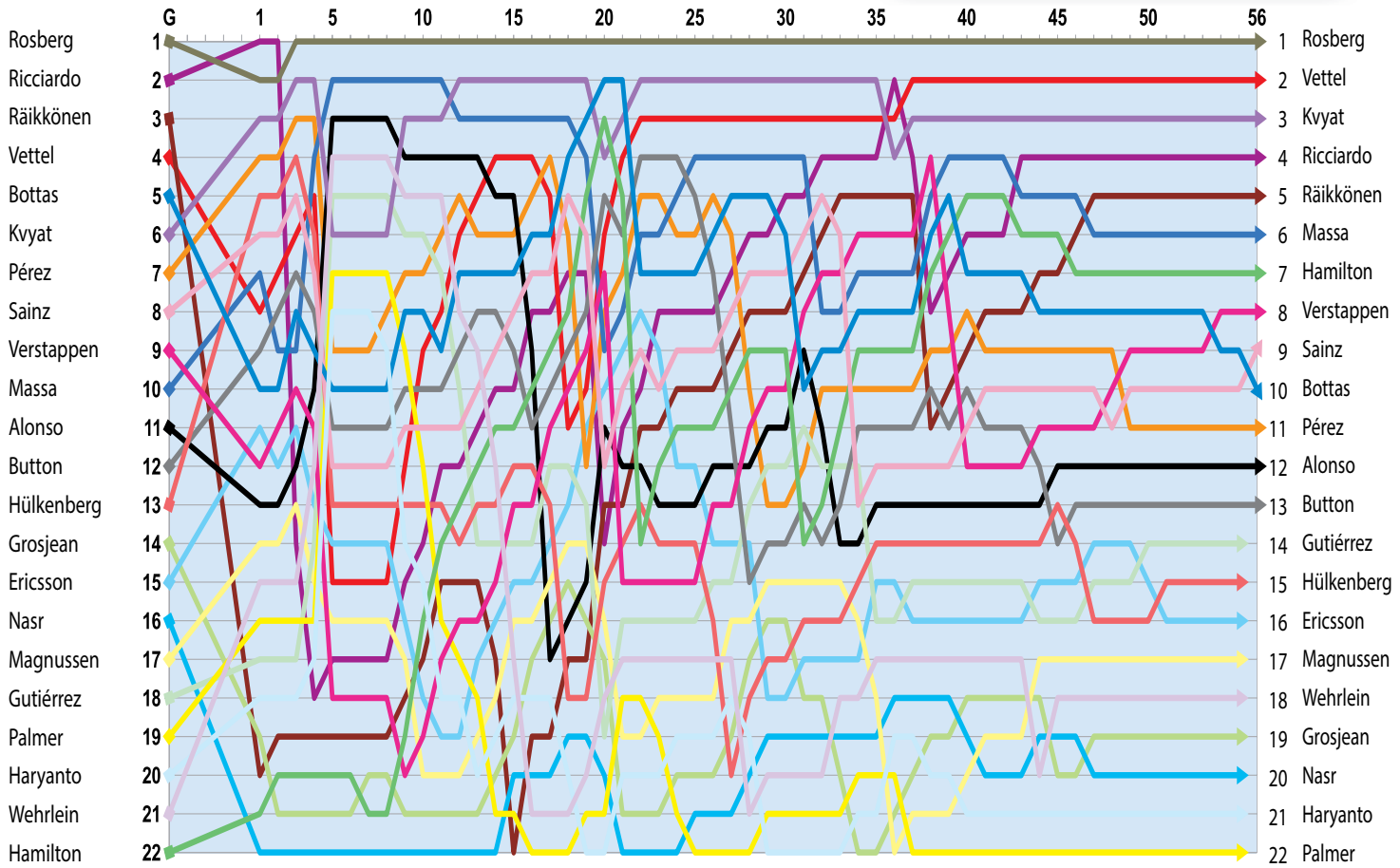
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	2	2	2	2	1	1
MERCEDES	ROSBERG	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
FERRARI	VETTEL	FERRARI	2	2	2	2	1	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	1	2	2	2	1	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	BOTTAS	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	1	1	1	1	1	1
RED BULL	KVYAT	RENAULT	1	1	1	1	2	3
FORCE INDIA	HULKENBERG	MERCEDES	1	1	1	1	1	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RENAULT	MAGNUSSEN	RENAULT	1	1	1	1	1	2
RENAULT	PALMER	RENAULT	1	1	1	1	2	2
TORO ROSSO	VERSTAPPEN	FERRARI (2015)	1	1	1	1	1	2
TORO ROSSO	SAINZ	FERRARI (2015)	1	1	1	1	1	1
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	1	1	1	1	1	1
SAUBER	NASR	FERRARI	1	1	1	1	1	1
MCLAREN	ALONSO	HONDA	2	2	2	2	2	2
MCLAREN	BUTTON	HONDA	2	2	2	2	1	1
MANOR	WEHRLIN	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MANOR	HARYANTO	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	1	1	1	1	1	1
HAAS	GUTIERREZ	FERRARI	1	1	1	1	1	1

CINA | 3ª gara del mondiale F1 | 17 aprile 2016 | Shanghai International Circuit (5,451 km)  
 | Distanza: 305,066 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e in gara

**LEGENDA**

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ ALLA CURVA 14**  
 236 METRI PRIMA DELLA CURVA

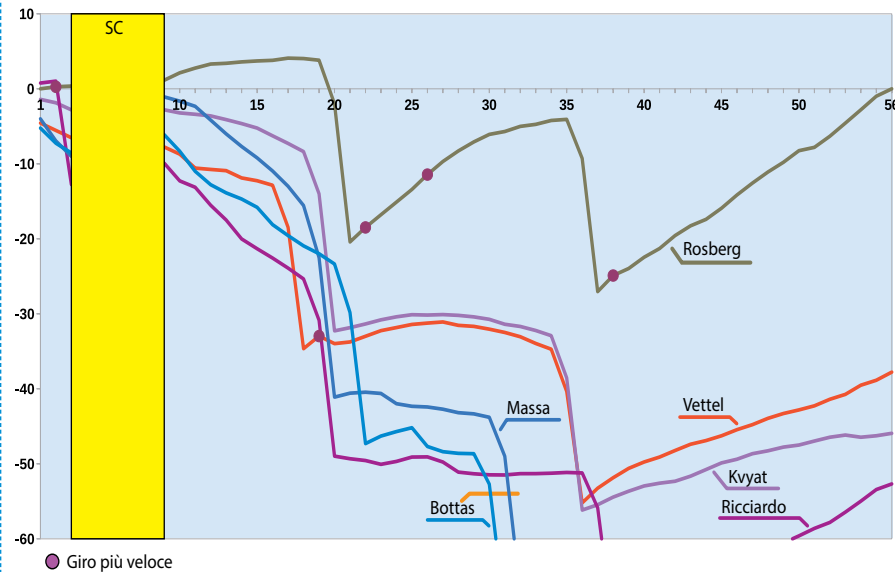
**QUALIFICAZIONI**

Pérez	334.5
Bottas	334.1
Haryanto	333.9
Hülkenberg	333.9
Rosberg	333.6
Vettel	332.7
Raikkonen	332.5
Grosjean	332.3
Gutiérrez	332.3
Massa	331.7
Sainz	331.7
Verstappen	331.4
Ericsson	331.1
Nasr	330.9
Alonso	329.5
Ricciardo	329.5
Magnussen	328.3
Palmer	328.0
Kvyat	327.3
Button	325.2
Hamilton	295.1
Wehrlein	262.0

**GRAN PREMIO**

Ricciardo	349.9
Vettel	349.5
Bottas	348.3
Pérez	348.2
Hamilton	346.9
Hülkenberg	345.3
Verstappen	345.2
Raikkonen	345.1
Massa	343.5
Sainz	343.4
Haryanto	342.3
Ericsson	342.0
Grosjean	340.4
Wehrlein	339.9
Magnussen	339.3
Alonso	338.2
Button	337.8
Rosberg	337.5
Kvyat	336.0
Gutiérrez	335.4
Palmer	324.4
Nasr	318.5

**I DISTACCHI**



Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

**RECORD PISTA**

**SUL GIRO IN PROVA**

**IMBATTUTO**  
M.Schumacher  
(Ferrari F2004, 2004)  
1'33"185 media 210,587  
km/h

**SUL GIRO IN GARA**

Sul giro in gara **IMBATTUTO**  
M.Schumacher  
(Ferrari F2004, 2004)  
1'32"238 media 212,749  
km/h

**SULLA DISTANZA**

Sulla distanza **IMBATTUTO**  
R.Barrichello  
(Ferrari F2004, 2004)  
1h29'12"420 media 205,185  
km/h

**NOTE**

(C) Penalizzazione di 5 posizioni per sostituzione del cambio.  
(\*) Penalizzazione di 3 posizioni per essere rientrato in pista in modo non sicuro.

**PROVE LIBERE**

**VENERDÌ 15 APRILE**

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Raikkonen	1'39"155	1'36"896
2° Vettel	1'38"665	1'37"005
3° Rosberg	1'38"037	1'37"133
4° Hamilton	1'38"183	1'37"329
5° Ricciardo	1'39"061	1'38"143
6° Verstappen	1'40"232	1'38"268
7° Hülkenberg	1'40"169	1'38"527
8° Sainz	1'39"676	1'38"542
9° Pérez	1'40"347	1'38"569
10° Bottas	1'40"828	1'38"723
11° Alonso	1'40"538	1'38"728
12° Button	1'39"974	1'38"828
13° Kvyat	1'39"625	1'39"178
14° Massa	s.t.	1'39"214
15° Palmer	1'41"816	1'39"774
16° Grosjean	1'41"358	1'39"890
17° Wehrlein	1'42"908	1'39"941
18° Ericsson	1'41"393	1'39"979
19° Haryanto	1'41"614	1'40"550
20° Nasr	1'42"980	1'41"066
21° Gutiérrez	s.t.	1'42"954
22° Magnussen	s.t.	s.t.

**SABATO 16 APRILE**

	3ª SESSIONE
1° Vettel	1'57"351
2° Bottas	1'58"061
3° Pérez	1'58"689
4° Sainz	1'58"800
5° Gutiérrez	1'59"526
6° Palmer	1'59"677
7° Magnussen	1'59"761
8° Wehrlein	1'59"964
9° Verstappen	2'00"150
10° Hülkenberg	2'00"158
11° Nasr	2'00"197
12° Raikkonen	2'00"812
13° Massa	2'02"438
14° Haryanto	2'02"732
15° Button	s.t.
16° Alonso	s.t.
17° Grosjean	s.t.
18° Kvyat	s.t.
19° Rosberg	s.t.
20° Ricciardo	s.t.
21° Hamilton	s.t.
22° Ericsson	s.t.

**GRIGLIA**

1ª FILA	6 Rosberg Mercedes 1'35"402	3 Ricciardo Red Bull 1'35"917
2ª FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'35"972	5 Vettel Ferrari 1'36"246
3ª FILA	77 Bottas Williams 1'36"296	26 Kvyat Red Bull 1'36"399
4ª FILA	11 Perez Force India 1'36"865	55 Sainz Toro Rosso 1'36"881
5ª FILA	33 Verstappen Toro Rosso 1'37"194	19 Massa Williams 1'37"347
6ª FILA	14 Alonso McLaren 1'38"826	22 Button McLaren 1'39"093
7ª FILA	27 Hulkenberg Force india s.t.(*)	8 Grosjean Haas 1'39"830
8ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'40"742	12 Nasr Sauber 1'42"430
9ª FILA	20 Magnussen Renault 1'38"673	21 Gutierrez Haas 1'38"770
10ª FILA	30 Palmer Renault 1'39"528	88 Haryanto Manor 1'40"264
11ª FILA	94 Wehrlein Manor s.t.	44 Hamilton Mercedes s.t.(C)

**GIRI IN TESTA**

Ricciardo 1°-2° Rosberg 3°-56°

**POLE POSITION**

SABATO 16 APRILE	QUALIFICHE			SETTORI		
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Rosberg Mercedes F1 W07 Hybrid	1'37"669	1'36"240	1'35"402	25"094	29"004	41"217
2° Ricciardo Red Bull RB12	1'37"672	1'36"815	1'35"917	25"228	29"095	41"594
3° Raikkonen Ferrari SF16-H	1'37"347	1'36"118	1'35"972	25"117	29"031	41"617
4° Vettel Ferrari SF16-H	1'37"001	1'36"183	1'36"246	25"190	29"225	41"644
5° Bottas Williams FW38	1'37"537	1'36"831	1'36"296	25"365	29"192	41"739
6° Kvyat Red Bull RB12	1'37"719	1'36"948	1'36"399	25"322	29"058	41"980
7° Pérez Force India VJM09	1'38"096	1'37"149	1'36"865	25"261	29"578	41"962
8° Sainz Toro Rosso STR11	1'37"656	1'37"204	1'36"881	25"289	29"368	41"877
9° Verstappen Toro Rosso STR11	1'38"181	1'37"265	1'37"194	25"345	29"518	42"102
10° Hülkenberg Force India VJM09	1'38"165	1'37"333	n.p.	25"398	29"792	42"143
11° Massa Williams FW38	1'38"016	1'37"347		25"463	29"439	42"445
12° Alonso McLaren MP4-31	1'38"451	1'38"826		25"483	29"627	42"678
13° Button McLaren MP4-31	1'37"593	1'39"093		25"704	29"689	42"200
14° Grosjean Haas VF-16	1'38"425	1'39"830		25"735	30"081	42"609
15° Ericsson Sauber C35	1'38"321	1'40"742		25"745	29"765	42"811
16° Nasr Sauber C35	1'38"654	1'42"430		25"883	30"133	42"638
17° Magnussen Renault R.S.16	1'38"673			25"937	30"029	42"707
18° Gutiérrez Haas VF-16	1'38"770			25"889	30"160	42"721
19° Palmer Renault R.S.16	1'39"528			25"780	30"251	43"232
20° Haryanto Manor MRT05	1'40"264			26"092	30"989	43"183
21° Wehrlein Manor MRT05	s.t.			s.t.	34"683	47"807
22° Hamilton Mercedes F1 W07 Hybrid	s.t.			27"699	34"614	51"829

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)

Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)



## MONDIALE PILOTI

		1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G.BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11		
1°	N.Rosberg	75	25	25	25	-	-	-	-	-	-	75																							
2°	L.Hamilton	39	18	15	6	-	-	-	-	-	-	39																							
3°	D.Ricciardo	36	12	12	12	-	-	-	-	-	-	36																							
4°	S.Vettel	33	15	(m.)	18	-	-	-	-	-	-	33																							
5°	K.Raikkonen	28	(m.)	18	10	-	-	-	-	-	-	28																							
6°	F.Massa	22	10	4	8	-	-	-	-	-	-	22																							
7°	D.Kvyat	21	(m.)	6	15	-	-	-	-	-	-	21																							
8°	R.Grosjean	18	8	10	(19°)	-	-	-	-	-	-	18																							
9°	M.Verstappen	13	1	8	4	-	-	-	-	-	-	13																							
10°	V.Bottas	7	4	2	1	-	-	-	-	-	-	7																							
11°	N.Hülkenberg	6	6	(15°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	6																							
12°	C.Sainz	4	2	(i.)	2	-	-	-	-	-	-	4																							
13°	S.Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1																							
14°	K.Magnussen	0	(12°)	(11°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	0																							
15°	S.Pérez	0	(13°)	(16°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	0																							
16°	J.Palmer	0	(11°)	(m.)	(22°)	-	-	-	-	-	-	0																							
17°	M.Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	0																							
18°	F.Alonso	0	(i.)	-	(12°)	-	-	-	-	-	-	0																							
19°	J.Button	0	(14°)	(m.)	(13°)	-	-	-	-	-	-	0																							
20°	P.Wehrlein	0	(16°)	(13°)	(18°)	-	-	-	-	-	-	0																							
21°	F.Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	-	-	-	-	-	-	0																							
22°	E.Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	-	-	-	-	-	-	0																							
23°	R.Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	-	-	-	-	-	-	0																							

## MONDIALE COSTRUTTORI

1°	Mercedes	114	25/18	25/15	25/6	-	-	-	-	-	-	114																							
2°	Ferrari	61	15/0	18/0	18/10	-	-	-	-	-	-	61																							
3°	Red Bull	57	12/0	12/6	12/15	-	-	-	-	-	-	57																							
4°	Williams	29	10/4	4/2	8/1	-	-	-	-	-	-	29																							
5°	Haas	18	8/0	10/0	-	-	-	-	-	-	-	18																							
6°	Toro Rosso	17	1/2	8/0	4/2	-	-	-	-	-	-	17																							
7°	Force India	6	0/6	-	-	-	-	-	-	-	-	6																							
8°	McLaren	1	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	1																							
9°	Renault	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0																							
10°	Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0																							
11°	Manor	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0																							

## CAMBI GOMME

RICCIARDO	SS	S	S	M																														
VETTEL	SS	SS	S	S																														
ROSBERG	S	S	M																															
RAIKKONEN	SS	S	M	S																														
GROSJEAN	S	S	S	SS	SS																													
ERICSSON	S	M	M																															
PÉREZ	SS	S	S	M																														
NASR	S	M	M	S																														
ALONSO	S	M	M																															
MASSA	S	S	M																															
MAGNUSSEN	SS	S	S	M																														
GUTIÉRREZ	S	S	SS	SS																														
BUTTON	SS	M	M	SS																														
KVYAT	SS	S	S	M																														
HÜLKENBERG	SS	S	S	M	SS																													
PALMER	S	SS	S	M																														
VERSTAPPEN	SS	S	M	S																														
HAMILTON	S	S	SS	S	S	M																												
SAINZ	SS	S	S	M																														
BOTTAS	SS	S	S	M																														
HARYANTO	S	S	S	M																														
WEHRLEIN	S	S	S	SS																														



MIGLIORATO IL BILANCIO

## La Williams ci guadagna

I positivi risultati della Williams negli ultimi due anni, si sono trasformati anche in un miglioramento diretto del bilancio finanziario. Dopo il bilancio in rosso per 40 milioni di euro nel 2014, ora la Williams annuncia un profitto di 260.000 euro, alla chiusura del bilancio 2015. Nello stesso tempo il ricavo è passato da 88 milioni di euro del 2014 a 127 milioni di euro nel 2015. Il miglioramento è da ascrivere principalmente all'aumento dei bonus Fom che riflettono i risultati del 2014, quando la Williams ha concluso il campionato al terzo posto. Sensibile anche la riduzione dell'indebitamento.



Lente d'ingrandimento

Colore locale di livello per Ricciardo, in griglia di partenza

TEAM CONCORDI SULLE PROVE PER LE COPERTURE 2017

# Test gomme c'è l'accordo

Finalmente i team hanno concordato un piano regolamentare per iniziare al più presto i test con le gomme più larghe che saranno adottate nel 2017. I test saranno disputati inizialmente con vetture prodotte nel 2014, le gomme saranno delle stesse dimensioni delle attuali, ma con le mescole che saranno adottate già nel 2017. In seguito si passerà alle vetture in versione 2015, modificate nelle sospensioni e nei cerchi, per adottare i pneumatici più larghi. A disputare i test dovrebbero essere Ferrari, Red Bull, Mercedes, Williams e Force India. In totale parliamo di circa 12-14 giornate di test che potrebbero iniziare in luglio, e che ora dovranno essere incasellate dentro un calendario piuttosto serrato. La Pirelli pagherà l'affitto delle piste e un contributo chilometrico ai team. L'importante accordo raggiunto viene salutato dalla Pirelli stessa come un importante traguardo all'interno di una politica di dialogo promossa dalla Casa italiana.



CAUSA DELLE ROTTURE I CESTELLI DELLA VENTILAZIONE DEI FRENI, DI DIMENSIONI PIÙ GRANDI

## Guai ai cerchi per la Williams

Prima sessione di prove libere estremamente agitata. Per due volte la Williams di Massa ha lamentato la perdita d'aria dalla gomma posteriore sinistra, e nel secondo caso è finito anche fuori pista. Rientrato ai box, è stato subito scartato il cedimento dello pneumatico perché non vi erano forature o danni strutturali. La causa, in entrambi i casi, è stata così da ascrivere alla rottura del cerchio, che nel caso della Williams toccava contro le prese d'aria dei freni, qui di dimensioni maggiori rispetto al Bahrain. I cestelli della ventilazione stanno assumendo forme sempre più generose e ormai occupano tutta la superficie interna del cerchio. Tanto che i tecnici della Pirelli hanno dovuto ideare dei piombi superpiatti da applicare internamente per il bilanciamento. Perché di fatto non c'era più

spazio. I fabbricanti di cerchi invece, sono costretti a realizzare ruote sempre più leggere e sottili, per permettere al calore generato dai freni di riversarsi sull'interno della gomma, provocando così un repentino abbassamento della pressione di gonfiaggi. Ragioni diverse invece per i problemi lamentati dalla Renault di Magnussen. Pure lui in difficoltà per una gomma posteriore che ha perso improvvisamente l'aria. In questo caso la causa è stata la rottura della sospensione posteriore - sulla vettura del danese di nuovo disegno - con un elemento della stessa che ha danneggiato il cerchio, provocando così la fuoriuscita d'aria. Nella seconda sessione Magnussen non ha poi girato, mentre lo ha fatto Palmer, perché sulla sua vettura si è dovuta rimontare la sospensione in vecchia configurazione.



Tifo sempre più esigente e accurato in tribuna, con alcuni degli spettatori vestiti più o meno come i loro beniamini, anche se qualche differenza in fondo c'è... Sopra, tre cosplay di Vettel, Alonso e Rosberg in bella mostra



Sopra e a destra, a Shanghai il colore a bordo pista assume connotati più simpatici del solito



### CON DOMICILIO A VARANO

## Succursale Haas in Italia

In prospettiva del cambiamento regolamentare per il 2017, il team Haas dovrà rafforzare l'organico. Confermato l'accordo di collaborazione tecnica e di utilizzo della galleria del vento con la Ferrari, è stata fondata ora la società Haas Italia, con domicilio a Varano, in alcuni locali che il team americano ha affittato dalla Dallara, che continuerà a fornire consulenza tecnica e costruire le varie componenti anche per il 2017.

Di fatto ora sono quasi di più i dipendenti italiani del team Haas che quelli inglesi o americani.



### COME AMMINISTRATORE DELEGATO PER ORA RESTA IN CARICA FELISA

## John e Lapo Elkann nel consiglio Ferrari

Venerdì scorso si è tenuto ad Amsterdam il consiglio di amministrazione della Ferrari. Approvato il bilancio 2015 e definita la composizione del nuovo consiglio che prevede l'ingresso di John e Lapo Elkann, Delphine Arnault, Patrizia Grieco e Adam Keswick. Per quanto riguarda la qualifica di amministratore delegato, resta ancora in carica Amedeo Felisa, **nella foto**,



resterebbe però coinvolto con un ruolo di consulente. Ribadito l'obiettivo di produrre 7.900 vetture nel 2016, contro le 7.664 prodotte nel 2015.

almeno sino al 2 maggio. Per quella data la sua carica potrebbe passare a Sergio Marchionne, che così come accade per altri grandi costruttori, occuperebbe sia questo ruolo che quello di Presidente. Felisa, vista la grande esperienza tecnica,

resterebbe però coinvolto con un ruolo di consulente. Ribadito l'obiettivo di produrre 7.900 vetture nel 2016, contro le 7.664 prodotte nel 2015.

### HORNER SPIEGA ALCUNE CONSEGUENZE DELLE FUTURE REGOLE

## Presto F.1 pesanti come prototipi!

Christian Horner ha dato una spiegazione interessante sulle difficoltà che le nuove regole avranno sul lavoro dei piloti. «Considerando il peso minimo, quello delle nuove gomme, il carburante a bordo, forse saremo a 810- 820 kg. Il peso è aumentato molto da quando sono state introdotte le nuove tecnologie. Addirittura, rispetto a 10 anni fa, siamo a quasi 100 kg in più. A inizio gara una F.1 avrà un peso simile a quello di un prototipo. I piloti dovranno gestire vetture più pesanti, più veloci, con maggiore downforce e grip meccanico. Del resto volevano vetture più difficili da guidare, dicevano che le attuali non lo fossero... Ora si alzerà l'asticella del limite e i team otterranno più riscontro per i soldi che spendono per i piloti. Che dovranno tornare in palestra per prepararsi a monoposto più impegnative in termini di velocità di percorrenza in curva. Saranno novità positive rappresentate dalle nuove regole».



Christian Horner, al centro, ha le idee molto chiare sulle future regole che adotterà la F.1. Eccolo al suo box insieme a Ricciardo e al gran consigliere del capo Mateschitz, vale a dire l'ex pilota di F.1 Helmut Marko, a destra



### LA POLEMICA PROSEGUE

## Herbert vs Alonso

In Bahrain, Johnny Herbert aveva criticato pesantemente Alonso dai microfoni di un televisore inglese, dicendo che di fatto ormai si trattava di un pilota finito, che avrebbe fatto meglio a smettere. Alonso si era risentito della cosa e davanti ai microfoni della stessa Tv, ad Herbert aveva replicato: «Io sono un campione del mondo e corro ancora, tu invece non hai vinto niente e oggi sei qui con un microfono in mano». L'inglese, rosso in viso, si è molto arrabbiato per l'episodio e a Shanghai ha detto: «Resto dell'idea che Alonso ormai appartiene al passato della F.1. L'incidente di Alonso in Australia quando ha travolto Gutierrez mi ha fatto tornare alla mente quello di Michael Schumacher a Singapore nel 2012. Entrambi esempi di quando un pilota perde la concentrazione. Sarebbe meglio per Alonso che passasse a correre nel Wec, per lui sarebbe la categoria perfetta. Potrebbe anche rivincere un campionato, come ha fatto Webber».



Nel paddock c'era pure l'attrice Fan Bingbing, già vista in un film della serie X-Men



**NEL COLLEGIO DELLA FIA**

**Alan Jones commissario**

Si è rivisto Alan Jones come membro del collegio dei Commissari Fia in rappresentanza dei piloti. Al suo fianco la spagnola Silvia Bellot e l'americano Tim Mayer, figlio di Teddy, tra i fondatori della McLaren.

**CON GUAI E PENALIZZAZIONI**

**Tribolazioni per Lewis**

Per il cedimento dell'unità MGU-H nel Q1, Hamilton ha dovuto sostituire il motore, prendendo così il via dall'ultima fila. Sono già 4 i piloti che hanno fatto ricorso alla seconda power unit: Hamilton, Vettel, Alonso e Button. La Mercedes però confida di recuperare più elementi possibili del motore sostituito a Shanghai. Se il problema fosse solo riconducibile al recupero di energia, il propulsore potrà essere ancora utilizzabile. Prima del cedimento, Lewis era stato penalizzato di 5 posizioni per aver sostituito il cambio, danneggiato in Bahrain dalla tamponata di Bottas.



**SAREBBE CAUSA DEI GUAI AL VIA PER MERCEDES IN BAHRAIN**

**W07, occhio all'acceleratore**

**I**n Bahrain la Mercedes non avrebbe avuto nessun problema riconducibile alla frizione, a giustificare il tempo perso al via: «La frizione non c'entra nulla con il mio tempo perso - ha spiegato Hamilton - il problema è stato nel giro di formazione con l'acceleratore. I giri motore invece che salire sono scesi. Quando mi sono fermato in griglia, abitualmente dobbiamo controllare 4 luci, che indicano i diversi livelli di accelerazione. È quello il segnale che indica che i parametri sono perfetti. In quel momento le cose non hanno funzionato, non volevo accelerare troppo per poi partire in anticipo. Dopo il primo spunto Rosberg è scattato meglio di me ed è andato subito in testa».

Con le nuove regole che riducono gli aiuti al via, ora i piloti devono usare la stessa mappatura per tutta la gara, mentre invece prima ve ne era una apposita, che gestiva la procedura di partenza. «Dopo il Bahrain ho lavorato molto al simulatore per riprodurre la stessa condizione di partenza. Penso che quel problema non si ripeterà. Abbiamo mantenuto la stessa mappatura, ma abbiamo cambiato la procedura di applicazione, per renderla più stabile».

**LA COSTOLA SI È SALDATA**

**Via libera per Alonso**

Arrivato a Shanghai, Fernando Alonso ha dovuto sottoporsi di nuovo ad una visita di controllo al centro medico del circuito, prima di essere autorizzato a partecipare al Gp della Cina. I medici Jean Charles Piette e Shiyi Chen, verificato che la frattura della costola si era saldata e che non c'erano più tracce del trauma pneumo toracico, hanno autorizzato Alonso prima a partecipare alla prima sessione di prove libere. Poi, appurato che non vi erano dolori, lo spagnolo è stato "liberato" per il resto del week end.

**PERSA UNA RUOTA A FINE Q2**

**Hulk è contro la retrocessione**

Sebbene si fosse qualificato con il 10° tempo, Hulkenberg ha preso il via 13°, per una penalità inflitta dai commissari, che hanno ritenuto che la perdita della ruota durante la fase finale del Q2 sia avvenuta per imperizia del box, che avrebbe affrettato la procedura di cambio gomme. Una penalità che Hulk ritiene sbagliata: «Non credo che la ruota si sia staccata perché hanno sbagliato, penso invece che si sia rotto qualche cosa nel cerchio. Se la ruota fosse stata mal fissata, si sarebbero sentite prima delle vibrazioni, ma la ruota si è staccata di colpo, senza segnali. Quindi non avrei dovuto essere penalizzato».



**Lente d'ingrandimento**

Anche in Cina la Ferrari si mantiene popolarissima



Il paddock di Shanghai continua mirabilmente a dare dimostrazione d'essere un'antica palude convenientemente bonificata per ospitare la Formula 1



Una rossa d'abito laddove staziona Vettel, pilota di punta della Rossa per antonomasia: miglior attinenza cromatica non poteva esserci, in griglia, al Gp di Cina...



**NESSUNO OFFRE IL PASTO...**

## Cena dei piloti, divisa per 18!

Come tradizione a Shanghai, i piloti hanno tenuto una cena alla vigilia al ristorante italiano "The Kitchen" alla quale hanno partecipato in 18. Unici assenti Raikkonen, Palmer, Magnussen e Haryanto. «Al momento di pagare il conto - dice Hamilton - ho visto la cosa più ridicola della mia vita. Rosberg ha detto: "dividiamo in 18, ognuno paga il suo". Così sul tavolo si sono viste 18 carte di credito e 18 ricevute. Ho pensato che il conto non fosse poi così caro, mi sembrava più logico dividerlo in due o tre persone, poi in un'altra occasione sarebbe stato il turno di altri, invece Rosberg ha insistito perché ognuno di noi pagasse il proprio». «Hamilton ha detto questo? - ha replicato Rosberg - davvero strano, visto che se ricordo bene in altre occasioni era il campione del mondo in carica che si occupava di pagare il conto per tutti...».



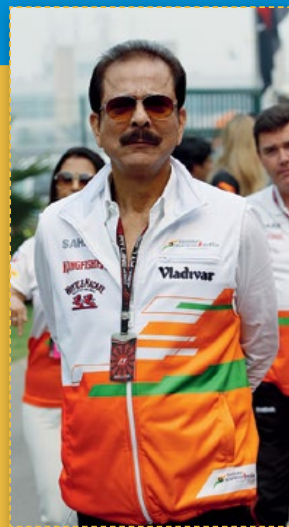
In F1 in caso di pioggia tutto avviene nella massima... trasparenza, sopra. Sotto, il piede pesante di Grosjean



**NON VUOLE TORNARE IN INDIA**

## Guai grossi per Mallya

Uno non può lasciare il paese, l'altro invece non ci vuole tornare. Continuano i problemi giudiziari per Roy Subrata e Vijay Mallya, i due proprietari della Force India, alle prese con la giustizia del loro Paese. Prima di essere stato arrestato, Roy Subrata aveva chiesto un permesso speciale per lasciare l'India, dicendo che doveva incontrare Tony Blair e Bill Clinton per discutere di affari! Il gruppo Sahara di sua proprietà, possiede tra l'altro la maggioranza dell'immobile del Plaza Hotel a New York e del Grosvenor Hotel a Londra, valutati insieme quasi un miliardo di dollari. Mallya invece, sebbene più volte sollecitato dalle autorità indiane a tornare in patria, preferisce al momento restare lontano. Dall'India e anche dalla F1, visto che per ora è risultato assente in tutti i Gp, preferendo soggiornare nella sua casa di Londra. Il governo indiano ora vorrebbe sospendergli il passaporto diplomatico, nel qual caso l'Inghilterra procederebbe all'espulsione di Mallya, che se tornasse in patria rischierebbe l'arresto per reati finanziari.



Dopo i guai di Subrata, sopra, ora in Force India ha problemi pure l'altro socio Mallya

**È CONTRO I VALORI MINIMI DI GONFIAGGIO DELLE GOMME, RITENUTI ALTI**

## Grosjean si lamenta per le pressioni

Le pressioni minime di gonfiaggio continuano a giocare un ruolo determinante nelle performance. Al termine delle prove di venerdì, un furioso Grosjean diceva: «La pressione minima stabilita dalla Pirelli è ridicola, è troppo alta, la macchina è inguidabile. È come avere degli pneumatici di legno, non ti trasmettono nessuna sensazione, rispetto a quando invece la pressione minima delle gomme era di 5 psi più bassa. 21 psi e 20 psi davanti e dietro sono valori ancora accettabili ma oltre no. Nel 2012 le pressioni minime erano di 16-18 psi, quando c'era la Michelin addirittura di 15-13 psi. Era come guidare con dell'olio in pista e in queste condizioni le ruote in frenata si bloccano con facilità».

In Cina le pressioni minime erano di 23 psi avanti e 20 psi dietro, lo scorso anno erano state di 20 psi e 18 psi. Aumento considerevole, perché i team riescono subito, con sistemi leciti o meno, ad abbassare la pressione. Scaldando il freno e di conseguenza il cerchio, ora le ruote hanno un apposito disegno con scanalature interne che agevolano questa procedura, diffondendo così l'aria calda prodotta dal disco freno su tutta la superficie del cerchio. Poi ci sono sistemi meno leciti, come la possibilità di una molla nella valvola di pressione, che si sbloccherebbe determinando una perdita d'aria sino al valore desiderato. Resta il fatto che, dopo un giro, la pressione minima indicata si abbassa subito di 4-5 psi per gomma. È questo uno dei campi dove i team di punta hanno lavorato maggiormente e dove un team nuovo come Haas invece non ha ancora esperienza. In Cina la Pirelli ha mantenuto delle pressioni minime molto elevate per avere poi in gara quelle realmente considerate e ottimali per la sicurezza del pneumatico.



Al box della Ferrari non si perde occasione per tenere bello elevato il tono muscolare in zona box. Ecco i meccanici impegnati durante un momento di pausa in un esercizio collettivo di stretching

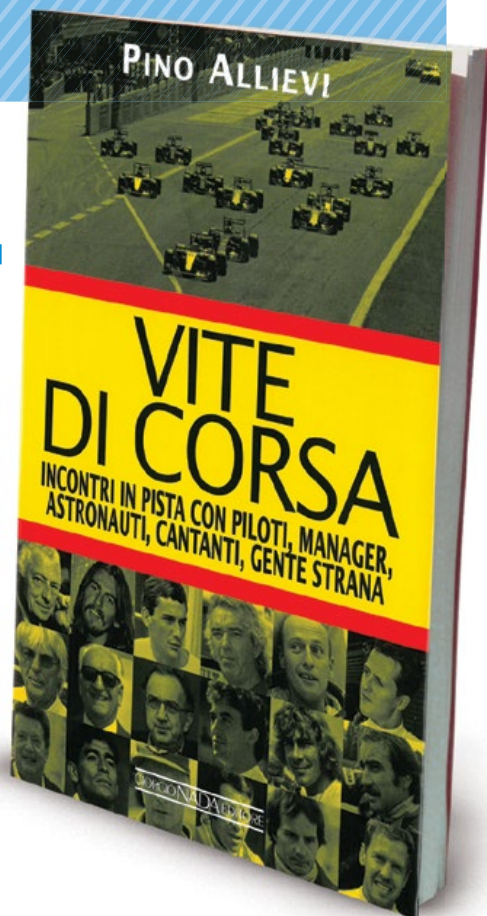
# 29 uomini da raccontare

IN VITE DI CORSA PINO ALLIEVI, PARLA DI PERSONAGGI INTERCETTATI NEL MOTORSPORT: SONO GRAFFI NELLA MEMORIA

di **Andrea Cordovani**

**C**erti incontri sono graffi che restano incisi nella memoria. In *Vite di Corsa*, il nuovo libro di Pino Allievi, ce ne sono in quantità industriale. Questa non è una storia di secondi limati, cordoli e nolder. Non ci sono profili alari, risultati da celebrare, Gp da ripercorrere giro per giro. Qui emerge l'uomo. O meglio i personaggi. Il mondo delle corse è solo il contesto, quasi una stazione di partenza e ritorno dove si incontra gente di ogni tipo, ma tutta bella tosta, spesso icone da raccontare. "Ho scelto 29 nomi che fanno da traccia ai contenuti. Personaggi famosi, alcuni dei quali hanno scritto pezzi della storia italiana se non proprio del mondo o addirittura dello spazio. Non si tratta di biografie né di ritratti sui quali costruire opinioni, bensì flash che descrivono incontri di pochi minuti o di anni, nella frenesia di un lavoro da giornalista che mi ha costretto a tempi strettissimi, tra orari di chiusura dei giornali, problemi di fusi, fretta. Vite di corsa, appunto, come dice il titolo", recita un liofilizzato dell'introduzione nella quale è compresa anche quella di Allievi, spesso in giro per il mondo a intercettare questo o quel personaggio con i suoi capelli impazziti, la sua ficcante ironia, la sua prosa pungente, il suo modo sempre originale di approcciare ai fatti. Nel libro tutto si mescola con una logica che dalle piste passa alla vita e viceversa. Allievi usa piccoli dettagli per aprire grandi scenari. Incontra l'avvocato Gianni Agnelli a Villa Frescot, una domenica. L'appuntamento è allo Stadio Comunale: Torino-Verona il match. Con largo anticipo sul triplice fischio finale lasciano lo stadio e assieme sfrecciano per le vie semideserte infischiosene dei semafori rossi per-

**VITE DI CORSA**  
**GIORGIO NADA EDITORE**  
È fresco di stampa *Vite di Corsa* il nuovo libro di Pino Allievi (Giorgio Nada Editore). Sono 208 pagine che filano via lisce e velocissime come fossero monoposto di F1. Sono incontri in pista con piloti, manager, astronauti, cantanti, gente strana intercettata nel mondo del motorsport. Il volume costa 24 euro. Sotto Allievi con Enzo Ferrari e in basso, il giornalista lombardo assiste alla chiacchierata tra Agnelli e Alboreto: sempre sulla notizia



ché alla guida c'è l'Avvocato e i vigili non si azzardano a battere ciglio. Arrivano a casa. "Forse siamo rimasti soli, Stuart (il maggiordomo, nda) dev'essere uscito, ogni tanto scompare", dice Agnelli divertito mentre chiede a Pino se gradisce un tè. E qui ecco come dipinge la scena Allievi. "Lo seguo con la coda dell'occhio mentre maldestramente accende il fornello. Quando l'acqua bolle, la versa in due boccali di birra (ho la netta sensazione che non sappia dove si trovano le tazze) e aggiunge le bustine, poi lo raggiungo aiutandolo a trasportare la zuccheriera e i piattini sul tavolo in salotto".

Ci sono 29 capitoli che scivolano via uno dietro l'altro. C'è l'uomo che mise i piedi sulla luna ed ebbe delle visioni: Jo Conrad. E c'è l'uomo che con i piedi (soprattutto il sinistro) conquistò il mondo e le visioni le fece venire agli avversari: Diego Armando Maradona. C'è un'icona dei Beatles: George Harrison e c'è anche un perfetto sconosciuto Alessandro O. che solo anni più tardi e qualche pranzo gentilmente offerto da Pino e un collega alla Trattoria degli Artisti a Monza si scoprirà essere il figlio di Onassis. C'è un presidente della Repubblica Argentina (Menem) che piange e ci sono i sorrisi per l'entrata in scena del boss Jo Macaluso. C'è Sergio Marchionne che sognava una vita da ufficiale dei Carabinieri e c'è Bernie Ecclestone con le foto delle sue bambine. C'è Enzo Ferrari, Giovannino Agnelli, Gian Paolo Dallara, Sandro Munari, Mario e Vittorio Cecchi Gori, Niki Lauda, James Hunt, Clay Regazzoni, Mario Andretti, Michael Schumacher e Sebastian Vettel, Lewis Hamilton, Jean Alesi, Mauro Forghieri, Flavio Briatore, Cesare Romiti, Ayrton Senna, Gilles e Jacques Villeneuve. Ma c'è soprattutto uno strepitoso Pino Allievi che con la sua penna ti tiene attaccato a quelle pagine. ●



LE PAGINE PIÙ EPICHE DI **AUTOSPRINT** DELLA GRANDE CORSA SICILIANA

# AUTO SPRI EXTRA NT

211 MESSINA  
CERDA 7  
PETRALIA 63  
FIUMEFREDDO 215  
MONTENAGGIORE BELSITO 19

ESCLUSIVO

Sulle strade del mito con **Vaccarella**

# TARGA FLORIO VAI COL CENTO

## NON PERDERE IL PROSSIMO AUTOSPRINT

Con As 17 c'è in **regalo** uno speciale sulla centesima edizione della **Targa Florio**. Un super As tutto dedicato alla grande saga della corsa siciliana. Una storia di mostri da domare e uomini senza paura

## CENTROGIORNALE SCHUMACHER NUOVO SENNA?

# BALLO COI

MONZA — Come non insospettirsi davanti a un pilota ventiduenne, arrivato fresco fresco dal Mondiale Sport, che si permette di debuttare in F.1, a Spa, bastonando un compagno di team che si chiama De Cesaris e ripetendosi a Monza dove ha fatto lo stesso con il neo-bicentenario (in fatto di Gp disputati) Nelson Piquet? E questo è niente: pensate che, quinto a fine Gp, questo ragazzino presuntuoso ha addirittura commentato: «Non mi aspettavo che la F.1 fosse così facile». Rincarando poi la dose con un «ero dietro la Ferrari di Prost e ho pensato: se lo superassi mi guadagnerei le simpatie del pubblico. Ma sarebbe stato volere troppo: sono contento di essere arrivato in fondo ottenendo anche punti iridati». Eppure, dietro la semplicità adamantina di Michael Schumacher non c'è trucco e non c'è inganno. Basta avvicinarsi per capire che la sua sorpresa per avere scardinato le leggi del mercato F.1 è autentica. Ma basta qualche secondo per accertarsi che da questa improvvisa super-popolarità fra i «dupi» del Mondiale, il giovane Schumacher saprà benissimo come difendersi. «Talent naturale: da qualche giorno non mi sento dire altro... — attacca senza mollare per un secondo il suo sorriso semplice ma non smarrito — Sì, è vero: per andare bene come mi è successo a Spa e a Monza ci vuole talento naturale, ma non è tutto. Conosco molti piloti che ne hanno ma che non hanno avuto la mia fortuna: senza la macchina giusta, senza il giusto team, si fa poca strada. Io ho avuto fortuna. Ho potuto mostrare il mio potenziale: se invece di una Jordan e di una Benetton avessi avuto una Coloni, cosa avrei fatto?...». Parla volentieri, Schumacher. Sembra divertirlo il fatto che attorno a lui la Benetton abbia eretto una specie di cortina di protezione, difesa implacabilmente dal suo manager, tale Wilhelm F. Weber, che insiste a incanalare le attenzioni dei giornalisti in una successione di brevi conferenze stampa ripetitive come un disco rotto. L'unica domanda che sembra metterlo un minimo in crisi è perché vada così forte. «Beh, non è una cosa facile da spiegare — si difende — Io, in realtà, non ho ancora imparato ad assettare una F.1. La vorrei neutra, senza né sottosterzo né sovrasterzo. Ma questo non mi è ancora stato possibile. Perciò devo adattarmi alle caratteristiche della monoposto imparandola a ogni curva, a ogni staccata. Ho un vantaggio, però, un grosso vantaggio: nella mia attuale situazione posso pensare



**Chi è il 22enne pilota tedesco che si è preso il lusso di concludere 5° a Monza, al suo «vero» debutto in F.1? Da dove viene e cosa vuole questo ragazzino che in tanti hanno già ribattezzato Giovane Senna? E, soprattutto, come fa ad andare così forte? Ecco le risposte di questo velocissimo acrobata fra i vecchi del Circus**



# LUPI



soltanto a guidare, posso concentrarmi esclusivamente sul capire tutto nel minor tempo e a metterlo subito in pratica. Un esempio: una F.1 è del tutto differente da una vettura Gr. C, come la Mercedes che guido nel Mondiale Sport. Una Gr. C è sempre sottosterzante, una F.1 può avere sotto o sovrasterzo a seconda delle diverse curve di uno stesso circuito. Una Sport è molto più pesante, più stabile, e non risente delle scie che, invece, in F.1 sono importantissime. Poi c'è un'altra differenza, importantissima: in Gruppo C spesso si guida al 70, 80 per cento; in un Gran Premio, e soprattutto nelle qualificazioni, si è sempre molto vicini al cento per cento. In questo caso diventa molto più facile fare errori, anche gravi...».

— Ma qual è, allora, la maggiore qualità di Schumacher?

«Penso che il mio vantaggio numero uno — risponde di getto, senza perplessità — è la capacità di adattarmi molto rapidamente a come cambiano le situazioni. Per ora, in F.1, questo mi ha aiutato moltissimo».

— E qual è, allora, lo svantaggio maggiore?

«Beh — ci pensa un attimo — Credo sia la incapacità di assettare una monoposto come davvero la vorrei. Ma certe cose richiedono più tempo che non un paio di fine settimana...».

— Devi tutto alla Mercedes. Ma perché, ci si chiede, la Mercedes fa tutto questo per Schumacher?

«Tutti sapevano che ero un loro pilota, e che mi interessava la F.1. Se non mi avessero aiutato, si sarebbero trovati addosso fiumi di critiche. Magari a loro il mio successo fa piacere: perché stupirsi tanto?».

— Ma chi è Schumacher? Da dove viene? Cosa faceva, nella vita, prima di arrivare in F.1 con questa entrata trionfale?

«Eh, non c'è molto da dire. Vivo a Karpen Mannheim, vicino a Colonia, nel nord-ovest della Germania. Sono nato a un chilometro da una pista di kart e ovviamente, da ragazzino, vivevo solo per quello. Poi, dopo il karting, sono arrivato alla F.3 (campione tedesco 1990, ndr) e anche al Gruppo C (dove è immediatamente diventato pilota ufficiale Mercedes, a fianco dell'altro astro nascente di lingua tedesca, l'austriaco Wendlinger). Pensavo alla F.1, sì. Ma non mi ero mai posto tempi, tappe obbligate. È stato tutto così rapido...».

— Quanto ti spaventa l'improvviso primo piano sotto i riflettori della F.1? Non pensi che ti mancherà un po' la tranquillità di quando eri un giovane promettente nelle ruote coperte?

«Eh sì — ride — forse presto mi mancherà. Formula 1 significa viaggiare continuamente, essere sempre via da casa, vedere poco la mia fidanzata. Per certi versi tutto ciò è bello; per certi altri penso che diventerà stancante. In Formula 1 tutti i miei colleghi parlano di stress, di pressione eccessiva. Io, per ora, non provo questi fastidi. Ma per ora mi è anche andato tutto bene. So che tutto questo non è eterno: prima o poi affioreranno i primi fastidi, arriverà il Gp in cui non andrò così forte e allora tutti verranno a chiedermi se sono in crisi... Ma fa parte del gioco. Io so e non voglio farmi sorprendere da queste cose: voglio andare forte, imparare a essere sempre più veloce. Non so come, non so cosa, ma sono certo di avere ancora mille cose da imparare. Almeno, sono partito con il piede giusto...».

Roberto Boccafoli

da As n.37  
10 settembre 1991



## Schumacher un tuffo al cuore

**L**unica cosa certa è che ogni volta è un tuffo al cuore. Vedi Mick Schumacher vincere un'altra gara di Formula 4 e non puoi fare a meno di pensare a suo papà Michael. E così all'indomani delle due vittorie messe a segno dal ragazzino a Misano nel primo round della serie tricolore siamo andati a guardare nel nostro infinito archivio. È così saltata fuori un'intervista del 1991, la prima rilasciata ad Autosprint dal futuro collezionista di titoli iridati di Formula Uno. Michael da debuttante nel Circus ha stupito tutti prima con la Jordan e poi con la Benetton. Leggete quello che risponde il giovanissimo tedesco alle domande di Roberto Boccafoli. Il reperto d'archivio è tutta da gustare.

# Audi esclusa trionfo in fumo

LA R18 DI LOTTERER, FASSLER E TRELUYER VINCE SUL CAMPO MA VIENE ESTROMESSA PER PROBLEMI AL FONDO: LO SFREGAMENTO ECCESSIVO HA PROVOCATO UN'USURA SUPERIORE AI LIMITI FISSATI. LA VITTORIA VA COSÌ ALLA PORSCHE

di [Alfredo Filippone](#)  
foto [Fundarò](#)

**SILVERSTONE** - Una vittoria ottenuta in pista, a sorpresa, s'è trasformata in un'esclusione dalla classifica per l'Audi che con Lotterer-Fässler-Tréluyer aveva aperto le danze nel Wec 2016 a Silverstone. A tarda notte domenica la R18 vincitrice è stata estromessa dalla classifica per una irregolarità allo spessore del fondo anteriore che è risultata inferiore al minimo previsto dal regolamento tecnico. A quel punto il successo è passato nelle mani della Porsche di Dumas-Jani-Lieb. Ma andiamo a vedere come si sono sviluppate le cose nel primo round del Mondiale Endurance dove sul campo il pronostico è stato sovvertito: con la nuova Audi R18, che era riuscita a beffare le Porsche. Tremate, le Audi son tornate? Non è proprio così: a propiziare il primato di Lotterer-Fässler-Tréluyer, a parte una gara perfetta costruita sin dalle prove, ci si è messa anche un pizzico di fortuna. «Sarà una stagione molto più combattuta, il divario fra i tre avversari si è ridotto. Alla Porsche abbiamo fatto progressi, ma Audi e Toyota hanno vetture nuove, han fatto passi avanti maggiori», confessava Mark Webber dopo la qualifica, che aveva visto le Audi conquistare l'intera prima fila. Una sorpresa ascrivibile alle condizioni di pista, in un sabato gelido e umido, e alla rinomata miglior motricità delle Audi su fondo viscido. Dopo 11 gare senza centrare la pole, «è un risultato che, nonostante le condizioni anomale, ci galvanizza», confidava André Lotterer. Le prime due ore di gara, quelle più limpide, hanno confermato il ricompattamento dei valori, sebbene non ci siano voluti più di 16 giri a Webber per passare le due Audi e prendere il comando della gara. A scambussolare tutto è stato il fattore umano: ci pensava Brendon Hartley ad auto-eliminare la 919 di testa, compiendo un grossolano errore di valutazione allo scoccare della terza ora, quando si avviava alla



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Dumas-Jani-Lieb (Porsche); 2. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota); 3. Tuscher-Kraihamer-Imperatori (Rebellion).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

## DAL TRIONFO ALL'ESCLUSIONE

### Notte con doccia gelata

Al momento in cui scriviamo non è ancora chiaro che cosa possa aver provocato l'usura eccessiva sul fondo dell'Audi. È probabile che tra le cause si possa pensare a un contatto con un cordolo o un eccessivo sfregamento del fondo in fase di frenata. L'unica cosa certa è che l'Audi R18 vincitrice in pista al debutto nella stagione 2016 all'arrivo presentava un'irregolarità allo spesso del fondo anteriore. È stata la fine meno attesa in una giornata trionfale: ritrovare la vittoria e poi vedersela sfuggire dalle mani così è un colpo micidiale. Al di là della buona fede del team che non è in discussione, c'è comunque una vettura ormai molto estrema nella meccanica e aerodinamica: ha bisogno di regolazioni al limire per dare sfogo a tutto il proprio potenziale. Una vera doccia fredda piovuta nella notte dopo il trionfo di Silverstone.



### IL SUCCESSO INSUPERATO MA DURATO POCHE ORE

È stata festa grande alla fine per l'Audi n.7 - sotto davanti alla Porsche di Dumas-Jani-Lieb - ma a tarda notte è arrivata la doccia fredda dell'esclusione. Una doccia fredda anche per noi di Autosprint che nel frattempo avevamo già mandato in stampa la copertina



fine del suo doppio stint con una trentina di secondi di vantaggio. Il neozelandese effettuava un azzardato doppiaggio della Porsche 911 di Michael Wainwright all'esterno della veloce Farm Curve, travolgendo la Gt in fase di rientro, impennandosi su un fianco e sfiorando il capotamento. Quasi in contemporanea, l'Audi di Di Grassi rimaneva bloccata in mezzo alla pista, con i sistemi ibridi ko e tanto fumo ad uscire dall'abitacolo. Uno pari, ma l'Audi aveva ancora in pista il suo equipaggio migliore e difatti, Tréluyer bruciava Lieb al restart per ripartire in testa. L'Audi portava il vantaggio sino a 13 secondi nei tre stint centrali, grazie anche a un mezzo testacoda di Dumas nel traffico. Prova di costanza più che di superiorità schiacciante dell'Audi, peraltro sempre ai box per rifornire prima della rivale. Doveva essere scritto da qualche parte che la Porsche non avrebbe vinto. A 50 minuti dal termine, andava a buca anche l'ultimo tentativo tattico di rosciare il magro distacco, 10 secondi. Durante l'ultimo pit stop venivano cambiate solo le gomme del lato sinistro, quelle più sollecitate negli appoggi, ma, tempo un giro, lo svizzero era costretto a un'estemporanea fermata per sostituire l'anteriore destra forata... Poi il finale che nessuno si aspettava, a notte fonda per guai al fondo. Giochi di parole dietro a una prima del Wec finita col giallo. ●



**PIAZZA D'ONORE  
DIVENUTA VITTORIA**

Porsche con Dumas-Jani-Lieb, ha colto la vittoria dopo l'esclusione dell'Audi. In basso, il crash di Hartley che è decollato sulla Porsche doppiata di Wainwright. In alto, la Toyota di Sarrazin, seconda





## Toyota a podio ma resta acerba

**PUR SECONDA CON SARRAZIN, CONWAY E KOBAYASHI, LA TS050 HA RIDOTTO IL DIVARIO DA AUDI E PORSCHE E PUNTA TUTTO SU LE MANS**

**N**on è stato un gran inizio», ammette Pascal Vasselon, il responsabile tecnico della casa giapponese, «ci siamo impappinati con le mappature in qualifica, siamo partiti con parametri mai usati prima». Un errore che forse ha compromesso l'intera gara, ma non cambia il bilancio: la Toyota Ts050 ha ridotto il divario rispetto a Porsche e Audi (poco più di un minuto di distacco dopo due ore di gara) ma è ancora indietro rispetto alle avversarie. La cosa non sembra scalfire l'analisi di Vasselon: «Se prendiamo i dati dei test al Ricard e delle prove qui a Silverstone, si vede chiaramente che nonostante la riduzione di carburante entrata in vigore quest'anno, Audi e

Porsche hanno ripetuto le stesse prestazioni dell'anno scorso mentre noi abbiamo guadagnato un secondo e mezzo al giro. Siamo riusciti a fare un notevole passo avanti in tutti i comparti, l'affidabilità c'è, e questo ci conforta. Ora dobbiamo perfezionare il funzionamento dei sistemi a seconda delle diverse condizioni di pista e di gara». Altro motivo di soddisfazione per Vasselon è la riconferma dei vertici Toyota (presenti a Silverstone) del pieno sostegno al programma endurance: «L'aumento di budget che ci è stato concesso ci ha permesso di anticipare di un anno il varo del nuovo motore V6 turbo, insieme al nuovo package aerodinamico e agli sviluppi dell'ibrido». Una cosa i giappo-

nesi non confermano, e cioè quanto dicono in coro gli avversari, Audi e Porsche: «La Toyota punta solo a Le Mans e si è preparata solo per questo obiettivo».

**BRUNO SENNA IN LIGIER VINCE LA CLASSE LMP2**

A destra, la Ligier di Senna al top in Lmp2. Sotto, l'Audi di Di Grassi costretta al ritiro al 70esimo giro

HA CORSO CON ALUQUERQUE E GONZALEZ

## Lmp2 a Ligier Senna è al top

Bruno Senna che battaglia con Roberto Mehri, poco davanti a Vitaly Petrov, toccato da Will Stevens; tutti via via superati da Nelsinho Piquet in rimonta dall'ultima fila (le due Rebellion Lmp1 sono state trovate sottopeso dopo le qualifiche): i primissimi giri della gara delle Lmp2 aveva un tocco di F.1. Sono stati proprio loro, gli ex "centrogriglisti" dei Gp a dare colore e vita alla categoria cadetta. Salvo che davanti a tutti, in quello stint iniziale c'è stato Luis Felipe Derani, il giovane e velocissimo brasiliano grande rivelazione dell'inizio stagione, nel Wec come nelle gare americane. La gara ha poi assunto una fisionomia più tradizionale, con la Gibson del G-Drive a dominare le prime ore e a battere con l'altra Gibson dello Strakka Racing, entrambe ritardate in seguito da noie elettroniche.

Nella parte finale è di nuovo emersa la Ligier Rgr Morand di Senna-Albuquerque-Gonzalez, vittoriosa sulla consorella dell'Extreme Speed, rimontata forte grazie a un ennesimo show del solito Derani, mentre la Gibson del G-Drive riusciva a strappare il terzo posto all'Alpine Signatech di Lapierre. Sfortunati Maurizio Mediani e Nicolas Minassian con la Br Smp, costretti a recuperare dopo un lungo stop iniziale per fissare la carrozzeria e finiti decimi.



# Ferrari gode con Rigon

**IL PILOTA ITALIANO CON BIRD HA DOMINATO LA CLASSE GTE-PRO SU F488 MENTRE LA GTE-AM VA ALLA F458 DI COLLARD PERRODO E AGUAS**

**C**omincia bene la stagione per l'Af Corse e la carriera della F488: la vettura di Maranello si è imposta con autorità in Gte-Pro, senza lasciare granchè alle avversarie. Davide Rigon e Sam Bird dominano qualifica e gara, e il trionfo viene sigillato con una doppietta inaspettata. Gimmi Bruni e James Calado chiudono secondi dopo una favolosa rimonta per recuperare i tre minuti di stop-and-go all'inizio della gara rimediati per la sostituzione del propulsore dopo la qualifica. Il motore non si era rotto, ma è stato individuato un pistone che non funzionava bene e non si è voluto correre nessun rischio. Scelta azzeccata, visti i preziosi punti raccolti. Vittoria in scioltezza, dicevamo, per la numero 71. «Mica tanto - controbatte Davide Rigon - durante il primo stint avevamo un set-up non ottimale su una pista ancora molto fredda, con pressione delle gomme troppo basse. Il team è stato bravo a correggere tutto al primo pit stop. Poi, il primo lungo full course yellow ci ha fatto perdere gran parte del vantaggio che avevamo, ma per fortuna non ci sono stati più grandi problemi. Vittoria importante, ma siamo contenti anche perchè siamo riusciti a provare tutto quello che si poteva, su una macchina che è ancora nuova». Un dato interessante, certamente, è che la F488 è riuscita a fare in media un giro in più con un pieno rispetto alle rivali, adottando un mix

piuttosto conservatore. Cosa resa possibile anche perchè, dietro, la battaglia fra la Porsche e l'Aston di punta ha dato respiro alla Ferrari di testa. Non è andata bene né per le Vantage di Stanaway, penalizzata dalle gomme e fulminata dal motore sul finire, né per la 911 di Lietz-Christensen, ritardata dalla rottura di una sospensione, inconveniente che ha colpito varie Porsche. Una cosa è chiara: al momento il maggior rivale della F488 non è la Ford Gt, mai capace di tenere il ritmo dei primi. Debutto soddisfacente, comunque, con entrambe le vetture all'arrivo e a ridosso del podio, e un buon livello di affidabilità. Ma il gap prestazionale rimane alto, sempre che lo squadrone americano, come leggerete a parte, abbia giocato a carte scoperte...

Bella gara anche in categoria Gte-Am, dove le Porsche di Al Oubasi-Hansson-Bachler (Proton) e Ried-Henzler-Camathias (Kcmg) sembravano poter puntare a una doppietta prima di venir colpite anch'esse da rotture di sospensione, spianando la via alla Ferrari F458 di Collard-Aguas-Perrodo che hanno completato il trionfo dell'Af in terra inglese, battendo la regolare Aston di Lamy-Lauda-Dalla Lana. Bel terzo posto per Paolo Ruberti sulla Corvette Larbre, che insieme a Ragues ha saputo recuperare il tempo perso dal gentleman giapponese Yamagishi. ●





### RIGON PORTA AL TRIONFO LA NUOVA F488

La Ferrari di Rigon davanti alla muta dei rivali, con tre prototipi alla sua caccia. La vittoria del pilota italiano in coppia con Bird (Af Corse) è stata netta



### UN TRIPUDIO PER LA FERRARI IN GRAN TURISMO

Sopra, la Ford di Franchitti, 4° in Gte-Pro, dietro la Ferrari di Bruni, sotto, 2°. A lato, l'Aston Martin di Turner, 3°. Più sotto la Ferrari di Collard, Perrodo e Aguas, prima in Gte-Am. Nell'altra pagina, il podio Gte Pro: da sinistra, Bruni-Calado e Rigon-Bird, primi



### IN CLASSE GTE-PRO CON PRIAULX

## Ford ottima quarta alla fine

Ovviamente scrutate con attenzione da tutti le Ford Gt, al debutto "europeo". La prima esperienza nel Wec si chiude con un risultato dignitoso: un quarto posto per Tincknell-Franchitti-Priaulx e un quinto per Mücke-Pla-Johnson, dopo gare regolari, ma senza sprazzi né poter tenere il passo né delle Ferrari Af né dell'Aston. «L'importante era finire e verificare l'affidabilità»: scontato il commento ufficiale post-gara, ma a guardare da vicino, forse c'è già un tentativo di pre-tattica in vista di Le Mans. James Calado, compagno di Gimmi Bruni sulla Ferrari Af, si è detto sorpreso dell'arrendevolezza dei piloti delle Ford nelle fasi cruciali della gara: «Non hanno mai combattuto, quando gli arrivavi dietro, si facevano semplicemente da parte». Che si stia già cercando di correggere la Balance of Performance prima della 24 Ore? E' un dubbio lecito, vista la pressione che la Ford si sta mettendo addosso in vista della classica nella Sarthe, suo vero obiettivo. «Pensare di vincere al primo tentativo non è ragionevole», ammette Larry Holt, co-titolare della Multimatic che ha sviluppato la macchina e gestisce il programma Wec, «ma la Ford lo vuole fortemente», senza ricordare che negli anni '60, con la Gt40, madre spirituale del progetto attuale, ci mise tre anni prima di cogliere il primo successo.

### GADE LASCIA L'AUDI

Ha suscitato sorpresa l'annuncio che Leena Gade, l'ingegnere anglo-indiana fra i responsabili tecnici del programma Wec dell'Audi, lascerà la casa dei cerchi dopo la 24 Ore. Corrono voci che vada ad assumere importanti funzioni alla Bentley.

### PREPARATIVI

L'Audi è stata la settimana scorsa a Monza (con Tréluyer, Duval e Rast) per provare la R18 in configurazione 'low downforce' per Le Mans, che potrebbe debuttare a Spa. I test continueranno a Motorland la settimana prossima, in compagnia della Toyota che si è aggiunta all'ultimo momento.

### FAIR-PLAY

La Ford e il Team Ganassi hanno ufficialmente ringraziato le case e i team rivali per il loro nulla osta alla deroga necessaria per omologare la Ford Gt, visto che la versione stradale non è ancora sul mercato.

### ECCO LA DALLARA

Secondo quanto dichiarato da Andrea Pontremoli, co-titolare dell'azienda emiliana, procede bene e rispettando i tempi lo sviluppo della nuova Lmp2 della Dallara, attualmente in galleria del vento per la delibera definitiva. Dovrebbe scendere in pista per i primi test a fine agosto.

### C'È IL DOTTORE

Si è preso un anno sabbatico come pilota, ma Patrick Dempsey, l'attore noto in tutto il mondo come interprete del dottor Shepherd nella serie "Grey's Anatomy", era comunque a Silverstone con moglie e figli e ha avuto l'onore di dare il via alla gara.

### MOTUL

Già partner ufficiale della 24 Ore di Le Mans, lo storico produttore di lubrificanti francese, lo è ora dell'intero Mondiale, dopo aver firmato un accordo per vari anni con Aco e Fia per garantire il suo appoggio da sponsor generalista della serie.

# Citro

**I SUOI PRIMI PASSI  
A CHATEAU LASTOURS**

Nascosta dalla livrea camouflage, la Citroën Wrc 2017 ha affrontato il primo test nel sud-ovest della Francia con Kris Meeke da giovedì a sabato e con Craig Breen domenica



**rally**sprint

# è Wrc è già 2017!

LA CASA FRANCESE ESCE ALLO SCOPERTO CON L'ARMA DEL RITORNO. CHE HA CARROZZERIA A 5 PORTE ED È TOTALMENTE NUOVA. ECCO COM'È FATTA E COME VA

di **Sergio Remondino**  
foto Citroën Racing

**C**HATEAU LASTOURS - Lingue di mar Mediterraneo da una parte. Pirenei con le cime spruzzate di neve sullo sfondo. E in mezzo uno strano veicolo dall'improbabile livrea camouflée. È la nuova Citroën Wrc per il 2017. Al volante c'è Kris Meeke, che le sta facendo fare i primi chilometri di vita sullo sterrato distruttivo di questo angolo di paradiso al confine tra Francia e Spagna. Sono davvero i primi passi per la Citroën del futuro, che ha affrontato solo uno shake-down di controllo a Satory prima di essere messa alla frusta. Quattro giorni di test, da giovedì a domenica scorsi, per l'inizio di un capitolo tutto nuovo, che vedrà la Casa francese tornare ufficialmente nel Mondiale dopo l'avventura nel Wtcc. E noi di Autosprint c'eravamo...

## Va già fortissimo

Le colline che disegnano forme dolci e ospitano vigneti a perdita d'occhio ricordano un po' la Sardegna. Si sale d'altezza fino ad arrivare ad una specie di "panettone", sorta di Belvedere sul quale l'occhio spazia a 360 gradi. Ma non c'è tempo per soffermarsi sulle bellezze di una natura aspra e selvaggia perché il ronzio sonnacchioso delle pale eoliche viene squarciato dall'urlo rauco di un motore da corsa. Pieno agli alti regimi, più vuoto ai bassi, dove l'elettronica lo fa assomigliare un po' ad un vecchio brontolone.

Il primo esemplare costruito della Citroën Wrc - per il momento si chiama così - compare all'improvviso e sembra un missile impazzito. Nel lungo rettilineo l'accelerazione è bruciante. In frenata va diritta come un treno che entra in stazione. Ma è soprattutto in curva che fa impressione. La velocità di percorrenza è elevatissima, la macchina è come sui binari: non c'è deriva, non si muove di un millimetro dalla traiettoria. C'è un curvone destro da quinta, preceduto da un avvallamento che fa sollevare tutta l'auto, ma niente: acceleratore a tavoletta, velocità impressionante, traiettoria pennellata. Mica male per essere i primi chilometri!

Meeke e Nagle compiono una serie di stint da tre/quattro giri l'uno su una base di 5500 metri: da 16,5 a 22 chilometri ogni volta prima di tornare al garage dove ci sono i tecnici ad attendere. Le porte si richiudono immediatamente. Si collegano i computer per scaricare i dati raccolti. Verranno analizzati con calma a Satory. Intanto, Meeke e Nagle vanno avanti al ritmo di 250/300 chilometri a gior-

← nata. La Michelin ha portato gomme nelle due mescole del Mondiale, dure e morbide, ma queste ultime non vengono usate perché su un fondo così distruttivo si rovinano rapidamente. Così la media è di 4 set al giorno di "hard", che qui durano da 60 a 80 chilometri l'uno. I calcoli sono presto fatti: per la prima sessione, completata domenica da Craig Breen perché Meeke è partito per l'Argentina, i chilometri coperti dalla #Test1 - così è battezzato il primo esemplare della Citroën Wrc 2017 - sono un migliaio. Si calcola che prima del debutto, al Rally di Montecarlo che aprirà la stagione 2017, saranno almeno 15/20mila. Un secondo esemplare è in via di realizzazione presso Citroën Racing e verrà utilizzato solo per i test su asfalto. La grande avventura è iniziata, la Citroën è tornata...

### Debutterà al Montecarlo 2017

La vettura è stata progettata dallo staff diretto da Laurent Fregosi - responsabile tecnico del progetto - insieme a Xavier Mestelan-Pinon, l'uomo che ha seguito l'impostazione della Citroën Wrc prima di passare al marchio Ds ed occuparsi del programma di Formula E. La base è una vettura a 5 porte la cui provenienza non è ancora certa: potrebbe essere la futura Citroën C3 che sarà presentata a settembre al salone di Parigi ma il mistero permane. È dunque prematuro abbinare oggi le due cose ed infatti per ora si chiama semplicemente Citroën Wrc, come detto. Le forme appaiono piuttosto - come dire - giunoniche, con una certa somiglianza con la Hyundai i20 Wrc 5 porte che ha debuttato quest'anno, rispetto alla quale però la Wrc francese è stata progettata già secondo i dettami del regolamento che andrà in vigore dal prossimo anno. E che trasformerà le auto da rally in vere e proprie muscle car. Dunque con carreggiate allargate di 50mm, lunghezza massima di almeno 3900mm, ampia libertà a livello aerodinamico, con un enorme alettone posteriore posto molto in alto e un corto diffusore che prende aria da sotto la vettura e la convoglia al posteriore. Sembra più un dispositivo "cosmetico" che con reali fini aerodinamici. Le sospensioni sono sempre a schema McPherson e questa è l'area dove forse intervengono meno cambiamenti. L'altra grande novità è il differenziale centrale a controllo elettronico ma qui non siamo veramente in grado di dirvi molto: bocche saldate, più che cucite... Infine il motore, tutto nuovo e sempre montato in posizione anteriore-trasversale ma con una bella iniezione di cavalli grazie al passaggio del diametro della flangia che limita l'ingresso dell'aria dagli attuali 33mm a 36mm. Che si traduce, dicono, in 50/60 cavalli in più. Fatti due calcoli si arriva a 380/390 cv... Tanti, non tantissimi, sufficienti però a dare alle Wrc "Plus" per il 2017 prestazioni impressionanti perché uniti alla naturale evoluzione di sospensioni e pneumatici. Si torna verso il Gruppo B abolito giusto 30 anni fa perché pericoloso? Potrebbe essere, ma niente a che vedere in tema di sicurezza. I passi avanti sono stati da gigante però queste auto andranno veramente forte e non ha torto Kris Meeke quando dice che sarebbe necessario introdurre una Superlicenza tipo F1 per i piloti che le porteranno in gara. ●



## Auto e team da mondiale

**KRIS MEEKE CI CREDE E LAVORA PER QUESTO. E LAURENT FREGOSI CI SPIEGA QUALI SONO LE LINEE GUIDA DEL PROGETTO CITROËN WRC**

### Kris Meeke

A 36 anni il nordirlandese ha di che sorridere. L'uomo del futuro per Citroën è lui. Ha in tasca un triennale con la Casa francese e farà lo sviluppo della nuova Wrc transalpina. Anche se questa settimana in Argentina, dove proprio un anno fa colse il primo e finora unico successo



iridato, Meeke non correrà ma farà solo le ricognizioni, come previsto dalla stagione a mezzo servizio in attesa del rientro ufficiale per il 2017. Lo rivedremo in gara, molto probabilmente, in Finlandia ma per lui ora la priorità è far crescere la Citroën Wrc. «La macchina è davvero troppo nuova per po-

ter esprimere già ora dei pareri netti - confida Meeke in una pausa dei test a Chateau Lastours - ed io stesso sto cercando di capirla, scoprirla, e adattarmi al differenziale elettronico». A proposito: come funziona? Quanto cambiano lo stile di guida del pilota e il comportamento della vettura? «L'elettronica aiuta, soprattutto in curva, ma cambia l'approccio perché hai sempre spinta in avanti. A livel-



### CHIAMATELA #TEST 1

Ancora immagini del primo test della Citroën Wrc 2017, con Kris Meeke e Paul Nagle a bordo. La vettura mostra dimensioni "abbondanti", in ossequio alle regole che andranno in vigore dal prossimo anno



lo di sospensioni siamo partiti da quelle della Ds3 Wrc e da lì cerchiamo di andare avanti, di migliorare costantemente. Il feeling con la macchina nuova è stato subito buono. La maggior influenza dell'aerodinamica non si sente a livello di guida, perché ci si adatta immediatamente a quello che si ha». E per quanto riguarda la potenza? Cinquanta cavalli in più sono una bella differenza... «E infatti il motore spinge parecchio. Mi piace molto avere tutti questi cavalli in più: le nuove Wrc saranno divertenti da guidare. Le nuove regole sono buone per lo spettacolo, ne sono convinto. La coppia, invece, non mi sembra migliorata molto». Una buona base di par-

tenza, dunque... «L'obiettivo è fare un team competitivo, non soltanto l'automobile, per puntare al Mondiale». Tramontata, pare definitivamente, l'era Loeb in Citroën, secondo molti rumors potrebbe arrivare Neuville: cosa pensa? «Che ora ho tutto quello che un pilota può sperare di avere per diventare campione del mondo...».

### Laurent Fregosi

In Citroën da una ventina d'anni, Laurent Fregosi ha lavorato su tutte le vetture da rally della Casa francese a partire dalla Xsara Kit-Car, per continuare con le Wrc realizzate: Xsara, C4 e Ds3. Oggi è



Responsabile tecnico di Citroën Racing.

«Il progetto è iniziato una decina di mesi fa - dice il 41enne tecnico di origini italiane - ed è determinato dalle tante novità regolamentari per le Wrc 2017. Abbiamo cercato di ottimizzare ogni singolo elemento del progetto, senza azzardi.

Abbiamo integrato il nuovo differenziale elettronico al cambio esistente e non ci sono

problemi, è una tecnologia che conosciamo. Piuttosto, ci siamo sforzati di fare una trasmissione più compatta possibile, senza trascurare

l'affidabilità».

Il motore non ha niente a che vedere con quello della Ds3 Wrc? «No, è completamente nuovo». Anche perché cambia talmente tanto il regolamento che non si poteva fare diversamente... «La vettura è cambiata totalmente perché la potenza è aumentata di parecchio. Adesso dobbiamo provare giorno e notte cercando di non avere problemi». Quanto conterà l'aerodinamica in queste nuove Wrc? «La galleria del vento è stata usata con parsimonia perché il budget è limitato. La libertà regolamentare è notevole, ci siamo concentrati più sull'aerodinamica esterna che su quella per il motore». A livello di sospensioni?

«Anche qui, qualche libertà in più, specie sui punti d'attacco rispetto a quelle di serie, ma restano a schema McPherson sia davanti che dietro. Ci rimane molto lavoro, parecchie sessioni di test. L'obiettivo numero uno, ripeto, è l'affidabilità. In parallelo cercheremo poi la messa a punto, le regolazioni».

La Volkswagen è il punto di riferimento o pensate solamente a sviluppare il vostro progetto? «Sono loro i campioni del mondo, quindi...». Avranno una vettura evoluzione e voi una tutta nuova: il contrario di quanto accaduto finora... «Non si sa cosa fa la Vw, non penso che la vettura 2017 sarà una semplice evoluzione». ●

# Tango Ogier

IL GRANDE NAVIGATORE ARGENTINO JORGE DEL BUONO  
RACCONTA L'EDIZIONE 2016 DELL'UNICO RALLY CHE ANCORA  
MANCA NEL PALMARÉS DEL FRANCESE





### COME BALLA SEBI!

Ogier in volo nella passata edizione del Rally d'Argentina, gara che non ha ancora vinto. Primo nell'88 a fianco di Recalde. Jorge Del Buono, sopra a destra, racconta l'edizione 2016 della prova sudamericana

di **Marco Giordo**

foto **Bettiol**

**J**orge "Bicho" Del Buono è l'unico navigatore argentino ad essersi aggiudicato una gara del Mondiale. Era agosto 1988 quando, insieme a Jorge Recalde, vinse il Rally d'Argentina sulla Lancia Delta ufficiale con i colori Martini, davanti ai compagni di squadra Biasion e Siviero. Una vittoria storica, l'unica vittoria argentina nella storia del Mondiale, ottenuta per giunta nella gara di casa. Oggi 71enne, Del Buono - che ha anche nazionalità italiana, suo padre era di Alvignanello, in provincia di Caserta, emigrò nel 1923 a Buenos Aires - non ha ancora appeso il casco al chiodo. Continua a correre con le storiche insieme a Gustavo Trelles.

«Negli ultimi anni sono tornato spesso in Italia - commenta del Buono - soprattutto per correre il Rally Legend a San Marino al fianco di Gustavo e mi sono reso conto dell'entusiasmo con il quale i giovani e meno giovani vivono sempre quella vecchia epoca dei rally, quella dei tempi di Audi, Peugeot e Lancia. Furono anni importanti per me e per il povero Recalde, perché diverse squadre ufficiali, ma soprattutto la Lancia, ci permisero di misurarci con i più grandi dell'epoca e di fare spesso bella figura. Erano tempi in cui si provava di più. La Lancia ha lasciato un ricordo immenso nel cuore degli appassionati argentini e oltre alle imprese di Recalde anche quelle di Kankkunen, Alen, Biasion e Auriol sono ancora scolpite nella nostra memoria».



**- Qual è la sua opinione sul Rally de la Republica Argentina 2016?**

«La prima e la terza tappa sono composte da speciali tradizionali, che si corrono tutti gli anni, molto sicure per il pubblico e che piacciono parecchio anche ai piloti. La prova del Condor, la power stage, è la speciale più caratteristica e bella di tutta la gara, con i suoi tre ponti sospesi, con un inizio misto e un finale molto veloce, nel quale i piloti possono dimostrare tutte le loro qualità. La seconda tappa invece all'inizio doveva disputarsi nel nord della provincia di Cordoba nella zona di Villa Albertina, dove non si corre da una decina d'anni e le prove sono veloci ma non molto sicure per gli spettatori. La visita di Michèle Mouton ha fatto capire agli organizzatori che era il caso di cambiare tutta la tappa, ma occhio alla prima speciale Villa Bustos-Tanti che essendo molto vicina a Villa Carlos Paz vedrà sicuramente tantissimo pubblico presente lungo il percorso. Ad ogni modo questa modifica è stata giusta, il rally sarà più compatto, ed i 157 km cronometrati della seconda tappa saranno sempre molto impegnativi».

**- Perché la sicurezza diventa spesso un problema in Argentina?**

«Per la massiccia presenza di pubblico che si concentra sulle prove speciali e per la passione degli



# Ligato ci prova con una Ds3 Wrc

VETTURA AL TOP DALLA PH SPORT PER L'IDOLO DI CASA CHE GLI EUROPEI CONOSCONO BENE E CHE SOGNA ADDIRITTURA IL PODIO

spettatori. Tante problematiche derivano dal fatto che le speciali vengono chiuse la notte prima, e così dalla sera del giorno antecedente il passaggio dei piloti gli spettatori si accampano con le loro tende ed i motor home e si preparano l'asado, bevendo copiosamente per tutta la notte sino al passaggio della seconda speciale. Va molto il famoso "Fernando", un cocktail di Fernet Branca e Coca Cola. Prima tutto ciò non succedeva perché le speciali iniziavano vicino alle strade statali o provinciali e la gente camminava senza problemi per raggiungere la partenza o l'arrivo dei vari crono, senza dover passare la notte sulle prove. A proposito di sicurezza, quest'anno non si disputerà la speciale di Perilago, quella dove 12 mesi fa ci fu l'incidente di Paddon».

**- Dove si deciderà la gara?**

«Se non ci sarà nebbia nelle prime ore del mattino la "carrera" già il venerdì metterà in mostra i valori in campo sia dei piloti che delle vetture. Quindi non dimenticando che la giornata iniziale è quella in

cui spesso emergono problemi meccanici. La prima tappa, nella valle di Calamuchita è la più importante, e lo sarà ancora di più se dovesse piovere».

**- Finalmente Ogier riuscirà a vincere?**

«Sébastien è stato finora sfortunato in Argentina e secondo me stavolta può sfatare i malefici e vincere finalmente l'unica tra le prove iridate attuali che non vanta ancora nel suo palmarés. La Vw si è dimostrata anche qui superiore ai suoi avversari, solo eventuali problemi meccanici potranno impedirle di ottenere la vittoria. Latvala può dire la sua, come due anni fa, e tanto Neuville quanto Paddon e Sordo con le Hyundai saranno lì, dietro le Polo, a lottare per il podio. Ma solo la pioggia o la nebbia potrebbero far cambiare i valori in campo».

**- Che gara potrà fare l'idolo locale Ligato?**

«Sono contento che Marcos Ligato e Rubén García dispongano di una vettura competitiva come la Citroën Ds3 Wrc. Marcos è senza dubbio il nostro miglior pilota del momento, e potrà finalmente confrontarsi contro i top del Mondiale. Se la vettura sarà competitiva potrà finire tra i primi cinque, subito dietro agli ufficiali, può farcela. Ne ha tutte le capacità e sarebbe un ottimo risultato per il rallysmo argentino».

QUESTA VOLTA  
OGIER PORTREBBE  
FARCELA. LA VW  
È SEMPRE STATA  
SUPERIORE  
ALLE RIVALI

JORGE DEL BUONO



**T**oh chi si rivede, Marcos Ligato! Il driver argentino navigato dal fido Rubén García sarà alla guida in Argentina su una Ds3 Wrc della PH Sport con tutti gli aggiornamenti 2015, su una vettura praticamente identica a quella portata in gara quest'anno da Meeke e Léfèbvre. Il 38enne pilota di Cordoba, ex-pupillo dei fratelli Agnello, oggi titolare del Tango Rally Team, sarà decisamente da tenere d'occhio sugli sterzati sudamericani.

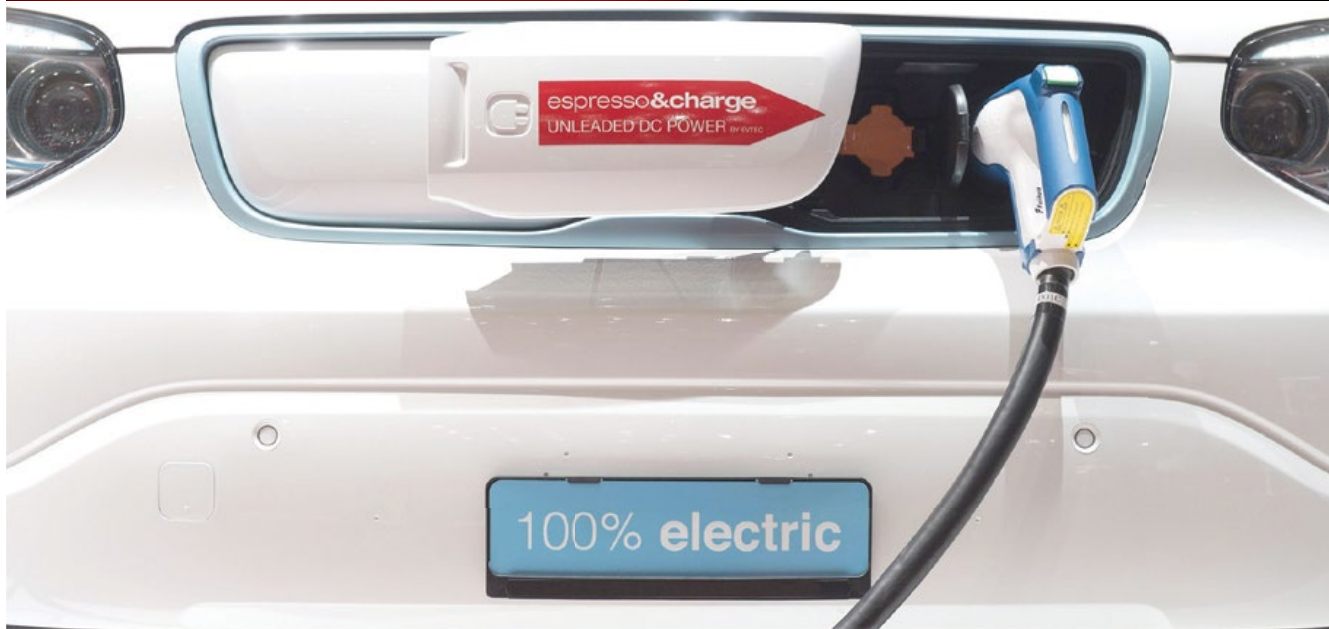
«Sono davvero contento – spiega – perché questa è un'occasione davvero unica per me. Posso finire tra i top e con un po' di "suerte" posso addirittura puntare al podio. Sarebbe un sogno. Le Vw sono impossibili da battere, le Hyundai vanno bene ma hanno piloti poco regolari, così come la M-Sport. Guardando la classifica del Messico, dal 1° al 5° ci sono 6': quindi, facendo una gara intelligente, con il ritmo giusto, tutto è possibile. Ecco perché ci voglio provare. Non capita spesso di avere l'occasione di essere al

via di una gara iridata con una vettura identica a quelle ufficiali». Poi Ligato racconta com'è nata questa partnership. «Qui in Argentina – continua – lavora nel nostro team un ingegnere francese, Olivier Maroselli, che è a stretto contatto con la PH Sport. Grazie ai miei sponsor ho raggiunto il budget necessario per l'operazione e noleggiato una Ds3 Wrc. Prima della gara ho fatto dei test in Francia per farmi spiegare com'è la vettura. Non ho lasciato nulla al caso». Ligato infine spiega com'è articolata la prova iridata sudamericana. «La 1ª tappa nella Valle di Calamuchita è molto bella e si corre su speciali che tutti conosciamo bene. Nella 2ª tappa c'è invece una prova che proprio non conosco, mentre la 3ª giornata sarà identica a quella degli anni scorsi. Sarà una corsa più veloce rispetto al passato e per me va meglio così. Sarà più facile prendere confidenza e le giuste misure alla Ds3 Wrc sul veloce rispetto a quanto sarebbe successo su un percorso con fondo lento».

HA GIÀ VINTO A MONTECARLO ED IN SVEZIA

## Torna Evans nel Wrc2

Il 36esimo Rally d'Argentina vede al via solo 34 equipaggi, stesso numero dello scorso anno. Sono 13 le Wrc in gara nella quarta prova del Mondiale 2016 e 8 quelle iscritte al Wrc2, con la sorpresa del ritorno del leader della serie Elfyn Evans, già vincitore a Montecarlo e in Svezia. Il francese Fabre è nuovamente l'unico iscritto al Wrc3. Tra gli italiani, da segnalare la presenza di Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta Wrc) e Frisiero-Agnese, che saranno al via con una Ford Fiesta della categoria Maxirally. Grazie ad una deroga Fia è possibile iscriversi alla prova iridata con vetture nazionali e sono altre 6 le Maxirally in gara. Tra queste è da notare la presenza del pluricampione argentino Frederico Villagra, anche lui al volante di una Fiesta. Il percorso di gara prevede 16 speciali, per un totale di 364,68 km, ed il via sarà dato la sera di giovedì 22 aprile con la superspeciale di Cordoba (1,5 km). Venerdì 23 la prima tappa prosegue con altri 150 km cronometrati e tre speciali (Socóncho, Amboy e Santa Rosa) ripetute, ricavate nella Valle di Calamuchita. La tappa di sabato 23 si svolge nella valle di Punilla, con 157,82 km cronometrati per tre speciali da ripetere, Villa Bustos, Los Gigantes e Boca del Arroyo. Domenica 24 gran finale con una tappa di soli 55,28 km in tre speciali: la Giulio Cesare e due passaggi su El Condor, che ospiterà la power stage finale, trasmessa dalle ore 17 in diretta su Mediaset Premium.



# Per viaggiare nel nostro futuro

L'Università Niccolò Cusano ha avviato il laboratorio di veicoli elettrici: la sfida del gruppo di ricercatori

**N**ell'arco del prossimo ventennio la mobilità, sia pubblica sia privata, subirà trasformazioni paragonabili a quelle portate dall'introduzione delle macchine termiche alla fine dell'Ottocento. La prima importante considerazione è che tale trasformazione sarà incredibilmente più veloce di quanto sperimentato in passato e avrà, da un punto di vista economico, effetti profondi sul settore dei trasporti; la seconda è che, in questa trasformazione, avranno un ruolo centrale i veicoli elettrici. Tecnologie ad oggi ancora acerbe da un punto di vista ingegneristico e di mercato, sostenute da incentivi di carattere fiscale, troveranno la capacità di concorrere con le tecnologie più consolidate, trovando largo impiego nella mobilità in ambito urbano e probabilmente anche extraurbano.

Dal punto di vista ambientale, i maggiori driver di questa trasformazione sono legati a una riduzione dell'inquinamento in aree urbane e di gas serra a livello globale, su entrambi gli aspetti i motori a combustione inter-

na hanno raggiunto un grado di evoluzione tale da non prospettare radicali ulteriori miglioramenti: ne sono esempio i recenti scandali legati alle certificazioni dei veicoli che evidenziano come si siano ormai raggiunti limiti difficilmente superabili di efficienza ed emissioni.

Dal punto di vista tecnologico, uno degli aspetti più interessanti è l'avvento delle tecnologie IT nel mondo delle autovetture. Queste tecnologie aggrediscono lo status quo della mobilità da due punti: da un lato piattaforme tecnologiche, basate sulla geolocalizzazione delle persone e dei veicoli, offrono un nuovo orizzonte alla condivisione dei veicoli (car sharing, Uber, etc.) e permettono un più efficiente utilizzo del parco macchine circolante; il secondo elemento è legato allo sviluppo dell'intelligenza artificiale e, quindi, alla prospettiva di veicoli a guida autonoma: l'orizzonte temporale per l'arrivo sul mercato di autovetture in grado di guidare senza conducente è decisamente vicino, sono presenti piani

in tutte le case automobilistiche per portare entro il 2020 una offerta di tali veicoli (almeno in ambito autostradale) sulle vetture di fascia alta, per poi essere estesa nel quinquennio successivo a tutta la gamma. Entrambi questi trend si sposano con una trazione elettrica del veicolo di più facile controllo e caratterizzato da emissioni più basse in assoluto e localizzate fuori dai centri urbani.

Nel prossimo ventennio, lo sviluppo delle tecnologie automotive richiederà quindi una ricerca integrata in ingegneria meccanica, elettronica, chimica, informatica, elettrica e dei trasporti e quindi saranno necessari gruppi interdisciplinari di ricercatori in grado di cogliere le sinergie propedeutiche allo sviluppo della nuova mobilità e all'abbattimento delle barriere tecnologiche che ancora si oppongono a uno sviluppo organico della mobilità elettrica. All'Unicusano, consci di tale scenario, abbiamo avviato il laboratorio di veicoli elettrici che può contare su un gruppo eclettico di ricercatori in grado di affrontare questa sfida e dare un decisivo contributo all'avanzamento delle tecnologie per la mobilità.

Nei prossimi articoli, verranno analizzati nel dettaglio i vari aspetti tecnologici che stanno alla base di questa trasformazione e che ci permettono di dire che lo sviluppo di una mobilità elettrica è, non solo auspicabile, ma anche inevitabile.

Prof. Oliviero Giannini  
Docente di Meccanica applicata  
e responsabile del laboratorio  
di veicoli elettrici  
Università Niccolò Cusano

# CiWrc effetto Elba

SCATTA DALL'ISOLA TOSCANA LA TERZA STAGIONE DELLA SERIE RISERVATA ALLE WORLD RALLY CAR. ECCO CHE SFIDA SARÀ

di **Gianluca Lioce** - foto **Bettiol**

**I**l Campionato Italiano Wrc si appresta a viverla la sua terza stagione che, dalle premesse, non sarà certamente meno emozionante delle precedenti. Cambiano alcuni interpreti, si aggiusta il calendario, ma la sostanza rimane la stessa. Le World Rally Cars guidate da ottimi interpreti daranno spettacolo per tutto lo stivale, da Nord a Sud, o, se volete da San Martino di Castrozza al Salento.

**QUEST'ANNO CI CELEBRA LA 40<sup>a</sup> EDIZIONE**

## Ora sull'isola si sogna il Cir

E proprio dal calendario arriva la prima novità della stagione. Esce il Rally della Lanterna per far spazio ad una storica gara italiana, che ha scritto pagine indelebili del nostro sport a livello nazionale ed internazionale: il Rallye Elba. La gara toscana festeggia la sua 40<sup>a</sup> edizione con il ritorno della validità per un Campionato Italiano, che mancava da ben 16 anni, quando nel 2000 Renato Travaglia si impose nella gara toscana valida per il 2 Ruote Motrici. «Il rally dall'Isola d'Elba non è mai scomparso, grazie alla manifestazione storica - racconta Niccolai, anima della gara - però 10 anni fa, un gruppo di persone è riuscito a mettersi insieme e a

far tornare anche la gara moderna sull'isola organizzando una Ronde. E oggi, a 10 anni di distanza, ci troviamo nel CiWrc a festeggiare la 40<sup>a</sup> edizione della gara. È una cosa veramente bellissima, ma dobbiamo prendere questo risultato come punto di partenza e non come punto di arrivo. Sicuramente è uno step importante

della rinascita della gara, ma in futuro vorremo migliorarci ancora e, perché no, arrivare ad avere la validità per il Cir».

Come presenta questa edizione della gara? «Abbiamo deciso di presentare una prova molto lunga, di quasi 27 km, tra Cavo e Volterraio, che inoltre si svolgerà in notturna. E proprio alle prove in notturna siamo affezionati, perché mantengono il collegamento stretto con il passato della specialità, piacciono a piloti e pubblico e, soprattutto, creiamo meno problemi di circolazione alla popolazione, visto che di notte le strade non verrebbero usate molto dai cittadini. Quindi continueremo anche in futuro con questa tradizione».

**UNA STAGIONE CON GARE IMPORTANTI**

## Calendario di tradizione

Ma il Rally Elba non è certo l'unico evento che da lustro ad un calendario importantissimo, ricco di tradizione e con gare di primissimo livello. Infatti, già a maggio si avrà la seconda celebrazione, con la 40esima edizione del Rally 1000 Miglia, che fino

a poco fa faceva parte del Campionato Europeo. Di certo i partecipanti troveranno ancora più iniziative di quelle che già solitamente ci sono a Bre-

ziare di minimo 3 settimane le gare - si andrà come al solito a Valdobbadiene per il Rally della Marca Trevigiana. Lunghissima pausa estiva e poi a settembre si affronterà il San Martino di Castrozza ed a ottobre il Rally di Como, anche lui a coefficiente 1,5. Un calendario dove la storia e la tradizione la fanno da padrone, con la manifestazione più giovane, il Rally della Marca, che spegnerà 33 candeline, mentre la più anziana è il Rally del Salento, arrivato alla 49<sup>a</sup> edizione.

**ELBA, 1000 MIGLIA E COMO CON LA HYUNDAI**

## Fontana sarà al via in 3 gare

Il campione uscente non ci sarà, per il secondo anno consecutivo. Infatti Sossella non ha chiuso il budget per essere al via del campionato, così come Pedersoli lo scorso anno non era riuscito a difendere il titolo. Oltre a Sossella non ci saranno al-



## FONTANA VUOLE RIPETERSI

Con la Hyundai Wrc Corrado Fontana si ripresenta al via del Rally dell'Elba. Lo scorso anno il comasco fece saltare il banco tra i protagonisti dell'Irc. In questa edizione, griffata CiWrc, vuole ripetersi



tri due protagonisti della passata stagione come Chentre e Bosca. Detto questo il calendario ed il ricco montepremi di 235.000 euro messi insieme da Michelin, organizzatori delle gare, Aci Sport e Renault continua a far gola a molti. Infatti si registra il ritorno di Pedersoli che si alternerà sulla C4 Wrc e sulla Ds3 Wrc ed al suo fianco avrà come al solito Matteo Romano. Ma bisognerà stare molto attenti alle due Focus Wrc che saranno in gara con Porro e Signor. Il primo ha il dente avvelenato dalla scorsa stagione dove i problemi meccanici non gli hanno permesso di lottare per il titolo, nonostante due vittorie ed un secondo posto. Anche Signor, che salta la prima all'Elba, vuole migliorare la passata stagione, conclusa al secondo posto in classifica, ma con i ritiri collezionati in Salento e a Genova che lo hanno condizionato. Ritornano nel Campionato di Aci Sport anche Corrado Fontana, con la Hyundai i20 Wrc, e suo papà Luigi, con una Ford Focus Wrc. I comaschi sono iscritti, ma al momento hanno

in programma solo tre gare del CiWrc: Rally Elba, Rally 1000 Miglia e Rally Trofeo Aci Como. New entry è Cavallini, che è riuscito a chiudere il budget per essere della partita con la Ford Fiesta della TamAuto, vettura che l'anno scorso ha vinto il Campionato con Sossella. Della partita sarà anche Federico Della Casa che inizia il campionato con la sua Ford Fiesta Wrc. E non sarà certo meno importante la lotta tra super2000 ed R5, con un fortissimo gruppo di sfidanti. Si parte da Felice Re che, dopo anni sulle Wrc, sarà della partita con una Fiesta R5 evo. A sfidarlo saranno tantissimi, partendo da Efrem Bianco che, dal 1000 Miglia, sarà presente con una Fabia R5. Quindi Forato, al via ancora da decidere se con la 207 S2000 o con la 208 T16, vincitore nelle ultime due stagioni della Coppa S1600. Poi Vellani, già dominatore di questa classe nel Trofeo Asfalto, sarà al via con una Peugeot 208 T16. Stessa vettura anche per Pedro e Niboli, mentre Oriella si presenta con una 207 S2000.

## IL PROGRAMMA DELLA SFIDA D'APERTURA

### Cinque speciali sono in notturna

La cerimonia di partenza dell'edizione numero 40 del Rallye Elba è in programma alle ore 18 da Piazza Cavour a Portoferraio. Le sfide inizieranno la sera stessa con le prove Cavo-Bagnaia, di 18,08 km, Volterraio, di 5,80 km, e Lacona, di 9,51 km. Dopo il riordino si riparte per le sfide in notturna con la prova più lunga della gara, la Cavo-Volterraio di 26,71 km, e la ripetizione della Lacona.

Gli equipaggi risaliranno in macchina la mattina successiva per le prove Due Mari, di 22,65 km, Volterraio, di 5,80 km, Parata-Rio, di 8,25 km, e la Buonconsiglio-San Pietro di 18,08 km. Quindi, dopo ben 124,39 chilometri cronometrati, l'arrivo e la cerimonia di premiazione sono previsti a partire dalle 15 in Piazza Cavour a Portoferraio. ●

**V**OLTERRA - Lo sguardo aveva lasciato intendere che non sarebbe stato proprio il caso di preoccuparsi. Incurante della classifica, Federico Della Casa si era congedato dal primo service di giornata minimizzando il distacco tra la sua C4 Wrc e la Peugeot 207 S2000 di Alessandro Bettega. Due secondi e tre di ritardo su poco più di cinque chilometri giustificati con voce ferma e convincente: «C'era tanta ghiaia, la vettura scivolava molto. In più, ho perso un po' di tempo tra le chicane». Si è presentata così la Liburna Terra. Un concentrato di polvere e agonismo che ha abbracciato i contendenti di Raceday - per l'ultimo atto stagionale - e le prerogative degli iscritti al Trofeo Terra al suo avvio. Dietro ai due protagonisti del "pronti-via", le 207 S2000 di Nicolò Marchioro e Andrea Dalmazzini. Una prima fotografia di gara che aveva confermato la disamina del leader di Mendrisio, con le pesanti Wrc "sulle uova" dell'inedita prova speciale di Serraspina. La successiva Ulignano, invece, aveva confermato le logiche di cavalleria. Lì, a fare la voce grossa sono state la C4 di Della Casa e la Focus di Alessandro Taddei, con Alessandro Bettega terzo e la Peugeot 208 T16 dello scudetto Mauro Trentin nelle retrovie, rallentato dal ruolo di apripista assegnatogli dal numero sulla fiancata e da un problema al cambio.

#### Un rally dal sapore antico

«Non abbiamo certo iniziato come volevamo - aveva commentato a metà giornata - ed ho la sensazione che il ritardo sia difficilmente recuperabile, visto il chilometraggio». Ad attardare ulteriormente Trentin, nel secondo giro di speciali, sarebbe stata anche una foratura accusata sul fondo di Ulignano, con un minuto e mezzo di troppo a rafforzare la precedente disamina. Particolari che, in ottica tricolore, hanno lasciato campo libero alla duemila aspirata di Andrea Dalmazzini, consacrato primattore nel campionato tricolore e terzo nell'assoluta di gara: «Nel secondo giro abbiamo dato il massimo - avrebbe raccontato il modenese in Piazza dei Priori, emblema di una Volterra dal sapore iridato - recuperando lo svantaggio accumulato dopo un'uscita di strada che, fortunatamente, non ha avuto alcuna conseguenza». Una classifica finale rivoluzionata a seguito del ritiro della Focus Wrc di Alessandro Taddei, secondo fino a quel momento e messo fuori causa a due chilometri dalla conclusione dell'ulti-

# Cose buone Della

L'ABBINAMENTO FRA TRT  
E RACEDAY È RIUSCITO.  
ALLO SVIZZERO VA  
LA VITTORIA ASSOLUTA,  
AL GIOVANE DALMAZZINI  
QUELLA NEL "TERRA"

di **Gabriele Michi**

foto **Bettiol**



#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Della Casa-Pozzi (Citroën C4 Wrc); 2. Bettega-Cargnelli (Peugeot 207); 3. Dalmazzini-Ciucci (Peugeot 207)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Casa



## LOTTE A TUTTI I LIVELLI

Federico Della Casa lanciato verso il successo, conquistato con la Citroën C4 Wrc davanti agli scatenati Bettega (all'estrema sinistra) e Dalmazzini (a sinistra) con le Peugeot 207 S2000. A Volterra sembrava d'essere tornati ai vecchi tempi, quando gli equipaggi in gara superavano il centinaio e le lotte erano senza quartiere



mo passaggio su Uignano. Dove l'ammortizzatore anteriore sinistro è andato kappà per un contatto con una pietra in traiettoria. A prendere il suo posto sul podio, dietro Della Casa, è stato Alessandro Bettega. Un risultato non certo preventivato alla vigilia per il trentino, tornato sulla terra toscana senza obblighi di campionato.

Positiva anche la performance di Francesco Fanari, quarto nell'assoluta. Una prestazione valsa al perugino la seconda posizione nel confronto tra gli iscritti al Trofeo Terra davanti al sorprendente Nicolò Marchioro, attardato da una doppia foratura nella fase finale. Da applausi infine il successo in Gruppo N della coppia Gigi Ricci-Christine Pfister, al ritorno con la Subaru N14 della War Racing dopo due anni di Fiesta R5. Attardata all'inizio dal passare tra i primissimi (avevano il numero 2) sulla strada, la coppia di coniugi da corsa ha recuperato sino a cogliere uno splendido successo tra le vetture Produzione, con settimo posto assoluto e quinto fra gli iscritti al Trt. ●



## TRT-RD UN SUCCESSO

Consensi unanimi per la nuova formula che ha abbracciato il TRT ed il campionato Raceday. Una comunione d'intenti che ha fatto alzare i pollici ai protagonisti della serie tricolore, entusiasti di affrontare un calendario dal chilometraggio vario.

## BETTEGA-SARDEGNA?

Gli impegni non gli consentono di affrontare un intero campionato ma Alex Bettega, dopo la gara spot alla Liburna Terra, vorrebbe stringere nuovamente il volante della 207 S2000 al Rally Sardegna e sugli sterrati del Val d'Orcia.

## PEREGO GIORNATA NO

Il ritorno sulla terra di Andrea Peregò dopo due anni d'assenza non ha sortito l'effetto sperato. Il valtellinese ha sofferto le dinamiche di una gara iniziata in salita per il mancato inserimento del dispositivo "bang" nella speciale inaugurale e proseguita accumulando ritardo per una foratura.

## TEST OK PER KOCI

Lo slovacco Martin Koci si è presentato alla Liburna Terra per allenarsi e testare la Citroën Ds3 R3T Max in vista del Rally del Portogallo iridato. La classifica ha consacrato il pilota, iscritto al Mondiale Junior, decimo assoluto, primatista tra le vetture R3.

## ASSEGNATI GLI ULTIMI POSTI DELLA SERIE VINTA DA TEMPESTINI

# Raceday gran finale

Alla soddisfazione per i primi punti conquistati dagli esponenti del Trofeo Terra si è aggiunta quella alla premiazione finale del campionato Raceday da parte di chi ha raggiunto l'obiettivo. Perché se il campionato promosso da Alberto Pirelli aveva già assegnato il primo posto a Simone Tempestini in occasione della Ronde Valtiberina, i chilometri di Serraspina e Uignano hanno consegnato la seconda posizione ad Andrea Dalmazzini ed il terzo gradino del podio a Francesco Fanari. Decisivo, per il risultato del pilota umbro, il ritiro della Focus Wrc di Luciano Cobbe, attardato da una foratura costata sei minuti di troppo sul crono. Un congedo, quello del trentino, maturato sotto il paddock del parco assistenza e legato alla decisione della direzione gara di far partire le vetture in ordine di classifica dopo ogni riordinamento. Una formula che ha riscosso consensi ma anche incassato le critiche da parte di chi - a seguito di imprevisti e conseguenti ritardi - si è trovato nella condizione di partire dietro a vetture potenzialmente meno performanti. Rendendone quindi più che probabile il raggiungimento nella speciale più lunga, Uignano.

## RICCI IN GRUPPO N

Tornato alla Subaru Impreza N14, sopra, Gigi Ricci non ha mancato l'obiettivo, vincendo tra le vetture Produzione e finendo quinto fra gli iscritti al Trofeo Terra. Gran gara di Martin Koci con la Citroën Ds3 R3T Max, al centro, mentre Tonso (in alto) non ha avuto fortuna

## ALBA PER ROMEO DEILA

Bella iniziativa da parte degli organizzatori del Rally di Alba, in programma il 4 e 5 giugno, per ricordare Romeo Deila. Alla memoria di Romeo è stata istituita una coppa per la classe A8.

## GILARDONI SU i20 WRC

Kevin Gilardoni, italo-svizzero che sta disputando il Tricolore 2Rm con la Renault Clio R3T, ha svolto la scorsa settimana una giornata di test con la Hyundai i20 della Hmi. La presa di contatto è avvenuta nell'entroterra cuneese e potrebbe preludere a un impegno di Gilardoni con la Wrc coreana.

## MICHELINI E "CIAVA"

Dopo la soddisfazione di aver vinto l'ultima prova del Sanremo, Rudy Michelin sta valutando se continuare la caccia al Trofeo Rally Asfalto all'interno del Cir o se passare all'Irc. Alla sua decisione si conformerà anche Ciavarella.

## FIESTA BRC PER DUE

Il Rally di Alba avrà al via anche la Ford Fiesta Ldi della Brc con un equipaggio del tutto insolito: Giandomenico Basso e Jimmy Ghione! I due si alternerebbero al volante metà gara per uno.

## DI COSIMO IN FABIA R5

Tonino Di Cosimo è intenzionato a ripetere la partecipazione all'Irc con la nuova Skoda Fabia R5 acquisita dalla Dp Racing.

## MIELE TRA COPPA E IRC

Dopo aver vinto la prima gara della nuova Coppa Italia, Simone Miele proseguirà nel neonato campionato promosso da Aci Sport e ad esso alternerà le gare dell'Irc. Sempre con la Ford Fiesta Wrc della Dream One Racing e la scuderia la Top Rally. Alle note Mometti (Coppa Italia) e Grimaldi(Irc).

## MEMORIAL CAFFI

In occasione della 3 Giorni di Motori si svolgerà nel week-end a Rovato (Bs) la quarta edizione del Memoriale Angelo Caffi. Due le categorie presenti: Legend Cars e storiche. Le passate edizioni sono andate a Cantamessa, Tosini e Chentre.



## IL PRIMO RENDERING DELLA VETTURA 2017

# Volkswagen Polo Wrc Plus

Volkswagen Motorsport è volata in Argentina per ottenere un nuovo record: la 13a vittoria consecutiva! A Villa Carlos Paz i tedeschi festeggerebbero così un anno ininterrotto di vittorie nel Mondiale, impresa mai riuscita sinora ad alcuno. Nel frattempo, il Panzer Team sta lavorando a pieno ritmo in vista del 2017. Sin dall'estate scorsa è iniziato lo sviluppo della terza generazione della Polo R Wrc in base ai nuovi regolamenti Fia che prevedono vetture più potenti, con appendici aerodinamiche libere, più veloci e più spettacolari di quelle attuali. Partendo dal telaio dell'attuale modello, lo sviluppo della terza Vw Wrc sta entrando nella fase cruciale. E tanto per ingannare l'attesa, i tedeschi hanno diffuso un rendering (**sopra**) sulla futura Polo Wrc "Plus".

## ANCORA TENSIONI CON HYUNDAI. E DIETRO L'ANGOLO C'È LA CITROËN...

### Neuville retrocesso al team B!

In Portogallo Thierry Neuville e Kevin Abbring saranno i piloti del secondo team Hyundai. Una retrocessione per il belga, la seconda dopo quella avvenuta al Galles 2015, quando Michel Nandan decise per la prima volta di schierare Sor-

do e Paddon con il team ufficiale. Continua la tensione nei rapporti tra Neuville ed il team, con la Citroën che strizza sempre più l'occhio al belga per averlo al volante della nuova Wrc transalpina insieme a Kris Meeke.

## VOCE CLAMOROSA DI UNA PRESENZA IN SARDEGNA SULLA DS3

### "Ucci" sale in Wrc?

Dopo la bella prestazione ottenuta lo scorso anno al Rally d'Italia-Sardegna, quando si classificò ottavo assoluto e secondo nel Wrc2 (dopo essere stato lungamente al comando), si parla nuovamente di Paolo Andreucci come di un possibile protagonista della gara iridata italiana. Gira con insistenza un rumor secondo il quale "Ucci" ed Anna Andreussi potrebbero essere al via del rally d'Italia-Sardegna con una Citroën Ds3 Wrc della PH Sport! Un'operazione che avverrebbe con la benedizione della Pirelli, sulla falsariga di quella che vede questa settimana Marcos Ligato impegnato in Argentina sulla Ds3 PH Sport. Andreucci potrebbe così testare in gara sugli sterrati sardi le Pirelli, di cui è collaudatore come noto. C'è tempo per verificare l'attendibilità di questo rumor, il 9 maggio è la data di chiusura delle iscrizioni al rally sardo.

## CON LA SKODA FABIA R5

### Scandola Wrc2 in Sardegna

Umberto Scandola sarà con tutta probabilità al via del Rally d'Italia-Sardegna al volante di una Skoda Fabia R5. Il pilota veronese sta definendo il budget per l'operazione iridata, che prevede la sua iscrizione al Wrc2, in modo da permettergli di effettuare la sua gara insieme ai big del Mondiale ed in particolare alle Skoda ufficiali di Lappi e Tidemand.

## ITALIA-SARDEGNA SU FIESTA R5

### Dettori punta alla gara di casa

Giuseppe Dettori ha preferito non partecipare al Trt per concentrarsi sul Rally d'Italia-Sardegna, gara di casa nella quale sarà al via con una Ford Fiesta R5 della Pro Race. Un ritorno di fiamma importante, quindi, tra la scuderia laziale ed il pilota gallurese, che non ha ancora ripreso l'attività agonistica dopo la vittoria ottenuta lo scorso ottobre al Rally della Costa Smeralda.

## DOPO SEI ANNI DI ASSENZA

### Il Salento torna a Lecce

Piazza Mazzini a Lecce tornerà ad ospitare, a distanza di sei anni, partenza e arrivo del Rally del Salento, in programma il 3 e 4 giugno e valido per il CiWrc con coefficiente 1,5. La gara pugliese si presenta profondamente rivisitata nella logistica. Sono cinque in totale le prove speciali diverse, con il ritorno - a quasi dieci anni di distanza - della frazione di Martignano. Confermata la prova spettacolo al kartodromo La Conca. Le altre speciali sono le classiche Cesarea, Specchia e Palombara.

## TRASFERITA TROPPO ONEROSA

### Niente Targa per Tassone

Michele Tassone non sarà al via della Targa Florio, quindi non cambia il suo programma originale che prevede la presenza in cinque delle sei prove del Tra legato al Cir, con esclusione appunto della prova siciliana che è molto gravosa economicamente.

# Sardegna arriviamo!

**SELEZIONI CONCLUSE. MATTEO FUSI E NICOLÒ SALGARÒ SONO STATI SELEZIONATI PER DISPUTARE LA GARA ITALIANA DEL MONDIALE CON UNA R2**

di **Leo Todisco Grande** - foto **Photo4**

**T**rentacinque euro, una tantum, per un sogno. Un minimo esborso con il quale Matteo Fusi e Nicolò Salgarò si sono assicurati, senza spendere un centesimo di più, la partecipazione al prossimo rally mondiale d'Italia-Sardegna. Una boutade? No, è il premio, davvero da sogno, che i due si sono aggiudicati, risultando primi assoluti a Rally Italia Talent, che sul Circuito di Siena ha chiuso la sua terza stagione. Tre giorni sotto la lente di una commissione di campioni, con ripetuti sorteggi per la formazione delle coppie con gli esaminatori e tra partecipanti, ma anche delle Abarth 595 Competizione, uguali per tutti, per garantire il massimo di trasparenza e possibilità identiche per tutti. Alla fine sono emersi Matteo Fusi tra i piloti - poco più che ventenne comasco, studente di ingegneria meccanica, a digiuno di rally non avendo neppure la licenza - e il veronese Nicolò Salgarò, ventitreenne, anche lui futuro ingegnere, già con esperienze in gara, tra i navigatori. I due affronteranno insieme l'avventura iridata a bordo di una vettura della classe R2.

*«Sono ultrafelice ovviamente - sorrideva commosso alla fine il pilota - di avere vinto, alla mia terza partecipazione a Rally Italia Talent. Adesso farò la licenza, per me un punto di partenza, dopo avere imparato i primi rudimenti della guida su un prato, con mio papà e mio nonno come istruttori. Partecipare al rally d'Italia-Sardegna è un sogno che si realizza».*

Oltre all'assoluta, sono stati premiati anche i vincitori (pilota e navigatore) di altre categorie, ai quali andrà in premio la partecipazione ad una gara del tricolore 2016. Tra gli Under 23 hanno vinto Giovanni Castellani e Luca Pischredda, tra gli Under 35 Alberto Ravanelli e Michele Marcucci, tra gli Over 35 Giuseppe Barbati e Lorenzo Bogo, mentre nel Femminile e tra i non licenziati doppia affermazione per Letizia Soldano e Silvia Bianco Francesetti. A Vincenzo Mangano e Virginia Lenzi, primi tra gli Under 18, andrà infine in premio la partecipazione al Supercorso Federale.

## Gran finale per i migliori 30

Il format dedicato alla ricerca di nuovi talenti in campo rallistico ha vissuto dunque il suo capitolo finale nel piccolo ma efficiente impianto sene-



## GRUPPO COMPATTO

Alcune immagini di Rally Italia Talent: in alto il gruppo dei finalisti selezionato da una giuria di piloti e navigatori. Davvero interessanti le occasioni offerte dalla iniziativa di Renzo Magnani (nell'altra pagina)

se, dopo una lunga e attenta scrematura passata attraverso le qualificazioni, cui hanno partecipato ben oltre cinquemila aspiranti piloti e navigatori, di tutta Italia e di tutte le età; le semifinali, cui hanno preso parte 180 piloti e 60 navigatori e la finale con i migliori trenta. Un duro lavoro per gli esaminatori, tutti campioni dal ricco pedigree: Longhi, Travaglia, Dallavilla, Bettega, Basso, Scandola e Battaglin tra i piloti e Pirolo, D'Amore, Granai, Chiarcossi, Scattolin e Fappani tra i navigatori. Si sono sottoposti ad un professionale lavoro di valu-



# Magnani l'idea funziona

**GLI OLTRE 5000 ISCRITTI DELLA TERZA EDIZIONE DI RALLY ITALIA TALENT DANNO RAGIONE AL GRANDE ESPERTO ED EX-PILOTA**

**L'**idea Rally Italia Talent si conferma un successo. Ed è soddisfatto sempre più della sua intuizione Renzo Magnani. Lo stesso Magnani che, più di trentacinque anni fa, aveva "inventato" la comunicazione professionale, la gestione di sponsor, gare e piloti in rally che erano ancora allo stato pionieristico. «C'è da essere contenti – afferma Renzo Magnani – perché Rally Italia Talent funziona sempre più. E questo grazie anche al Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani, che mi ha stimolato, tre anni fa, a trovare qualcosa di nuovo per dare impulso ai rally, soprattutto tra i giovani, e al fondamentale sostegno di Aldo Cerruti, grande appassionato di corse. Io ci ho aggiunto l'idea, nata vedendo in tv i casting di X-Factor». Sono i numeri a dare ragione al patron di Rally Italia Talent. Oltre quattromila iscritti alla prima

edizione, nel 2014, quasi cinquemila lo scorso anno, e vicini ai cinquemilaquattrocento nella stagione appena conclusa. Con tanti giovani e giovanissimi e, novità di rilievo, tante talentuose ragazze al volante. Ed un ambiente competitivo, ma anche pieno di entusiasmo e divertimento.

«Una crescita notevole – conclude Magnani – che abbiamo cercato di assecondare rendendo RIT sempre più interessante tecnicamente e professionale nell'approccio. Con esaminatori di prima qualità, nonché affermati campioni, e con la supervisione tecnica di Bortoletto e, elemento decisivo quest'anno, l'appoggio ufficiale di Abarth, che ci ha dotato di sette 595 Competizione da 180 cavalli, per noi un vero salto di qualità». ●



tazione e analisi delle caratteristiche e delle doti di ogni singolo iscritto, con tante ore passate in macchina a fianco degli esaminandi fino al verdetto finale: «Non è stato uno scherzo - commentava alla fine Renato Travaglia - valutare tutti. Abbiamo trovato le figure più diverse in ogni categoria ma alla fine credo che siamo riusciti a trovare alcuni soggetti con buone potenzialità. Sperando che presto, come già successo in precedenza per Fabio Andolfi, Damiano De Tommaso e Andrea Dalmazzini, ci ripaghino con i risultati». ●





# José-María suda a causa di **Tiago**

**LOPEZ PORTA AL SUCCESSO LA CITROËN C-ELYSÉE NELLA MAIN RACE DAVANTI A MONTEIRO CON LA HONDA CIVIC, COMUNQUE AL TOP NELLA OPENING RACE**

di **Fulvio Cavicchi**

**A** fine gara la faccia di José-Maria López durante le interviste, prima di salire sul podio, dimostrava la differenza enorme di questa stagione 2016 del Mondiale Turismo rispetto alle due appena passate e dominate dall'argentino e dalla Citroën. Non più il viso sorridente, tranquillo e con appena un filo di sudore dopo mezz'ora a una velocità per gli altri irraggiungibile: questa volta l'argentino era felice e stremato perché il successo nella Main Race allo Slovakia Ring se lo è lottato e meritato, ma soprattutto conquistato di bravura e con una macchina alla pari delle altre. Segno che gli 80 kg affibbiati alle vetture francesi sono stati una scelta che poteva apparire ingiusta per la Casa, ma un grande passo in avanti per tutti

gli appassionati dopo due stagioni in cui Citroën ha conquistato il 92% delle pole position disponibili e l'81% delle gare. Certo, da quando la C-Elysée è arrivata nel Wtcc è successo una sola volta che non abbia vinto almeno una delle due gare del weekend (nel 2014, in Cina a Goldenport), ma in Slovacchia siamo arrivati a un solo giro dal ripetersi di quell'evento dopo l'ottima prova della Honda Civic di Tiago Monteiro nella Opening Race e la grande prestazione di Nick Catsburg nella seconda corsa, con l'olandese che ha guidato praticamente tutta la gara fino a quando non è stato scavalcato da un López bravissimo ed

esperto alla staccata in fondo al rettilineo di partenza durante l'ultimo passaggio. Ora la classifica vede Monteiro al comando con 77 punti contro i 76 del due volte campione in carica, e una Honda con 170 punti contro i 162 Citroën, ma oltre alla sfida tra la marca giapponese e quella francese sono soprattutto le belle notizie che arrivano

grazie alle prestazioni delle Lada e delle Volvo, che fanno sognare un campionato di nuovo appassionante ed avvicinate. La Vesta Tc1 è stata capace di chiudere quarta e terza sul veloce tracciato centroeuropeo e la S60 Polestar ottava e quarta, ma soprattutto nella seconda sfida Thed Björk è

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Monteiro; 2. Bennani; 3. Huff. Gara-2: 1. López; 2. Monteiro;

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



### UN BUON 4° POSTO PER LA LADA DI TARQUINI

A sinistra, Monteiro gioisce buttandosi sulla sua Honda: Tiago, vincitore nella prima frazione, è giunto 2° nella Main Race, in questo caso preceduto dalla Citroën di Lopez, sotto. A destra, la Lada di Tarquini, giunto prima quarto e, infine, quattordicesimo



stato incollato alle Civic della Jas e capace di scavalcare Mehdi Bennani all'ultima curva per portare quattro differenti vetture ai primi quattro posti della Main Race. Certo, siamo a due soli appuntamenti passati dei dodici in programma, quindi forse è ancora presto per gioire, ma di sicuro le premesse ci sono tutte per tornare ad attendere gli appuntamenti del Wtcc con ansia.

Adesso prima della gara all'Hungaroring arriva il momento delle prime rivalutazioni delle zavorre, in base ai risultati. Speranza è che le due vittorie di López e le due delle Honda in queste prime quattro sfide non spingano a modificare lo status quo, perché era veramente da tanto che noi appassionati non godevamo di questo spettacolo: infatti prima dei due anni dominati dalle C-Elysée ne avevamo avuti quattro in cui erano state le Chevrolet Cruze le macchine da battere. E nel 2013, quando le macchine americane non erano già più iscritte ufficialmente, Yvan Muller vinse comunque il campionato con 431 punti contro i 242 di Gabriele Tarquini con la Honda. Di questo cambio ne avevamo bisogno! ●

### IL PARCO PARTENTI DELLA SERIE È DA RIMPINGUARE

## Solo diciannove gli iscritti

Le due belle corse dello Slovakia Ring fanno gioire e sperare, ma se uno non ha visto le gare e guarda le classifiche per sapere com'è andata il colpo d'occhio che riceve parla d'un Mondiale Turismo in crisi. Gli iscritti al weekend erano 19 come in Francia (non i 20 annunciati a inizio stagione da Eurosport) e già si è avuto il primo cambio pilota, con James Thompson al posto di René Münnich che era impegnato nel Rallycross, campionato a cui ha deciso di dare precedenza. Due settimane fa la notizia che la Zeng Motorsport sarebbe stata presente solo con Ferenc Ficza (al Paul Ricard in azione solo nelle prove libere) perché non ancora pronta la Civic di Dániel Nagy. Venerdì la notizia che la Nika non avrebbe corso (come già al Paul Ricard) perché i pagamenti degli sponsor di John Bryant Meisner non sono arrivati. Le due gare hanno avuto 16 e 15 macchine al traguardo, e ora la brutta notizia che l'Hungaroring per la Zeng Motorsport è a rischio dopo che la Honda Civic della squadra ungherese ha incominciato a sprigionare fiamme durante la gara di debutto di Ficza nel Wtcc. L'interno della Civic si è visibilmente danneggiato e bruciato e difficilmente potrà essere pronto per la gara di casa. Appare quindi necessario trovare un modo per attirare nuovi piloti e nuove squadre.



# Figli di papà



**NEL NOME DEL PADRE, DELETRAZ E PANIS VINCONO LE PRIME DUE GARE DELLA SERIE ORA GESTITA DA JAIME ALGUERSUARI**

di Massimo Costa - foto FotoSpeedy

**A**LCANIZ - Li chiamano figli di papà, ma non perché godono senza particolari meriti di quanto costruito con fatica dai loro famigliari. Nel motorsport, i "figli di" se la devono sudare come non mai, hanno sempre gli occhi di tutti rivolti sul loro casco e se non ottengono i risultati di cotanto padre, sono guai. Al Motorland Aragon di Alcaniz è accaduta una cosa probabilmente mai verificatasi prima in un unico week-end: Louis Deletraz e Aurelien Panis non solo si sono aggiudicati le due gare della Formula V8 3.5, ma dividono anche la leadership di campionato con 35 punti. Deletraz, rookie svizzero in arrivo dalla Eurocup Renault, pilota entrato a far parte del ricostituito Renault Driver Academy, si è adattato rapidamente ai 530 cavalli della Dallara-Gibson del team Fortec e dopo essere stato protagonista nei test invernali, nel primo week-end stagionale ha conquistato la vittoria in gara-1 con una prova di grande maturità. Louis è figlio del 52enne Jean-Denis, 3 Gran Premi di F.1 disputati nella metà degli Anni '90 e una vittoria alla 24 Ore di Spa nel 2007. Il 18enne rampollo sembra avere molto più talento del padre, che nelle formule ha sempre faticato. Vice campione Eurocup Renault, campione Renault Nec 2015, il ginevrino ha grinta da vendere a dispetto dei modi oxfordiani che lo contraddistinguono per educazione

nel paddock. Andrea Piccini, che per anni ha condiviso con Jean-Denis il volante di vetture GT, ha svezato il piccolo Louis nei suoi primi passi in monoposto facendogli da coach e ne ha sempre parlato molto bene. I fatti gli stanno dando ragione. Deletraz in gara-2, partito dalla seconda fila, alla prima curva è stato urtato da Matthieu Vaxiviere. Giratosi, è ripartito ultimo, ma ha recuperato fino al quinto posto finale. Aurelien Panis, figlio di Olivier, è la grande sorpresa di questo scorcio di campionato. Già 21enne, nei tre anni di F.Renault 2.0 (dal 2012 al 2014) era uno dei tanti ed ha colto una sola vittoria. Salito nella Renault 3.5 con Tech 1 nel 2015, ha faticato parecchio a prendere il ritmo nel corso dei primi test, ma in gara ben presto aveva cominciato a far vedere qualche lampo. Passato al team Arden, Panis ha velocemente cambiato marcia e nei test pre

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Deletraz, 2. Vaxiviere; 3. Dillmann. Gara-2: 1. Panis; 2. Dillmann, 3. Binder.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

CON CECOTTO E BAPTISTA

## Rp debutto positivo

Tra le nuove squadre della Formula V8 3.5 c'è l'italiana Rp Motorsport diretta da Fabio Pampado. Rilevate le monoposto dalla céca Isr, il team piacentino non s'è sottratto alle difficoltà incontrate da tutti nel reperire i piloti. È stata una continua lotta contro il tempo, finché Rp ha puntato con decisione su Vitor Baptista, che con loro ha vinto nel 2015 la Euroformula Open, e l'esperto Johnny Cecotto Jr, ex-Gp2. Grandi gli investimenti fatti non solo sui piloti, ma anch'essul personale. «Correre nella V8 3.5 è tutta un'altra storia rispetto alla F.3. La Dallara-Gibson è una vettura difficile, richiede grande competenza, personale adeguato», ha spiegato Pampado. Con umiltà è stata costituita la squadra con le persone giuste, ma il week-end di Alcaniz era iniziato in salita per via di qualche guaio tecnico di troppo. Lavorando sodo e a testa bassa, tecnici e piloti sono usciti dal tunnel e nelle due gare Cecotto ha concluso 9° e 6° tenendo il passo dei migliori mentre il giovane Baptista, ottavo in gara-1, ha chiuso 11esimo la seconda. Come prima stagionale non è male.

stagione è stato tra i migliori. Ad Alcaniz, quinto in gara 1, ha segnato il secondo tempo in qualifica 2, è scattato meglio del poleman Tom Dillmann e ha tenuto sempre il comando con autorità. Tanto da sembrare il padre Olivier quando vinceva in F.3000. Già, il padre di Aurelien è piuttosto ingombrante. Campione F.3000 nel '93, ha partecipato a 157 Gp di F.1 vincendone uno (Monaco '96). Uscito dal mondiale nel 2007, ha continuato a gareggiare con Gt, Prototipi, Trofeo Andros. Ha fondato un team con Barthez per l'Elms. Olivier era a Silverstone e s'è perso la prima vittoria importante del figlio. Ma se Aurelien continua così avrà modo di rifarsi... ●

Una vittoria a testa per Aurelien Panis, nella foto, che si è imposto in gara-2. In alto, Deletraz che ha firmato il successo nella prima sfida



# Gibson le suona a tutti

**IN UNA VERA A PROPRIA SAGRA DEGLI ERRORI SI IMPONGONO DOLAN-TINCKNELL E VAN DER GARDE**

di **Alfredo Filippone**

foto **Speedy**

**SILVERSTONE** - Non c'è che dire: 44 macchine in griglia fanno davvero bella scena e l'Elms 2016 è partita all'insegna dell'abbondanza. Salvo che vedere prototipi che si girano, vanno a muro o si perdono nelle vie di fuga non appena viene data la partenza lanciata e si pigia sul pedale del gas, senza che ci fosse nemmeno un contatto, non depono molto in favore della categoria. All'incremento dei numeri e del livello prestazionale prodotto dall'esplosione delle Lmp3, insomma, non si è adeguato il livello medio di guida... Traiettorie indescrivibili, come cantava Battiato, e numeri di arte varia si sono sprecati sia nelle prove che in gara, e non basta l'attenuante di un meteo capriccioso, con asfalto viscido e temperature da primavera artica, a cancellare un certo imbarazzo. «*Quello degli standard di guida è un vero problema* - sottolineava un navigato saggio come Gianluca Roda - *L'avvento delle Lmp3 ha portato un sacco di gente impreparata e inesperta a guidare macchine che sono comunque dei prototipi con tanti cavalli...*».

Esente da pecche, l'unica e non nuovissima Gibson al via, quella del G-Drive affidata a Simon Dolan, Harry Tincknell e al redivivo Giedo van der Garde ha vinto con autorità, dopo che l'Oreca del Tds, che Bèche aveva piazzato in pole, si è autoeliminata dopo venti minuti di gara, schiantata da Pierre Thiriet contro il guard-rail. Gli unici a dare un po' di filo da torcere alla G-Drive sono stati Chatin-Barthez-Buret ma la Ligier gestita da Olivier Panis si è dovuta accontentare del nono posto causa un problema elettronico sul finire. E così, a podio sono andate la regolarissima Br dell'Smp con Coletti-Leal-Wirth e la Ligier del debuttante Sol24!by Lombard Racing

## AL TRAGUARDO

Gara: 1. Dolan-van Der Garde-Tincknell (Gibson 015S-Nissan); 2. Coletti-Leal-Wirth (BR01-Nissan).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Sopra, la Gibson che s'è aggiudicata il primo round Elms. Sotto, la Ferrari F458 prima in Gt con Bertolini, Smith e Butcher: poi l'esclusione per lo splitter



di Capillaire-Lombard-Coleman, con Giovinazzi quinto sull'altra Br Smp. In Lmp3, doppietta per le Ligier dell'United Motorsport, con Brundle-Guasch-England primi.

Fra le Gt, vince, di tattica, la Ferrari F458 Jmw di Andrea Bertolini (insieme a Smith e Butcher), che approfitta a metà gara di un 'full course yellow' per rifornire e superare le Aston Martin lanciatissime verso il successo.

Purtroppo, in serata, giunge l'esclusione per splitter non conforme. Giallo anche per il terzo posto all'ultimo giro, quando Stanaway la spunta speronando Pier Guidi sulla F458 dei Talkanitsa. Penalità anche per l'inglese, con la Ferrari alla fine seconda. Papà Roda, con Lietz e Ried, è settimo sulla Porsche Proton, davanti all'altra Ferrari AF di Perazzini-Cioci-Aguas. Ritiro sul finire per la Ligier Eurointernational di A.Roda-Mondini-Jacoboni mentre sulla Ligier Villorba di Sernagiotto-Lacorte-Schirò cede una sospensione dopo 11 giri. ●

**FREDERIC HA 46 ANNI ED HA SUBITO L'AMPUTAZIONE DELLE ESTREMITÀ DEGLI ARTI**

## Sausset ora vuole Le Mans

Giunta trentaduesima, la Morgan-Nissan di Tinsseau-Bouvet-Sausset, correva fuori gara come vettura innovativa, benché la novità non riguardasse la macchina, ma il terzo pilota, Frédéric Sausset, un 46enne che ha subito l'amputazione delle estremità nei quattro arti in seguito ad un virus contratto in Africa. L'obiettivo è prepararsi per la 24 Ore di Le Mans, una sfida fortemente sostenuta dall'Acco e dai media francesi, ma che apre anche molte domande sul trattamento di favore riservato a Sausset nei confronti di portatori di handicap minori che non hanno mai potuto ottenere una licenza... Sausset pilota con delle protesi e sofisticati sistemi di assistenza guida e viene collocato nell'abitacolo con l'aiuto di una mini-gru. In gara, il suo miglior giro è stato 24 secondi più alto del migliore, un risultato che può essere comunque definito un vero exploit.

# Piacere di **durata**

di **Dario Lucchese**

**S**téphane Ratel conosce benissimo la storia delle corse e soprattutto la rispetta. Non è un caso se la Blancpain Gt Series Endurance Cup prenderà il via da Monza questo fine settimana con una "entry list" annunciata di 57 vetture. Gli appassionati delle gare di durata in genere e del glorioso Mondiale Marche, ricordano bene come il 25 aprile fosse la data canonica per la disputa della 1000 km di Monza. Oggi il Wec è rinato e gode anche di ottima salute, ma in Italia non ci passa più neanche per sbaglio. Così tocca all'organizzatore francese rendere il giusto omaggio al "tempio della velocità", diventato ormai da qualche anno la tappa inaugurale del campionato. Il resto del calendario prevede poi altri 5 sfide che, per prestigio e celebrità storica, non sono da meno: il 15 maggio si andrà a Silverstone, il 25 giugno al Paul Ricard; il "clou" sarà ancora una volta la 24 Ore di Spa del 30 e 31 luglio, mentre il gran finale è fissato al Nürburgring il 18 settembre.

## Ecco i protagonisti nel tempio della velocità

La serie di durata riservata alle vetture Gt, di gran lunga la più frequentata nell'ambito delle competizioni internazionali Gt, riprende il filo del discorso da dove si era interrotto lo scorso anno, cioè dalla 3 Ore del Nürburgring che aveva laureato campioni nella categoria Pro, tra le squadre il Belgian Audi Club Team Wrt e fra i piloti il trio della Nissan

Gt Academy formato da Alex Buncombe, Katsunuma Chiyo e Wolfgang Reip. La squadra giapponese si presenta in Brianza con il solo Buncombe "superstite" della terna di vincitori 2015, affiancato adesso da Lucas Ordóñez e Mitsunori Takaboshi, ma potrà contare anche

su l'altro equipaggio Pro-Am composto da Romain Sarazin, Matthew Simmons e Sean Walkinshaw. Il Team Wrt da parte sua schiererà quattro Audi R8 Lms, ulteriormente aggiornate dopo lo "step" evolutivo varato già alla fine della scorsa stagione. Laurens Vanthoor sarà affiancato da Frederic Vervisch (con il quale ha aperto a Misano con una vittoria la serie Sprint, andando ad occupare il primo posto nella classifica generale) e dal fratello Dries, 17 anni. L'altra punta di diamante della compagine belga, Robert Frijns, si alternerà al volante con Michael Meadows e Stuart Leonard, mentre l'equipaggio composto da Filipe Albuquerque, Ser-

**SCATTA DA MONZA IL PRIMO ROUND DELLA BLANCPAIN ENDURANCE CUP: 57 VETTURE AL VIA NELLA SERIE RISERVATA ALLE GRAN TURISMO PIÙ FREQUENTATA A LIVELLO INTERNAZIONALE**



## WEEK END DI FUOCO IN TERRA DI BRIANZA

Come ormai ottima consuetudine la Blancpain Gt Series Endurance Cup, inaugura la sua stagione sulla pista di Monza come ai bei tempi della 1000 Km. Il fascino del tempio della velocità ha ancora un grande effetto: saranno ben 57 le auto al via

gio Jimenez e Rodrigo Baptista, e quello dei veterani Pierre Kaffer, Peter Kox ed il giovane Adrien De Leener, avranno ruoli più probabilmente di retroguardia.

## Tra le Pro è caccia grossa all'Audi

Se l'Audi è la grande favorita, le sue principali avversarie nel raggruppamento Pro dovrebbero essere le stesse dello scorso anno, cioè le Bentley M-Sport di Steven Kane, Guy Smith e Vincent Abril e di Andy Soucek, Maxime Soulet e del nuovo arrivato in casa M-Sport, Wolfgang Reip. Le vetture britanniche, particolarmente in luce la scorsa stagione, sembrano destinate a fare grandi cose e l'esordio positivo nella Blancpain Gt Series Sprint Cup sempre a Misano (condito dalla vittoria di Soucek-Soulet nella Qualifying Race) sembra confermarlo.

## Attenzione: soffiano forte le Huracan

Attenzione però anche allo stuolo delle Lamborghini Huracán Gt3. Nel 2015, proprio a Monza, la nuova vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese

**IL TEAM WRT SCHIERA 4 AUDI R8 LMS E PUNTA A CONQUISTARE UNA DOPPIETTA (SQUADRE E PILOTI) A LIVELLO DI TITOLI**



aveva conquistato al suo esordio, con il Grt Grasser Racing Team ed il terzetto Babini-Mul-Palmer, un'affermazione storica. La squadra austriaca potrà contare su due inediti equipaggi di punta; il primo formato da Mirko Bortolotti, Jeroen Bleekemolen e Rolf Ineichen e l'altro da Michele Beretta (che a Misano ha positivamente fatto il proprio esordio nella categoria), Andrea Piccini e Luca Stolz. Due "Lambo" anche per la Attempto Racing, che riporrà il binomio Daniel Zampieri-Patric Niederhauer, decimi assoluti nell'appuntamento d'apertura della "Sprint", per l'occasione affiancati da Fabio Babini (reduce dalla partecipazione alla prima gara del British Gt di Brands Hatch), affidando un'altra macchina a Machiels-Mul-Van Splunteren. Occhi puntati inoltre sul debutto della Ombra Racing, con Andrea Amici, campione 2013 del "Super Trofeo", Matteo Beretta e Stefano Costantini, e quello del team Antonelli Motorsport, che ha già confermato Lorenzo Casè e William Barbosa. Tra i nomi di punta spicca anche Marco Mapelli, che sulla pista di casa condividerà con Marco Attard e Leo Ma-

chitski un'altra Huracán della Barwell Motorsport. All'appello non mancano neppure Arc Bratislava e Konrad Motorsport.

#### Grande attesa per il debutto delle nuove 488 Gt3

In casa Ferrari attese le nuove 488 Gt3. Una verrà schierata dalla Af Corse per Alessandro Pier Guidi, Michele Rugolo e il thailandese Pasin Lathouras. La squadra piacentina sarà presente nella Pro-Am anche con il terzetto formato da Giancarlo Fisichella, Lorenzo Bontempelli e Motoaki Ishikawa, mentre un'altra vettura verrà divisa sicuramente da Duncan Cameron e Matt Griffin. Sempre con i colori della Af Corse, con una 488 si vedranno in azione Rino Mastronardi, Francisco Guedes e Peter Mann. Per Alessandro Balzan, Raffaele Giammaria (a Misano nono nella Main Race e migliore italiano nell'appuntamento della Sprint Series) e l'argentino Ezequiel Perez Companc ci sarà una 458. Stessa vettura per la Rinaldi Racing, che ha rinnovato il suo impegno con Rinat Salikhov, Marco Seefried e Norbert Siedler. Nella Pro-Am, Alessandro Bonacini, Andrea Rizzoli e Michal Broniszewski disporranno invece di una 488 del team Kessel Racing.

#### Bmw M6 Gt3 in Pro Am la sfida di Ravaglia

Per la nuova Bmw M6 Gt3, schierata tra i Pro in due esemplari dal Rowe Racing, non sono state ancora annunciate le "line-up" complete: sicuri a Monza, al momento di scrivere, solo Stef Dusseldorp, Philipp Eng e Alexander Sims. Nella Pro-Am c'è invece molta attesa per la vettura bavarese che la squadra di Roberto Ravaglia porterà in pista sotto le insegne di Bmw Team Italia affidandola ad un giovanissimo trio, dall'età media di 22 anni, composto da Stefano Colombo, Giorgio Roda e l'olandese Max Koebolt.

#### Mercedes rinnova le sue ambizioni

Anche la Mercedes rinnova le sue ambizioni, con il Black Falcon che si avvarrà di Andreas Simonsen, Adam Christodoulou e Hubert Haupt, e la Htp Motorsport che punterà sia su Maximilian Buhk, Dominik Bauman e Jazeman Jafaar, che su Clemens Schmidt, Indy Dontje e Luciano Bacheta. Molto interessante la proposta della Zakspeed, che sulla sua Amg Gt3 vede alternarsi alla guida Alex Tagliani, Darryl O'Young e Jean Frédéric Laberge.

#### Bonanomi e Ragazzi, italiani al via

Attese anche le McLaren 650 S del team Garage 59, che potrà contare su Rob Bell, Shane Van Gisbergen e Côme Ledogar (vicecampione in carica della Carrera Cup Italia), oltre che su Alex Fontana, Struan Moore e Andrew Watson. Il veterano monegasco Stephane Ortelli dividerà con Lorenz Frey e Albert Costa Balboa la Emil Frey Jaguar G3, con buone possibilità di ben figurare. In tema di piloti italiani al via, vanno ricordati anche Marco Bonanomi, sulla Audi del Sainteloc Racing nella Pro-Am, e Riccardo Ragazzi, al via con un'altra Ferrari 458 della Af Racing nella Am. Un piatto ricchissimo, capace realmente di rinverdire la tradizione delle gare di durata a Monza. Non sarà la vecchia "1000 km", ma questa tre ore si annuncia davvero emozionante. ●

#### SFIDA IN 5 ROUND

23-24/4	Monza
14-15/5	Silverstone
24-25/6	Paul Ricard
28-31/7	Spa
17-18/9	Nurburgring

## UNA SFIDA LUNGA SEI ROUND

23-24 aprile	Monza
14-15 maggio	Silverstone
25-26 giugno	Paul Ricard
30-31 luglio	Spa
17-18 settembre	Nürburgring
1-2 dicembre	Valencia



# Lamborghini

## il trofeo s'infiamma

**60-47-22:** in tre numeri il successo annunciato del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa 2016. Sarà una stagione record, quella del monarca riservato alle vetture del Toro, che prende il via da Monza questo fine settimana. Dopo il boom 2015, che ha coinciso col debutto della nuova Huracán Lp 620-2 nelle tre serie continentali (Asia, Nord America e appunto Europa), segnato da una punta massima di 34 vetture al Paul Ricard, il "trend" si conferma in continua crescita. Una sessantina sono i piloti attesi sul circuito brianzolo, 22 per l'esattezza i team iscritti, con un totale di oltre 40 equipaggi. La politica di Squadra Corse, che ha istituito un programma giovani rivolto a salire gradualmente verso la Gt3, categoria in cui Lamborghini è ormai presente nelle maggiori serie internazionali grazie a un prodotto che si è subito rivelato competitivo (un esempio per tutti, la vittoria ottenuta proprio a Monza nel 2015, in occasione del debutto nella Blancpain Endurance Series), non ha mancato di portare i suoi frutti. Il "Super Trofeo" si propone pertanto come un punto di partenza, pur

**UNA SESSANTINA  
DI PILOTI ATTESI,  
22 I TEAM  
ISCRITTI E OLTRE  
40 GLI EQUIPAGGI.  
HA DAVVERO  
GRANDI NUMERI  
IL SUPER TROFEO  
EUROPA  
CHE SCATTA  
DA MONZA. ECCO  
TUTTE LE NOVITÀ**

di **Dario Lucchese**

lasciando una porta aperta anche ai gentleman. Una delle novità di quest'anno, è infatti l'istituzione di una nuova classe Lamborghini Cup rivolta ai piloti con meno esperienza, che va ad aggiungersi alla Pro, Pro-Am e Am, che continueranno ad assegnare i propri titoli. Se il format dei weekend non è cambiato, includendo come sempre le due gare della durata di 50' per ciascuno dei 6 weekend, con 2 differenti turni di qualifica da 15', il monarca della Casa di Sant'Agata Bolognese, giunto all'8ª edizione, si rinnova sotto diversi aspetti. Cominciando dal fatto che non ci saranno più le Gallardo, che nella passata stagione avevano condiviso lo schieramento con le nuove Huracán. Poi c'è la prima assoluta di Valencia, che a dicembre ospiterà le Finali Mondiali e l'ultimo round dell'europeo e di quelli asiatico e nordamericano.

Ma soprattutto va evidenziato l'ingresso di 7 nuovi team (Attempto Racing, Dörr Motorsport, Fff Racing Team, Gdl, Gt3 Poland, Mn Development e Van der Horst Motorsport) ed un interessante ricambio di nomi.



#### ANALISI DELLE FORZE IN CAMPO

## Le novità Larini e Postiglione

Piloti giovani, ma anche più esperti. Cominciando da Nicola Larini, il quale correrà con i colori della Petri Corse, squadra che fa il suo rientro nel monomarca. Per proseguire con Vito Postiglione, che dopo diverse stagioni nel Tricolore Gran Turismo, in cui ha conquistato il titolo nel 2013 e già campione l'anno precedente della Carrera Cup Italia, farà il proprio esordio al volante della Lamborghini della Imperiale Racing. La squadra di Ivano Pignatti potrà contare anche sul campione Am 2014 Simone Pellegrinelli e sulla coppia Carina Lima-Andrea Palma, la scorsa stagione vincitori del titolo Gallardo, adesso tutti passati in Pro-Am. Dopo avere dominato nel 2015 con Patrick Kujala, uno dei team di riferimento sarà il Bonaldi Motorsport, a Monza presente nuovamente con il 19enne finlandese (il cui programma principale è tuttavia quello dell'Adac Gt Masters), chiamato ad affiancare il "Bronze" Adrian Amstutz. Con la formazione bergamasca scenderà in pista tra i Pro il giovane croato Martin Kodric, classe '97, che aveva fatto il proprio esordio a novembre nelle finali di Sebring. Nella stessa classe è atteso Loris Spinelli, che nel 2015 ha conquistato il titolo Pro-Am con il team Antonelli ed il quale continuerà il proprio impegno con la squadra bolognese. Quest'ultima schiererà al via anche una vettura per altri due giovanissimi, i cui nomi rispondono ad Andrea Fontana e Lorenzo Veglia,

#### 2 GARE DA 50' CIASCUNA

Da Monza ricomincia l'avventura del Super Trofeo Lamborghini. Il format del week end di gara non è cambiato e propone anche per quest'anno due gare della durata di 50' ciascuna

facendo debuttare nello stesso tempo il più esperto Gianluca Giraudi (anche lui in arrivo dal mondo Porsche). Equipaggi di elevato livello per l'Orange 1 Team Lazarus, che si affiderà a Nicola De Marco e al binomio Andrea Ceccato-Fabrizio Del Monte. Punta in alto anche Raton Racing, alla seconda stagione nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, in cui è riuscita immediatamente a ritagliarsi uno spazio importante (Alberto Di Folco, quest'anno impegnato nel Campionato Italiano Gran Turismo con la Huracán Gt3, ha conquistato una vittoria assoluta a Spa) e che ha confermato fino ad ora Sergio Campana e Dimitris Deverikos. Secondo anno nel monomarca anche per il Vincenzo Sospiri Racing. Raffaele Giannoni proseguirà con Automobile Tricolore, benché promosso nella classe maggiore. Dopo avere conquistato il titolo Am, Shota Abkhazava correrà nella Pro-Am dove rappresenterà l'Artline Team Georgia. Di riguardo la partecipazione della Leipert Motorsport, che farà esordire l'equipaggio composto dall'australiano Ben Gersekowski, 23 anni, e la belga Sarah Bovy, che diventa così la seconda donna al via di questa stagione. Completano un parterre di sicuro interesse Autovitessè, Gt3 Poland, Konrad Motorsport, Sportec, Toro Loco e Veloso.

#### C'È ANCHE LA DIRETTA STREAMING SUL SITO UFFICIALE

## Le gare del Toro live su Nuvolari Tv

Oltre ad essere presente con il proprio "village" nei paddock di ogni circuito, il Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa anche quest'anno potrà godere di una copertura televisiva di primo piano, con la diretta di tutte le gare su Nuvolari Tv ed il "live streaming" sul sito internet ufficiale di Lamborghini Squadra Corse (<http://squadracorse.lamborghini.com/en/live>). ●

# Lotus Cup

## ora si fa sul serio

PRENDE IL VIA DA ADRIA LA TERZA STAGIONE DEL MONOMARCA CHE SI CORRE CON LA ELISE CUP PB-R. ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTE LE NOVITÀ

di Dario Lucchese

**T**erza stagione per la Lotus Cup Italia, nella sua versione "rivisitata", dal momento che il monomarca si era già disputato con una formula differente dal 2008 al 2013. Aperto alle sole Elise Cup PB-R della Casa di Hethel, la serie prenderà il via questo fine settimana da Adria. Sei gli appuntamenti del calendario, con i primi tre racchiusi in poco più di un mese, mentre a luglio si disputerà la classica tappa di Monza che precederà la pausa estiva, con l'epilogo al Mugello (4 settembre) e a Imola (9 ottobre). Uno dei leitmotiv di questa edizione sarà la presenza di tanti piloti nuovi. Cominciando da Pierlugi Veronesi, il quale scenderà in pista al volante della vettura della Siliprandi Racing.

In casa Cipriani Motorsport debutta invece Francesco Liberatore, che dalle autostoriche fa il suo passaggio a quelle moderne. Rientra invece a tempo pieno uno dei giovanissimi che nel 2015 ha stupido tutti, ovvero Lorenzo Pegoraro, punta di diamante dell'Aggressive Team Italia. Con la squadra pavese, ha nuovamente confermato la propria partecipazione Stefano Zerbi, pronto a dividere l'abitacolo in alcuni round con il vice-campione Mauro Guastamacchia, mentre su una terza Elise Cup PB-R faranno il loro esordio sia Luca Flaccadori (anche lui uno dei più giovani al via) che Francesco Guerra. Tra le new entry va ricordato anche Enrico Riccardi, in arrivo dai rally, che correrà sotto le insegne di Lotus Magenta, la prima concessionaria che ha ufficialmente aderito al progetto della Lotus Cup Italia. Un altro giovane rookie, con un promettente passato in monoposto, è Andrea Baiguera (classe

1992), che dovrà vedersela ancora con un under che ha notevolmente impressionato nel corso della passata stagione ed il cui nome risponde a Stefano Pasotti. Tra i protagonisti assoluti ci sarà ovviamente anche lo svizzero Franco Nespoli, pronto a difendere il titolo, che tuttavia cambia casacca ed approda anche lui alla Cipriani Motorsport, così come i fratelli Paolo ed Enrico Ferraresi. Ranghi di primo piano in casa Essecorse, che nel 2016 raddoppia il proprio impegno schierando due vetture in tutti gli appuntamenti ed affidandole a due torinesi doc: il campione del mondo del Ferrari Challenge, Giacomo Stratta, ed il veloce ed esperto Filippo Manasse, alla sua terza stagione nel trofeo; il team diretto da Stefano Secci e Andrea Ferrario schiererà poi una terza vettura in alcuni appuntamenti per Mario Minella. Non poteva inoltre mancare uno dei veterani della serie per eccellenza, il monegasco Vito Utziers, così come Marco Fumagalli, che però sarà al via solo degli appuntamenti di Misano, Mugello e Imola. Sempre a Misano si aggiungerà sicuramente anche la Elise della Race Event con Pablo Biolghini e Piero Nichetti, i quali tuttavia non escludono al momento di prendere parte anche ad altri eventi. Ulteriori nuovi piloti potrebbero aggiungersi in corso d'opera, così come qualche personaggio del mondo dello sport o dello spettacolo, che verrà invitato di volta in volta a guidare le vetture curate direttamente dalla PB Racing e riservata ai guest driver; nel 2015 fu Marco Melandri a scendere in pista nel monomarca in occasione della tappa del Mugello, dove ottenne una strepitosa vittoria in gara-2.



### D'ASTE E IL TUTOR DEL MONOMARCA

Con D'Aste, sotto, a fare da classico tutor riparte la stagione della Lotus Cup che avrà tra i suoi protagonisti Utziers, sotto a sinistra, Guastamacchia e Zerbi, a destra e il campione in carica Nespoli





PER CARBURANTE E PNEUMATICI

## Panta e Pirelli fornitori unici

Sul fronte tecnico, le maggiori novità riguardano l'adozione delle Pirelli, con la Casa milanese impegnata a fornire anche un supporto dedicato col proprio personale in tutte le tappe del calendario, ed il carburante unico fornito da Panta. Vanno evidenziati i numerosi aggiornamenti di cui sono state oggetto le vetture impiegate nella serie, anche se non obbligatori e volti a migliorare l'affidabilità. Per esempio il nuovo impianto frenante, un'inedita posizione per la leva del cambio, una nuova barra antirollio anteriore, un sistema per la regolazione di precarico delle molle, un rapporto della sesta marcia più corto e un nuovo radiatore in alluminio. Confermato anche il supporto tecnico di PB Racing e della Hexathron Racing Systems in tutti gli eventi, con Stefano d'Aste in qualità di tutor, sempre a disposizione di tutti i piloti del trofeo.

LA COPERTURA DELLA SERIE

## La stagione 2016 sul fronte dei media

Anche sul fronte media la Lotus Cup Italia si è rifatta il trucco col debutto del nuovo sito web lotuscup.it, che presenta un deciso restyling grafico, supporto responsive e ovviamente sempre più contenuti e notizie, interviste e informazioni sulla serie. Sarà inoltre ancora più massiccia la presenza sui social network proprio nei weekend, con l'apertura (oltre ai già esistenti Facebook, Twitter, Google+ e YouTube) dell'account ufficiale di Instagram. Sempre sul lato internet, è online la web tv dedicata al trofeo e al mondo Lotus/PB Racing, grazie alla partnership con la piattaforma Viblix; all'indirizzo lotuschannel.tv saranno disponibili highlights, onboard, interviste, review e curiosità sul marchio di Hethel. Confermata la radiocronaca degli eventi su HeyDJ Radio! ed il Lotus Village all'interno del paddock. Si rinforza altresì la collaborazione con Lotus Cars e Lotus Motorsport/Lotus Driving Academy, che pubblicheranno attraverso i loro canali web notizie ed immagini del trofeo tricolore. ●

IL WEEK END DI GARA È COME QUELLO DEL 2015

## Due gare da 25': il format non varia

Nulla di nuovo per quanto concerne il format del weekend, che continua a prevedere sempre due sessioni di prove libere di 25' ciascuna, due turni di qualifica da un quarto d'ora (utili a definire rispettivamente ciascuno dei due schieramenti) e ancora due gare della durata di 25'. Ogni appuntamento si svolgerà, come negli anni passati, sempre nell'ambito dei "racing event" del Gruppo Peroni Race. Novità invece per ciò che riguarda i titoli assegnati, dal momento che oltre alla classe Over 50 è stata introdotta la Pirelli Cup riservata ai gentlemen o comunque ai piloti che non hanno mai vinto un campionato importante.

### SFIDA IN SEI ATTI

24 aprile	Adria
5 maggio	Misano
29 maggio	Magione
3 luglio	Monza
4 settembre	Mugello
9 ottobre	Imola





# Faggioli in umido

**I CAPRICCI DEL METEO ACCOMPAGNANO LA PRIMA STAGIONALE MA NON STOPPANO SIMONE CHE BALZA SUBITO AL COMANDO**

di **Gianluca Marchese**

**I**nizia nella francese Saint Jean-du-Gard in Francia con una vittoria tra i capricci del meteo la rincorsa di Simone Faggioli al nono titolo europeo personale della montagna a eguagliare il mito di Mauro Nesti. Ma la 44esima edizione della cronoscalata del Col St.Pierre, che domenica scorsa ha aperto il Cem 2016, oltre a segnare nell'albo d'oro della gara il sesto successo del campione in carica, si è trasformata in un'apoteosi anche per gli altri piloti italiani. Niente ha comunque potuto fermare Faggioli. Non gli inconvenienti di gioventù della sua nuova Norma M20 Fc che gli hanno consigliato di portarla al debutto domenica prossima in Austria, con il fiorentino giunto in Francia sulla Norma-Zytek 2015 sulla quale delle novità 2016 sono stati montati pneumatici Pirelli, carrozzeria e, a giudicare dalle foto, anche l'ala posteriore. Non la pioggia, che domenica mattina e nel tardo pomeriggio si è presentata a intermitenza creando del caos "logistico" agli allineamenti senza però cambiare di fatto il risultato. E neppure Christian Merli, al debutto sull'Osella Fa30 Evo Rpe in versione 2016 pronta sul filo di lana e collaudata

## AL TRAGUARDO

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

a Franciacorta con qualche contrattempo al cambio. Il trentino ha comunque saputo regolare un coriaceo Paride Macario sulla Fa30 Zytek, terminando sì alle spalle di Faggioli nell'assoluta ma andando subito ad affiancarlo nella classifica di campionato grazie al fondamentale successo nel gruppo delle monoposto, con la ciliegina del miglior tempo nella terza manche. E con il massimo dei punti nella Categoria 2 è tornato in Italia anche Fulvio Giuliani. Il neo portacolori della Cst Sport ha regolato l'Audi Tt del ceco Vladimir Vitver riuscendo a prevalere in condizioni di asciutto/umido e

## TITULOASASAS DSAASDALI

È iniziata con una nuova vittoria la campagna europea di Simone Faggioli che ha già nel mirino il nono titolo continentale. In basso Merli che ha chiuso alla spalle del rivale toscano

NEL PROSSIMO WEEK END

## Rechberg già incombe

Molto più frequentato e, si spera, competitivo, si profila il secondo round a Rechberg il prossimo weekend. Scatterà da lì l'Europeo dei cechi Petr Vitek con l'Osella Pa30, Dusan Neveril con la Norma e Milos Benes, che completerà un interessante poker di Fa30 insieme a Merli, Macario e a un altro rientranza da tenere d'occhio, lo svizzero Joel Volluz. Tra gli altri, la truppa italiana ritroverà Fausto Bormolini e Renzo Napione, le cui Reynard sono state ampiamente rivisitate da un punto di vista di restyling aerodinamico e meccanico, con gli aggiornamenti che saranno da verificare proprio a partire dalla prima uscita stagionale.

bagnato sull'aggiornata Lancia Delta Evo sulla quale debuttava il nuovo sterzo elettronico dopo lo shakedown in pista a Modena. Nella Categoria 1, non riesce invece l'exploit ad Antonino Migliuolo. Il campione italiano di gruppo N ha deciso per l'avventura europea e ha dimostrato di poter competere con chi già ben conosce ambiente e percorsi. Entrambi su Mitsubishi Lancer Evo, alla fine il driver campano trapiantato a Trento conclude in gruppo N subito alle spalle del serbo Nikola Miljkovic. Chissà che a Rechberg non riesca in un ulteriore exploit in una categoria 1 che si ritrova orfana del bi-campione in carica Igor Stefanovski dopo che il macedone ha optato per un 2016 in pista nell'Etcc. ●



## MUGELLI SULLA ASTON

Sarà Max Mugelli ad affiancare Francesco Sini sulla Aston Martin Vantage Gt3 che il team Solaris Motorsport porterà in pista nel Campionato Italiano Gran Turismo. I due piloti, rivali ai tempi della Superstars, hanno completato venerdì della scorsa settimana una giornata di test a Monza, in vista del debutto stagionale in programma sul circuito brianzolo a inizio maggio.

## EUROSERIES E 3H ECC

Rivoluzione nel calendario della Euro Series. L'accordo tra l'organizzatore ed il Gruppo Peroni Race, farà sì che le vetture che partecipano al campionato della Nova Race confluiscono nello schieramento della 3 Ore Endurance in occasione delle tappe di Misano, Rijeka, Mugello e Vallelunga. L'appuntamento capitolino chiuderà la stagione a novembre, preceduto dalla gara di Valencia.

## LAUDA-HUNT NASCAR

Scatta questo fine settimana da Valencia la stagione 2016 della Nascar Whelen Euro Series. Tra le novità c'è la partecipazione di Mathias Lauda e Freddie Hunt, compagni di squadra 40 anni dopo la sfida dei loro padri per il titolo del Mondiale F.1 '76. Entrambi guideranno una Chevrolet della Df1 rispettivamente nella classe Elite 1 e 2.

## ADAC GT MASTERS

A Oschersleben una vittoria a testa nell'ordine per Mercedes e Lamborghini, nel primo appuntamento dell'Adac Gt Masters. A imporsi in gara-1 è stato il binomio del Team Zakspeed Sebastian Asch-Luca Ludwig. Al top in gara-2 la Huracán del Grasser Racing Team divisa da Christian Engelhart e Rolf Ineichen.

## QUINTARELLI A SEGNO

È iniziata nel migliore dei modi la stagione del Super Gt giapponese per Quintarelli. Il veneto, da tempo trapiantato nel paese del Sol Levante, si è infatti imposto nel primo atto di Okayama portando al successo, in coppia con Matsuda, la Nissan Gt-R del team ufficiale Nismo.



## IL FIGLIO DI MICHAEL VINCE A OSCHERSLEBEN

# Schumi jr. ok pure in Adac F.4

Da Misano a Oschersleben sotto una sola "stella", quella di Mick Schumacher. Il giovane figlio d'arte, dopo avere inaugurato con due vittorie la stagione della F.4 tricolore (in cui attualmente è il leader della classifica), mancando tuttavia il podio nella finale, ha iniziato come meglio non poteva il proprio impegno nella serie tedesca, centrando il successo con il team Prema proprio nelle gara decisiva della domenica, dopo avere terminato quarto in entrambe le "manche". Una vittoria perentoria la sua, ottenuta grazie a una condotta tenace e dopo essersi avviato dalla terza fila. Proprio a Oschersleben, lo scorso anno, aveva debuttato nella categoria mettendo a segno la sua prima affermazione.

## OBIETTIVO GT ITALIANO E 24 ORE DI SPA

# Mancinelli-Geri sulla 488 Easy

Sale a due il numero delle Ferrari 488 Gt3 che saranno quest'anno al via del Campionato Italiano Gran Turismo. Dopo la conferma della Black Bull Racing, che affiderà un'esemplare della nuova vettura di Maranello alla coppia Stefano Gai-Mirko Venturi, è arri-

vato anche l'annuncio ufficiale della Easy Race, che punterà tutto sul binomio formato da Daniel Mancinelli e Ferdinando Geri. Oltre alla serie tricolore, nei programmi della squadra c'è anche la partecipazione alla 24 Ore di Spa che si disputerà a luglio.

## ALL'ESTORIL NEL PROSSIMO WEEK END IL PRIMO ROUND

# Gt Open al via

Tante novità nell'International Gt Open, la cui stagione prende il via questo weekend sul circuito dell'Estoril, dove sono attese 18 vetture (numero destinato a salire nel secondo round di Spa). Tra le presenze "inedite" c'è quella di Thomas Biagi, impegnato con la Lamborghini Huracán Gt3 dell'Orange 1 Team Lazarus insieme a Fabrizio Crestani. Il campione in carica Miguel Ramos avrà a disposizione una delle due Bmw M6 portate dal Teo Martin Motorsport, che diventerà con il rientrante Roldan Rodriguez. Due le Ferrari 458 della Af Corse, una di queste per Castellacci-Flohr. All'appello non mancheranno anche Aston Martin, Audi, McLaren, Mercedes, Nissan e le R.S. 01 di V8 Racing e Monlau.



## DEBUTTO CON FFF RACING

# Liberati-Amici nel Gt Asia

Edoardo Liberati ed Andrea Amici, entrambi piloti del Gt3 Junior Program di Squadra Corse, faranno quest'anno coppia fissa nella Gt Asia Series, alternandosi al volante di una Lamborghini Huracán Gt3 della Fff Racing Team by Acm. Liberati, 23 anni, la scorsa stagione ha conquistato il titolo Pro-Am del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia. Amici, classe '93, si è invece laureato campione della serie europea nel 2013 e la scorsa stagione è stato protagonista con la Audi nel Tricolore Gran Turismo, in cui ha messo a segno due affermazioni ed il secondo posto assoluto in coppia con Marco Mapelli.

## PORSCHE SUPERCUP

# Cairolì con Fach Auto

Sarà un programma molto intenso, quello di quest'anno per Matteo Cairolì. Il "golden boy" della Carrera Cup Italia 2014, disputerà infatti tutto il campionato della Porsche Mobil 1 Supercup con il team svizzero Fach Auto Tech. Il comasco, 19 anni, prenderà parte con la Ebimotors anche ad alcuni appuntamenti della serie transalpina, incluso quello di Barcellona in programma questo fine settimana. Cairolì parteciperà anche all'appuntamento inaugurale del monomarca tricolore che si disputerà a Monza a inizio maggio.

## TRICOLORE TCR

# Colciago torna con la Honda

Il Campionato Italiano Turismo avrà quest'anno un protagonista d'eccezione. Stiamo parlando di Roberto Colciago, che dopo cinque stagioni di "stop" si appresta a tornare in pista nella rinnovata serie tricolore. Il veloce pilota di Saronno guiderà una Honda Civic Tcr schierata dal team Ags con il supporto tecnico della Jas. Risale al 1997 la sua vittoria nella classifica Indipendenti dell'Italiano Superturismo con una Accord della casa nipponica. L'ultimo titolo lo ha conquistato invece nel Cite, nel 2009, con una Seat.

# Capone

## sotto ai riflettori

di [Daniele Sgorbini](#)

**U**na verità c'è ed è nel titolo – sentenza Luca Pazielli – *Carlo era davvero veloce come il vento*. È uscita al cinema proprio nei giorni del Rally di Sanremo la pellicola scritta e diretta da Matteo Rovere, con Stefano Accorsi nei panni di Loris De Martino, ex pilota veloce e maledetto con un passato difficile fatto di droga e vita oltre i limiti. Una storia, per citare la produzione del film, “liberamente ispirata” alla vicenda umana e sportiva di Carlo Capone. Il riferimento al rallista piemontese, campione europeo 1984, compare pure nella locandina del film, dove troneggia la scritta “ispirato a una storia vera”. E, al termine dello stesso, gli autori hanno voluto pure inserire un omaggio a Capone, con un'immagine che lo ritrae al volante della 037, all'apice della sua breve ma indimenticabile carriera. Eppure chi ha conosciuto davvero Capone in quegli anni, chi ha condiviso con il pilota di Gassinio Torinese l'ascesa e la caduta, chi ha diviso con lui l'abitacolo e lo ha affiancato in alcuni dei momenti più intensi della sua esistenza, ora non ci sta

### LIBERA INTERPRETAZIONE PER IL FILM

Con l'uscita al cinema del film *Veloce come il Vento* si sono riaccese le luci su Carlo Capone, a lato, campione europeo 1984 con la 037 della Tre Gazzelle, sotto. Una libera interpretazione con Stefano Accorsi, in alto nel ruolo di protagonista. Il film è uscito nelle sale il 7 aprile





**FA DISCUTERE  
LA LIBERA  
ISPIRAZIONE  
DEL FILM VELOCE  
COME IL VENTO  
ALL'EX RALLISTA  
MA MANTIENE  
VIVA LA MEMORIA  
SULLA STORIA  
DEL PIEMONTESE**



a vedere associato il ricordo di Carlo con la storia – molto romanzata – di un pilota con problemi di tossicodipendenza e che per salvare il patrimonio familiare si dedica alle corse clandestine.

«Carlo non era questo – attacca Luca Pazielli, ex ds della scuderia Tre Gazzelle nel 1984, l'anno della conquista del titolo continentale – lui non ha mai avuto nulla a che fare con la droga, non ha mai corso in pista né tantomeno in gare pirata, non ha alcuna sorella visto che è figlio unico e non ha mai fatto da tutor a nessuno». La parabola del rallista piemontese avrebbe potuto benissimo far da base a una sceneggiatura cinematografica, senza bisogno di troppi rimaneggiamenti. C'è tutto, in quel 1984 che doveva segnare la definitiva consacrazione del Capone pilota e che invece si rivela essere l'autostrada per il baratro. Una stagione vissuta tutta sul duello, sportivo e personale, con Henri Toivonen. Due destini strettamente annodati e ugualmente tragici, quelli di Capone e dell'altro finlandese. Capone, in coppia con Sergio Cresto che poi due anni dopo troverà la morte proprio al fianco di Toivonen, vince quel campionato ma perde la corsa, ben più importante, per un volante da ufficiale in Lancia nel Mondiale. L'altro si guadagna i favori di Cesare Fiorio, che lo chiama alla sua corte, ma proprio sulla Delta S4 coi colori Martini trova la morte in Corsica, quando il Capone pilota è già quasi un ricordo e l'uomo sta iniziando a fare i conti coi propri fantasmi. Non ha avuto e non ha ancora una vita facile Capone. «Carlo non era affatto genio e sregolatezza. Era velocissimo, ma anche molto meticoloso come collaudatore – spiega Pazielli – e alcune volte era addirittura maniacale. Faceva impazzire i meccanici per trovare la posizione perfetta alla guida, esigeva regolazioni millimetriche per sedile e volante. È vero, Carlo non aveva un carattere facile.



## Quel debutto da film nel 1977

**DA PERFETTO SCONOSCIUTO CARLO DOMINA A SALUZZO NEL TROFEO A112. I RETROSCENA**

**S**ulla ribalta rallistica dello Stivale, Carlo Capone era piombato completamente di traverso alla fine della stagione 1977. Come in un film: subito vittoria. Osando e dosando col pedale dell'acceleratore aveva messo in riga tutti i rivali nel Trofeo A112 al 100000 Trabucchi, rifilando manciate di minuti. «Questo è un drago!», s'era lasciato scappare Luigi Tabaton il patron della Grifone. Da perfetto sconosciuto, il ragazzino di Gassino Torinese aveva praticamente danzato sul viscido, destreggiandosi da Califfò nella nebbia, un classico dell'autunno dalle parti di Saluzzo. La settimana successiva su Autosprint Carlo Burlando spiegava: «Tutti si aspettavano un successo di Fabrizio Tabaton e invece ha vinto Capone, il novellino del Trofeo che con questa vittoria toglie ogni eventuale perplessità, se perplessità dovevano esserci, circa le sue doti. Una bella vittoria con una condotta di gara intelligente ed accorta impostata prima sull'attacco poi sulla difensiva, poi ancora all'attacco».

«Andava come un treno – ricorda oggi Fabrizio Tabaton – e mio padre che sui piloti aveva l'occhio lungo, tranne che con me (ride), rimase impressionato da Capone. Quel 100000 Trabucchi del 1977 era l'ultima prova della prima edizione del Trofeo A112. I giochi nel monomarca erano già chiusi con la vittoria di Bettega.

«Beh, non c'è Attilio: stavolta vinco io!», m'ero detto prima del via. E invece innervosito dalle prestazioni di Capone andai ad abbracciare un albero... «Ma chi diavolo è questo qui che spunta fuori all'improvviso?», dicevano quelli del giro. Mio padre lo prese subito alla Grifone nel 1978 e da compagni di squadra ci giocammo la vittoria del Trofeo A112. Terminammo la stagione a pari merito in vetta alla classifica ma vinsi io grazie al computo dei piazzamenti. Capone andava davvero forte e possedeva una sensibilità di guida fuori dal comune, ma aveva anche un carattere molto particolare. Fino al 1981 ha guidato per la Grifone vincendo anche al Lanterna con la Ritmo. Ha fatto grandi cose e grandi cagate come tutti!». L'unica cosa certa è che dalla fine degli Anni Settanta e metà Anni Ottanta Carlo si mise tante volte sotto ai riflettori prima di disperdere un talento cristallino.

**Andrea Cordovani**



## CAPONE SOTTO AI RIFLETTORI

←

*Era molto introverso. Questo purtroppo è stato il suo più grande difetto, perché come pilota, aveva davvero grandi qualità». Apre l'album dei ricordi Pazielli e quelli che ripesca hanno ancora colori vividissimi: «Nel 1983, quando disputò il Cir col Jolly Club, era forte quanto Biasion. Il veneto però era anche un personaggio, lui no. Sta di fatto che a fine stagione si ritrovò fuori dal Jolly. Cesare Fiorio però aveva capito che Capone aveva stoffa e così lo mandò da noi, per dare la caccia all'Europeo. Ci è riuscito, battendo Toivonen che però aveva una vettura inferiore e nel corso della stagione aveva pure patito un infortunio. Ricordo che al suo fianco Sergio Cresto fu bravissimo. Non solo come navigatore ma proprio come compagno. Lui riusciva a comprenderlo, a proteggerlo dalle sue negatività. Purtroppo quello che è successo dopo è la conclusione che ci si poteva aspettare da un personaggio così tormentato. Aspettava una chiamata che purtroppo non è mai arrivata. Per lui i rally erano tutto e finito il sogno di approdare nel Mondiale, è come se fosse finita pure la sua vita». Una vita interamente dedicata ai rally, insomma. Senza derive o distrazioni. Senza deviazioni pericolose: «Carlo non solo non si è mai drogato – puntualizza Carlo Canova che con Capone ha diviso l'abitacolo della A112 da Trofeo nel 1978 – . Era quasi ossessionato dalla sua vita come pilota, aveva dedicato tutto se stesso ai rally e voleva fare solo quello. Si impegnava allo spasimo, sempre. Ricordo il Sanremo del 1978, eravamo in corsa per il Trofeo e per lui fare bene significava assicurarsi un futuro. Correavamo al risparmio in condizioni da tregenda. Pioggia, nebbia e sotto 4 Kleber con due righe verticali con cui si era sempre in aquaplaning. Mi guardava e, balbettando per la tensione, quasi con le lacrime agli occhi, mi diceva che ci stavamo giocando il nostro futuro. Alla fine vincemmo quel Sanremo dando tre*



**CAPONE ERA VELOCISSIMO MA ANCHE MOLTO INTROVERSO E QUESTO È STATO IL SUO SOLO DIFETTO**

LUCA PAZIELLI EX DS TRE GAZZELLE



minuti a Tabaton. In tutta la gara facemmo un solo testacoda, ma davanti alla tv tra il Colle d'Oggia e Carpasio, in mezzo agli alberi di 4<sup>a</sup> piena. Non toccammo nulla ma nella sua voce quasi strozzata mi ricordo la disperazione: lui voleva fare una gara magnifica, senza alcuna sbavatura».

Pretendeva troppo, da sé stesso? «No, non è vero – replica Canova – questo è quello che dicevano quelli che non riuscivano a comprenderlo. Era esigente, ma non all'eccesso: siccome non aveva i mezzi o gli appoggi degli altri, voleva supplire col lavoro e la dedizione. Dormiva il pomeriggio per poter provare di notte, in condizioni pari a quelle che avrebbe trovato in gara. Ecco, tutta questa dedizione a qualcuno dava fastidio. Carlo balbettava perché era timido e introverso. Si vergognava, per questo, ma con me parlava perché non glielo facevo pesare e allora smetteva di balbettare. E finiamola con questa storia della droga: Carlo ha guidato con regolare patente per oltre vent'anni senza mai avere un incidente. Sarebbe stato così, se fosse stato un tossicodipendente?». È la vita che l'ha pestato duro, come alle volte il destino fa, apparentemente sen-



### 4° NEL TRICOLORE 1983 E CAMPIONE EUROPEO L'ANNO DOPO

## Due stagioni sulla 037

Una meteora. Veloce, lucentissima, sfuggente. La carriera di Carlo Capone è stata rapida e straordinaria. L'ex pilota di Gassino Torinese ha compiuto 59 anni la scorsa settimana (è nato il 12 aprile del 1957, ndr). L'esordio nel 1977, con la A112 Abarth. L'anno dopo è già nel Trofeo: stagione da urlo in cui, anche con pochi mezzi, chiude a pari punti con Fabrizio Tabaton. Il campionato va però al genovese per i migliori piazzamenti, ma nel giro si accorgono del talento puro di Capone, che inizia la sua scalata. Con la Ritmo, prima in versione Gruppo 2 e poi con la Gruppo A, vince e convince: fa suo il Lanterna del 1980 e due anni dopo centra il titolo di Gruppo A negli Internazionali. Nel 1983 passa al Jolly Club, per lui c'è una Lancia 037 nei colori Totip per alcune gare dell'Italiano. Fa coppia con Miki Biasion, vince a Biella e a fine anno chiude 4° in campionato con Biasion che si aggiudica Cir ed Europeo. A fine anno, nel Jolly, non c'è più posto per Capone, ma la Lancia lo gira alle Tre Gazzelle, per la scalata al titolo continentale con la 037 nei colori West, in coppia con Sergio Cresto. La stagione termina ad Antibes e lì finisce pure il Capone pilota. Il resto della strada, difficilissima, è solo per l'uomo che deve fare i conti con una chiamata da un team ufficiale che non arriva mai e con i colpi inferti da un destino cinico e bastardo. Oggi Capone vive a Tonengo, nell'astigiano. Ospite della Residenza Anni Azzurri, con la madre novantenne. Una casa di riposo per anziani, nel silenzio.



za una logica. Il sogno infranto del volante da ufficiale, la separazione dalla moglie, la tragica morte della figlia. «Chi non avrebbe ceduto – riflette amara oggi la cugina – con una serie di disgrazie del genere?». La storia di Capone, insomma, può aver ispirato gli autori di *Veloce come il vento*. Ma la realtà è ben diversa dalla narrazione. L'unico – minimo – punto di contatto in questo senso, può venire dal cugino Ivan Ferrero, classe 1964, che in passato ha disputato qualche Nazionale. Ci sta che abbia chiesto qualche dritta a Carlo, ma nulla di più. Nemmeno esiste il meccanico Tonino, che avrebbe parlato della vita di Capone alla produzione del film. Ancora la cugina: «Quando sono stata da lui l'ultima volta – rivela – gli ho portato tante vecchie foto degli anni d'oro. Era lucido, ricordava tutto perfettamente, riconosceva i suoi meccanici dell'epoca. Ma mi ha detto di non averne mai avuto nessuno che si chiamasse in quel modo. E quando ho chiesto alla produzione di mettermi in contatto con questo meccanico, per poter ascoltare anche io il suo racconto, mi è stato risposto che nel frattempo era morto».



## «Il nostro film è un omaggio a Carlo»

**PARLA IL REGISTA ROVERE: «VELOCE COME IL VENTO NON È UNA BIOGRAFIA DEL RALLISTA DI GASSINO TORINESE»**



**L**a storia di Carlo l'abbiamo conosciuta quando pensavamo al film e non dopo come molti dicono, e molto approfondita prima delle riprese». Così racconta la sua versione dei fatti Matteo Rovere, regista e co-sceneggiatore di «Veloce come il vento». Che, ci tiene a ribadirlo il giovane film-maker romano, non

è la biografia di Capone, ma che anche dalla parabola del campione piemontese attinge per creare la vicenda di Loris De Martino. Rovere ha studiato a lungo la vita di Capone. Ha parlato con familiari, amici, compaesani.

La produzione del film ha anche incontrato lo sfortunato pilota piemontese che ora vive in una residenza protetta, assieme alla madre: «Di Carlo ci ha colpiti l'epicità della sua apparizione e sparizione, e i suoi problemi diciamo psicologici e di salute. Ho avuto la possibilità di dialogare sia con chi lo ha conosciuto sportivamente (che ne ha un ricordo mitico e assolutamente "privo di dipendenze") sia con i familiari, che al momento si parlano poco ma che riferiscono versioni abbastanza simili. Poi ci sono i compaesani di Gassino, che dicono cose un po' diverse, ma probabilmente sono figlie del gossip e delle dicerie di paese, voglio pensare così. Detto questo – continua Rovere – *Veloce come il ven-*

to è un film, è un omaggio che ha come unico obiettivo quello di portare alla memoria la vicenda di questo campione dimenticato, io stesso nella conferenza stampa di Milano, ho dichiarato che non raccontiamo Carlo, ma un personaggio di fantasia ispirato liberamente alla realtà: si chiama Loris, non Carlo, ha 42 anni (non 59), è imolese non piemontese, è in sostanza un personaggio ispirato alla realtà. La cosa è chiarita dai titoli di coda, dove vengono rappresentati i tre personaggi che hanno ispirato il film. Su queste siano le effettive similitudini io ho una mia opinione e ognuno può averne una propria. Mi spiace solo che si sfrutti la cosa per sottolineare solo la "tossicità" di Loris, non il significato di quel personaggio, dell'istinto di gara che non tramonta mai. Diventa la classica polemica da bar su quanto un film (che è un film) si ispiri alla realtà o meno, con opinioni personali e difficilmente confutabili».



### UN OSSO DURO CON LA RITMO

È stata tutta in parabola ascendente la carriera di Carlo Capone che dopo le esperienze con l'A112 andò a togliersi diverse soddisfazioni con la Ritmo dei quali è stato uno dei più grandi interpreti. Con la 037 ha corso due stagioni: nel 1983 nel Cir col Jolly Club e l'anno dopo con la vettura della Tre Gazzelle con la quale vinse l'Europeo

# Leclasseifiche

WEC

WTCC

WORLD SERIES

ELMS

TROFEO TERRA

VELOCITÀ

SILVERSTONE

SLOVAKIARING

ALCANIZ

SILVERSTONE

RALLY

VOLTERRA

## VELOCITÀ

### WEC

Resoconto della gara a pag. 42

Silverstone (Gb), 16-17 aprile 2016

**Assoluta:** 1. Fassler-Lotterer-Treluyer\* (Audi R18) 194 giri in 6.01'06"963 alla media di 190,209 km/h; 2. Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919) a 46'06"5; 3. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota TS050) 193 giri; 4. Tuscher-Kraihamer-Imperatori (Rebellion R-One) 183; 5. Prost-Piquet Jr-Heidfeld (Rebellion R-One) 181; 6. Gonzalez-Albuquerque-Senna (Ligier JSP2-Nissan) 179; 7. Dalziel-Derani-Cumming (Ligier JSP2-Nissan) 179; 8. Rusinov-Berthon-Rast (Oreca 05-Nissan) 179; 9. Menezes-Lapierre-Richelmi (Alpine A460-Nissan) 178; 10. Leventis-Watts-Kane (Gibson 015s-Nissan) 177; 11. Rao-Bradley-Merhi (Oreca 05-Nissan) 177; 12. Cheng-Tung-

Panciatichi (Alpine A460-Nissan) 176; 13. Petrov-Ladygin-Shaytar (BR01-Nissan) 176; 14. Sharp-Brown-Van Overbeek (Ligier JSP2-Nissan) 175; 15. Trummer-Webb-Rossiter (CLM P1-01) 172; 16. Minassian-Mediani (BR01-Nissan) 171; 17. Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS050) 170; 18. Rigon-Bird (Ferrari 488) 167; 19. Bruni-Calado (Ferrari 488) 166; 20. Thiim-Sørensen-Turner (Aston Martin Vantage) 166; 21. Franchitti-Priaux-Tincknell (Ford GT) 165; 22. Johnson-Mücke-Pla (Ford GT) 165; 23. Perrodo-Colard-Aguas (Ferrari 458) 163; 24. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) 162; 25. Yamagishi-Ragues-Ruberti (Corvette C7) 161; 26. Lietz-Christensen (Porsche 911 RSR 2016) 154; 27. Ried-Henzler-Camathias (Porsche 911 RSR) 154; 28. Al Qubaisi-Heine-meier-Hansson-Bachler (Porsche 911 RSR) 153; 29. Stanaway-Rees (Aston Martin Vantage) 151; 30.

Graves-Stevens-Jakes (Oreca 05-Nissan) 129 giri.

\*esclusi per pattino sottococca troppo sottile.

**Giro più veloce:** Jani in 1'40"303 alla media di 211,794 km/h.

### WTCC

Resoconto della gara a pag. 64

Bratislava (Rc), 16-17 aprile 2016

**Gara-1:** 1. Monteiro (Honda Civic), 11 giri in 23'30"309 alla media di 165,979 km/h; 2. Bennani a 2"526; 3. Huff (Honda Civic) a 3"119; 4. Tarquini (Lada Vesta) a 9"247; 5. López a 9"453; 6. Michelisz (Honda Civic) a 10"085; 7. Muller a 10"659; 8. Björk (Volvo S60) a 11"129; 9. Chilton a 11"606; 10. Ekblom (Volvo S60) a 12"567; 11. Catsburg (Lada Vesta) a 14"766; 12. Valente (Lada Vesta) a 18"505; 13. Demoustier a 22"752; 14. Filippi (Chevrolet RML Cruze TC1) a 23"189; 15. Coronel (Chevrolet RML Cruze TC1) a 25"262; 16. Thompson (Chevrolet RML Cruze TC1) a 25"743 (gli altri Citroën C-Elysée).

**Giro più veloce:** il 2° di Huff in 2'07"105, alla media di 167,7 km/h

**Gara-2:** 1. López 12 giri in 25'44"212 alla media di 165,393 km/h; 2. Monteiro (Honda Civic) a 0"700; 3. Catsburg (Lada Vesta) a 3"260; 4. Björk (Volvo S60) a 3"868; 5. Michelisz (Honda Civic) a 4"620; 6. Muller a 4"737; 7. Bennani a 5"262; 8. Chilton a 5"950; 9. Ekblom (Volvo S60) a 7"551; 10. Coronel (Chevrolet RML Cruze TC1) a 18"969; 11. Filippi (Chevrolet RML Cruze TC1) a 19"345; 12. Thompson (Chevrolet RML Cruze TC1) a 20"045; 13. Demoustier a 21"675; 14. Tarquini (Lada Vesta) a 1'38"571; 15. Huff (Honda Civic) a 2 giri (gli altri Citroën C-Elysée).

**Giro più veloce:** il 2° di López in 2'06"669, alla media di 168,3 km/h

**Classifica:** 1. Monteiro 77 punti; 2. López 76; 3. Michelisz 50; 4. Huff 49; 5. Bennani 46.

### WORLD SERIES

Resoconto della gara a pag. 66

Alcaniz (Spa), 16-17 aprile 2016

**Gara-1:** 1. Deletraz (Fortec) 24 giri in 41'53"608 alla media di 183,688 km/h; 2. Vaxivière a 11"842; 3. Dillmann a 13"026; 4. Binder a 15"661; 5. Panis a 16"251; 6. Celis a 22"333; 7. Nissany a 34"627; 8. V.Baptista a 49"552; 9. Visser a 50"395; 10. Cecotto a 52"185; 11. Fittipaldi a 1'09"585; 12. Isaakyan a 1'15"491; 13. Cipriani a 1 giro.

**Giro più veloce:** Deletraz 1'43"626 media 185,7 km/h

**Gara-2:** 1. Panis (Arden) 23 giri 40'03"536 media 184,096 km/h; 2. Dillmann a 2"024; 3. Binder a 12"309; 4. Kanamaru a 14"007; 5. Deletraz a 18"868; 6. Cecotto a 27"120; 7. Nissany a 29"261; 8. Celis a 33"788; 9. Fittipaldi a 33"908; 10. Isaakyan a 37"855; 11. V.Baptista a 40"165; 12. Visser a 40"911; 13. Cipriani a 1 giro; 14. Orudzhev a 2 giri.

**Giro più veloce:** Deletraz 1'42"011 media 188,6 km/h

**Il campionato:** 1. Deletraz, Panis 35; 3. Dillmann 33; 4. Binder 27; 5. Vaxivière 18.

### ELMS

Resoconto della gara a pag. 67

Silverstone (Gb), 16-17 aprile 2016

**Assoluta:** 1. Dolan-van Der Garde-Tincknell (Gibson 015S-Nissan) 118 giri in 4.01'45"391 alla media di 172,814 km/h; 2. Coletti-Leal-Wirth (BR01-Nissan) a 1'35"052; 3. Capillaire-Lombard-Coleman (Ligier JSP2-Judd) a 1

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

23-24 aprile

INDYCAR

4ª prova della serie Barber

www.indycar.com

FORMULA V8 3.5

2ª prova della serie Budapest

www.formulav8.com

FIA F3

2ª prova della serie Budapest

www.fia

www.fiaf3europe.com

WTCC

3ª prova della serie Budapest

www.fiaf3europe.com

FORMULA E

7ª prova della serie Parigi

www.fiaformulae.com

BLANCPAIN ENDURANCE

1ª prova della serie Monza

www.blancpain-ef-series.com

SUPERTROFEO LAMBORGHINI

1ª prova della serie Monza

www.supertrofeo.com

GT OPEN

1ª prova della serie Estoril

www.gtopen.net

EUROFORMULAOPEN

1ª prova della serie Estoril

www.euroformulaopen.net

TCR SERIES

2ª prova della serie Estoril

www.tcr-series.com

NASCAR

Sprint Cup Richmond

www.nascar.com

LOTUS CUP

1ª prova della serie Adria

www.lotuscup.it

MITJET

1ª prova della serie Adria

www.mitjetseries.com

COPPA ITALIA

2ª prova della serie Adria

www.gruppoperonirace.it

ENTRY CUP

1ª prova della serie Adria

www.gruppoperonirace.it

## RALLY

22-24 aprile

RALLY D'ARGENTINA

Mondiale Rally Vila Carlos Paz

www.rallyargentina.com

RALLY ISOLA D'ELBA

CiWrc Portoferraio

www.rallyelba.com

RALLY CITTÀ DI CASARANO

Coppa Italia Casarano

www.rallycittadicasarano.com

RALLY COPPA D'ORO

Campionato regionale Acqui Terme

www.clubdelarugine.com

RALLY VERMENTINO-NURAGHI

Campionato regionale Berchidda

www.rallyvermentino.it

## WORLD RX

## PORTOGALLO

# Si ricomincia da Solberg

MONTALEGRE - Il World Rx riparte da dove aveva lasciato, cioè con una vittoria di Petter Solberg. Ma il week-end di Montalegre ha molto da raccontare, con il debutto di Loeb, che centra la qualificazione alla finale, chiusa al quinto posto anche a causa di problemi accusati in contatti di gara. Insomma, un inizio scoppiettante che Solberg, commenta così: «Una week-end strano e difficile. Sabato sera sembrava tutto molto nero. Eravamo settimi e non c'era un buon umore nel team. Ho detto i ragazzi di stare tranquilli, che ci avremmo pensato la domenica. E così abbiamo fatto. Ci siamo qualificati per la finale e sono riuscito a vincerla». Al quarto giro il fatto determinante: Solberg decide di affrontare il joker lap e rientra in pista mentre sopraggiunge Kristoffersson: i due si toccano e lo svedese ha la peggio. Nel contatto riporta qualche danno anche la 208 di Loeb, che era in lotta proprio con Kristoffersson. Alla fine è terzo Heikkinen con l'Audi S1.

**Gianluca Liocce**

## WORLD RX

Montalegre (P), 16-17 aprile 2016

**Finale:** 1. Solberg (Citroën DS3-PSWRXT) in 4'03"992; 2. Larsson (Audi A1-RLM) in 3'04"839; 3. Heikkinen (Audi S1-EKS) in 4'06"352; 4. Bakkerud (Ford Focus-HR) in 4'07"767; 5. Loeb (Peugeot 208-PH) in 4'29"298; 6. Kristoffersson (Volkswagen Polo-VWRXS) in 5'35"984

**Semifinale 1:** Kristoffersson in 4'09"669; 2. Loeb in 4'10"147;

3. Larsson in 4'11"027; 4. Ekstrom in 4'11"628; 5. Doran in 4'12"082; 6. T. Hansen

**Semifinale 2:** 1. Solberg in 4'04"712; 2. Heikkinen in 4'07"065; 3. Bakkerud in 4'09"847; 4. Eriksson in 4'10"098; 5. Jeanney in 4'10"465; 6. Marklund in 4'10"966

**Campionato:** 1. Solberg 29 punti; 2. Larsson, Kristoffersson 21; 4. Bakkerud, Heikkinen 20.

Cargnelutti in 37'51"6; 2. Dalmazzini-Ciucci a 21"1; 3. Marchioro-Marchetti a 1'22"2; 4. Ceccoli-Capolongo (Skoda Fabia) a 1'25" (gli altri su Peugeot 207).

**Classe Wrc:** 1. Della Casa-Pozzi (Citroën C4) in 37'09"; 2. Snicchetto-Velleri (Peugeot 206) a 4'14"4.

#### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Corsi-Fagni (Rover MG) in 53'30"2

**Classe 1600:** 1. Chiesa-Lovisa (Honda Civic EK4) in 43'36"8; 2. Tiberio-Claps (Mitsubishi CZ3) a 1'16"2; 3. Minelli-Minelli a 1'40"5; 4. Boniscontro-Lavagnolo (Suzuki Swift) a 3'43"3; 5. Salvadori-Lurci (Suzuki Swift) a 7'33"9; 6. Berrino-Tullio a 7'39"7; 7. Musu-Demontis a 9'10"0; 8. De Angelis-Amaducci (Citroën Saxo) a 11'02"5; 9. Trovarelli-Butelli (Citroën Saxo) a 13'13"2 (gli altri su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Betti-Zanotti in 43'48"7; 2. Cioli-Auteri a 26"9; 3. Morelli-Tasi a 55"1; 4. Brancadori-Pollini (MG 160 ZR) a 59"7; 5. Nocentini-Guerretti (Opel Astra) a 2'46"5; 6. Nannetti-Nannetti (Opel Astra OPC) a 3'29"5; 7. Madella-Ruzzon (Peugeot 206 RC) a 4'48"2; 8. Mantoan-Zanchetta (Renault Clio) a 5'24"8; 9. Meret-Paravano (Peugeot 309) a 6'14"5; 10. Zanini-Fachin (Renault Clio Williams) a 31'28" (gli altri su Renault Clio RS).

**Classe oltre 2000:** 1. Ricci-Pfister in 39'27"3; 2. Novak-Car (Mitsubishi Lancer Evo9) a 37"9; 3. Bruschetta-Zorzea a 42"9; 4. Perego-Pizzuti (Mitsubishi Lancer EvoX) a 52.3; 5. Bentivogli-Cecchi a 5"4; 6. Peljhan-Cevc (Mitsubishi Lancer EvoX) a 1'16.3; 7. Aloisi-Silvi (Mitsubishi Lancer Evo8) a 1'41"6; 8. Galleni-Lunardi (Mitsubishi Lancer Evo9) a 2'29"9; 9. Summa-Dimare a 2'40"6; 10. Quaglia-Pipino (Mitsubishi Lancer Evo9) a 2'41"1; 11. Sandel-Agostinetto a 2'52"5; 12. Chionio-Avanzi (Mitsubishi Lancer Evo9) a 3'03"3; 13. Succu-Guzzi (Mitsubishi Lancer Evo9) a 7'04"; 14. Cherkasov-Lukka a 10'18"2 (gli altri su Subaru Impreza).

#### GRUPPO R

**Classe R2B:** 1. Ciuffi-Morganti in 40'42"5; 2. Dallamano-Zorzi a 1'01"9; 3. Pollara-Princiotto a 1'50"2; 4. Gandolfo-Ravano a 1'57"1; 5. Matteuzzi-Piazzini (Renault Twingo) a 2'21"7; 6. Pineschi-Bogi (Renault Twingo) a 2'21"8; 7. Gulfi-"Rogeruan" a 2'24"2; 8. Nerobutto-Nerobutto (Renault Twingo Gordini) a 2'35"0; 9. Trevisan-Gabrielli (Ford Fiesta) a 2'59"; 10. Brocchi-Rasoira (Renault Twingo) a 4'16"3 (gli altri su Peugeot 208).

**Classe R3C:** 1. Vagnini-Rocchi in 40'18"3; 2. Baldinini-Rossini a 2'25"; 3. Garra-Tortorolo a 2'51"1 (tutti su Renault Clio R3).

**Classe R3T:** 1. Koci-Kostka in 39'43"9; 2. Pellegrineschi-Tondini a 57"5; 3. Chiaruzzi-Conti a 1'23"8; 4. Campagnoli-Cicognini a 6'42"3 (tutti su Citroën Ds3).

**Classe R4:** 1. Fanari-Stefanelli in 38'42"3; 2. Feti-Fabbri a 1'26"; 3. Maspoli-Molinaro a 3'44"1 (tutti su Mitsubishi Lancer Evo9).

**Classe R5:** 1. Donetto-Giovo in 39'28"5; 2. Trentin-De Marco (Peugeot 208 T16) a 14"5; 3. Biolghini-Fenoli (Peugeot 208 R5) a 37"6; 4. De Santis-Luzzi a 48"3; 5. Versace-Caldart a 1'05"7; 6. Tonso-D'Amore a 1'40"2 (gli altri su Ford Fiesta R5).

#### GRUPPO RS

**Classe RS16:** 1. Tagliani-Tagliani (Citroën C2) in 49'48"9; 2. Licari-Paris (Peugeot 106) a 1'34"7.

**Campionato Trt:** 1. Dalmazzini 15 p; 2. Fanari 12; 3. Marchioro 10; 4. Ceccoli 8; 5. Ricci 6.

# L'OUTLET DI



per informazioni  
outlet@autosprint.it

## PREPARAZIONI

**Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione**

**Silemotori**  
La potenza dell'acqua al vostro servizio



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

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

## LIBRI



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

## CORSI

**Scuola Piloti Milano**  
Corsi di pilotaggio formula



www.scuolapilotimilano.com

**CORSO DI PILOTAGGIO**  
Formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cerveseina (PV), Monza. Proveni per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault

## SPORT

**SELEZIONE NAZIONALE PILOTI**



**CRESCONO I PICCOLI CAMPIONI DI CASA SELEZIONE** - I giovanissimi piloti della Selezione Nazionale, crescono a suon di risultati in pista. Il tigratto di casa Selezione, Gabriele Garozzo, ha conquistato una splendida doppietta, in occasione della terza prova del campionato regionale nella 60 Mini Kart. Questo risultato, sommato al successo ottenuto nella prova precedente, lo fa balzare in testa alla classifica. Nella Sn-Junior, i drivers Carlo Lipari e Paolo Costante (class. 100 Junior), continuano a mostrare continui progressi in pista, risultando entrambi, tanto veloci, quanto bravi, tanto da aver ottenuto l'accesso al programma superiore, in tempi, e con tempi record, per questa categoria. Infine, continua a migliorare costantemente nelle prestazioni e nelle posizioni conquistate, il pilotino Sebastiano Cultraro, nella categoria 60 Entry Level, per lui, l'obiettivo della prima vittoria, è sempre più vicino. Per info: selezionenazionale@alice.it.

1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

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

## VENDO AUTO

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

## RIVISTE

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

**VENDO AUTOSPRINT** dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruote classiche dal 1987 al 2013,



CONTI EDITORE

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

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

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

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

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

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

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

**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valpurga, 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 06.4924601

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

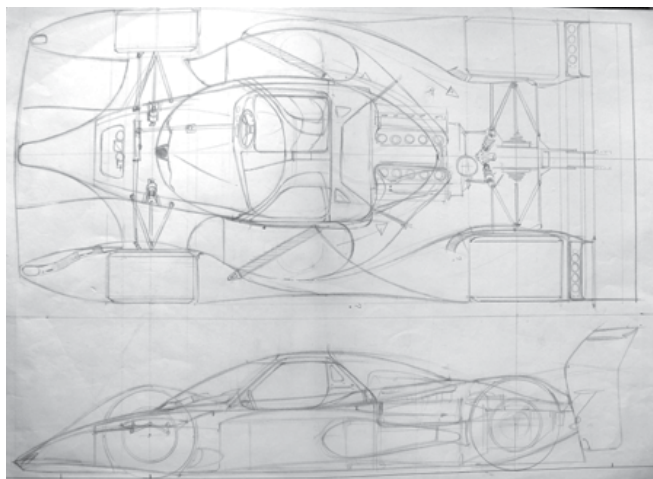
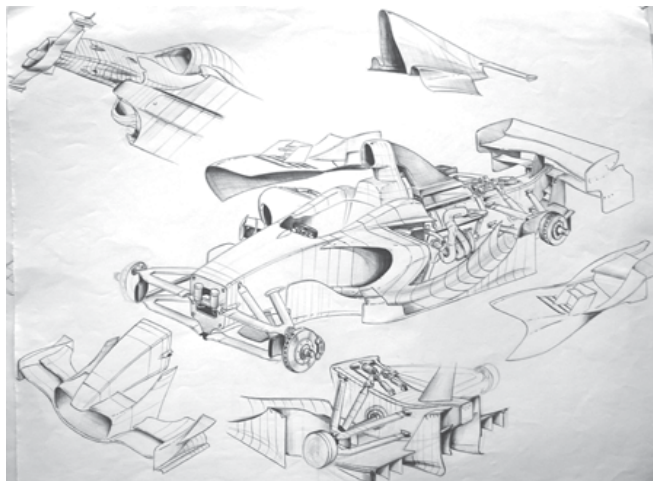


LA SINGOLARE STORIA DI UN NOSTRO STORICO LETTORE

## Una passione per sognare

Grazie alla mia passione per il disegno, anche quello meccanico, e alla lettura di Autosprint, da sempre mi diletto a disegnare monoposto e prototipi. Fino all'inizio degli Anni '90 le mie "realizzazioni" erano cadenzate, un progetto all'an-

no circa! Successivamente mi limitai a "fermare" le mie numerose idee su fogli A4 purtroppo quasi mai datati. Sono un emerito "nessuno" (non sono né ingegnere, né geometra o perito meccanico, non ho fatto studi tecnici, ma solo una



scuola di architettura della carrozzeria a Torino) quindi come posso raccontarvi che quell'idea, quella trovata, quella geniale prima che venga portata in pista da un team e quindi presentata ai Gp l'avevo pensata o ideata prima io? Sono una persona concreta e realista, ma a volte le passioni aiutano a sognare un poco! Mi stupisco soprattutto che a volte quello che io avevo pensato venga poi realizzato per davvero! Conoscete meglio di me l'evoluzione dei prototipi dagli Anni '70 fino al Wec di oggi. Il mio ricordo di un prototipo futuribile con le caratteristiche aerodinamiche che possiamo trovare ancor oggi sui modelli Lmp1 o Lmp2, risale al 1992 e fu realizzato dalla Peugeot, la 905 evo2 in pratica una F.1 con le ruote coperte! Nei primi Anni '80 frequentavo ancora il liceo artistico e proprio leggendo As (vi leggo dal 1978) rimasi affascinato dai prototipi della serie Can Am in quanto alcuni modelli, non ricordo quali, erano delle vere e proprie monoposto con le ruote coperte. Così pensai che questa "teoria" aerodinamica potesse adattarsi anche all'allora Mondiale Endurance dove mi pare dominassero le Porsche 956 con Ickx e Derek Bell. Nel 1991 la Jaguar debuttò nel Mondiale Sport Prototipi con la XJR-14 realizzata da Ross Brawn. Della vettura si diceva un gran bene ed infatti vinse sia il Mondiale Costruttori che quello Piloti con Teo Fabi, Derek Warwick e Martin Brundle. Si parlò di un prototipo innovativo, di un modello che avrebbe fatto scuola. Io pensai: "ma allora la mia idea che è ancora più avanti è davvero avveniristica!". Così, come al solito presi carta e matita e feci uno schizzo di un prototipo secondo la mia idea.

**Franco Dimasi**  
Genova

*La lettera del signor Franco Dimasi non è la versione integrale: ne abbiamo estrapolato qualche brano. Ognuno di questi era un condensato di una vita passata a coltivare il suo amore per le corse e il disegno. A modo suo un grande visionario Franco: un esempio di passione per le corse che non ha mai smesso di incentivare grazie anche ad Autosprint, sempre ottima fonte di ispirazione.*

# AUTO SPRI NT

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

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

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

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

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

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

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

Grafica e impaginazione

**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249

**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

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

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

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

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

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

CONTI EDITORE


La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO** **SPRINT** **IN MOTO**  
**AM** **QUERIN** **SPORT** **STYL**  
MOTORI E STILI DI VITA

# Tutto Incluso Light. Prezzo addormentato per sempre.

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

**19**.95  
€/mese  
**PER SEMPRE**



PER CASA  
E PARTITA IVA  
ANCHE SU  
NUOVA LINEA  
TELEFONICA

INCLUSI 2 MESI DI  
**infinity**

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

**tiscali:**

tiscali.it | 130 | tiscali store