

AUTO SPRI NT

n. 47

Anno LIV - Settimanale 24-30 novembre 2015

3 Euro (Italy only)

NL 6,50 € - AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
D 8,00 € - ES 5,50 € - SVIZZERA Fr. 8,00 CHF
CANTON TIRO 7,70 CHF - PTE CON 5,50 €



Posta Italiana Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004) art. 1, c.1, DDB Bologna

GETTY IMAGES

**WEBBER
IRIDATO!**

Con Hartley
e Bernhard
è campione
del mondo
Prototipi con
la Porsche 919



COLOMBO

**Il ferrarista non prende
per gioco nemmeno
le gare-show. Nella
Corsa dei Campioni
cattura quel
successo che
inseguiva
da anni**



VETTEL È ROC

**STRATEGIA
DELLA TENSIONE
IN MERCEDES**

**Il team vuole
tattiche uguali
ma i piloti sono
in disaccordo**



SUTTON-IMAGES.COM

FIBRA FULL

La velocità della Fibra e telefonate illimitate



19.⁹⁵
EURO/MESE
PER 1 ANNO!

**MODEM WI-FI
E ATTIVAZIONE GRATIS**

INCLUSI 12 MESI DI

infinity

FILM, SERIE TV, CARTONI
E MOLTO ALTRO

PER CASA
E PARTITA IVA

tiscali.it | ☎130 | tiscali store

tiscali:

12 Da Lotus si torna a Renault



68 De Tomaso una Pantera in via d'estinzione



FORMULA UNO

- 4** VERSO GP ABU DHABI RECORD CERCASI
- 10** VERSO GP ABU DHABI NIENTE ASTON MARTIN
- 12** VERSO GP ABU DHABI DA LOTUS A RENAULT
- 14** VERSO GP ABU DHABI TENSIONE MERCEDES

VELOCITÀ

- 20** WEC 6 ORE BAHRAIN
- 28** RACE OF CHAMPIONS A LONDRA
- 36** GP F.3 MACAO
- 38** FIA GT WORLD CUP MACAO
- 40** TCR SERIES MACAO
- 42** GP2 SERIES BAHRAIN
- 44** GP3 SERIES BAHRAIN
- 58** FINALI LAMBORGHINI SEBRING

RALLY

- 46** RALLY DI MONZA CHE DUELLO!
- 50** NAVIGARE IN PISTA
- 52** MONDIALE LINARI E ANDOLFI OK

RUBRICHE

- 60** TEST IN PISTA CITROEN C-ELYSÉE
- 56** RALLYSPRINT
- 74** PISTASPRINT
- 76** LE CLASSIFICHE
- 80** INSTRADA
- 82** POSTASPRINT

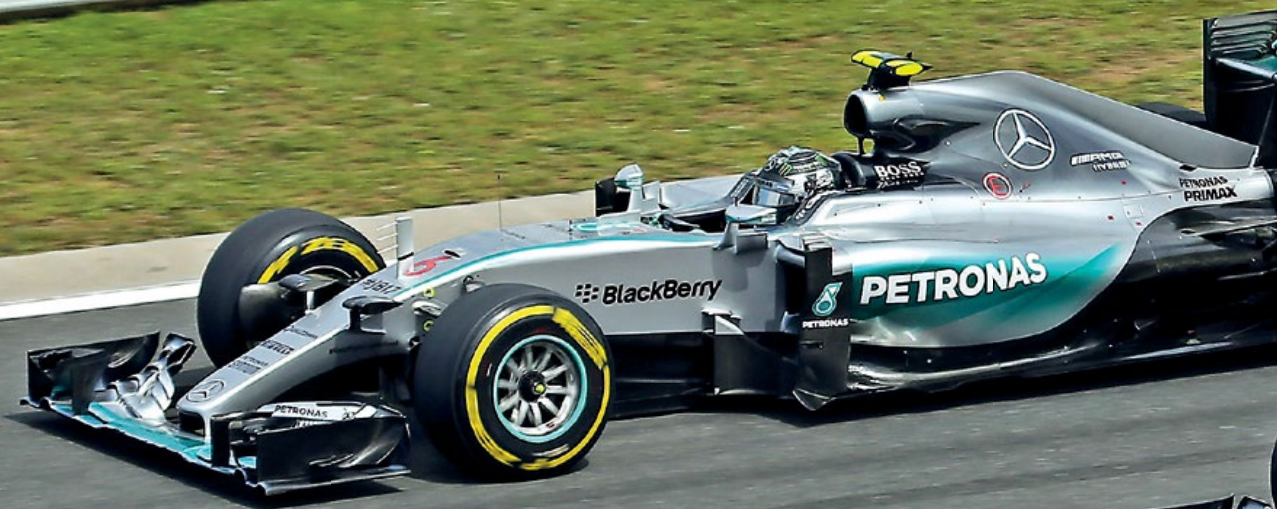
NON PERDERTI IL 19°
GP DEL MONDIALE F.1

Segui da venerdì
27 novembre la diretta
minuto per minuto
del Gp di Abu Dhabi
su www.autosprint.it
e su Twitter
[@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)
e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)



fiordiserra





SE FA DOPPIETTA ANCHE AD ABU DHABI BATTE SE STESSA

Mercedes verso il primato

Se la Mercedes sbancherà Abu Dhabi con una doppietta, potrebbe superare se stessa. Il bottino che la squadra campione del Mondo ha ottenuto lo scorso anno è stato di 701 punti, mentre in questa stagione arriva ad una prova dal termine con 660 lunghezze. Se otterrà la dodicesima doppietta stagionale, salirà a quota 703. Discorso simile per Lewis Hamilton, che nel 2014 concluse vittoriosamente il mondiale con 11 vittorie ed un totale di 384 punti. Se a Yas Marina farà bottino pieno, Lewis eguaglierà il numero di successi del 2014 ma supererà il bottino di punti di un anno fa, salendo a quota 388 lunghezze. Nel 2014 fu la Red Bull ad essere il team vice-Mercedes, con 3 successi e 405 punti. Dodici mesi dopo questo ruolo è stato preso dalla Ferrari, che ha già eguagliato il numero di vittorie Red Bull del 2014 e si presenta a Yas Marina già con 401 punti in tasca. Difficile prevedere se la Scuderia riuscirà ad ottenere una vittoria in più, mentre sul fronte del punteggio il sorpasso sembra molto più realistico.

ECCO I RECORD CHE MERCEDES E HAMILTON POSSONO BATTERE O NO

	<i>record</i>		<i>potenziale</i>
PUÒ BATTERE			
Maggior numero di punti in una stagione	701	Mercedes (2014)	703
Maggior numero di doppiette in una stagione	11	Mercedes (2014)	12
PUÒ EGUAGLIARE			
Maggior numero di vittorie in una stagione	16	Mercedes (2014)	16
NON POSSONO BATTERE			
Maggior numero di punti in una stagione	397	Vettel (2013)	Hamilton 388
Maggior numero di vittorie in una stagione	13	Vettel (2013)	Hamilton 11

ANCHE SE TITOLI E PIAZZAMENTI SONO GIÀ ASSEGNATI, L'ULTIMA GARA DEL MONDIALE PUÒ CONSENTIRE SIA A FERRARI CHE MERCEDES DI RAGGIUNGERE UN PRIMATO AMBIZIOSO

Record cercasi



di **Roberto Chinchero**

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

Sarà poker rosso o quello di Abu Dhabi diventerà il weekend in cui la Mercedes concluderà trionfalmente un campionato da incorniciare? La Ferrari insegue il quarto successo stagionale, quello che farebbe andare... a piedi Arrivabene fino a Sestola, 70 km da Maranello (il voto che aveva professato lo scorso dicembre). Alla portata dei tedeschi, invece, c'è la possibilità di battere il record di punti in un campionato (701, di doppiette in un anno (11) ed eguagliare (non battere!) il record di vittorie di marca: 16 trionfi in 19 gare, come nel 2014. Se pensiamo all'andamento della stagione non ci sono motivi evidenti per credere che sotto le luci artificiali degli Yas Marina il copione possa essere diverso da quello delle ultime cinque gare. Anzi, a dirla tutta, il copione che è stato il "leit motiv" del 2015, con 15 vittorie nelle 18 gare finora disputate, rischia di essere davvero simile. Specie ora che anche Rosberg ha ritrovato velocità.

DUELLO ALL'ULTIMA STACCATA

Vettel contro Hamilton e Rosberg: sia Ferrari che Mercedes ambiscono a far loro l'ultima corsa della stagione. Per Ferrari è il raggiungimento di un sogno; alla Mercedes una doppietta consentirebbe di stracciare il record di punti

FAVORITI DAL CHILOMETRAGGIO

Quali motori hanno più km?

I pronostici non possono che basarsi su questi dati, ma ci sono anche delle altre variabili che potrebbero regalare un verdetto in cui sperano tanto i tifosi ferraristi. Quelle dal maggior peso specifico sono il ritorno per l'ultimo Gp alle mescole più morbide (soft e supersoft) che ben si adattano alla SF15-T, ed un chilometraggio delle power unit ridotto per Vettel e Raikkonen rispetto agli avversari della Mercedes. Il motore di Seb è arrivato a percorrere 1426 chilometri (si tratta della power unit numero 5), mentre Kimi può contare sulla numero 6, con soli 574 chilometri percorsi. Il finlandese può anche contare sul motore numero 5, fermo a quota 619 chilometri dopo i problemi avuti in Messico.

Il confronto con il lavoro svolto dai motori di Rosberg e Hamilton è a favore della Ferrari, che ricordiamo ha pagato dieci posizioni montando propulsori freschi ad Austin. In casa Mercedes pur utilizzando ancora la power unit numero 4 su entrambe le monoposto, grazie ad una buona rotazione dei motori sono comunque ben dentro il chilometraggio che sulla carta possono coprire. Rosberg è arrivato a quota 2489 km, mentre Hamilton, avendolo cambiato solo a Singapore, è a 1522 km. La Mercedes è certa di essere ben dentro i suoi margini usuali, in Ferrari invece sperano di contare su qualcosa in più, anche in qualifica. Nella squadra campione del mondo il piano è quello di osare il più possibile proprio in qualifica, per poi fidarsi in gara in un tracciato sul quale sorpassare (anche con il Drs) non è una passeggiata. Come ahimé il duello Alonso-Petrov del 2010 ricorda amaramente. Ma la tensione sarà soprattutto le-

VOLATA A DUE PER IL 4° POSTO. DIVISI DA 1 PUNTO

L'unica situazione aperta per il campionato è quella per il 4° posto nella classifica Piloti: se la giocano Bottas e Raikkonen. Valtteri è avanti di 1 punto ma la Ferrari è favorita ad Abu Dhabi rispetto alla Williams

gata al confronto interno, che nelle ultime tre gare non ha nascosto qualche scintilla di troppo. Non è da escludere che una mano alla Ferrari possa arrivare proprio dai due piloti Mercedes che, paradossalmente, pur avendo già raggiunto i propri obiettivi stagionali, vivono un momento di grande rivalità. Vettel da parte sua è ansioso di aggiungere una gemma alla sua stagione comunque estremamente positiva: Abu Dhabi è l'ultima chance, e Seb fremente. Il suo rapporto con Abu Dhabi è particolare: lì vinse il suo primo titolo iridato e su quel circuito ha ottenuto imprese che sulla carta non erano certe delle più semplici. Tra tutte spicca la finale del mondiale 2010, che in Ferrari ricordano tristemente bene. La temperatura elevata del deserto potrebbe essere un'arma a favore della SF15-T, però la corsa si disputa al tramonto e finisce col buio, situazione che nell'arco delle due ore di gara fa calare notevolmente il grado di calore. ●



Kimi ignora Bottas ma ci tiene

RAIKKONEN DEVE RECUPERARE 1 SOLO PUNTO SULLA WILLIAMS DEL CONNAZIONALE PER OTTENERE IL 4° POSTO IN CAMPIONATO

«**N**on credo che la gente si ricordi se un pilota ha concluso il mondiale al quarto o quinto posto». È quanto affermato recentemente da Kimi Raikkonen, in riferimento agli obiettivi del finale del campionato. Quanto detto da Iceman in parte è anche vero, ma è anche una questione di orgoglio. Tra i pochissimi verdetti che il Mondiale 2015 deve ancora emettere, c'è proprio il

confronto per la quarta posizione nella classifica Piloti tra Raikkonen e Valtteri Bottas. I recenti incontri "ravvicinati" tra i due connazionali hanno messo pepe su un confronto comunque importante, soprattutto per il ferrarista, che arriverà ad Abu Dhabi ad un punto dal rivale. I 148 punti che separano nella classifica Costruttori la Ferrari dalla Williams sono indicativi del potenziale tecnico

espresso in questa stagione, e per Raikkonen rischiare di concludere il suo campionato dietro a una Williams non rappresenta proprio un punto a suo favore. Sarà anche vero che per gli spettatori la volata per il quarto posto nel mondiale non è una grande notizia, ma per le valutazioni del paddock (e soprattutto quelle interne ai team) è una cosa diversa. E probabilmente lo sa anche Kimi,

anzi, forse lo sapeva bene già in quel di Sochi, quando provò l'assalto disperato nell'ultima tornata di gara che mise kappao Bottas. In apparenza "Iceman" sembra distaccato, ma quando parla di Bottas qualcosa traspare sempre. Ad iniziare dalla sua perseveranza a non nominare mai il connazionale, indicato sempre con

"lui". Da quanto visto in Brasile difficilmente la Williams che sul veloce è temibile ma sui circuiti misti tira fuori molte debolezze, sarà un avversario in grado di infastidire le Ferrari ad Abu Dhabi; quindi per Raikkonen quella di strappare un paio di punti a Bottas dovrebbe essere un'impresa tutta in discesa. ●





Volti nuovi al muretto

DOPO LA GRANDE RIVOLUZIONE DELLO SCORSO ANNO ORA IL CAVALLINO PREPARA PICCOLI AGGIUSTAMENTI D'ORGANICO PER LA SQUADRA IN PISTA: NUOVI D.S. E D.T. SUL CAMPO

«**C**i sono facce nuove al muretto!». È bastato davvero poco nel weekend di Interlagos per dare il via al toto-tecnico innescato dalla presenza di nuovi ingegneri in divisa rossa. In questa fase dell'anno il mercato dei tecnici fa notizia, figuriamoci se c'è di mezzo la Ferrari. Ma al momento non sembra esserci nessuna operazione di "potatura" nei programmi futuri di Maranello. Però si studia, si sperimenta, e come avviene sul fronte puramente tecnico, si fanno dei test. Anche con gli uomini. Così a San Paolo il muretto

ERA IL TECNICO DI LEWIS E NICO

Lo aspettavano da mesi: ora finalmente è finito l'anno sabbatico dell'ing. Jock Clear, che Ferrari ha strappato alla Mercedes. Sotto, Clear al centro del gruppo durante i festeggiamenti del 2014

del Cavallino si è presentato in una veste inedita. Un po' come quando una squadra di calcio passa da modulo 4-4-2 al 3-4-3, un cambiamento di formazione allo scopo di interpretare al meglio i propri ruoli. In effetti le operazioni da svolgere sono sempre le stesse, ma si sta sperimentando una nuova assegnazione dei compiti, nonché la possibilità di poter spostare del personale senza ripercussioni. Un progetto in cantiere da qualche mese, visto che l'organizzazione attuale (impostata sullo stile McLaren quando a Maranello giunse Pat Fry) sembra aver fatto il suo tempo.

NUOVO DIRETTORE TECNICO IN PISTA

Ecco Clear, era con Mercedes e Williams

La novità di spicco nel box 2016 della Ferrari sarà l'atteso arrivo di Jock Clear. Noto perché era a capo dei tecnici Mercedes fino allo scorso anno e soprattutto perché era l'ingegnere di pista di Jacques Villeneuve in Williams nell'anno che vinse il titolo mondiale. Terminato l'anno sabbatico (previsto dal precedente contratto con Mercedes) il 52enne ingegnere britannico sarà operativo a Maranello dal 1 gennaio. Il suo ruolo sarà quello di Direttore Tecnico in pista, quello che era Pat Fry una volta e



ruolo coperto in questa stagione da James Allison. Per quest'ultimo il 2015 è stato un anno molto faticoso, diviso tra l'attività in sede e le continue trasferte sui campi di gara. Negli ultimi Gp Allison ha trascorso molte ore passeggiando nel paddock al telefono (in contatto perenne con Maranello) dove Simone Resta passava più tempo da solo che con il suo diretto superiore. Come da anni ci ha abituato Adrian Newey, il Responsabile Tecnico di una squadra, una volta avviata a metà stagione la nuova monoposto, dovrebbe iniziare progressivamente a ritirarsi in sede per pensare al futuro; e così dovrebbe essere anche per Allison, che passerà il testimone sui campi di gara a Clear.

In questa stagione tra i volti nuovi nel box Ferrari c'è stato anche quello di Tony Cuquerella, ingegnere spagnolo che aveva consolidato una corposa esperienza in F1 con la Bmw, e che nel campionato in corso ha ricoperto il ruolo di responsabile degli ingegneri di pista. Cuquerella nel 2015 ha svolto mansioni che saranno in parte ricoperte nel prossimo campionato da Jock Clear, quindi verrà avviato ad altro compito: per lo spagnolo si parla di un ruolo nel "virtual garage" attivo a Maranello nei weekend di gara. Nel riassetto degli incarichi l'altra parte del lavoro di Cuquerella sarà svolto da Matteo Togninalli. Ma al momento sono solo indiscrezioni. Anche una figura storica come quella di Giuliano Salvi (che come Togninalli nel 2015 svolgeva il ruolo di Performance Engineer) potrebbe essere affiancata o spostata su altri fronti. In arrivo c'è Carlo Santi.

DIREZIONE SPORTIVA IN PISTA

Ioverno diventa d.s. con nuovi incarichi

Il ruolo di direttore sportivo dal 2009 è affidato a Massimo Rivola, ma dopo sette stagioni in "rosso" ci saranno delle novità. Per l'ex pupillo di Giancarlo Minardi è previsto il passaggio al timone del progetto Ferrari Driver Academy, al posto dell'uscente Luca Baldisserri che seguirà Lance Stroll come tutor lasciando definitivamente Maranello. Rivola ha sempre avuto un interesse particolare per il mondo dei giovani piloti, e per lui inizierà una sfida professionale che si preannuncia del tutto nuova. Al suo posto ci sarà Diego Ioverno, attualmente responsabile delle operazioni in pista. Ma il ruolo di direttore sportivo è tra quelli soggetti a revisioni, ovvero sarà rivisto sul fronte dei compiti da svolgere sul circuito. Resterà nelle competenze del d.s. il lavoro più "visibile", che per un direttore sportivo è quello di tutelare squadra e piloti quando



ci sono discussioni con la direzione gara in materia sportivo-regolamentare, e questo compito specifico sarà in carico a Ioverno.

FERRARI DRIVER ACADEMY

Rivola alla Fda Arriva Leclerc?

Il 2016 porterà anche grandi cambiamenti sul programma giovani piloti della Ferrari. L'arrivo al timone di Massimo Rivola coinciderà con l'inizio di un nuovo ciclo della Academy, un potenziamento che dovrebbe (il condizionale è d'obbligo) cambiare anche la filosofia della struttura. La Ferrari non ufficializzerà alcuna novità prima di dicembre, ma nel paddock si parla già da tempo di nuove scelte anche sul fronte piloti. Il contratto con Raffaele Marciello dovrebbe essersi concluso, ed il pilota Gp2 starebbe proseguendo autonomamente la sua carriera, come testimoniano alcuni movimenti del mercato piloti confermati la scorsa settimana in Bahrain. Anche le voci intorno a Lance Stroll danno per certo il suo passaggio nell'orbita Williams. Confermati nell'Academy di Maranello ci sono invece Antonio Fuoco (che rimarrà nella Gp3 Series anche nel 2016) ed il cinese Guan Yu Zhou che viene dalla Formula 4, del quale però non si sa ancora nulla in merito al campionato in cui militerà il prossimo anno.

Sempre dai movimenti di mercato in vista del 2016 arriva quella che sarebbe la prima novità del nuovo ciclo della Academy di Maranello: Charles Leclerc. Pilota della Fia F3, giunto secondo a Macao proprio questa domenica. Per quanto le bocche siano rigorosamente cucite, la notizia sembra essere certa, e il 18enne monegasco dovrebbe essere la prima scelta fatta dalla "gestione Arrivabene" in Fda. Leclerc ha esordito quest'anno nella Formula 3 Europea, e si è distinto terminando il campionato in quarta posizione grazie a 4 vittorie e 13 piazzamenti complessivi sul podio: uno score che lo ha fatto eleggere "rookie" dell'anno. ●

RIVOLA LASCIA IL MURETTO DOPO 6 ANNI
 Arrivato in Ferrari dalla Toro Rosso nel 2009, Massimo Rivola è stato d.s. al muretto per tutti questi anni. Ora andrà a capo della Fda al posto di Baldisserri per seguire i giovani dell'Academy, come Fuoco (sotto). A destra, Vergne con Arrivabene





EVOLUZIONI, NON RIVOLUZIONI

La squadra Ferrari in pista. Nel 2016 si prevedono alcuni piccoli cambiamenti d'organico dopo la grande rivoluzione dello scorso inverno. Il responsabile tecnico in pista diventerà Jock Clear, nuovo arrivo, ex Mercedes. Lascerà la pista il capo degli ingegneri, lo spagnolo Tony Cuquerella



ABU DHABI 29 NOVEMBRE

LA PARTENZA ALLE ORE 14.00 DOPPIA DIRETTA RAI E SKY

Circuito Yas Marina
5554 m / 55 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: S.Vettel (Red Bull Rb7/Renault, 2011) 1'38"481
media 203.027 Km/H

In gara: S.Vettel (Red Bull Rb5/Renault, 2009) 1'40"279
media 199.387 Km/H

Distanza: S.Vettel (Red Bull Rb5/Renault, 2009) 1H34'03"414
media 194.789 Km/H

Mistero Vergne: sarà lui il 3° pilota Ferrari?

COL PASSAGGIO DI ESTEBAN GUTIERREZ AL TEAM HAAS LA FERRARI PROMUOVERÀ IL FRANCESE, UOMO DEL SIMULATORE? OPPURE RINUNCERÀ AL RUOLO DI RISERVA?

L'accordo che ha portato Esteban Gutierrez nell'orbita del team Haas, ha fatto nascere un interrogativo: chi sarà il prossimo terzo pilota della Ferrari? Scorrendo l'organigramma della Scuderia c'è il nome di Jean-Eric Vergne, scelto l'anno scorso per il simulatore. Ma la figura del pilota francese non sembra del tutto coincidere con quella del pilota di riserva. Tra l'altro Vergne non era presente al Ferrari Day al Mugello dove c'era l'intera squadra, dal presidente Marchionne all'ultimo dei meccanici, ma in questo caso Vergne era ampiamente giustificato: era impegnato nella concomitante gara di Formula E a Putrajaya, in Malesia; però anche se la cosa non rappresenta un vincolo, non sono in tanti a credere in un ruolo dell'ex pilota Toro Rosso sulla falsariga di quanto fatto da Gutierrez nel 2015, anche

perché il suo nome è quasi scomparso dai discorsi che si sentono nell'orbita di Maranello. Ma c'è anche un'ultima e non scontata domanda: ci sarà ancora un terzo pilota "battezzato" come tale o in Ferrari decideranno di non avere un pilota numero 3? E procurarsi invece sul mercato al momento in caso di necessità il miglior sostituto disponibile. In effetti dopo il proliferare di "reserve driver" visto negli ultimi anni in tutte le squadre di F1, su questo fronte sembra esserci una retromarcia generale in tutto il paddock. Dopo le presentazioni invernali in tuta ufficiale al fianco dei piloti titolari, la vita della "riserva", trascorse le prime gare, diventa inutile e noiosa, perennemente con le cuffie radio in testa a veder guidare i suoi colleghi con un pizzico d'invidia. Soltanto pochi di loro guidano saltuariamente nelle prove libere del venerdì mattina e accade di solito nei team minori che per incassare una sponsorizzazione extra mettono in macchina ogni tanto la riserva. Non è certo il caso della Ferrari. Gutierrez ha affrontato questa stagione pensando anche agli sbocchi che avrebbe potuto avere la sua carriera nel 2016, forte dell'appoggio a lungo termine di finanziatori messicani, ma questo non è il caso di Vergne. Facendo un passo indietro, proprio la Ferrari per anni è stato tra i pochi team che non ha avuto un terzo pilota ufficiale. Perciò non è da escludere che il posto lasciato libero da Gutierrez non vedrà nessun sostituto di ruolo, rimandando la scelta di una riserva (nel malaugurato caso di necessità) solo a quando ce ne fosse effettivamente bisogno. ●



IL GP IN DIRETTA SU SKY SPORT F1 E SULLA RAI

VENERDÌ 27 NOVEMBRE

SkySportF1	libere 1	10.00
SkySportF1	libere 2	14.00
RaiSport1	libere 1	10.00
RaiSport1	libere 2	14.00

SABATO 28 NOVEMBRE

SkySportF1	libere 3	11.00
SkySportF1	Qualifiche	14.00
RaiSport1	libere 3	11.00
Rai2	Qualifiche	14.00

DOMENICA 29 NOVEMBRE

SkySportF1	Gara	14.00
Rai 1	Gara	14.00

LA GP2 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

VENERDÌ 27 NOVEMBRE

SkySportF1	Qualifiche	13.00
------------	------------	-------

SABATO 28 NOVEMBRE

SkySportF1	Gara-1	12.40
------------	--------	-------

DOMENICA 29 NOVEMBRE

SkySportF1	Gara-2	7.35
------------	--------	------

Le miscele impiegate saranno soft (gialle) e supersoft (rosse)

IL GP CON **AUTO SPRINT**

Diretta delle prove e della gara da venerdì 27 a domenica 29 novembre

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

CON VASSEUR TEAM PRINCIPAL BOB BELL DIRETTORE TECNICO PIÙ MALDONADO E PALMER PILOTI LA CASA FRANCESE TORNA IN PRIMA LINEA NEL CIRCUS, MA SOTTOTRACCIA

di **Cesare Maria Mannucci**

Nel rutilante contesto di Yas Marina, la Renault dovrebbe annunciare il ritorno in F1 con un proprio team dal 2016. Scompare il nome Lotus e i colori nero-oro per lasciare il posto alla Renault e ai colori giallo-nero. Se la scelta dei piloti del rinato team Renault- Pastor Maldonado e Jolyon Palmer lascia piuttosto perplessi, fosse anche per un anno di transizione; il management del nuovo team francese sarà invece di assoluto rilievo. Insieme a Bob Bell alla direzione tecnica- sino a marzo 2014 occupava lo stesso ruolo alla Mercedes- il nuovo team principal sarà Frederic Vasseur, socio di Nicolas Todt nel team Art, coinvolto con successo in numerose categorie come GP2, GP3 e DTM. Con la scelta di Vasseur nel ruolo di Team Principal, la Renault ripete la stessa operazione di quando nel 2010 aveva affidato la gestione del team ad Eric Boullier, all'epoca direttore tecnico del team Dams. Vasseur è un tecnico di assoluto livello, ormai convertitosi in manager. Il suo arrivo blocca di fatto le ambizioni di Alain Prost, che sperava di gestire il team Renault, andando oltre il semplice ruolo di ambasciatore che ora ricopre per il costruttore francese.

La Renault ha acquistato il 70% del team Lotus, pagandolo 70 milioni di sterline, pari a 100 milioni di euro, mentre il 30% rimane nelle mani di Gerard Lopez. Liquidato definitivamente Andy Ruhan. Oltre a questa cifra, particolarmente elevata considerando lo stato di abbandono del team, la Renault risponderà per la sua percentuale, per un piano decennale di rimborso dei debiti, che ormai sfiorano i 300 milioni. Piano che sarà finanziato con i bonus Fom. Per la Renault, da un punto di vista finanziario, sarebbe stato più conveniente aspettare che il team Lotus fallisse, per rilevarlo smembrato a prezzo di realizzo. Ma per evitare altre "furbate" stile Marussia- Manor, ora Ecclestone ha modificato le regole. Adesso se un team fallisce, immediatamente perde i diritti su i bonus Fom, che non possono essere più trasferiti ad eventuali nuovi proprietari. Per questo la Renault è dovuta subentrare all'attuale proprietà, prima che i libri con-



Da Lotus



SUTTON-IMAGES.COM

**I MOTORI
PER LA RED BULL
SARANNO UGUALI
A QUELLI USATI
DA NOI, COME DA
REGOLAMENTO**

CYRIL ABITEBOUL

”

tabili venissero portati in tribunale.

L'arrivo di Vasseur alla direzione del team, ridimensiona il ruolo di Cyril Abiteboul, che di fatto manterrà la direzione del reparto motori, ma non sarà coinvolto nella gestione del team Renault. Per quanto riguarda le power-unit che la Renault continuerà a fornire anche alla Red Bull, in realtà i motori saranno uguali in tutte le componenti. Il regolamento infatti non concede ad un Costruttore di omologare due propulsori diversi. Come aveva appurato anche la Ferrari quando voleva fornire i propri motori marchiati Alfa Romeo alla Red Bull. Svanisce così l'idea della Red Bull di utilizzare un diverso kers e una diversa unità MGU-H, realizzata in proprio. «Il regolamento è estremamente preciso in merito a questo - dice Abiteboul - è ammessa solo una specifica di omologazione per Costruttore. L'unica possibilità sarebbe stata quella di fornire un propulsore diverso, in versione 2015. Ma non è certo questa la soluzione prevista per la Red Bull».



si torna a Renault



Renault e Red Bull avranno così power-unit identiche, anche se il Costruttore francese ora pare volere ripetere la collaborazione con la Ilmor e Mario Illien. In forma ufficiale e non più "attraverso" la Red Bull.

Sebbene il nuovo accordo di collaborazione tra Renault e Red Bull dovrebbe evitare le polemiche emerse durante questa stagione, è facile immaginare i toni accesi, qualora il motore Renault utilizzato dal proprio team si rivelasse più competitivo di quello della Red Bull. Oppure, come hanno fatto Mercedes e Ferrari nel 2015, se la Renault non dovesse fornire alla Red Bull le power unit aggiornate con i gettoni per lo sviluppo, nello stesso momento. Per il ritorno del nome Renault come Costruttore, Ecclestone riconoscerà 10 milioni di euro come valore storico. Bonus oggi attribuiti solo a Ferrari, McLaren, Williams, Mercedes e Red Bull. Questa cifra sarà ritagliata dalla percentuale della CVC, per gli altri team non ci sarà nessuna riduzione negli

NUOVO SCAMBIO DI COLORI E MARCHI

La Lotus ridiventa Renault: lo stesso team torna ad avere il nome che aveva portato fino al 2011. Sopra, la Renault R30 nel 2010 con Kubica e, in alto, la Lotus E23 portata in gara quest'anno da Maldonado, nella foto, e Grosjean, nell'altra pagina, in compagnia di Frederic Vasseur, prossimo team principal

emolumenti.

La scomparsa del nome Lotus non è certo una grave perdita, perchè non c'era nessun legame con la storia di questo marchio. Nè tantomeno con il Costruttore di vetture di serie, oggi di proprietà malese. Il team venne ribattezzato Lotus quando la Renault se ne volle liberare, perchè all'epoca si cercava di coinvolgere la Proton, proprietaria del marchio inglese. Quando la Lotus Cars aveva assunto Danny Bahra in fuga da Maranello, insieme a Claudio Berro e ad altri nomi di provenienza Ferrari. La successiva uscita di scena di Bahra dal mondo dell'automotive, e la vendita della Lotus da parte della Proton ad un gruppo finanziario privato della Malesia, avevano svuotato di ogni significato finanziario e commerciale, la presenza del nome Lotus in F1. Per adesso ben tornata Regiè, anche se l'idea di ricominciare in un anno che lo stesso Abiteboul definisce di "transizione", non è certo entusiasmante. ●

Strategia della tensione

IL TEAM MERCEDES DA QUALCHE GARA STA IMPONENDO TATTICHE UGUALI AI PILOTI, MA HAMILTON E ROSBERG NON SONO D'ACCORDO. ECCO COSA PUÒ ACCADERE

di **Cesare Maria Mannucci**

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

“Un fantasma alle spalle”. Così ha titolato Autosprint il servizio d'apertura del Gp Brasile. Il fantasma era Lewis Hamilton, per due motivi. Per l'inconsistenza dei suoi attacchi a Rosberg e perché il team Mercedes, negandogli la possibilità di adottare una strategia diversa da quella pianificata, lo aveva relegato al ruolo di presenza anonima, incapace di fare pesare la sua personalità, il suo libero arbitrio. Appunto un "fantasma". Se in Messico le polemiche nel dopocorsa erano velate, perché Hamilton si era appena laureato campione del mondo e un "omaggio" al compagno di squadra poteva pure starci, il dopocorsa in Brasile è stato molto più turbolento.

Perché dietro l'ordine impartito ad Hamilton - seguire rigidamente le indicazioni degli strateghi - si nasconde anche una visione differente fra i vertici del team per quel che riguarda la gestione della squadra. Fosse per Lauda i piloti sarebbero liberi di fare quello che vogliono. Salvo buttarsi fuori. Toto Wolff, che è il capo operativo della squadra, vuole invece una politica più rigida. Piloti formalmente liberi di correre come vogliono ma in realtà costretti a rispettare tassativamente le istruzioni impartite dai box.

Nelle scorse settimane alcuni quotidiani britannici hanno riportato la notizia di crescenti tensioni tra Lauda e Wolff nella gestione del team, tanto da ipotizzare una possibile uscita di scena dell'ex campione austriaco nel 2017. Operazione comunque non facile visto che Lauda è coinvolto anche



LEWIS HA SEGUITO NICO COME UN'OMBRA

“Un fantasma alle spalle” abbiamo titolato dopo la vittoria di Rosberg su Hamilton in Brasile. Fra i due piloti Mercedes, a destra, la tensione è alta



nella proprietà del team. I fatti di Città del Messico e Interlagos diventano così la cartina tornasole di un certo malessere interno, che va oltre le ambizioni legittime di un pilota che in pista, con i risultati, s'è guadagnato sul campo i galloni di numero 1 ma che, singolarmente, non

viene trattato in quanto tale quando si trova ad inseguire.

A parte elenchiamo le gare del 2014 dove Hamilton e Rosberg erano stati autorizzati a portare avanti scelte strategiche diverse. Che ora non vengono più concesse. Quando a Città del Messico Hamilton è stato costretto ad anticipare la seconda sosta, nonostante le sue gomme fossero ancora in perfetto



← stato, alcuni hanno fatto notare che lo stesso ordine: “per ragioni di sicurezza”, era stato dato anche a Rosberg, che era davanti. Ma con una differenza sostanziale. Per Rosberg, consapevole che gli ordini dai box sarebbero stati uguali per tutti e due, quella era l'unica strategia percorribile. Alla fine lo status quo in pista non sarebbe cambiato. Hamilton, invece, aveva dovuto ingoiare una scelta sbagliata, perché le sue gomme erano ancora in buono stato. E la successiva neutralizzazione avrebbe chiuso il Gp del Messico a suo favore. In Brasile invece Hamilton non poteva farcela ma la discussione con il team è stata comunque intensa. Tanto che Toto Wolff al termine ha ribadito con fermezza la condizione secondo la quale entrambi i piloti devono obbedire agli ordini impartiti dai box. E che la loro autonomia decisionale, in questo campo, è di fatto inesistente.

Poi c'è il precedente di Montecarlo. Quando l'incredibile titubanza di Hamilton nel guardare gli schermi lungo la pista e la sua insicurezza nell'affrontare le ultime fasi in regime di neutralizzazione lo portarono ad effettuare la ormai famosa, sconsigliata seconda sosta. Che gli strateghi della Mercedes però gli avevano detto essere via radio la migliore possibile dal punto di vista cronometrico. Rosberg in quel caso si era ben guardato dal seguire il suo compagno in pit lane. E aveva vinto.

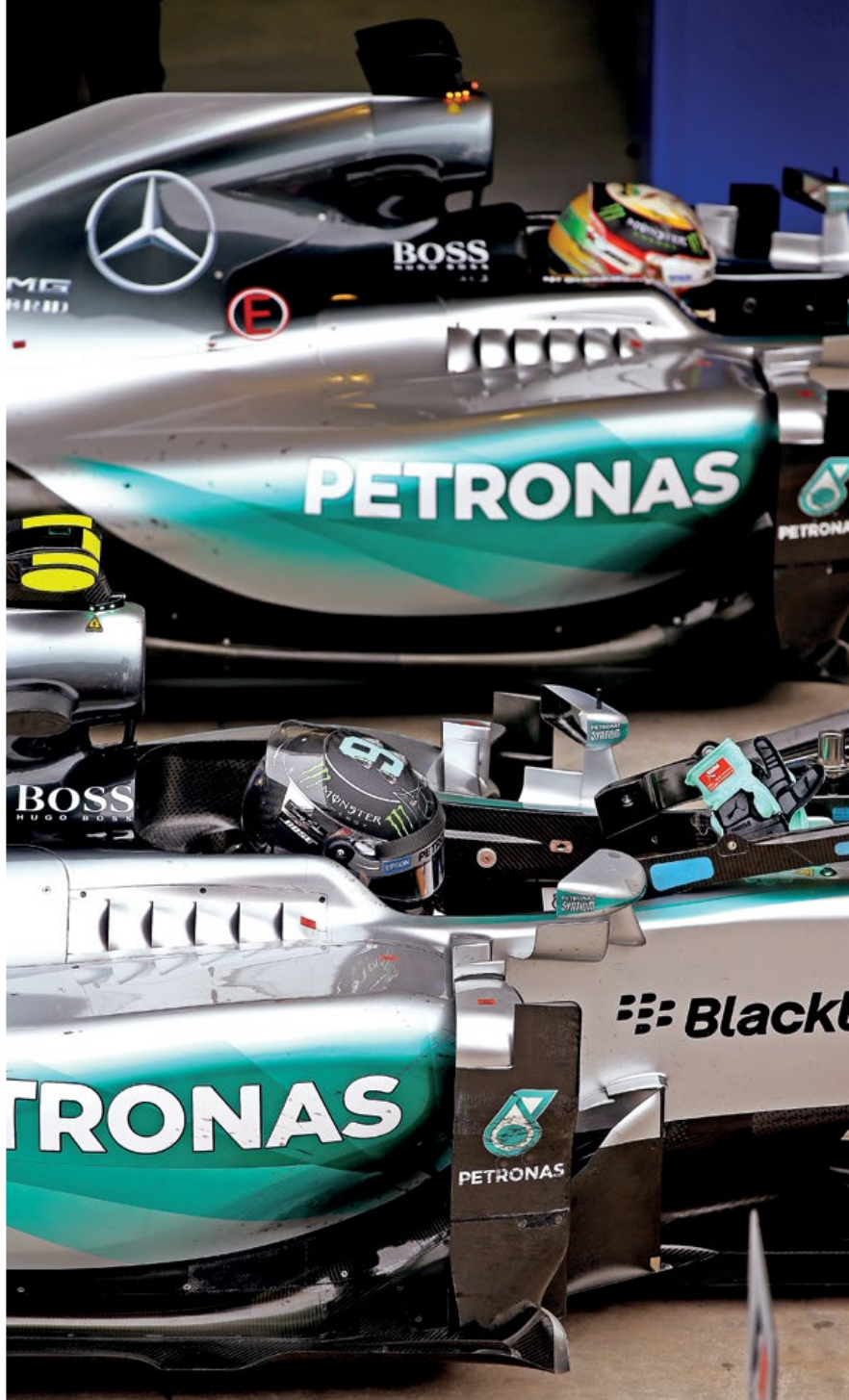
QUELLE SCELTE ANTI HAMILTON FANNO DISCUTERE

Aiutare Rosberg arma a doppio taglio?

Quando Lewis Hamilton ha rinnovato il suo contratto con la Mercedes per altri tre anni, quindi con scadenza a fine 2018, certo non lo ha fatto al ribasso. Non solo in termini economici ma anche come protezioni contrattuali e status interno al team. Avendo firmato da quasi tricampione del mondo, avrà messo in chiaro la sua condizione rispetto a Rosberg, che al momento è ancora a “zero titoli”, per dirla alla Mourinho.

Pensate che Michael Schumacher avrebbe accettato alla Ferrari di uniformare le sue scelte strategiche su quelle di Eddie Irvine o Rubens Barrichello? Fernando Alonso lo avrebbe fatto con Giancarlo Fisichella in Renault o Felipe Massa alla Ferrari?

Le polemiche emerse dopo i Gp del Messico e del Brasile; il motivato disappunto di Hamilton quando ha capito il “biscotto” messicano; la sua rabbia meno avvalorata dai fatti a Interlagos, quando gli è stato impedito di esplorare un'altra alternativa strategica, come devono essere interpretati? C'è il sospetto siano scelte anti Hamilton e pro Rosberg. Certo, la Mercedes dispone ancora di una superiorità consistente rispetto alla Ferrari. Ora si può persino permettere di condizionare la corsa e il tempo complessivo in gara del suo pilota di vertice. La priorità di Toto Wolff adesso è recuperare psicologicamente e a livello di autostima un Nico Rosberg che dopo Austin appariva depresso, polverizzato dal compagno di squadra. Da ben cinque Gp consecutivi Rosberg conquista la pole position ma Hamilton non può certo essere accusato d'essersi ri-



PACE ARMATA IN PISTA E AI BOX

I due piloti Mercedes in azione in pista, sopra, e ai box, in alto: quanto è forzata la stretta di mano fra Rosberg e Hamilton? Intanto Niki Lauda e Toto Wolff, a destra, se la vedono sul ponte di comando della squadra che sta vincendo tutto

A CONFRONTO LE DIFFERENTI SCELTE STRATEGICHE TRA ROSBERG E HAMILTON NEL 2014

A differenza di quest'anno, nel 2014 Hamilton e Rosberg avevano adottato spesso strategie di gara diverse. Nella tabella sotto vedete come in ben cinque Gp la sequenza delle mescole di gomme e anche il numero dei pit stop fatti in corsa fossero differenti tra i due piloti. L'uniformità delle scelte da adottare in corsa sembrano essere una prerogativa di questo campionato.

	HAMILTON	ROSBERG
Bahrain	s-s-m	s-m-s
Spagna	m-m-h	m-h-m
Germania	parte da fondo griglia s-s-ss-ss	ss-s-s
Ungheria	parte dalla pit-lane i-s-s-s	i-s-m
Russia	s-m	costretto al box al 1. giro per aver spiattellato gomme s-m

ss=supersoft s=soft m=medie h=hard i=intermedie

Ricerca di MICHELE MERLINO



Wolff non vuole scelte istintive

IL CAPO DELLA MERCEDES SPIEGA PERCHÉ È MEGLIO CHE A SCEGLIERE LE STRATEGIE SIA LA SQUADRA E NON I PILOTI

Tra il Gp Messico ed il Brasile, Toto Wolff s'è mostrato inflessibile in merito alla posizione della Mercedes sugli ordini di squadra e sull'obbligo di seguire la strategia indicata dai box. Mettendosi in aperto conflitto con Lewis Hamilton. Che a Città del Messico avrebbe voluto - a ragione col senno di poi - ritardare il cambio gomme. E che a Interlagos - sbagliando visto quel che è successo poi - avrebbe forse voluto farne uno in meno. Scopriamo in quale modo Toto Wolff spiega le posizioni del team. «Dal 2013 abbiamo le nostre regole interne in materia di strategia - dice Wolff - e queste hanno dimostrato di funzionare bene. Non siamo intenzionati a cambiarle. Al volante i piloti hanno sempre una visione parziale di quel che accade. Penso a quando le gomme si degradano e bisogna passare ad una sosta aggiuntiva. Spesso i piloti si fanno prendere dall'emozione, la cosa è comprensibile. Se un pilota comincia a stabilire la propria strategia da solo, sarà destinato a perdere tutte le gare, perché non si tratta di una decisione istintiva dettata dal pilotaggio. Per questo manterremo le regole come sono ora. In Brasile la rivalità tra Rosberg e Hamilton è stata molto intensa. Quando era bloccato dietro a Rosberg, era evidente che i pneumatici di Hamilton non avrebbero retto. Se non avessimo optato per la terza sosta, la

Ferrari di Vettel ne avrebbe certamente approfittato. Dovevamo copiare la loro decisione. Posso capire il punto di vista dei fan, che vorrebbero assoluta libertà per i piloti. Noi avremmo potuto fare come altre squadre in passato, che presentavano nettamente un pilota numero 1 e un numero 2 (si riferisce alla Ferrari n.d.r) e il numero 2 non aveva nessuna possibilità di avvicinarsi. Noi abbiamo una attitudine diversa, anche se a volte è molto difficile gestire la situazione. Ora dovremmo fare di più? Dire ai nostri strateghi di giocare uno contro l'altro? No grazie, non è quello che vogliamo. Ogni discussione all'interno del team è negativa. Dobbiamo mantenere la squadra unita, non solo i piloti, perché gli interessi del team hanno la priorità su tutto e tutti. Per questo non cambieremo le nostre regole. La nostra priorità è lasciare liberi i piloti di correre ed analizzare soluzioni strategiche alternative, come abbiamo dimostrato in passato. Ma non possiamo lasciarli liberi di applicare scelte strategiche sbagliate. Non abbiamo mai voluto interferire sull'esito di un risultato importante, esempio un titolo iridato, scegliendo chi doveva vincere. Se le discussioni sulla strategia del Brasile fossero avvenute in una gara decisiva per il titolo, allora solo in quel caso non avrei saputo cosa rispondere».



lassato dopo la conquista del terzo titolo. Perché anche in Messico, in condizioni di gara libera, il Gp l'avrebbe probabilmente vinto lui. Michael Schumacher trionfò nel Gp d'Austria 2002 grazie al rallentamento di Barrichello ordinato da Todt dal muretto ma quella resa per il pilota brasiliano si trasformò successivamente in un vantaggio. Perché la Ferrari, in cambio, gli lasciò vincere i successivi Gp al Nurburgring e ad Indianapolis, con il famoso "malinteso" sulla linea del traguardo. Ricordate quando Senna nel 1991 rallentò platealmente sul rettilineo d'arrivo a Suzuka per fare vincere Berger? In Messico e in Brasile, invece, è andata in scena una rappresentazione diversa, strana. Hamilton è stato costretto a seguire le indicazioni dei box, che non condivideva, per ben due volte. Quando i campioni del mondo Piloti e Costruttori erano già stati assegnati. Può diventare un precedente pericoloso per la Mercedes, che rischia di "ingessare" il potenziale di Lewis il prossimo anno. Quando gli avversari saranno più vicini, la minaccia Vettel sarà più problematica da gestire. E per vincere, certe scelte strategiche non potranno più essere legate a rigidi protocolli prefissati.

DAL 2016 POSSIBILE SARÀ DIVERSIFICARLE
La scelta mescole sarà un bel rebus

Nel 2016 la Pirelli introdurrà una novità regolamentare in grado di rivoluzionare l'attuale aspetto strategico: i team potranno scegliere almeno due mescole fra tre disponibili nella scala di durezza progressiva. Fermo restando l'obbligo di utilizzare in corsa le due mescole scelte. La scelta sarà fatta per pilota, quindi all'interno della stessa squadra, due piloti dello stesso team potranno sce-



QUELL'ABBRACCIO CHE MANCA DA UN PO'
 «Forza ragazzi, un bell'abbraccio!», sopra: ma i rispettivi caschi nascondono le espressioni di Nico Rosberg e Lewis Hamilton... Che in pista, sotto, si marcano davvero a uomo

gliere gomme diverse. In questo caso, come si comporteranno alla Mercedes? Sceglieranno a monte le stesse gomme per Rosberg ed Hamilton, rinunciando così alla possibilità di esplorare soluzioni diverse? La scelta delle gomme è abitualmente fatta dal pilota e dal tecnico di pista; gli strateghi non dovrebbero essere parte in causa di questa scelta primaria. Se Hamilton e Rosberg dovessero optare per mescole diverse, Toto Wolff farà intervenire gli strateghi e li costringerà a prendere scelte uguali? Paradossalmente, questa "ossessione" nell'applicare strategie uguali tra Rosberg e Hamilton potrebbe nel 2016 andare contro gli interessi della Mercedes stessa. Alla Ferrari non hanno certo di questi problemi: nel 2015 Vettel e Raikkonen hanno seguito strategie diverse in parecchie occasioni. Nel loro personale interesse e in quello del team. Certo, alla fine fatalmente si scopre che uno dei due piloti ha fatto la scelta giusta e l'altro quella sbagliata ma a volte è necessario giocare su due fronti, su due tavoli contemporaneamente, perché le variabili durante un Gp sono sempre tante.

Toto Wolff ha ragione quando dice che spesso i piloti hanno una visione parziale rispetto alla visione strategica complessiva. Ma è anche vero che i piloti più preparati tecnicamente sono in grado di valutare lo stato d'efficienza e d'usura dei pneumatici molto meglio degli strateghi. E, adattando il loro stile di guida, possono intervenire sul risultato della gara tanto quanto gli addetti nella strategy room. Spesso collegata asetticamente via cavo o via satellite a circuiti che si trovano dall'altra parte del mondo. Vero è che con l'evoluzione delle simulazioni e dei sistemi Gps si possono immaginare gli sviluppi della gara e del traffico in pista giro per giro. Ma chi la macchina la guida, se dotato di buona sensibilità e cultura tecnica, potrà sempre fare la differenza. Introducendo variabili non contemplate dagli strateghi. ●





MONSTER
ENERGY



Monza Rally Show

VALENTINO ROSSI
TONY CAIROLI
THIERRY NEUVILLE
PAOLO ANDREUCCI



AUTODROMO DI MONZA
27 | 28 | 29
NOVEMBRE 2015

SCONTI SPECIALI
se acquisti ONLINE
i tuoi biglietti entro
il 25 NOVEMBRE!

SPONSOR



PARTNER



MEDIA PARTNER



LIBERO ACCESSO AL PADDOCK E PARCHEGGIO GRATUITO | INGRESSO 25€ | MONZARALLYSHOW.IT

VERSO IL GP ABU DHABI

Force India salta l'accordo



L'INGRESSO DELLA ASTON MARTIN IN F.1 CON IL TEAM DI V.J. MALLJA NON SI FARÀ. PERCHÉ LO SPONSOR AD ELEVATO TASSO ALCOLICO È INCOMPATIBILE

di **Cesare Maria Mannucci**
foto Sutton-Images.com



Sembrava ormai fatta. L'Aston Martin ritorna in F.1 con la Force India, con la sponsorizzazione della Johnnie Walker e l'avallo della Mercedes, azionista di minoranza di Aston Martin, mettendo in pratica il piano in precedenza pianificato per la Red Bull. A Città del Messico, un V.J. Mallya soddisfatto e fiducioso, ci aveva detto: «Manca solo la firma, la cosa è definita in tutti i dettagli. Per il nostro team è un ottimo accordo. Sono disponibile anche a cambiare il nome della squadra in Aston Martin Racing, perché stiamo parlando di uno dei marchi più prestigiosi nel mercato del lusso. Il nome Force India è servito a creare una identificazione tra il popolo indiano e la F.1, ma con Aston Martin si entra in un'altra fase, è un ulteriore passo avanti». Addirittura, in Brasile circolava un rendering della veste grafica della vettura 2016. Bellis-



sima, blu e oro, i colori di Johnnie Walker per una linea premium di whisky. Sembrava l'unione perfetta: la Mercedes che possiede il 5% della Aston Martin e che in futuro fornirà i suoi propulsori - anche turbo - per i nuovi modelli di serie. La Diageo, multinazionale proprietaria del marchio Johnnie Walker, che in precedenza aveva rilevato il 50% di United Spirits, terzo produttore di alcolici al mondo, di proprietà di V.J. Mallya. Creando così insieme un gruppo potentissimo, in grado di rivaleggiare con Bacardi.

Era già tutto pronto e anche se i soldi che sarebbero arrivati da Aston Martin non erano tanti e l'operazione studiata era soprattutto di carattere commerciale e di re-branding; Perez e Hulkenberg avevano già maturato la convinzione di correre per un team appoggiato da un vero Costruttore automobilistico. Sembrava tutto fatto e invece...



Le grandi differenze e diffidenze che da sempre dividono l'Islam dall'Occidente, manifestatesi in forma tragica con i recenti attentati di Parigi, hanno finito per ripercuotersi anche su una cosa di fatto priva di qualunque significato politico o religioso. Come l'accordo tra l'Aston Martin e la Force India. Il problema è che l'azionista di maggioranza dell'Aston Martin è ancora il fondo sovrano del Kuwait. Il gruppo Investment Dar, insieme al gruppo italiano Investindustrial di Andrea Bonomi, controlla circa il 93% della proprietà del marchio britannico. Percentuale ottenuta attraverso ripetuti aumenti di capitale dopo che la Ford ha venduto l'Aston Martin, nel 2007. Come detto, la Mercedes è presente nella proprietà con il 5%, mentre il fondo di private equity Waddell&Reed, coinvolto anche nella proprietà dei diritti commerciali della F.1 con Cvc, detiene la maggiore percentuale di obbligazioni.

ROTTA DI COLLISIONE
Hulkenberg, sopra, e Perez ci contavano: l'ingresso dell'Aston Martin poteva far fare un salto di qualità alla Force India. Ma il fondo sovrano del Kuwait, azionista di maggioranza, ha bloccato tutto per la presenza di uno sponsor produttore di bevande alcoliche...

Con la Force India l'accordo sembrava ormai fatto, negoziato nei dettagli dalla Mercedes, da Andy Palmer, Ceo dell'Aston Martin, e da Simon Sproule, responsabile marketing del Costruttore inglese. I due in precedenza, quando erano all'Infiniti, aveva ideato l'accordo con la Red Bull.

Al momento di ratificare la cosa però, il fondo sovrano del Kuwait, all'improvviso, ha detto no. Nulla contro la F.1 o la Force India ma un loro investimento non poteva essere associato con V.J. Mallya - da sempre nome di riferimento nel mondo del business degli alcolici - né essere associato graficamente alle scritte Johnnie Walker, uno tra i marchi più noti al mondo nella produzione di whisky. La proibizione degli sceicchi islamici nei confronti degli alcolici ha fatto saltare l'accordo.

Non c'è stato nulla da fare, nonostante i tentativi di David Richards di ammorbidire le parti. Già negli anni '70, quando la Williams era sponsorizzata da un pool di grandi società saudite, tra le quali anche

il costruttore di opere pubbliche Binladen - proprio la famiglia dello sceicco terrorista - ai piloti del team era proibito brindare a champagne quando salivano sul podio. Dovevano farlo con i succhi di frutta o con il latte...

Autosprint aveva ribattezzato Alan Jones, il pilota australiano che con la Williams sarebbe diventato campione del mondo, "Allah Jones"...

Anche sul podio dei Gp del Bahrain e di Abu Dhabi i piloti non possono celebrare a champagne ma devono farlo con una bevanda analcolica. Nonostante gli accordi commerciali tra Fom e Mumm.

Nella 6 ore del Baharain che lo scorso week-end ha chiuso il Wec, il team Esm sponsorizzato Tequila Patron che corre con due Ligier nella classe LmP2 ha dovuto rimuovere tutte le scritte del marchio. Altrimenti non avrebbe potuto correre.

Peccato, tornando alla F.1, perché il ritorno del nome Aston Martin nel mondo dei Gp sarebbe stata una bella opportunità. Un link con il passato che avrebbe fatto solamente bene ad una Formula 1 in fase di profonda ristrutturazione, tecnica, finanziaria e politica.

Finora sulle grid girls - sebbene vestite con la divisa formale da hostess - paesi come il Bahrain e gli Emirati hanno chiuso un occhio, per rispetto verso le compagnie aeree di bandiera, Gulf Air ed Emirates. Ma davanti alle bevande alcoliche, proprio no. Recentemente Mansour Ojeh, ci ha detto: «La F.1 non potrà mai svilupparsi in Arabia Saudita: non potrebbe funzionare. Là la legge islamica è ancora troppo radicale. Allo stadio, le donne si devono ancora sedere in un settore diverso da quello degli uomini. E ancora oggi, ad esempio, non possono guidare un'automobile. Lasciamo che i sauditi vadano a divertirsi in Bahrain o Abu Dhabi con la F.1, dove le regole sono più permissive». ●

LA F.1 NON POTRÀ MAI AFFERMARSI IN ARABIA SAUDITA. IN QUEL PAESE LA LEGGE È ANCORA TROPPO RADICALE

MANSOUR OJJEH



Apoteosi **Porsche**

LA CASA TEDESCA VINCE CON JANI, LIEB E DUMAS, PORTANDO AL TITOLO WEBBER, BERNHARD E HARTLEY IN PIÙ TRIONFA ANCHE IN CLASSE GTE

di Cesare Maria Mannucci
foto Colombo

SAKHIR - Una notte infernale, di quelle che non si dimenticano. Per i colpi di scena, i ribaltamenti di situazione improvvisi, i titoli iridati che cambiano più volte i nomi dei vincitori. Da mettere in bacheca, da incidere a fuoco nel libro che riporta tutti i grandi successi nella storia gloriosa della Porsche. Perché dopo la vittoria nel campionato Costruttori Prototipi ottenuta a Shanghai, la Casa di Stoccarda travolge tutto e tutti. Spazza via le legittime ambizioni di Lotterer-Fassler-Treluyer, che, per alcune ore di gara, credono di avere la vittoria in pugno del campionato del mondo piloti, concretizzando così un recupero che avrebbe avuto del prodigioso. Anichilisce le ambizioni della Ferrari nel campionato Costruttori Gte, ratifica il titolo iridato piloti Gt di Richard Lietz, a cui mancavano pochi punti per essere tale. Incorona il team Manthey nell'apposita classifica riservata alle squadre. Si prende tutto la Porsche e dietro di sé lascia so-





**DALLA GRANDE MISCHIA
EMERGE LA 919 HYBRID**

In Bahrain protagoniste le Porsche 919: la numero 18 di Dumas-Jani-Lieb ha vinto la gara e la n.17 di Hartley-Webber-Bernhard col 5° posto ha ghermito il titolo Wec piloti: nell'altra pagina, Webber sul podio salta dalla gioia per il trionfo

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Dumas-Jani-Lieb (Porsche); 2. Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi); 3. Wurz-Conway-Sarrazin (Toyota).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-78

lo macerie. Perché questa volta non ci sono eventi interpretabili, fasi di gara sospette. Ma come un ossessivo ritornello, il nome Porsche si impone, su tutto e su tutti.

Come pensate che si sentissero prima del via, Webber-Hartley-Bernhard, avendo ottenuto la pole e disponendo di ben 13 punti di vantaggio sull'Audi di Lotterer-Fassler-Treluyer? Risposta scontata, con il titolo ormai in tasca. Tanto che alla vigilia Timo Bernhard presentava un libro sulla sua vita, Mark Webber parlava di Le Mans 2016, Brendon Hartley trattava per correre alla prossima 24 Ore di Daytona. Sembrava solo una formalità, 6 ore di gara per celebrare la vittoria dell'equipaggio meno performante della Porsche, ma che per una serie di coincidenze favorevoli e di giochi di squadra, si era ritrovato al comando con un vantaggio ormai di fatto incolmabile. Convinzione rafforzata dai primi 30 minuti di gara, quando Bernhard si era subito issato al comando e con apparente facilità controllava gli attacchi di Lucas Di Grassi, mentre Fassler inseguiva al 4° posto, dietro l'altra Porsche di Dumas. Tutto scontato, sino al 17° giro. Quando Bernhard entrava improvvisamente ai box per un problema all'attuatore che mette in relazione il motore con il pedale dell'acceleratore. Ben 8 minuti e 43 secondi per risolvere il problema, ma quando Hartley riparte dai box, con 4 giri di ritardo, lo scenario è tutto cambiato. La sua Porsche è retrocessa in ultima posizione, pure dietro ad un mare di Gt, LmP2, P1 non ibridi, due Audi, due Toyota e l'altra Porsche di Jani-Lieb-Dumas. Piccolo dettaglio. Al comando ora è salita l'Audi di Lotterer-Fassler-Treluyer. Che così non solo hanno recuperato i 13 punti di distacco, ma ora ne dispongono di 12 di vantaggio, con ottime probabilità matematiche di laurearsi di nuovo campioni del mondo. Poi ci sono dei fattori tecnici. Trovandosi al comando, con la pista sgombra e con l'aria pulita, le Audi possono impostare il loro ritmo, soffrono meno la loro ridotta capacità energetica, che con 4 Mj rispetto agli 8 Mj della Porsche, la rende più vulnerabile nei sorpassi, nei doppiaggi e tutte quelle volte che vengono richieste doti di accelerazione. Se a questo aggiungete che l'altra Porsche di Lieb-Jani-Dumas soffre problemi ai freni e durante il pit stop perde tempo per liberare il condotto di raffreddamento, il quadro è completo. Le Porsche sono ferite, in difficoltà, le due Audi invece sembrano essere tornate quelle di una volta. Con Lotterer che macina sequenze di giri velocissimi



DOPO L'IRIDE PER IL TEAM PORSCHE ARRIVA LA CONSACRAZIONE PER I PILOTI
Hartley, Webber e Bernhard, sopra da sinistra, col quinto posto a Sakhir si sono aggiudicati il titolo piloti, sancendo il trionfo Porsche nel mondiale. Sotto, la Casa tedesca ha festeggiato il titolo Wec piloti con tanto di striscione e foto di gruppo



mi a ripetizione. Nel frattempo Hartley si scatena, rinviene dalle retrovie come un ossesso, ad ogni giro recupera 4 o 5 posizioni. Al 70° giro, oltre le due ore di gara, le Audi di Lotterer e di Duval se la giocano contro la Porsche di Lieb. Ma soprattutto ci sono due Toyota davanti alla rimontante Porsche di Hartley, che lo precedono di 2 giri. Per vincere il campionato, anche in caso di vittoria dell'Audi di Lotterer e soci, la Porsche di Hartley-Webber-Bernhard dovrebbe arrivare quarta. Ma al momento è solo quinta, staccatissima, e le sue illusioni iridate sembrano ormai in fumo.

L'AUDI "LUCKY SEVEN" È STATA LA PIÙ OSTICA

Lotterer-Treluyer-Fassler, con l'Audi n.7 sono giunti secondi in gara (e nel mondiale), dietro la Porsche 919 di Jani-Dumas e Lieb, a sinistra



Webber iridato senza rimpianti

MARK GIOISCE CON HARTLEY E BERNHARD, FELICE DI AVER LASCIATO DAL 2014 LA RED BULL, ORA IN CRISI NELLA F1

«**S**e penso dove adesso mi trovo io e dove si trova la Red Bull, credo proprio che lasciare la F1 sia stato un buon affare». Mark Webber non cigira attorno. In una giornata che per lui non potrebbe più essere adrenalinica. Nella sua lunga carriera, è la prima volta che riesce a vincere un campionato. Rompendo così una certa immagine di "perdente" che suo malgrado si portava dietro da anni. «Se ripenso al mio debutto in Endurance lo scorso anno, ai problemi che avevo nelle prime gare, sono davvero orgoglioso dei miei risultati, dei miei progressi. Forse dalla F1, dal modo analitico e severo che si ha di lavorare nella messa a punto, credo di avere portato un contributo significativo alla squadra. Dopo la vittoria a Le Mans avevo notato un certo appagamento, ma

ho fatto di tutto perché l'intensità non calasse. Non a caso proprio dal Nurburgring è iniziata la nostra striscia vincente. Adesso voglio la vittoria a Le Mans, per rendere completo il mio passaggio in Endurance. Oggi è stata una corsa molto stressante, abbiamo vinto il campionato con una precisione direi clinica. Oggi abbiamo dovuto lottare sempre al massimo, in modo ossessivo. Quando eravamo fermi dentro il garage per le riparazioni è stato un momento molto stressante. Guardavo l'evolversi della classifica sul monitor, non sapevo nemmeno come fare per uscire dal garage, per i problemi con l'acceleratore. Ero preoccupato perché il risultato non dipendeva solo dal nostro comportamento. Negli ultimi giri ero lento, poi dai box mi hanno detto che era

abbastanza, che andava bene così. Che anche con il 5° posto eravamo campioni. Ma ad un certo punto, la paura che l'Audi numero 7 potesse farcela, è stata tanta».

Anche per il giovane Brendon Hartley, 25 anni, questo è il risultato più importante della carriera. Singolarmente pure lui scartato dalla Red Bull dopo aver ricoperto anche il ruolo di terzo pilota. «Ho guidato per due turni di guida puliti, sempre al massimo, con l'ossessivo obiettivo di raggiungere le due Toyota. Sapendo che ogni secondo perso poteva rivelarsi cruciale. Oggi è stata una vittoria di tutta la squadra. Per il modo preciso e veloce come ai box hanno risolto i nostri problemi e per il sorpasso che la Porsche ha fatto ai danni della Audi numero 7. Senza il quale oggi non saremmo campioni del mondo. Probabilmente, quando sono stato scelto dalla Porsche, forse non mi sarei aspettato di vincere il campionato al mio secondo anno. Ma la nostra costanza di rendimento è stata determinante». Timo Bernhard era il pilota più navigato di questo equipaggio. Non a caso la Porsche lo aveva incaricato di prendere il via, fidandosi della sua maggiore esperienza, rispetto a Webber e Hartley. «Ho fatto una partenza fenomenale, e subito sono riuscito a creare un consistente vantaggio sugli altri. Poi l'acceleratore ha smesso di funzionare, il motore non rispondeva più ai comandi del pedale destro. Mentre rientravo ai box a rilento, stando attento a non ostacolare gli altri, non era facile spiegare ai tecnici cosa stava succedendo, per metterli nella retta via, riducendo così al minimo i tempi di riparazione al box. Quando siamo rientrati in corsa, la situazione sembrava disperata, ma è stato fondamentale rimanere calmi, crederci sempre. Sapevamo di disporre della velocità necessaria per vincere, ma purtroppo ad un certo punto la cosa non era più nelle nostre mani. Le emozioni forti di questa notte comunque, non le dimenticherò mai». ●



BRUNI BENEFICO

Per Gimmi Bruni nuova veste cromatica del casco. Il pilota italiano è tra i sostenitori dell'associazione benefica "One day Sofia", che raccoglie fondi per i bambini ammalati dalla sindrome di Rett, grave malattia di carattere neurologico. Bruni ha utilizzato un inedito casco azzurro che in seguito sarà messo in asta su Ebay e sul suo sito www.gianmariabruni.it. Per i tifosi del pilota italiano, una occasione da non perdere.

ULLRICH, 2 ANNI ANCORA

A 65 anni di età, Wolfgang Ullrich avrebbe dovuto lasciare la direzione di Audi Sport alla fine del 2015 per raggiunti limiti di età. Il Consiglio di amministrazione Audi però, in deroga alle loro norme interne, ha deciso di estendere per altri 2 anni, ossia a fine 2017, il suo incarico. Nonostante le polemiche in Dtm per la gara di Spielberg. In precedenza l'Audi aveva analizzato le candidature di Dieter Gass, che oggi sovra intende il programma Dtm, e Jorg Zander, che oggi ricopre il ruolo di direttore tecnico. Mai considerato per questo ruolo Stefano Domenicali, per cui si prospetta sempre più l'incarico di presidente della Lamborghini in sostituzione di Stephan Winkelmann. Ullrich non era però presente in Bahrain, per problemi alla schiena, sostituito da Gass.

ITALIANS LAST MINUTE

In Bahrain la presenza dei piloti italiani si è arricchita di due nomi. Matteo Cressoni ha sostituito Rui Aguas, infortunatosi con il motocross, sulla Ferrari 458 insieme a Perrodo e Collard. Debutto nel Wec per Marco Mapelli, che ha sostituito Earl Bamber - impegnato a Macao - sulla Porsche 911 con Bachler e AlQubaisi. Assente pure Heidfeld, che in F.E, in Malesia, si è infortunato a una mano.



La pista di Sakhir è sempre molto esigente con i freni, nel corso delle 6 ore di gara esploderanno ben cinque dischi! Questo guasto si verifica improvvisamente anche sull'Audi di Duval che rientra ai box per cambiare tutto il blocco: sospensioni, semiasse anteriore, portamozzo e freni. Quando Jarvis riparte, ha perso 8 giri rispetto a Lotterer, la Porsche di Hartley è tornata davanti, ma ancora non è sufficiente. A questo punto ci pensa prima Marc Lieb ma soprattutto Neil Jani a suonare la carica. Dopo la neutralizzazione con la safety car, al 100° giro, la Porsche 919 si installa per la prima volta al comando. Treluyer esce battuto dal confronto con Jani, poi gioca la carta rischiosa di anticipare il rifornimento, tanto che ad un certo punto l'Audi somma già 7 soste contro le 5 della Porsche. Appena Jani conquista la leadership, la situazione di campionato muta di nuovo, perché Treluyer retrocesso al secondo posto otterrebbe 18 punti, che non basterebbero più contro la Porsche di Mark Webber, salito in macchina per l'ultima parte di gara. I colpi di scena sono finiti? Nemmeno per sogno. Dopo poco Webber si ferma di nuovo ai box e via radio urla che il motore è privo della potenza fornita dal sistema hybrid. Un'altra sosta lunghissima, altri 3 giri persi per sostituire un altro attuatore. Le speranze della Porsche ormai sono tutte su Jani. Che riesce a vincere la corsa, avendo la meglio sull'Audi di Treluyer. Che poco dopo rientra ai box per un problema al dado di serraggio di una ruota. A quel punto il vantaggio della Porsche di Jani sull'Audi sale a quasi 1 giro. Webber può respirare, anche se al traguardo concluderà al 5° posto, dietro pure le due Toyota, distaccato di 9 giri dalla analoga 919 H. Jani-Lieb-Dumas conquistano così la loro prima vittoria stagionale, dopo che in almeno due occasioni si erano sacrificati, cedendo la vittoria a Webber-Hartley-Bernhard per motivi di classifica. Che oggi, con la corona iridata in loro possesso, sentitamente ringraziano. ●



NIENTE DA FARE PER L'AUDI

A sinistra, Pirro prova a consigliare Lotterer, ma all'Audi non è bastato. Sotto, le Porsche al top nella gara (la numero 18) e nel mondiale (la numero 17). A destra, Lietz con la Porsche, trionfatori nella classe GTE del Wec



NIENTE FORTUNA PER LE FERRARI

Delusione per le Ferrari dell'AF Corse di Bruni e Rigon, a sinistra. A destra, il podio che ha visto prevalere in GTE Pro Pilet-Makowiecki, davanti a Bruni-Vilander e Turner-Adam (Aston Martin). Sotto, la Porsche vincente di Pilet



Sprofondo Rosso

LA FERRARI 458 PERDE UN TITOLO GTE CHE SEMBRAVA CERTO. PORSCHE VINCE LA GARA CON PILET, LA CLASSE E SPOPOLA TRA I PILOTI CON LIETZ

SAKHIR - Povera Ferrari 458! Non è stato nemmeno un bel funerale, un degno addio al suo palmarès di assoluto rilievo. Piuttosto roba di terza classe, con il furgoncino e i fiori di plastica. La dolce notte di Sakhir, che negli ultimi tre anni aveva sempre accompagnato le vittorie iridate della Ferrari nella classe Gte del campionato Wec, questa volta si è trasformata in un incubo. Le lunghe ombre nere che si profilavano quando passavano le Porsche 911 RSR, un'angoscia che resterà nel profondo per gli uomini del Cavallino e di AF Corse.

Al termine di una gara sempre dominata, la Porsche vince tutto: titolo piloti con Richard Lietz, ma soprattutto il campionato riservato ai Costruttori. Impresa davvero memorabile, considerando che con il punto ottenuto con la pole di Bruni e Vilander, la Ferrari pri-

ma del via sommava 5 punti di vantaggio sulla Porsche. Perché se Richard Lietz disponeva di un tale vantaggio di punti da rendere quasi scontato l'esito finale per il campionato piloti, la Ferrari comunque poteva contare su un "tesoretto" di punti di vantaggio, tale da metterla quasi al sicuro, da ogni colpo di scena.

Invece succede l'imponderabile, a cui la stessa Porsche non pensava più, considerando che le due Ferrari di AF Corse avevano ottenuto i due migliori tempi in griglia, prima che la vettura di Calado-Rigon venisse arretrata in ultima fila per avere oltrepassato i limiti della pista. Probabilmente il primo segnale infausto, che prospettava per una giornata semplicemente disastrosa. Perché dopo 17 giri, Pilet ha superato Vilander e da quel momento è sempre stato irraggiungibile. An-

che per Gimmi Bruni, che non è più riuscito a recuperare il distacco, quando si è trovato a correre contro Makowiecki. Eppure sino al giro 105, dopo 3 ore di gara, sebbene la Porsche di Makowiecki-Pilet fosse irraggiungibile, la Ferrari occupando il secondo e il terzo posto, aveva ancora il titolo in tasca. Visto che l'altra Porsche di Lietz-Christensen continuava ad occupare l'ultimo posto di classe, afflitta da problemi di direzionalità non risolti sin dalle prove. Per regolamento si sommavano i punti ottenuti dalle due vetture meglio piazzate nella classe Gte, quindi la Ferrari era ancora campione del mondo. Poi la situazione è precipitata in un attimo. Durante una neutralizzazione, Rigon rientra ai box e cambia le gomme. Quattro giri dopo, sulla sua Ferrari, la ruota anteriore sinistra si stacca. Tornati ai box a ri-

NISSAN, CARCAMO DEB

Prima uscita ufficiale di Michael Carcamo, il nuovo manager scelto dalla Nissan per gestire l'attività sportiva, in sostituzione dell'evanescente Darren Cox, principale responsabile per il fallimento del programma Lmp1. Carcamo ha confermato la presenza di due Nissan Lmp1 nel campionato Wec e a Le Mans nel 2016. La vettura manterrà alcune soluzioni atipiche della Gt-R, come il motore anteriore-centrale e la trazione anteriore. Il kers non sarà più a volano, ma adotterà lo stesso sistema e le stesse batterie adottate dalla Renault per il suo motore di F.1. Il team continuerà ad essere basato ad Indianapolis. Dopo il passaggio di Oliver Pla alla Ford nel programma Gt, ci saranno modifiche agli equipaggi dei piloti per il prossimo anno.

AF CORSE IN LMP2

Dalla 24 Ore di Daytona 2016 e poi per tutto il campionato Wec, Af Corse tornerà a cimentarsi nella classe Lmp2, gestendo il programma BR-Smp. Il prototipo russo era presente anche in Bahrain, ma in questa occasione gestito direttamente dal team Smp. Dal prossimo anno invece si formerà di nuovo il binomio Af Corse-Smp che aveva già portato alla vittoria del campionato nel 2014.

IL FUTURO DI MONTOYA

Juan Pablo Montoya ha effettuato il primo test con la Porsche 919 in Bahrain. Il vincitore di Indy 500 non dovrebbe però correre con la Porsche a Spa e Le Mans nel 2016 in sostituzione di Hulkenberg, perché il calendario Indycar presenta date in conflitto. A Montoya la Porsche guarda piuttosto come un'alternativa a Webber come pilota full time nel 2017, quando scadrà il contratto dell'australiano. Per quella data il figlio di Montoya già correrà nelle categorie senior di kart, e Juan Pablo, per aiutare la sua carriera, sarebbe disposto a lasciare Miami per venire a vivere in Europa. Per questo sta cercando un impegno diverso dall'America.

lento, quando Calado riparte, si ritrova in ultima posizione della classe Gte-Pro, distaccato di 1 giro dalla Porsche di Pilet. Ma soprattutto, sommando i punti delle due Porsche, 1 con Pilet-Makowiecki e 5 con Lietz-Christensen, la Casa di Stoccarda si ritrova campione del mondo anche nella classifica Costruttori. Recuperando i 5 punti che prima del via la separavano dalla Ferrari. Che in Bahrain non riesce ad andare oltre il 2° posto con Bruni-Vilander e il 6° posto per Calado-Rigon.

IL MOMENTO CHIAVE PER RIGON Il mistero della ruota

Ma cosa è successo? Rigon ha perso la ruota dopo avere percorso quattro giri dall'ultimo pit stop. Due dei quali in regime di corsa libera. Quando i Commissari hanno riportato la ruota staccatosi, all'interno del cerchio, è stato ritrovato un piccolo detrito piatto, schiacciato contro la parete del cerchione. Come se una parte si fosse delaminata e fosse rimasta schiacciata tra il porta mozzo e il cerchione stesso. Forse da escludere l'errore del meccanico, perché in caso di ruota mal fissata, questa non resterebbe attaccata per 4 giri, sebbene via radio Rigon si fosse lamentato per le fastidiose vibrazioni. Annotazioni che i tecnici ai box forse avevano sottovalutato. La Ferrari quest'anno ha adottato un sistema di innesto rapido della ruota, per guadagnare secondi preziosi nei pit stop. E il dispositivo funziona visto che le soste di Af Corse sono di regola le più rapide. Ma richiede una procedura molto precisa nel fissaggio della ruota. Probabilmente, il meccanico ha visto il riferimento che la ruota fosse ben fissata, ma poi il detrito ha finito per disallineare il cerchio rispetto ai perni sul porta mozzo. Sebbene le vetture della classe Gte siano provviste di un dispositivo per evitarne il distacco.



SUPERIORE MA SOLO IN PROVA

La velocità scomparsa

Certo, la perdita della ruota è stata determinante nell'economia del campionato. Perché il secondo e terzo posto finale per la Ferrari sarebbero stati sufficienti. Ma il grande mistero è dove sia finita in gara la superiorità cronometrica che la Ferrari aveva palesato in prova e negli ultimi tre anni su questa pista. Perché Bruni e Vilander hanno corso con l'abituale intensità, in gara hanno lamentato solo un problema con il surriscaldamento dei freni, eppure la Porsche di Pilet e Makowiecki è sempre stata irraggiungibile. Quasi uguali i loro giri più veloci: 1'59"600 per Makowiecki contro 1'59"689 di Bruni. La differenza così l'ha fatta la minore usura delle gomme per la Porsche. Aspetto amplificato dal fatto che in qualifica la casa di Stoccarda aveva risparmiato un set di gomme nuove in più in ottica della gara. Anche se questo aveva voluto dire perdere il punto assegnato per la pole.

UN AUSTRIACO AL TOP

Lietz, vita da mediano

Alla fine, Richard Lietz è il nuovo campione del mondo della classe Gte, dopo tre anni di regno di Gimmi Bruni. Oggi l'austriaco è stato protagonista di una gara anonima, sempre nelle retrovie, lamentando problemi di guidabilità. Pur avendo ormai vinto il titolo piloti, il suo 5 posto finale, si è comunque rivelato determinante per vincere il campionato Gt Costruttori, rompendo un dominio della Ferrari che durava da tre anni. Per la Porsche una stagione Gte davvero trionfale, dopo anche la doppia vittoria nel campionato Imsa, con il titolo Costruttori e quello piloti per Patrick Pilet.

PECCATO PER LA 458

La Ferrari chiude male

Una stagione iniziata nel migliore dei modi a Silverstone, è invece finita con un pugno di sabbia. Il problema con il dado



Bird e i russi re in **Lmp2**

**LA LIGIER BATTE L'ORECA, MENTRE IN CLASSE GTE-AM
IL BRAVO BERTOLINI PORTA IL TITOLO IN CASA FERRARI**

Nella classe Lmp2, come era prevedibile, la vittoria di campionato va all'equipaggio Bird-Rusinov-Canal, con la Ligier-Nissan del team russo G-Drive. Che ancora una volta hanno avuto la meglio sulla Oreca-Nissan di Howson-Bradley-Tandy, i quali anche in Bahrain hanno concluso alle loro spalle, rispettivamente in settima e ottava posizione. Per il team G-Drive, uscito sconfitto nel 2014 dalla squadra di Amato Ferrari, la giusta rivincita. Per Sam Bird, al debutto nella classe Lmp2, la concretizzazione del suo istinto velocistico sempre estremo. Un contentino per la Ferrari è invece la vittoria di campionato nella classe GTE-AM con Bertolini-Shaitar-Basov, in Bahrain solo quinti di classe, in una gara vinta dalla Aston Martin di Della Lana-Lauda-Lamy. Per Andrea Bertolini, comunque, un altro importante trofeo da aggiungere nella sua ricca e vasta bacheca. Un altro obiettivo raggiunto, giusto premio per la sua professionalità. ●

LIGIER REGINA IN CLASSE LMP2

Con un settimo posto assoluto e la vittoria in Lmp2 Bird-Rusinov-Canal e il team russo G-Drive si sono aggiudicati il titolo di categoria. A lato, Rigon, 24esimo assoluto con Calado e sesto in Gte. Sotto, è festa per Bertolini, che con Shaitar e Basov si è aggiudicato la classe Gte-Am, in basso

di serraggio si era già verificata a Spa sulla vettura di Bruni, quindi è grave, che la cosa si sia ripetuta nella corsa determinante del Bahrain. Davide Rigon ha percorso 3 giri e mezzo con una vettura che vibrava, che non frenava. Forse avrebbe dovuto rientrare ai box prima

di perdere la ruota. Ma a quel punto il guaio ormai era fatto. Nel confronto con Bruni, sommando i rispettivi due stint, Vlandar ha perso 35". Ma anche con il romano al volante, la Porsche era comunque più veloce. Nonostante alla vigilia il suo peso minimo fosse aumentato di 5

kg in più. La Ferrari ritiene che le nuove gomme Michelin realizzate per la Porsche abbiano ribaltato la gerarchia dei valori, soprattutto in termini di usura. È probabilmente vero, anche se le gomme evolute la Michelin le ha portate anche per la Ferrari. Ma con risultati evidentemente meno tangibili. Rispetto allo scorso anno, la Ferrari ha cambiato il sistema frenante. E non è un caso che entrambe le vetture in Bahrain abbiano lamentato problemi di surriscaldamento. Per il prossimo anno dovranno cambiare molte cose, perché per una Porsche che abbandona temporaneamente la classe Gte del campionato Wec, in attesa di tornarci nel 2017 con il nuovo motore turbo, c'è comunque una Ford e un team Ganassi che arrivano. La Ferrari dovrà cambiare molte cose. Arriverà la nuova 488, il motore turbo, la composizione dei piloti dovrà essere modificata, e anche la gestione e l'esecuzione in pista di tutte le procedure, dovranno essere più accurate e precise. Perché parlare di sfortuna, oggi non è proprio il caso. E gli errori servono solo se non si ripetono. ●

LA 488 GT3 A DAYTONA?

Potrebbe essere a rischio il debutto della nuova Ferrari 488 GT 3, previsto per la 24 ore di Daytona. Nonostante Michelotto abbia già percorso 7000 km di test, con buone risultanze cronometriche e di affidabilità, la Fia incredibilmente non ha ancora omologato la vettura, nonostante numerose sollecitazioni della Ferrari. Questa procedura dovrà avvenire tassativamente entro le prime due settimane di dicembre. In caso contrario la Ferrari dovrà disertare i test di Daytona della prima settimana di gennaio e dare forfait con la nuova 488 GT3. Che avrebbe dovuto essere portata al debutto dal team Scuderia Corsa

RINFORZI IN FERRARI

In previsione della affascinante, evocativa e attesissima sfida con la Ford, la Ferrari dovrebbe rivedere la composizione dei propri equipaggi. Infatti a Maranello potrebbe fare ritorno Sam Bird, che aveva già corso con AF Corse nella stagione 2014. Bird, il pilota più veloce dopo Bruni, era stato appiedato per il suo incidente nei primi giri a Le Mans. Quest'anno lo stesso Bird ha corso nella classe Lmp2 vincendo il campionato, ma la possibilità di un contratto ufficiale con la Ferrari rimane senz'altro più attrattiva. Bird sarebbe integrato nel programma Wec, in sostituzione di Rigon. A sua volta il pilota italiano potrebbe essere dirottato in Imsa perché Pierre Kaffer, pilota ufficiale del team Risi con la Ferrari 458 nella classe GTE LM, e del team Kolles nel campionato Wec, ha firmato un contratto con l'Audi per correre con la R8 GT3 nel 2016. Pertanto si libera un posto al fianco di Giancarlo Fisichella sulla Ferrari 488 che correrà in Imsa e probabilmente anche a Le Mans. Sempre a proposito di piloti italiani possibilmente nel futuro del Cavallino Rampante, un altro pilota che potrebbe entrare in orbita Ferrari è Kevin Ceccon, che in passato aveva già provato la 458 di AF Corse.



IN COPERTINA

ROC
RACE OF CHAMPIONS

Vettel ma quanto sei Ro

ALLEGRO, RILASSATO E DETERMINATO. SEBASTIAN CONQUISTA LA SFIDA CHE INSEGUIVA DA TEMPO IN UNA CORSA DEI CAMPIONI CON SEI ASSI DELLA F1 AL VIA. IN FINALE HA BATTUTO KRISTENSEN

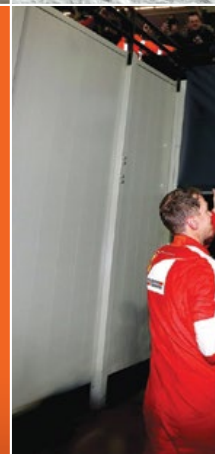
SEBASTIAN FINALMENTE

Tornato al via della Race of Champions dopo due anni di assenza, Sebastian Vettel ha finalmente spezzato il tabù ed è andato a conquistare quel successo che non era mai riuscito ad ottenere in passato



A TOM L'ONORE DELLE ARMI

Appena conclusa la finalissima Vettel è andato subito a complimentarsi con Tom Kristensen suo tosto rivale nel cammino verso la vittoria. Prima del danese aveva battuto nell'ordine: Solberg, Hulkenberg e Coulthard



C



di Massimo Costa
 foto Colombo, Getty Images

È stato probabilmente il pilota che si è divertito più di tutti. Sempre sorridente, sempre pronto a stringere mani, a dare pacche sulle spalle agli avversari battuti sul campo e a condividerne a caldo le prime impressioni, a scherzare e a chiacchierare al caldo del salottino che li ospitava prima di ogni sfida. E incredibilmente felice quando ha alzato la coppa del vincitore assoluto della Race of Champions 2015, tanto che l'ha pure baciata. A dimostrazione che sì, il ragazzo era allegro e rilassato, ma ci teneva da matti a metterci la firma sull'albo d'oro. Di chi stiamo parlando? Di un pilota alla sua prima esperienza nella Roc, emozionato nel ritrovarsi in mezzo a



← tanti big del motorsport? Certo che no. Il soggetto in questione è Sebastian Vettel. Si proprio lui, un tipo che ha vinto quattro campionati del mondo in fila, che ha conquistato il suo primo Gran Premio (42 in totale) e segnato la sua prima pole (46 in tutto) al volante di una Toro Rosso sotto la pioggia di Monza nel 2008. E che oggi è la speranza per il futuro della Ferrari. Nonostante questa montagna di allori e attese che gravano sulle sue spalle, Vettel trova sempre il tempo per sorridere, per dare sfogo al suo storico umorismo (che in Italia sembrano avere scoperto solo da qualche mese...) e sfogarsi nella Race of Champions di fine stagione. Una vera classica per lui che in coppia con Michael Schumacher, dal 2007 al 2012, ha fatto sue ben sei Nations Cup consecutive per la Germania, ma mai il "titolo" singolo. Un tabù che ha infranto sabato scorso nel freddo dello stadio olimpico di Londra. Tornato a disputare una Roc dopo due anni di assenza (2013 e 2014), Vettel ci ha provato con Nico Hulkenberg a riprendersi la Nations Cup, disputata venerdì sera. Ma la magia non è riuscita. I due tedeschi sono arrivati in finale, ma sono stati battuti dalla Inghilterra di Andy Priaulx e Jason Plato. Niente da fare. Non abituato a tornarsene dalla sua Hanna da un appuntamento Roc senza una coppetta, si è allora impegnato allo spasimo nelle sfide singole, al meglio dei tre scontri. Ha cominciato negli ottavi di finale battendo Petter Solberg, poi se l'è dovuta vedere con Hulkenberg, battuto due a zero. Giunto in semifinale, si è trovato un osso durissimo: David Coulthard, altro grande esperto del Roc e campione in carica avendo vinto lo scorso anno alle Barbados. E difatti, contro l'ex pilota di F.1 a riposo è dovuto andare alla bella. Gli ha detto bene che Coulthard si è bruciato al via, saltando in avanti prima del verde e venendo così penalizzato. Giunto in finale, Vettel se l'è giocata contro un altro ex di tutto rispetto, Tom Kristensen, nove volte vincitore della 24 Ore di Le Mans, di casa alla Race of Champions. Quella di Londra è stata per lui la quindicesima partecipazione da cui due successi singoli assoluti. Insomma, Vettel non era certo atteso ad una passeggiata. La prima frazione si è disputata con le Radical e il pilota della Ferrari l'ha spuntata con autorità: 1'05"0520 contro 1'05"5627. Saliti sulle X-Bow, Kristensen, che sfoggiava un casco non integrale e due occhiali biancorossi stile Anni Cinquanta, ha commesso uno dei suoi rarissimi errori, finendo lungo alla prima piega a destra dopo la partenza. Tantissimi i secondi persi, Vettel se ne è accorto ed è stato attento a non imitare il rivale: 1'08"2689 contro 1'17"1386.

A LONDRA SI È CORSO IN UN CLIMA QUASI POLARE

Seb: «Tutto perfetto tranne il freddo»

Sceso dalla X-Bow, è andato subito ad abbracciare Kristensen e a caldo sul gradino più alto del podio ha dichiarato allegramente: «*Quanto tempo che ci ho messo per arrivare fino qui. Tanti piloti fortissimi, delle più svariate discipline del motorsport, hanno conquistato la Roc ed io ci avevo provato un*





**HULKENBERG PERDE
CONTRO SEB AI QUARTI**

Sembrava quasi di stare nel paddock di un Gp di F.1 a Londra anche se con animi rilassati e atmosfera tutta tesa al divertimento. Per Button e Massa la sfida è finita quasi subito. Stesso dicasi per Hulkenberg battuto da Vettel nei quarti



IL CAMMINO VINCENTE DI SEBASTIAN VERSO LA CONQUISTA DELL'EDIZIONE 2015 DELLA ROC

VETTEL P.SOLBERG

VETTEL HULKENBERG

HULKENBERG RICCIARDO

MASSA BUTTON

COULTHARD MASSA

COULTHARD WOLFF

KRISTENSEN PIQUET JR.

KRISTENSEN PLATO

PLATO GROSJEAN

PRIALUX HUNTER-REAY

BUNCOMBE PALMER

BUNCOMBE PHILPOT

VETTEL COULTHARD

VETTEL KRISTENSEN 1-0

VETTEL KRISTENSEN 2-0

KRISTENSEN BUNCOMBE

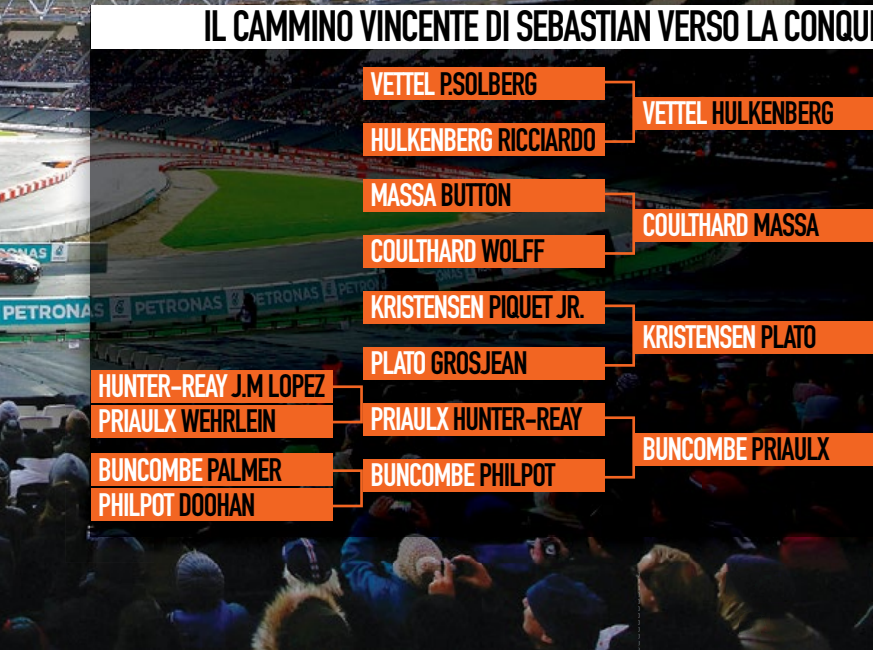
HUNTER-REAY J.M LOPEZ

PRIALUX WEHRLEIN

BUNCOMBE PALMER

PHILPOT DOOHAN

BUNCOMBE PRIALUX



←

sacco di volte, ma non ce l'avevo mai fatta. Ma alla fine ci sono riuscito. Essere parte di questo appuntamento è sempre molto divertente, mi riporta a quando ero bambino e disputavo le mie prime gare in karting per gioco. L'atmosfera è praticamente la stessa. Non mi aspettavo di arrivare in finale. La Roc è una competizione comunque non facile, si cambia vettura in continuazione e occorre trovare subito il limite velocemente. È andato tutto alla perfezione e anche se... faceva un gran freddo, ho visto che c'erano tanti appassionati che non hanno mancato di farci sentire il loro tifo».

TOM: «NON SONO RIUSCITO A ROVINARGLI LA FESTA»

Kristensen: «Battuto da un grande Vettel»

Vicino a lui, Kristensen. Il danese per arrivare in finale ha dovuto superare Nelson Piquet, Jason Plato e Alex Buncombe.

Alla fine ha voluto sottolineare che: «Seb ha meritato la vittoria, ha guidato brillantemente mostrando tutto il suo talento. Ci ho provato a rovinargli i piani, ma è andata così. Anche se l'anno scorso mi sono ritirato dalle corse, ho voluto esserci alla Roc e non pensavo proprio di arrivare in finale».



Per quanto riguarda l'amatissimo Coulthard, lo scozzese sospinto dal pubblico per arrivare in semifinale ha superato la "connazionale" Susie Stoddart Wolff, accompagnata dal marito Toto, poi Felipe Massa in una sfida al centesimo. Ma ha sbattuto contro Vettel che, come detto sopra, gli ha impedito l'accesso alla finale. E certamente sarebbe stato buffo, se Coulthard avesse superato il ferrartista, ritrovare nell'ultimo scontro due... ex piloti.

BATTUTI DA HULKENBERG E MASSA ESCONO DI SCENA

Ricciardo e Button vanno subito kappà

Tra le delusioni, se così possiamo definirle, Daniel Ricciardo, battuto da Hulkenberg, Jenson Button finito subito ko contro Massa, Romain Grosjean fermato da Plato. Tutti e tre sono stati eliminati alla prima sfida come Nelson Piquet. Non hanno superato i preliminari altri nomi di spicco come il due volte campione del mondo WTCC José Maria Lopez, sconfitto da Ryan Hunter-Reay (Indycar), il neo pilota Renault F.1 Jolyon Palmer, fatto fuori da Buncombe, e il campione DTM Pascal Wehrlein, eliminato da Andy Priaulx. ●



**HULKENBERG
BATTE RICCIARDO**

Sopra ancora Hulkenberg in azione e a lato eccolo assieme a Vettel. I due hanno portato la Germania in finale nella Nation Cup ma sono poi stati sconfitti da Priaulx e Plato. I due inglesi avevano avuto la meglio su Button e Buncombe. In basso Ricciardo, sconfitto da Hulkenberg nella Race Of Champions



Nation Cup il grande giorno di Priaulx & Plato

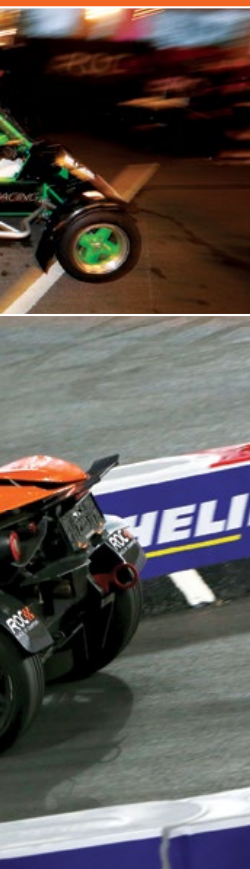
IN SEMIFINALE BATTONO I CONNAZIONALI BUTTON E BUNCOMBE POI REGALANO IL SUCCESSO ALL'INGHILTERRA SCONFIGGENDO VETTEL E HULKENBERG IN FINALE

La Nations Cup disputata il venerdì sera, ha riservato una sfida nei quarti di finale avvincente: Germania vs Australia. Tradotto, Vettel contro Ricciardo mentre la seconda frazione avrebbe visto sul tracciato Hulkenberg giocarsela contro l'ex campione delle due ruote Doohan. Al volante delle X-Bow, Ricciardo ha spinto forte e al primo intermedio del giro completo, Vettel era in ritardo di 2 millesimi, 34"024 contro 34"022 dell'ex giovane compagno di squadra in Red Bull. Se non si è risparmiato e alla bandiera a scacchi ha ribaltato l'esito finale: 1'05"849 il suo crono, 1'06"360 quello di Ricciardo. Vita facile invece per Hulkenberg che ha superato Doohan. In semifinale, la Germania si è trovato il team Nordic composto da Kristen-

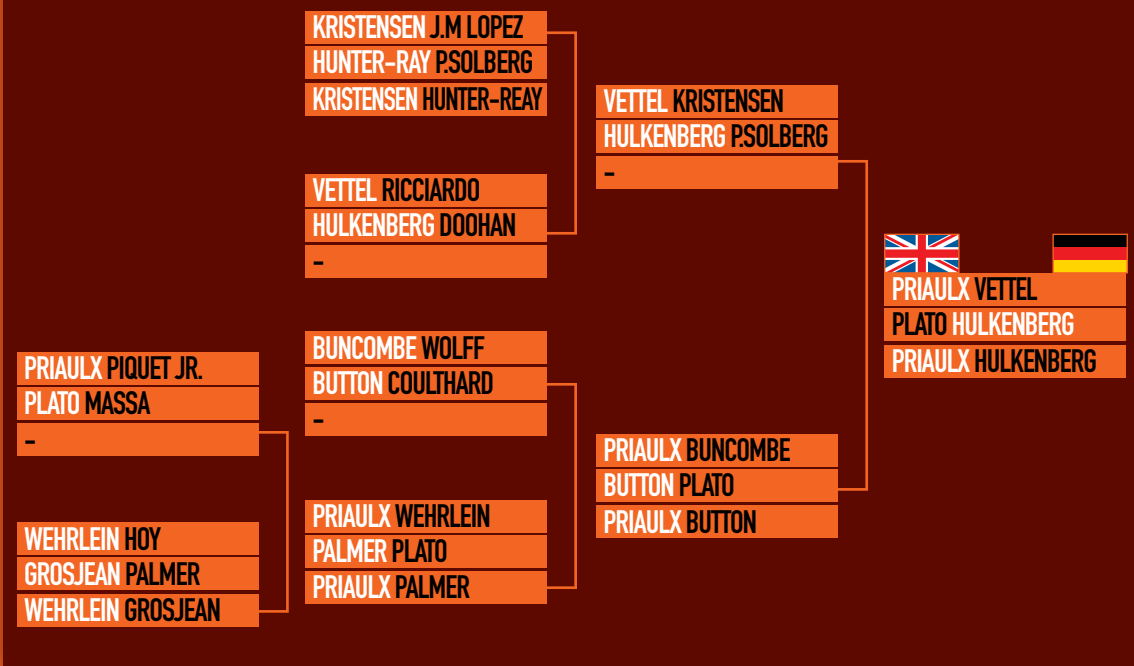
sen e Solberg, vincitori dell'edizione 2014 alle Isole Barbados. Bellissimo il confronto tra Vettel e Kristensen (poi ripetuto il giorno dopo nella finalissima singola), sulla soglia dei centesimi e che sulle Atomic ha visto uscirne a testa alta il tedesco della Ferrari: 1'07"196 per lui, 1'07"263 il danese. Hulkenberg ha completato l'opera sconfiggendo bene Solberg al volante delle Mercedes Amg. Germania in finale dunque, ma contro chi? Inevitabilmente la sfidante è stata l'Inghilterra perché... vi erano due squadre della Regina, entrambe giunte in semifinale. Gli equipaggi? Priaulx e Plato contro Button e Buncombe. Si è dovuti andare alla bella dopo che il pilota della Bmw nel Gt ha battuto il campione in carica del Blancpain Endu-

rance mentre Button ha sconfitto il 48enne pilota del Btcc. Lo scontro finale ha opposto il buon Jenson a Priaulx e quest'ultimo ha vinto senza problemi dopo che il pilota McLaren ha lamentato qualche incertezza nelle cambiate della sua Atomic. E dunque, la finale Nations Cup vedeva i due piloti di F.1 Vettel-Hulkenberg giocarsela con due pilastri britannici delle gare a ruote coperte come Priaulx e Plato. Al volante delle Radical, Priaulx si è preso la soddisfazione di battere Vettel tra il tripudio generale del poco, ma volenteroso pubblico. Sulle Mercedes Amg, Hulkenberg ha portato la sfida in parità mettendo la museruola a Plato. La "bella", con le X-Bow, ha messo uno di fronte all'altro Hulkenberg e Priaulx. In vantaggio di 9 de-

cimi, il pilota della Force India ha perso tempo e sotto la bandiera a scacchi Priaulx l'ha spuntata con 1'04"953 contro 1'06"760. Andy è apparso incontenibile: «Era la mia terza volta in finale nella Nations Cup, era giunto il momento di portare a casa il risultato visto che siamo davanti al nostro pubblico. La Germania ne ha vinte talmente tante di coppe che per una volta...». Onesto Plato: «Ho commesso qualche errore e ringrazio Andy per il lavoro eccezionale che ha fatto. E' uno dei momenti più alti della mia carriera, vincere nello stadio olimpico di Londra contro due piloti di F.1 come Vettel e Hulkenberg è incredibile». Sportivo Vettel: «Contro Priaulx c'era poco da fare, ha guidato benissimo. Certo dispiace perdere, quando arrivi in finale spero sempre di salire sul gradino più alto del podio, ma stavolta è toccato a noi uscire sconfitti da questa bella sfida». Qualche scusante per Hulkenberg: «Nella corsa finale avevo troppo sovrasterzo che mi portava a scivolare col posteriore. Peccato, ci tenevo a vincere al debutto nella Roc». ●



INGHILTERRA BATTE GERMANIA 2-1 E CONQUISTA LA COPPA DELLE NAZIONI



CON LA MERCEDES W04 2013 DAVANTI A TOTO WOLFF

Wehrlein scatenato

Wehrlein non ha troppo entusiasmato nella sua prima apparizione alla Roc. Subito out nella sfida singola, non è andata meglio nella Nations Cup nella quale faceva parte del team Young Stars assieme a Palmer, eliminati ai quarti da Priaulx-Plato. Ma il tedesco campione Dtm 2015 ha comunque offerto qualche brivido. Sia venerdì sia sabato, si è scatenato con la Mercedes W04 del 2013 sotto gli occhi attenti del boss Toto Wolff, presente per seguire la moglie Susie tra gli iscritti all'evento.



GROSJEAN
ESCE AL 1° TURNO
In un clima votato al massimo divertimento i sorrisi si sono sprecati. In alto Grosjean battuto da Plato è uscito subito di scena



Lorenzo grande assente

LA BRUCIATURA DI SECONDO GRADO RIMEDIATA A MAIORCA HA COSTRETTO AL RIPOSO L'IRIDATO MOTOGP

L'atteso Jorge Lorenzo, neo iridato della MotoGP, ha dato forfait. La bruciatura, di secondo grado, rimediata nella sua Maiorca mentre in sella alla Yamaha faceva qualche burn-out lo ha convinto a riposare. Lorenzo è così stato rimpiazzato al volo da Chris Hoy che arriva pur sempre dalle due ruote anche se con i pedali. Il britannico, classe 1976, è il suddito di sua Maestà più titolato alle Olimpiadi avendo vinto sei medaglie d'oro tra Atene, Pechino e Londra. Da un paio di anni si è dedicato con sorpresa al motorsport. Nel 2014 ha corso nel Gt inglese mentre questa stagione ha vinto la classe LMP3 della Elms correndo anche la 24 Ore di Le Mans. Alla Roc è stato affiancato a Grosjean nel team All Stars per partecipare alla Nations Cup, ma ha perso il confronto con Wehrlein nella prima sfida della serata mentre Grosjean è stato battuto da Palmer. ●



CON PERSONAGGI DELLO SPORT E DELLO SPETTACOLO

Brivido passeggero

Nelle sfide della Roc e della Nations Cup i piloti hanno sempre un passeggero a bordo. Non sono persone del pubblico, magari sorteggiate... ma personaggi del mondo sportivo o dello spettacolo. A Londra sono saliti in auto Ben Ainslie (quattro medaglie olimpiche vinte nella vela), il rugbista Mike Tindall (campione del mondo 2003 per l'Inghilterra), Ella Eyre (cantante), Joey Essex (personaggio TV), Jon-Allan Butterworth (ciclista che ha vinto medaglie nelle paraolimpiadi), Joko Winterscheidt (personaggio TV tedesca), Katarina Johnson-Thompson e Denise Lewis (eptatlete olimpiche), Greg Rutheford (oro olimpico nel salto in lungo).



COULTHARD È ANCORA UN OSSO DURO

Sotto, l'amatissimo Coulthard che ha lottato contro un leone in semifinale al cospetto di Vettel. A destra Susie Stoddart accompagnata a Londra dal marito Toto Wolff. In alto Plato vero valore aggiunto che in coppia con Priaux ha regalato all'Inghilterra la vittoria nella Coppa delle Nazioni



Prema padrona

ROSENQVIST SIGILLA UNA STAGIONE STREPITOSA, VINCE PER LA SECONDA VOLTA IL GP E REGALA ALTRA GLORIA AL TEAM ITALIANO



di **Alessandro Gargantini** - foto **Sutton-Images.com**

MACAO - Felix Rosenqvist è senza dubbio l'uomo del momento. Dopo essersi assicurato il titolo europeo della terza serie, lo svedese della Prema ha posto il suo sigillo anche sulla più importante rassegna annuale della categoria, ripetendo il successo ottenuto nella passata stagione. Il nordico eguaglia il record di Edoardo Mortara, l'unico pilota a esser salito per due volte sul gradino più alto del podio in precedenza. Il pilota di Malmoe nelle prime fasi di gara ha dovuto fronteggiare gli attacchi di Charles Leclerc, che aveva anche conquistato la leadership. Il momento decisivo della corsa è avvenuto in occasione del restart della gara, che era stata fermata al termine del secondo giro quando tre vetture sono rimaste ferme alla Fisherman. Lo svedese ha subito ripreso la prima posizione, mentre il monegasco si è fatto sorprendere da MacLeod,

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rosenqvist; 2. Leclerc; 3. Sims. Gara-2: 1. Rosenqvist; 2. Leclerc; 3. Sims.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-78

leggermente più lento. Rosenqvist ha così potuto distanziare i rivali, conquistando un vantaggio difeso sino all'ultimo giro. «Macao è sempre una corsa durissima, non ci sono differenze tra la vittoria di quest'anno e quella della precedente edizione, se non il cambio di scuderia! - ha raccontato il vincitore, che l'anno scorso portò al successo il Muecke Motorsport - Nel finale di gara ho avuto un problema con l'usura delle gomme, ma fortunatamente avevo un buon margine e sono riuscito a mantenere la mia posizione. Ora mi godo questo nuovo successo, ma non so ancora cosa farò l'anno prossimo».

Nonostante l'incetta di trofei, quando si parla di futuro l'espressione del vincitore appare un po' più corrucciata. «Per ora mi godo questo ulteriore successo, vincere qui è sempre un'impresa. Per quel che concerne i miei prossimi passi, ho in pro-



gramma alcuni test in Giappone ed anche in Gp2. Mi auguro che questa positiva annata mi dia una mano per il 2016. Non credo di avere, invece, molte possibilità di avere un contratto nel Dtm. Tuttavia, se mi chiameranno, sarò ben lieto di rispondere positivamente all'appello». Francamente, i successi in sequenza colti dal piccolo svedese dovrebbero spingere i vertici della Casa di Stoccarda a dargli una chance. Tornando alla gara, MacLeod ha rovinato tutto con un contatto contro le barriere. Sul gradino più basso del podio è salito l'esperto Alex Sims, che costruito le sue fortune nella corsa di qualificazione, riuscendo a risalire dalla tredicesima alla terza piazza finale.

Quarta posizione, e tanto amaro in bocca, per Antonio Giovinazzi, vincitore della manche del sabato ma retrocesso di dieci posizioni in griglia. L'incomprensibile decisione dei commissari ha costretto il pugliese a una furiosa rimonta, che si è arrestata in prossimità del podio a causa dell'usura della gomme. Alle spalle di Giovinazzi hanno chiuso l'esperto Pommer ed il convincente Ferrucci. Risultato di indubbio prestigio anche per Alessio Lorandi, ottimo settimo al debutto nonostante gravi problemi ai freni l'abbiamo rallentato nella frazione di qualifica. Il bresciano ha convinto e dimostrato di saper competere con i migliori su una pista di estrema difficoltà. Ottavo posto in rimonta per Stroll, rimasto coinvolto in una carambola al via della prima manche. ●





LECLERC CHIUDE AL 2° POSTO
Sopra Leclerc grande protagonista: in entrambe le manche ha chiuso alle spalle di Rosenqvist, a sinistra in azione e in primo piano. Lo svedese della Prema ha conquistato la seconda vittoria a Macao eguagliando il record di Mortara. Sotto, Stroll in difficoltà. In alto Giovinazzi infila Lorandi e a destra Antonio griffato Autosprint



Giovinazzi che scippo!

VINCE LA GARA DEL SABATO MA POI È PENALIZZATO DOPO UN CONTATTO DISCUSO CON JUNCADILLA

Doveva essere la Macao di Antonio Giovinazzi, e lo è stata nel bene e nel male. Il pugliese ha ancora una volta convinto, ma è stato colpito da un'incomprensibile penalizzazione. Antonio è apparso subito velocissimo, ottenendo il quarto posto in qualifica nonostante un contatto contro il muro nella parte finale della sessione del venerdì. Il pilota di Martina Franca, che portava i colori di Autosprint sulle fiancate della sua vettura, si è poi aggiudicato la manche del sabato su Rosenqvist e Leclerc. Soltanto nel corso del giro d'onore, i commissari hanno comunicato di averlo penalizzato con un drive through, poi tramutato in 20" di ritardo, a causa di un discusso contatto con Daniel Juncadilla. L'episodio, giudicato dai più come

un normale contatto di gara, avrebbe dovuto essere valutato con una maggiore scrupolosità da parte degli stewards. In primis, il drive-through è una sanzione utilizzata in casi particolarmente gravi, visto che pregiudica la gara. Inoltre, è anche inappellabile.

Un caso quantomeno dubbio avrebbe meritato un approccio completamente diverso. Così facendo, a tavolino i commissari hanno rovinato la corsa di Antonio e boicottato il Gran Premio stesso, estromettendo dalla lotta al vertice un sicuro protagonista e impedendo l'ultimo atteso duello del nostro portacolori con Rosenqvist e Leclerc. Siamo sicuri che i tre si sarebbero ritrovati sul podio, ma sarebbe stato avvincente capire in quali posizioni. ●



IMOLA PER MONZA?

A Macao si è parlato anche del calendario Fia F3 2016, che avrà 10 corse, una in meno rispetto a quest'anno. Sarà probabilmente sacrificata una delle due corse di Hockenheim. Monza potrebbe essere sostituita da Imola, mentre Silverstone da Budapest. Si sta trattando per Spa. Confermate Pau e sei corse col Dtm. Out anche Portimao. Il calendario sarà disponibile dopo il Consiglio mondiale di inizio dicembre.

RUSSELL APPIEDATO

Carlin alla vigilia ha deciso di appiediare George Russell a vantaggio del nipponico Yu Kanamaru. Il forte 17enne è sempre più in orbita Hitech Gp, scuderia con la quale ha già sostenuto alcune sessioni di test.

HITECH CON ART

Hitech Gp ha avviato una partnership tecnica con Art. La scuderia francese, da molti indicata negli scorsi mesi come intenzionata a rientrare nella terza serie, ha deciso di supportare lo sviluppo tecnico delle vetture dell'equipe britannica condotta in pista da David Hayle. Il team inglese, che ritornerà a tempo pieno protagonista nella categoria e allestirà almeno tre vetture. Una sarà certamente per il 16enne russo Nikita Mazepin. Poi si è fatto il nome di Hyman.

VAN AMERSFOORT

Il coinvolgimento di Adrian Newey nel programma del Van Amersfoort Racing nel Fia F3 non si limiterà alla presenza del figlio Harrison e a una consulenza tecnica. Il progettista della Red Bull dovrebbe anche portare la sponsorizzazione dell'energy drink austriaco almeno sulla vettura di Callum Hott, che potrebbe lasciare il Carlin.

OTTIMO JUNCADILLA

Rientrato dal Dtm per disputare il Gp, il catalano si è comportato molto bene: ha siglato ottimi intertempi in qualifica, guadagnandosi la partenza dalla prima fila nella manche del sabato. I danni riportati nell'incidente con Giovinazzi gli hanno impedito di prender parte alla finale.



**MARO... MOTO
SCONVOLGE MACAO**
Per Maro Engel sulle
strade di Macao è
arrivata una strepitosa
vittoria con la Mercedes
Sls Amg Gt3

Mercedes stella filante

**ENGEL CON LA SLS AMG GT CONQUISTA LA PRIMA EDIZIONE
DEL FIA GT WORLD. DOPO UNA PENALIZZAZIONE MORTARA È 6°**

di **Alessandro Gargantini**

MACAO - Che la Mercedes ci tenesse particolarmente alla conquista della prima edizione della Fia Gt World Cup riservata alle vetture Gt3 lo si era ben capito sin dalla vigilia, sia per il dispiego di forze in campo che per la presenza diretta nel garage della colosso di Stoccarda di Uli Fritz, primo responsabile anche del programma Dtm. Dopo essersi aggiudicato la manche di qualifica grazie alla penalizzazione di Stefan Muecke, scorretto in una procedura di restart, Maro Engel ha fatto centro anche nella finale, confermandosi uno specialista del tracciato cittadino cinese. Scattato subito al comando, il tedesco ha subito allungato a suon di giri veloci sulla vettura gemella di Renger van der Zande e sulla Aston Martin Vantage di Stefan Muecke. Quando nel cor-

so del dodicesimo giro i due sono arrivati ai ferri corti, con il driver dei Paesi Bassi che ha anche perso il paraurti posteriore a causa di un tamponamento, Edoardo Mortara ne ha subito approfittato per effettuare un sorpasso memorabile alla Lisboa che gli ha consentito di artigliare la piazza d'onore.

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Engel (Mercedes Sls Amg Gt3); 2. Rast Audi R8 Lms); 3. Muecke (Aston Martin).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. xx-xxx

Alle spalle dell'italiano di Ginevra si è tuffato anche Renè Rast, che ha così portato anche la seconda Audi R8 Lms sul podio, precedendo Muecke e Van der Zande. La corsa è stata neutralizzata nel corso del dodicesimo giro a causa di un duro crash alla esse della Solitude della Porsche di Dylan Derdaele. Poco dopo, mentre le vetture erano in regime di safety car, anche John Shen è finito contro le barriere, generando un vero e proprio in-

gorgo che ha determinato la chiusura anticipata delle ostilità. Edoardo Mortara ha così dovuto rinunciare all'ultimo attacco. Con qualche ora di ritardo rispetto alla fine della corsa a Edo è arrivata la notizia della penalizzazione di venti secondi per partenza anticipata. La sentenza lo fa precipitare fino in sesta posizione.

Questa volta, l'abilità di Mister Macao non è quindi bastata per fare la differenza e modificare i valori espressi dalle vetture tra i muretti del tracciato dell'ex Protettorato Portoghese. La star assoluta è comunque sempre lui: anche se anche se non occupa il gradino più alto del podio, le telecamere e i microfoni sono tutte per l'italiano di Ginevra. *«Le ho provate tutte, ma soprattutto in termini di velocità di punta siamo stati inferiori rispetto ai nostri migliori rivali. Se nelle passate edizioni riuscivo a recuperare nella parte alta del tracciato, da due anni a questa parte la differenza di prestazioni è tale da non consentirmi di riavvicinarmi. Ho approfittato della lotta davanti a me per risalire fino al secondo posto, ma andare oltre non è stato possibile. Certo, se avessimo avuto un restart dopo la neutralizzazione avrei avuto un'ultima chance».*

Edo vorrebbe si mettesse mano al balance of performance, in modo da livellare un po' le prestazioni delle vetture. *«Sì, penso proprio che si debbano fare delle valutazioni in questa direzione. Abbiamo meno cavalli e il rapporto peso/potenza non ci agevola. Occorrerà lavorare parecchio per farci trovare preparati nelle prossime edizioni».* ●



La bella teoria di Maro Engel

FESTEGGIATO ANCHE DA HAKKINEN IL 30ENNE TEDESCO TOCCA IL PUNTO PIÙ ALTO DELLA SUA CARRIERA

Il successo odierno rappresenta senza dubbio un momento cruciale nella carriera di Maro Engel, che ha messo il proprio sigillo sulla prima edizione della neonata rassegna della Fia riservata alle vetture Gt3. Il trentenne nato a Monaco di Baviera, con un passato con alti e bassi nel Dtm sempre con la Mercedes, è ormai entrato nel ristretto grup-

po degli specialisti di Macao, avendo vinto anche la passata edizione della corsa riservata alle vetture Gran Turismo.

«Correre su questo tracciato cittadino offre sempre sensazioni uniche, ma il successo odierno ha un sapore davvero speciale. Sia per l'importanza della corsa, che per il modo in cui è arrivato! - ha spiegato

il vincitore, festeggiato anche da Mika Hakkinen, ambasciatore Mercedes - *Dopo il grosso incidente in qualifica al Mandarin pensavo di essermi precluso ogni possibilità di lottare per la vittoria. Me ne stavo dietro al rail guardando i miei rivali con il morale sa terra».*

L'ottima competitività delle Sls Gt3 gli hanno consentito di riscattarsi. *«La macchina è stata perfetta, sono molto soddisfatto. Nei primi metri di corsa ho perso la leadership a favore di Mortara, ma sono poi riuscito a riprendere il comando delle operazioni e distaccare il gruppo. Fortunatamente la corsa è terminata in regime di safety car, altrimenti Mortara sarebbe stato un brutto cliente al restart!».* ●



QUALIFY RACE STRAVOLTA DAI COMMISSARI

A destra, Van der Zande giunto 4°. Sopra a destra il podio della qualify race con Muecke 1° e Mortara terzo poi cancellato dalle decisioni dei commissari. Sopra Muecke giunto 3° nella gara della domenica. In alto Mortara che ha chiuso al 6° posto



VANTHOOR FORFAIT

Era regolarmente iscritto con l'Audi R8 Lms del team Wrt, ma Vanthoor all'ultimo momento ha preferito non scendere in pista in quanto ancora reduce dai postumi dell'incidente dello scorso settembre a Misano dove ha riportato lesioni e micro fratture agli arti inferiori.

MERCEDES "MURALES"

Più che sulla pista, nella seconda sessione di qualifica le Mercedes SLS della Driver Academy hanno preferito mettersi in mostra sui... muri. Sia Maro Engel che Renger Van der Zande hanno infatti stampato rudemente le proprie vetture contro le dure protezioni del tracciato macaese. Il tedesco, vincitore nella precedente edizione e detentore del miglior tempo in quel momento, è uscito alla velocissima piega del Mandarin. Il driver dei Paesi Bassi ha invece sbattuto violentemente al Paiol, causando la seconda interruzione delle qualifiche.

DISASTRO COUTO

Terribile incidente per il pilota locale André Couto quando mancavano dodici minuti al termine delle qualifiche. Il driver di Macao, ripetutamente protagonista di spettacolari incidenti anche nelle scorse edizioni, ha perso il controllo della sua McLaren 650s rimbalzando ripetutamente contro le barriere all'uscita del Mandarin. La vettura britannica è andata completamente distrutta, riportando danni per diverse centinaia di migliaia di euro.

MUECKE PENALIZZATO

Proprio alla vigilia del suo 34° compleanno, Stefan Muecke aveva colto una convincente vittoria nella manche di qualifica con la sua Aston Martin Vantage, velocissima soprattutto nella veloce zona portuale. Il successo del berlinese è stato prima messo in discussione e poi revocato a causa di un'infrazione in regime di safety car. Muecke, in fase di restart, ha rallentato il gruppo dopo aver già accelerato, creando così una situazione di pericolo. 10" di penalizzazione lo hanno retrocesso al 3° posto finale.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Huff, 2. Gené, 3. Comini.
Gara-2: 1. Comini ; 2. Belicchi; 3. Grachev.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-78



Comini Macao dolce

IL TICINESE CHIUDE I CONTI CON UNA VITTORIA E UN TERZO POSTO. DIVENTA IL PRIMO CAMPIONE NELLA STORIA DELLA SERIE

di **Alfredo Filippone**

MACAO - Alla fine, ce l'ha fatta e si può proprio dire che ha vinto il migliore: Stefano Comini è il primo campione nella storia della Tcr International Series. Personaggio assolutamente fuori dagli schemi, che piace o no, ma non lascia indifferenti, il ticinese ha vinto il titolo con pieno merito, al termine di un weekend ricco di suspense, nello scenario sempre imprevedibile di Macao. Fedele a sé stesso, Comini ci ha messo cuore e determinazione, per non parlare di altri attributi, confermando semplicemente di essere stato il migliore nell'arco di una stagione in cui si è dovuto battere contro problemi di budget e avversari ben meglio attrezzati di lui. La spedizione decisiva a Macao non si presentava facile per Stefano: era sì in testa al campionato, con appena due punti di vantaggio, ma non aveva mai corso nell'ex-colonia portoghese, contrariamente a Pepe Oriola, che qui ha corso spesso ed è sempre andato bene. E mentre il catalano appariva abbastanza sicuro di sé e più veloce sin dalle libere, Comini riconosceva

che la pista era molto più difficile di quanto immaginato: «Macao è come una bella donna, difficile da sedurre specie al primo tentativo».

La situazione, però, si è completamente ribaltata nelle qualifiche, dove Comini, prendendo ogni rischio, ha ottenuto il terzo tempo, dietro alle inarrivabili Honda di Huff e Gleason, battendo però Oriola, peraltro superato anche dal compagno Gené, anche lui ancora matematicamente in lizza per la corona. Forse i giochi si sono decisi già lì, con lo spagnolo psicologicamente messo ko. Nelle due gare, Comini è stato sempre davanti al rivale: in gara-1, dietro all'intoccabile Huff, si è ritrovato in sandwich fra Gené e Oriola per tutta la gara, con il primo che lo rallentava e il secondo che lo pressava, ma ha mantenuto i nervi saldi, finendo terzo. In gara-2, dopo la carambola del primo via, ha preso il comando senza però mai togliersi di dosso Oriola, che lo ha pressato in continuazione ed era un filo più veloce nella parte sinuosa. È stato un duello virile ma corret-

to, ricco di toccate, strusci e bottarelle, ma alla fine chi ci ha rimesso è stato Oriola, ko a tre giri dal termine col radiatore rotto per le tante spintarelle date. «Mi sarebbe bastato il secondo posto dietro a Oriola, ma ci tenevo tanto a vincere a Macao, specie quando ho visto che era possibile, visto che Huff non c'era più», ha semplicemente detto l'elvetico, che ha preceduto un ottimo Andrea Belicchi, al rientro dopo due gare mancate. La bella doppietta (e la débâcle del team Bamboo) ha permesso alla Target Competition, la scuderia altoatesina della famiglia Gummerer, d'intascare anche il titolo Team, capovolgendo la classifica. Per Comini (e non solo lui) tanta commozione, appena tre giorni prima di un'altra grande prova... il matrimonio.

Per il resto, Macao non è stata generosa con Gianni Morbidelli, che raccoglie un sesto e un quarto, ma senza mai potuto essere in zona vittoria, e fedele alla tradizione, con l'immane incidente al primo giro in entrambe le gare, con tanto di bandiera rossa. Mora ha innescato il primo, mentre il secondo, ben più consistente (con 11 macchine KO), si è verificato quando i due della prima fila, Huff e Gené, si sono toccati alla prima piega, scatenando il finimondo dietro di loro. ●





TARGET-COMINI GRANDE FESTA

Sopra la grande festa di Stefano Comini e della Target Competition vincitori del Tcr 2015 con la Seat



Huff ottava meraviglia

L'INGLESE DEBUTTA NELLA SERIE E CENTRA LA VITTORIA NUMERO 8 SULLA PISTA ASIATICA: «GRAN CAMPIONATO»

Ero venuto per cogliere l'ottava vittoria a Macao e ce l'ho fatta»: Rob Huff si è confermato uno dei grandi di Macao, aggiungendo ai suoi sette centri in Wtcc uno con le Tcr, che scopriva da guest star al volante di una delle Honda della West coast. L'inglese si è adattato subito a vettura e team, centrando senza problemi la pole e vincendo alla grande gara-1, dove l'unico patema è stato staccare prima di Comini e Gené al primo passaggio alla Lisboa. In gara-2 ha vissuto una sorte totalmente opposta, strusciandosi con Gené, suo compagno di prima fila

(qui non cera griglia invertita per gara-2), che lo aveva scavalcato al via, e finendo a muro insieme allo spagnolo. «È l'altra faccia di Macao, che dà e toglie a piacere», ha commentato serafico. L'ex-campione del mondo è rimasto entusiasta di questa prima esperienza in Tcr: «Le macchine sono ovviamente meno potenti di quelle che abitualmente guidavo, ma hanno molto grip e sono divertenti. Bel campionato e ambiente super: è una serie destinata ad aver successo e d'altronde chiunque conosca Marcello Lotti, può scommettere su un suo progetto». ●

BELICCHI 2° IN GARA-2 CHIUDE IN BELLEZZA

In alto, Huff subito a segno al debutto nel Tcr. A sinistra, Morbidelli. Sotto Belicchi che ha chiuso in bellezza chiudendo secondo gara-2. Sotto a sinistra, Grachev finito sul terzo gradino del podio nella seconda sfida con la Vw Golf



SUBARU SFORTUNATA

Ancora jella per la Subaru Top Run: è stata fermata dalla rottura del propulsore all'inizio delle prove libere, con Menu, che si rallegrava di tornare a Macao, che non ha completato nemmeno un giro. Il team lombardo ha tentato in mille modi di trovare i pezzi necessari alla riparazione presso i concessionari locali della Subaru: tutto inutile.

NASH A SINGHIOZZO

Tribolato anche il debutto di Nash, altro ex-Wtcc, con la Ford Focus cogestita da Frd e Proteam, che ha funzionato a sprazzi nel weekend, bersagliata da problemi di surriscaldamento e trasmissione.

TANTI GLI ESCLUSI

30 gli iscritti ma 24 i partenti. Macao, come sempre, ha scremato le forze in campo. Detto della Subaru, non hanno superato le libere nemmeno Galiana (Seat Target) e Wells (Opel Campos) per incidenti. Fuori dalla griglia anche gli asiatici Lok, Huang e Khoo, cui i commissari sportivi hanno prudentemente rifiutato la deroga per i tempi di qualifica troppo alti.

VEGLIA IN GOLF

Doppio debutto per Lorenzo Veglia, che scopriva sia il tracciato che la Vw Golf. Il torinese del team Engstler si è visto trasferire dalla León alla Golf per l'ultima gara. Dopo un leggero contatto col muro nelle libere, Lorenzo ha abbattuto i tempi, superando il compagno Grachev e infilandosi in Q2, dove però i suoi sforzi sono stati vanificati da un errore del team, che ha sbagliato i conti con la benzina. 9° in gara-1, Veglia è stato poi messo ko nella carambola al via di gara-2.

IN DUE IN OSPEDALE

Bilancio dei due grandi botti al primo giro di entrambe le gare: due piloti in ospedale per accertamenti. Francisco Mora, in stato confusionale, ha riportato una commozione cerebrale, mentre Jordi Gené si lamentava di dolori alle costole.

Vandoorne famelico

NONOSTANTE ABBA GIÀ IN TASCA IL TITOLO 2015, IL BELGA SUPERA SE STESSO E CON UN 1° E UN 2° POSTO DOMINA PURE A SAKHIR

di **Roberto Chinchero**

SAKHIR - Quando si certifica il proprio successo sugli avversari, e Vandoorne lo ha già fatto conquistando il titolo Gp2 con due tappe di anticipo, si può solo superare se stessi. Impresa forse ancora più difficile, ma lo scorso weekend il pilota belga del team Art c'è riuscito. Non è tanto per la sesta vittoria (in gara-1) stagionale, quanto per la superiorità che il "baby" della McLaren ha messo in campo. Sul tracciato di Al Sakhir, come da tradizione, i piloti hanno capito sin dalle prime prove che il degrado delle gomme (medie e soft) sarebbe stato il problema del weekend. Si è anche temuto, esagerando, che sarebbe stato impossibile completare gara-1 con una sola sosta, ma la paura di finire la corsa al ralenty con le gomme sulle tele era motivata. In qualifica la pole è andata a Pierre Gasly, che ha preceduto Vandoorne e un brillante Raffaele Marciello. È sembrato esserci un certo equilibrio, nel paddock si parlava di una gara imprevedibile nel suo esito, ma è stata una sensazione errata. Al via Vandoorne è partito a razzo, portandosi subito al comando. Marciello dopo 4 giri ha superato Gasly, ma Vandoorne era già partito per la sua gara personale. Inizialmente gestendo un paio di secondi di margine, poi quando del degrado delle gomme si è fatto sentire, tutte le monoposto in pista hanno rallentato tranne una, e non è difficile indovinare quale. Stoffel è stato tra gli ultimi ad entrare in pit-lane, a montare le gomme soft ed a chiudere con un gomito fuori dall'abitacolo con "soli" tredici secondi di vantaggio sul compagno di squadra Nobuharu Matsushita. A vincere senza avversari si trionfa senza gloria, ma in Bahrain i contendenti c'erano tutti, solo che andavano più piano.

Ben più animata è stata la lotta per la piazza d'onore, con Matsushita che ha completato una trionfale doppietta per i team Art. Il giapponese ha guidato molto bene, e per la prima volta è tornato su una pista che aveva già conosciuto in un weekend di gara precedente. Un dato su cui riflet-



UN'ALTRA PERLA ALLA COLLANA DI VITTORIE
Stoffel Vandoorne ha aggiunto un'altra perla alla sua collana di vittorie 2015. Sotto, Evans che ha conquistato il secondo successo stagionale



tere in vista del prossimo anno. La Art da parte sua ha gestito ottimamente il degrado delle gomme, ed anche la strategia di gara, elemento che ha fatto la differenza nel plotone degli "umani". La piazza d'onore sembrava cosa fatta per Marciello, che per metà gara ha controllato bene la posizione dagli assalti di Gasly e Norman Nato. Ma quando la sua gomma ha iniziato a calare, il pilota della Trident ha atteso troppo prima di entrare ai box. Almeno

due giri in più, che gli hanno fatto perdere una manciata di secondi cruciale e soprattutto sono costati il ritorno in pista dopo il pit-stop in mezzo al traffico. Sfilato da Mitch Evans, Matsushita e Sirotkin, Marciello nei giri rimasti è stato in grado di recuperare solo sul russo del team Rapax (ottima la sua rimonta dalla quattordicesima posizione al via) chiudendo al quarto posto.

La performance della Trident ha confer-





SPRINT RACE AGITATA

Sopra fasi agitate nella sprint race. In basso Marciello, 4° in gara-1 e in basso a sinistra Sirotkin



Anche Evans fa felice Webber

IL NEOZELANDESE OTTIENE LA SECONDA VITTORIA 2015 DAVANTI AL SUO MENTORE E MANAGER. ECCO COME

Non è stato un gran 2015 per Mitch Evans. Al 3° anno nella categoria era tra i "big" attesi alla vigilia, ed invece le cose sono andate diversamente. Una vittoria a Monza (in gara-2) poi è arrivato il

Bahrain. Un weekend che il neozelandese ricorderà a lungo. venerdì la piazza d'onore in gara-1 dietro solo super-Vandoorne, sabato la 2ª vittoria stagionale (davanti al suo mentore e manager Webber) e domenica il test con la Porsche 919 Hybrid. Un weekend intenso, favorito (parliamo di Gp2) anche da una monoposto che il team Russian Time ha saputo assettare molto bene sul fronte della gestione degli pneumatici. In gara-2 Evans ha passato prima Vandoorne e poi Lynn, portandosi al comando e resistendo all'assalto finale del campione 2015, particolarmente veloce nelle ultime tornate. Lynn si è dovuto accontentare della terza piazza. Dopo aver conquistato la pole, Gasly non ha mantenuto le attese in gara, a conferma della difficoltà della lunga distanza nella gestione delle gomme. Il prossimo fine settimana, ad Abu Dhabi, su fronte pneumatici sarà decisamente una tappa più tranquilla. ●

ALL'ARRIVO

GARA-1

1.	Vandoorne	57'15"184
2.	Matsushita	a 13"526
3.	Evans	a 17"617
4.	Marciello	a 20"494
5.	Sirotkin	a 21"924

GARA-2

1.	Evans	42'51"663
2.	Vandoorne	a 1"863
3.	Lynn	a 17"489
4.	Sirotkin	a 21"154
5.	Marciello	a 21"026

Campionato: 1. Vandoorne p.316.5; 2. Rossi 169.5; 3. Sirotkin 139; 4. Haryanto 132; 5. Evans 120; 6. Lynn 106.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-78

mato i passi avanti mostrati a Sochi, ma è mancata la freddezza che serve per gestire al meglio la corsa. In gara-2 per l'italiano è arrivata una quinta posizione che fa classifica, ma questa volta dietro Sirotkin. Il russo del team Rapax ha recuperato molto bene una qualifica poco fortunata a causa di un problema elettronico, ed è risalito al terzo posto nella classifica di campionato. L'ultimo testa a testa è per il prossimo weekend ad Abu Dhabi. ●



CALENDARIO 2016

Non è ancora definito il calendario 2016, che seguirà come da tradizione la F.1. L'arrivo della prova di Baku, e lo spostamento della tappa di Sochi da ottobre a marzo, potrebbe costringere gli organizzatori a concludere la stagione il primo weekend di settembre a Monza. La prova di Abu Dhabi è programmata quasi tre mesi dopo la tappa italiana, ed è probabile che possa essere disputata come prova extra non valida per il campionato.

NOVITÀ FRA I PILOTI

Sul fronte piloti la tappa bahranita ha registrato qualche novità. Il team Rapax ha sostituito l'infortunato Robert Visoio con Gustav Malja, ventenne svedese impegnato in questa stagione nella Formula Renault 3.5. Malja ha esordito nella Gp2 Series nella gara di Spa con il team Trident. Oliver Rowland sta proseguendo il suo apprendistato in vista della prossima stagione, che lo vedrà a tempo pieno in Gp2. Dopo aver esordito con il team Mp, il pilota britannico si è accordato con la Status per disputare le due tappe di Bahrain ed Abu Dhabi. Infine Daniel De Jong è tornato in pista dopo l'incidente di Spa. Il pilota olandese ha concordato la partecipazione alla trasferta mediorientale con il team Trident.

ROWLAND CRASH

Paura per Oliver Rowland, che nelle fasi iniziali di gara-2 è decollato sulla monoposto di René Binder. Per il pilota inglese, a parte lo spavento, nessuna conseguenza. Meno fortunata la vettura della Status, decisamente danneggiata dopo il "volo". La direzione gara è stata costretta a congelare la corsa per due giri con la safety-car per permettere ai soccorritori di rimuovere la monoposto.

TITOLO TEAM ALLA ART

Con la "doppietta" in gara-1 la squadra francese ha conquistato il titolo riservato ai team con tre prove di anticipo. La Art ha festeggiato l'ennesimo alloro due ore dopo la consegna del titolo equivalente nella Gp3.

Ghiotto resiste in vetta

MANTIENE 2 PUNTI DI VANTAGGIO SUL RIVALE OCON E SI GIOCA TUTTO NEL PROSSIMO WEEK END SULLA PISTA DI ABU DHABI

di **Roberto Chinchero**

SAKHIR - È una lotta di nervi (e punti) che si protrarrà molto probabilmente fino alla bandiera a scacchi di gara-2 ad Abu Dhabi, il prossimo fine settimana. Non avrebbe potuto essere altrimenti, visto che Luca Ghiotto ed Esteban Ocon, seppur in modo differente, hanno marchiato a fuoco la stagione 2015 della Gp3 Series, finendo per fare notizia anche quando non sono saliti sul gradino più alto del podio. Facciamo un passo indietro: i due contendenti al titolo sono arrivati in Bahrain con Ghiotto in vantaggio di due punti sull'avversario francese, ed è ripartito in direzione Abu Dhabi con lo stesso margine. Ma in mezzo c'è stato un weekend molto intenso. La situazione di classifica è cambiata già dopo le qualifiche, con Ocon in grado di scavalcare il rivale grazie ai quattro punti della pole position. Ghiotto, secondo, ha promesso battaglia, ma gara-1 è stata molto dura per tutti a causa di notevoli problemi di degrado sul fronte degli pneumatici. Al via a spuntarla sul tandem in prima fila è stato Marvin Kirchhofer, compagno di squadra di Ocon, ma poco propenso (giustamente) a concedere favori. Il tedesco è stato autore di una cavalcata solitaria, favorita

da un buon passo che gli ha permesso di non pagare molto al degrado degli pneumatici. Per lui è arrivato il quarto successo stagionale, anche se qualche disavventura di troppo gli è costata la perdita del treno per il titolo. La storia è stata molto diversa per i due piloti alle sue spalle, con Ghiotto (partito molto bene) che ha seguito come un'ombra Ocon per tutta la gara finendo però con il giocare un brutto scherzo alle sue gomme anteriori. Il francese da parte sua ha spinto non poco per contenere la pressione della monoposto della Trident, e negli ultimi giri è così salito in cattedra Emil Bernstorff (molto cauto con le gomme nella prima metà di gara) che dalla quarta posizione si è portato dietro a Kirchhofer senza neanche troppa fatica. Ocon ha



GHIOTTO-OCON È LOTTA DI NERVI

Sul podio di gara-2 Ghiotto festeggia la vittoria ottenuta davanti a Ocon, sopra. A destra Parry 3° in gara-2. Sotto Kirchhofer, 1° in gara-1

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Kirchhofer; 2. Bernstorff; 3. Ocon. Gara-2: 1. Ghiotto; 2. Ocon; 3. Parry (Koiranen) a 9'193.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-78



completato il podio, ma Ghiotto ha lasciato al rivale un solo punto, avendo fatto suo il giro più veloce. «Ma ho la corsa di domani per provare a riprendermi la leadership», ha commentato il pilota veneto al termine di gara-1. E non era una sparata, perché alla via della seconda corsa Ghiotto si è portato subito dalla quinta alla seconda posizione, passando poi il poleman Alfonso Celis senza grande difficoltà. La direzione gara è stata costretta a sospendere la corsa con bandiera rossa a causa di un violento incidente accaduto a Sandy Stuvik (senza conseguenze per il pilota thailandese), ma Ghiotto ha ripreso il comando al nuovo start, gestendo a distanza Ocon senza apparente difficoltà. Grazie anche al giro più veloce, il pilota della Trident ha ritrovato

la testa della classifica, e si è avviato per Abu Dhabi con due punti di vantaggio sul rivale francese, apparso decisamente contrariato sul podio di gara-2. Il disappunto di Ocon è in parte comprensibile. Il pilota della Art, nonostante sia ancora in piena corsa per il titolo, continua ad incamerare secondi posti (sono ormai sette), ma la vittoria manca dalla prima gara di campionato, ottenuta a Barcellona lo scorso maggio. Al di là della classifica, comunque molto positiva, c'è anche l'orgoglio di un pilota che non si diverte a salire sul podio sempre nel ruolo di valletto d'onore. Da sottolineare il weekend in crescendo di Antonio Fuoco, che dopo la decima posizione in qualifica è risalito al nono posto in gara-1 e al quinto nella corsa conclusiva. ●





GHIOTTO SEMPRE PIÙ VICINO AL RED BULL JUNIOR

Marko ti guarda

Vada come vada (e Luca Ghiotto ovviamente spera che l'epilogo al termine del prossimo weekend ad Abu Dhabi sia trionfale) l'italiano della Trident ha già raggiunto molti obiettivi in questa stagione. Con 5 vittorie all'attivo, 4 pole, e 8 giri più veloci, è il riferimento velocistico nel paddock Gp3. «Abbiamo anche messo a posto la partenza – ha detto Ghiotto dopo gara-2 – uno dei punti deboli della prima parte di stagione. Il via della seconda corsa è stato il migliore della stagione! Ancora non ho smaltito la rabbia di gara-1 a Monza (quando rimase fermo al via spegnendo il motore) ma abbiamo reagito. In Bahrain non siamo partiti benissimo, ma dopo le prove libere abbiamo costantemente migliorato la macchina, e sono contento dell'esito finale. Adesso qualche giorno di pausa poi sarà già Abu Dhabi. A Yas Marina sono andato bene nei test, e non ci sarà il problema del degrado. Quindi... si potrà spingere al massimo e sarà importante riuscire a partire dalla pole». E intanto la Helmut Marko continua a seguirlo molto da vicino, e il suo ingresso nel programma Red Bull Junior, sembra sempre più probabile.

BERNSTORFF 2° IN GARA-1

A lato, Bernstorff giunto secondo in gara-2. Sopra a sinistra Fuoco che dopo la decima posizione in qualifica ha chiuso al 9° posto in gara-1 e al quinto nella sfida conclusiva

NUOVA MONOPOSTO

C'è molta attesa in vista dell'esordio della nuova Dallara (equipaggiata con un inedito 6 cilindri a V aspirato di 3.4 litri realizzato dalla Mécachrome) che sarà la base tecnica del triennio 2016-18. La monoposto laboratorio ha già completato quindici giorni di test, e le prime indicazioni parlano di una performance migliore della vettura attuale. LE squadre riceveranno una monoposto ad inizio 2016, e disputeranno il primo test entro la fine di Febbraio.

SETTE TEAM NEL 2016

Saltata l'iscrizione del team Virtuosi (inizialmente nella lista dei team ammessi al prossimo triennio) le squadre che saranno al via nel 2016 saranno sette. Gli organizzatori hanno però autorizzato la possibilità di schierare quattro vetture per team, per un potenziale complessivo di ventotto vetture. Non tutte le squadre utilizzeranno questa possibilità, ma le prime indiscrezioni (basate sulla vendita delle nuove monoposto) parlano di circa ventiquattro monoposto già prenotate.

CECCON DA RETROVIE

Il terzo tempo in qualifica ha illuso Kevin Ceccon, che si aspettava un weekend di alto profilo. Sono bastati pochi giri in gara-1 per ritrovarsi sulle tele, anche se i problemi di gomme del team Arden non sono apparsi sulla monoposto di Bernstorff. Per Ceccon, sempre lontano dai primi, il bilancio della trasferta in Bahrain è stato di un quattordicesimo ed un diciottesimo posto.

CELIS JR F.1 FORCE INDIA

Il pilota del team Art è stato nominato a sorpresa dalla Force India "development" tester, ovvero collaudatore del team Formula Uno. Il diciannovenne messicano debutterà al volante della monoposto di Perez e Hulkenberg nei test Pirelli in programma ad Abu Dhabi la prossima settimana, e sarà in pista per 6 delle 12 ore di prove.

Monza

che duello!

IL SEMPRE PRESENTE VALENTINO ROSSI
CON LA FIESTA WRC CONTRO THIERRY NEUVILLE
AL DEBUTTO NELLA SFIDA NELL'AUTODROMO
CON LA HYUNDAI WRC. ARRIVA UN'ALTRA
EDIZIONE TUTTA SPETTACOLO E ADRENALINA

di Gianni Cogni - foto Bettiol



VOGLIA DI DIVERTIRSI

Uscito malconco dal Mondiale 2015, Thierry Neuville cerca rivincite al Rally di Monza, dove userà una vettura di Hyundai Motorsport Italia. Sopra e a destra Valentino Rossi che nel rally monzese ha ottenuto 3 primi e 6 secondi posti

Fra rivincite e nuove sfide, il Monza Rally Show 2015 promette di agitare i cuori più che mai e di muovere ancora più pubblico del consueto. Fari puntati soprattutto sui due grandi che sbarcano in Brianza con tanta voglia di dimenticare e la credenziale di uomini da battere. L'habitué Valentino Rossi, che seduto su una quattro ruote si rigenera e che da queste parti ha già dato spettacolo, togliendosi non poche soddisfazioni (compreso il successo in tre edizioni della gara). E il debuttante dell'evento Thierry



Neuville, che cerca una consolazione dopo una stagione iridata ben lontana da quelle che erano le sue speranze e le aspettative di tutti. Il "vecchio" Vale, contro il "giovane" Thierry; la "vecchia ma sempre attuale" Fiesta Wrc contro la "nuova ma già sopravvivrante" Hyundai i20, sinora pure loro mai a confronto sul tracciato monzese. Ed al momento in cui scriviamo non è ancora del tutto esclusa nemmeno l'ipotesi di un revival dell'infuocato (nei tempi e nelle parole) confronto 2014 fra il solito Rossi ed il vincitore della passata edizio-

ne Robert Kubica. Ma anche ad iscrizioni ancora aperte i numeri sono come sempre esaltanti sia in fatto di quantità che di qualità. Sul centinaio al via, già si contano almeno 70 vetture top di cui una ventina di Wrc. Di sicuro Hyundai Motorsport Italia punta al bersaglio grosso proponendo Thierry Neuville, uno dei migliori giovani talenti del mondiale ed accanto a lui con la seconda vettura del team Alessandro Boscia, uno dei migliori giovani talenti nazionali. Dall'altra parte il 'Monster' Valentino Rossi ha tutte le intenzioni di firmare il

suo personale poker. Fra gli altri aspiranti alla vittoria una menzione speciale va ad Alessandro Perico e Piero Longhi, entrambi con le Fiesta Wrc. Il bergamasco ha un feeling particolare con la vettura, Pierino il talento e la voglia di rituffarsi nei rally dopo essersi convertito alla pista. Da non dimenticare che la appena pensionata (almeno in forma ufficiale) Citroën Ds3 Wrc a Monza potrà contare su Tony Cairoli - che quest'anno punta a ben di più del già indicativo sesto posto finale 2104 - e su un Felice Re con tanta voglia di rivincita. ➔

Ma occhio anche a Luca Pedersoli. Dopo una stagione quasi sabbatica, il bresciano è tornato la scorsa settimana sulla Citroën C4 Wrc e sul circuito di Monza in chiave preparatoria, vincendo la Ronde Vedovati. Magari le Wrc 2 litri sulle strade dei normali rally hanno fatto il loro tempo, ma sul circuito di Monza la loro cavalleria non è trascurabile. Quindi, occhio al pluricampione italiano bresciano, ma anche a Vintantonio Liuzzi, l'ex-F.1 che avrà tra le mani una Ford Focus Wrc.

MENTRE SULLA SKODA C'È MAX RENDINA

Andreucci da battere in R5

Ormai è la regola: più R5 che Super2000. Anzi, si può proprio dire che i due generi vivono in mondi diversi e non più comparabili. Fra la trentina di R5 (!) ci sarà l'intromissione dell'eccentrico Fabio Babin (Peugeot 208), che si piazza in alto in qualunque tipo di gara che preveda un motore: sarà uno stimolo in più per l'uomo da battere, che era e resta inevitabilmente Paolo Andreucci. Tutta da seguire anche la gara di Massimiliano Rendina, che a Monza è annunciato al debutto con la Skoda Fabia R5, e quella del rientrante Stefano Albertini, che torna al volante di una 208 T16. Stessa auto con cui Simone Giordano si gusterà, per il secondo anno consecutivo, il premio del successo nel trofeo Peugeot Competition: lo scorso anno se la cavò benissimo con la 207 S2000. Fra gli altri outsider da ricordare Robert Consani (Citroën), Giacomo Ogliari (Peugeot), Alessandro Re (Citroën) e Michele Tagliani (Ford), ma anche la prima uscita in mani diverse da quelle di Basso della Ford Fiesta Ldi: l'avrà Mario Cordoni. Fra la ventina abbondante di S2000 pronostico apertissimo con protagonisti garantiti l'immane Giuseppe Freguglia, lo spettacolare siciliano Alfonso Di Benedetto, il rientrante Mirko Baldacci, ed i vari Manuel Villa, Luca Tosini, Roberto Velani e compagnia.

SONO ACCREDITATE DI OLTRE 350 CAVALLI

R4 pepatissime da quartieri alti

Accreditate di oltre 350 cavalli con le concessioni alla flangia di questa stagione, le R4 minacciano di infilarsi molto in alto anche nella classifica generale. Tutta da gustare l'inedita esperienza che faranno Rudy Michelini e Giacomo Scattolon con le Lancer EvoX, vettura alla quale si affida pure l'eccentrico pistaiolo ed 'offshorista' Gian Maria Gabbiani, ma anche le Subaru



GLI ORARI ED I PREZZI**

GIOVEDÌ 26 NOVEMBRE

8.30-13.30	Verifiche sportive e tecniche
12.00-16.30	Prove libere

VENERDÌ 27 NOVEMBRE

BIGLIETTO 10 EURO

8.30-12.30	Ricognizioni
14.51	Grid Exhibition
15.55	PS 1 Autodromo 1 (km 9,0)
18.28	PS2 Monza 1 (km 10,1)

SABATO 28 NOVEMBRE

BIGLIETTO 25 EURO

8.05	PS3 Monza 2 (km 10,1)
10.38	PS4 Maxi Grand Prix* (km 44,1)
13.35	PS5 Autodromo 2 (km 9,0)
16.08	PS6 Grand Prix 1* (km 32,5)
18.58	PS7 Ascari 1 (km 9,7)

DOMENICA 29 NOVEMBRE

BIGLIETTO 25 EURO

8.05	PS8 Ascari 2 (km 9,7)
10.28	PS9 Grand Prix 2* (km 32,5)
13.30	Master Show

* = ridotta a km 9,35 per le auto storiche/classiche
 ** = abbonamento per i 3 gg di gara con parcheggio riservato euro 32





Impreza del francese Johan Heloise e del nostro Enrico Accardi. Curiosità di giornata l'inedita accoppiata che Rudy Michelini farà in abitacolo con l'altro pilota "Ciava". Di certo due piuttosto refrattari a leggere le note, ma certamente propensi a divertirsi e a far divertire sfidandosi anche dentro l'abitacolo: da scommettere che alla fine 'spunterà' una classifica fra loro due. Fra le R3 lo scorso anno la spuntò Tosini con la Clio aspirata nonostante i funambolismi di Crugnola con l'allora debuttante Clio sovralimentata. Quest'anno a tentare di sancire il sorpasso l'accoppiata R3T composta da Novaglio con la Clio e Vittalini con la Citroën Ds3 contro una pletera di Clio R3C capitanate da quelle di Gilarioni e Caffoni.

CON BRIVIO, SALUCCI E FENATI AL VIA

Tanta MotoGP forfait dei pistaioli

Che la lotta per il successo sia sempre più serrata e l'importanza del risultato sempre più preponderante sta anche in un elenco iscritti lunghissimo ma con sempre meno guest star improvvisate nel mare magnum dei rallyisti doc. Il tempo dei navigatori telecomandati dai box sembra finito ma anche i grandi nomi dello spettacolo e delle altre specialità motoristiche sembra in contrazione. Chi c'è è sicuro di avere le potenzialità per ben figurare. Nel genere motociclistico, sezione pista, rievoco in Wrc Roberto e Davide Brivio, ed Alessio "Uccio" Salucci. Mentre il diciannovenne Romano Fenati, scuderia Vr46, si riaffaccia dalle 2 alle 4 ruote con la Renault Clio R3C, come l'anno passato. Dal motocross ci riprova il campionissimo Tony Cairoli. Mentre sul sedile di destra non

rinuncia ad esserci, al fianco di Alessandro Perico, l'inviato di "Striscia" Moreno Morello. E Max Beltrami annuncia accanto a sé Sara Ventura. Semmai mancheranno i "pistaioli", con gli annunciati forfait ad esempio di big come Stefano d'Aste e Dindo Capello.

CONTRO UNO STUOLO DI PORSCHE 911

Storiche "Pedro" in pole con la 037

Le vetture storiche sono da qualche anno una presenza irrinunciabile nello show monzese. Ed anche se l'anagrafe ha nuovamente indotto gli organizzatori a risparmiare loro gli stress eccessivi (stesso numero di prove ma per loro la Maxi Grand Prix da 44 km e la Grand Prix da 32 km saranno in versione 'abbreviata' da 9,350 km), non sono poche le attese e gli spunti per questa gara. Come si conviene ad una passerella del genere c'è tutto, o quasi, ciò che ha fatto battere il cuore agli appassionati negli Anni '70 e '80, anche se l'ambiente pistaiolo ha contribuito a rendere 'macchina del popolo' la Porsche 911, che sarà il mezzo per la stragrande maggioranza dei partecipanti. Ma il pacchetto favorito sarà di nuovo quello fresco di titolo europeo e vincitore della passata edizione: "Pedro" al volante, Emanuele Baldacchini alle note e la Lancia Rally 037 gommata Pirelli a far vibrare con il suo urlo i cuori degli spettatori. Ma con calibri del tipo di Salvatore Riolo (Audi Quattro), Luigi Zampaglione, Filippo Musti, Giampaolo Tenchini, Marco Spinelli, Nicholas e Roberto Montini, Lucio De Zanche tutti in Porsche - e meraviglie come la Ferrari 308 e l'Alpine A 310 - ci sarà di che appagare occhi, orecchie e cuore. ●

I TOP AL VIA. C'È ANCHE LIUZZI

WRC	
Rossi-Cassina	Ford Fiesta Wrc
Neuville-Vial	Hyundai i20 Wrc
Brivio-Brivio	Ford Fiesta Wrc
Liuzzi-Floean	Ford Focus Wrc
F.Re-Bariani	Citroën Ds3 Wrc
Pedersoli-x	Citroën C4 Wrc
Perico-Morello	Ford Fiesta Wrc
Bosca-Aresca	Hyundai i20 Wrc
Betti-x	Ford Fiesta Wrc
Longhi-Santini	Ford Fiesta Wrc
Salucci-Dotta	Ford Fiesta Wrc
Grooten-x	Citroën Ds3 Wrc
R5-R4	
Andreucci-Andreucci	Peugeot 208 T16
Rendina-Inglesi	Skoda Fabia
Albertini-Niboli	Peugeot 208 T16
Babini-Ciucci	Peugeot 208 T16
A.Re-Graziani	Citroën Ds3
Consani-Vilmot	Citroën Ds3
Cordoni-Calleri	Ford Fiesta Ldi
Freguglia-Vozzo	Skoda Fabia S2000
Tosini-Peroglio	Peugeot 207 S2000
Michelini-"Ciava"	Mitsubishi Lancer R4
Gabbiani-Sangiuliano	Mitsubishi Lancer R4



DOPO RALLYLEGEND CAIROLI CI RIPROVA

Autentico protagonista in ottobre a Rallylegend, Tony Cairoli torna a correre con la Ds3 Wrc



Navigare in pista

ANNA ANDREUSSI CI SVELA I SEGRETI DI UN COPILOTA PER UNA GARA ANOMALA COME QUELLA IN AUTODROMO

di **Daniele Sgorbini** - foto **Passaniti**

Quanto conta il navigatore in una gara come Monza? Qual è l'apporto di chi legge le note al risultato, in una gara obiettivamente atipica, in cui le prove speciali sono ricavate all'interno dell'Autodromo e le curve si ripetono con una certa costanza? Conta parecchio, se si considera che sua maestà Paolo Andreucci non riesce a fare a meno della sua metà nemmeno quando divide l'abitacolo con altre persone. Come al toscano è capitato di fare in

tre occasioni negli ultimi anni, quando pur avendo al proprio fianco amici, sponsor o ospiti vip, ha chiesto ad Anna Andreussi di leggergli le note al telefono! Un esperimento tentato e riuscito nel 2008, nel 2009 e poi ancora nel 2013: «Non ero mai stata a Monza prima del 2008, nemmeno come spettatrice - rivela Anna Andreussi - correvi con Michele Gregis su una Peugeot 206 Wrc della Grifone, mentre Paolo era sulla Mitsubishi della Ralliart con William

Curti. Quando Paolo entrava in pista, io mollavo tutto e correvo al telefono a dettargli le note». Dura all'inizio? «Sì, col telefono è stato effettivamente all'inizio un po' difficile, perché mi chiudevo nel bagno del box, dove c'era silenzio e da lì gli dicevo tutto. Anche quando il navigatore doveva timbrare. Praticamente lo seguivo da quando usciva dai box sino a quando rientrava. Quando era sulla linea di partenza, sentivo che Paolo accendeva il bang, lui mi dava i dieci secondi e dopo la partenza io iniziavo a leggere le note». Come facevate a sincronizzarvi? Era lui a «cercarti» la nota o riuscivi ad arrivare comunque con i tempi giusti? «Mi aiutavo con il rumore del motore: quando sentivo che iniziava a scalare, sapevo che stava arrivando la curva e quindi poi le note venivano. Ovviamente, in certi momenti, Paolo mi diceva "dai" per richiedermi la nota successiva o "aspetta" se ero un po' in anticipo. Però diciamo che dopo un paio di prove ho preso la mano e sono andata bene». Vi siete affinati mica male: «Sì, infatti! C'è un camera car molto carino, di quando Paolo corse con Guido Bagatta sulla 207 S2000 (nel 2009, ndr) e durante il Master Show io



IL LEONE PUNTA IN ALTO NELLA PASSERELLA MONZESE

Vera e propria passerella di fine anno, un bagno di folla che non sempre si riscontra sulle speciali del campionato italiano rally. Peugeot Italia punta molto sul Rally di Monza. Saranno due quest'anno le 208 T16 schierate al via e destinate alla coppia scudetto Andreucci-Andreussi e Giordano-Scarzello vincitori del Trofeo della Casa del Leone



QUANDO NON HO CORSO CON LUI, HO LETTO LE NOTTE A PAOLINO AL TELEFONO E CHIUSA IN BAGNO

ANNA ANDREUSSI

”

riuscii a dargli le note alla perfezione. Alla fine della prova, Paolo, che era al telefono, mi ha chiesto se lo vedessi. Non immaginava che fossi chiusa in bagno!». Dall'abitacolo, invece, quanto è diverso dettare le note rispetto a un rally vero? «Teoricamente il Rally di Monza, è più semplice per i navigatori. Non c'è il radar, i trasferimenti per arrivare alle speciali sono brevissimi e le stesse prove sono praticamente a vista o a memoria, visto che si ripetono in un senso o nell'altro tra circuito e sopraelevata. Bisogna fare attenzione all'inizio, fare un piccolo riassunto al pilota allo start della prova, ricordando magari quella particolare chicane o quando si debba girare a destra piuttosto che andare dritto all'uscita della parabolica. Sono prove da dieci o dodici km, a parte la Grand Prix, la cui difficoltà è soprattutto quella di non sbagliare a contare i giri. Per questo mi copio le note per ogni giro, come se fosse una prova in linea, anche perché Paolo vuole le note per tutto il circuito: per lui Lesmo o Ascari sono curve numerate come tutte le altre e glielie devo leggere ogni volta. Non dico che vado anche io a memoria, ma ci siamo quasi». La velocità è parecchio diver-



sa rispetto a quella di un rally tradizionale: «Sì, non sono abituata a prove così veloci, mi fa un certo effetto prendere i cordoli a 180 all'ora, direi che preferisco i tornanti fatti a 50. So che la pista è molto più sicura, però io mi sento più a mio agio nei rally». In più di un'occasione, Paolo ha detto che vorrebbe Monza nel Tricolore. Tu come la pensi? «Monza per noi è molto importante. A inizio stagione è l'unica gara che viene messa subito a budget assieme

a quelle dell'Italiano, perché l'importanza di Monza è tanta. Prende il meglio dei rally e il meglio della pista, il pubblico può apprezzare al massimo la gara e anche quello che accade dietro le quinte. A volte, quando si sogna un po' ad occhi aperti per immaginare quella che potrebbe essere una svolta per il Cir, diventa quasi naturale pensare a Monza. Magari per smuovere un po' come si dovrebbe promuovere il campionato». ●



Linari salta in alto

HA VINTO L'ULTIMA EDIZIONE DELLA COPPA FIA PRODUZIONE. ED È UNA STORIA NELLA STORIA PER QUESTO 56ENNE TOSCANO CHE HA COLTO IL TITOLO DOPO UN SABOTAGGIO

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

Hanno dovuto aspettare le 9 di sera, ma alla fine quando i commissari sportivi hanno rigettato un ricorso dell'andorrano Carchat, Gianluca Linari e Nicola Arena hanno potuto finalmente festeggiare la vittoria nell'ultima edizione della Coppa Fia Produzione. Una vittoria davvero sofferta, arrivata dopo un rally pieno di problemi. Una gara iniziata con un sabotaggio al motore e finita con la misteriosa rottura del braccetto di una sospensione subito dopo l'uscita dal parco assistenza la domenica mattina. «Meno male - ha commentato il driver fiorentino - che avevamo messo una serie di ricambi di ogni tipo nel cofano, altrimenti non ce l'avremmo mai fatta. Abbiamo sostituito da soli il braccetto e poi abbiamo continuato con molta attenzione, perché l'Impreza non era del

tutto a posto. Per fortuna la riparazione ha tenuto, e così è arrivato questo titolo davvero sofferto e lottato».

- Cosa si prova a vincere un campionato storico e prestigioso come il Produzione?

«E' stata una bella soddisfazione, oltretutto perché non sono un ragazzino visto che ho 56 anni e in tanti mi davano per spacciato. Non sarò stato il più veloce

ma sicuramente sono stato il più regolare di tutti, e la mia costanza di rendimento alla fine è stata premiata. Perché con queste auto bisogna trovare il giusto compromesso, perché è facile fare un errore o tirare troppo e fermarsi. Il mio ruolino di marcia parla chiaro, l'anno scorso ho chiuso terzo nonostante per impegni di lavoro ho interrotto la mia stagione in Sardegna, e poi in questa ho fatto ancora meglio vincendo in Argentina e in Sardegna arrivando tre volte secondo in Svezia, Finlandia e Australia ed infine terzo in Galles».

- Ed ora cosa farà nel futuro prossimo?

«A fine gara me lo ha chiesto anche Prokop. Martin mi ha consigliato di mettere a frutto la mia espe-»

LA SABBIA NEL MOTORE E ROTTURE MISTERIOSE

Era iniziato con la sabbia nel motore il week end in Galles di Linari. Ma oltre al sabotaggio, il toscano ha accusato anche una misteriosa rottura a un braccetto. Alla fine ha chiuso 3° di categoria e ha vinto l'ultima storica edizione della Coppa Fia Produzione

NON SARÒ STATO IL PIÙ VELOCE MA CON QUESTE AUTO BISOGNA TROVARE IL GIUSTO COMPROMESSO

GIANLUCA LINARI



HA ESORDITO NEI RALLY NEL 1979

Gianluca old style

Gianluca Linari è nato a Firenze il 7 novembre 1959. Sposato con Debora, si è laureato in architettura all'Università di Firenze nel e dopo aver lavorato per alcuni anni come assistente di progettazione architettonica alla facoltà fiorentina di architettura ha dovuto lasciare la carriera universitaria nel 1998 per occuparsi dell'azienda di famiglia che si occupa di componenti meccanici. Linari ha esordito in gara a soli 19 anni nel 1979 al Rally del Casentino, al volante di una Fiat 124 Spider Gruppo 3 preparata in casa dotata di gomme ricostruite. Dopo aver corso poi nel 1981 al volante di una Opel Kadett Gte ad alcune gare di seconda serie, nel 1984 ha partecipato alla Coppa Italia al volante di una Fiat Ritmo 130, ma è stato soprattutto nel 1987 che ha cominciato ad ottenere buoni risultati al volante di una Lancia Delta 4wd Gruppo N con la quale si è aggiudicato la classe N6 nella Zona Toscana-Umbria. Poi dopo aver corso in Gruppo N anche con la Delta HF 16V sino al 1991 per tredici anni ha abbandonato le competizioni sino al 2004, quando ha corso su una Mitsubishi Lancer il Rally del Carnevale prima di iscriversi l'anno dopo al Trofeo Subaru Italia. Nel 2007 convinto da Stefano Marrini ha partecipato su una Subaru Impreza al Rally del Giappone e da allora ha proseguito sino ad oggi la sua avventura iridata prima nel mundialito Gruppo N e poi nel Produzione sempre al volante di una Subaru Impreza, concludendo terzo nella Production Cup nel 2014 e al primo posto quest'anno. In totale sinora Linari ha disputato 43 rally iridati.



rienza maturata in questi anni, ed era curioso di sapere in quale campionato correrò visto che il mundialito Produzione non ci sarà più. Gli ho risposto che ho voglia di continuare ma che francamente non ci ho ancora pensato fino in fondo, credo però che comprerò una Ford Fiesta R5 e proseguirò correndo nel Wrc 2, vedremo».

- Cosa si porta a casa dopo il Galles?

«Anzitutto la solidarietà di tantissime persone, una cosa che non mi aspettavo e che mi ha fatto davvero molto piacere. Sono sempre stato corretto con tutti durante questi anni ed è stato molto evidente quanto è successo nei giorni scorsi. Senza onestà non c'è sport, cambia tutto. Mi ha fatto piacere che Rendina mi abbia offerto la sua macchina, l'abbiamo ringraziato ma abbiamo preferito continuare con la nostra, ma è ora di girare pagina e lasciar stare le polemiche altrimenti poi si fa come nel Moto Gp con quanto è successo tra Valentino Rossi, Marquez e Lorenzo. E non mi sembra sia il caso di aprire un altro contrasto Italia-Spagna visto che il team di Carchat ha sporto reclamo a fine gara accusandomi ingiustamente, come da noi dimostrato davanti ai commissari sportivi, di aver effettuato assistenza in zona vietata».

- Bertelli decimo, Andolfi in grande evidenza, Linari campione, è stato davvero un bel week end quello gallese per i colori italiani?

«Direi proprio di sì, il rallyismo italiano ha un buon futuro davanti a sé come hanno dimostrato sia Lorenzo Bertelli che Fabio Andolfi, che è stato davvero bravo. Mi farebbe piacere trasmettere la mia esperienza accumulata in queste nove stagioni nel mondiale ai giovani, ho imparato davvero tanto correndo nelle situazioni più disparate. Aggiungerei poi che è stato un week end positivo anche per la Pirelli che ha vinto il titolo Produzione. Li ringrazio



NON È ANCORA CERTO: MA VOGLIO COMPRARE UNA FIESTA R5 E CORRERE NEL WRC2 2016

GIANLUCA LINARI



davvero tanto per il supporto che mi hanno dato, in particolare Terenzio Testoni e poi anche Marco Pastorino che mi segue durante le gare. Non ho parole infine per Alfonso Giacobazzi e tutti i ragazzi della GB Motors che sono stati davvero fondamentali in questo mio successo». ●



Arena: «Premiati dalla regolarità»

IL NAVIGATORE DI GIANLUCA SOTTOLINEA: «NON SIAMO CERTO STATI I PIÙ VELOCI, MA ABBIAMO VINTO SENZA COMMITTERE ERRORI»

«**C**on Gianluca - ha commentato Nicola Arena, 47enne navigatore genovese da cinque stagioni al fianco del pilota toscano - ci siamo conosciuti nel 2011 tramite Alfonso Giacobazzi alla vigilia del rally del Portogallo, la prima gara che abbiamo corso insieme finita poi con un ritiro. Da allora sono stato con lui nella maggior parte delle prove iridate, e devo dire che abbiamo

lavorato tanto in questi anni per migliorare le sue prestazioni. Non si può dire che oggi Gianluca sia diventato un pilota veloce ma perlomeno il suo distacco dai migliori è calato, e questo fatto unito alla sua regolarità ci ha permesso di ottenere questo risultato. Obbiettivamente anche quest'anno non siamo certo stati i più veloci ma però siamo stati i più regolari, e grazie ad errori e sfortune altrui

siamo riusciti a restare in lizza fino all'ultimo. Il Mondiale Produzione non vale certo più quanto valeva una volta, basta vedere come la Fia abbia deciso di eliminarlo l'anno prossimo. Per questo motivo, potrà sembrare strano, ma la mia soddisfazione più grande non è quella di aver vinto questo titolo per me ma è stata quella di aver portato un pilota come Gianluca a questo risultato. Questa è la

ricompensa più grande per tutto il mio lavoro. Mi sono dovuto dare molto da fare in macchina e fuori, perché mi sono occupato di gran parte degli aspetti logistico-organizzativi, ed avendo a disposizione un budget molto risicato non è stata per nulla un'impresa semplice. Un grazie particolare va alla scuderia Movisport che ha fatto davvero tanto per noi quest'anno». ●

Andolfi il bello del 2015

ALLA PRIMA STAGIONE NEL MONDIALE, IL 22ENNE LIGURE DELL'ACI TEAM ITALIA HA SUBITO CONVINTO. ABBIAMO TROVATO IL NUOVO MIKI BIASION?

Abbiamo trovato il nuovo Miki Biasion, chissà? Resta il fatto che Fabio Andolfi di qualità ne ha davvero parecchie. Il driver di Acì Team Italia anzitutto è giovanissimo, visto che ha solo 22 anni, poi ha un bel piede come ha dimostrato soprattutto in Catalogna, inoltre ha un'ottima visione tattica di gara, vedasi quanto messo in mostra in Galles. Infine ha anche altre due qualità importanti per emergere, la calma e la modestia e poi ascolta molto, e mette in pratica subito i suggerimenti che gli vengono dati. I suoi mentori sono Simone Scattolin nell'abitacolo e Claudio Bortoletto durante le gare, ma Fabio ha anche alle spalle una famiglia di rallyisti ed è anche un ragazzo mol-

to educato, il che non guasta. Parafrasando il Manzoni, solo i posteri daranno l'ardua sentenza se la sua prima stagione con i colori di Acì Team Italia "fu vera gloria". La sensazione netta però che Andolfi ha trasmesso in queste sei gare mondiali da lui sinora disputate, è che siamo di fronte ad un potenziale campione, ad un giovane davvero "giusto" da far crescere e valorizzare. Ora deve anzitutto confermarsi, e il giovane savonese è già pronto per farlo subito nel 2016.

«Il prossimo anno sicuramente Andolfi continuerà nel Mondiale, deve proseguire infatti la sua crescita - ha commentato Claudio Bortoletto -. Fabio si è dimostrato molto bravo, serio, è un talento che sta crescendo bene migliorandosi gara dopo gara in massima sicurezza, fornendo risultati velocistici importanti quando gli abbiamo chiesto di spingere».

Ed ecco ora le impressioni del giovane talento tricolore dopo questa sua prima stagione iridata. «Il prossimo anno - ha dichiarato il driver ligure - spero di ripetere questo progetto e di continuare nel Mondiale per far diventare questo sport il mio lavoro. È stata un'esperienza importante, perché quest'anno ho davvero impa-

rato molto. All'inizio ero partito troppo forte, ma per concludere le gare del Mondiale in alcune situazioni bisogna sapere anche gestire e andare piano. Abbiamo qualche volta sbagliato, ma abbiamo anche vinto. La mia esperienza rallyistica si è incrementata tantissimo, sono state sei gare tutte quante difficili, soprattutto l'ultima in Galles per via delle condizioni meteo. Devo fare i complimenti e i miei ringraziamenti alla Romeo Ferraris, perché ha sempre portato sul campo gara delle vetture perfettamente al top quali le Peugeot 208 R2 che ci hanno permesso di metterci in mostra, ed è stata sin da subito una squadra all'altezza delle altre che erano già nel mondiale da anni. Ringrazio anche la Pirelli per le ottime gomme forniteci, grazie anche a loro sono infatti riuscito a far segnare dei tempi molto competitivi durante tutta la stagione. Infine ringrazio l'Acì Team Italia che nel primo anno di progetto si è messo già in luce, un progetto tutto italiano che le altre federazioni stanno già ammirando e cercando di imitare. Infine un grazie di cuore va alla mia famiglia che mi ha supportato in tutto, a Claudio Bortoletto e soprattutto ad Aldo Cerruti». ●



GALLES

DA COMBATTIMENTO

Sotto, Claudio Bortoletto dell'Acì Team Italia si gode i suoi pupilli Andolfi e Scattolin. Il giovane ligure, figlio d'arte, ha stupito nelle sue prime sei gare di mondiale disputate





TUSCAN CON "LUCKY"

Va in scena nel week-end il Tuscan Rewind, rally per vetture Storiche e Classiche giunto alla sesta edizione e da quest'anno organizzato dalla Prosevent di Gabriele Casadei. La bella gara che si disputa sugli sterrati intorno a Montalcino vedrà al via una trentina di vetture, fra le quali sono da segnalare le Lancia 037 di «Lucky» e Piero Baggio, la Talbot Lotus di Federico Ormezzano, la Lancia Delta di Maurizio Verini. Partenza venerdì 27 in Piazza del Popolo a Montalcino poi, sabato 28, tre prove speciali (Sesta, Castelgocciando e Badi Ardegna) prima dell'arrivo sempre a Montalcino.

GILBERT UFFICIALE

Nel 2016 la Citroën, oltre a sviluppare la nuova Wrc per il 2017, continuerà ad occuparsi del Mondiale Junior con la Ds3 R3T ed in più farà correre il campione Junior 2015 Quénтин Gilbert in sei prove del Wrc2.

SALTA ABU DHABI

A corollario del terremoto Citroën c'è poi il fatto che lo sponsor Abu Dhabi ha "chiuso i rubinetti"! L'emirato arabo è impegnato in guerra contro lo Yemen e ha sospeso i finanziamenti per lo sport. Niente soldi a Citroën, Al Qassimi a piedi...

GALLI APRIPISTA

Monza sarà l'occasione, per rivedere in azione la Kia Rio SuperCar che Gigi Galli ha portato al debutto nella manche italiana del Mondiale di Rallycross. Il funambolo di Livigno, che sta continuando il lavoro di sviluppo della vettura, farà da apripista con la vettura coreana nel week-end rallistico brianzolo.

LUTTO

A 52 anni, al termine di una lunga malattia che non ha reso meno intensa la sua vita dedicata ai motori, ai rally, all'officina a Cordenons, se n'è andato Maurizio Brustoloni. Alla famiglia le sentite condoglianze della redazione di As.



NEL 2016 SVILUPPERÀ LA FUTURA WRC BASATA SULLA C3

Citroën stop Torna nel 2017

La scorsa settimana Citroën Racing ha annunciato che proseguirà la sua attività nel Mondiale rally nel 2017 e che nel 2016 prenderà un anno sabbatico, per sviluppare una vettura completamente nuova, che risponderà naturalmente ai nuovi dettami tecnici stabiliti dalla Fia per il 2017. Al riguardo si parla sempre più della futura C3 come base di partenza per la nuova Wrc della Casa francese, che come detto non parteciperà con un team ufficiale al Mondiale 2016. Un "dèjà vu" per la marca transalpina, già visto nel 2005, quando fu la Kronos di Marc Van Dalen a gestire il programma della marca di Satory facendo correre sulle XSara Wrc blu "Gauloises" Sébastien Loeb, Xavi Pons e Colin Mc Rae, mentre a Satory sviluppavano la futura C4 Wrc. Quale sarà, allora, la sorte degli attuali piloti? Il norvegese Mads Ostberg dovrebbe tornare in M-Sport, mentre il nordirlandese Kris Meeke dovrebbe occuparsi dello sviluppo della nuova C3 Wrc e disputare alcune prove del Mondiale 2016 con una squadra satellite (Ph Sport?) insieme al giovane Lefebvre.

DOPO 15 ANNI LA CITROËN SI PRIVA DEL SUO CAMPIONISSIMO

Loeb va in Peugeot!

L'altra bomba che viene dalla Francia riguarda nientemeno che Sébastien Loeb, messo sotto contratto esclusivo da Peugeot per la Dakar. Una bella novità, già ampiamente ventilata peraltro, che però vuol adolcire una pillola piuttosto amara: dopo 15 stagioni Loeb non è più in pilota Citroën! Il Wtcc, infatti, lo faranno solamente Lopez e Muller e Loeb non fa più parte del team ufficiale. Né, a questo punto, la Citroën sembrerebbe intenzionata ad utilizzarlo per lo sviluppo della futura Wrc da rally. Incredibile ma vero. In modo molto gentile, con un comunicato da lui pubblicato sul suo sito, il nove volte campione del mondo rally ha fatto sapere ai propri supporter che non s'aspettava di dover lasciare la Casa che lo ha lanciato e fatto crescere nelle competizioni, dicendosi altresì dispiaciuto per questo addio forzato dalla marca del "double chevron". A meno di ripensamenti. Al Loeb Racing, infatti, è stato dato l'incarico di far correre piloti privati con le C Elysée nel Wtcc...



GIÀ A MONZA CON DUE VETTURE

Brc bifronte: benzina e Gpl

Come anticipato da As, il team Brc sta organizzando un 2016 a doppia alimentazione: Fiesta Ldi a Gpl nel Tricolore ed una "normale" Fiesta R5 a benzina nell'Europeo, entrambe accomunate dalla livrea che pubblicizza le nuove pastiglie freno dell'azienda a breve in commercio anche in versione racing. Una conferma arriva dall'elenco iscritti del Rally di Monza, dove per la prima volta il team di Cherasco schiera le due Fiesta: quella a Gpl per Mario Cordoni e quella a benzina per Roberto Rayneri.

MODERNE E STORICHE IN LIGURIA

Pirelli test con Andreucci

Finiti i campionati, il pensiero è già rivolto al 2016 e la Pirelli ha svolto una lunga sessione di test in Liguria, sulle strade del Sanremo. Dove Paolo Andreucci ha prima messo alla frusta nuovi pneumatici con la sua Peugeot 208 T16, poi ha continuato lo sviluppo delle coperture destinate alle vetture storiche. Per quest'ultimo sviluppo il nove volte campione italiano si è alternato alla guida di una Lancia Delta e di una Bmw M3. Presenti i test anche Gigi Battistolli e Massimo Pedretti, che quest'anno hanno portato al debutto negli storici le Lancia Delta Gruppo A.

CON UNA PEUGEOT SEMIUFFICIALE

Romain Dumas riprova la Dakar

Dopo aver dato spettacolo nei rally con la Porsche 997 Gt3, dopo aver vinto la mitica Pikes Peak (nel 2014) e dopo esser diventato pilota ufficiale Porsche nel Wec, Romain Dumas guarda anche ai Rally Raid. Il francese ci aveva già provato, ma la sua esperienza alla passata Dakar era finita nella decima tappa a causa di un problema meccanico al suo buggy Optimus. Quest'anno ci riproverà con una Peugeot 2008 Dkr 2015+ iscritta dalla sua squadra RD Rally Team. La vettura avrà le stesse specifiche di quelle utilizzate da Despres e Peterhansel al China Silk Road Rally e da Loeb in Marocco.

GRAN FINALE WRX IN ARGENTINA

Solberg cerca il titolo bis

Questa settimana Petter Solberg (sotto) affronta la prova decisiva nel Mondiale di Rallycross che si chiude in Argentina, dove si trova in una posizione di assoluto vantaggio nei confronti del suo rivale nella corsa al titolo, Timmy Hansen. A Solberg basta concludere 12esimo negli heat di qualificazione per riconfermarsi campione! E Gianni Morbidelli, dopo il buon debutto italiano, ci riprova con l'Audi S3 del Munich Motorsport, cercando di arrivare in finale.



NEL 2016 AVRÀ 32 CAVALLI IN PIÙ E MIGLIORIE AL TELAI

Fiesta R5 "Evo" per motore e telaio

La Fiesta R5 si rifà il look. Il 1. gennaio 2016 verrà omologata una versione evoluta della vettura da rally più venduta della storia (sopra), con ben 130 esemplari costruiti ad oggi. Le principali novità della Fiesta R5 "Evo" sono relative al motore, che beneficerà di 5 degli 8 gettoni di sviluppo ancora disponibili per questo modello e che avrà nuovi pistoni, alberi a camme, testa cilindri, condotti di scarico, compressivo frizione/volano. Grazie a questo upgrading, il propulsore guadagnerà ben 32 cv e raggiungerà 56 Nm di coppia a 4000 giri. In marzo arriveranno evoluzioni al telaio, che sfrutteranno i restanti tre "joker" di sviluppo. I test della Fiesta R5 "Evo" saranno condotti da Matthew Wilson.

AL VIA LA RIVOLUZIONE CHE SUSCITA QUALCHE PERPLESSITÀ

Doppia gara confermata nel Cir

Con una nota diffusa la scorsa settimana, AciSport ha ufficializzato il nuovo format degli appuntamenti validi per il Cir, che As aveva anticipato tempo fa. Il prossimo anno, dunque, i rally del Tricolore - soltanto ai fini del punteggio - saranno suddivisi in Gara-1 e Gara-2, con due

tappe di lunghezza omogenea: tra i 75 e gli 80 km di prove specialiper l'asfalto e tra i 55 e i 65 km per la terra. La prima tappa potrà essere svolta il venerdì o il sabato; mentre la seconda potrà effettuarsi il sabato o la domenica. In questo caso, l'arrivo dovrà avvenire entro le ore 16.

DELIBERATE LE DATE DEI TRE CAMPIONATI PIÙ IMPORTANTI

I calendari italiani

Sabato scorso a Roma s'è svolta la riunione tra organizzatori e Federazione per la stesura del calendario definitivo per i principali campionati italiani del prossimo anno. Ecco, di seguito, tutte le date.

TRICOLORE		CIWRC	
18-20 marzo	Ciocco	23-24 aprile	Isola d'Elba
8-10 aprile	Sanremo	14-15 maggio	1000 Miglia
6-8 maggio	Targa Florio	4-5 giugno	Salento
27-29 maggio	Adriatico	18-19 giugno	M. Trevigiana
8-10 luglio	San Marino	10-11 sett.	San Martino
26-28 agosto	Friuli	22-23 ottobre	Como
23-25 sett.	RomaCapitale	* Da segnalare l'introduzione di due ex-ronde nel Trofeo Terra	
14-16 ottobre	Due Valli		

TROFEO TERRA			
16-17 aprile	Liburna	17-18 sett.	Nido Aquila*
28-29 maggio	Adriatico	8-9 ottobre	C. Smeralda
9-10 luglio	San Marino	29-30 ottobre	Val d'Orcia*



SEI OGNI 80 KM DI SPECIALE

Gomme limitate in Italia

Manca l'ufficializzazione ma i giochi sembrano fatti: in Italia saranno ammesse 6 gomme ogni 80 km di prove speciali. Nel Cir nuova formula (Gara-1 e Gara-2) si potranno usare 12 gomme più 2. Analogo sistema dovrebbe essere impiegato in tutte le altre gare, modulando però nei rally su una sola tappa l'aggiunta alle 6 gomme di base a seconda dell'eventuale chilometraggio eccedente gli 80 km, per evitare che all'81esimo km scatti la possibilità di usare altre 6 coperture...

IN TUTTI I CAMPIONATI ITALIANI

Pneumatici Fia scelta unica

Dal 1° gennaio 2016 in tutti i rally italiani si potranno usare solo gomme Fia ultima generazione. Uniche eccezioni: i cerchi da 13" e 14", che potranno ancora montare coperture di vecchio tipo. Al terzo anno dall'introduzione nei campionati internazionali, l'Italia si adegua, supponendo che le scorte siano smaltite...



POWER CAR TURCA

I Munaretto hanno chiuso il Campionato di Turchia al secondo posto assoluto con il giovane Yagizi Avci, che con la Peugeot 207 S2000 del team veneto (sopra) ha vinto l'ultima gara della stagione, il Rally di Istanbul, quarto successo stagionale.

DIONISIO VA A DIESEL

Mentre medita sorprese di grande interesse, il sempre vulcanico Ciccio Dionisio ha dato vita ad un "ritorno al passato" ad effetto. Il bresciano ha corso, e vinto il Gruppo N, al Due Valli ed al Cremona Rally Circuit con una Subaru Impreza Diesel, vettura che schiererà nuovamente al Prealpi Master Show. Dove un esemplare sarà per Giulia De Toni e Sofia Peruzzi.

FIOCCO ROSA

Mercoledì 18 novembre Sara Cotone, compagna di Andrea Nucita, ha dato alla luce la bellissima Charlotte: alla neo mamma, al forte pilota siciliano e alla neonata gli auguri di As!

RICOGNIZIONI

Novità importante sul fronte delle ricognizioni nel Tricolore: dal prossimo anno sarà ammesso provare una giornata nel week-end precedente la gara e una giornata due giorni prima di Gara-1.

BABINI CON LA 208

Power Car schiera a Monza ben sette vetture, con presenze significative, fra le quali svetta quella di Fabio Babini, al debutto con la 208 R5 della squadra scledense.

LUTTO

È stato sempre il suo più grande tifoso, anche nei momenti difficili. Ora Renato Travaglia non potrà più averlo vicino: suo papà se ne è andato serenamente, nei giorni scorsi. Al pilota trentino ed a tutta la famiglia Travaglia le sentite condoglianze di As.

Kujala in trionfo

IL FINLANDESE DEL TEAM BONALDI MOTORSPORT, GIÀ CAMPIONE CONTINENTALE, CENTRA IL SUCCESSO SULLA MITICA PISTA USA

di Dario Lucchese



PIAZZATI DI PRESTIGIO

A sinistra Zampieri, a lato, Niederhauser e, a destra, Spinelli, tra i più fieri rivali del vincitore Kujala. In basso a destra, Liberati, al top nel Trofeo Asia



SEBRING - Con cinque differenti titoli in palio e oltre 65 vetture al via, la terza edizione della Finale Mondiale del Lamborghini Blancpain Super Trofeo che si è disputata sulla pista di Sebring, ha incoronato campione Patrick Kujala. Il finlandese del team Bonaldi Motorsport, già vincitore del titolo continentale, ha preso tutto grazie alla vittoria messa a segno in gara-1 e al secondo posto di domenica, quando ad imporsi è stato Patric Niederhauser, due volte in pole con la vettura della Raton Racing, ma il sabato penalizzato con uno stop and go per avere superato il limite di velocità in corsia box e poi escluso dalla classifica per un problema di peso in sede di verifiche.

Segno più anche per Daniel Zampieri e Loris Spinelli, sempre sul podio e secondi assoluti. Ancora tanta sfortuna, invece, per Alberto Di Folco, secondo nella Q2 e poi

messo kappadò da un problema a una gomma mentre era ancora secondo, dopo che in gara-1 aveva concluso in quarta posizione alle spalle della vettura di Richard Antinucci ed Edoardo Piscopo. A Corey Lewis, neo-campione della serie americana, è invece andato il titolo Pro-Am, con Edoardo Liberati e Yuan Bo secondi. Ma sul circuito della Florida si è disputato anche il conclusivo appuntamento delle tre serie continentali.

Le ultime due gare del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, che al Nürburgring aveva già laureato matematicamente Kujala campione Pro, hanno assegnato i rimanenti titoli. Quasi scontati quello della classe Am, andato al georgiano Shota Abkhazava, e delle Gallardo, conquistato dall'equipaggio della Imperiale Racing formato da Andrea Palma e la portoghese Carina Lima, i quali arriva-

vano in America con un largo margine di vantaggio.

Più avvincente la volata a cinque per il campionato Pro-Am. A spuntarla è stato infatti Spinelli, che dopo avere ottenuto due vittorie a Silverstone e Spa con Marco Moscato, si è alternato al volante della vettura del team Antonelli Motorsport con Riccardo Agostini, campione della Carrera Cup Italia e al suo debutto sulla Huracán Lp 620-2. Il neo-binomio ha messo a segno il terzo posto assoluto ed il primo di classe in gara-1. In gara-2 Agostini, autore del secondo "stint" di guida, è rimasto al comando fino all'ultimo giro, quando approfittando delle gomme più fresche dalla terza posizione è risalito davanti Harald Schlegelmich, che assieme a Mikhail Stepanov ha così potuto festeggiare la sua prima vittoria. In gara-1 si era invece imposto Kujala, con Florian Spengler che ha

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Kujala; 2. Spengler; 3. Agostini-Spinelli. Gara-2: 1. Niederhauser; 2. Kujala; 3. Spinelli-Zampieri.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-78

BEN 65 LE VETTURE ALLA PARTENZA

A sinistra e a lato, Kujala, ossia il trionfatore di Sebring, mentre taglia il traguardo e portato in trionfo dai suoi. Sotto a destra, Di Folco 3° di classe in gara-1



completato la doppietta di Bonaldi. Da segnalare le due rimonte di Di Folco, che dopo avere accusato un problema nelle libere, aveva dovuto saltare le qualifiche avviandosi dal fondo.

Il pilota della Raton Racing in gara-1 ha concluso terzo di classe, mentre in gara-2 si è imposto con la pioggia nella classe Pro, finendo sesto assoluto alle spalle della vettura di Imperiale divisa da Giacomo Barri e Simone Pellegrinelli. Meno fortuna per il suo compagno di squadra Niederhauser, più veloce nella Q2, penalizzato dal cambio ai box effettuato (a differenza degli altri) subito dopo il regime di safety-car. Dai protagonisti è mancato Zampieri, autore della pole e subito in testa per tutta la prima parte di gara-1, cedendo poi il volante a Roman Mavlanov, resosi autore di una violenta uscita di pista. ●



ALLA PRIMA STAGIONE NEL MONOMARCA

Liberati re d'Asia

Al sole della Florida, brillano i piloti italiani anche nelle due serie extra-continentali. Doppio successo e titolo nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia per Edoardo Liberati, che in equipaggio con il cinese Yuan Bo ha conquistato con i colori dello Zen Racing Team il suo secondo titolo della carriera, a sette anni di distanza da quello messo a segno nel campionato tricolore della F.Azzurra. Il romano, 22 anni, alla sua prima stagione nel monomarca del Toro, aveva saltato il primo appuntamento del Fuji, debuttando lo scorso luglio a Shanghai con una vittoria assoluta, la prima delle sei che è riuscito ad ottenere quest'anno. Contemporaneamente impegnato nella serie europea con il team Raton Racing, Liberati è stato l'unico a prendere parte a tutti e tre i trofei, disputando anche la gara Usa di Road Atlanta. A concludere secondo sempre nella serie asiatica, è stato il vicentino David Rizzo, fino alla vigilia dell'ultimo round leader della classifica assieme ad Anthony Liu. Nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo North America, vittoria in gara-2 (assieme a Edoardo Piscopo) e titolo Pro per Richard Antinucci, protagonista di tutta la stagione con la vettura della O'Gara Motorsport.



SI RIVEDE ANGELELLI

Tra i volti noti che si sono visti nel paddock di Sebring, quello di Massimiliano Angelelli, impegnato a seguire i piloti del team Prestige Performance per il quale ha corso quest'anno il brasiliano Enrique Bernoldi. Particolarmente gradita anche la visita di Max Papis.

DEB MONTERMINI!

Debutto inatteso, quello di Andrea Montermini nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa. Il pilota di Sassuolo ha affiancato Raffaele Giannoni sulla vettura del team Automobile Tricolore, agguantando in gara-2 un ottimo quarto posto assoluto e della classe Pro-Am.

ARRIVA KODRIC

In Florida una delle "new entry" è stato Martin Kodric, da un paio di stagioni protagonista nella F.Renault 2.0. Il giovane croato ha accumulato esperienza facendo coppia con Sebastián Merchán sulla vettura schierata dalla Bonaldi Motorsport.

ECCO CROCE E COSTA

A Sebring hanno esordito anche i due brasiliani Fernando Croce e Nicolas Costa, pilota del Formula Junior Program di Lamborghini Squadra Corse. Un ottimo debutto per il binomio del Vincenzo Sospiri Racing, che nella seconda gara della serie europea hanno conquistato il sesto posto, piazzandosi quarti nella classe Pro-Am.

SI PROPONE AMICI

In America si è rivisto sotto i riflettori anche Andrea Amici, campione Pro-Am 2013, reduce da una stagione ricca di soddisfazioni nel Gt Italiano che lo ha visto cogliere assieme a Marco Mapelli il secondo posto nella classe Gt3 con la Audi. Il 22enne pilota romano ha preso parte alle due gare della serie nordamericana con i colori della Prestige Performance, ottenendo rispettivamente un quarto e un sesto piazzamento in equipaggio con Kevin Conway, mentre nella Finale Mondiale ha concluso ottimo secondo in gara-2.

Test esclusivo in **pista** di

**AUTO
SPRINT**

CITROËN C-ELYSEE

Una vera **mangia**

ABBIAMO PROVATO LA CITROËN C-ELYSEE, L'AUTO CHE DA 2 ANNI STA DOMINANDO IL WTCC, PER SCOPRIRE QUAL È LA DIFFICOLTÀ DI GUIDA DI QUESTE TURISMO. RICHIEDONO ABILITÀ PER SFRUTTARE GLI PNEUMATICI

di **Alberto Sabbatini**

Da quando ha preso la direzione del sud est asiatico, gli appassionati italiani seguono meno il Wtcc. D'altronde il Mondiale Turismo ha abbandonato l'Italia e Monza da un paio d'anni. E pian piano anche l'Europa ha perso alcuni appuntamenti storici (Austria, Spa) sostituiti da gare in Argentina, Thailandia e Qatar e in Asia. E gli appassionati, anche volendo, faticano a seguire in tv su Eurosport, organizzatore della serie e tv ufficiale del campionato, l'epilogo della serie.

Perciò, approfittando di un test che la Citroën ha organizzato per far provare ad alcuni giornalisti la C-Elysée che ha vinto per la seconda volta il campionato, abbiamo colto l'occasione per scoprire in profondità assieme a Yvan Muller, uno dei portacolori della marca francese, i segreti e le curiosità di queste vetture da corsa che non hanno più niente a che spartire con le vecchie auto Turismo di qualche anno fa. A



CON YVAN MULLER ALLA SCOPERTA DELLA C-ELYSEE

Il 4 volte campione del mondo (però mai con la Citroën...) Yvan Muller, ci ha fatto da tutor alla scoperta della Citroën C-Elysée che da due anni domina il campionato Wtcc. In alto, gli allori della C-Elysée: mancano quelli 2015 che però ha già conquistato sul campo...

**AUTO
SPRINT**

LYSÉE



omme





partire dal nome che è diventato Tc1.

«Sia la mia Citroën C-Elysée che le altre Turismo del Wtcc attuale - spiega Muller - sono ben diverse dalle vecchie Turismo di alcuni anni fa che ci ricordavamo tutti. Queste sono vere auto da corsa. Il regolamento da due anni è tutto nuovo e ha cambiato volto a queste auto che sono molto più larghe di prima, hanno una grande tenuta di strada in curva e molta deportanza rispetto a un tempo».

Le vetture Turismo classe Tc1 ultima generazione hanno debuttato nel 2014. Nell'idea di Jean Todt, presidente Fia, quando decise il nuovo regolamento sia per il Wtcc che per il Wrc, questa Citroën C-Elysée e le sue simili avrebbero dovuto essere la prefigurazione di una specie di World racing car per le corse. Una sola auto globale per due categorie mondiali, pista e rally, per consentire economie di scala e risparmi ai Costruttori che così sarebbero stati incentivati a impegnarsi nelle corse contenendo i costi. In realtà poi Wtcc e Wrc differiscono perché per motivi di marketing e volontà dei Costruttori le Wrc si sono indirizzate su carrozzerie di auto di segmento minore (Citroën DS3, Ford Fiesta) mentre le macchine del Wtcc sono di segmento automobilistico superiore (Citroën C-Elysée, Honda Civic, Chevrolet Cruze). Ovviamente le Wrc sono a quattro ruote motrici e le Wtcc solo a due ruote motrici (anteriori). Quello che Todt è riuscito a mantenere davvero comune tra i due mondi, Wrc e Wtcc, è il motore: 4 cilindri turbo 1,6 litri. Le Wtcc però sono più potenti delle Wrc di una cinquantina di cavalli grazie a minori restrizioni all'alimentazione: 380 cv contro 320 cavalli.

«Le nostre Wtcc - dice Muller - sono più larghe, più potenti e anche più leggere delle Wrc. Ma la vera differenza è che le Wtcc sono a due ruote motrici, quindi noi dobbiamo scaricare 380 cavalli sulle sole ruote anteriori. Questa diventa la discriminante più importante nelle gare. Perché ogni manche del Wtcc è lunga circa 60 km ed è impossibile completarla senza un forte degrado delle gomme».

Un po' come in F1, le gare Wtcc sono quindi decise dalla bravura e dalla sensibilità del pilota nel gestire la gomma. È quello di cui ci siamo accorti subito nel test della C-Elysée da corsa. Un modello che desta curiosità anche dal punto di vista estetico. Se non conoscete la C-Elysée come modello stradale,

POSIZIONE DI GUIDA MOLTO BASSA

Notate la posizione di guida ribassata della C-Elysée: gli occhi sono ad altezza cruscotto! La grande leva nera è il cambio sequenziale; la leva più piccola è il freno mano: si usa in partenza. In alto, il circuito del test





è perché in Europa non esiste o quasi. È una variante con la coda della C4 o della Ds4 per i mercati dell'est Europa e per la Cina. Col fatto che il Wtcc si corre soprattutto nel sud est asiatico, per motivi di marketing la Citroën ha scelto di gareggiare con questo modello invece che con l'europea Ds4. Il modello stradale, diciamo la verità, è abbastanza anonimo. Una volta "vestita" da Wtcc, però, la C-Ellysée assume una notevole grinta: carreggiate molto larghe, un vistoso spoiler anteriore, un'ala posteriore a tutta larghezza. E sotto la carrozzeria un fondo piatto che aumenta drasticamente la downforce. Rispetto alle vecchie Wtcc della precedente generazione il salto, sia tecnico che estetico, è notevole. L'interno è quello di una vera auto da corsa, con posto guida molto arretrato. La posizione di guida è un po' bassa e visto che la C-Ellysée è dotata di vistosi spoiler e appendici esterne e il cofano è abbastanza "rigonfio", è stato difficile per noi prendere bene le mi-

**SUL VOLANTE
C'È IL CLACSON!**

Il volante della C-Ellysée: il tasto giallo in basso è quello del clacson, forse un retaggio della Ds3 Wrc. Il pulsante rosso al centro è quello di avviamento, il pomello rosso in basso a destra seleziona la mappatura più potente

sure esterne. Forse questo limite verso la visibilità esterna spiega perché tanti contatti in gara e pezzi che saltano via ad ogni maniche.

Il volante è dotato di numerosi pulsanti, con la curiosità del tasto di avviamento motore proprio al centro del piantone. Si vede che dev'essere sottomano perché è facile spegnere il motore in qualche contatto di gara. A noi è capitato di girarci e il 4 cilindri turbo s'è subito ammutolito. Mancano tutti i driver's aids, gli aiuti alla guida. Quindi niente Abs, traction control e il cambio non può essere a comando elettronico ma c'è un bel sequenziale Sadev 6 marce meccanico. Però, cosa stranissima, c'è...il clacson!



Un bel pulsante giallo sul volante, nella razza di destra. La cosa buffa è che nemmeno i tecnici Citroën sanno per quale motivo c'è: qualcuno dice che è una eredità della Wrc, qualcun altro sostiene che è obbligatorio per regolamento! Il bello è che funziona pure: fa un piccolo suono, anche se a motore acceso diventa inudibile da fuori.

Una volta in pista, si frena obbligatoriamente col sinistro perché il pedale della frizione è piccolo e disassato. Il motore ha un rombo piacevole, poco soffocato dal turbo. Il sound è piacevole quando sale di giri e quando si schiaccia nelle marce basse i 380 cavalli di potenza si avvertono davvero, anche perché l'auto pesa solo 1100 kg, pilota compreso. Il circuito del nostro test è un tortuosissimo tracciato francese, a Ecuyers, a est di Parigi. Una pista di 3,5 km con continue curve e controcure. Tanto che Yvan Muller ci aveva avvisato: «Più che una pista, sembra la prova speciale di un rally». In più è freddo e si fatica a scaldare le gomme.

Così ci bastano pochi giri per capire la grande particolarità della C-Elysée e di tutte le auto Wtcc. Tutti quei cavalli sulle ruote anteriori richiedono una cautela particolare nel guidare. Quando si accelera dalle marce basse, la macchina sgomma e tira tutta da un lato se non hai lo sterzo perfettamente dritto. Quando inserisci in curva con forza, se non hai la gomma posteriore "calda", è un testacoda garantito. Anche a bassa velocità. Essendo una trazione anteriore, però, le gomme davanti si scaldano abbastanza in fretta, mentre le posteriori restano fredde a lungo. Quando poi queste ultime finalmente vanno in temperatura, sono le anteriori che per l'uso cominciano a perdere grip. Insomma,

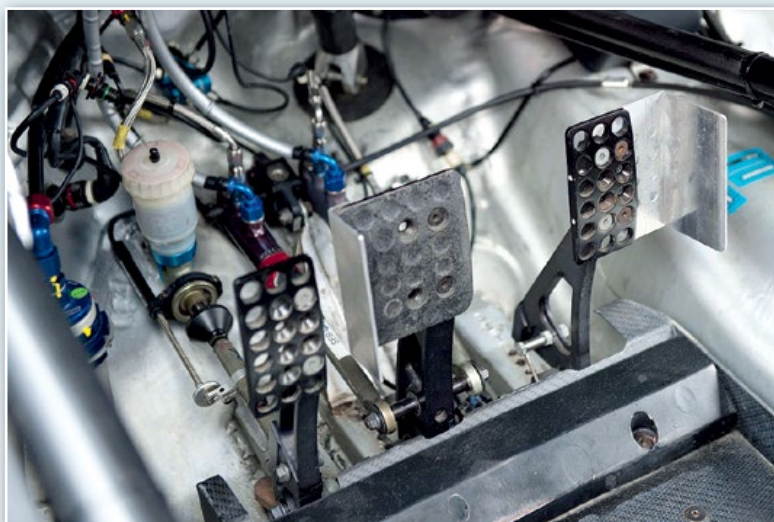
richiede una attenzione speciale per sfruttare gli pneumatici e andare forte nel misto. Il sovrasterzo di potenza, croce, delizia e divertimento di molte auto da corsa, qui non esiste. In compenso con la C-Elysée si passa di continuo dal sovrasterzo in ingresso curva (causa gomma fredda), al sottosterzo di potenza in uscita di curva. Paradossalmente la macchina è molto più go-dibile, prevedibile e divertente sulle curve veloci dove "lavora" anche l'aerodinamica.

Per questo Yvan Muller ci dà la sua ricetta per vincere con la C-Elysée: «La messa a punto è importantissima. Si può lavorare su molte componenti, ma l'ideale per fare la gara perfetta è riuscire a realizzare un assetto per cui la macchina sia sovrasterzante in curva a inizio gara con gomme nuove; diventi neutra a metà corsa e cominci ad evidenziare un po' di sottosterzo nel finale di gara quando le ruote davanti si consumano dopo 60 km». ●



PEDALIERA CON FRIZIONE

Il regolamento Tc1 per il Wtcc dal 2014 consente una aerodinamica più efficiente; ecco perché l'ala posteriore è diventata di maggiori dimensioni. Sotto, la pedaliera della C-Elysée: il pedale della frizione serve soltanto in partenza. A destra, il volante e il motore 1.6 turbo 4 cilindri che gira a soli 6000 g/m.



DERIVA DA UN MODELLO PER RUSSIA E CINA

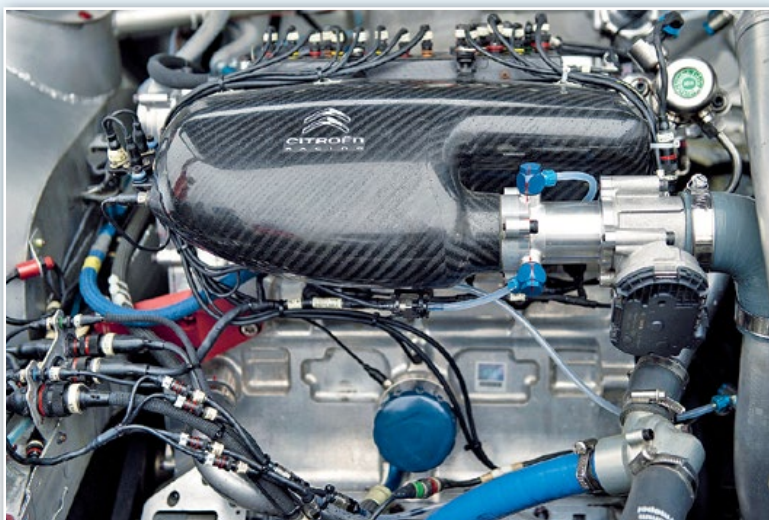
La Citroën C-Elysée del Wtcc è basata su un modello stradale tre volumi che non esiste sul mercato italiano ed europeo: è venduta in alcuni paesi dell'est e in Cina; Citroën l'ha scelta per il Wtcc viste le numerose gare nel sud est asiatico. A sinistra, i freni anteriori in acciaio da 380 mm: nel Wtcc sono proibiti componenti meccanici in carbonio





Il motore è 1.6 turbo da **380 cv**

LA C-ELYSÉE HA LO STESSO PROPULSORE DELLE WRC DA RALLY MA CON BRIDE DI MAGGIOR DIAMETRO SULL'ALIMENTAZIONE



La Citroën C-Elysée segue il regolamento Tc1 ed è nata nel 2013; è una berlina tre volumi derivata dalla omonima vettura stradale; è lunga 457 centimetri e larga 195 cm. Il passo è di 246 cm. La C-Elysée sfrutta ovviamente molte componenti della Ds3 del mondiale rally che era stata costruita precedentemente all'auto da Wtcc, a partire dal motore 4 cilindri 1,6 litri turbo a iniezione diretta a corsa corta (82x75,5 mm) ed elettronica Magneti Marelli. La potenza però è superiore di circa il 20%: il propulsore della C-Elysée eroga 380 cavalli contro i 320/330 cv del motore rally. Il motore però eroga la sua massima potenza a un regime piuttosto contenuto: solo 6000 giri/minuto, ben al di sotto del regime massimo di rotazione permesso dal regolamento che è di 8500 g/m. La differenza di potenza è dovuta fondamentalmente al fatto che nel Wtcc sono permesse bride di aspirazione di maggior diametro: 36 mm contro i 33 mm del regolamento Wrc. La coppia massima è di 400 Nm a 4500 g/m. Il regolamento Wtcc obbliga a disputare tutta la stagione di gare con un solo blocco motore, quindi deve avere una autonomia di almeno 5000 km. Il turbo

si può invece cambiare, fino a un massimo di sei sostituzioni. Il cambio è un sequenziale meccanico Sadev a 6 marce mentre il peso della vettura per regolamento è di 1100 kg con pilota a bordo ma senza carburante. I freni sono a disco da 380 mm anteriori e 300 mm posteriori, mentre i cerchi permessi dal nuovo regolamento Tc1 sono più grandi che in passato: da 18". Le gomme invece sono Yokohama per tutti i concorrenti, in quanto il Wtcc è un campionato monogomma. La trazione è anteriore con differenziale autobloccante all'avantreno. Il regolamento delle Tc1 per il Wtcc prevede anche un obbligo di zavorra per chi vince le corse, zavorra che viene però assegnata non al singolo pilota ma a tutte le vetture del Costruttore dell'auto che ha vinto. Il quantitativo di zavorra viene ricalcolato ogni tre gare. Rispetto alla F.1, nel Wtcc i test sono permessi e anche molto frequenti. Anche sulle evoluzioni il regolamento è abbastanza permissivo: non c'è la ferrea regola dei "gettoni" della F.1 ma sono invece consentite alcune evoluzioni di carrozzeria, aerodinamica e motore; però non si può tornare indietro. Da qui l'importanza dei test di sviluppo. ●



La sua lunga esperienza alla fine lo ha premiato. Anche quest'anno Yvan Muller ha perso il titolo Wtcc contro il forte giovane compagno di squadra argentino, José María López. Proprio come nel 2014. Ma la Citroën ha comunque ricompensato il pilota francese confermandolo in squadra per il 2016. Una prova di fiducia non da poco perché la Citroën per il prossimo anno ha dovuto ridurre gli investimenti nel Wtcc e dimezzato lo squadrone confermando solo López e Muller e "tagliando" addirittura un intoccabile come Sebastian Loeb, oltre al cinese Ma.

Yvan Muller è il pilota più titolato del Wtcc. È lui che dopo aver vinto quattro titoli mondiali nel Wtcc con Seat e Chevrolet, ha trascinato la Citroën nel mondiale Turismo sviluppando e facendo crescere la C-Elysée. Muller a 46 anni è il pilota di maggior esperienza con le berline Turismo. E soprattutto poliedrico. Nel 2015 ha staccato la licenza per la 36° volta. Dal kart in poi ha corso ovunque. Gli è mancata la F.1 dove non è mai riuscito a entrare ma è stato specialista delle gare francesi su ghiaccio, ha disputato la 24 Ore di Le Mans con i Prototipi, qualche gara del Mondiale Rally e la Dakar. Ma è nel Turismo che è diventato quasi imbattibile. Però anche Muller negli ultimi due anni si è trovato schiacciato in squadra da un compagno velocissimo come López che gli ha strappato per due volte nel 2014 e 2015 quel quinto titolo mondiale con cui vorrebbe coronare la carriera.

«Non mi ritengo inferiore a López - confida Muller - ho vinto, ho fatto pole; le due sconfitte di questi ultimi due anni sono dovute soprattutto a un po' di sfortuna. Nel 2014 mi sono trovato già fuori campionato dopo le prime gare in cui due incidenti non mi hanno fatto prendere punti.

Quest'anno ero partito meglio, poi per piccole penalità in Argentina e a Marrakech ho lasciato per strada punti preziosi. Poi ho infilato una serie di 4 pole consecutive, mi sentivo "in palla" ma poi ho perso altre gare mentre il mio compagno prendeva la fuga in campionato. Le corse sono così».

- Sembra che il tuo grande vantaggio, l'esperienza, non faccia più la differenza in pista...

«L'esperienza nel Wtcc ormai non è più un vantaggio importante. Abbiamo i simulatori, la messa a punto si fa lì. Io poi ho 46 anni e con l'età non guadagni velocità».

- Il Wtcc però concede poco spazio al pilota se non per l'aggressività nel tentare i sorpassi.

«Mica vero. È una delle categorie più tecniche che esistano. Il pilota fa molto la diffe-

L'esperienza non conta più

YVAN MULLER, IL PILOTA PIÙ TITOLATO DEL WTCC RACCONTA LE RAGIONI DI QUESTE DUE ANNATE STORTE E QUALI COMPETENZE SERVONO ORA NEL TURISMO

NEL WTCC CI VUOLE MOLTA PREPARAZIONE TECNICA PER FARE ASSETTI VALIDI CHE DURINO PER TUTTA LA GARA

YVAN MULLER

”



za



renza. Non tanto nella guida ma nella competenza tecnica per fare l'assetto. Nel Wtcc non c'è Abs, non c'è traction control, abbiamo 380 cavalli sulle ruote anteriori ed è un attimo distruggere le gomme se guidi in modo troppo aggressivo. L'auto va assettata in modo particolare perché sia competitiva. Non bisogna inseguire il set up perfetto in qualifica perché sennò in gara sei penalizzato. In qualifica fai un solo giro veloce e le gomme anteriori si scaldano subito mentre le posteriori no. Se cerchi un buon bilanciamento per la qualifica, poi sei svantaggiato in gara perché le gomme anteriori crollano dopo pochi giri. L'ideale è che la macchina sia sovrasterzante a inizio corsa, bilanciata a metà gara e con un sottosterzo che comincia ad emergere nel finale. Se fai un assetto troppo bilanciato per inizio gara, poi ti trovi nel finale di corsa che l'auto non volta più. Bisogna saper gestire la macchina e la propria aggressività. Per esempio a Shanghai in gara-2 ero dietro Tarquini a inizio corsa, lui era 2

LOPEZ È MOLTO VELOCE MA HA 20 ANNI MENO DI ME. VOGLIO VEDERE SE ANDRÀ COSÌ FORTE A 46 ANNI...

YVAN MULLER

”

decimi più rapido di me al giro. Ho cercato di trattenermi dallo spingere per non rovinare le gomme. A metà gara giravamo uguali, a fine gara ero 0"2 più rapido di lui e l'ho passato. Se a inizio gara mi fossi fatto prendere la mano gli sarei finito dietro. Le nostre gare sono molto tattiche. E sarà ancora diverso nel 2016 se cambieranno le regole di griglia: si pensa di fare partire l'autore della pole 10° in gara-1 e al palo in gara-2 per avere una seconda corsa più lineare. A quel punto diventerà fondamentale la tattica: il poleman dovrà correre conservativo in gara-1 per non compromettere la seconda corsa.

- Cos'ha Lopez in più di te?

«È molto veloce, ha fatto tante pole ma penso che io, lui e Loeb siamo più o meno sullo stesso piano. Sono la motivazione e un po' di fortuna in più o in meno a fare la differenza. Però voglio vedere se lui quando avrà 46 anni sarà veloce come me adesso...».

Alberto Sabbatini



De Toma una pantera in via

TRA L'ARGENTINA E L'ITALIA UN RACCONTO D'ALTRI TEMPI: LA STORIA DI UN UOMO
E DI UN MARCHIO CHE S'IMPOSE NEL MERCATO DOPO L'ESPERIENZA NELLE CORSE



CI SONO SOLO CARCASSE E RUDERI. ADESSO NELLO STABILIMENTO DI MODENA, UN TEMPO ISOLA FELICE E PUNTO DI RIFERIMENTO PER UN ARCIPELAGO DA DUEMILA POSTI DI LAVORO. TRA L'EMILIA E IL SUDAMERICA SIAMO ANDATI A RISCOPRIRE LA FIGURA DI ALEJANDRO DE TOMASO, EX PILOTA E POI COSTRUTTORE DI AUTOMOBILI DIVENUTE OGGETTO DI CULTO IN UNA STORIA SENZA LIETO FINE

SUTTON-IMAGES.COM

SO d'estinzione

DALLA F1 ALLA GRANDE PRODUZIONE

Viaggio in un mondo che non c'è più. Quello di Alejandro De Tomaso. Siamo entrati nel vecchio stabilimento alla Brucciata di Modena dove in un'ambientazione spettrale sono rimaste carcasse e pezzi di carrozzeria di automobili che hanno fatto innamorare star della canzone e monarchi. Una storia che è decollata con lo sbarco nel mercato americano e anche un'esperienza veloce e dolorosa in F1 come costruttore della monoposto di Williams: l'avventura s'interruppe quando Courage, sopra, perse la vita al Gp d'Olanda

testi e foto di **Filippo Fiorini**

BUENOS AIRES - C'è un nome d'automobile che fa tremare i polsi dei ragazzi che sono stati giovani negli Anni Settanta. È un nome che forse non dice molto alle nuove generazioni, ma che nella marca, De Tomaso, contiene già l'origine italo-argentina del suo creatore, e nel modello, Pantera, fa pensare subito al profilo muscoloso di una carrozzeria coi parafanghi sporgenti e un cuore selvaggio nascosto sotto al cofano.

Sono passati circa sessant'anni da quando Alejandro De Tomaso lasciò Buenos Aires e arrivò in Italia col sogno di correre in Formula Uno. Pochi di meno, da quando rimise quel sogno nel cassetto per tirare fuori quello di diventare costruttore.



Il primo modello, la coupé Vallenga, lo immatricolò nel 1967. L'ultimo, la De Tomaso Guarà, uscì di produzione nel 2004. Alejandro era morto l'anno prima, ostinandosi fino all'ultimo, sebbene un ictus l'avesse reso muto ed emiplegico, a guidare un'azienda che poi passò di mano due volte, ma non sopravvisse alla sua scomparsa. Nel marzo scorso, il gruppo cinese Ideal Team Venture ha comprato il logo con la "T" che gli antenati di De Tomaso usavano per marchiare le vacche in Argentina e che lui aveva voluto mettere sul copriradiatore delle proprie auto. Il dottor Salsi dello studio legale K&L Gates di Milano, preferisce non fare dichiarazioni in merito ai progetti del suo cliente.

Fonti di stampa, però, hanno fissato in circa 2 milioni di euro l'acquisto dei diritti di marca, ovvero, poco più di quanto costerebbe adesso comprare una favolosa Maserati A6GCS, come quella con cui Alejandro De Tomaso corse il Gp di Buenos Aires del '55. Oggi, gli operai degli stabilimenti torinesi dell'azienda, dove la portò l'ultima proprietà, sono cassintegrati e lottano per una liquidazione. Nei capannoni della sede storica di Via Virgilio, alla Bruciata di Modena, dove nel '73 si sfornavano 300 macchine l'anno, superando i ritmi di Ferrari e Lamborghini, restano solo le carcasse di vetture mitiche: lo sportello di una Guarà bianca giace come reliquia di un esemplare estinto, proprio come la volpe delle isole Falkland di cui porta il nome. Il monoscocca di un prototipo su base Pantera, invece, è coperto da una bandiera della squadra corse, come si fa per pietà coi morti.



La moglie: «Fangio portò Alejandro in Italia»

Tra i figli e le 2 mogli di Alejandro De Tomaso c'è rimpianto, rassegnazione e ricordi. «Se dovessi descriverlo con una frase, direi che era soggetto a continui cambiamenti d'umore. Passava dall'entusiasmo allo sconforto in un battibaleno», dice Dolores Güiraldes, che ha 86 anni, una lucidità invidiabile e un appartamento elegante in centro a Buenos Aires.

Tra le decine di soprammobili antichi che arredano la casa, spunta il modellino di una Pantera viola. Questa donna ha avuto tre figli da Alejandro e anche una fede nuziale. «Negli Anni 50, l'ambiente delle corse in Argentina era una congrega di pazzi. Alejandro ci entrò più per il fascino eroico, che per amore dei motori». Le ragazze, i circuiti stradali col pubblico ai bordi e il profumo degli ottani bruciati, però, gli fecero prendere una bella cotta. Iniziò con un piccolo concessionario auto coi soldi in prestito dalla suocera, poi, arrivarono i colpi di fortuna a coronare le sue immense ambizioni. «Fangio con mio marito divenne molto amico - riconosce Dolores - fu lui ad invitarlo in Italia a cercare fortuna». Era il 1956.

Il figlio: «Nel 1957 mio padre arrivò 11° a Le Mans»

«In F1 (dove ha disputato 17 Gp) non si è mai distinto. Il suo forte erano le corse endurance». Pablo De Tomaso lo dimostra con in mano i libri di storia, per cui nel '57 suo padre arrivò 2° alla 12 Ore di Messina e 11° a Le Mans. «Guidava una Osca 750 dei fratelli Maserati. La sera prima il suo compagno di squadra, Colin Davis, era andato a Pari-

RICORDI DI FAMIGLIA
Sopra, Dolores Guiraldes, prima moglie di Alejandro De Tomaso: in alto i due nel giorno del loro matrimonio. Dalla loro unione sono nati tre figli. Sotto, Pablo De Tomaso mostra la famosa "T", usata dai suoi nonni per marchiare il bestiame e divenuta il simbolo della Casa Costruttrice



gi a mangiare i funghi. Si prese un'intossicazione e mentre correva, vomitava nell'abitacolo. Per papà fu più difficile restare in macchina che guidare». Ma Alejandro resistette e arrivarono primi nell'indice di performance, che consiste nel sottrarre una media dei tempi allo spazio percorso. Dopo un fuoripista a Sebring, in Florida nel '59, l'argentino smise di guidare le macchine e iniziò a fabbricarle. La piccola officina De Tomaso, che aveva aperto a Modena, trovò un trampolino di lancio in quello che sarebbe stato il suo secondo grande amore: Elizabeth Haskell. Questa bionda americana correva nei campionati europei con lo pseudonimo di Isabelle. I due si conobbero e non si lasciarono più: entrambi stranieri, spericolati avventurieri dell'asfalto, in un'Italia che era l'Olimpo dei motori.

Primo modello di successo fu la Mangusta

Santiago è l'unico tra i figli di Alejandro che ha lavorato in fabbrica col padre. Racconta che i primi finanziamenti importanti arrivarono in dote con Isabelle, che era l'ereditiera di un importante gruppo industriale americano, legato alla Ford e alla General Motors. Il primo modello di successo fu la De Tomaso Mangusta. Alejandro aveva stretto un accordo per lavorare con Shelby all'evoluzione di un roadster da 500 cv.

Qualcosa però andò storto, Alejandro dovette fare da sé e per rivincita diede alla propria creatura il nome dell'unico mammifero in grado di tenere testa ai Cobra. Telaio monotrave, sospensioni indipenden-



DE TOMASO ALBICELESTE

A destra ecco la De Tomaso 505 costruita per Frank Williams nel 1970. Sotto, Williams, Dallara e Courage ai box: un'avventura difficile e segnata dalla morte di Piers a Zandvoort. A sinistra e sopra ancora immagini della fabbrica De Tomaso di Modena: è stato Santiago De Tomaso a venderla dopo il fallimento e adesso si dedica al Museo De Tomaso nella città della Ghirlandina



SUTTON-IMAGES.COM



ti, motore Ford V8 da 4.700 cc nella prima edizione (306 cv) e 5.000 nella seconda (220 cv), il rapporto peso-potenza delle Mangusta gli permetteva di rivalleggiare con le Lamborghini Miura, nonostante il cambio duro e le masse sbilanciate. Fu il piede nella porta del mercato americano e il pass-par-tout per i trofei più prestigiosi in assoluto.

Nel 1970 in F.1 costruì la monoposto per Williams

L'apice, lo raggiunse con lo sbarco in F.1, quando nel 1970 De Tomaso costruì la monoposto della scuderia Williams. Pablo guarda le foto di quella livrea rossa adornata coi nastri biancocelesti dell'Argentina e dice che «fu un'esperienza incominciata male e finita peggio». Con tre ritiri e un'assenza al via nelle prime 4 prove del mondiale, la De Tomaso 505 di Piers Courage capottò e prese fuoco al 23° giro del Gp di Zandvoort. Per spegnere l'incendio, i pompieri dovettero ricoprire di terra la carcassa del veicolo senza poter estrarre il pilota. Si dice che da allora Frank Williams mantenga un certo distacco emotivo dai suoi corridori. Di certo, il fatto spinse De Tomaso a lasciare la classe regina. Si era convinto che il successo andasse perseguito su scala industriale. Col tempo si fece la fama di capitalista intrepido, scommettitore acuto, spietato con la concorrenza e duro coi dipendenti. Il figlio Pablo si ricorda che una volta Alejandro aveva un appuntamento al ministero del Lavoro a Roma. Decise di andarci in macchina e offrì un passaggio al capo del sindacato, «tanto la strada era la stessa». Do- ➤



po una sosta per fare benzina, però, il direttore approfittò di una distrazione dell'altro e ripartì da solo, dicendo poi al ministro che i lavoratori avevano disertato l'incontro.

Quando De Tomaso era un'isola felice

Santiago invece si ricorda che «dopo gli scioperi del '71 e la crisi del petrolio di due anni dopo, la De Tomaso diventò un'isola felice per i dipendenti, mentre altri dovettero chiudere». Un'isola che in pochi anni avrebbe invaso i continenti della Maserati, della Moto Guzzi, della Benelli e della Innocenti, con cui produsse le famose Mini. A grandi linee, un arcipelago da duemila posti di lavoro. Erano arrivati gli anni della Pantera, che, con 7.250 esemplari prodotti, fu il modello più venduto della marca, rimediando anche allo scarso successo dei progetti pensati per il segmento di lusso. La macchina restò in produzione dal '71 al '93. «Il segreto del Ford Cleveland (5763 cc./330 hp) che montano le Pantera è la sua semplicità». Lo garantisce George Pence, presidente del Pantera International Car Club di Fillmore, California. La sua è una Pantera argentata del '74, che ha ritoccato fino a 385 cv. «Possedere una Pantera è diverso dall'avere qualsiasi altra supersportiva. Le persone ti chiedono di potersi fare una foto, di sedersi al posto di guida e fingere di viaggiare ai duecento». Lui è solo uno dei molti appassionati che si sono fatti conquistare dalle sue curve.

Anche Elvis Presley sulla Pantera

Se gli si chiede di citare i più celebri, incomincia da Elvis Presley. Il «Re del Rock» la volle gialla per regalarla a una delle sue fiamme. Il gesto però non fu apprezzato. La ragazza faceva la difficile e lui decise di piantarla in asso partendo in sgommata. La Pantera tuttavia stava dalla parte della donna e si rifiutò di andare in moto, così Elvis scese e la crivellò di colpi. La si può vedere al museo Petersen di Los Angeles, con le pallottole ancora dentro. Un modello simile, sempre giallo, è stato usato da Kilye Minogue per il video di «Can't Get You Out Of My Head», anche se non si avvicina nemmeno alla Pantera rosa che la rivista Playboy regalò a miss Liv Lindeland, per farla posare nel servizio della playmate dell'anno 1972. Carlo XVI Gustavo, re di Svezia, ne ha una della stessa età e la DC Comics ne ha fatte guidare ben due a Batman, nei numeri 408 e 645 del fumetto. «Nacque come un modello d'avanguardia, per questo rimase in produzione così a lungo», spiega Santiago. La Guarà non seppe essere altrettanto grande. L'industria dell'auto era cambiata e il capitano della De Tomaso era diventato vecchio. Dopo l'ictus, Alejandro fu ricoverato all'ospedale di Forlì nella stanza accanto a quella di Federico Fellini, col quale faceva grandi litigate. Conoscendolo, è difficile pensare che possa essere felice nel vedere il suo marchio in mano a un gruppo cinese, che in apparenza non è impegnato direttamente nell'industria automobilistica. Di certo, è contento di sapere che i milioni di devoti che ha sparso per il mondo, possono trovare suo figlio al Museo De Tomaso di Modena, dove le Pantera imballate, ogni tanto ruggiscono ancora. ●



IL MARCHIO DE TOMASO ORA È DI PROPRIETÀ DI UN FONDO D'INVESTIMENTO CINESE

In seguito al primo fallimento la De Tomaso trasferì la produzione nel Torinese senza rilanciarsi. Dopo un'asta deserta, ora il marchio è stato acquistato per solo 1 milione 50 mila euro da Ideal Team Venture, un fondo d'investimento di cui si sa solo che è cinese



ULTIMI RUGGITI DELLA PANTERA

Sopra, George Pence, presidente del Pantera International Car Club di Fillmore in California.

A destra, il figlio di Alejandro, Santiago De Tomaso sulla Pantera, una vettura che aveva fatto innamorare anche Elvis Presley



Gusto Italiano

- dal 1988 -



radio ***LatteMiele***



CARRERA CUP NIGHT

Si svolgerà sabato 28 novembre a Milano, presso i locali della East End Studios, la tradizionale Carrera Cup Night in cui saranno premiati tutti i campioni della stagione del monomarca tricolore. Intanto si sta già lavorando in ottica 2016, quando verranno introdotti degli importanti cambiamenti, tra cui le due gare sprint di 25' oltre a una endurance di 45' che riempirà il programma della domenica.

FONTES DA RECORD

Tre su tre per Fontes nel Cer (la serie di durata spagnola aperta alle vetture Turismo). Il pilota di Malaga si è contemporaneamente laureato campione delle classi 1, D1 e Seat León Trophy con una Cup Racer del team Pcr Sport, stabilendo così un vero record nel conclusivo appuntamento di Barcellona.

IAQUINTA AL LEVANTE

Protagonista quest'anno nel tricolore Prototipi, Simone Iaquinta ha conquistato il successo nel Trofeo del Levante che si è disputato a Binetto. Il cosentino, in pista con la sua Norma Cn2, ha preceduto la Osella di Danny Molinaro, anche lui reduce da un'ottima stagione nella serie tricolore e sul circuito pugliese autore della pole.

L'ADAC GT SU 7 ROUND

L'Adac Gt Masters guarda al 2016 anche nel segno delle novità. Il campionato tedesco riservato alle vetture Gt, giunto alla 10ª stagione, si articolerà il prossimo anno su un calendario di sette appuntamenti. Per la prima volta dopo otto anni, la serie teutonica scenderà in pista assieme al Dtm in occasione del terzo round del Lausitzring che si disputerà il primo fine settimana di giugno. La stagione prenderà il via a metà aprile da Oschersleben, per proseguire con le trasferte del Sachsenring (1 maggio), Lausitzring, Red Bull Ring (24 luglio), Nürburgring (7 agosto), Zandvoort (21 agosto) e Hockenheim (2 ottobre). È stata inoltre istituita una nuova classe Junior per i piloti Silver under 25.

PER IL 2016 CONFERMATI SOLO L'IRIDATO LOPEZ E MULLER

Citroën a due punte nel Wtcc

La Citroën ha annunciato che i suoi programmi futuri saranno concentrati a partire dal 2017 sul Mondiale rally. Una scelta che porterà la Casa francese a ridimensionare già dalla prossima stagione il proprio impegno nel Wtcc, schierando due sole C-Elysée ufficiali per il campione in carica José Maria Lopez e Yvan Muller ed estromettendo di fatto Sébastien Loeb, che potrebbe proseguire l'avventura nel campionato Fia privatamente, con il team di sua appartenenza. Alla fine del prossimo anno l'impegno del Marchio nella categoria tuttavia si concluderà. Proprio nel Wtcc, la Citroën ha conquistato il titolo nelle ultime due stagioni (2015 incluso), totalizzando 36 vittorie e 21 pole position.

DAL PROSSIMO ANNO TORNANO I CORSI AGONISTICI

Guidare Pilotare e W&D in pista

La Scuola Guidare Pilotare di Siegfried Stohr, ha deciso di riproporre il primo tipo di corso che l'ex pilota di F1 aveva organizzato nel 1982, dedicato specificatamente alla guida agonistica. Per potere lanciare l'iniziativa è stata inaugurata una nuova partnership con

il W&D Racing Team, squadra plurititolata nei vari campionati Turismo. Il parco vetture sarà composto da 11 Bmw di tipo diverso. Con l'opzione "Individual" si potrà scegliere il tipo di auto, l'istruttore e il numero di giri da percorrere. Il primo corso si svolgerà a inizio 2016.

LA GARA TOSCANA ESCE DI SCENA: IL VIA DAL REVENTINO

Civm senza Spino

Definito il calendario del Civm 2016, che registra però la clamorosa rinuncia dello Spino della quale si vociferava da un po' e allora attende una "coda" per ridiscutere la sostituzione. Nonostante la federazione ne avesse confermato la massima titolazione, la salita toscana esce dai 12 round tricolori delle moderne (ed entra in quello delle storiche, il 15 maggio). Per la sostituzione nella data del 12 giugno sono in lizza la Morano Campotenesse, la Svolte di Popoli e l'Alpe del Nevegal (qualcuno vociferava pure della Vallecamonica, già subentrata in passato in casi del genere). La decisione definitiva sarà ridiscussa più avanti. Intanto è confermato il Reventino come apertura di campionato il 17 aprile in Calabria, mentre Pedavena concluderà il Tricolore il 9 ottobre. Con qualche piccolo ritocco, ecco dunque il calendario 2016: 17 aprile Cronoscalata del Reventino (CZ); 1° maggio Trofeo Scarfiotti - Sarnano (MC); 15 maggio Coppa Selva di Fasano (BR); 29 maggio Verzeznis Sella Chianzutan (UD); 12 giugno Morano Campotenesse o Svolte di Popoli o Alpe del Nevegal; 26 giugno Coppa Teodori - Ascoli Piceno; 3 luglio Trento Bondone; 24 luglio Rieti Terminillo; 21 agosto Trofeo Fagioli - Gubbio (PG); 18 settembre MontErica (TP); 25 settembre Coppa Nissena (CL); 9 ottobre Pedavena Croce d'Aune (BL).

INDIVIDUAL RACES SERIES

Bottura fa il bis a Magione

Adolfo Bottura ha conquistato il successo nell'ultimo appuntamento della Individual Races Series che si è disputato sulla pista di Magione, replicando la vittoria ottenuta lo scorso marzo. Il trentino, al volante di un'Osella Fa30 della A.s.d. Speed Motor, ha messo a segno il miglior tempo in entrambe le manche, precedendo nella classifica assoluta la Osella Pa21-Honda del ventenne eugubino Giovanni Rampini (primo nella Sport Production) e l'altra biposto piemontese condotta da Giovanni Urbani.

MOSTRA-SCAMBIO

Auto d'epoca a Ferrara

Esporre in vendita la propria auto d'epoca gratuitamente non è frequente. Se poi accade ad una mostra-scambio come il Grande Mercato di Ferrara, lo scorso anno visitato da oltre 7000 appassionati, è forse ancora più interessante. All'evento, che si terrà martedì 8 dicembre, saranno presenti 350 espositori, anche con moto, ricambi e vario materiale. Il prezzo del biglietto è di 8 euro e si può pure acquistare online, sul sito www.autoemotodelpassato.com. L'apertura è fissata per le ore 8.30.

TEST F4 A MISANO

Prema al top con Juri Vips

Il 17 e 18 novembre, alcune squadre della F4 tricolore sono scese in pista a Misano per svolgere due giornate di test. A fare segnare il miglior tempo in assoluto è stato l'estone Juri Vips, con la prima delle monoposto della Prema autore di 1'34"944. A 170 millesimi dal suo connazionale si è attestato Jan Erik Meikup, in azione con il team Jenzer. Terzo responso di 1'35"320 per il brasiliano Giuliano Raucci (Diegi Motorsport), mentre l'ecuadoriano Juan Manuel Correa, presente sempre con la Prema, ed il cinese Yfei Ye (Mücke Motorsport) hanno completato la top-5.

IL TITOLO VA A TSUBAI

Team Sospiri 7° nella F.4 Japan

Il 20enne Sho Tsuboi ha conquistato il titolo della F.4 giapponese in occasione del conclusivo appuntamento che si è disputato sulla pista di Motegi. Tra i protagonisti anche i due piloti del Vincenzo Sospiri Racing, Takuro Shinohara e Gustavo Myasava, che hanno conquistato altri punti utili a consentire alla compagine dell'ex pilota forlivese di chiudere al settimo posto nella classifica riservata ai Team sulle 25 squadre in totale presenti nel campionato.

EUROCUP F.RENAULT 2.0

Defourny leader ad Alcaniz

Il belga Max Defourny è risultato il più veloce al termine delle due giornate di test riservate ai piloti dell'Eurocup F.Renault 2.0 che si sono svolte sul circuito spagnolo del Motorland Aragon. Il pilota della Art Grand Prix, autore del migliore responso di 1'54"853, ha preceduto il 16enne Lando Norris, neo-campione della Msa F.4, presente con una vettura del team Kaufmann Racing. Terzo tempo per il francese Sacha Fenestraz, che ha girato con la Tech 1. Bene anche la Cram, quinta con il russo Vasily Romanov, mentre la JD Motorsport ha schierato due vetture per Alexey Korneev e James Allen.

A MAGIONE IL 12 DICEMBRE

Premi Slalom e F.Challenge

La Commissione Abilità 1 di Aci Sport ha proposto una nuova formula che rivoluziona il sistema delle premiazioni di fine anno relative ai settori Slalom, Formula Challenge e Regolarità, che si svolgeranno in un'unica serata sabato 12 dicembre a Magione. Sull'impianto umbro, nello stesso weekend, verrà organizzata la "Corsa dei Campioni" riservata alle specialità già citate ed aperta a tutti i titolari di licenza. I vincitori dei titoli nazionali assoluti per il 2015 sono Fabio Emanuele (Slalom) e Ido Barel (Formula Challenge).



MOTORE 6 CILINDRI BOXER DA 385 CV

La nuova Porsche Cayman Gt4

Ecco la nuova Porsche per la classe Fia Gt4. È una Cayman Gt4 Clubsport ed è stata presentata al salone auto di Los Angeles lo scorso 18 novembre. La Cayman Clubsport deriva dalla Gt4 stradale, ma è omologata solo per pista. Monta il boxer 6 cilindri aspirato di 3,8 litri di cilindrata della 911 Carrera S che in questo caso eroga ben 385 cavalli, montato in posizione centralissima, dietro il sedile di guida. Cambio 6 marce a doppia frizione con paddle al volante, differenziale posteriore autobloccante meccanico. Il gruppo molla-ammortizzatore deriva da quello della 911 Gt3 Cup. Pesa 1300 kg e può avere serbatoio omologato Ft3 da 100 litri. Costa 110mila euro più Iva, e sarà omologata per correre nel Vln tedesco e nella serie Gt4 della Sro.

NUOVE PROSPETTIVE SPORTIVE NEL FUTURO DELLA CASA DEL TRIDENTE

Trofeo Maserati al capolinea

La tappa di Abu Dhabi del Maserati Trofeo World Series il 10 e 11 dicembre, oltre a essere la chiusura della stagione 2015, è anche l'ultimo round del monomarca che ha preso il via nel 2010. La Casa del Tridente proseguirà tuttavia con alcune novità riguardanti le vetture, che subiranno delle modifiche per adeguarsi ai regolamenti richiesti dai campionati Gt4 e

Gts verso i quali sembrano essere sostanzialmente destinate tramite l'impegno di alcuni team privati. Sono oltre 20 le auto già vendute e buona parte verranno impiegate nel Pirelli World Challenge, che prenderà il via a marzo da Austin. L'attività proseguirà anche in Europa, presumibilmente nella Gt4 European Series o in campionati analoghi.

DEFINITO IL FORMAT 2016 DELLA SERIE TRICOLORE

Turismo torna Sprint

Come già anticipato da As, il tricolore Turismo nel 2016 perderà la denominazione Endurance. La serie tornerà infatti ad essere "sprint". Due gare di 25' più un giro, due sessioni di prove ufficiali della durata di 15' ciascuna intervallate da una breve sosta e due turni di prove libere da mezzora, snelliranno di gran lunga il format dei weekend. Sarà sempre possibile fare alternare due piloti sulla stessa vettura, che disputeranno in questo caso una gara a testa. La classe "regina" sarà rappresentata dalla Tcr, mentre è in corso di definizione la regolamentazione tecnica della Tcs, che ammetterà al via anche tutti i modelli da 1.4 a 2 litri, ma strettamente derivati dalla serie.



GT CUP A EBIMOTORS

Ufficializzato anche l'ultimo titolo del Campionato Italiano Gran Turismo, con la Ebimotors che ha conquistato il successo nella classifica Team della Gt Cup. La squadra di Cermenate, che quest'anno ha affidato tre Porsche 997 agli equipaggi Maino-Selva, Venerosi-Baccani e De Castro-Valori, ha preceduto la Krypton Motorsport, già campione nella classifica Piloti con i fratelli Luca e Nicola Pastorelli.

FEDELI OK AL MUGELLO

Nei giorni scorsi Carlotta Fedeli ha svolto un test con la Seat Leon Tcr della Scuderia del Girasole sul circuito toscano del Mugello. La romana, che aveva già guidato la vettura della Casa iberica nella gara di Vallelunga del Trofeo e in occasione dell'appuntamento di Magione del Tricolore Endurance, è stata la più veloce tra i piloti presenti, completando due sessioni di 50' e facendo segnare il responso di 1'59"324. L'impegno della Fedeli potrebbe essere visto in ottica 2016.

10 GARE PER IL VLN

Anche nel 2016 saranno dieci le gare della serie Vln. A inaugurare il calendario del campionato che si svolge sul vecchio circuito del Nürburgring, sarà l'appuntamento del 2 aprile. Fino ad ottobre si disputerà almeno un evento al mese, con la tappa "clou" in programma il primo weekend di settembre, quando verrà effettuata una sei ore.

ZONZINI, RALLY MONZA

Le prove generali le ha fatte sulle strade di casa al Circuito dei Campioni di San Marino alla con una Mitsubishi. E nel prossimo week end Emanuele Zonzini alza l'asticella e si presenterà al via del Rally di Monza con una Fiesta e navigato da Silvio Stefanelli.



Le classifiche

VELOCITÀ

WEC	AL SAKHIR (BAHRAIN)
F3 INTERNAZIONALE	MACAO (CINA)
FIA GT WORLD CUP	MACAO (CINA)
TCR	MACAO (CINA)
GP2	AL SAKHIR (BAHRAIN)
GP3	AL SAKHIR (BAHRAIN)
LAMBORGHINI SUPERTROFEO	SEBRING (USA)
RALLY	
RONDE	BALCONE DELLE MARCHE (CINGOLI)
RONDE	COLLI DEL GRIGNOLINO (MONCALVO)
RALLYDAY	POMARANCO

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

VELOCITÀ

WEC

Resoconto della gara a pag. 22
Al Sakhir (Bahrain),
21-22 novembre 2015

Assoluta: 1. Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919 Hybrid) 199 giri in 6:00'52"843 alla media di 179,059 km/h; 2. Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi R18 e-tron) a 1'25"310; 3. Wurz-Sarrazin-Conway (Toyota TS040 Hybrid) a 3 giri; 4. Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS040 Hybrid) a 3 giri; 5. Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919 Hybrid) a 9 giri; 6. Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18 e-tron) a 11 giri; 7. Rusinov-Canal-Bird (Ligier JSP2-Nissan) a 16 giri; 8. Howson-Bradley-Tandy (Oreca-Nissan) a 16 giri; 9. Yacamán-Derani-Gonzalez (Ligier JSP2-Nissan) a 17 giri; 10. Panciatici-Chatin-Capillaire (Alpine-Nissan) a 17 giri; 11. Imperatori-Kraihamer-Tuscher (Rebellion R One-AER) a 18 giri; 12. Trummer-Kaffer (CLM P1-AER). ByKolles. 19 giri; 13. Minassian-Aleshin-Markozov (BR01-Nissan) a 20 giri; 14. Prost-Beche (Rebellion R One-AER) a 20 giri; 15. Leventis-Watts-Kane (Gibson 015S-Nissan) a 21 giri; 16. Webb-Cumming-Ragues (Morgan Evo-SARD) a 22 giri; 17. Sharp-Dalziel-Hansson (HPD) a 23 giri; 18. Pilet-Makowiecki (Porsche 911) a 26 giri; 19. Bruni-Vilander (Ferrari 458) a 26 giri; 20. Brown-Fogarty-Van Overbeek (HPD) a 26 giri; 21. Turner-Adam (Aston Martin Vantage) a 26 giri; 22. Nygaard-Sorensen-Thiim (Aston Martin Vantage) a 26 giri; 23. Lietz-Christensen (Porsche 911) a 27 giri; 24. Rigon-Calado (Ferrari 458) a 27 giri; 25. MacDowall-Rees-Stanaway (Aston Martin Vantage) a 28 giri; 26. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 29 giri; 27. Mapelli-Al Cubaisi-Bachler (Porsche 911) a 29 giri; 28. Ried-Long-Seefried (Porsche 911) a 29 giri; 29. Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari 458) a 30 giri; 30. Shaytar-Bertolini-Basov (Ferrari 458) a 30 giri; 31. Roda-Ruberti-Poulsen (Corvette C7-R) a 30 giri; 32. Castellacci-Goethe-Hall (Aston Martin Vantage) a 31 giri.

Giro più veloce: Jani in 1'41"893 alla media di 191,212 km/h.

Campionato: 1. Hartley-Webber-Bernhard 166 punti; 2.

Lotterer-Treluyer-Fassler 161; 3. Lieb-Jani-Dumas 138,5; 4. Duval-Di Grassi-Jarvis 99; 5. Davidson-Buemi 79; 6. Wurz-Conway-Sarrazin 79; 7. Nakajima 75; 8. Tandy 70,5; 9. Hulkenberg-Bamber 59; 10. Canal-Rusinov-Bird 33,5; 11. Howson-Bradley 5; 12. Albuquerque-Bonanomi-Rast 24; 13. Yacamán-Derani-Gonzalez 19,5; 14. Beche-Prost 14,5; 15. Kaffer-Trummer 13.

Lmp1 privati: 1. Beche-Prost 134 punti; 2. Imperatori-Kraihamer 108; 3. Kaffer-Trummer 104; 4. Abt 83; 5. Heidfeld 69.

Lmp2: 1. Rusinov-Bird-Canal 178 punti; 2. Howson-Bradley 155; 3. Yacamán-Derani-Gonzalez 134; 4. Panciatici-Chatin 86; 5. Lapierre 84.

Case: 1. Porsche 344 punti; 2. Audi 264; 3. Toyota 164.

Gt: 1. Lietz 145 punti; 2. Bruni-Vilander 131,5; 3. Christensen 127; 4. Rigon-Calado 123; 5. Makowiecki 118; 6. Pilet 100; 7. MacDowall-Rees 84; 8. Nygaard-Sorensen 81; 9. Stanaway 78; 10. Turner 67; 11. Bertolini-Basov-Shaytar 65; 12. Adam 47; 13. Thiim 41; 14. Long-Seefried 38,5; 15. Dempsey 37,5.

Gt Am: 1. Bertolini-Basov-Shaytar 165 punti; 2. Collard-Perrodo 148; 3. Lauda-Dalla Lana-Lamy 144; 4. Aguas 136; 5. Seefried-Long 131; 6. Dempsey 116; 7. Al Qubaisi 82; 8. Ried 79; 9. Castellacci-Hall 54; 10. Roda-Ruberti 52.

Case: 1. Porsche 290 punti; 2. Ferrari 286; 3. Aston Martin 192.

FORMULA 3

Resoconto della gara a pag. 36
Macao (Cina), 21-22 novembre 2015

Gara-1: 1. Rosenqvist (Dallara-Mercedes) 10 giri in 24'52"619 alla media di 169,050 km/h; 2. Leclerc (Dallara-VW) a 0'503; 3. Sims (Dallara-Mercedes) a 2"701; 4. McLeod (Dallara-Mercedes) a 8"399; 5. Pommer (Dallara-VW) a 9"412; 6. Camara (Dallara-VW) a 13"993; 7. Ferrucci (Dallara-Mercedes) a 15"538; 8. Lorandi (Dallara-VW) a 16"627; 9. Maini (Dallara-Tomei) a 17"360; 10. Giovinnazzi (Dallara-VW) a 17"871; 11. Dennis (Dallara-Mercedes) a 18"131; 12. Bocolacci (Dallara-VW) a 20"682; 13. Stroll (Dallara-Mercedes) a 21"872; 14. Cao (Dallara-Mercedes) a 25"606; 15. Yamashita (Dallara-Toyota) a 26"323; 16. Sekiguchi (Dallara-Toyota) a 29"468; 17. Cassidy (Dallara-Toyota) a 29"931; 18. Chung (Dallara-Mercedes) a 36"386; 19. Menezes (Dallara-VW) a 41"342; 20. Kanamaru (Dallara-VW) a 1'31"509; 21. Solomon (Dallara-Mercedes) a 1'41"666; 22. Jensen (Dallara-Mercedes) a 2'00"925.

Giro più veloce: Rosenqvist in 2'10"330 alla media di 170,001 km/h.

Gara-2: 1. Rosenqvist (Dallara-Mercedes) 15 giri in 36"25"280 alla media di 112,548 km/h; 2. Leclerc (Dallara-VW) a 1"168; 3. Sims (Dallara-Mercedes) a 5"075; 4. Giovinnazzi (Dallara-VW) a 5"948; 5. Pommer (Dallara-VW) a 11"703; 6. Ferrucci (Dallara-Mercedes) a 16"863; 7. Lorandi (Dallara-VW) a 18"775; 8. Stroll (Dallara-Mercedes) a 22"546; 9. Dennis (Dallara-Mercedes) a 24"355; 10. Maini (Dallara-Tomei) a 24"863; 11. Bocolacci (Dallara-VW) a 28"259; 12. Cassidy (Dallara-Toyota) a 28"871; 13. Albon (Dallara-VW) a 30"255; 14. Chung (Dallara-Mercedes) a 32"791; 15. Yamashita (Dallara-Toyota) a 33"546; 16. Sekiguchi (Dallara-Toyota) a 34"154; 17. Cao (Dallara-Mercedes) a 47"075; 18. Solomon (Dallara-Mercedes) a 47"369; 19. Jensen (Dallara-Mercedes) a 49"240; 20. McLeod (Dallara-Mercedes) a 57"064; 21. Zhi Cong (Dallara-Mercedes) a 1'16"973; 22. Camara (Dallara-VW) a 2'00"679.

Giro più veloce: Camara in 2'10"186 alla media di 169,234 km/h.

FIA GT WORLD CUP

Resoconto della gara a pag. 36
Macao (Cina), 21 novembre 2015

Gara di qualifica: 1. Muecke* (Aston Martin Vantage GT3) 12 giri in 34'37"071 alla media di 158,580 km/h; 2. Engel (Mercedes SLS AMG GT3) a 1"697; 3. Mortara (Audi R8 LMS) a 6"909; 4. van der Zande (Mercedes SLS AMG GT3) a 10"028; 5. Rast (Audi R8 LMS) a 10"809; 6. Lyons (Aston Martin Vantage GT3) a 12"009; 7. Bamber (Porsche 997 GT3) a 12"992; 8. O'Young (Aston Martin Vantage GT3) a 14"072; 9. Parente (McLaren 650s GT3) a 14"701; 10. Estre (McLaren 650s GT3) a 15"331; 11. Sawa (Bentley Continental) a 22"009; 12. Lee (Audi R8 LMS) a 23"807; 13. Lathouras (Ferrari 458 GT3) a 23"987; 14. Derdaale (Porsche 997 GT3) a 38"161; 15. Intraphuvasak (Porsche 997 GT3) a 38"469; 16. Lee (Audi R8 LMS) a 1'02"706; 17. Sun Mok (McLaren 650s GT3) a 1'03"379; 18. Shen (Porsche 997 GT3) a 1'19"214; 19. Jeung (Bentley Continental GT3) a 1'53"341; 20. Couto (McLaren 650s GT3) a 1 giro; 21. Ma (Audi R8 LMS) a 1 giro; 22. Fong (Bentley Continental GT3) a 10 giri.

(*) Stefan Muecke 10 secondi di penalità.

Giro più veloce: Di Resta 1'34"751 alla media di 173,786 km/h.

Gara: 1. Engel (Mercedes SLS) 14 giri in 33'28"832 alla media di 153,545 km/h; 2. Rast (Audi R8) a 2"900; 3. Muecke (Aston Martin Vantage) a 3"690; 4. Van Der Zande (Mercedes SLS) a 4"422; 5. O'Young (Aston Martin Vantage) a 17"744; 6. Mortara (Audi R8) a 22"321; 7. Parente (McLaren 650s) a 24"880; 8. Lee (Aston Martin Vantage) a 37"248; 9. Sawa (Bentley Continental) a 39"404; 10. Lathouras (Ferrari 458) a 40"354; 11. Couto (McLaren 650s) a 1'32"315; 12. Lee (Audi R8) a 2'29"634; 13. Weng

Dovesicorre

VELOCITÀ

28-29 novembre

GP ABU DHABI

Ultima prova Mondiale F1
Abu Dhabi

www.austosprint.it

GP2 SERIES

Ultima prova
Abu Dhabi

www.gp2series.com

GP3 SERIES

Ultima prova
Abu Dhabi

www.gp3series.com

WTCC

Ultima prova
Losail

www.fiawtcc.com

RALLY

27-29 novembre

RALLY MONZA SHOW

Evento
Monza

www.monzarallyshow.it

Sun (McLaren 650S) a 3'08"350; 14. Shen (Porsche 997) a 1 giro; 15. Ma (Audi R8) a 1 giro; 16. Yeung (Bentley Continental) a 1 giro; 17. Intraphuvasak (Porsche 997) a 2 giri.

* Penalizzato di 20" per partenza anticipata.

Giro più veloce: Mücke in 2'19"736 alla media di 157,668 km/h.

TCR

Resoconto della gara a pag. 40
Macao (Cin), 21-22 novembre 2015

Gara-1: 1. Huff (Honda Civic) 10 giri in 32'52"232 alla media di 111,710 km/h; 2. Gené (Seat León) a 7"832; 3. Comini (Seat León) a 9"050; 4. Oriola (Seat León) a 10"459; 5. Oriola (Seat León) a 13"361; 6. Morbidelli (Honda Civic) a 16"268; 7. Gleason (Honda Civic) a 17"008; 8. Belicchi (Seat León) a 18"229; 9. Veglia (Volkswagen Golf) a 26"627; 10. Afanasiev (Seat León) a 34"592; 11. Grachev (Volkswagen Golf) a 36"767; 12. Avila (Seat León) a 28"016; 13. Files (Opel Astra) a 53"645; 14. Holland (Seat León) a 1'02"420; 15. Wong (Honda Civic) a 1'24"708; 16. Choi (Honda Civic) a 1'39"400; 17. Cunningham (Seat León) a 2'09"842; 18. Chan (Seat León) a 2'17"575; 19. Chan (Seat León) a 2'28"893.

Giro più veloce: Huff in 2'34"136 alla media di 142,938 km/h.

Gara-2: 1. Comini (Seat León) 10 giri in 36'13"192 alla media di 91,519 km/h; 2. Belicchi (Seat León) a 1"733; 3. Grachev (Volkswagen Golf) a 26"549; 4. Morbidelli (Honda Civic) a 32"677; 5. Avila (Seat León) a 55"890; 6. Holland (Seat León) a 56"665; 7. Chan (Seat León) a 2'17"210.

Giro più veloce: Oriola in 2'34"587 alla media di 142,521 km/h.

Il campionato finale: 1. Comini 342 punti; 2. Oriola 312; 3. Gené 285; 4. Morbidelli 243; 5. Gleason 226; 6. Belicchi 186; 7. Afanasiev 134; 8. Nykjaer 100; 9. Grachev 105; 10. Veglia 85; 11. Munnich 34; 12. Hezemans 32; 13. Thiim, Huff 30; 15. Rosell 27.

Team: 1. Target 669 punti; 2. Craft-Bamboo 650; 3. West Coast 545; 4. Engstler 320; 5. Campos 44.

GP2

Resoconto della gara a pag. 42
Al Sakhir (Bahrain),
21-22 novembre 2015

Gara-1: 1. Stoffel Vandoorne (ART Grand Prix) 32 giri in

57'15"184 alla media di 181,493 km/h; 2. Matsushita (Art Grand Prix) a 13"526; 3. Evans (Russian Time) a 17"617; 4. Marciello (Trident) a 20"494; 5. Sirotkin (Rapax) a 21"924; 6. Gasly (DAMS) a 22"622; 7. Haryanto (Campos Racing) a 26"972; 8. Lynn (DAMS) a 30"590; 9. King (Racing Engineering) a 31"312; 10. Pic (Campos Racing) a 41"514; 11. Berthon (Daiko Team Lazarus) a 43"621; 12. Canamasas (Daiko Team Lazarus) a 45"597; 13. Stockinger (Status Grand Prix) a 47"319; 14. Latifi (MP Motorsport) a 49"854; 15. Markelov (Russian Time) a 56"728; 16. Malja (Rapax) a 57"380; 17. Negrao (Arden International) a 59"439; 18. Rossi (Racing Engineering) a 59"845; 19. de Jong (Trident) a 1'00"613; 20. Binder (MP Motorsport) a 1'00"700; 21. Stoneman (Carlin) a 1'08"684; 22. Rowland (Status Grand Prix) a 1'11"829; 23. Gelael (Carlin) a 1 giro; 24. Nato (Arden International) a 1 giro.

Giro veloce: il 23° di Stoffel Vandoorne in 1'43"166 alla media di 188,852 km/h.

Gara-2: 1. Mitch Evans (Russian Time) 23 giri in 42'51"663 alla media di 174,250 km/h; 2. Vandoorne (Art Grand Prix) a 1"863; 3. Lynn (Dams) a 17"489; 4. Sirotkin (Rapax) a 20"154; 5. Marciello (Trident) a 21"026; 6. King (Racing Engineering) a 21"661; 7. Gasly (Dams) a 22"857; 8. Markelov (Russian Time) a 26"686; 9. Rossi (Racing Engineering) a 27"295; 10. Nato (Arden International) a 34"387; 11. Latifi (MP Motorsport) a 37"588; 12. Stoneman (Carlin) a 42"637; 13. Malja (Rapax) a 45"771; 14. de Jong (Trident) a 47"088; 15. Gelael (Carlin) a 48"410; 16. Pic (Campos Racing) a 48"602; 17. Canamasas (Daiko Team Lazarus) a 59"866; 18. Haryanto (Campos Racing) a 59"942; 19. Stockinger (Status Grand Prix) a 1'01"931; 20. Negrao (Arden International) a 1'09"902. Ritirati: Berthon (Daiko Team Lazarus) 17 giri; Binder (MP Motorsport) 1 giro; Rowland (Status Grand Prix) 0 giri; Matsushita (ART Grand Prix) 0 giri.

Giro veloce: il 20° di Marlon Stöckinger in 1'43"817 alla media di 187,668 km/h.

Campionato: 1. Vandoorne 316,5 punti; 2. Rossi 169,5; 3. Sirotkin 139; 4. Haryanto 132; 5. Evans 120; 6. Lynn 106; 7. Gasly 96; 8. Marciello 92; 9. Matsushita 68,5; 10. Stanaway 60; 11. Pic 60; 12. King 52; 13. Markelov 48; 14. Leal 38; 15. Canamasas 27; 16. Berthon 24; 17. Visio 20;

18. Nato 20; 19. Yelloly 19; 20. Rowland 3; 21. Negrao 3; 22. Binder 2; 23. de Jong 1; 24. Stone-man 1; 25. Malja 1.

Team: 1. Art 385 punti; 2. Racing Engineering 221,5; 3. Dams 202; 4. Campos 192; 5. Russian 168; 6. Rapax 159; 7. Trident 93; 8. Status 60; 9. Carlin 39; 10. Mp 29.

GP3

Resoconto della gara a pag. 44

Al Sakhir (Bahrain),
21-22 novembre 2015

Gara-1: 1. Kirchhofer (Art) 20 giri in 37'11"554 alla media di 174,615 km/h; 2. Bernstorff (Arden) a 1"546; 3. Ocon (Art) a 2"756; 4. Ghiotto (Trident) a 5"677; 5. Eriksson (Koiranen) a 10"417; 6. Janosz (Trident) a 13"323; 7. Mardenborough (Carlin) a 13"843; 8. Celis (Art) a 16"288; 9. Fuoco (Carlin) a 18"186; 10. Boschung (Jenzer) a 18"900; 11. Parry (Koiranen) a 23"610; 12. Tuscher (Jenzer) a 28"950; 13. Stuvik (Status) a 31"816; 14. Cecon (Arden) a 31"916; 15. Gilbert (Carlin) a 37"328; 16. Morris (Status) a 37"893; 17. Ashkanani (Campos) a 40"218; 18. Tereschchenko (Campos) a 50"428; 19. Fontana (Status) a 52"639; 20. Beretta (Trident) a 1 giro.

Giro più veloce: Ghiotto in 1'48"958 alla media di 177,187 km/h.

Gara-2: 1. Ghiotto (Trident) 15 giri in 42'51"074 alla media di 113,667 km/h; 2. Ocon (Art) a 2"370; 3. Parry (Koiranen) a 9"193; 4. Bernstorff (Arden) a 13"550; 5. Fuoco (Carlin) a 14"242; 6. Kirchhofer (Art) a 14"361; 7. Eriksson (Koiranen) a 16"248; 8. Celis Jr (Art) a 17"677; 9. Boschung (Jenzer) a 18"267; 10. Palou (Campos) a 19"364; 11. Gilbert (Carlin) a 22"606; 12. Janosz (Trident) a 27"560; 13. Ashkanani (Campos) a 27"602; 14. Isaakyan (Koiranen) a 29"797; 15. Beretta (Trident) a 31"373; 16. Bosak (Arden) a 31"687; 17. Tereschchenko (Campos) a 34"310; 18. Cecon (Arden) a 47"601; 19. Fontana (Status) a 55"934.

Giro più veloce: Ghiotto in 1'48"228 alla media di 180,019 km/h.

Il campionato

Piloti: 1. Ghiotto 227 punti; 2. Ocon 225; 3. Kirchhofer 173; 4. Bernstorff 172; 5. Eriksson 97; 6. Cecon 77; 7. Fuoco 70; 8. Parry 59; 9. Mardenborough 58; 10. Palou 30.

Team: 1. Art 422 punti; 2. Trident 263; 3. Arden 253; 4. Koiranen 156; 5. Carlin 129; 6. Jenzer 54; 7. Campos 30; 8. Status 29.

LAMBORGHINI SUPERTROFEO

Resoconto della gara a pag. 58

Sebring (Usa),
21-22 novembre 2015

Gara-1: 1. Kujala (Bonaldi Motorsport) 17 giri in 49'14"550 (1° Pro); 2. Spengler (Bonaldi Motorsport) a 0"856; 3. Agostini-Spinelli (Antonelli Motorsport) a 2"024 (1° Pro-Am); 4. Barri-Pellegrinelli (Imperiale Racing) a 8"801; 5. Tutumlu-Schlottler (Leipert Motorsport) a 10"730; 6. Croce-Costa (Vincenzo Sospiri Racing) a 13"783; 7. Cedric Leimer-Jenny (X-Bionic Racing Team) a 14"982 (1° Am); 8. Merchán-Kodric (Bonaldi Motorsport) a 16"167; 9. Di Folco (Raton Racing) a 19"396; 10. Eskelinen-Snoeks (Leipert Motorsport) a 21"759; 11. Tandy (Imperiale Racing) a 23"085; 12. Michimi-Cozzolino (Vincenzo Sospiri Racing) a 24"738; 13. Stepanov-Schlegelmilch (Artline Team Georgia)

L'OUTLET DI



per informazioni
outlet@autosprint.it

ACCESSORI



PIÙ DI 40 ANNI al fianco dei migliori racing team e la professionalità di chi si occupa esclusivamente di corse. Più di 10.000 articoli acquistabili online su www.giefferacing.com



ACQUISTA ONLINE i prodotti per la tua auto su www.giefferacing.com e la spedizione è gratuita oltre 250 euro (iva esclusa) di spesa* leggi le condizioni sul sito.

NOLEGGIO



AC RACING prepara e noleggia vetture da competizione, programmi e singole gare, pista e salita. Porsche 997 GT3, Honda Civic Type-R, MINI, Renault Clio. Info acracring@libero.it, tel. 334-3143975.



FERRARA MOTORS - esperienza e professionalità. Preparazione, gestione e noleggio auto da competizione, programmi o singole gare. Info 0941655015 - info@ferraramotors.it www.ferraramotors.it

RIVISTE

RICERCA AUTOSPRINT dal 1961 al 1979, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrarari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI - PASSION DAY



I PILOTI DELLA SN2, si sono ancora una volta ritrovati in pista, per un nuovo, entusiasmante appuntamento, e si sono cimentati al volante del Kart Sz, mettendo in mostra qualità di guida che promettono decisamente bene per il loro futuro sportivo. In particolare modo, si è distinto un trio di allievi su tutti, quello formato da uno strepitoso Andrea Meli (primo "Oro" in Sn2 per lui), un consistente Simone Parisi, che continua a fornire prestazioni molto convincenti, ed uno Stefano Zanti decisamente migliorato rispetto al passato, alla guida di questo mezzo.

LA SNP, PRESENTA I "PASSION DAY". Giornate di vera "passione" da trascorrere in pista, per capire l'importanza di intraprendere questo sport attraverso i "corsi di pilotaggio", che danno agli allievi le giuste indicazioni per una guida corretta, veloce e soprattutto sicura. Partecipando ai Passion Day si potrà conoscere meglio e, toccare con mano, il "mondo" della Selezione Nazionale Piloti, un mondo fatto di competenza e di... passione. Per info: selezenazionale@alice.it.

VENDO AUTOSPRINT dal 1963 al 2013 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

VENDESI AUTOSPRINT fascicoli dal 1996 al 2005, Extra dal 1997 al 2000 più 2002, annate dal 1984 al 1986 più 1995. Telefonare al 347-4891092.

ALTRE



VENDO VEICOLO SPECIALE Scania 93M, 2 assi, mt 11,80. Camperizzazione 7 posti letto, cucina 2 armadi, cassapanca, aria condizionata. Officina con porta gomme, banco da lavoro, porta carene, 7 posti moto, pedana di carico, gavoni, compressore fisso, impianto elettrico da V220 e V380. Prezzo interessante. Tel. 338-9987843.



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 www.abbonatiweb.it

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 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 per l'importo 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

Cazzaglia, 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 06.49246101

Banche Dati di uso redazionale

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI



a 26'916; 14. Josephsohn-Vera (Bonaldi Motorsport) a 29'691 (1° Gallardo); 15. Giannoni-Montermini (Automobile Tricolore) a 30'818; 16. Niederhauser (Raton Racing) a 32'668; 17. Krebs (Sportec Motorsport) a 34'377; 18. Benvenuti (Imperiale Racing) a 43'446; 19. Abkhazava (Artline Team Georgia) a 44'828; 20. Huggins-Black (Topcats Racing) a 45'898; 21. E. Montez-S. Montez (Velooso Motorsport) a 50'132; 22. Lima-Palma (Imperiale Racing) a 1'01'927; 23. Lenz (Sportec Motorsport) a 1'02'173; 24. Ineichen (Konrad Motorsport) a 1'08'390; 25. Krenzia (Konrad Motorsport) a 1'13'658; 26. Richards (Toro Loco) a 2 giri; 27. Zampieri-Mavlanov (Antonelli Motorsport) a 4 giri; 28. Campana-Crestani (Team Lazarus) a 4 giri.

Giro più veloce: di Niederhauser in 2'01'721.

Gara-2: 1. Stepanov-Schlegelmilch (Artline Team Georgia) 18 giri in 51'03'231 (1° Pro-Am); 2. Agostini-Spinelli (Antonelli Motorsport) a 2'906; 3. Eskelinen-Snoeks (Leiper Motorsport) a 5'154; 4. Giannoni-Montermini (Automobile Tricolore) a 18'285; 5. Barri-Pellegnelli (Imperiale Racing) a 20'392; 6. Di Folco (Raton Racing) a 21'182 (1° Pro); 7. Tutumlu-Schlotter (Leiper Motorsport) a 21'750; 8. Spengler (Bonaldi Motorsport) a 28'617; 9. Amutz-Venturini (Konrad Motorsport) a 34'091; 10. Campana-Crestani (Team Lazarus) a 34'883; 11. Merchan-Kodric (Bonaldi Motorsport) a 52'882; 12. Croce-Costa (Vincenzo Sospiri Racing) a 1'08'135; 13. Benvenuti (Imperiale Racing) a 1'09'878 (1° Gallardo); 14. Lima-Palma (Imperiale Racing) a 1'10'148; 15. Cedric Leimer-Jenny (X-Bionic Racing Team) a 1'11'376 (1° Am); 16. Ineichen (Konrad Motorsport) a 1'17'953; 17. Pampanini-Pavlovic (Sportec Motorsport) a 1'18'425; 18. Tandy (Imperiale Racing) a 1'22'029; 19. Josephsohn-Vera (Bonaldi Motorsport) a 1'24'987; 20. Krenzia (Konrad Motorsport) a 1'25'895; 21. E. Montez-S. Montez (Velooso Motorsport) a 1'27'083; 22. Michimi-Cozzolino (Vincenzo Sospiri Racing) a 1'52'258; 23. Niederhauser (Raton Racing) a 1'54'066; 24. Krebs (Sportec Motorsport) a 1 giro; 25. Lenz (Sportec Motorsport) a 1 giro; 26. Huggins-Black (Topcats Racing) a 1 giro; 27. Richards (Toro Loco) a 1 giro; 28. Abkhazava (Artline Team Georgia) a 5 giri.

Giro più veloce: il 17° di Schlegelmilch in 2'07'182.

Il campionato

Pro: 1. Kujala 144 punti; 2. Mavlanov-Zampieri 91; 3. Di Folco 90; 4. Campana-Crestani 84; 5. Cozzolino-Michimi 81; 6. Spengler 80; 7. Niederhauser 72; 8. Liberati 60; 9. Barri-Cerqui 55; 10. Tutumlu 36; 11. Antilla 25; 12. Tweraser 14.

Pro-Am: 1. Spinelli 115 punti; 2. Eskelinen-Snoeks 106; 3. Amstutz 91; 4. Giannoni 88; 5. Pellegnelli 86; 6. Moscato 75; 7. Schlegelmilch-Stepanov 68; 8. Pavlovic 43; 9. Merchan 36; 10. Faccioni-Rae 31; 11. Bobbi-Palmer 30; 12. Agostini 27; 13. Barri 18; 14. Cedric Leimer 16; 15. Tutumlu-Schlotter 15; 16. Valente 13; 17. Blieninger, Montermini, Pampanini e Pignat 11; 21. Costa-Croce 10; 22. Kodric 9; 23. Venturini 4; 24. Flaminio e Jenny 3.

Am: 1. Abkhazava 111 punti; 2.

Ineichen 93; 3. Krebs 87; 4. Spiridonov 77; 5. E. Montez-S. Montez 73; 6. Jenny-Cedric Leimer 72; 7. Krenzia 57; 8. Lenz 42; 9. Richards 29; 10. Pampanini 28; 11. Bartels-Faccioni e Tullio 25; 13. Tandy 22; 14. Silva e Vanema 21; 16. Hodel 19; 17. Schaal 18.

Am Gallardo: 1. Lima-Palma 122 punti; 2. Vera 97; 3. Andres Josephsohn 89; 4. Benvenuti 77; 5. Huggins 74; 6. Cyril Leimer 55; 7. Khandan-Nia-Rattenbury 40; 8. Van Uytsel-Vleugels 37; 9. Azcarate-Durante 35; 10. Perel 30; 11. Black 18; 12. Aronson 12; 13. Jenny 8.

RALLY RONDE

Balcone delle Marche

Cingoli (Mc), 21-22 novembre 2015

Assoluta: 1. Tempestini-Banca (Ford Fiesta R5) in 35'57"9; 2. Cobbe-Turco (Ford Focus) a 6"6; 3. Romagna-Lamonato (Ford Fiesta WRC) a 21"; 4. Dalmazzini-Ciucci (Peugeot 207 S2000) a 27"1; 5. Ricci-Pfister (Ford Fiesta R5) a 29"1; 6. Marchioro-Biordi (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1'23"; 7. Bentivogli-Cecchi (Subaru Impreza) a 1'27"8; 8. Peljhan-Cevc (Mitsubishi Lancer) a 1'31"9; 9. Versace-Mometti (Ford Fiesta R5) a 1'32"8; 10. Vicario-Doneddu (Peugeot 206) a 1'33"3.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Francesconi-Bertelloni (Fiat 600) in 47'21"6.

Classe 1300: 1. Ferraro-Vignolo (Fiat Panda) in 43'50"8; 2. Vioti-Colombo (Peugeot 106) a 1'55"1.

Classe 1600: 1. Magnani-Pasolini (Opel Corsa) in 47'03"7; 2. Pezzarini-groppo (Peugeot 106) a 1'43"9.

Classe 2000: 1. Raschi-Ercolani (Volkswagen Golf) in 43'13"1; 2. Gabbarrini-Galli (Renault Clio) a 53"1; 3. Moretti-Ravaoli (Opel Astra) a 1'10"9; 4. Trentin-Trentin (Peugeot 206) a 1'28"6; 5. Micheli-Cavasin (Peugeot 206) a 6'20"7.

Classe Oltre 2000: 1. Antonucci-Antonucci (Mitsubishi Lancer) in 42'54"6; 2. Longo-Pieropan (Bmw M3) a 1'39"1.

Classe S1600: 1. Rigo-Cadore (Suzuki Ignis) in 41'40"4.

Classe S2000: 1. Dalmazzini-Ciucci in 36'25"; 2. Pascoli-Narduzzi a 2'05"5; 3. Catania-Salis a 3'52"3 (tutti su Peugeot 207).

Classe Wrc: 1. Cobbe-Turco (Ford Focus) in 36'04"5; 2. Romagna-Lamonato (Ford Fiesta) a 14"4; 3. Vicario-Doneddu (Peugeot 206) a 1'26"7.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Chiesura-Lovisa (Honda Civic) in 42'22"2; 2. Bosio-Penna (Peugeot 106) a 1'27"5; 3. De Angelis-Gabrielli (Citroen Saxo) a 2'24"2; 4. Campostrini-Refondini (Peugeot 106) a 2'33"6.

Classe 2000: 1. Zanini-Fachin in 42'47"1; 2. Betti-Zanotti a 9"9; 3. Brancadori-Pollini (Mg Zr 160) a 28"7; 4. Busetti-Blaseotto a 57"1; 5. Morelli-Catarsi a 1'00"3; 6. Michieletto-Cazzador a 1'36"1; 7. Ferri-Cesarotti (Peugeot 306) a 3'18"6; 8. Monti-Tiziani (Seat Ibiza Cupra Tdi) a 5'07"1 (tutti gli altri su Renault Clio).

Classe Oltre 2000: 1. Marchioro-Biordi in 37'20"9; 2. Bentivogli-Cecchi (Subaru Impreza) a 4"8; 3. Peljhan-Cevc a 8"9; 4. Succiguzzi a 19"3; 5. Soppa-Marchiori a 29"7; 6. Dini-Bizzocchi a 2'43"4;

7. Quaglia-Saglietti a 2'58"8; 8. Nicolini-Fedel a 3'20"5; 9. Bernardi-Nari a 4'0"1; 10. Aloisi-Silvi a 4'22"2 (tutti gli altri su Mitsubishi Lancer).

GRUPPO R

Classe R1b: 1. Cominelli-Chiappona in 45'30"8; 2. Chiappa-Lenzi a 2'44"8 (Entrambi su Citroen Ds3).

Classe R2b: 1. Dallamano-Zorzi in 40'32"4; 2. Ciuffi-Ciuffi (Ford Fiesta) a 26"7; 3. Bernardi-Zanini (Opel Adam) a 1'09"; 4. Brik-Giacomino a 1'10"4; 5. Trevisani-Ventoso a 1'38"3; 6. Bottarelli-Marchesini a 2'17"9 (tutti gli altri su Peugeot 208).

Classe R3c: 1. Ciufoli-Ciufoli (Renault Clio) in 43'39"5.

Classe R3t: 1. Chiaruzzi-Conti (Citroen Ds3) in 40'29"7; 2. Carella-Bracchi (Peugeot 207) a 31"2; 3. Pellegnelli-Martinelli (Citroen Ds3) a 44"1; 4. Della Casa-Lucca (Citroen Ds3) a 3'28"5; 5. Epis-Piceno (Peugeot 207) a 8'48"1.

Classe R4: 1. Piccolotto-Perli (Subaru Impreza) in 37'32"7; 2. Maspoli-Menchini (Mitsubishi Lancer) a 1'52"6.

Classe R5: 1. Tempestini-Banca in 35'57"9; 2. Ricci-Pfister a 29"1; 3. Versace-Mometti a 1'32"8; 4. Donetto-Giovo a 1'55"8; 5. Battaglia-Gasparotto (Peugeot 208) a 5'05"7; 6. Rocchi-Darder (Citroen Ds3) a 5'28"2 (tutti Gli Altri su Ford Fiesta).

GRUPPO R NAZIONALE

Classe R1b: 1. Matteuzzi-Bernasconi-Grandi (Citroen Ds3) in 47'26"3.

RONDE

Colli del Grignolino

Moncalvo (At), 21-22 novembre 2015

Assoluta: 1. Miele-Spinetta (Ford Fiesta) in 15'36"4; 2. Pettenuzzo-Tirone (Ford Focus) a 18"1; 3. Vedelago-Courthoud (Mitsubishi Evo X) a 21"8; 4. Araldo-Boero (Peugeot 207) a 40"9; 5. Arione-Cestari (Peugeot 207) a 54"2; 6. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio) a 54"3; 7. Marasso-Canuto (Peugeot 207) a 54"5; 8. Boroli-Nibbio (Subaru Impreza) a 56"8; 9. Gagliasso-Ghietti (Ford Fiesta) a 57"6; 10. Fassio-Rossello (Fiat Punto) a 1'03"4.

RALLYDAY

Rally di Pomarance

Pomarance (Pi), 21-22 novembre 2015

Assoluta: 1. Senigaglia-Morganti in 23'46"4; 2. Panzani-Grilli (Renault Clio) a 15"8; 3. Tomasso-Spangaro a 16"5; 4. Tucci-Micalizzi a 22"5; 5. Feti-Fabrizi (Renault Clio) a 30"5; 6. Vanni-Pinelli a 33"4; 7. Pinelli-Luisotti (Renault Clio) a 40"5; 8. Volpi-Scalabrini (Renault Clio) a 42"3; 9. Pineschi-Bogi (Peugeot 106) a 46"9; 10. Santini-Barsotti (Renault Clio) a 49"4 (gli altri su Renault Clio S1600).

RALLYDAY

Rally Centro Sicilia

Mussomeli (Cl), 21-22 novembre 2015

Assoluta: 1. Bruccoleri-Rosato (Mitsubishi EvoX) in 25'30"; 2. Piparo-Lo Verme a 7"; 3. Pollara-Princiotto (Citroen Saxo) a 7"1; 4. Moscato-Sangiorgi a 18"3; 5. La Rocca-Turra (Subaru Sti) a 18"9; 6. Mattina-Catalano a 21"6; 7. Costanza-Cucchiara (Peugeot 106) a 31"0; 8. Casella-Caputo a 34"6; 9. Mingoia-Carruba (Peugeot 106) a 36"2; 10. Campione-Chiappara (Peugeot 106) a 37"4 (gli altri su Renault Clio Rs).

RONDE BALCONE DELLE MARCHE

CINGOLI

Tempestini concede il bis

CINGOLI - Spettacolo e colpi di scena nella Ronde Balcone delle Marche, terzo appuntamento stagionale del Challenge Raceday Terra, dove il giovane Simone Tempestini ha conquistato insieme a Marc Banca un'altra vittoria. È stata una domenica di battaglie, sugli sterrati della prova speciale Lago di Cingoli di 11,83 km, dove Tempestini con la Fiesta R5 di Bernini e gomma Hankok ha vinto il primo dei quattro passaggi previsti e poi ha mantenuto un ritmo sempre elevato. «Sono molto soddisfatto per il risultato - spiega il vincitore - perché l'auto è stata perfetta in una gara disputata in condizioni ambientali complesse». Il vincitore ha rintuzzato con decisione gli attacchi di Luciano Cobbe, che con il secondo posto resta leader in classifica nella serie Raceday. Sulla sua Ford Focus Wrc Cobbe, navigato da Fabio Turco, ha fatto sua la seconda piazza dopo un'emozionante rimonta. Cobbe ha pagato dazio in apertura di giornata, quando un problema alla frizione non gli ha permesso di andare oltre la sesta posizione, ma si è rifatto vincendo i tre passaggi rimanenti nonostante qualche inconveniente meccanico.

Simone Romagna, navigato da Dino Lamonato, con la Ford Fiesta Wrc ha lasciato la piazza d'onore allo scatenato rivale, pagando caro un terzo passaggio con poco ritmo. In caccia del terzo posto sino all'ultimo passaggio è stato Andrea Dalmazzini, alla seconda gara con la Peugeot 207 S2000 e con Giacomo Ciucci. Il giovane modenese ha corso con autorità, stazionando costantemente tra i primi e concludendo quarto assoluto. Quinto posto per il bresciano Gigi Ricci con Christine Pfister sulla Ford Fiesta R5 di Bernini e sesto per Christian Marchioro, vincitore del Gruppo N davanti a Bentivogli e Peljhan.

Il confronto tra le 2 Rm ha premiato Elia Chiaruzzi, dove è mancato il confronto con Jader Vagnini (Renault Clio R3, fermatosi dopo il secondo passaggio per un problema all'alternatore. Primo in R2B Marco Dallamano.

Il premio Piccoli Eroi Raceday che Alberto Pirelli ha deciso di dedicare al migliore tra i piloti con le vetture meno potenti è andato a Fausto Ferraro, in coppia con Luca Vignolo su una Fiat Panda. Nel Peugeot Competition Raceday infine, la vittoria è andata a Fabio Micheli ed Elisa Cavasin (Peugeot 206).

Alessandra De Bianchi




MOBILITÀ SOSTENIBILE

Al vaglio dell'industria automobilistica tecnologie e sistemi di trasporto per ridurre le emissioni inquinanti

Passaggio all'elettrico

Nuovi propulsori, batterie e limiti delle infrastrutture
Il futuro dell'auto al centro del dibattito della Cusano

Situazione attuale e futuri trend per uno sviluppo sostenibile dell'automotive sono uno dei percorsi accademici e di ricerca che la Facoltà d'Ingegneria dell'Università Niccolò Cusano sviluppa con maggiore attenzione. Proprio per questo il tema centrale del secondo workshop sulla mobilità sostenibile tenutosi nel Campus della Cusano a Roma ha avuto come protagonista il Prof. Giorgio Rizzoni,

dell'Ohio State University, Chair in Electromechanical Systems Director and Senior Fellow della Ford. Il Prof. Rizzoni, che collabora con l'Unicusano Lab, ha ricordato prima di tutto come l'industria automobilistica debba adattare le proprie tecnologie e le proprie competenze per sviluppare sistemi di trasporto e veicoli compatibili con le normative internazionali correnti in tema di emissioni di CO₂ e gas ad effetto serra: «Una delle tecnologie che in questi ultimi anni si è prestata a contribuire alla riduzione di CO₂ è l'uso dell'elettricità nei propulsori auto, nella forma di veicoli ibridi elettrici, veicoli ibridi plugin e veicoli puramente elettrici a batteria» ha sottolineato

Nei contesti urbani i veicoli elettrici oggi sono compatibili con le necessità di chi guida

GIORGIO RIZZONI



il Prof. Rizzoni ai microfoni di Radio Cusano Campus (89.1 Fm a Roma e nel Lazio, oppure streaming dal sito www.radiocusano-campus.it), emittente della Cusano.

Nell'attività di studio e ricerca dell'UnicusanoLab su questo tema, emerge spesso la problematica della collocazione di questi veicoli nel mercato.

«Ciascuna tipologia di veicolo ha una sua collocazione ben definita, quelli ibridi elettrici fanno già parte del mercato di massa, soprattutto negli USA e in Giappone, e si stanno diffondendo anche in Europa, gli ibridi plugin consentono una maggiore autonomia in modalità puramente elettrici-

ca riducendo ancora di più il consumo di petrolio, i veicoli puramente elettrici soffrono un po' di più i problemi delle infrastrutture per la ricarica, spesso complessi. C'è però da sottolineare che in un contesto urbano i veicoli puramente elettrici sono perfettamente compatibili con le necessità degli automobilisti. E' chiaro dunque che il futuro vede l'elettricità come un elemento importante del futuro della propulsione delle automobili».

Prof. Rizzoni, la ricarica delle auto può essere un problema per la rete elettrica delle nostre città?

«Il problema si porrebbe soltanto in caso di ricarica veloce, e in questo caso noi indichiamo 50 kwatt in corrente continua per una ricarica in mezz'ora, con tempi lunghi invece non sussistono problemi e il passaggio all'elettrico, per l'utilizzo urbano, è già possibile».

E in caso di necessità diverse dall'utilizzo urbano? In caso di tragitti più lunghi, il passaggio all'elettrico è possibile?

«Per lunghe percorrenze purtroppo non siamo ancora arrivati ad una reale alternativa al petrolio, la produzione di combustibili a biomassa infatti non è ancora economicamente competitiva, ma la ricerca va avanti. Per un utilizzo misto, urbano durante la settimana ed extra-urbano nei week end, al momento la soluzione ideale è quella dell'ibrido plugin, che offre i vantaggi dell'elettrico e l'autonomia, in caso di necessità, di un qualsiasi veicolo a benzina».

Se il futuro per la sostenibilità delle autovetture è il motore elettrico l'Università Niccolò Cusano, il suo laboratorio di ricerca e collaboratori come il Prof. Rizzoni sono pronti a dare il loro contributo.

Turbo friendly

CON I NUOVI BOXER SOVRALIMENTATI LA PORSCHE 911 GUADAGNA NON SOLO IN PRESTAZIONI ASSOLUTE MA ANCHE IN FACILITÀ DI GUIDA

di Saverio Villa

Non chiamatela "Turbo", perché questa denominazione deve rimanere un'esclusiva della versione ammiraglia della 911, però anche la Porsche Carrera con questa nuova versione passa alla sovralimentazione, senza la quale pare impossibile (cheché ne pensi la Lamborghini) tenere il passo delle normative antinquinamento sempre più frustranti. L'aspirato d'ora in poi sulle 911 sarà solo un ricordo.

Al volante le differenze sono lampanti e basta snocciolare qualche numero per capirlo. La cilindrata del 6 cilindri boxer si riduce dai 3.4/3.8 litri delle precedenti Carrera e Carrera S a soli 3 litri, ma la potenza sale da 350 a 370 cv sulla Carrera e da 400 a 420 cv sulla S. Lo stesso dicasi per la coppia massima, che passa, rispettivamente per i due modelli, da 390 a 450 Nm e da 440 a 500 Nm. Oltretutto, il picco adesso è già tutto sotto l'acceleratore a 1700 giri (roba da diesel) invece che a 5600 giri. Tutto questo con sacrifici accettabili, visto che il limitatore dà lo stop alle danze a 7500 giri, cioè solo 300 prima che in passato. All'esterno si nota solo la diversa aleatura della griglia posteriore, che ora deve anche dare aria agli intercooler, mentre dentro spunta un "manettino" sul volante, di sapore Ferrari, derivato in questo caso dalla 918 Spyder per selezionare il settaggio elettronico dell'au-

to tra le mappature Normal, Sport, Sport Plus e Individual. Le Carrera col cambio a doppia frizione Pdk, poi, al centro del manettino hanno lo Sport Response Button: basta premerlo e, per 20 secondi scanditi da un countdown nella strumentazione, si attivano le modalità più spinte e, a quel punto, ogni sorpasso avviene in un amen.

La Carrera ha già prestazioni formidabili: spinge senza soluzione di continuità e

tira fuori dalle curve con un'energia impressionante, stando sempre sui binari e mostrando una maneggevolezza e una precisione illogiche, visto che il motore messo là in fondo a sbalzo dovrebbe essere solo portatore di guai. E che, oltretutto, i 30 kg in più portati dal sistema di sovralimentazione, sono concentrati



MANETTINO STILE FERRARI E 918

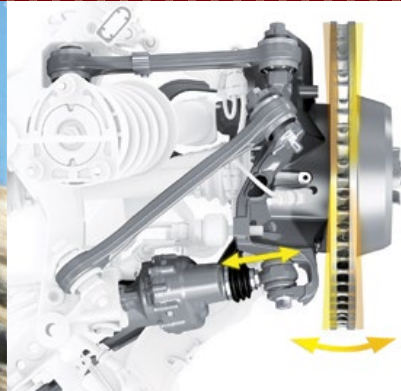
I nuovi interni: notare la chiave di accensione che resta storicamente a sinistra del volante, e il manettino ripreso dalla 918 che compare sulla razza e comanda le varie mappature





**SOTTO I 4" SULLO 0-100
PREZZI DA 100 A 128MILA**

La Porsche 911 Carrera e Carrera S nuova versione hanno differenze estetiche minime ma nuovi motori sovralimentati da 3 litri. La Carrera ha 370 cv e accelera sullo 0-100 km/h in 4"3, la S ha 420 cv e scatta in 3"9 (valori con il cambio Pdk). Costano 100.362 e 128.300 euro rispettivamente



Perché sterza dietro

LA STERZATA ATTIVA OFFRE PIÙ MANEGGEVOLEZZA O STABILITÀ

Il sistema di sterzata attiva posteriore, già proposto sulle ultime generazioni delle 911 Turbo e Gt3, diventa disponibile a richiesta anche sulla Carrera S nuova generazione con un sovrapprezzo di 2300 euro. La sterzata posteriore avviene sia in fase che controfase a seconda delle situazioni. Entrando in curva a meno di 50 km/h, le ruote anteriori e quelle posteriori sterzano in direzioni opposte e ne deriva un effetto simile a quello ottenibile con una riduzione del passo: si entra in curva più rapidamente e con minori movimenti del volante. Senza contare che il diametro di sterzata si riduce da 11,1 a 10,7 metri, semplificando anche le manovre di parcheggio negli spazi ridotti. Da 80 km/h in su, invece, le quattro ruote sterzano tutte nella stessa direzione, virtualmente il passo si allunga e aumentano la stabilità e l'omogeneità nei cambi di direzione. Sia in un senso che nell'altro, l'angolo di sterzata delle ruote posteriori è molto più ridotto rispetto a quello delle anteriori può addirittura essere visivamente poco percettibile.

proprio in quel punto. Il vero problema della Carrera è l'esistenza di una versione S, che fa le stesse cose ma un po' meglio e con ancora un pizzico di cattiveria in più, grazie anche alle dimensioni più generose di gomme e dischi anteriori. E la situazione si fa più avvincente col retrotreno sterzante, ereditato dalla 911 Turbo e di-

sponibile solo sulla S: ci si infila nelle curve strette con una rapidità che impone un momento di umiltà per re-imparare a dosare la quantità di sterzo, mentre in velocità si esaltano la stabilità e la precisione nelle piccole correzioni. Come è fisiologico, le turbine fanno da tappo sulle linee di scarico e la sonorità del boxer risulta più ovattata, ma il listino degli optional trova il modo di risolvere anche questo. ●



SI RICONOSCE SOLO DALLA GRIGLIA

La presenza del boxer 6 cilindri turbo si riconosce sulle nuove 911 Carrera dalle griglie diverse. Notare l'alettoncino estraibile oltre gli 80 km/h. A destra, il motore scende di cilindrata: 3 litri da 370 a 420 cv



Ci sono immagini che parlano da sole. Questa di Hamilton e Rosberg in Brasile è una di queste: da sempre rivali anche se compagni di squadra



SUTTON-IMAGES.COM

DOPO I DISCUTIBILI ATTEGGIAMENTI DI LEWIS IN BRASILE

Hamilton mondo a parte

Negli ultimi mesi ho letto diverse critiche, anche nella posta di Autosprint, inerenti piloti del calibro di Alonso e Vettel. Personalmente vorrei esprimere il mio parere sul neo campione del mondo Lewis Hamilton. Parto dal presupposto che un pilota che da anni sistematicamente si vuole pa-

ragonare ad un grande del passato come Ayrton Senna commette già uno sbaglio perché sappiamo bene cosa rappresenta ancora oggi Senna per il popolo della F.1, paragone che a mio avviso Hamilton non può fare neanche in merito allo stile di vita del brasiliano. Ce lo immaginiamo Senna che viene

beccato dalla polizia in un parcheggio a fare tonfi con una vettura da strada? O stropiccia la carrozzeria della sua lussuosa vettura nel Principato di Monaco? Detto ciò vorrei anche soffermarmi su tre aspetti inerenti il recente Gp del Brasile, tutti e tre riguardanti il comportamento scorretto e infantile che ha avuto il signor Hamilton: il primo riguarda il post qualifiche quando non si è presentato alla rituale foto di gruppo dei primi tre! Il secondo riguarda la fine della gara quando non si è complimentato con il vincitore Rosberg (il quale ad Abu Dhabi si complimentò con lui per il titolo vinto) e terzo punto il podio, dove mentre Rosberg e Vettel hanno giustamente evitato di festeggiare con lo champagne, lui ha invece pensato bene di fare diversamente, dimenticando che tutto il mondo era in lutto per gli attentati terroristici, lutto espresso anche dal mondo della F.1 con il minuto di raccoglimento pre-gara!

Yuri Amendola
Salerno

È sempre difficile, se non impossibile, paragonare piloti di epoche diverse. Però è ovvio che evocare certi nomi accresce il valore del presente e fa risplendere anche il passato. Ma non è questo il punto. E se diventa difficile mettere a confronto i diversi stili di guida è pressoché impossibile trovare similitudini in personaggi come Senna e Hamilton, distanti anni luce perché frequentatori di una società che ha subito trasformazioni nette. Lewis è figlio del mondo social, dove tutto è regolato da selfie e tweet. Ma soprattutto ha una considerazione di se stesso infinita, smisurata, senza limiti: è il campione del mondo e come tale a volte pensa di poter comandare il gioco tuffandosi in mari di vanità con grande sprezzo del ridicolo. Finché vince distribuisce sorrisi e comunque se la tira. Poi quando perde (le rare volte che perde) s'arrabbia. Come quei bambini che al campetto si riprendono il pallone e vanno a casa bruciati dalla sconfitta, così Hamilton assume atteggiamenti discutibili. Vorrebbe riprendersi il pallone, bucarlo e non far giocare più nessuno. Comunque sia riesce sempre a far accendere i riflettori: bene o male purché se ne parli. Very social.

CORRE IN FORMULA E MA MERITEREBBE BEN ALTRI SCENARI

Vergne ai margini

Carissimi amici di Autosprint, vi scrivo queste poche righe, perché sono francamente molto deluso del trattamento che il mondo del motorsport sta riservando a Vergne. Pilota di talento e gran signore delle corse. Vergne è stato estromesso dal programma Toro Rosso senza troppi complimenti, è diventato terzo pilota Ferrari, ma alle finali mondiali non c'era. È svanita la possibilità di vederlo al team Haas, ed è svanita, forse, la possibilità di vederlo in F.1. Certo rimane la F.E, ma penso che per un pilota che vuole essere protagonista nel motorsport non basti. Non credete ci sia la possibilità di vederlo in qualche altro contesto internazionale del motorsport? Le Mans, Mondiale Turismo? Blancpain Endurance Series? Grato per la risposta che vorrete cortesemente darmi, vi saluto con stima e cordialità.

Simone Passerini
Melegnano (MI)

Come ha potuto leggere su questo numero nel futuro di Jean Eric Vergne potrebbe esserci anche un ruolo da terzo pilota alla Ferrari. Il nome del francese è circolato con insistenza qualora Maranello decidesse di aver ancora il ruolo di pilota tester o destinato al simulatore dopo il passaggio di Gutierrez alla Haas.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile

Alberto Sabbatini

a.sabbatini@autosprint.it

Andrea Cordovani

(caporedattore)

a.cordovani@autosprint.it

051.62.27.147

Sergio Remondino

(caporedattore)

s.remondino@autosprint.it

051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci

(inviato)

c.mannucci@autosprint.it

051.62.27.220

Mario Donnini

m.donnini@autosprint.it

051.62.27.227

Segreteria

segreteria_as@autosprint.it

051.6227111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli

Roberto Rinaldi

grafici_as@autosprint.it

051.62.27.249

Cinzia Balboni

Roberta Massa

Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale

Andrea Brambilla

a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:

Marco Angrisan mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo,**

Alberto Crippa, Mario Chiarappa

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

Massimo Bettiol,

Getty Images, Oliver

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Tecnica: **Giorgio Piola**

Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **Roberto Chincherò,**

Gianni Cogni, Massimo Costa, Alfredo

Filippone, Alessandro Gargantini,

Marco Giordo, Martin Holmes, Piero

Libro, Dario Lucchese, Domenico

Luiso, Fernando Morandi, Arturo

Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani,

Daniele Sgorbini, Alessandro

Stefanini, Leonardo Todisco Grande,

Tetsuya Tsuzuki, Maurizio Voltini,

Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati

abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto 3212 **INMOTO**

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

LE NOCCIOLINE PIÙ FAMOSE AL MONDO SONO IN EDICOLA.

COLLEZIONA LA FANTASTICA RACCOLTA DEI PEANUTS IN 12 NUMERI
IN EDIZIONE LIMITATA E RIVIVI LE STRISCE PIÙ MEMORABILI DI SCHULZ.



Ogni mercoledì, solo con il Corriere dello Sport – Stadio e Tuttosport,
potrai fare il pieno di ironia con i personaggi che hanno fatto la storia del fumetto.
A partire dalla seconda uscita € 6,99 oltre il costo del quotidiano.

Se non li trovi in edicola potrai richiederli all'indirizzo mail peanuts@corsport.it e peanuts@tuttosport.com specificando a quale numero sei interessato, il tuo Nome, Cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

TUTTOSPORT
CORRIERE dello SPORT
SEMPLICEMENTE PASSIONE



TROFEO CAYMAN CUP

2016

IL BRIVIDO DELLA VELOCITÀ SU CIRCUITI LEGGENDARI!

**SCENDE IN PISTA LA PASSIONE CON LE CAYMAN GT4 CLUBSPORT
E LE STRADALI GT4 MODELLO 981**



**2 SESSIONI DI PROVE LIBERE DA 25'
2 SESSIONI DI PROVE UFFICIALI DA 15'
2 GARE SPRINT DI 25'
POSSIBILITA' DI CORRERE IN 2 PILOTI
2 CLASSIFICHE**

AUTODROMI:

MONZA • IMOLA • MISANO • MUGELLO • VALLELUNGA • UN CIRCUITO EUROPEO



ItaliaMotorsport Via Giorgio Stephenson, 53 Milano

Tel. 335 66500080 - segreteria@italiamotorsport.it - www.italiamotorsport.it