

IN EDICOLA DAL 2 GENNAIO AS COLLECTION SULL'EPOPEA ALFA ROMEO

UN MITO CHE RITORNA
ALFA ROMEO
L'EPOPEA DEL BISCIONE NELLE CORSE

AUT 8,00 € - BE 7,50 €
AUT 7,00 € - BE 6,50 €
MC, CÔTE D'AZUR 8,80 € - FFE 7,00 € - F 7,00 €
CCT 9,00 CHF - CH 8,00 CHF - USA 11,50 \$

AUTO SPRI NT

n. 51-52

FORMULA E



**Giovinazzi
farà un test
in Marocco.
È il primo
passo della
Maserati?**



Anno LVI Settimanale 19 dicembre 2017-1 gennaio 2018

4 Euro (Italy only)



NIENTE LIETO FINE

LA VERA STORIA KUBICA

Storia di un **sogno** svanito e di una grande **occasione persa** per il **Circus** della Formula Uno. Ecco **tutta la verità** dietro alla decisione della **Williams** che ha detto no a **Robert**. I retroscena



70052
9 11 770005 1 174006
Per abbonarsi, in F.P. 011 3302020001 in 1482004141, c. 028 Bologna



Mitjet

Fieri di ricevere il Casco d'Oro di Autosprint.



Dopo tre stagioni di attività
la Mitjet Italian Series raggiunge questo prestigioso traguardo.

**Grazie a tutti i Team che ci hanno dato fiducia
in questa avventura:**

AL Corse
Alberteam
CIBER Motorsport
Composit Motorsport
Cram Motorsport
Kinetic Racing
Pellin Racing
Scuderia Costa Ovest
Scuderia Giudici
The Club Motorsport
Team Malucelli
Tomei Motorsport

Grazie agli organizzatori che ci hanno ospitato:


Gruppo Peroni Race
Aci Sport

Un grazie particolare ad

AUTOSPRINT



www.mqcorse.it

 Mitjet Italian Series

info@mqcorse.it

Ph. 348.01.93.121



Con **Kubica** la F.1 ha perso l'Occasione

La grande occasione persa dalla Formula Uno con Robert Kubica è la storia di copertina che caratterizza questo numero doppio di Autosprint, che è stato chiuso in redazione domenica 17 dicembre e che rimarrà in edicola fino al 2 gennaio. Non c'è stato un lieto fine in quella che doveva essere la favola per il polacco che correva incontro alla sua seconda occasione dopo aver lottato come un leone per ritrovare un posto in quel Circus che pareva non l'avvesse mai dimenticato. Invece Kubica s'è trovato le porte chiuse proprio quando sembrava in procinto di essere (ri)entrato. In questo numero vi raccontiamo tutti i retroscena di un'operazione che fa ancora discutere. E discutere farà anche il test che Antonio Giovinazzi si appresta a fare nei rookie test che si terranno a Marrakech il prossimo 14 gennaio, all'indomani del secondo round della Formula E. Il terzo pilota della Ferrari salirà su una monoposto elettrica della Ds Virgin solo per vedere l'effetto che fa. Ma è inevitabile che il suo test inneschi rimandi al futuro che possono essere di diversa lettura e che analizziamo nelle pagine di Autosprint-E.

Il prossimo numero di Autosprint sarà in edicola martedì 2 gennaio. Una data da segnare sul calendario visto che quel giorno uscirà anche un Autosprint Collection dedicato alla grande epopea dell'Alfa Romeo

nel mondo delle corse. Un numero speciale da 132 pagine che trasuda di passione e riporta alla luce un mito con un passato glorioso e che nel 2018 rivivrà nell'operazione di marketing con la quale il Biscione grifferà la Sauber. Un volume con storie inedite, interviste esclusive e grandi firme per raccontare una delle pagine più belle del Motorsport che gonfia il cuore di orgoglio tricolore.

È una domenica triste quella nella quale è stato chiuso questo numero di Autosprint. Stroncato da un male incurabile ci ha lasciato il nostro collega Marco Ragazzoni. Aveva solo 60 anni e da tempo lottava in silenzio, con estrema dignità e tanto coraggio. Per più di vent'anni aveva lavorato nella nostra redazione spinto da una passione inesauribile. «*I'm Italian journalist*». Quante volte gliel'avevamo sentito dire, alle ore più impensabili, a caccia di news in giro per il mondo. Amava visceralmente la sua professione, non si tirava mai indietro. Un uomo molto onesto. Con un alto senso dell'etica, dell'altruismo. Un romantico di questo mestiere per il quale ha speso grandi energie e profuso un impegno encomiabile. Personaggio vero, diretto, a volte fumantino, pronto a difendere le proprie idee ma non ad imporle. Tutti commossi ci stringiamo alla moglie Enza e alla famiglia di Marco in questo momento di dolore profondo. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 10** KUBICA LA VERA STORIA
- 17** SIROTKIN NON È BABBO NATALE
- 20** COPPIE IN LOTTA CONTINUA
- 28** TORO SCALPITANTE

VELOCITÀ

- 40** 12 ORE GOLFO ROIVENTE
- 42** RIGON QUARTO DI NOBILTÀ
- 46** DANICA ULTIMI HURRÀ
- 72** TCS FORMATO FAMIGLIA
- 76** SALITE È GIÀ 2018

FORMULA E

- 84** FE SCOSSA GIOVINAZZI
- 86** FE INTRIGO MASERATI
- 90** FE ROOKIE VIA AI TEST

STORIE

- 38** CIAO MARCO
- 50** LIBRI PER NATALE

RALLY

- 54** GIOVANI MA BELLI
- 60** LATVALA CI CREDE
- 62** ROMA SOTTO AL SOLLEONE
- 64** CIOCCHETTO SEI FORTE PAPÀ
- 66** PREALPI TRENIN IN QUINTA
- 68** DAKAR 40 E NON LE DIMOSTRA

RUBRICHE

- 4** SCATTO FISSO
- 6** UN FILO DI GAS
- 8** LE TELEVISIONI
- 18** BASTIAN CONTRARIO
- 30** CUORE DA CORSA
- 36** L'INTERVISTA RITROVATA
- 98** POSTASPRINT

NOTA PER I LETTORI



QUESTO NUMERO DI **AUTO SPRI NT** È STATO CHIUSO IN REDAZIONE **DOMENICA 17 DICEMBRE 2017** TORNEREMO IN EDICOLA IL **2 GENNAIO 2018** E NEL FRATTEMPO VI AUGURIAMO **BUONE VACANZE!**

Marquez sogna di guidare una F.1

Non solo due ruote, per Marc Marquez. Il sei-volte campione del mondo, fresco vincitore del titolo 2017 della MotoGP, ha festeggiato la chiusura della stagione sul circuito giapponese di Motegi: in occasione dell'Honda Racing Thanks Day, lo spagnolo ha dato spettacolo insieme a tutti gli altri piloti della Casa alata alla guida di moto "cub", di go-kart ma anche di una vera vettura da corsa. Per la prima volta, infatti, è sceso in pista al volante di una monoposto, la Dallara F.3 motorizzata Honda. *«Punto di frenata, potenza, accelerazione e traiettorie sono completamente diverse rispetto alle moto ma ho ritrovato alcune sensazioni familiari come il vento in faccia – ha spiegato Marc, alla fine cinque secondi più lento dei suoi colleghi che corrono nella categoria – mi sono divertito molto, anche se nei primi giri sono andato piano per prendere le misure, perché la F.3 è molto più larga della mia MotoGP. Il sogno? Poter guidare, un giorno una F.1».* (f.p.)







Caso **Kubica** delusione doppia

PECCATO FARE A MENO DI ROBERT IN FORMULA UNO, PERCHÉ LA SUA SAREBBE STATA UNA STORIA STREPITOSA. CON ECCLESTONE AL TIMONE LA VICENDA SAREBBE ANDATA IN MODO DIVERSO

fotografie COLOMBO



Un cazzotto per Natale. L'ha sferrato la Williams sull'anima di Robert Kubica, sulla fantasia di moltissimi appassionati, sull'intera Formula Uno. Una telefonata e ciao. Niente ingaggio, niente, dopo test al simulatore, check up medici approfonditi; dopo due giorni di test, dopo un contratto pronto, dopo le solite parole gonfie di promesse. Parole che in questo mondo sono foglie al vento. Va bene, que-

sti sono discorsi un po' romantici, ma dove credi di vivere? Sì, sì, siamo abituati a tutto, anche ad accogliere la scelta del team inglese che ingaggia il giovane russo Sergey Sirotkin, di anni 22, di milioni altrettanti, bravino, forse; giudicato bravissimo dopo un po' di chilometri, resi memorabili dalla consapevolezza di avere a che fare con un ragazzo dotato di dote. Il che significa, per la Williams, affrontare il 2018 con la

coppia Stroll e forse Sirotkin, per un record anagrafico che farà diventare matto un manipolo di tecnici non certo irresistibile; che non potrà dare granché ad un progetto confuso a monte. Ma come? Non serviva un pilota esperto, per desiderio dello sponsor alcolico Martini? Ma come non era indispensabile un pilota capace di individuare e indirizzare, di sviluppare e accompagnare, tutta roba che Kubica sa fare alla



perfezione? Balle. Largo ai giovani e al denaro che i giovani immettono nel team. Come se fosse solo e soltanto una questione di soldi.

Lo ammetto, una delusione doppia. Perché, in primo luogo, al netto della simpatia personale (notevole), della stima (assoluta) nei confronti di Kubica, credo che riportare in Formula Uno il pilota polacco avrebbe significato immettere nel Mondiale una storia strepitosa, qualcosa da seguire indipendentemente dal tifo per i colori preferiti; un'avventura capace di avvicinare ai Gran Premi anche chi delle macchine e delle corse non va matto, mentre ama inseguire i sogni, una umanità esposta e presa da una sfida che in qualche modo riguarda ciascuno di noi. Su questo punto, credo che Liberty Media abbia segnalato una carenza

sconcertante. Assente, ecco. Mentre sono convinto che Bernie Ecclestone, di fronte all'ipotesi del ritorno di Robert, avrebbe mosso e sistemato le cose al meglio. Il motivo? Ecclestone, pur con tutti i difetti che potete elencare di fronte a questa affermazione, resta un appassionato autentico. Al contrario di chi gestisce la Formula Uno di oggi con una mentalità semplicemente imprenditoriale. Non sempre o non del tutto orientata sulle necessità più semplici e vere di una platea che ha bisogno di storie di sport per amare uno sport. In tutto questo, dunque, si sommano più sconfitte. Quella di Kubica, resa amara anche dalle tempistiche perché comunicare un rifiuto a fine dicembre significa pregiudicare gravemente ogni progetto alternativo, al netto, pure qui, di ogni pre-

mio di consolazione che di certo la Williams avrà messo sul tavolo, presa forse da ridicoli sensi di colpa. Quella di Nico Rosberg nei panni di manager, alle prese con gli arrembaggi di un signor nessuno (con tutto il rispetto per Sirotkin e delle sua potenzialità) e addirittura con i colpi di coda della coppia Nicolas-Todt-Felipe Massa, ancora potente e decisa a disturbare una trattativa comunque complessa. Ciascuno fa i propri interessi, certo. Non so sino a che punto la Williams di oggi stia facendo gli interessi di un team che vanta una tradizione pesantissima e illustre. Vedremo. Kubica aveva da offrire soltanto il proprio talento intatto, una voglia ritrovata, una personalità senza pari considerando la Formula Uno degli ultimi dieci anni. Evidentemente non era abbastanza. Non solo. Il

patrimonio Kubica sembra e sembra ancora inestimabile a chi ama le corse, pur al cospetto di una menomazione che - meglio chiarire - non pregiudica affatto il rendimento in pista. Così, la delusione riguarda una quantità di appassionati enorme. Che conta zero, come al solito, se togliamo dalla scena l'aria fritta che circola attorno a questa F.1 da troppo tempo.

Le distanze tra chi decide, non riesce a decidere, disquisisce su cambiamenti tecnici astrusi e la "base" del motorsimo, resta enorme. Novità certe per il 2018? L'halo, qualche gomma inedita e colorata, power unit più affidabili... In compenso, beh, avremo forse l'esordio di Sirotkin sulla Williams in luogo del ritorno di Kubica su una Williams. Complimenti e auguri. ●

SUTTON-IMAGES.COM

BALLOTTAGGIO CHE HA SCELTO IL PIÙ GIOVANE E DANAROSO

Sirotkin, a destra, è l'emergente dallo shootout per la Williams. Per Kubica, sotto e a sinistra, la sola soddisfazione di averci provato fino in fondo, per un ritorno alle gare che avrebbe fatto sognare





Sirotkin il capitale umano

I SOLDI PREVALGONO SUL LIGNAGGIO? IL BUDGET SUL BLASONE? A GIUDICARE DALL'ASCESA DEL GIOVANE RUSSO GIÀ CONCORRENTE DI KUBICA PER UN POSTO IN WILLIAMS, PARREBBE DI SÌ

«**N**on voglio iniziare a dire troppe parole, volevo solo ringraziare tutti coloro che hanno partecipato, tutti coloro che mi hanno sostenuto e naturalmente @williamsmartinracing e @smp_racing per la loro fiducia. È stato un grande giorno» Così Sergey Sirotkin, 22 anni, 43 gran premi in F.2, 3 vittorie, 17 podi, 4 pole e due volte terzo in classifica nel 2015 e nel 2016 a 60 punti da Gasly e Giovinazzi, si è espresso via social, dopo il test a sorpresa che la Williams gli ha concesso, lui terzo pilota Renault fino a poche ore prima, ad Abu Dhabi.

Da allora è entrato in modalità silenziosa e rileggendo oggi quelle poche righe ci suonano già come un annuncio tra il dico o non dico?

Ha lasciato agli altri esporre dei fatti che lo porteranno a debuttare in F.1, dopo sette sessioni di prove libere, dal 2014 a oggi, iniziate con Sauber, guarda a caso nella sua Russia a Sochi.

Già allora si parlò dell'approdo del campione della Formula Abarth 2011, l'unica categoria che ha vinto, in Sauber come ufficiale, ma vuoi la giovane età e un programma russo che puntava più su Kvyat

ecco che tutto finì ancor prima di iniziare. Nel 2016 la chiamata, come terzo, da parte di Renault, ma il fresco arrivo di Sainz gli ha sbarrato nuovamente le porte.

Questa volta dovrebbe avercela fatta grazie a Smp racing, una scuderia fondata nel 2013 con l'obiettivo di sostenere l'attività di piloti, non solo russi. da Boris Romanovich Rotenberg, già fondatore della Smp Bank di Russia, vicino e molto anche al presidente Putin.

Via Kvyat, la missione era quella di individuare un pilota di casa, per il mondiale di F.1, per averlo ovviamente presente a So-



LA SOLA MONOPOSTO ANCORA IN BALLO

In questa interstagione la Williams è salita più del solito agli onori delle cronache anche perché la sua può essere considerata la sola monoposto ancora non assegnata a un pilota. Tutte le altre erano state già attribuite prima della fine della stagione precedente...

SUTTON-IMAGES.COM

chi come titolare. La Smp ha messo sul tavolo 30 milioni, in due anni, di validi motivi per convincere Williams a trasformare il sogno di Kubica in un risveglio dal peggiore degli incubi.

Con Kubica era già tutto fatto e definito, a parte alcuni dettagli, ma il fatto che Sirotkin sia andato molto forte ai test ad Abu Dhabi, pur avendo girato con migliori condizioni di set up, ha evidentemente convinto il management di Williams a valutare l'all in fatto da Smp, consapevoli di non prendersi un bidone pagante, ma un buon pilota e tanti soldi. Piatto ricco mi ci ficco.

Resta una scelta incomprensibile a fronte della delusione degli ingegneri, piacevolmente sorpresi dalla capacità di Kubica

nel trovare in pochi giorni quelle soluzioni che non sono riusciti a trovare in un anno e delusi dal suo mancato ingaggio, di Martini che si ritrova con due under 25 e quindi limitata nell'azione di pr e Stroll che dovrà darsi un gran da fare perché un conto è prenderle da Massa o da Kubica, un altro è finire dietro a Sirotkin, vorrebbe dire carriera tutta da ridefinire.

Ribadiamo che Sirotkin non è uno fermo, ma perché, in un momento in cui i piloti paganti sono rimasti in pochi in F.1, un team come Williams, capace di dominare delle ere e di vincere 9 mondiali costruttori e 7 piloti con Jones, Rosberg, Piquet, Mansell, Prost, Hill e ultimo, datato 1997 con Villeneuve, quindi non stiamo parlando di bao bao micio micio, è caduto così in

basso da doversi affidare a piloti "fortemente" paganti? La strada si era già aperta con Maldonado, pilota talentuoso e "incompreso" e appiedato da un Venezuela che chiudeva le sponsorizzazioni sportive e proseguita con l'arrivo dello stesso Stroll.

Le continue voci che Stroll possa comprare baracca e burattini rendono ancor più inspiegabile questa fame di capitali, non dimenticando però che sono russi e quindi pensiamo che dietro ci sia anche molta politica legata al discorso accennato prima all'esigenza di avere un pilota di casa nel gran premio di casa! Ci può stare tutto al giorno d'oggi, ma in un mondo, ormai cinico, chiudere così la porta in faccia a una favola d'altri tempi, beh ha fatto male soprattutto a chi, come me ad esempio, pensa che ci possano essere ancora cuore e anima in questo sport.

Ci sono, perché i piloti restano degli eroi medioevali con la loro armatura e i loro cavalli, ma no in questo caso no, fa male, molto male! Lasciando da parte i sentimentalismi, la Williams ha fatto un test shoot out tra Kubica e Di Resta in Ungheria, stravinto da Robert, poi lo ha portato ad Abu Dhabi assicurandogli che non era più sotto esame, ma che era l'inizio del lavoro per la stagione 2018.

Kubica invece si è trovato di nuovo sotto esame. È andato più forte di Stroll e questo potrebbe già bastare, poi Sirotkin ha fatto i giri della vita e ha giocato il jolly Smp.

Williams ha fatto 1+1, ossia soldi + pilota buono = ma chisseneffrega del fascino antico del ritorno in pista più romantico e tosto della storia della F.1 e dello sport in generale, evviva i soldi che magari aiutano a sviluppare un'ala in più, a cercare qualche punto di carico aerodinamico, ciò che più manca alla Williams, prima ancora dei piloti. Ha fatto i suoi conti e ha deciso così.

La Williams da tempo non naviga nell'oro e come biasimarli? Adesso hanno un pilota comunque interessante e 30 milioni in più, con l'intenzione anche di tenere Kubica per un programma di sviluppo monoposto al simulatore e in pista.

Hanno fatto il loro, sulla pelle dell'emozione di noi appassionati però.

Ce ne faremo una ragione, siamo vaccinati.

Dopo Petrov e Kvyat, 197 Gp e 3 podi in due, la Russia punta forte su Sirotkin! Quando farà i primi punti e diranno "visto"? Lo sappiamo già, andrà così, non saranno sorpresi, andrà già più forte di Stroll e ci sarebbe qui da aprire quindi un altro capitolo, ma nulla ci toglierà a ogni giro e a ogni Gp di poter pensare, con rammarico, a cosa avrebbe potuto fare Robert con quella macchina. ●

Kubica

la vera storia

DAI TEMPI DEL TEST-DISFIDA DI ABU DHABI AI SOLDI DELLO SPONSOR DI SIROTKIN, ECCO TUTTI I RISVOLTI ED I RETROSCENA CHE HANNO PORTATO LA WILLIAMS A LASCIARE A PIEDI ROBERT

di [Alberto Sabbatini](#)

Il sogno è svanito. Il ritorno di Robert Kubica in Formula Uno, quasi sette anni dopo l'incidente nel Rally Ronde di Andora del 6 febbraio 2011, nel quale rischiò l'amputazione del braccio destro, si è scontrato contro un muro. Un muro di denaro portato alla Williams dal 22enne pilota russo Sergey Sirotkin che ha fatto pendere la bilancia della scelta dalla parte del russo e ha così impedito la realizzazione del sogno di rivedere al via dei Gran Premi uno dei piloti più forti e più sfortunati della storia recente. Un sogno che aveva accarezzato la fantasia e l'immaginazione di molti tifosi e addetti ai lavori. Intendiamoci: Sirotkin non demerita sulla carta un posto in F1, visto che nei test ad Abu Dhabi ha mostrato una buona velocità. Ma per l'intera Formula Uno lasciare a terra Kubica è un'occasione persa per una categoria che ambisce ad essere vicina alla gente e che invece ancora una volta dimostra di voler mettere il Denaro davanti all'Uomo.

L'annuncio dell'ingaggio di Sirotkin da parte della Williams al momento in cui questo numero di Autosprint viene stampato, non c'è ancora stato. Ma ciò non significa che l'operazione sia in dubbio: semplicemente la Williams attende, come consuetudine in questi casi delicati, il pagamento della prima tranche della sponsorizzazione da parte del finanziatore di Sirotkin per ufficializzare al mondo l'ingresso in squadra del giovane russo al fianco di Stroll. Inutile illudersi. Le speranze di Kubica, che sembravano solidissime ancora dieci giorni fa, si sono dissolte da qualche giorno. È la fine di una bella favola. Di un sogno che era iniziato otto mesi fa, quando Kubica aveva cominciato caparbiamente a prepararsi per un eventuale ritorno in Formula Uno.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

LA GRANDE ILLUSIONE

Lo sguardo di Robert Kubica è puntato su quella Williams che sembrava potesse essere sua nel 2018 e che invece ha potuto assaggiare solo nei test. Ora il sogno è svanito, con tanti rimpianti





Ma perché si è arrivati a questo testa a testa Kubica-Sirotkin per il posto sulla Williams F.1 che era di Massa? E cosa è successo per aver fatto sfumare l'opportunità? Autosprint ha ricostruito i retroscena dell'intera operazione. Se continuerete a leggere, vi spiegheremo i risvolti della vicenda. Scoprirete che il polacco non è stato scartato dalla Williams per presunte difficoltà di adattamento alla guida, o per scarsa velocità in pista come ha ipotizzato qualcuno con malizia sospetta. È stata puramente una questione economica. Un rivale ha garantito una sponsorizzazione fortemente superiore alla Williams e la squadra ha, semplicemente, scelto i soldi. Niente di inedito. Succede spesso nello spietato mondo della Formula Uno. Purtroppo stavolta questa guerra ha messo fuori gioco un pilota di talento, drammaticamente osteggiato dal destino che per il suo passato glorioso e terribile meritava ancora la chance di una rivincita contro la cattiva sorte.

La riabilitazione "mentale" e fisica

L'ultima apparizione di Kubica in F.1 prima di quest'anno era avvenuta nei test pre-campionato a Valencia, in Spagna, nel gennaio 2011; con la nera Lotus-Renault F.1 con i colori JPS (quella che avrebbe poi guidato l'anno dopo Raikkonen) aveva stabilito il miglior tempo assoluto di quei test. E si andava prefigurando una stagione spettacolare per Robert, che aveva cinque stagioni di F.1 alle spalle, 76 Gp disputati e 1 vittoria. Poi, il 6 febbraio di quell'anno, subì il grave incidente in un rally mi-

TEST DA DURATA
La Williams con le Pirelli
2018 che Robert Kubica
ha potuto guidare
ad Abu Dhabi
solo in configurazione
long run, cioè con
parecchia benzina a bordo,
e non da qualifica

nore, specialità di cui era appassionato e che praticava nei ritagli di tempo. L'incidente di Andora lo aveva ferito gravemente. Per un pelo il guard-rail, penetrato frontalmente nell'auto come una lama, non l'aveva trafitto ma gli aveva devastato il braccio destro, compromettendone la funzionalità. Al punto che ancora oggi il braccio, dal gomito in giù, porta tracce evidenti.

Nei primi anni dopo l'incidente, Kubica, a causa di una reazione emotiva negativa, aveva preferito emarginarsi dal mondo del motorsport. Era tornato a guidare soltanto nei rally. Credeva di non sentirsi più adatto a guidare una monoposto per via delle dimensioni anguste degli abitacoli che ne limitano la rotazione del braccio. Uno strano atteggiamento mentale, quasi di vergogna o imbarazzo, lo ha spinto a restare per anni lontano dal mondo dei Gran Premi. Pur essendosi ristabilito fisicamente, si sentiva inadeguato per quel mondo.

Poi, a inizio 2017, qualcosa di diverso è scattato nella sua testa, anche per merito di un manager che lo ha "ricostruito" psicologicamente. Improvvisamente Kubica, come anni prima era successo a Zanardi, ha compreso che le limitazioni fisiche non erano soltanto un handicap che ne limitavano la prestazione ma potevano generare una reazione positiva fortissima. E dargli la forza di volontà necessaria per superare l'ostacolo e arrivare a traguardi impensabili. Di colpo, l'atteggiamento mentale di Kubica è cambiato: ha smesso di chiudersi in se stesso e di slancio ha superato i limiti mentali



L'ostacolo Sirotkin e i soldi russi

Dopo l'illusione Renault sembrava che Kubica potesse veramente accasarsi in Williams, sul sedile che era stato di Felipe Massa. Ha svolto test ad Abu Dhabi a fine novembre, dopo l'ultimo Gp stagionale, con esito positivo. Ha incontrato qualche difficoltà soltanto nello sfruttare le mescole supersoffici. Ma tutto sommato il team era contentissimo della sua performance tanto che Paddy Lowe lo ha elogiato pubblicamente. Improvvisamente però la concorrenza di Sirotkin si è fatta più temibile perché attorno al nome del pilota russo si è coagulata una cordata capeggiata dal gruppo bancario Smp. Uno dei rivali di Kubica per il posto in Williams, nelle settimane scorse, era l'ex-Toro Rosso, Daniil Kvyat. Poi il suo nome è scomparso dalla lista dei papabili. Ma questo, paradossalmente, invece che rafforzare la posizione di Kubica l'ha indebolita perché, uscito di scena Kvyat, gli interessi russi si sono riversati su Sirotkin ed è stata trovata la convergenza ideale attorno al giovane pilota russo. Boris Rotenberg, il miliardario russo proprietario della

Smp, una delle più grandi banche private del Paese, è da sempre appassionato di corse e sponsor personale di Sirotkin. Smp è un nome ben conosciuto nel motorsport internazionale. Per anni è stato lo sponsor principale della Ferrari AF Corse nel mondiale Gt e in tempi recenti ha dato vita a una Academy per far cre-

LA SMP CHE APPOGGIA SIROTKIN È UN COLOSSO E VUOLE SFONDARE NELLE CORSE IN NOME DELLA RUSSIA

COLOMBO

che si era autoimposto. Ha trovato nel proprio cuore e nella propria mente una determinazione che credeva assopita. Di colpo, il braccio martoriato non era più un ostacolo insormontabile da subire ma un limite da superare. Ha cominciato ad allenarsi in maniera sempre più ossessiva, sia fisicamente che al simulatore di guida, chiedendo al suo corpo e alla sua testa sempre di più. Con una preparazione serrata ha raggiunto una condizione fisica che non aveva mai avuto nemmeno ai tempi in cui correva stabilmente in F1.

A 33 anni ha scolpito un fisico asciutto e atletico, scoprendosi 7 kg più magro di quando ne aveva 24 e vinceva il Gp Canada F1.

A luglio era pronto, non soltanto dal punto di vista fisico, ma anche mentale, per tornare a guidare una F1.

La Renault gli ha offerto la chance di svolgere test in Ungheria, dove Kubica ha girato a 1"4 dal miglior tempo (Vettel). A parte i crono, ha sorpreso positivamente i tecnici la sua attitudine. Sul tortuoso circuito di Budapest, il più faticoso del mondiale, Kubica ha coperto in un giorno ben 144 giri, pari a 631 km: una distanza doppia rispetto a quella della gara. I dubbi sulla tenuta del fisico erano superati. Poi l'accasamento con la Renault F1 non si è concretizzato per via del divorzio di McLaren da Honda e dell'approdo dei motori giapponesi sulla Toro Rosso, condizione che ha permesso a Sainz di liberarsi dal contratto Red Bull per arrivare subito in Renault.

scere giovani piloti, talmente articolata e ben strutturata da far impallidire quelle di Ferrari e Red Bull. Smp finanzia ben 35 piloti russi nel mondo, in categorie che vanno dal karting alla Formula 4, alla F3, dalla F2 fino alla categoria LmP1. Tra questi giovani piloti, Sergey Sirotkin è la punta di diamante: il più esperto e talentuoso.

A questo si unisce il fatto che un certo entourage politico/economico voleva a tutti i costi un pilota russo in F1, ora che l'uscita di scena di Kvyat era ormai definitiva. Da tempo i russi inseguono un forte protagonismo internazionale a tutti i livelli: dalla politica allo sport. L'aver estromesso qualche settimana fa dalle Olimpiadi invernali l'intera nazionale russa per "doping di Stato" è un colpo d'immagine fortissimo per la nazione di Putin. Sarebbe stato più facile recuperare credibilità ed immagine con le corse, dove oltre al talento conta soprattutto il denaro per diventare protagonisti. Così, un certo mondo imprenditoriale russo - con la benedizione del presidente Putin - si è mosso con decisione per trovare i capitali necessari a finanziare Sirotkin, l'unico dei piloti russi che poteva avere i numeri e le capacità di guida per giocarsi la carta F1. La privata Smp avrebbe garantito l'afflusso di capitali. A Sirotkin è stato addirittura affiancato un nuovo manager, Belousov, per gestire l'operazione F1.

Rotenberg e la sua Smp hanno offerto alla Williams una valanga di milioni di dollari. Più del doppio degli sponsor che Kubica era riuscito a mettere insieme per garantire un buon ritorno commerciale

al team inglese. E questo denaro alla fine ha fatto pendere il piatto della bilancia a favore di Sirotkin.

Il dilemma Williams

Ma perché la Williams preferisce i soldi di Sirotkin al talento, al cuore e al coraggio di Kubica? Ne potremmo parlare all'infinito. E ci sono tante spiegazioni che s'intersecano. La prima è che la Williams era ben conscia di avere schierato nel 2017 una macchina piuttosto scadente. Con il grande potenziale del motore Mercedes, in un momento di sbandamento e confusione sia tecnica che manageriale (l'uscita di Pat Symonds e l'arrivo di Paddy Lowe da Mercedes come d.t. e l'ingresso nella proprietà di papà Stroll) non aveva capitalizzato il suo potenziale e la monoposto 2017 si era rivelata nettamente inferiore alla Force India e poco competitiva contro Renault, Toro Rosso e McLaren. Il team ha salvato il 5° posto nel mondiale Costruttori solo grazie ai guasti ai motori Honda e Renault. Ecco perché la Williams ha scelto di puntare sulla maggior quantità possibile di soldi da investire nello sviluppo tecnico della propria monoposto, nella speranza che un macchina più competitiva nel 2018 possa aiutare ad ottenere risultati anche senza un pilota di prestigio, esperienza e notorietà. La decisione presa insomma è stata quella tipica di una certa mentalità del motorsport anglosassone: mettere i soldi sullo sviluppo della monoposto e non negli uomini. Probabilmente, a pari budget la Williams avrebbe puntato su Kubica. Ma vista la grande differenza di denaro garantito dal gruppo russo la scelta si è orientata su Sirotkin.

Il ruolo di Stroll

Paradossalmente, la decisione di scegliere Sirotkin è stata osteggiata anche da Stroll, primo pilota del team con un ruolo importante nella proprietà della squadra. Stroll avrebbe potuto vedere in Kubica una personalità così forte da potergli fare ombra ma in realtà il giovane canadese avrebbe avuto più da guadagnare che da perdere dalla vicinanza di un pilota esperto come Kubica, come è successo anche con Massa. A Stroll, la velocità e la propensione al rischio non difettano, doti fondamentali per un pilota. Quello che gli manca è l'esperienza nella messa a punto, il "fine tuning" come si dice in gergo, necessario per ottimizzare la performance dell'auto da pista a pista. Specie nel 2018 quando la quantità di ben sette mescole diverse a disposizione renderà arduo adattare l'auto alla gomma ideale. Da Kubica, Stroll avrebbe potuto apprendere rapidamente metodi di lavoro e tecnica per fare gli assetti. Invece, il lavoro di messa a punto ricadrà quasi esclusivamente sulle sue spalle, essendo Sirotkin un debuttante con pochi riferimenti. Inoltre Stroll, da un confronto diretto con Kubica a tempi sul giro avrebbe avuto molto da guadagnare: se fosse risultato veloce come e più di lui - l'esperienza per essere più veloce e costante nel 2018 ora che conosce le piste ce l'ha - la sua immagine ne sarebbe uscita prepotentemente rafforzata.

Quanto valgono i tempi?

Ma alla fine dei conti chi è più veloce in pista sul gi-



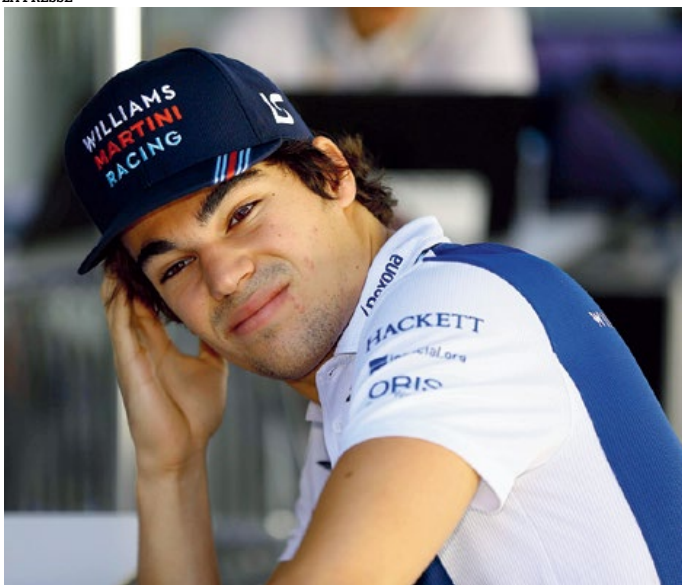
COLOMBO

DA PADDY CON... LOWE
Paddy Lowe, sopra, con Kubica e Rosberg (alle loro spalle). Il manager ex-Mercedes ha espresso notevole apprezzamento nei confronti del lavoro svolto da Robert ma non è servito. Non sarà Kubica il compagno di squadra di Stroll, sotto...

ro fra Sirotkin e Kubica? L'unico vero confronto si può fare soltanto sui test di Abu Dhabi di fine novembre. Ad Abu Dhabi Kubica ha ottenuto il suo miglior tempo in 1'39"485 con le nuove gomme Pirelli 2018 rosa di mescola hypersoft, le più soffici in assoluto. Circa 2" più lento di Vettel che ha segnato il miglior tempo assoluto con le stesse gomme e 1" più lento di Hamilton e Verstappen, sempre a pari pneumatici. Kubica è stato un decimo più veloce di Stroll, che ha stabilito 1'39"580.

E Sirotkin? Il russo ha girato soltanto con le gomme a mescola soft, le gialle 2018. Con quegli pneumatici ha ottenuto un crono di grande valore, perché è arrivato a circa mezzo secondo da Kubica:

LA PRESSE





L'ILLUSIONE RENAULT
Kubica, sotto, in azione con la Renault nei test all'Hungaroring. Anche in quella occasione Robert si mise in evidenza ma poco dopo gli venne preferito Sainz

1'39"947. Quindi, considerando che le soft usate dal russo sono di ben tre step meno soffici delle hypersoft, il tempo di Sirotkin sarebbe notevolissimo perché la differenza di mescola vale almeno un secondo e qualche decimo. Però come ben sanno gli appassionati di F.1, i tempi sul giro da soli non dicono tutto: per un paragone attendibile va analizzato e compreso il contesto in cui vengono stabiliti. Non basta mettere una gomma supermorbida per andare più forte. La prestazione sul giro dipende da molteplici fattori. Per prima cosa il carico di benzina a bordo: 10 kg di peso fanno una differenza negativa fra i 2 e i 3 decimi al giro ad Abu Dhabi. Poi incide molto il setup della macchina: se è ottimizzato per un singolo giro veloce o per una lunga serie di tornate per simulare il passo-gara. Dipende anche dalla strategia di uso motore, quindi dalla mappatura che dà potenza extra al motore per pochi giri, e infine dal flusso di carburante che nei test non è controllato dalla Fia e può essere liberalizzato per dare più sprint al propulsore. E anche dall'uso del recupero di energia della Mgu-H.

Questo per dire che se una squadra vuol permettere a un pilota di stabilire un tempo impressionante per qualsiasi motivo (sportivo o commerciale), gomme a parte, può ricorrere a tanti "trucchi" di set-up per stupire il pubblico senza che il resto del mondo lo venga a sapere. Viceversa, se vuole "nascondere" la prestazione, ci sono tanti accorgimenti per plafonare il rendimento della monoposto.

Dalle informazioni in nostro possesso, ad Abu Dhabi Sirotkin ha realizzato il tempo di 1'39"947 senza benzina a bordo (10 kg di carico o poco più), con assetto ottimale, con gomme soft perché garantivano un rendimento più costante delle hypersoft che richiedono una messa a punto diversa. Va anche tenuto presente che le soft 2018 usate da Sirotkin sono uno step più soffici delle vecchie soft: praticamente equivalgono alle supersoft rosse del 2017.

Viceversa, Kubica ha girato costantemente con una Williams a medio carico di peso perché la squadra non inseguiva il giro veloce ma voleva che Robert conducesse un lavoro di sviluppo sul passo-gara per raccogliere dati utili per la monoposto 2018. Il tempo di Kubica - 1'39"480 - ottenuto con le hypersoft è stato realizzato perciò non in assetto da qualifica ma con 40 kg di benzina a bordo per simulare il rendimento delle mescole ipersoffici in condizioni di gara, quando il pilota ha chili di benzina a bordo e deve scoprire quanto durano le gomme alla distanza. Insomma, Sirotkin avrebbe fatto test orientati alla performance, Kubica allo sviluppo, per cui alterna continue regolazioni sulla monoposto.

Le incognite

Diciamo anche per onore di verità che Sirotkin non demerita il posto in F.1. Si è sempre dimostrato piuttosto veloce, è giovane e competitivo. Ha un buon passato nelle corse; ha esordito a 15 anni in Formula Abarth, è passato attraverso tutte le categorie propedeutiche (dalla Formula Renault alla F.3 alla Gp2) vincendo diverse gare. Però non ha mai lasciato l'impressione prepotente del talento indiscusso in fase di esplosione. Altrimenti qualcuno lo avrebbe preso in squadra prima. Ha vinto qualche corsa qua e là ma non ha mai conquistato i campionati, salvo da giovanissimo la Formula Abarth. Pur avendo guidato spesso auto dei team migliori, come la Gp2 dell'Art Grand Prix, la squadra numero 1 nella seconda formula. Insomma, Sergey non pare sulla carta il nuovo Verstappen né rappresenta una scommessa certa. È soltanto

**RENAULT
E WILLIAMS HANNO
ILLUSO KUBICA
MOSTRANDO
ANCORA UNA VOLTA
IL VOLTO SPIETATO
DELLA F.1**

un giovane come tanti della generazione contemporanea, molto veloce, che se ben guidato potrà diventare un protagonista nei top ten come Sainz. Oppure scoppiare per troppa pressione e fallire come Kvyat.

Ma anche il rendimento in gara di Kubica una volta buttato nella mischia poteva risultare un'incognita. Da sette anni Robert non guida in corsa una F.1 e per quanto il team abbia potuto provarlo nei test simulando ogni condizione manca la controprova del comportamento in gara, sotto pressione e quando c'è da affrontare sorpassi e combattere ruota a ruota. Kubica era un talento assoluto sette anni fa. Non una semplice promessa ma il miglior pilota della sua generazione assieme a Hamilton e Vettel. Portato in palmo di mano da Alonso, che non è certo prodigo di elogi verso i colleghi. Un pilota al quale si stavano schiudendo le porte della Ferrari dopo l'incidente di Massa in Ungheria del 2009 e che fu lasciato fuori da Maranello quando era già stata fatta la tuta rossa per farlo debuttare al Gp di Monza 2009 soltanto perché Felipe, dal letto d'ospedale, puntò i piedi con orgoglio e pose il veto: Luca di Montezemolo si fece convincere e la storia della F.1 allora cambiò il suo corso.

I detrattori definiscono Kubica "vecchio" perché ha esordito in F.1 nel decennio precedente. Ma in fondo ha appena compiuto 33 anni (ha solo un mese più di Hamilton; uno è nato il 7 dicembre, l'altro il 7

GETTY IMAGES



← gennaio dell'anno dopo) e nessuno si sogna di definire Lewis come "vecchio". A sfavore di Robert c'è l'incognita della mobilità parziale dell'arto destro ma a favore ci sono la combattività, la determinazione, il talento e l'istinto del corridore, che sono rimaste innate. È bastato ristabilire gli automatismi in due sessioni di prova perché tornassero fuori. Doti fortemente legate alla motivazione, alla carica, all'orgoglio, indipendentemente dall'età o dagli acciacchi fisici. Basta guardare Alonso. Non si può nemmeno lontanamente paragonare il talento di Kubica con quello di Sirotkin, che ancora deve dimostrare tanto e che in F.1 è un'incognita completa. La Williams scegliendo il russo insegue l'obiettivo immediato di colmare il budget per sviluppare la nuova monoposto. Magari con l'esperienza di Kubica avrebbe raccolto più punti iridati e un piazzamento finale migliore nel Costruttori, che a fine stagione sarebbe valso in milioni di dollari ben più di quelli garantiti da Smp. O magari no. Sarebbe stata un'incertezza. È evidente che la Williams ha preferito puntare sui dollari sicuri oggi piuttosto che su quelli possibili ma incerti un domani.

Sorprende però la scelta di Claire Williams (perché dietro la decisione finale c'è lei, la figlia di Frank) di prendere il rischio di dar vita a un team giovanissimo Stroll-Sirotkin, 41 anni in due, e con pochissima esperienza: Sirotkin è esordiente, Stroll ha sulle spalle appena 20 Gp. Cozza contro la logica che vorrebbe come strategia ideale quella di abbinare a un giovane (Stroll) un pilota esperto complementare e utile per lo sviluppo. Tra l'altro la Williams, così facendo, rompe la sua stessa tradizione: in passato aveva sempre puntato su piloti di nome e soprattutto d'esperienza. Fin dai tempi della coppia Mansell-Patrese, 76 anni in due quando dominarono la stagione F.1 1992. Ma anche in epoche più recenti basti pensare alle scelte di Hill con Villeneuve; Webber con Nico Rosberg; Barrichello con Hulkenberg; Massa con Stroll.

Alla fine ha prevalso il denaro

In definitiva, dispiace che ancora una volta i soldi in F.1 finiscano per pesare più del talento e della per-



foto: SUTTON-IMAGES.COM

NICO LO AVEVA MESSO SULLA WILLIAMS

Sfruttando, anche, i suoi rapporti con Paddy Lowe, Nico Rosberg (sopra, i due) ha "convinto" la Williams a provare Kubica ma non è stato sufficiente. In basso, una sosta ai box di Kubica nel test ad Abu Dhabi

sonalità. E che la scelta di Sirotkin rappresenti la fine della bella favola di Kubica. Il rientro di Robert in F.1 sarebbe stato un bell'esempio per ciascuno di noi: sarebbe stata la rivincita del sacrificio, la dimostrazione che con l'abnegazione e la forza di volontà si può battere la cattiva sorte e dimostrare che tutti i traguardi possono diventare possibili se si stringono i denti. Kubica rappresentava la bella favola che dimostra che anche chi cade può risorgere. Un invito a credere in se stessi e a non mollare mai. Come ci ha insegnato anche Zanardi. E senza nulla togliere a Sirotkin, un Kubica al volante della Williams-Mercedes nel 2018 sarebbe stata anche una bella pubblicità per la Formula Uno, che è disperatamente in cerca di belle storie per emozionare i tifosi sempre un po' freddini verso una categoria troppo appiattita dal punto di vista umano. Gli americani di Liberty Media, che inseguono fortemente l'obiettivo di rendere più umana ed emozionante la F.1 per riportarla vicino alla gente, hanno clamorosamente sbagliato dal punto di vista mediatico e strategico non influenzando nella scelta della Williams. Altro che il bambino di Barcellona che piangeva per Raikkonen! Avete presente quante telecamere di tutto il mondo sarebbero state su Kubica e sulla sua Williams al Gp d'Australia di Melbourne? Un'attenzione mediatica che Sirotkin non avrà. E che la Williams, agendo bene, avrebbe potuto tramutare in denaro ed immagine positiva. Più dei dollari della Smp. ●



IN ATTESA DEI FINANZIAMENTI NECESSARI A GARANTIRE IL POSTO IN WILLIAMS AL RUSSO SI SONO SCATENATE VARIE CONGETTURE

Sirotkin non è Babbo Natale

Babbo Natale non passerà a Grove lunedì 25 dicembre. Non si fermerà dalle parti di Station Road per consegnare il pacco regalo alla Williams Racing con all'interno il nome del pilota che affiancherà Lance Stroll nel 2018. Forse bisognerà attendere la Befana, sempre che ne abbia voglia. Agenzie di stampa russe avevano lasciato intendere che venerdì 15 dicembre la Williams avrebbe dovuto annunciare Sergey Sirotkin. Ma nulla è accaduto. E l'idea di Paddy Lowe e compagnia di avere la squadra completata prima di Natale è naufragata.

Un vero rebus capire chi sarà il secondo pilota Williams. Se prima dei test collettivi di Abu Dhabi non vi erano dubbi che Ro-

bert Kubica fosse il papabile numero uno, dopo quelle due giornate di prova tutto è cambiato. Sirotkin ha imbarazzato il team inglese perché in quelle sei ore in cui ha guidato la Fw40 prima di cederla a Kubica ha veramente impressionato, per come si è velocemente adattato a una vettura che non conosceva, per le indicazioni tecniche fornite, per la buona gestione delle gomme. E se i tempi in un test non sempre sono pienamente indicativi, in quanto è difficile capire i carichi di benzina a bordo, rimane il fatto che con pneumatici soft 2018, dunque due mescole di differenza rispetto alle hypersoft 2018 (in mezzo ci sono le supersoft e le ultrasoft), è stato appena mezzo secondo più lento di Kubica.

Sirotkin non aveva potuto montare gomme di mescola soffice per un problema al cambio. Kubica ha evidenziato qualche difficoltà nello sfruttare al massimo le gomme ultra e hypersoft ma, al di là di questa minima differenza nel responso cronometrico, a motori spenti Lowe aveva elogiato l'impegno di Kubica e si era mostrato molto sorpreso dalla facilità di apprendimento di Sirotkin. Che in un attimo, inaspettatamente, è divenuto il più serio rivale del polacco per la conquista del secondo sedile Williams. Al lavoro svolto in pista, Sirotkin ha messo sul piatto anche un budget non indifferente. Smp, che non avendo trovato una sistemazione per il suo pilota in Renault dopo un anno di test con le vetture 2012 e 2017, ha organizzato in fretta e furia la prova con la Williams a Yas Marina e pare intenzionato a mettere a disposizione un budget di 12 milioni di euro a stagione.

Una cifra notevole

Una cifra notevole che non può non lasciare indifferenti e che sarebbe più del doppio di quanto avrebbe potuto garantire Nico Rosberg, neo manager di Kubica. Qualcosa però, deve essersi inceppato tra Mosca e Grove perché l'annuncio di Sirotkin non è stato fatto. Non è arrivata una prima garanzia finanziaria? O la Williams ha preferito verificare ancora le posizioni di Kubica e di altri piloti? Non è un caso che proprio in questi giorni, Toto Wolff abbia suggerito che sarebbe un peccato lasciare Pascal Wehrlein fuori dalla F1 (Mercedes è il fornitore di motori della Williams), mentre Helmut Marko - dopo avere "ucciso" Daniil Kvyat dal punto di vista sportivo - proprio sabato scorso ha ricordato ai media che il suo ex-pilota è molto talentuoso e merita un'altra chance in F1. Anche la sua uscita non appare casuale. Mentre Felipe Massa, dopo aver mostrato disappunto nei mesi scorsi per l'opzione Kubica e per essere stato scaricato dalla Williams, non ha trovato di meglio che twittare come il suo ex-sedile sia solo una disputa economica.

Massimo Costa



Sirotkin sulla Williams Fw40 nei test ad Abu Dhabi dove ha stupito



I **big** della **F.1** ultimi fruitori del **posto fisso**

**QUESTA F.1
MERITEREBBE L'IRA
DI CHECCO ZALONE:
A INIZIO 2018 18 PILOTI
SU 20 AVRANNO
LE STESSA VETTURE
DI FINE 2017**

Dunque, mi limito ai fatti. Nel primo Gp della prossima stagione diciotto monoposto su venti saranno guidate esattamente dagli stessi piloti che le hanno condotte nell'ultima gara dell'annata trascorsa. Stessa gente, stessi abitacoli. Fantastico. Il 90% esatto della F.1 è marmorizzato financo da un anno all'altro. 'Sto giro si registra più effervescenza nelle nomine del collegio cardinalizio che nell'empireo dei conduttori. No, dico, ci rendiamo conto? Quello che era definito mercato piloti e rappresentava una delle essenze belle del Circus, a oggi praticamente s'è estinto.

Ormai i top driver sul mercato non ci sono affatto. Scelgono e sono scelti da una grande squadra vincente, ci si incardina e firmano praticamente a vita o quasi. Murati. All'insegna del reciproco motto: più soldi, più anni di ferma, meno rischi e maggior stabilità possibile.

In poche parole, il mito del posto fisso alla Checco Zalone - in tutto il pianeta devastato dall'avvento snervante della crisi globale e della flessibilità -, nel Circus ancora impera e sguazza giulivo.

Così Hamilton non potrà che continuare a essere legato alla Mercedes e non per poco, allo stesso modo di Vettel per la Ferrari e Verstappen con la Red Bull, dove Ricciardo corre da quattro anni dopo due trascorsi in Toro Rosso. Lo stesso Raikkonen, reduce da una delle sue stagioni meno entusiasmanti, è pronto a disputare la quinta annata consecutiva con la Rossa, all'interno del secondo e assai meno glorioso mandato maraneliano. Meno fiducia ha Bottas alla Mercedes, rinnovato per un solo annetto, ma la mini-stabilizzazione non esclude riconferma. Anzi, magari il finnico semifreddo lo tengono chissà per quanto. Insomma, per mesi di sosta i motori restano spenti, i contratti belli ibernati e non succede un cavolo di niente. E se alla Williams il prescelto è Sirotkin, peggio per Kubica. Un Circus così preferisce un bello sponsor a una bella storia.

In ogni caso di notizie ne girano poche, plastificate e finte. Fateci caso: ormai

gli uffici stampa dei team esistono per autoblindarsi fino all'attimo in cui devono per forza dire qualcosa, salvo poi chiudersi a lumaca. Servono più a tacere, imbrigliare e depistare, che non a comunicare alcunché. Per carità, tutto è spiegabile, comprensibile, coerente e logico col sistema, però che palle...

Neanche i soldi fanno la differenza, perché quelli le corporation li hanno tutte. Così, se vuoi strappare Hamilton alla Mercedes, non è con i dollari che ci riuscirai, ecco, ma con strategia ben più ampia, occhiuta e tenagliata. Forse. Chissà. Quanto ai posti dei pilotini non irresistibili, costoro di sghei ne portano talmente tanti che guai toccarli. Già: i meno veloci sono ancor più stabili dei campioni. Vedi il simpatico Marcus Ericsson che per starsene sereno s'è fatto comprare la Sauber e tiene fuori dalla porta "Bon Giovi" Giovinazzi, benché caldeggiato da Marchionne, dalla Ferrari, dall'Alfa e che so, magari pure dall'Isotta Fraschini.

Lo dico? Massi, dai, lo dico. A questo piattume stucchevole fanno contrappunto quei meravigliosi inverni di fine Anni '70. Quando sotto Natale a Fiorano la Rossa girava con la neve a bordo pista, s'era già in attesa dell'imminente Gp d'Argentina e non era escluso qualsiasi colpo di scena. Sicuri sicuri erano solo quelli delle squadre top, ma magari a metà stagione, per una litigata o per un pugno di dollari, il campionissimo di turno salutava il team col quale avrebbe potuto vivere un infinito ciclo vincente - vedi Lauda dalla Ferrari alla Brabham e pure Emmo Fittipaldi dalla McLaren alla Copersucar per motivi

economico-patriottici - e buonanotte suonatori. A metà griglia il posto certo non lo aveva quasi nessuno. E in fondo al gruppo era tutto un turn-over nel purgatorio dei possibili non qualificati, di gara in gara.

Laddove uno sponsorino in più o un'entrata in griglia a sorpresa ti potevano cambiare la vita. Non a caso Nelson Piquet fece sensazione perché riuscì a qualificare al debutto a sorpresa l'Ensign del 1978 vecchia come il cucco, fino a approdare alla Brabham. Quelli sì che erano anni grassi per il mercato. A ogni Gp c'era qualche ritocchino, in estate esplodeva la ridda delle trattative, Autosprint sguazzava in quella sorta di campo boario dedicando pagine e pagine all'alzarsi del benché minimo alito di vento. E in effetti ne succedevano di ogni, coi team mediaticamente perforabili d'indiscrezioni peggio dei colabrodi; e nel cuore dell'inverno era tutto un brulicare di voci sulle vetture ancora rimaste libere, aggiudicabili all'ultimo tuffo, magari il venerdì mattina delle qualifiche, al prezzo di una palla per due soldi. Come al luna park. Era una cosa ancora casareccia, sissignori, ma stimolante per fantasia e creatività. Adesso la flessibilità assoluta ce l'ha chiesta l'Europa, gliela abbiamo data, come lavoratori ci sentiamo mezzi fregati e i soli che di flessibilità manco per scherzo - purtroppo per noi e per il mercato e per fortuna per loro -, pensa te, sono proprio i piloti della Formula Uno. I campionissimi vantano contratti lunghi, a tutele forti e la serenità tipica di un invidiato direttore del catasto. I veri Cavalieri del Rischio ormai siamo noi appassionati qualsiasi, che teniamo mutuo, trippetta, famiglia e pensieri. ●



SUTTON-IMAGES.COM

**Foto ricordo
a Abu Dhabi per i 20
partenti, 18 dei quali
saranno al via
del primo Gp 2018
ciascuno
con la stessa
squadra...**

IN EDICOLA DAL 2 GENNAIO AS COLLECTION SULL'ALFA ROMEO

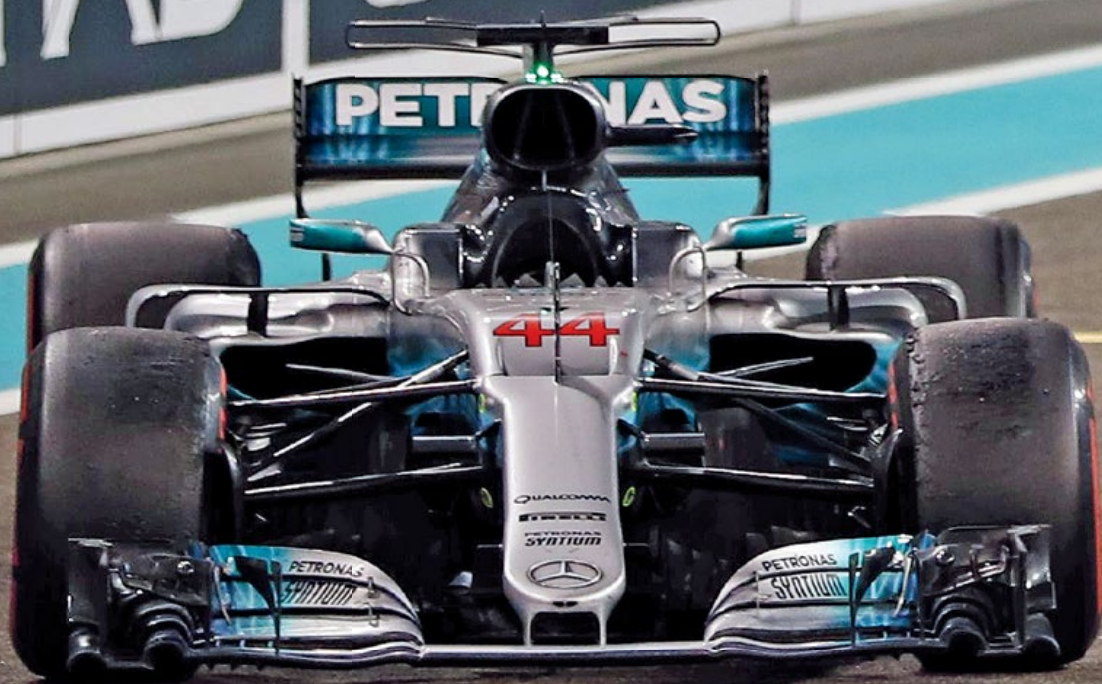
UN MITO CHE RITORNA
ALFA ROMEO
L'EPOPEA DEL **BISCIONE** NELLE CORSE



**AUTO
SPRI
NT**

5 Euro + Autosprint (dal 2010)

Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente



LA RIVALITÀ PIÙ
ACCESA RESTA
QUELLA INTERNA
TRA COMPAGNI
DI SQUADRA.
ECCO TUTTI
I PRESUPPOSTI
DEI CONFRONTI
NEI TEAM
IN CHIAVE 2018

di [Massimo Costa](#)

Coppie

in lotta continua

Mercedes



Lewis Hamilton

La migliore stagione di sempre. Per vincere il suo quarto titolo mondiale, Hamilton ha dovuto essere semplicemente perfetto. Facile a dirsi, difficile da mettere in pratica. Ma il pilota inglese, che quando

doveva sfidare il compagno di squadra Nico Rosberg si concedeva qualche pausa mentale per la consapevolezza di essere superiore al tedesco, questa volta si è comportato ben diversamente. Hamilton ha dovuto alzare l'asticella per confrontarsi con Sebastian Vettel e la sua Ferrari. Un duello bellissimo, d'altri tempi. Lewis Gigi è riuscito a centrare la zona



GETTY IMAGES

punti in tutte e 20 le gare disputate, cosa non riuscita a nessun altro e neanche a lui nei precedenti anni trascorsi in Mercedes. Questo per rendere l'idea del livello, della qualità espressa dal quattro volte campione del mondo. "Mai visto un Hamilton così", ebbe a dire Toto Wolff, riassumendo al meglio il lavoro svolto dal suo pilota. E nel 2018 sarà ancora più combattivo. Hamilton sa bene che la Ferrari e Vettel vorranno la rivincita, ma non solo loro. Dietro l'angolo scalpitano i due piloti Red Bull, Daniel Ricciardo e Max Verstappen. Se le RB14, e le power unit Renault, saranno finalmente all'altezza di Mercedes e Ferrari, allora la sfida sarà veramente stellare.

Valtteri Bottas

E' arrivato zitto zitto nel posto più ambito da tutti i piloti del mondo quando meno se l'aspettava. Proiettato dal centro classifica in cui si dibatteva con la Williams alla possibilità di giocarsi ad ogni Gran Premio la vittoria e la pole con la Mercedes. E col

UN ABRACCIO QUALE LIETO FINE

Hamilton si complimenta con Bottas, fresco vincitore del Gp di Abu Dhabi, abbracciandolo. Al termine di una stagione che ha visto comunque la netta prevalenza dell'asso britannico sul suo inedito compagno di squadra finlandese, arrivato in extremis a sostituire Nico Rosberg, ritiratosi dopo il mondiale vinto a fine 2016

fiatello non indifferente di doversi confrontare dal primo turno libero alla bandiera a scacchi delle gare con il miglior pilota del Mondiale, Lewis Hamilton. Serviva una forza interiore notevole, una calma tipicamente... finlandese. Bottas non ha perso la via, ha cercato di inserirsi nella nuova squadra lavorando con metodo e intelligenza, mostrando di avere il massimo rispetto per il suo stellare compagno di squadra. Ne ha guadagnato la fiducia, cosa non da tutti. Il suo approccio in pista in qualche occasione è parso timido, ma non deve essere stato semplice doversi confermare al vertice in tutti gli appuntamenti in calendario. Bottas ci ha dato dentro, ha vinto tre gare, conquistato quattro pole, ha visto l'arrivo 19 volte in zona punti (unico zero a Montmelò per colpa della power unit) e a un certo punto era anche in lotta per il mondiale. Perso il treno, si è messo al servizio della squadra. Ma attenzione, ora che ha capito "come funziona" giocarsela là davanti, per il 2018 non va per nulla sottovalutato. ➔

Ferrari



Sebastian Vettel

Per dodici gare è stato il leader del Mondiale. Cattivo, insaziabile, ma anche nervoso, polemico. Vettel ha vissuto il campionato 2017 in piena apnea e non poteva essere diversamente considerando l'impegno mentale e fisico che ha dovuto affrontare per combattere ad armi pari con Hamilton. Anche se la SF70H in qualche circostanza non era al livello della Mercedes del britannico, Vettel ha saputo inventarsi corse indimenticabili, vittorie impensabili come quella di Budapest, col volante storto e con l'aiuto del compagno di squadra Raikkonen. Il tedesco ha tenuto sotto scacco Hamilton fino alla vigilia della trasferta asiatica che verrà ricordata come una delle peggiori mai affrontate dalla Ferrari e dallo stesso pilota tedesco. Tra incidenti al via inevitabili (Singapore) e guasti nei weekend di Sepang e Suzuka, Vettel ha dovuto dire addio alla rincorsa iridata e al sogno di giocarsi il tutto per tutto nella tappa finale di Abu Dhabi. Peccato, perché lo avrebbe meritato. Ma Sebastian è un pilota, un uomo, tenace e già frema per mettersi al volante della vettura 2018. La battaglia con Hamilton proseguirà a lungo e sarà il tema principale non solo del prossimo anno, ma dei campionati che verranno.

Kimi Raikkonen

Sarà per davvero, quella del 2018, la sua ultima stagione in F1? Non è così scontato come può sembrare e tutto dipenderà dai risultati che saprà conquistare. Il Raikkonen a volte un po' scialbo visto quest'anno di certo non si ritroverebbe nuovamente un contratto Ferrari da firmare, ma se dovesse cambiare il passo e vivere un campionato di altissimo livello tutto potrebbe accadere. È un pilota stravagante Raikkonen, capace di conquistare la pole sul circuito che per eccellenza premia il pilota con le maggiori qualità di guida, Montecarlo, e di perdersi con facilità su altre piste all'apparenza più semplici. Ha rimediato un distacco pesante, 100 punti, dal connazionale Bottas che doveva essere il suo riferimento, e raramente è parso al livello di Vettel. Poteva vincere il GP di Budapest, ma si è immolato con grande attitudine per permettere al compagno di Vettel di prendersi i 25 punti a disposizione e proseguire nel sogno mondiale. Poteva vincere anche a Montecarlo, ma nel momento clou non è stato incisivo come sarebbe servito. E' sembrato soffrire più di Vettel il comportamento delle gomme, e in più di una occasione non è riuscito a sfruttarle al meglio nella finestra di utilizzo migliore. Sarà anche l'età, 38 anni, che lo fa essere il più vecchio tra i piloti presenti in F1. Però se il feeling con la Ferrari che verrà sarà migliore, ecco che Vettel potrebbe avere non solo un fido compagno, ma anche un serio rivale. E chi ha la memoria lunga non può non ricordare che un certo Nigel Mansell fu iridato a 39 anni...

RED BULL A DUE PUNTE, FERRARI NO

A destra, la Red Bull, dove c'è pari gerarchia tra Verstappen e Ricciardo, mentre in Ferrari, in alto, Vettel è il capitano e Raikkonen il gregario



COLOMBO





GETTY IMAGES



Red Bull-Renault

Daniel Ricciardo

La Red Bull non lo ha confermato, come ha fatto con Max Verstappen, per il 2019 o gli anni a seguire. Una certa mancanza di fiducia che Ricciardo non ha apprezzato, un chiaro segnale che è sull'olandese che il team di Horner vuole costruire il proprio futuro. Uno sgarbo arrivato dopo che Ricciardo ha messo in scena una stagione eccellente, con una rocambolesca vittoria conseguita a Baku e ben otto piazzamenti a podio. Ricciardo oscurato dalla stella Verstappen? In qualche occasione sì, in altre no. Si compensano i due rampolli della Red Bull e se la RB14-Renault consentirà il salto di qualità tanto atteso, ne vedremo delle belle. Ricciardo fino ad ora si è sempre comportato correttamente con il suo fumantino compagno di squadra, non si può dire che lui abbia ricevuto altrettanto riguardo. Come non ricordare lo speronamento sciocco ricevuto da Verstappen alla curva 2 di Budapest subito dopo la partenza e altri piccoli, ma significativi, atteggiamenti anche del team. Ricciardo ci passa sopra, interpreta la parte della vittima sacrificale, ma state certi che se il mezzo lo assisterà, anche lui saprà fare il... Verstappen. In un mondo dove si passa da fenomeno a brocco da un Gran Premio all'altro, se non da un turno libero all'altro, Ricciardo nel 2018 sarà il solito diamante bello fresco, che continuerà a brillare.

Max Verstappen

Due vittorie, Sepang e Città del Messico, tanta sfortuna nella fase centrale del campionato con una serie incredibile di guasti tecnici. E anche qualche errore di troppo.

Verstappen è uno dei più grandi talenti mai sbarcati nella F.1 degli ultimi anni. I suoi sorpassi, le sue rimonte, sono un ormai divenuti un must per la F.1. Ha messo in difficoltà un talento come Ricciardo, ha l'arroganza per duellare ad armi pari con tutti senza timori reverenziali.

A volte, come più volte sottolineato, non ha il rispetto per gli avversari e questa è una grave mancanza educativa che certo non potrà comprare al supermercato. Sono tanti in questi tre anni di F.1 che ha affrontato, i piloti che si sono lamentati di lui. Ma Verstappen ha sempre risposto per le rime a chi lo accusava, mai un passo indietro. Quando la sua monoposto lo assiste, come in quei GP dove la Red Bull magicamente e improvvisamente volava (salvo poi tornare quella di sempre nelle due gare finali), Verstappen non sembra avere rivali che possano infastidirlo, che si chiamino Vettel o Hamilton. Sarà molto interessante, se la Red Bull riuscirà a inserirsi nella lotta per il titolo 2018, vedere come Verstappen gestirà la prossima stagione. Di sicuro, ci diventerà.

Force India-Mercedes

Sergio Perez

Sta per affrontare la sua ottava stagione in F.1 il messicano. Chi lo avrebbe mai detto. Arrivato in F.1 con il supporto economico giusto, Perez si è guadagnato il pane gara dopo gara, superando i primi anni tumultuosi, gli eccessi, l'irriverenza che gli hanno fatto perdere due treni importanti come quello Ferrari e McLaren.

Col tempo, però, Perez è maturato fino a divenire uno dei piloti più affidabili del Mondiale, il pilota perfetto per una squadra senza i mezzi economici di Ferrari, Mercedes e Red Bull, in quanto è capace di regalare prestazioni più che dignitose, a volte addirittura sorprendenti.

Bravissimo nella gestione degli pneumatici, Perez è risultato per il secondo anno consecutivo il settimo pilota del Mondiale F.1, al traguardo 19 volte su 20, 17 volte a punti. La Force India fa bene a tenerlo stretto e anche per il 2018 sarà con lui (e con il suo compagno Ocon) che Williams e Renault dovranno vedersela per puntare al quarto posto nella classifica costruttori.

Esteban Ocon

Si è meritato la riconferma a occhi chiusi e la stima massima di Toto Wolff. Il ché lo pone in una posizione privilegiata per il 2019 nel caso Bottas non dovesse essere confermato dalla Mercedes. Ocon è la grande rivelazione del Mondiale F.1 2017, niente di nuovo per chi lo ha visto crescere nelle formule minori.

Il francese ha sempre impressionato ovunque abbia corso e non poteva certo deludere in F.1. Fattosi le ossa con la Manor nella seconda parte del campionato 2016, Ocon con la competitiva Force India si è subito portato al livello di Perez, che è una gran cosa. La sfida interna si è rivelata anche eccessiva con i due piloti che sono entrati in contatto a Baku e Spa, con tanto di polemiche accessissime.

Ocon a volte è parso un po' troppo sopra le righe, smanioso di arrivare a salire sul podio, come si era prefissato. Un obiettivo forse un tantino troppo elevato per la Force India, che comunque rimane il miglior team possibile per chi si vuole mettere in mostra dietro agli "altri", i top team Mercedes, Ferrari, Red Bull. Sarà interessante vedere se la crescita di Ocon proseguirà nel 2018, come ci si aspetta. Come detto sopra, si è subito espresso sui livelli di Perez ed è quindi lecito attendersi un ulteriore passo in avanti.

Williams-Mercedes

Lance Stroll

Paddy Lowe è stato piuttosto chiaro: "Il prossimo anno Lance dovrà essere più incisivo". Stroll, al debutto in F.1 provenendo dalla F.3 europea (vinta), ha vissuto un campionato di alti e bassi. Indimenticabile il suo podio a Baku dopo appena otto gare di F.1 disputate, indimenticabile la prima fila conquistata a Monza con pista più che bagnata. Per sei volte, oltre a Baku, ha concluso in zona punti. Insomma, non male anche perché il cana-



GETTY IMAGES

dese ha ottenuto 40 punti contro i 43 del ben più esperto compagno di squadra Massa.

Dunque, un 2017 positivo, ma quel che preoccupa Lowe è che a volte Stroll proprio non la imbrocava, come accaduto a San Paolo ed Abu Dhabi o a Silverstone e Budapest, per non parlare delle primissime gare dell'anno o di Montmelò e Montecarlo. Insomma, serve più continuità, quella che non ha permesso alla Williams di recuperare più

fotografie SUTTON-IMAGES.COM





CONFRONTI INCANDESCENTI

Sopra. Ocon e Perez, rivali in Force India. Scintille sono previste tra Hulkenberg e Sainz in Renault, sotto, e tra Stroll e Sirotkin in Williams, a sinistra

punti nel mondiale costruttori. Certo, non ci si poteva aspettare molto di più da Stroll in quanto al debutto, ma considerando il suo percorso di crescita in F.3 (prima stagione di apprendimento, nella seconda ha vinto il campionato), il 2018 dovrebbe essere più convincente.

Sergey Sirotkin

La Russia forse non rimarrà senza piloti nel Mondiale F.1. Perso Kvyat, che a sua volta aveva rimpiazzato Petrov, il prossimo anno sarà Sirotkin a difendere la bandiera russa. Il 22enne di Mosca sembra finalmente aver coronato il suo sogno strappandolo niente che po' di meno a Kubica.

Merito del suo pur breve test di Abu Dhabi nel quale ha stupito gli ingegneri e Paddy Lowe, ma merito anche del supporto economico di SMP. Boris Rotenberg, banchiere che da anni ha creato il programma SMP Racing (niente di diverso dal Junior Red Bull), appoggia i piloti russi fin dal karting e Sirotkin è la sua punta di diamante, il primo pilota SMP a raggiungere la F.1. Sirotkin quest'anno si era concentrato su una serie di test con la Renault F.1 partecipando a quattro FP1 e a varie prove con la vettura del 2012.

Alla fine ha trovato porte chiuse in Renault per il 2018 (hanno preferito l'esperienza di Sainz) e allora ha giocato, con SMP, la carta finale con Williams. O la va o la spacca. Forse è andata bene. Sirotkin nel 2016 e nel 2015 ha concluso al terzo posto nella GP2 mentre prima ancora ha partecipato con ottimi risultati alla World Series Renault.

Renault



Nico Hulkenberg

È stato la salvezza della Renault, unico pilota in grado di lottare per la Q3 e per la top 10 considerando la pochezza espressa da Palmer. Hulkenberg

è stato un ottimo acquisto da parte del costruttore francese: quattro volte sesto, per dodici volte è entrato nella Q3 della qualifica. Giocava da solo praticamente ed è stato il faro per tutta la Renault fino all'arrivo di Sainz.

Lo spagnolo infatti, si è subito portato al livello del tedesco pur non conoscendo alla perfezione la monoposto e questo ha cambiato un po' le carte in tavola messe da Hulkenberg. E fatto nascere la domanda: ma non è che Nico poteva quindi fare qualcosa in più? Senza dubbio, nel 2018 Hulkenberg dovrà fare molto di più considerando che Sainz viaggerà al suo livello se non ancora meglio. Lo spagnolo sarà un ottimo pungolo per il tedesco, un po' come quando in Force India e alla Sauber aveva come compagno Perez.

Carlos Sainz

Se Hulkenberg è stato la luce della Renault, Sainz lo è stato per la Toro Rosso considerando la pochezza espressa dal suo compagno Kvyat. Una stagione eccezionale quella che Carlos ha svolto per il team di Faenza, culminata con la quarta posizione di Singapore.

La Toro Rosso ha accumulato nel 2017 53 punti, 48 di questi portano la firma di Sainz. Quando è passato in Renault per sostituire Palmer, il figlio d'arte si è subito fatto ben volere non solo per la professionalità mostrata nel lavoro ai box e con gli ingegneri, ma anche perché è stato subito veloce come Hulkenberg. Non è stato troppo fortunato Sainz nelle poche gare svolte con la Renault, a parte la settima posizione di Austin. L'affidabilità precaria gli ha impedito di conseguire altri punti, ma si rifarà nel 2018. L'obiettivo di Renault è ambizioso e si punta a togliere alla Force India la quarta piazza nel mondiale costruttori. Sainz, con Hulkenberg, saranno una delle coppie più belle del prossimo campionato.



Toro Rosso-Honda

Pierre Gasly

Sarà un campionato tutto da scoprire quello del 2018 per Gasly e per la Toro Rosso. L'accordo con la Honda non si sa bene cosa porterà e poi ci sarà da valutare il francese che quest'anno è stato inserito al posto di Kvyat disputando cinque corse. Nessun punto conquistato, ma sarebbe stato eccessivo aspettarsi qualcosa di più. Gasly si è comunque ben comportato e queste prime gare svolte saranno un bagaglio senza dubbio importante che si porterà ai test pre campionato di Barcellona. Gasly è praticamente l'ultimo prodotto del vivaio Red Bull che ha compiuto un significativo percorso nelle serie minori: vice campione World Series Renault, campione della GP2, vice campione della giapponese Super Formula. Il piede è pesante insomma, diamogli almeno due anni di Toro Rosso (come da prassi consolidata, Verstappen a parte) per permettergli la giusta crescita.

Brendon Hartley

E' in F.1 e forse neanche lui ancora non se ne rende conto. Scherzi a parte, la storia di Hartley è qualcosa di incredibile e che conferma la voglia di inventarsi scommesse da parte di Marko. Proiettato al volante della Toro Rosso per le ultime quattro gare stagionali in quanto dopo il licenziamento di Kvyat e il passaggio di Sainz alla Renault la squadra faentina si era ritrovata senza piloti, Hartley ha assolto con diligenza il suo compito mostrando che dalle LMP1, nel suo caso la Porsche, si può benissimo correre in F.1. Svanito l'effetto shock della sorpresa, Hartley ha ora tutto il tempo per prepararsi al 2018 e vedremo se il lungo periodo trascorso lontano dalle monoposto si farà sentire oppure se il neozelandese sarà fin da subito all'altezza dell'arduo compito che lo attende.

Haas-Ferrari

Romain Grosjean

Nel 2016 ha preso in mano un team al debutto in F.1 e lo ha fatto crescere molto bene ottenendo tutti i 29 punti conquistati dalla squadra americana considerando la poca competitività del compagno Gutierrez. Quest'anno ci si aspettava molto di più sia dalla Haas sia da Grosjean, ma alla fine ha portato in cascina un punto in meno del 2016, 28. Qualcosa vorrà pur dire. Nel paddock, lo svizzero che si fa passare per francese non gode di molte simpatie per le continue lamentele che esprime via radio, per certi suoi interventi poco simpatici nei confronti dei colleghi in occasione dei briefing pre corsa con il direttore di gara. Su e giù, così possiamo definire la stagione di Grosjean, non immune da errori anche banali. E che in qualche circostanza ha sofferto la velocità del nuovo compagno Magnussen. Il 2018 sarà fondamentale per lui, che aveva scelto la Haas a motore Ferrari sperando di potersi inserire nel mondo di Maranello. Ma così non è stato.

Kevin Magnussen

Definito dal non sempre diplomatico Abiteboul della Renault un pilota di basso spessore (pensate che



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

gli ha preferito Palmer...), Magnussen alla Haas si è fatto valere mettendo in evidenza tutta la sua grinta e la voglia di far crescere la squadra americana. Steiner lo ha molto apprezzato e non ha mancato di definire incomprensibili le parole del collega Abiteboul dopo aver constatato le qualità del danese. Che sono tante, ma a volte eccede troppo e commette errori pacchiani che vanno a rovinare la corsa dei suoi colleghi. Con un po' di calma in più, potrebbe fare molto meglio dei 19 punti ottenuti nel 2017, e l'attuale Magnussen si ricorda il Perez dei primi anni in F.1. Morale, non si può che migliorare se prendiamo come esempio la netta crescita del messicano. Magnussen, come Grosjean, era in forse per il 2018 perché su di loro pendeva il nome di Giovinazzi. Ma alla fine Haas non ha voluto cambiamenti.



LA PRESSE



McLaren-Honda

Fernando Alonso

Che dire. Una stagione balorda, forse un po' meno, come le precedenti due annate. Colpa della Honda ovviamente, come Alonso ha più volte sottolineato nelle interviste e durante le gare. A volte anche in maniera stucchevole considerando l'alto ingaggio ricevuto dai giapponesi... Il punto più alto del campionato rimane il sesto posto di Budapest mentre non si può non notare che nelle ultime tre gare Alonso è andato sempre a punti. Segno di un inizio di crescita della Honda? Poco male, dal prossimo anno cambia tutto con l'arrivo dei Renault ed Alonso non vede l'ora di poter avvicinare i primi della classe, certo che la McLaren non sbaglierà il telaio. E tutti noi lo aspettiamo nelle posizioni di vertice, uno come Alonso non può che far divertire quando combatte là davanti.

Stoffel Vandoorne

Nuova macchina, un compagno come Alonso. Difficile la vita per il rookie Vandoorne (la gara del 2016 in Bahrain non conta molto) che si è dovuto imporre pian piano all'interno della McLaren. La crescita del belga è stata evidente e da metà stagione in avanti qualche bella soddisfazione se l'è tolta non solo per essersi messo alle spalle in qualifica Alonso (ben quattro volte in Q3), ma anche per avere contribuito all'aumento dei punti ottenuti dal team. Vandoorne ha visto la top 10 in tre occasioni con anche due settimi posti e un totale di 13 punti contro i 17 di Alonso. Non male proprio. Vandoorne è il talento di sempre, capace di dominare la GP2 nel 2015 e di essere il vice campione sia della GP2 2014 sia della World Series Renault 2013 nonché il campione Eurocup Renault 2012. Risultati che dimostrano il valore di Stoffel. Il prossimo anno, con una macchina competitiva, sarà molto interessante vederlo nel confronto diretto con Alonso.

DOVE LA CONVIVENZA RESTA ASSAI VIVIBILE

Esempi di coppie competitive ma dai rapporti ancora civili sono quelli in McLaren, sopra, Vandoorne e Alonso, e alla Toro Rosso, in alto da sinistra, Gasly e Hartley. A destra, l'inedita formazione della Alfa Romeo-Sauber composta da Leclerc e Ericsson

Sauber-Ferrari

Charles Leclerc

Sarà l'unico debuttante del prossimo campionato. Le attese su di lui sono tante, forse un tantino esagerate. Leclerc, dal 2015 in forza al Ferrari Driver Academy, è dopo il compianto Jules Bianchi il secondo pilota allevato da Maranello a raggiungere la F.1. Di esperienza al volante di vetture della massima formula ne ha coltivate abbastanza negli ultimi due anni tra Ferrari, Sauber e Haas, ma sarà interessante vederlo all'opera nel corso dei Gran Premi. La Sauber finalmente non avrà più il motore Ferrari dell'anno precedente, che l'ha penalizzata eccessivamente nel corso del 2017, ma quello della stagione in corso e quindi è lecito attendersi una risalita nelle prestazioni. Leclerc avrà tutti gli occhi addosso perché potrebbe anche essere il futuro pilota Ferrari e perché porterà sulla propria vettura il marchio Alfa Romeo. Insomma, la pressione non mancherà...

Marcus Ericsson

Ha iniziato l'anno maluccio, poi è andato in crescendo mettendo più volte in difficoltà Wehrlein (che spreco non vederlo in F.1 nel 2018). Ericsson non lo si può certo definire un talento, anche per i pochi risultati conseguiti nelle formule minori, ma sicuramente è un buon pilota che da quando è arrivato in F.1 nel 2014 con la Caterham, poi tre stagioni con la Sauber, ha sempre abitato nelle ultime file degli schieramenti. Quest'anno poi, col motore Ferrari 2016, era veramente complicato poter ambire a qualcosa di rilevante. E si sa, quando si arriva in pista sapendo già di partire in ultima fila, un po' di quella sana adrenalina e cattiveria va a scemare. Vedremo nel 2018, con un compagno di valore come Leclerc e le ambizioni in crescendo della Sauber, se Ericsson riuscirà a tenere il passo. ●



Toro Rosso cavalca l'Honda

IL VOLITIVO TEAM PRINCIPAL. FRANZ TOST SPIEGA PERCHÉ IN CHIAVE 2018 LA SQUADRA SARÀ FORTEMENTE RILANCIATA

di **Alessandro Gargantini**

Quello che in Toro Rosso accade in un anno, in numerose altre squadre non capita nemmeno in cinque! Una frase che sovente capita di sentire nel paddock della Formula Uno, che spesso sembra addirittura faticare a tenere i ritmi della scuderia faentina. Una scuderia tosta e nello stesso tempo flessibile, capace di mantenersi in rotta e puntare ad obiettivi ambiziosi, impermeabile al turbino di vicissitudini che ha contrassegnato la stagione appena conclusa. Aggrappata fino all'ultimo atto stagionale alla sesta posizione in graduatoria generale,

LA PRIMA PARTE DEL 2017 È STATA MOLTO OKAY. AVEVAMO NEL MIRINO IL 5° POSTO TRA I COSTRUTTORI

FRANZ TOST



nonostante ripetuti attriti con il motorista Renault e uno stravolgimento del line-up, incomprensibile sia nei modi che nei tempi, soltanto nella finalissima di Abu Dhabi la Toro Rosso ha dovuto cedere il passo alla Casa francese. E non ha certamente giovato alla causa della scuderia italiana nemmeno l'aspetto motoristico, con la Honda chiamata a sostituire il motorista francese che nel 2017 è crollato in termini di affidabilità. Ed è stata per molti imprevedibile la crescita dei propulsori del Sol Levante, che hanno ritrovato performance e tenuta proprio in contemporanea con l'annuncio della partnership con la squadra italiana, che proprio nel connubio con la Honda potrebbe trovare un asset importantissimo per la prossima stagione. Non vi sono dubbi sul fatto che la scelta di puntare sui propulsori del Sol Levante possa rappresentare un rischio, ma è altrettanto corretto affermare che il potenziale dei motori della Casa di

GETTY IMAGES



Wako, non ancora completamente esplorato, potrebbe rilevarsi nel 2018 una carta in grado di fare la differenza a vantaggio della compagnia diretta dal sessantaduenne austriaco Franz Tost.

Per fortuna quell'inizio ottimo!

Il Team Principal della Toro Rosso ha fatto il bilancio della stagione appena conclusa, soffermandosi con estrema razionalità sulle debolezze ed i punti di forza per portare ancora più in alto la compagine romagnola. «Quest'anno abbiamo limitato i danni grazie all'ottimo inizio stagione. La prima parte dell'anno è stata davvero di altissimo livello, abbiamo avuto a lungo nel nostro mirino la quinta posizione nella classifica costruttori. Purtroppo, poi è arrivato anche il lato B del campionato, e le cose so-

no andate in maniera ben diversa. Per tanti motivi non abbiamo mantenuto i nostri standard prestazionali. E l'uscita di squadra di Carlos Sainz certamente non ha aiutato. Ma non voglio dare tutta la colpa alla variazione del line-up, visto che dal punto di vista tecnico gli sviluppi fatti sulla nostra macchina sono stati meno efficaci rispetto a quelli dei nostri rivali. Come terzo elemento, anche la mancanza di affidabilità dei motori ha rappresentato un serio problema. Basti pensare che, Singapore a parte, una delle nostre macchine è sempre partita da fondo griglia. Ed è impossibile andare a punti partendo da così lontano».

I rookie ancora da rodare

L'ex operation manager della BMW, che in passato ha lungamente lavorato al fianco di Ralf Schumacher e Willi Weber, ha onestamente riconosciuto l'evidente indebolimento del line-up nella seconda parte del campionato appena concluso, con Carlos Sainz e Daniil Kvyat rimpiazzati rispettivamente dagli inesperti Pierre Gasly e Brendon Hartley. I due rookies nelle cinque (Gasly) e quattro (Hartley) corse rispettivamente disputate non sono mai andati vicino alla zona punti. E Tost non ha fatto mistero sul fatto che si sia trattato di uno scambio in perdita, soprattutto se si punta a difendere una posizione nella graduatoria costruttori.

Adesso si guarda avanti

La scuderia faentina sta già lavorando a doppia velocità con i due nuovi arriva-



ti, che rappresenteranno il punto di partenza di un 2018 che contestualmente dovrà scontare gli sforzi legati all'arrivo della nuova motorizzazione. «La lezione che abbiamo imparato dalle altre scuderie è che per aver successo serve un adeguato livello di stabilità. E questo è un lusso che non ci siamo quasi mai potuti permettere in questa stagione. Cambiare due piloti in corsa è davvero qualcosa di difficile da digerire, oltre ad avere un grosso impatto sulla resa della squadra. Ma guardate che il passaggio di Carlos alla Renault ci è stato imposto dalle norme contrattuali con il nostro vecchio motorista, dal momento che rappresenta una sorta di compensazione a loro vantaggio. Anche perché anche nel 2018 noi saremo stati sotto contratto con la Renault,

che ci ha concesso di uscire dall'accordo dodici mesi in anticipo».

Apprezzamento per Kvyat

Dopo aver ben spiegato le cause del passaggio di Sainz alla Renault, il Team Principal della Toro Rosso ha usato parole di apprezzamento nei confronti di Daniil Kvyat, letteralmente disarcionato dalla sua Toro Rosso in corsa. «Sono ancora convinto che Daniil abbia spiccate doti di velocità. In passato, spesso si era rivelato più rapido anche di Daniel Ricciardo, ma nel 2017 per diversi motivi non è riuscito a mostrare il suo reale valore. E non solo per colpa sua. Se è vero che è stato coinvolto in diversi incidenti, è altrettanto corretto affermare che ripetuti problemi di affidabilità gli hanno impedito di avere la neces-

saria fiducia e padronanza nella sua macchina. Spesso è stato vittima di uscite che gli hanno impedito esprimere il suo potenziale. Penso che dopo una breve pausa, il pilota russo sarà in grado di tornare ai suoi livelli, seppur con un altro team. A volte Daniil quest'anno è stato troppo aggressivo ad inizio gara. La prima curva è stata spesso il suo vero punto debole. Ha preteso troppo, e ad ogni costo, nei primi chilometri di corsa, col risultato che ci sono state parecchie uscite e si ritrovato con troppa pressione addosso. Detto ciò, penso davvero che Kvyat meriti un posto in Formula Uno».

La scelta di Hartley in controtendenza

Red Bull in passato ha scommesso, con successo su piloti al debutto. L'ultimo è Pierre Gasly, che chiude una lunga sequenza che include ragazzi come Sebastian Vettel, Daniel Ricciardo e Max Verstappen. Quest'anno possiamo dire che la scelta ricaduta su Brendon Hartley sia stata un po' la negazione di tutto ciò. Un ragazzo che nelle serie minori aveva portato i colori Red Bull senza convincere fino in

fondo, al punto di essere tagliato. Ed ora, dopo il gradino più alto a Le Mans ed il doppio trionfo nel Wec, eccolo a sorpresa su una Toro Rosso a realizzare un sogno nel quale probabilmente non credeva più. Anche

HARTLEY STA MIGLIORANDO GIRO DOPO GIRO E IN CHIAVE 2018 PROMETTE MOLTO BENE
FRANZ TOST

considerando che è coetaneo di Daniel Ricciardo. «Forse nei primi anni di corse Brendon era parso un po' immaturo. Era veloce nei suoi primi tempi con noi, ma non abbastanza per convincere e mettere tutto insieme con costanza. Ecco, lui ora ha 28 anni e vorrei che la stessa cosa potesse accadere a Kvyat. Tornando a Hartley, è un aspetto positivo poter contare su un ragazzo esperto, in grado di navigare i tanti cambiamenti regolamentari. Inoltre, il neozelandese sta migliorando giro dopo giro e sono certo che il line-up 2018 sia ben assortito e possa fare bene l'anno prossimo». Passando infine al nuovo legame con la Honda, il tutto sembra procedere secondo i piani... «Stiamo rispettando le scadenze e sono molto soddisfatto. Spendo ogni giorno tante ore in video conference col Giappone, abbiamo una stretta collaborazione, e mi auguro che le cose rimangano tali per lungo tempo!». ●

GETTY IMAGES

TOST GUARDA CON FIDUCIA AL FUTURO

A lato, il team principal Tost, sopra, Hartley in azione e, nell'altra pagina, l'altro rookie Gasly pure lui confermato nella prossima stagione





Astinenze & chiari di luna

LA McLAREN NON VINCE DA 98 GP: UNA MALEDIZIONE DA SFATARE IL PRIMA POSSIBILE. PEGGIO ANCORA STA LA WILLIAMS. L'INAPPETENZA DA TRIONFI SARÀ IL MALE COMUNE DELLA F1 2018?

di Mario Donnini



L'ERA TURBOIBRIDA IN CORSO È CARATTERIZZATA DALLA GRANDE CONCENTRAZIONE DI VITTORIE NELLE MANI DELLA MERCEDES. FERRARI E RED BULL SONO IN GRADO DI REPLICARE, MA NON CERTO CON ALTRETTANTA REGOLARITÀ. E NEL CIRCUS COMINCIANO A DIVENTARE IMBARAZZANTI LE ASTINENZE DA PRIMO GRADINO DEL PODIO PER EX TOP TEAM QUALI McLAREN E WILLIAMS. ANZI, NON SOLO PER LORO

E adesso andiamo a toccare un argomento di quelli delicati. Ma comunque imprescindibile, se proprio non ci vogliamo tacer nulla, visto che siamo fra amici racing enthusiast. Stavolta si parla di digiuni e, per quanto riguarda un team di Formula Uno, dell'astinenza più dannosa e sofferta: quella dalla vittoria in un Gran Premio. Ecco, statene certi, queste sono cosine che nei comunicati e nelle interviste mica le troverete mai, perché si tratta dell'aspetto più schivato e occultato nella carriera di un addetto stampa che si rispetti. Eppure si tratta di uno dei dati più significativi per la vita - o, meglio, per la sopravvivenza - di una squadra, figuriamoci di un top team. Ebbene, adesso che è terminata la stagione quattro dell'era turboibrida, con la concentrazione di vittorie essenzialmente polarizzata su tre team dal 2014 a oggi, vale a dire Mercedes, Red Bull e Ferrari, siamo di fronte a uno dei periodi di carenza più sfiancanti nella storia della Formula Uno. Un brutto momento che riguarda in sintesi un'entità residuale così sintetizzabile: tutti gli altri.

Cifre impressionanti

Il conto è presto fatto dal 2014, in 79 Gp disputati, la Mercedes ha ottenuto ben 63 vittorie, vincendo tutti i titoli piloti e Costruttori a disposizione. A Ferrari e Red Bull, diciamo così, complessivamente sono toccate solo le briciole, con otto vittorie totali a testa. A proposito della Rossa, è da puntualizzare che i successi vanno ovviamente tutti ascritti a Sebastian Vettel, mentre alla Red



Bull sono equamente spartiti, quattro a quattro, tra Daniel Ricciardo e il freshman Max Verstappen. A lode e gloria del Cavallino va detto che il suo trend appare senz'altro in crescita. Quella da poco terminata, all'interno del turboibrido, è stata la sua annata più viva, interessante e in crescita, iniziata con lo stupendo successo di Seb in Australia e portata a termine vincendo la penultima gara in programma, in Brasile. Fungendo da unica alternativa alla supremazia delle Freccie d'Argento, apparse in chiara difficoltà soprattutto nel folgorante inizio stagione. E non solo lì. ----->

ALONSO SPERA TANTO SUI MOTORI RENAULT

Dopo aver visto chiari di luna a non finire nel triennio Honda, nella foto grande, ora Alonso punta tutto sul nuovo accordo di fornitura con Renault. In alto, l'ultima vittoria McLaren: Brasile 2012 con Jenson Button



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Momento di terribili digiuni

Ma il punto è un altro. Al di là dei tre top team elettroturbocompressi, per tutti gli altri son cavoli amari. Certo, tra i piccoli Force India non può certo piangere se come entità avita - quando ancora era e si chiamava Jordan - non vince più un Gp dal lontanissimo 2003, il giorno in cui Giancarlo Fisichella fece il colpaccio in Brasile. E neppure Toro Rosso può piangere se pensa all'astinenza da champagne non meno che decennale, visto che l'unico trionfo della sua non lunga storia avvenne al Gp d'Italia 2008 col giovanissimo Sebastian Vettel, ancora lui. Ecco, a ben guardare i guai veri li vivono altri. Team che avrebbero tutto - strutture, budget, know-how e piloti tosti - ciò che serve per vincere Gp di F.1 con una certa frequenza. E invece nada da una vita.

L'incresciosa astinenza McLaren

Se facciamo la proporzione tra blasone, risorse e risultati, il digiuno più incredibile della storia attuale del Circus è quello della McLaren. Non solo sfiancata dal totale fallimento del rapporto triennale con la Honda, ma anche, per la verità, caratterizzata da zero soddisfazioni anche nelle ultime due annate della fornitura Mercedes. In poche parole, andando a sommare le antiche lacrime ai nuovi dolori, per la squadra di Mansour Ojeh l'astinenza a oggi dice 98 Gran Premi tondi tondi. A un passo da quota cento. Assolutamente incredibile per il team che nell'era Ron Dennis s'era dimostrato tra i più portati alla vittoria, con 8 mondiali Costruttori, 12 titoli piloti e 182 vittorie nei Gran Premi. Cifre che rendono ancora più incredibile pensare che per la squadra orange papaya gli ultimi hurrà si sono alzati in cielo a fine 2012, quando Hamilton ha vinto a Austin e Button gli ha fatto contrappunto, sbancando il Gp del Brasile a Interlagos. Poi, dalla partenza di Lewis e con l'arrivo di Perez - non che le due cose siano logicamente collegate, eh, ma la coincidenza è questa - zero trionfi.

Precedenti negativi per il team di Woking

Intendiamoci, la squadra già in passato aveva superato due momenti molto, molto difficili, al di là del comprensibile sbandamento seguito alla perdita del padre fondatore Bruce McLaren, perito durante un test a causa di un incidente, a metà 1970. I successivi passaggi delicatissimi vedevano due astinenze importanti: i 53 Gp in bianco 1978-1981, quando il team passò dalla proprietà di Teddy Mayer a quella di Ron Dennis - arrivato a fine 1980 come socio ma ben presto impossessatosi del timone portando in dote il tecnico John Barnard e la filosofia del tealio della monoposto tutto in carbonio -. Poi gli altri 49 Gp senza gioie, 1994-1996, tra la sfortunata parentesi della fornitura Peugeot e il faticoso decollo della ventennale quanto fortunata relazione con la Mercedes.

Per la McLaren mai una serie così nera

Tirando le fila del ragionamento, la futura McLaren a power unit Renault avrà il compito di spezzare l'astinenza più devastate nella ultramezzosecolare storia del marchio. Lontananza dalla vittoria che fa tanto più sensazione in quanto addirittura dop-



Watson **Gran Bretagna 1981**



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM



Berger **Italia 1988**

QUEL TRIONFO FERRARI DEL DOPO DRAKE

A Monza 1988 la Rossa vinse un Gp molto importante, con Berger e Alboreto al top, perché fu la prima, immediata, vittoria dopo la scomparsa di Enzo Ferrari

pia rispetto alla durata dei precedenti periodi negativi, visto che sta per toccare l'incredibile quota di 100 Gp. Per questo è lecito supporre che, terminata la farsa della partnership con l'Honda, dal primo Gp 2018 ci sarà una pressione pazzesca sulla squadra, sui piloti Alonso e Vandoorne e sulla stessa Renault chiamata a mettere a disposizione propulsori in grado di ridare entusiasmo e trofei alla squadra, sempre più alla ricerca del lignaggio che fu.



Berger Giappone 1987



Vettel Cina 2009



QUANDO WATSON FECE GIOIRE RON DENNIS

Se Vettel, sopra con Webber in Cina 2009, aprì l'era Red Bull vincendo a Shanghai, Watson, a sinistra, vincendo il Gp di Gran Bretagna 1981 portò al successo la McLaren Mp4/1 con telaio in carbonio, iniziando la striscia vittoriosa dell'epopea targata Ron Dennis. In alto, Berger va a vincere il Gp del Giappone 1987 dopo 37 Gp di digiuno per la Rossa

I precedenti in casa Ferrari

Certo, se ciascuno guarda in casa sua, qualche magagna la trova: come dicevano un tempo le nonne, in ogni famiglia c'è una croce. La Ferrari, per esempio, vanta tre periodacci mica male, il terzo dei quali non lontano dal presente. Fatto sta che il momento peggiore è quello 1990-1994, nella faticosissima transizione tra l'era Fiorio e il ritorno di Montezemolo, con 58 Gp d'astinenza; seguono i 37 Gp

DIGIUNI DI VITTORIE IN F.1

Statistiche a cura di Michele Merlino

FERRARI

Gp disputati	949
Primo Gp	Monaco 1950
Vittorie	229
Digiuno più lungo	58 Gp (dal Gp del Giappone 1990 al Gp di Gran Bretagna 1994)
2° digiuno più lungo	37 Gp (dal Gp dell'Austria 1985 al Gp del Messico 1987)
3° digiuno più lungo	34 Gp (dal Gp di Monaco 2013 al Gp d'Australia 2015)

McLAREN

Gp disputati	821
Primo Gp	Monaco 1966
Vittorie	182
Digiuno più lungo	98 Gp (IN CORSO: iniziato al Gp d'Australia 2013)
2° digiuno più lungo	53 Gp (dal Gp d'Argentina 1978 al Gp di Francia 1981)
3° digiuno più lungo	49 Gp (dal Gp del Brasile 1994 al Gp del Giappone 1996)

MERCEDES

Gp disputati	168
Primo Gp	Francia 1954
Vittorie	76
Assenti dal 1956 al 2009 (772 Gp)	
Digiuno più lungo	40 Gp (dal Gp del Bahrain 2010 (ritorno alle gare) al Gp di Malesia 2012).
2° digiuno più lungo	22 Gp (dal Gp del Bahrain 2012 al Gp di Spagna 2013).
3° digiuno più lungo	9 Gp (dal Gp del Belgio 2013 al Gp del Brasile 2013 (*).

Note:

- la vittoria nel Gp della Cina 2012 è il loro unico successo nei 63 Gp che vanno dal rientro alle gare in Bahrain nel 2010 al Gp di Spagna 2013, che marca la fine del loro secondo digiuno più lungo. Da allora non sono mai stati per più di 9 Gp senza vincere;
- nell'era Turbo/Hybrid iniziata nel 2014 la Mercedes non ha mai infilato 3 Gp senza vincere;
- (*) si tratta delle 9 gare in cui Vettel (Red Bull) ha stabilito la sequenza record di vittorie per un pilota nella storia della F.1.

RENAULT

Gp disputati	341
Primo Gp	Gran Bretagna 1977
Vittorie	35
Assenti dal 1986 al 2001 (260 Gp) e dal 2012 al 2015 (77 Gp)	
Digiuno più lungo	57+41 GP (dal Gp di Cina 2008 al Gp del Brasile 2011 e dal Gp d'Australia 2016 ad oggi (**)).
2° digiuno più lungo	36 GP (dal Gp di Detroit del 1983 al Gp d'Australia 1985 (**).
3° digiuno più lungo	32 GP (dal Gp del Brasile 2006 al Gp d'Italia 2008 (***)).

Note:

- non si considerano i periodi in cui hanno corso come Benetton e Lotus;
- (*) il digiuno attuale è di 98 GP in cui la Renault è stata presente con le sue vetture, a cui andrebbero aggiunti i 77 GP dal 2012 al 2015. In questo intervallo il team Lotus ha vinto due GP (Abu Dhabi 2012, Australia 2013);
- (**) ultimo GP prima dell'assenza 1986-2001;
- (***) segui la vittoria nel GP di Singapore 2008, nel quale il team Renault fece sbattere di proposito Nelsinho Piquet per favorire Alonso, che approfittò della Safety Car provocata dal brasiliano per prendere la testa della corsa.



dell'immediato dopo Foghieri 1985-1987 e i pesantissimi 34 Gp 2013-2014 nell'ultima parte dell'era Montezemolo, che non finì proprio in gloria.

Fatica iniziale per la Mercedes

Adesso solo a dirle certe cose si rischia l'incriminazione per falso ideologico e lesa maestà, però, a ben guardare la Mercedes non aveva cominciato mica per niente alla grande il suo più recente ritorno alla F.1 in veste di costruttore totale, avvenuto nel 2010 creando un team sulle ceneri nobili della vincente BrawnGp. Ebbene, per riuscire a ottenere la prima vittoria nella sua nuova era, la Casa tedesca aveva infatti dovuto attendere ben 40 Gp, festeggiando quindi con Nico Rosberg il successo nel Gp di Cina. Niente male comunque anche l'astinenza successiva: 22 Gp d'attesa. A testimonianza del fatto che le monoposto della Stella a Tre Punte geneticamente imbattibili proprio non erano. Macché.

Anzi, non fosse stato per un prezioso test aggiuntivo regalato dalle autorità sportive e la tempestività fulminante con cui la Casa ha saputo adeguarsi alla nuova regolamentazione turboibrida, magari l'albo d'oro della F.1 recente non sarebbe così tremendamente venato di colori argentei. Ma ormai chi ha dato ha dato e chi ha avuto, ha avuto. Okay, scurdammoce 'o passato e guardiamo altrove.

Le sofferenze della Williams

Tra gli altri team, il discorso che riguarda la struttura di Enstone - negli ultimi anni cangiante di timoni e maggioranze azionistiche tra Renault, Lotus e di nuovo Renault - i calcoli e i discorsi diventano fumosi. Senonché da un punto di vista meramente nominalista - visto che tra il glorioso team di Chapman e quello che fu di Lopez la parentela reale è zero - il successo di Raikkonen a Abu Dhabi 2012 ha riportato al primo posto un marchio che non vinceva da Detroit 1987 con Senna, in piena era Ducarouge, con tanto di pionistiche sospensioni attive. Piuttosto, guardando la Williams, la situazione langue da un bel pezzo. Di più: Tra le squadre blasonate - 9 mondiali Costruttori, 7 Piloti, 114 Gp vinti - la Casa di Grove è quella che accusa il digiuno record, con ben 113 Gp di nulla, dalla vittoria di Pastor Maldonado al Gp di Spagna 2012, ottenuta tenendo a bada la Ferrari di Fernando Alonso. Quel giorno il trionfo inatteso del venezuelano spezzò un'astinenza ancora più lunga per la squadra inglese, che ammontava ormai a 131 Gp, un primato negativo che ora il team rischia financo di superare...

Anche la Red Bull non scherza, quanto a digiuno

Dando anche un'occhiata, per restare tra i grandi, alla Red Bull, il team più vincente dell'era moderna in coabitazione con la Mercedes, diciamo pure che gli inizi assoluti non furono certo rose e fiori. Anche in questo caso come per i tedeschi, anzi appena più dei tedeschi, il difficile fu vincere la prima gara - curiosamente proprio anche in questo caso in Cina, ma nel 2009, con una doppietta Vettel-Webber -. Fatto sta che la squadra fondata da Mateschitz impiegò non meno di 74 Gp per cogliere la prima vittoria iridata.

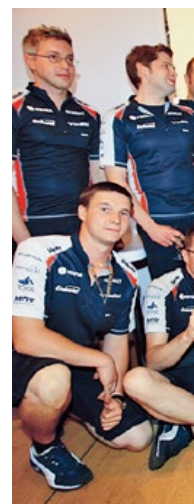


DIGIUNI INIZIALI PER RED BULL E MERCEDES

I due top team più blasonati dell'era recente, Red Bull e Mercedes hanno fatto fatica soprattutto a iniziare a vincere. Vettel ha portato al successo il marchio di Mateschitz in Cina 2009 dopo 74 Gp dal debutto, mentre Rosberg con la Mercedes c'è riuscito in Cina 2012, sotto, disputate 40 gare dal ritorno della Casa nel mondiale



Rosberg Cina 2012



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Button Brasile 2012



Vettel Cina 2009

DIGIUNI DI VITTORIE IN F.1

Statistiche a cura di *Michele Merlino*

WILLIAMS

Gp disputati	690
Primo Gp	Argentina 1975
Vittorie	114
Digiuno più lungo	131 Gp (dal Gp d'Australia 2005 al Gp del Bahrain 2012).
2° digiuno più lungo	113 Gp (IN CORSO: iniziato al Gp di Monaco 2012).
3° digiuno più lungo	54 Gp (dal Gp del Giappone 1997 al Gp del Brasile 2001).

Note:

- la vittoria al Gp di Spagna 2012 con Maldonado è l'unico successo Williams negli ultimi 245 Gp della storia della F.1, e separa di due digiuni di vittorie più lunghi nella storia del team. Si tratta dell'unica vittoria di Maldonado in F.1, maturò nei giorni in cui Frank Williams compiva 70 anni e dopo la gara il box Williams prese fuoco. Maldonado fu il 5° vincitore diverso in una sequenza che vide vincere 7 piloti diversi nelle prime 7 gare;
 - nel biennio 1976-1977 una vettura Williams riuscì a qualificarsi solo nel Gp del Brasile 1977. Nel 1977 Frank Williams schierò delle March 761 in 8 Gp.

RED BULL

Gp disputati	244
Primo Gp	Australia 2005
Vittorie	55
Digiuno più lungo	74 Gp (dal Gp d'Australia 2005 al Gp di Malesia 2009 (*)).
2° digiuno più lungo	30 Gp (dal Gp d'Italia 2014 al Gp di Russia 2016).
3° digiuno più lungo	12 Gp (dal Gp del Giappone 2016 al Gp del Canada 2017).

Note:

- si tratta dei primi 74 Gp della storia del team: seguì la vittoria (doppietta) nel Gp di Cina 2009.



Maldonado Spagna 2012



È in ogni caso la Red Bull s'è fatta una bella traversata di deserto anche in piena era turboelettrica, visto che s'è sparata 30 Gp a pane acqua con un 2015 tutto negativo. A ciascuno il suo: son cose che capitano anche nelle migliori famiglie.

La fame è una gran brutta bestia

I fatti sono questi. Asetticamente valutati. Anche se la chiave interpretativa giusta di questo stato di fatto potrebbe anche non essere necessariamente negativa. Perché in fondo nel Circus, così come nella foresta e nella vita, il digiuno e la fame sono molle motivazionali importanti per andare a caccia con rabbia e determinazione non certo inferiori a quelle degli altri. E, chissà, le astinenze da vittoria tuttora in corso potrebbero diventare fattori di spinta tutt'altro che indifferenti nel creare i presupposti per qualche bella sorpresa. Magari fin dall'inizio della prossima edizione del mondiale. In ogni caso, visto e considerato l'argomento, l'augurio per i team penitenti non può che essere contrario, rispetto a quello solito: buon fine appetito, ragazzi. ●



Raikkonen Abu Dhabi 2012



F.1 Gp Francia *e l'intervista*

MAGNY-COURS – Adesso ci crede. Al giro di boa, come lo chiama lui, Jean Todt vira con una Ferrari distaccata di una manciata di punti dall'unica vera rivale '98. E con l'annuncio ufficiale che il suo contratto – titolo mondiale o meno, come vedremo – è esteso fino al 2001. Cinque anni fa, proprio al Gp Francia, Todt prendeva servizio al Cavallino, con provenienza Peugeot. Di fronte all'ennesima delusione in gara, Autosprint titolò in copertina: «Ferrari, e allora?» Da quel giorno a oggi ci sono tredici vittorie, undici a firma di Michael Schumacher. C'è una scialata alle classifiche Costruttori che ha portato dal quarto posto del '93 (con 28 punti contro i 168 della Williams) alla piazza d'onore occupata stabilmente da due anni. Ci sono tanti cambiamenti, il più importante

– **Un anno fa, a quest'epoca, la squadra era in testa al mondiale. Oggi, nonostante tutto, è ancora nel ruolo di inseguitrice. Come fa a mantenere tanto ottimismo per il risultato finale?**

«L'ottimismo viene dal sapere che ci sono cose nuove in cantiere. Non abbiamo ancora provato tutto. Prendiamo il passo lungo: ancora non abbiamo iniziato lo studio in galleria. Ma se vediamo cinque «punti» di rendimento in più, dobbiamo poi verificarli in pista da metà luglio».

– **Poche settimane fa denunciavate ad alta voce la crisi gomme. Ora la Goodyear ha fatto passi da gigante. Merito delle vostre pressioni?**

«La Goodyear si è trovata per tanti, troppi anni in una situazione di monopolio. Non

nell'agosto del '92. Ed entro febbraio-marzo avevamo posto le basi della mia collaborazione. Offerte da altri team in questo periodo non le ho avute, ma non le ho nemmeno mai considerate».

– **Ora la squadra ha un assetto, per così dire, definitivo?**

«Certe cose possono cambiare. Abbiamo in tasca tanti elementi per fare bene, non importa andare a cercare sconvolgimenti. Per esempio: oggi abbiamo una macchina che sicuramente può essere migliorata. Ma non possiamo buttarla via per farne un'altra. Ci prenderebbe tempo, andremmo a scapito del programma '99. Le dico una cosa: nella galleria del vento di Maranello, quando sono arrivato, c'era solo polvere. C'era il progetto per la struttura

Jean Todt ci credeva!

A metà 1998 ostentare fiducia, determinazione e sicurezza delle proprie azioni in Ferrari non era facilissimo. Certo, la recente doppietta di Schumacher e Irvine nel Gp di Francia autorizzava sorrisi smaglianti e volti distesi, tuttavia si stava andando pericolosamente vicini alla ventesima stagione di digiuno iridato, da parte della Ferrari in F.1. E Jean Todt in fondo era solo colui che, chiamato da Montezemolo per risollevarlo il Cavallino ormai allo stremo, ci stava provando ma di fatto non c'era ancora riuscito. Eppure nelle sue parole a commento di questa fase si può leggere tanto dello spirito che di lì a poco riuscirà a dare inizio, dal 1999 per i Costruttori, al ciclo più vincente nell'intera storia della F.1. ●



da **As n. 27**

30 giugno 1998



Da a

Cinque anni vis

nella mentalità. Che adesso è quella di una squadra che può e deve lottare per «un mondiale aperto», nelle parole del capo della Gestione Sportiva.

«Descrivere questi cinque anni? Non è facile. Lo ricordo, il mio primo giorno qui con la Ferrari... Se guardo indietro, vedo che tante cose sono cambiate. Migliorate, direi. Allora cercavamo di essere in quinta, sesta fila, spesso senza la speranza di finire la gara. Adesso siamo protagonisti. Dunque, la mia è la felicità di essere a capo di una squadra eccezionale, unita a tutti i livelli, che spinge nella stessa direzione».

– **Lasciando da parte gli entusiasmi del momento: più cose belle o cose brutte?**

«Ma sì, sono stati cinque anni difficili, perché spesso per riuscire in qualcosa c'è voluto un impegno enorme, quasi sproporzionato. Di queste difficoltà così... importanti posso ricordarmi per andare avanti. Dopo cinque anni sono ancora qui; e per la Ferrari non è una cosa così comune».

sapeva reagire, ha sottovalutato la minaccia. Gli «altri» si preparavano da tempo, avevano fatto uno sforzo enorme. La Goodyear non ha saputo reagire per le prime gare. Adesso finalmente hanno preso coscienza del problema. Hanno fatto in quindici giorni cose che normalmente richiedono due mesi di lavoro. La tendenza è cambiata, vedremo se basterà».

– **C'era qualche relazione tra i risultati da ottenere e il suo contratto?**

«Il mondiale avremmo potuto averlo già lo scorso anno. Non c'è collegamento fra la possibilità di vincere il titolo e la mia permanenza».

– **Un passo indietro: erano stati fatti altri nomi, oltre al suo, per coprire un ruolo che in Ferrari all'epoca era vacante?**

«Se ci fossero alternative per il mio ruolo non lo so. So solo che io e Montezemolo iniziammo a parlare a casa sua, a Bologna,

di Bristol, ancora da realizzare. O l'alternativa dell'Imperial College: dieci giorni ogni tre mesi, compresi due per montare e due per smontare. Cinque giorni per fare la macchina. Adesso la galleria grande è ancora nella fase di valutazione. Fra pochi giorni vogliamo iniziare i test comparativi fra i due impianti. Ma intanto sul tunnel piccolo abbiamo fatto tante migliorie».

– **Adesso finalmente può dirlo: quanto siete stati vicini alla Bridgestone?**

«I contratti non si possono cambiare. Ho letto tante cose su un test con le Bridgestone solo perché sui battistrada posteriori non c'era il marchio Goodyear. Ma se il direttore tecnico della Bridgestone era a Fiorano durante i test Ferrari, c'era proprio per controllare che le loro gomme non andassero a noi!».

– **Da tre stagioni lavorate con gli stessi piloti. Eppure in questo periodo sono girati tanti nomi...**

«Contatti approfonditi non ce ne sono stati. È molto facile, senza conoscere la situazione, dire: Ah, sarebbe bello avere Schumacher e Fisichella. Il primo è da noi, ma il secondo ha un altro contratto. Quello che posso dire è che sarebbe stato opportuno cercare di prendere Fisichella quando era all'Alfa Romeo. Quando era possibile. Lui sarebbe venuto volentieri, l'avevamo anche fatto girare a Fiorano con Badoer e gli altri. Ma non volevamo prendere un rischio in un momento nel quale dovevamo concentrarci sulle prestazioni della macchina. E anche oggi è così».

– **«Sì, «squadra che vince non si cambia». Ma il mondiale non l'avete ancora vinto. «Uno dice: Fisichella va forte. Così come si poteva dire: le Bridgestone vanno meglio. L'aerodinamica della McLaren è più riuscita. E allora? Mica possiamo andarla a prendere. Dobbiamo cercare noi di raggiungerne il loro livello. Dice: loro hanno il motore più leggero. Be', intanto non gira come il**

rei. Oggi Michael è indubbiamente il numero uno. Accanto a lui, qualsiasi pilota è di un livello inferiore. Perciò uno come Irvine è il collega di squadra perfetto».

– **Avrebbe mai fatto una scelta alla Enzo Ferrari? Prendere un pilota come Gilles Villeneuve, praticamente digiuno di F.1?**
«Onestamente: lo farei soltanto se fossi sicuro che la Ferrari è la vettura migliore. E comunque il livello tecnico è molto cambiato da allora».

– **Schumacher prenderà ancora più soldi per stare alla Ferrari? Cambieranno i suoi rapporti di forze riguardo alle quote del merchandising?**
«Posso dire soltanto che sto cercando di prolungare il contratto di Michael oltre il '99. Per quanto riguarda il merchandising, cambia solo il volume degli affari, non le condizioni. Oggi Michael può lanciare i pantaloni con il suo marchio, domani magari il pullover. Ma non ha accesso ai dirit-

luppo, cosa che non abbiamo ancora fatto dopo la partenza di Brunner. Secondo, completare il settore aerodinamico con la messa in funzione della nuova galleria del vento».

– **E i motori «clienti»?**
«Siamo strutturati per fornire un altro team. Sauber, è una squadra seria e lavoriamo bene insieme. Ci piacerebbe continuare con loro».

– **L'alternativa Minardi?**
«Abbiamo avuto dei problemi quando Gustav Brunner ci ha lasciato per andare con loro. Ma oggi abbiamo superato questo malinteso: siamo due squadre italiane, non possiamo andare una contro l'altra. Gabriele Rumi è una persona seria, rigorosa. Tuttavia il nostro motore ha un costo: caro, non caro, dipende dal mercato. Non possiamo rimetterci».

– **La McLaren-Mercedes ha un budget maggiore della Ferrari?**
«Ne sono straconvinco, anche se non so le loro cifre. Ma noi abbiamo un bilancio che comprende anche i motori, loro hanno quello della squadra e quello della Mercedes. Sommati assieme, sono logicamente maggiori del nostro. Comunque non è una scusa per dire che non possiamo batterli».

– **Anche perché la Williams l'anno scorso ha vinto il mondiale spendendo sicuramente meno di voi...**
«Già».

– **Tempo fa lei diceva che non dovevano più esserci piste favorevoli e altre meno adatte alla Ferrari. Oggi che le gomme hanno un ruolo così importante, sta ancora in piedi questo discorso?**
«Non possiamo permetterci di vincere il mondiale senza andare bene in tutte le piste. Poi, certo, dipende dal costruttore di pneumatici assicurarci una fornitura competitiva in tutte le condizioni. Pioggia o non pioggia, asfalto caldo o freddo».

– **Da parte di Schumacher si è visto, in gare come il Canada, uno sforzo immane anche in senso psicologico. Ce la farà a mantenere questa concentrazione?**
«Confesso che ho le mie preoccupazioni. Un pilota non è un motore che fra un esemplare e l'altro può avere al massimo due o tre cavalli di differenza. Noi cerchiamo di far sì che i piloti si trovino bene in squadra, che si sentano appoggiati, amati. Hanno bisogno di questo».

– **Gli avversari lamentano che voi vi prendiate la parte più grossa degli introiti montepremi e tv in virtù della vostra storia e tradizione. Che cosa risponde?**
«Che oggi non è più così. Contano solo i risultati. Da una parte ci sono quelli, dall'altra la torta divisa fra i team che hanno firmato la nuova Concordia. Per i diritti televisivi conta anche la storia del team; ma secondo me è giusto che la Ferrari abbia tanto, e anzi dovrebbe avere di più. Abbiamo fatto delle concessioni per non invalidare tutto l'accordo. Non è la stessa cosa, se se ne va qualsiasi altro team o se la Ferrari decide di lasciare la F.1». ■

Francia '93 Francia '98 suti pericolosamente

Dopo la doppietta di Magny Cours, Jean Todt si racconta a cuore aperto: i suoi sogni, le sue paure, i suoi progetti e anche il suo amore per la Ferrari. Una squadra presa in mano in condizioni pietose e oggi sempre protagonista

ALBERTO ANTONINI ▲

nostro, non ha la stessa potenza, non lavora a certe temperature e così via. È anche questione del compromesso che si fa, per privilegiare il peso oppure altre cose».

– **Dopo la gara ha detto che il risultato di Irvine non gli garantisce la riconferma automatica, perché non si può giudicare da una corsa sola. Quando Berger, in questi giorni, parlava con lei del «nuovo pilota» era solo uno scherzo?**
«Era uno scherzo. Il fatto è che non c'è l'evidenza di un ragazzo, sul mercato, che possiamo prendere con la sicurezza che vada più forte di Eddie. È per questo che dico: dobbiamo puntare sulla stabilità».

– **Irvine in Francia ha fatto un ottimo lavoro. Ma la Ferrari potrebbe sostenere un altro pilota vincente, o deve per forza concentrarsi su una politica che molti, all'esterno, continuano a criticare?**
«Ma non ci sono, due piloti così! Il giorno che arrivasse Schumacher-bis lo prende-

ti del nome e del logo Ferrari».

– **Che rapporto ha con i suoi piloti di oggi?**
«Con Schumacher ci vediamo anche nel tempo libero, a volte. Quando viene a Fiorano andiamo a cena, passiamo la serata assieme. Con Eddie il rapporto è diverso, più professionale, perché lui ha esigenze differenti. Se la gode a stare con i suoi amici inglesi, con il suo giro, a suonare la chitarra e trascorrere i week-end in barca a vela».

– **E con quelli di ieri?**
«Con Alesi abbiamo avuto momenti difficili. Ma adesso, lo vede, stiamo spesso insieme. Con Berger non siamo sempre rimasti vicini. Tre anni fa aveva la possibilità di restare in Ferrari, accanto a Schumacher: ha preferito andarsene».

– **Che cosa manca all'organico Ferrari?**
«Primo, rinforzare il settore ricerca e svi-

Ciao, Marco

SE N'È ANDATO COLPITO DA UN MALE CRUDELE MA RESTERÀ UNO DEI NOSTRI. PER OLTRE VENTI ANNI, RAGAZZONI È STATO FIRMA DI AS, MA ERA DI PIÙ. UNA BELLA PERSONA. E UN CARO AMICO

di Mario Donnini

Malato da tempo, il nostro caro collega Marco Ragazzoni non ce l'ha fatta. Aveva solo sessanta anni d'età e nel perderlo noi di Autosprint che l'avevamo apprezzato per oltre vent'anni avvertiamo un che di crudele, doloroso e ingiusto. Come ingiusta era la sua sofferenza degli ultimi tempi, dalla quale ha avuto la requie estrema. E per la quale noi tutti commossi insieme all'Editore e alla dirigenza del nostro Gruppo ci stringiamo alla moglie Enza e alla famiglia.

Ecco, queste sono le righe dovute, subite e inevitabili, che non avremmo mai voluto scrivere. Ma Marco, il nostro Marco, romanissimo ma allo stesso tempo neobolognese, lo troverete sorridente, piacevole e vivo nelle prossime, di righe, a partire da questa.

Marco strafelice che viene assunto da Autosprint all'inizio degli Anni '90 e che tocca il cielo con un dito solo a respirare l'aria della redazione che aveva più sognato fin da ragazzo. Marco che quasi sempre se ne va a casa per ultimo, perché, tra le altre cose: «Ahò, a me a 'sta nte sto posto la sera, senza tutti 'sti rumori, me piace». Marco che divenendo giornalista mantiene entusiasmo e purezza dell'appassionato vero.

Marco passa l'esame da giornalista professionista, il Direttore Carlo Cavicchi per regalo lo manda alla Indy 500 e lui «'A 'Ma, chiudi te ste du pagine di News Velocità che dopo questa so' in estasi».

Ma l'anno dopo, il giorno in cui l'esame lo passo io e Cavicchi, sempre lui, magnanimo, mi spedisce a Indy, Marco mi dice: «Dammi le pagine tue, te le chiudo io, ché so quello che si prova».

Marco giornalista preparato e scrupoloso. Lavoratore. Brava persona. Un uomo molto onesto. Eticamente specchiato. Empatico. Altruista. E motorsport enthusiast a 360°, auto e moto. E mica solo perché negli ultimi anni era passato a Motosprint.

No, lui pure di Due Ruote sapeva tanto e aveva visto molto. Da mo'. Un pomeriggio, a me, vicino di scrivania, dice ridendo: «'A Coso, guarda ste foto e soffri...»: già, a vent'anni era volato a vedere il Gp di Gran Bretagna 1979, quello del debutto della Honda NR, la moto più misteriosa di sempre. E lui era pure entrato in tenda Honda, facendo scatti al motore a pistoni ovali e parlando con l'inarrivabile mago Morelli. «Nun te riprendi, questa me la invidierai per sempre». Era vero. È vero.

Marco era un romantico di questo mestiere. Uno degli ultimi. A Sebring 1995, quando la Ferrari con la 333 Sp rinvince la 12 Ore dopo oltre 20 anni di digiuno nella classiche, nel corso di un tifone

lui, inviato per l'occasione, dalla Florida chiama a casa di Piero Ferrari, credendolo tra lo champagne a festeggiare il momento storico. E invece il figlio del Drake dormiva della grossa e, pover'uomo, tirato giù dal letto, butta là giusto due frasi di circostanza... «Sai che c'è? - raccontava Marco -: certe volte penso che la vera poesia la custodiamo noi appassionati: siamo importanti per le corse come i bambini per il Natale».

Una sera mi sorprese di più. Avevo messo una canzone di Rino Gaetano, su youtube, credo "Gianna", e lui: «La cosa più strana della mia vita? Il cantante Rino Gaetano morì una notte, in un incidente, a due passi da casa mia, a Roma. Una botta terribile. Uscii e pensai: basta un attimo e finisce tutto. Ti dimenticano. Invece no. Vedi? Rino Gaetano lo apprezzate, lo apprezziamo ancora. A volte non ti scordano. Bella, sta cosa. Rimettile tutte le volte che vuoi, le sue canzoni». Sai, Marco, stanno chiamando e scrivendo tutti, per salutarti. Piro, Tarquini, Capello, Merzario, lettori, appassionati e tanti altri. È la solita storia, sai.

A quelli Veri, a quelli come Te, nessuno li scorda. ●



**ORGOGLIOSAMENTE
GRIFFATO AUTOSPRINT**

A lato, Marco, in tuta As, e, a sinistra, in un test di cui andava fiero: con Cora Brinkmann, al tempo moglie di Ralf Schumacher

QUESTI NOMI TI RESTERANNO IN TESTA.

GIGI DALL'IGNA
FRANCO MORBIDELLI
ANDREA DOVIZIOSO
NICCOLO' CANEPA
CLAUDIO DE CARLI
ROMANO FENATI ANDREA
VERONA
ANTONIO CAIROLI
KIARA FONTANESI



*A soli € 4.

LORO SONO I 9 PREMIATI DEI CASCHI D'ORO 2017.

Scopri chi sono i piloti che hanno vinto ai Caschi d'Oro 2017 nello speciale di Motosprint. I primi capitoli riguardano i racconti fatti in prima persona dai protagonisti, mentre l'ultima parte è dedicata alla storia del premio. Non è solo una statua, il Casco d'Oro è un progetto e una tradizione che va avanti da più di 40 anni. È un modo per tramandare nel tempo i valori che hanno fatto la storia del motociclismo.

**LA DOPPIA USCITA DI MOTOSPRINT È IN EDICOLA.
NON PERDERLA.**

**MOTO
SPRINT**

**CASCHI
D'ORO
2017**

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Broniszewski-Rigon-Molina; 2. Salikhov-Seefried-Siedler; 3. J. Lahaye-M. Lahaye-Hériaux.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 96-97



Ferrari senza rivali

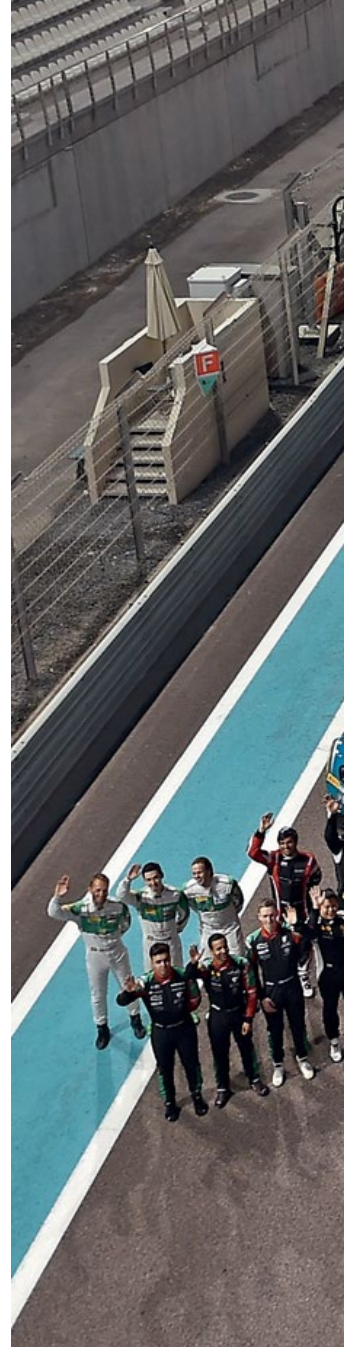
SESTA VITTORIA SU SETTE EDIZIONI DELLA 12 ORE PER IL CAVALLINO. A IMPORSI PER LA TERZA VOLTA DI FILA IL TEAM KESSEL E DAVIDE RIGON

di [Dario Lucchese](#)

Sesta vittoria, nelle sette edizioni disputate della 12 Ore del Golfo, per la Ferrari. A portare al successo per il terzo anno consecutivo, dopo avere ottenuto anche la pole, una vettura di Maranello nella gara di Abu Dhabi è stato il team Kessel Racing. Un primato che è anche quello di Davide Rigon, il quale ha festeggiato con la squadra svizzera il suo quarto centro di fila nella endurance degli Emirati Arabi. Ad affiancarlo come negli scorsi due anni Michal Broniszewski e la "new entry" Miguel Molina, alla sua prima esperienza sul circuito di Yas Marina, il quale ha completato così un equipaggio Pro in grado di fronteggiare la concorrenza del ricco plotone delle Lmp3. In testa a queste ha concluso la Ligier del team Ultimate divisa dai francesi François Hériaux, Matthieu e Jean-Baptiste Lahaye, terzi assoluti nonostante un problema al cambio. Davanti a loro un'altra Ferrari, quella della Rinaldi Racing con cui Rinat Salikhov, Marco Seefried e Norbert Siedler hanno assicurato la doppietta delle 488 Gt3. Questi ultimi, sebbene abbiano dovuto effettuare una sosta in più a causa di una foratura, dopo 302 giri hanno accusato un ritardo inferiore al minuto. Un epilogo dunque tutt'altro che scontato; anche perché i colpi di scena non sono mancati. Tra questi il ritiro dell'altra Ligier Jsp3 del team Graff guidata da James Winslow, finito contro le barriere durante la prima frazione di sei ore, causando un lungo periodo di neutralizzazione. Solamente 12° al

traguardo la vettura gemella dei suoi compagni di squadra Scott Andrews, Adrien Chila, Eric Trouillet e Alexandre Cougnaud, che in qualifica erano riusciti a stampare il secondo miglior tempo, più alto di soli 34 millesimi nei confronti della Ferrari di Rigon-Broniszewski-Molina. In Pro-Am successo ancora di una Ferrari del team Kessel Racing, quella affidata a Andrea Piccini, Sergio Pianezola e Claudio Schiavoni, terzi di categoria dietro alle altre due vetture del Cavallino e settimi nella classifica generale.

Alle loro spalle la Aston Martin della Oman Racing-Tf Sport su cui Ahmad Al Harty, campione di classe della Blancpain Gt Series Endurance Cup, si è alternato con Tom Jackson e Euan McKay. Una ga-



Sul gradino più alto del podio fanno festa Rigon-Broniszewski e Molina. La Ferrari del team Kessel ha letteralmente dominato ottenendo anche la pole position





SI ARTICOLERÀ SU 5 APPUNTAMENTI NEL 2018

Nasce la serie del Golfo

Con 26 vetture al via, due in più rispetto al 2016, la 12 Ore del Golfo si è riconfermata come uno degli appuntamenti di maggiore interesse a conclusione della stagione. Una tappa che ha visto anche quest'anno, una volta di più, la presenza di squadre ed equipaggi di un certo spessore abitualmente impegnati in Europa e Asia. Un "trend" positivo, in sintonia con una crescita che ha portato la Driving Force Events (società che promuove la gara degli Emirati Arabi e che vede impegnato in prima persona l'italiano Andrea Ficarelli), ad ufficializzare la nuova serie Gulf Sports Cars Championship che prenderà il via nel 2018. Cinque gli appuntamenti nel calendario dell'edizione inaugurale, ciascuno articolato su due gare da un'ora, che si disputeranno sui circuiti di Abu Dhabi e Dubai tra novembre e il mese di febbraio del 2019. Questo inedito campionato, sarà aperto tanto alle vetture Gt che ai prototipi e verranno ammessi sia equipaggi singoli che di due piloti, puntando ovviamente ad attirare il più alto numero di partecipanti provenienti dalle maggiori serie continentali, alla luce dell'interesse già mostrato da numerosi team.

ra, per la vettura inglese, alla fine in ritardo di appena 12" nei confronti della stessa Ferrari dell'equipaggio tutto tricolore, condizionata comunque da noie al cambio. Non esente da inconvenienti anche l'unica Mercedes Amg Gt3 al via, quella del team Akka Asp su cui si sono dati il cambio Jérôme Policand, Jean Luc Beaubelique, Benjamin e Mauro Ricci, scivolata in 23ª posizione dopo il contatto con un Prototipo. Per quanto riguarda gli altri italiani, bene Giorgio Roda, nono e terzo della Pro-Am con la terza Ferrari del team Kessel Racing assieme a Piti Birombhakdi, Morris Chen e Nicolas Foster. Mario Cordoni ha concluso secondo nella Gtx1 con una Lamborghini Huracán Super Trofeo della GDL Racing, proprio davanti all'altra vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese che ha visto protagonista Roberto Rayneri e dietro a quella della Target Racing che l'esperto Jan Lammers ha diviso con Karim Al Azhari e Sarun Sereethoranakul. Più indietro la Maserati Mc Gt4 della Villorba Corse con l'altoatesina Manuela Gostner al volante. ●

Rigon

quarto di nobiltà

di **Diego Fundarò**

A volte basta poco a indirizzare un campionato, l'esito finale può essere deciso da situazioni più o meno fortunate. È questo il caso di Davide Rigon, che al termine della sua migliore stagione nel Wec, con la Ferrari 488 Gte Af Corse ha sì dato un contributo fondamentale nella conquista del Mondiale Costruttori Gt, ma si è ritrovato solo 4° nella classifica riservata ai piloti, vinta dai compagni di squadra Pier Guidi e Calado. Una medaglia di legno che non rende giustizia all'ottimo lavoro fatto quest'anno da Rigon, che assieme a Sam Bird ha centrato due vittorie e messo a segno 4 pole, rivelandosi quale equipaggio più abile nel giro secco. «Dopo la vittoria a Spa, dove in qualifica ho anche stabilito il nuovo record Gt della pista, le cose hanno iniziato a girare male, - sottolinea Rigon - a Le Mans il Balance of Performance era troppo penalizzante e solo durante la notte siamo stati competitivi riuscendo, grazie ad una temperatura più fresca, anche ad andare in testa. Ma già al mattino il caldo è tornato a farsi sentire e non riuscivamo ad avere un buon passo, Aston Martin e Corvette erano decisamente avvantaggiate in quelle condizioni».

- Se a Le Mans avete limitato i danni, non si può dire lo stesso del Nurburgring, dove hai raccolto solo mezzo punto...

«In Germania ho vissuto il momento più nero della stagione, Sam era impegnato in Formula E a New York. Così ho corso con Toni Vilander, tornato nel Wec per l'occasione e assolutamente competitivo; ma appena partiti abbiamo subito avuto problemi al cambio causati dalla centralina che lo gestisce e per risolverli ci siamo ritrovati staccati di tre giri. Un peccato, perché eravamo veloci e vista la vittoria dei nostri compagni di squadra ce la saremmo giocata con loro. A un certo punto uscendo da un pit stop mi sono ritrovato davanti al gruppo e sono andato via senza problemi. Col senno di poi avremmo potuto tranquillamente vincere, così come al Fuji dove l'interruzione della gara ha vanificato la no-

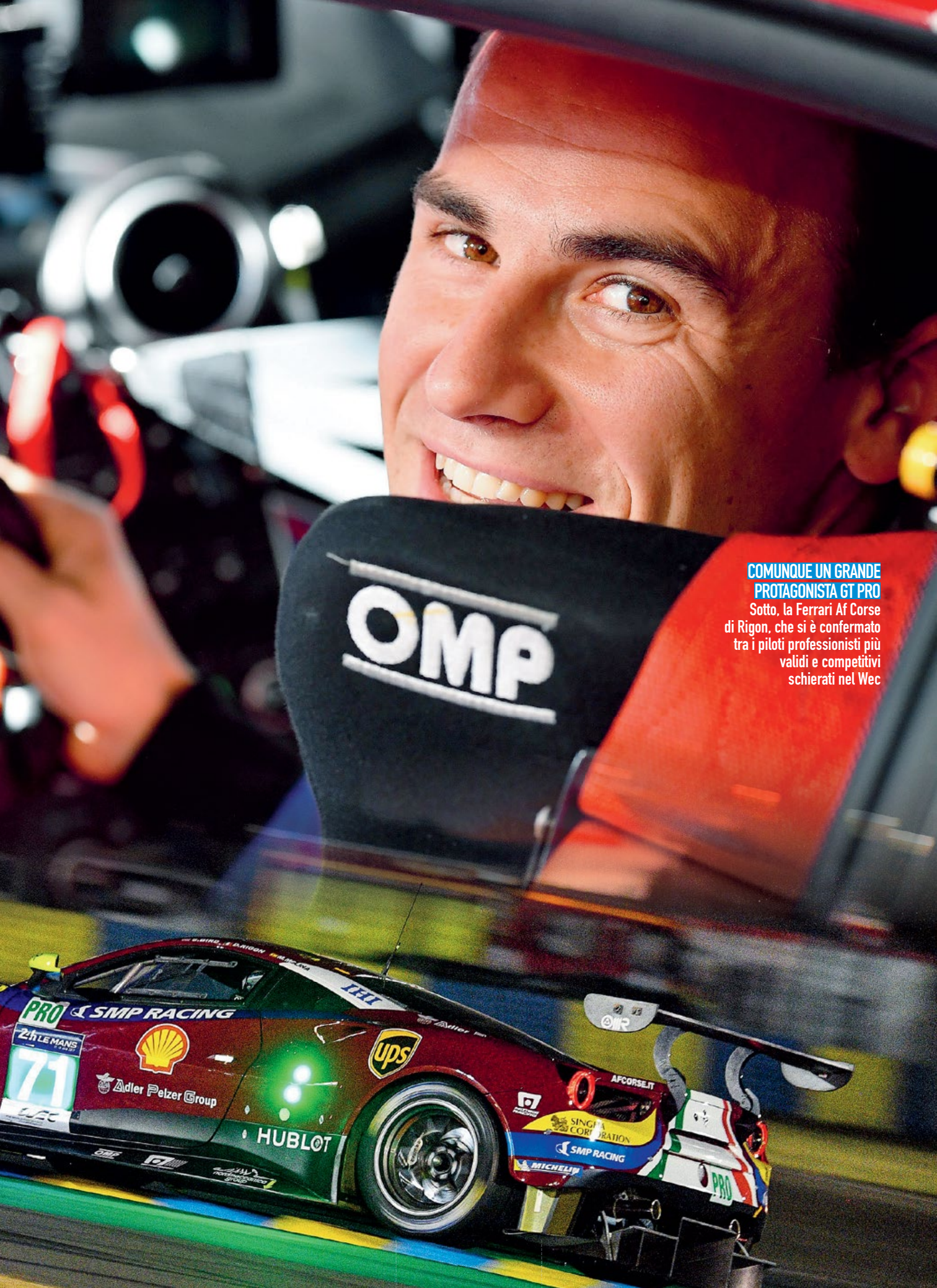
DOPO LA VITTORIA DI SPA, LE COSE HANNO COMINCIATO A GIRARE MALE. E IN GERMANIA ECCO LA GARA NO

DAVIDE RIGON

”

L'ITALIANO NEL WEC SU FERRARI IN GT PRO È GIUNTO A RIDOSSO DEI MIGLIORI TRE. ECCOLO SVELARE COSA GLI HA IMPEDITO DI TERMINARE IN... ZONA PIER GUIDI!





**COMUNQUE UN GRANDE
PROTAGONISTA GT PRO**

Sotto, la Ferrari Af Corse di Rigon, che si è confermato tra i piloti professionisti più validi e competitivi schierati nel Wec

«*stra specifica strategia adottata*».

- **Due gare che hanno segnato la svolta in positivo per Pier Guidi e Calado ed in negativo per voi? «Senza dubbio, ma ben venga comunque una vittoria Ferrari! Anche loro hanno vissuto una gara storta, con l'incidente di Calado a Le Mans: è una ruota che gira e ha girato meglio per loro. Mi fa comunque piacere che siano riusciti a vincere il campionato, non c'è nessuna gelosia nei confronti di Alessandro e James».**

- **Hai accennato al B.o.P. che nel 2017 in Gte è diventato automatico, grazie ad un algoritmo matematico che ha messo un po' tutti d'accordo e spazzato via le polemiche del 2016. Ritieni sia la formula giusta?**

«*In linea di massima sì, ma penso sia da rivedere la base da cui si parte, perché può condizionare in bene o in male la prima metà della stagione. Per il resto credo sia giusto, visto che con questo sistema non viene più richiesto ai piloti di gestire la prestazione cercando di mascherarla per paura di essere penalizzati nelle gare successive. Ora si spinge sempre al massimo, sia in qualifica che in gara ed è una cosa che mi piace molto, rispecchia di più lo spirito con cui ho sempre amato correre. Anche se il mio ideale sarebbe avere una macchina totalmente libera da limitazioni e poterne mettere a nudo il reale potenziale esaltando le doti del pilota*».

- **Da anni sei impegnato a Maranello nel lavoro al simulatore F.1 Ferrari e da quest'anno ti sei adoperato nello sviluppo di quello Gt, portandolo ad un livello molto simile al "fratello maggiore": quanto ha inciso questo lavoro sui risultati che avete ottenuto con le 488 Gte?**

«*Ho sempre creduto molto nel lavoro al simulatore e quest'anno è stato fatto un salto di qualità. I dati che ci fornisce ci permettono di sapere in anticipo come partire per la gara, i rapporti da usare, il carico aerodinamico. Arriviamo in pista già con il lavoro di sgrossatura fatto, il che ci permette di iniziare le prime libere salvandone la prima mezzora, momento normalmente dedicato a questi aspetti. Potrà sembrare poco, ma spesso si è rivelato fondamentale. Il simulatore è un valore aggiunto ed un mondo in continua evoluzione, più si affina più diventa affidabile e decisivo*».

- **Vi presenterete alla "Superstagione Wec 2018/19" con la Ferrari 488 Gte in una veste aerodinamica evoluta, cosa che invece non faranno le Ford Gt, anche loro al terzo anno di vita. Hai già provato questa versione "Evo" e quali vantaggi vi porta?**

«*Il kit è già stato definito e la Fia ha già fatto test aerodinamici volti a definire un nuovo B.o.P. Abbiamo già provato la macchina a Vallelunga ed al Mugello, sono anche stato il primo a farlo. Ad essere*

LA FORTUNA È UNA
RUOTA CHE GIRA.
SONO COMUNQUE
CONTENTO
CHE LA ROSSA
SIA AL TOP IN GT

DAVIDE RIGON



sincero si sente veramente poco la differenza, è un piccolo step aerodinamico. Ci stiamo concentrando di più sul rendere migliore la guidabilità rispetto alla velocità, soprattutto nei momenti di gara dove ci si trova nel traffico: è necessario puntare su una facilità di guida in quelle condizioni, quando i doppiaggi che subiamo dai prototipi complicano le cose. Lavoreremo ancora per ottenere il miglior risultato possibile, visto che il livello nel Wec è altissimo ed anche mezzo decimo può risultare decisivo, perché a fine gara quel mezzo decimo possono diventare 10 secondi».

- **Tu e Sam Bird avete raggiunto una ottima intesa, cosa puoi dirci di lui, che molti dicono sia il meno "inglese" tra i piloti britannici?**

«*Sam è un ragazzo molto estroverso e divertente mentre io sono sempre molto concentrato sull'obiettivo: abbiamo caratteri diversi ma complementari e ci troviamo molto bene. Facendo anche la*



RIGON SI TROVA ALLA GRANDE IN AF CORSE, DA ALFIERE DEL CAVALLINO

Sopra. Rigon con Amato Ferrari, Bird e Coletta della Rossa. A sinistra, eccolo in lizza con la Rossa gemella di Pier Guidi e in pit lane, sotto. Nell'altra pagina, i 4 boys Af corse



Formula E ha sempre bisogno di qualche giro per riabituarsi alla 488, ma una volta preso il ritmo è estremamente veloce. Con lui è facile fare squadra, ma devo dire lo stesso anche di James e Alessandro, con cui siamo certamente in competizione ma sempre nel totale rispetto dello spirito di squadra. Non fosse stato così, quest'anno non saremmo riusciti a conquistare tutti e tre i titoli in palio».

- Con l'arrivo di Bmw e della nuova Aston Martin il livello di competizione nella Gte-Pro ha tutta l'aria di diventare entusiasmante, ancora più alto che in passato visto che Porsche, lasciata la Lmp1, punterà tutto sulla 911 Rsr a motore centrale. Per riuscire a strapparvi il Mondiale a Le Mans saranno addirittura 4 le Gt di Stoccarda, su una delle quali ritroverete, questa volta come avversario, Gimmi Bruni...

«Onestamente la formula del campionato spalmato su due anni non mi piace, di positivo vedo solo

LA VERSIONE EVO DELLA FERRARI FA SÌ CHE CI SARÀ UNO STEP IN AVANTI SUL PIANO AERODINAMICO

DAVIDE RIGON



che si concluderà con la 24 Ore di Le Mans 2019, il cui esito probabilmente sarà decisivo. Sarà anche strano lottare contro Bruni, con cui non nascondo che, da compagni di squadra, qualche problema c'è stato, anche se ormai fa parte del passato. Gimmi è un pilota molto forte e cercare di batterlo sarà uno stimolo in più. Ma la lotta non sarà solo contro lui e le Porsche, le Ford saranno sempre avversarie da tenere in grande considerazione così come le nuove Aston Martin, mentre le Bmw rappresentano ancora una incognita. Più che sugli avversari sono concentrato sul lavoro che ci resta da fare prima che inizi la stagione, cercherò in ogni modo portare a casa quel titolo, così da meritarmi un altro Casco d'Oro di Autosprint, a fine stagione: dopo i tre che ho ricevuto quando correvo nelle formule, vorrei fare poker con le Gt e ci terrei tantissimo. Non immaginate quanto il vostro premio sia ambito da noi piloti!». ●

Danica

agli ultimi hurrà

CORRERÀ ANCORA DUE CLASSICHE. LA 500 MIGLIA DI DAYTONA NASCAR E LA INDY 500 POI PER LA 34ENNE STATUNITENSE SARÀ TEMPO DI APPENDERE IL CASCO AL CHIODO. LEI SPERA ALLA GRANDE



foto: GETTY IMAGES





**RAGAZZA CORAGGIOSA
E MOLTO AMATA**

Nelle corse Usa Danica Patrick s'è fatta strada fino a diventare un punto di riferimento per i tifosi.

Ma adesso, a 34 anni d'età, è tempo di pensare anche a ciò che l'aspetta dopo l'impegno nel Motorsport...

Con l'addio di Danica Patrick si chiude un'epoca per il motorsport. La trentaquattrenne pilota del Midwest ha annunciato che affronterà nel 2018 le sue ultime due sfide al volante, prendendo parte alla 500 Miglia di Daytona e alla 500 Miglia di Indianapolis, prima di abbandonare le competizioni. Al termine di un 2017 non certo facile, che ha portato diversi piloti d'alto profilo a ritrovarsi a piedi in una rinnovata spinta a promuovere i giovani, la Patrick si è vista preferire, al team Stewart-Haas, Aric Almirola, arrivato portando in dote il munifico sponsor Smithfield. A quel punto, con pochi buoni posti a disposizione, l'età che avanza e una situazione generale del campionato non ideale, è arrivata la decisione di fermarsi di propria iniziativa, prima di trovarsi ai margini del mercato.

Anche se non ha mai fatto mistero di voler correre a tempo pieno, senza apparizioni "one off", per la Patrick ci sarà finalmente il ritorno sul tracciato che l'aveva consacrata come la miglior pilota donna della storia, l'Indianapolis Motor Speedway. La pista dove tutti, quando aveva preso per la prima volta il comando della 500 Miglia, si erano dovuti fermare e riconoscere che, finalmente, anche lei poteva essere un contendente di primo piano per il successo finale.

In sette edizioni della classica dell'Indiana spicca il terzo posto del 2009, mentre a suo nome resta, memorabile, l'affermazione nella Indy Japan 300 di Motegi, tutt'ora il miglior risultato mai conquistato in pista da una "pilotessa". Un successo conquistato grazie alle capacità e alla dedizione viste durante tutta la prima parte di carriera, ma soprattutto appoggiandosi ad uno spirito competitivo "da battaglia" che nessuno può non riconoscerle. Atteggiamento confermato anche dai vari battibecchi dentro e fuori dall'auto (famoso quello con Milka Duno) e da tanti episodi "coloriti", dai team radio alle interviste.

Dopo l'avventura nell'IndyCar, per la Patrick è arrivata l'attrazione per le stock-car nel periodo di massimo splendore per la Nascar, quando per tutti i piloti, da Juan Pablo Montoya a Dario Franchitti, tentare di affermarsi a ruote coperte era la sfida

principale. Una sfida a volte con ostacoli insormontabili, dettata dall'estrema specializzazione della categoria.

Nonostante tutto, grazie anche al proprio valore "commerciale", la Patrick aveva trovato un posto fisso in un top-team, quello di Tony Stewart e Gene Haas, che si dice avesse fatto un pensiero a lei anche per la Formula Uno. Sono stati sei anni intensi, con forse meno risultati di quanto ci si attendesse, ma anche un po' troppa sfortuna. Alla fine, non è arrivato nessun piazzamento in top-5, e solo sette in top-10, senza mai una chance concreta di lottare per la vittoria. Ma, nonostante tutto, nessun ripensamento, nessuna voglia di tornare indietro. La filosofia di una che non molla mai e preferisce essere... un pesce piccolo nello stagno grande.

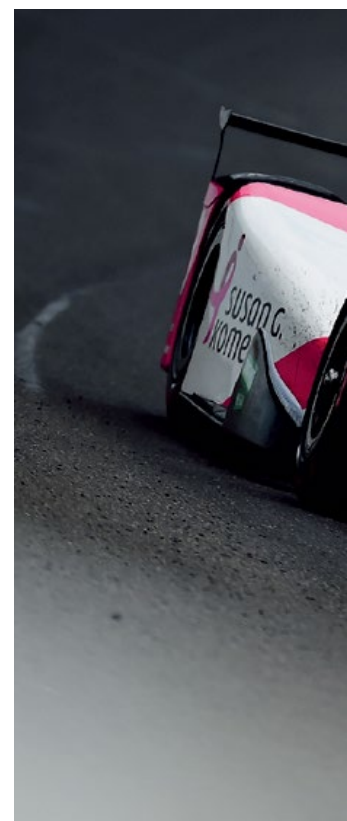
Sul bilancio della sua carriera, comunque estremamente positivo, i pareri sono da sempre difformi, anche se molti di quelli negativi sono influenzati a vario titolo da preconcetti e da un po' di invidia. Indiscutibilmente, l'aspetto commerciale ha giovato alla carriera della Patrick, permettendole di andare oltre i risultati puri.

Ma gli attacchi arrivati per le copertine sui giornali (celebre quella in bikini su "Sports Illustrated Swimsuit Edition"), che poco c'entrano con le corse, non hanno fatto che confermare quante invidie Danica abbia dovuto contrastare in carriera. Altri hanno invece puntato sul suo peso, poco più di 40 chili, argomentazioni sterili visto che i pesi dei piloti vengono compensati praticamente ovunque e che, in particolare in IndyCar, le vetture non abbiano il servosterzo, complicando le cose per chi ha meno forza fisica. L'unica osservazione in parte pertinente è, forse, quella riferita all'aver sempre cercato strategie molto rischiose per puntare a dei singoli risultati "a effetto" anziché lottare per ogni singolo punto. Anche in questo caso però, si tratta di scelte sportive.

Il futuro vedrà la Patrick impegnata con molte attività commerciali, dal suo marchio di vini della Napa Valley, ad una linea di abbigliamento appena lanciata, o magari alla famiglia col fidanzato Ricky Stenhouse Jr., pilota del team Roush Fenway e suo diretto avversario in pista. Nella speranza che voglia comunque rimanere coinvolta nelle corse, magari in TV o nel management: sarebbe un peccato perdere un personaggio così di spicco per tutto il motorsport. Tuttavia, la battaglia non è ancora finita: ci sono due gare ancora da affrontare, che necessitano di team d'alto profilo. Se per Daytona, visto il particolare regolamento che impone l'uso di restrittori, anche le piccole strutture possono mirare in alto, per Indy la faccenda è più complicata.



fotografie GETTY IMAGES



Dopo le trattative con il team Ganassi, le cose sembrano essersi un po' arenate anche se, con la "potenza" commerciale di Danica, i problemi dovrebbero essere risolvibili.

Altre destinazioni di interesse potrebbero essere il team Rahal Letterman Lanigan, che dopo averla cresciuta in Formula Atlantic le aveva dato la chance di debuttare in IndyCar nel 2006, ed il team Andretti, con cui ha centrato tutti i suoi migliori risultati. Nonostante entrambe le squadre abbiano già i ranghi quasi al completo, non avrebbero difficoltà ad incrementare ulteriormente la loro partecipazione...

Quello che viceversa salta all'occhio è che, dopo un periodo di boom, la partecipazione femminile alle



SIMBOLI ROSA DELLE GARE AMERICANE

Nella foto, Pippa Mann in gara su ovale al colore rosa. A sinistra, e sotto Danica, in versione agonistica torrida e... anche di più



gare nordamericane si sia di fatto quasi fermata. Dopo l'edizione 2010 di Indy, con cinque donne presentatesi per la qualifica e quattro in grado di guadagnarsi l'accesso alla corsa, i numeri sono andati calando, e l'onore è stato tenuto alto recentemente solo da Pippa Mann che, oltre ad aver corso unicamente a Indy quest'anno, è a sua volta ben oltre i trent'anni.

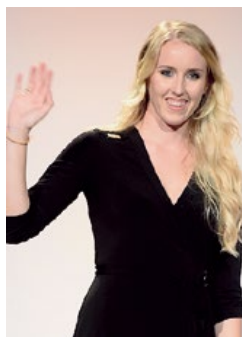
Nella rinascita della filiera "Road To Indy" con le nuove vetture Tatuus, questo tasto ha suonato un po' a vuoto nonostante l'obiettivo di formare nuovi, giovani protagonisti. Si è fatta notare a tratti Ayla Agren nella USF2000, ma la norvegese classe 1993 è almeno a 4 anni di distanza, se tutto andasse per il verso giusto, da un possibile debutto. D'altro canto, Simona De Silvestro ha deciso di salutare la compagnia e raccogliere una grande opportunità - anche a livello contrattuale - nelle Supercars australiane. La svizzera, comprensibilmente, non si accontenta di partecipare, vuole essere una vera professionista.

Anche in questo caso è comunemente un peccato che, nonostante le prestazioni davvero convincenti, non si sia trovato il supporto necessario. Forse la crescita generale dell'IndyCar, con l'arrivo di piloti giovani e brillanti, nonché vincenti, come Josef Newgarden e Alexander Rossi, ha assorbito tutta l'attenzione o, semplicemente, non ci sono nel "sistema" abbastanza giovani candidate per produrre una rappresentante di alto profilo. Sicuramente, è mancata nel corso degli anni (non solo dal punto di vista femminile) l'attenzione verso la base, ed il rinnovamento in corso nelle categorie addestrative, unito alla buona promozione, potrà sicuramente aumentare la consapevolezza e l'interesse.



PINK POWER A TUTTO GAS!

Sopra, un'altra ragazza very fast: la colombiana Tatiana Calderon e, in alto, di nuovo Danica Patrick in versione IndyCar. A sinistra, la bionda Ayla Agren, emersa dalla Usf2000



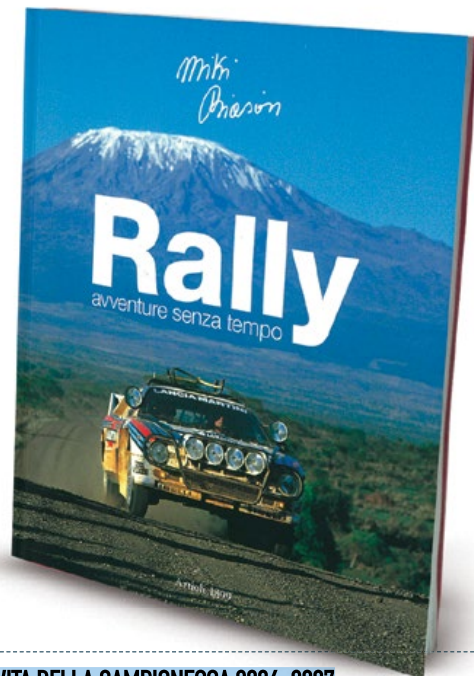
Entrambe già inficciate dal fatto che le nuove generazioni, negli Usa, abbiano dimostrato meno interesse che in passato verso gli sport del motore e l'automotive in generale.

Non che nelle formule europee la situazione sia rosea. I due nomi di punta, dopo lo stop dell'olandese Beitske Visser, sono quelli di Sophia Flörsch, quindicenne protagonista della Formula 4 tedesca, e Jamie Chadwick, campionessa Gt4 a 17 anni e ora impegnata nella Formula 3 britannica. Entrambe hanno buone speranze di poter crescere ulteriormente, mentre oltre i 20 anni c'è la colombiana Tatiana Calderon. Chissà che l'America non cominci a fare "shopping" proprio da loro per migliorare la situazione... ●

Rally i racconti di Miki Biasion

IL DUE VOLTE CAMPIONE DEL MONDO CON LA LANCIA RIPERCORRE L'ESSENZA DELLA SPECIALITÀ DALLE ORIGINI FINO AI GIORNI NOSTRI

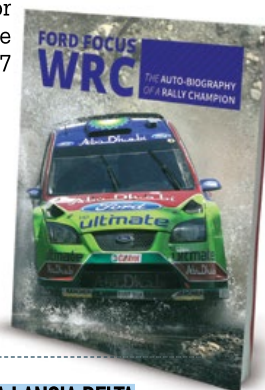
Quando Miki Biasion racconta c'è una sola cosa da fare: ascoltarlo. O leggerlo. Come nel caso del bellissimo "Rally - Avventure senza tempo", che il due volte campione del mondo ha realizzato insieme a Maurizio Ravaglia, inviato di Autosprint proprio negli anni della scalata ai vertici da parte di Biasion. Una full immersion nella disciplina dagli albori a oggi, con aneddoti, racconti e bellissime immagini (oltre 400). Un modo anche inconsueto, quello usato dai due autori per andare a scandagliare tutto dei rally; dai protagonisti (piloti e manager) alle protagoniste (le macchine), passando per tutti gli elementi che formano l'umus della disciplina: la terra, la polvere, la nebbia, l'asfalto, la notte, i percorsi e tanto altro. Un libro imperdibile, ottimamente realizzato, con pregevole veste grafica ed editoriale. Bello e malinconico l'omaggio ad Attilio Bettiga, al quale Biasion ha voluto dedicare la copertina del libro.



VITA DELLA CAMPIONESSA 2006-2007

Focus Wrc la Ford due volte iridata

La Focus Wrc è la vettura che ha conquistato (nel 2006 e 2007) due dei quattro titoli iridati vinti dalla Ford. E Graham Robson - abile e prolifico autore di interessantissimi volumi (ben 160 titoli al suo attivo) dopo essere stato navigatore nelle squadre ufficiali Sunbeam, Ford, Triumph - celebra la storia di una delle Ford di maggior successo, analizzandone tutte le versioni, con la storia dei 97 esemplari costruiti.



FORD FOCUS WRC

di Graham Robson
Veloce Publishing
www.veloce.co.uk
192 pagine
foto b/n e colori
35 Sterline

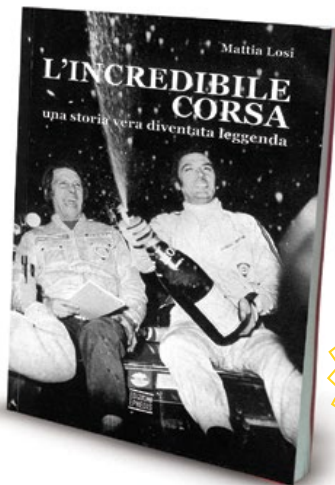
IL TRIONFO DI MUNARI E MANNUCCI CON LA FULVIA

Montecarlo '72 l'incredibile corsa

Chi non ricorda la vittoria di Sandro Munari e Mario Mannucci al Rally di Montecarlo 1972 con la Fulvia Hf? Mattia Losi rivive l'epico trionfo con dovizia di particolari e restituendogli l'aura di avventura che gli appartiene. Giornalista del Sole 24 Ore, Losi avrebbe voluto occuparsi di corse. E avrebbe fatto benissimo... Un racconto, il suo, da leggere d'un fiato.

L'INCREDIBILE CORSA

di Mattia Losi
Edizioni Ephedis
www.ephedis.com
192 pagine
fotografie b/n
23 euro



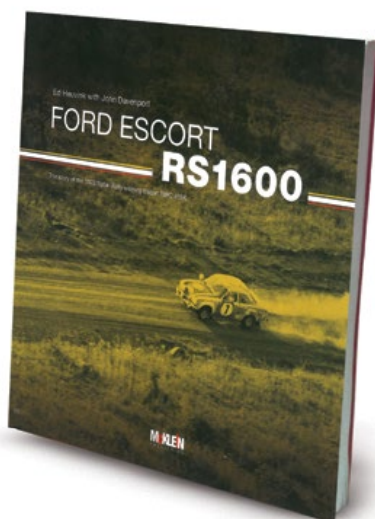
RACCONTATA LA VITTORIA FORD DEL 1972

L'Escort 1600 e il Safari Rally

In uno splendido volume a tiratura limitata e con cofanetto - scritto da Ed Heuvink e John Davenport e corredato con le straordinarie immagini (ben 190) dell'archivio McKlein - viene ripercorsa la storia della Ford al Safari Rally e soprattutto dell'Escort Rs1600, targa RWC 455K, che con Hannu Mikkola e Gunnar Palm vinse la corsa africana nel '72 e oggi fa parte della N-Anadol Collection.

FORD ESCORT

di Ed Heuvink e John Davenport
McKlein Publishing
rallywebshop.com
158 pagine
foto b/n e colori
79,90 euro



UN VOLUME D'OLTREMANICA SULLA LANCIA DELTA

Passione Integrale dalla Gran Bretagna

Lancia Delta che passione, non solo in Italia. Arriva infatti dalla Gran Bretagna l'ennesimo volume sulla mitica Integrale. Scritto da un esperto, Peter Collins, e con prefazione di Giorgio Pianta (riportata dalla prima edizione, che datava 2003), questo libro non aggiunge molto a quanto già detto e scritto sulla Delta ma rappresenta comunque un appuntamento da non mancare.

LANCIA DELTA INTEGRALE

di Peter Collins
Veloce Publishing
www.veloce.co.uk
154 pagine
foto b/n e colori
35 Sterline



Formula 1 2017 c'è l'annuario

VALLARDI HA PRONTO LO YEAR BOOK SUL MONDIALE CHE HA VISTO IL QUARTO SUCCESSO DI LEWIS HAMILTON E DELLA MERCEDES

Come da buona abitudine, a pochi giorni dalla fine del Mondiale F.1 è pronto il volume "Formula 1 2017 - World Championship Yearbook" edito da Roberto Vallardi. Una completa ed appassionata retrospettiva della stagione appena conclusa, corredata da splendide immagini - molte delle quali a doppia pagina - ed arricchita dai commenti di Giorgio Stirano ed Andrea Cremonesi. Completano questo interessante volume - che offre uno spazio importante anche al premio dedicato al nostro Lorenzo Bandini - tutte le informazioni utili a "mettere in archivio" l'annata del quarto titolo conquistato da Lewis Hamilton. Non manca, nelle prime pagine di Formula Uno 2017, un gradito riconoscimento al nostro settimanale: "Si ringrazia Autosprint... fonte inesauribile di informazioni e statistiche, consultate per questo libro". Grazie.



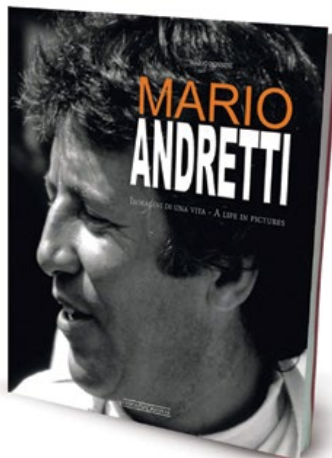
**FORMULA 1
2017**

Vallardi Editore
segreteria@vallardieditore.com
195 pagine
foto a colori
35 euro

VOLUME RICCO DAL NOSTRO DONNINI

Andretti storia di un Piedone

Finalmente un bel libro su Mario Andretti, l'americano di Montona che ha lasciato un segno indelebile nel mondo delle corse. Il volume è del nostro Mario Donnini e contiene una ricca serie di interviste in parte uscite su As e in parte inedite, realizzate appositamente per l'opera. Che è corredata da belle immagini a colori e b/n sulle imprese del campione del mondo F.1 '78.



**MARIO
ANDRETTI**

di Mario Donnini
Giorgio Nada Editore
www.giorgionadaeditore.it
192 pagine
foto a colori
40 euro

DUE FRATELLI ALFISTI DOC RACCONTANO UN MITO

Autodelta alla veloce dell'Alfa Romeo

L'Autodelta, il "braccio armato" dell'Alfa Romeo nelle corse, continua a far parlare di sé. Non sono sfuggiti al fascino ed alla storia della creatura di Carlo Chiti neppure i fratelli Giuseppe e Massimo Colombo, che hanno ripercorso la grande avventura dell'Autodelta da quando è stata fondata, nel 1963, fino alla fine. Un volume, quello edito da Fucina, che completa una ricca ed interessante collezione di titoli che raccontano il mondo delle corse in maniera spesso inconsueta.



AUTODELTA

di Giuseppe e Massimo Colombo
Fucina Editore
www.fucinaeditore.it
609 pagine
fotografie a colori e b/n
33 euro

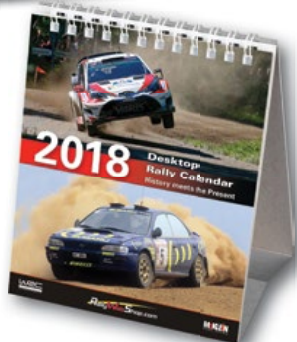
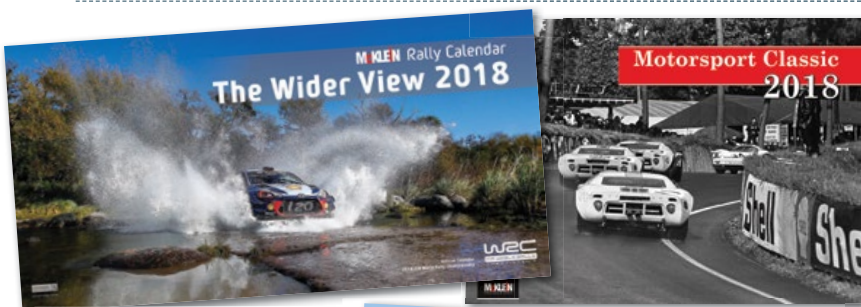
QUATTRO PROPOSTE DEL FOTOGRAFO TEDESCO

Calendari d'autore firmati da Klein

Appassionati del motorsport: se volete fare (o farvi...) un bel regalo, eccovi quattro idee una migliore dell'altra. Come tutti gli anni, McKlein Publishing (la casa editrice del grande fotografo Reinhard Klein, diretta dal figlio Daniel) ha pronti i suoi bellissimi calendari: The Wider View dedicato agli appassionati di rally; Rally History (con stupende immagini d'archivio) e Motorsport Classic (anche questo è uno splendido tuffo nel passato), tutti venduti a 39,90 euro. Il quarto è il bel calendarietto da scrivania che costa 9,95 euro.

CALENDARI

McKlein Publishing
www.rallywebshop.com
39,90 euro i calendari da parete; 9,95 euro il calendario da scrivania



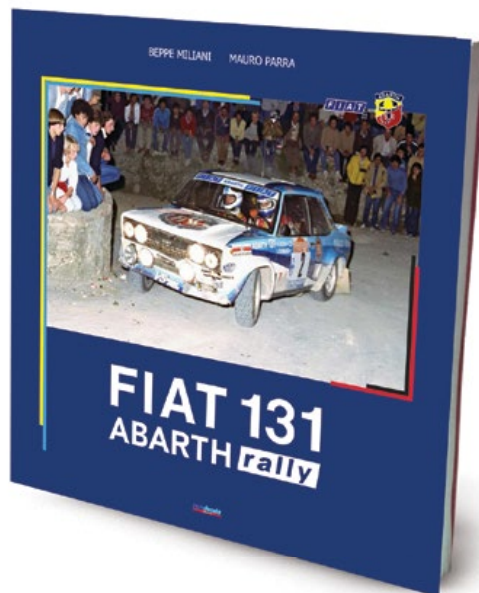
131 Abarth

la regina torinese

REALIZZATO UN BEL VOLUME SULLA "BERLINA MIRAFIORI" CHE DIEDE ALLA FIAT TRE CAMPIONATI DEL MONDO E TANTE ALTRE VITTORIE

La Fiat 131 Abarth meritava un volume come questo. Gli appassionati toscani Beppe Miliani e Mauro Parra hanno colmato una lacuna a dir poco incredibile, realizzando un'opera completa, costituita da ben 492 pagine corredate da 737 foto (!) e 343 disegni tecnici. C'è tutta la storia della "Mirafiori Abarth", vincitrice di tre titoli iridati Costruttori ('77-'78-'80) e divenuta una vera e propria icona della specialità, simbolo del Gruppo 4 che andava a finire all'inizio degli Anni 80. Il volume ripercorre la storia delle 47 vetture ufficiali, delle evoluzioni, delle versioni 031, 035 e Abarth Diesel, con le testimonianze di piloti, addetti ai lavori e meccanici. Non potevano mancare i risultati ottenuti dalle 131 Abarth, mentre la "chicca" è la riproduzione delle microfiches dei ricambi con i listini prezzi. Completa quest'opera davvero da non perdere un capitolo dedicato alle riproduzioni della 131 esistenti.

**FIAT 131
ABARTH RALLY**
di Beppe Miliani
e Mauro Parra
collana.98ottani@
gmail.com
492 pagine
85 euro



L'AVVENTURA DI UNA BIPOSTO BELLA E SFORTUNATA

Ford P68 la Sport con il Cosworth F.1

Una bellissima vettura che non ha avuto successo. Stiamo parlando della Ford P68 3 litri, la sport che montava il leggendario 8 cilindri Cosworth Dfv divenuto un mito in F.1. Una storia controversa, quella della P68 voluta da Alan Mann e schierata dalla sua scuderia, raccontata in un bel volume a tiratura limitata e corredato da 219 immagini e disegni interessanti. Con la prefazione di Richard Attwood.

**FORD
F3L/P68**

di Ed Heuvink
McKlein Publishing
rallywebshop.com
158 pagine
foto b/n e colori
79,90 euro



STORIA COMPLETA DEL MONDIALE DAL '50 A OGGI

La Formula Uno in tutte le sue edizioni

La Formula Uno non rappresenta davvero un terreno inesplorato per quanto riguarda la produzione libraria ma questo volume, uno dei molti scritti da Mario Donnini, è particolarmente indovinato. Perché contiene la sintesi di tutto il Mondiale, stagione per stagione, da quando è stato istituito nel 1950 fino al 2017. Ed è corredato da immagini provenienti da vari archivi.

**FORMULA
1 DAL 1950
A OGGI**

di Mario Donnini
Giorgio Nada Editore
190 pagine
foto a colori e b/n
14,90 euro



UN VOLUME RECENSISCE LE GARE EXTRA-MONDIALE

I Gran Premi che non furono ufficiali

Settecento gare di Formula Uno, dal 1947 al 1983, oltre il Mondiale, istituito nel 1950. Tasman Cup, Temporada, gare libere con monoposto della massima serie non appartenenti al giro iridato: sono le corse "dell'altra F.1", tutte recensite in questo strano e per certi versi paradossale volume nel quale l'autore riscrive addirittura classifiche e graduatorie.

**FORMULA
ONE THE
REAL SCORE?**

di Brian Harvey
Veloce Publishing
www.veloce.co.uk
352 pag. foto
b/n, colori 45
Sterline



ANEDDOTI, CURIOSITÀ E TANTO ALTRO DI UNA GARA TRA LE PIÙ AMATE IN ITALIA

Rallye Elba l'isola che c'è

Nel 1968 è nata una gara entrata nella storia: il Rally dell'Isola d'Elba. Da quella prima volta, edizioni straordinarie si sono succedute ad altre meno memorabili. Poi è venuta la fine, quindi la rinascita, come per tutti i miti che si rispettano. E proprio a 50 anni dal primo Rallye Elba, due appassionati, con la collaborazione dell'Ac Livorno, hanno realizzato un bel volume che ripercorre tutta la storia di questa gara-mito, con i racconti di tanti protagonisti e 242 fotografie.

**50 RALLYE
ELBA**

di Mauro Parra
e Claudio Ulivelli
collana.98ottani@
gmail.com
246 pagine
40 euro





*All you need
for Christmas*



Quest'anno **gioca d'anticipo** e preparati al Natale scegliendo gli alleati migliori. Lo **Speciale Grandi Feste** di **Cotto e Mangiato** magazine ti aspetta in edicola con tante ricette e suggerimenti che renderanno la tua tavola delle feste **un vero successo**.

Cotto e mangiato

la cucina facile, veloce e di qualità



Giovani ma belli

KALLE ROVANPERA, APPENA INGAGGIATO DALLA SKODA, OLIVER SOLBERG E MARQUITO BULACIA: TRE BABY RALLISTI SULLA RAMPA DI LANCIO. SONO I CAMPIONI DEL FUTURO? NE PARLANO TRE TESTIMONI D'ECCEZIONE: I PAPÀ

di Sergio Remondino

Tutti e tre messi insieme hanno 50 anni. Quelli di un uomo di mezza età. Kalle Rovonpera, Marquito Bulacia e Oliver Solberg sono degli adolescenti, figli d'arte, che hanno smesso presto di giocare con le macchinine e sono passati a quelle vere. E si è visto. Al Memorial Bettega hanno tenuto banco, soprattutto i due nordici, entusiasmando sempre, ad ogni intraversata, con numeri d'alta scuola. Da piloti provetti anziché da "mocciosetti". E l'ingaggio di Rovonpera alla Skoda, ufficializzato due giorni dopo la conclusione della kermesse bolognese, non ha fatto altro che porre sempre di





fotografie BETTIOL

50 ANNI IN TRE!

A fianco, verso sinistra, posano i tre baby prodigi del rallyismo: Marquito Bulacia (17 anni), Oliver Solberg (16) e Kalle Rovanpera (17). Nella foto grande vediamo quest'ultimo in "volo" nel Memorial Bettega da lui dominato



KALLE ROVANPERA

17 ANNI 1 OTTOBRE 2000 FINLANDIA

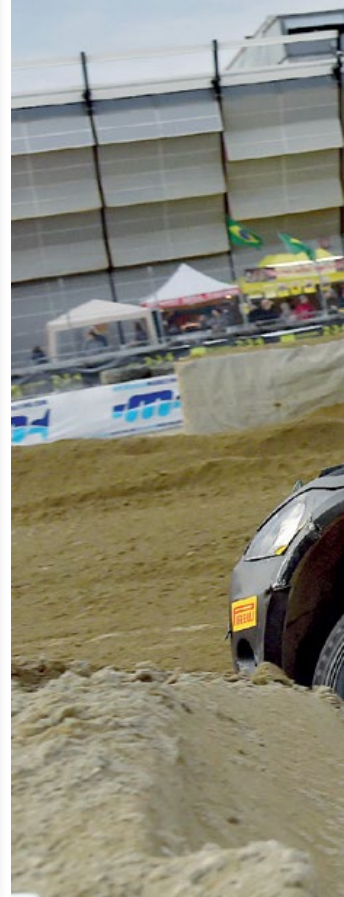
CAMPIONE LETTONE 2016; CIR 2017 CON PEUGEOT 208T16 E WRC2 CON FORD FIESTA (35ESIMO ASSOLUTO E 15ESIMO DI WRC IN GALLES; 12ESIMO ASSOLUTO E PRIMO DI WRC2 IN AUSTRALIA)

COSA DICE KALLE

«Aver firmato per un team come la Skoda è la svolta per me. La prossima sarà la mia prima vera stagione, decisiva per il mio futuro. Dovremo valutare quali gare affrontare fino a quando non avrò 18 anni, cioè a inizio ottobre, ma questo è secondario. L'importante è essere entrato in una squadra ufficiale. Papà non mi ha insegnato molto a livello di pilotaggio, ho imparato da solo, guidando. Un po' mi ha aiutato a regolare la macchina, per l'assetto. Non ho idoli. La Toyota Wrc Plus che ho provato? La potenza non mi ha troppo impressionato, però è molto veloce: è fantastica, con tanta downforce. Non sono ancora pronto per correrla: meglio fare prima una stagione o due con l'R5».

COSA DICE PAPÀ HARRI

«Kalle è molto maturo per la sua età, tranquillo. Guida bene. È bravo, per come pensa e per come lavora, progredisce un poco alla volta. Se va avanti così, fra due-tre anni al massimo sarà nel Mondiale con una Wrc. Se sarà lui a riportare il Mondiale in Finlandia dopo Gronholm? Non lo so. Ce ne sono parecchi di bravi piloti da noi: Lappi, Huttunen, Nordgren, Suninen...».



fotografie BETTIOL

più l'accento su questi minorenni del controsterzo, emuli rallistici di quel Max Verstappen che ha spostato indietro tutte le lancette degli orologi biologici che da sempre governavano la Formula Uno. Il mondo è dei giovani, un assunto che non si discute. Sarebbe bello però che la regola valesse anche per noi italiani e invece no. Da noi vengono a correre i baby rallisti stranieri dal luminoso futuro già scritto. Nel Paese che una volta era padrone della specialità e sfornava talenti in quantità trovano una bella serie di... palestre, dove imparano l'arte e poi spiccano il volo. Mentre i nostri stanno a guardare.

Papà (poco) ingombranti

Le storie di Kalle, Oliver e Marquito hanno molti punti in comune: la verde età, l'Italia, la volontà di andare appena possibile (cioè subito...) nel Mondiale. E papà che sulle speciali hanno già espresso notevoli valori: Harri Rovánpera è stato pilota ufficiale Peugeot, Mitsubishi e Seat; Petter Solberg ha vinto il Mondiale Rally nel 2003 e due mondiali di Rallycross (2014 e 2015); mentre Marco Bulacia Sr. è stato a più riprese campione boliviano e sudamericano. I loro figli hanno iniziato presto ad imitarli. Kalle e Oliver addirittura a soli 8 anni. Il primo con una vecchia vettura da rally, il secondo con i kart

cross. Marquito Jr. era più "grande" quando ha cominciato, con i kart: aveva già 14 anni... E da allora non hanno più smesso. Logico che, con un'organizzazione adeguata alle spalle, con cotanti papà e capitali freschi degli sponsor (quelli del boss dei boss da rally, Timo Jouhki, per Rovánpera) i tre virgulti hanno fatto presto ad imparare. Con i tre famosi papà che li seguono come ombre ma stando sempre (per quanto possibile vista la loro caratura) nell'ombra...

Italiani a bocca asciutta

Fa un po' rabbia, come detto, vedere che da noi non succede niente di tutto questo. Fabio Andolfi ha mancato gli appuntamenti che Claudio Bortoletto era riuscito a procurargli con Hyundai e Skoda. E che dire di Luca Bottarelli (18 anni) o Damiano De Tommaso (20)? Qualcuno li vuole aiutare? O fra due o tre stagioni diremo che sono già vecchi senza aver mai dato loro una reale possibilità? «Io lo so come si fa ad allevare i giovani» sbotta Claudio Bortoletto, artefice dell'Acì Team Italia e mentore di Fabio Andolfi. «Ci vogliono i soldi, innanzitutto! Questi ragazzini fanno 20 gare l'anno, corrono dappertutto, sono sempre in macchina. Quelli che li appoggiano hanno i soldi e li spendono bene». E noi stiamo a guardare... ●

LA GRINTA DI OLIVER

Oliver Solberg ha affrontato con grande grinta il suo debutto sulla Wrc, la Ford Fiesta (sopra), al Memorial Bettega. Anche troppa visto che ha capotato... Sopra a sinistra, Kalle Rovánpera con il papà Harri e nella nuova tuta Skoda. Sotto, un Oliver Solberg sorridente e attento ai consigli di papà Petter





OLIVER SOLBERG

16 ANNI 23 SETTEMBRE 2001 NORVEGIA
SECONDO NEL CAMPIONATO LETTONE JUNIOR 2017 CON UNA PEUGEOT 208 R2

COSA DICE OLIVER

«Papà è stato importante ma ho imparato da me a guidare, a 8 anni, con i kart cross. Si impara solo guidando, sempre, tanto. Il prossimo anno rifarò il campionato lettone e poi mi piacerebbe anche venire a correre da voi, in Italia, sempre con la mia Peugeot 208 R2. Ho visto il percorso di Kalle, gli è servito venire a correre da voi. Sono giovane ma il tempo passa veloce e quindi mi devo dar da fare. A Bologna ho debuttato su una Wrc ma non ho avuto problemi perché avevo corso

tutta la stagione nel Rallycross con la Citroën Ds3 che usava papà fino a due anni fa, quindi ero già abituato sia al tipo di percorso che alle grandi potenze. Non è poi così difficile imparare ad andare forte, è molto più difficile imparare a scegliere e usare bene le gomme».

COSA DICE PAPÀ PETTER

«Oliver deve guidare il più possibile, con auto diverse e su terreni diversi: lo aspetta un duro lavoro. Lui fa le cose da solo, sia per quanto riguarda la guida che per la ricerca di sponsor e le relazioni con i finanziatori: sono cose che deve imparare a gestire, esattamente come si fa con il pilotaggio. Io, da quel punto di vista, mi intrometto molto poco. Confermo che cercheremo di venire a correre in Italia anche per far imparare a Oliver la tecnica di guida sull'asfalto».



MARQUITO BULACIA

17 ANNI 27 SETTEMBRE 2000 BOLIVIA
TRE VOLTE CAMPIONE JUNIOR BOLIVIANO, TRICOLORE TERRA 2017 SU FORD FIESTA R5

COSA DICE MARQUITO

«Perché sono venuto a correre in Italia? Perché si può a 17 anni e perché è una nazione dove ci sono belle gare, belle macchine e piloti forti: è tutto molto competitivo. Secondo me il vostro Paese è il migliore fra quelli europei, ha il livello più alto. Nel 2018 dovrei disputare 6 gare del Wrc2 e correre ancora in Italia, magari facendo due rally su terra e due su asfalto, un tipo di fondo che non conosco quasi: in Bolivia non si corre lì... Il mio idolo? Dopo papà, Loeb!».

COSA DICE PAPÀ MARCO

«Ci siamo trovati bene in Italia nel 2017, è stata una bella esperienza, molto utile. Marquito non s'era mai misurato a questi livelli e tutto ciò gli ha fatto un gran bene, lo ha fatto crescere. Al momento è ancora presto per esprimere giudizi ma devo dire che mio figlio ha mostrato di possedere le qualità giuste per emergere».

DALLA BOLIVIA
PER IMPARARE

Marquito Bulacia, a destra sotto, posa con Teemu Suninen accanto alla Fiesta Wrc usata al Memorial Bettega. A sinistra, baby Bulacia con papà Marco



fotografie BETTIOL



*Rivivi il meglio del passato
con tutta la potenza di oggi.*



Lo Speciale Heritage e Modern Classic di InMoto ti racconta le più belle due ruote di oggi ispirate ai classici di ieri. Look retrò e spirito moderno ti aspettano in edicola dal 29 dicembre*.

INMOTO



*Al prezzo di € 4,90.

Jari-Matti Latvala ha già i riflettori puntati sulla prossima stagione. Il 32enne pilota finlandese che ricorda caratterialmente Markku Alen per la sua sensibilità latina, è tornato quello di una volta, il driver che in Svezia nel 2008 a soli 22 anni ottenne la sua prima vittoria iridata. La verità è che Jari-Matti è tornato a sorridere quest'anno come non

Con l'approdo alla Toyota il 32enne Latvala sta vivendo una seconda giovinezza.

Con la Yaris ha vinto in Svezia e dopo i primi test in ottica 2018, il finlandese è molto fiducioso

faceva da tantissimo tempo. Si sente infatti molto più tranquillo e meno responsabilizzato, dal fatto di essere sempre sotto esame, come gli capitava alla Volkswagen. Soprattutto, si sente considerato e coccolato alla Toyota e in particolare dal manager Tommi Makinen, un po' come gli accadeva ai tempi della Ford con Wilson.

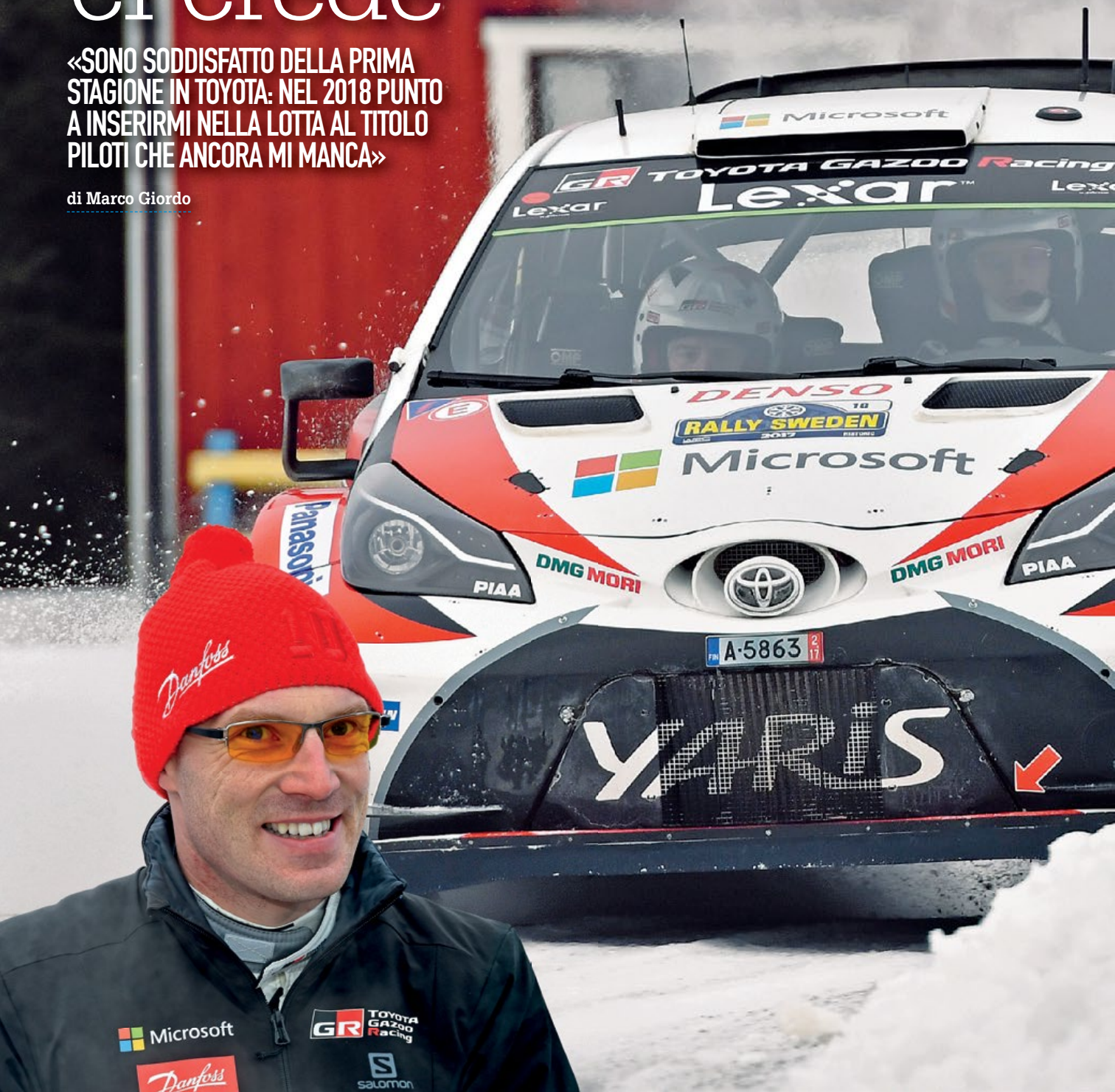
- Latvala ha voltato pagina e pensa all'anno che verrà.

«Il 2017 è stato l'anno più positivo della mia carriera - commenta al telefono dalla sua casa di Montecarlo - Ho vinto in Svezia e se non avessi avuto problemi meccanici avrei potuto vincere anche in Polonia ed in Finlandia. Sono decisamente soddisfatto della

Latvala ci crede

«SONO SODDISFATTO DELLA PRIMA STAGIONE IN TOYOTA: NEL 2018 PUNTO A INSERIRMI NELLA LOTTA AL TITOLO PILOTI CHE ANCORA MI MANCA»

di Marco Giordo



mia prima stagione con la Toyota e sono già pronto per la prossima, quando punterò ad inserirmi nella lotta per quel titolo Piloti che ancora mi manca. Ho maturato l'esperienza giusta, posso farcela. Devo provarci, anche perché ho il pieno appoggio di Mäkinen. Tommi me lo ha dimostrato anche in Australia, quando mi ha detto da ex-pilota che certi errori possono capitare. Mi ha dato fiducia in tutta la stagione, con lui ho un gran feeling».

- Che cosa è successo esattamente nella power stage di Wedding Bells?

«Ho tagliato troppo la curva e ho toccato. Il mio è stato un errore di concentrazione, causato dal fatto che prima della power stage eravamo stati fermi

IL 2017 È STATA LA STAGIONE PIÙ POSITIVA DELLA MIA CARRIERA. SONO GIÀ CARICO PER LA PROSSIMA

JARI-MATTI LATVALA

”



JARI-MATTI IN CIFRE

32

ETÀ

182

PROVE MONDIALI
DISPUTATE (GALLES 2002
AUSTRALIA 2017)

17

RALLY MONDIALI VINTI

23

SECONDI POSTI

20

TERZI POSTI

60

(33%) TOTALE PODI
IRIDATI

1446

PUNTI IRIDATI
CONQUISTATI

493

PROVE SPECIALI VINTE

14

POWER STAGE VINTE

MIGLIOR PIAZZAMENTO
NEL MONDIALE:
VICE CAMPIONE
DEL MONDO 2010, 2014
E 2015; 3° NEL 2012
E 2013; 4° NEL 2017

troppo a lungo dopo che la speciale precedente era stata annullata. Oltretutto, non mi giocavo niente in Australia e quindi, a parte il secondo posto finale, non avevo la concentrazione giusta per essere al top nella speciale conclusiva. Un vero peccato perché è stato quello l'unico errore fatale della stagione, avvenuto oltretutto nell'ultima speciale. Ne avevo commesso un altro di errori, meno grave, in Portogallo, dove avevo capotato e così avevo chiuso soltanto nono».

- L'anno prossimo avrete una formazione a tre punte: la Toyota sarà un vero top team?

«La nostra sarà una squadra molto forte, potrebbe rivelarsi la più forte di tutte. Sarà importante che io, Esapekka Lappi ed il nuovo acquisto Ott Tänak cerchiamo di essere uniti e formare l'atmosfera giusta. Una cosa che ci permetterebbe di sviluppare al meglio la Yaris tutti insieme e di correre in armonia. Stando uniti possiamo vincere, per cercare di regalare alla Toyota il titolo iridato marche».

- Come sono andati i test pre Montecarlo?

«Bene, sono stati davvero ok per noi, perché nella zona di Gap stavolta c'era la neve ed abbiamo potuto girare in condizioni simili a quelle che potremo trovare in gara. La Yaris va bene, anche se a mio parere resta ancora qualcosa da migliorare nella parte centrale della vettura. Relativamente alle sospensioni posteriori, dopo i problemi evidenziatisi sulla terra in Catalogna e anche in Galles, abbiamo ormai trovato il bandolo della matassa. In Australia potevamo vincere, abbiamo dimostrato di essere competitivi sullo sterrato e di aver risolto i nostri problemi. Il mio feeling con la Yaris adesso è davvero ottimo, siamo diventati competitivi su tutti i fondi e posso dire con tranquillità che potremo giocarcela e lottare per la vittoria in entrambi i titoli».

- La colonia dei "flying finns" nel Mondiale sta decisamente aumentando, cosa ne pensa di questo ritorno?

«E' la conferma che una scuola storica come la nostra sta tornando in auge. Dopo il ritiro di Mikko Hirvonen, alla fine del 2014, ero rimasto l'unico nel Mondiale. Adesso invece, con l'arrivo di Esapekka Lappi, Juuso Nordgren e Kalle Rovanpera, mi ritrovo in ottima compagnia. E' alla fine anche Teemu Suninen sarà dei nostri, lo vedremo in azione sulla Fiesta della M-Sport. Insomma: occhi aperti a tutti, i "flying finns" sono tornati».



fotografie BETTIOL



PARCO VETTURE INTERESSANTE

Nella foto, la Porsche R-Gt di Romain Dumas impegnata sulle speciali del Rally di Roma. In basso, la Ford Fiesta Wrc del tre volte campione continentale Kajetanowicz davanti al Colosseo

Roma sotto al solleone

LA GARA ITALIANA È STATA ANTICIPATA A LUGLIO, QUANDO FARÀ DAVVERO CALDO. SCOPRIAMO TUTTE LE ALTRE NOVITÀ DELLA SERIE CONTINENTALE

di [Gianni Cagni](#)

C'è un pizzico di follia ed un altro di ritorno al passato nell'Europeo 2018 che sembra aver preso un indirizzo molto chiaro: diventare la vera anticamera al Mondiale. Almeno così sembra guardando al calendario, che pur rimanendo apparentemente uguale in realtà vira chiaramente verso lo sterrato, nel 2018 il fondo principale visto che su otto gare solo tre saranno su asfalto. Motivo: l'av-

vento del Rajd Polski, il Rally di Polonia. Uscito dopo 4 anni dal calendario iridato, ritorna nella serie continentale - della quale è stata gara cardine dagli Anni '80 sino al 2008 - prendendo il posto dell'altra prova polacca, il Rally Rzeszow, presente nel calendario. Due gare totalmente diverse, sia per zone di svolgimento che per tipologia, visto che l'uscite era su asfalto e la rientrante è su sterrato. E so-

foto grafie BETTIOL





TORNA LA POLONIA RETROCESSA DAL MONDIALE

22-24 marzo	Azzorre	Portogallo	terra
3-5 maggio	Canarie	Spagna	asfalto
1-3 giugno	Acropoli	Grecia	terra
15-17 giugno	Cipro	Cipro	terra
20-22 luglio	Roma Capitale	Italia	asfalto
24-26 agosto	Barum Zlín	Cechia	asfalto
21-23 sett.	Poland	Polonia	terra
12-14 ottobre	Liepaja	Lettonia	terra

prattutto per tradizione, visto che nel suo lungo albo d'oro (prima edizione negli Anni '20) il nome che compare più volte (4) è quello del primo polacco campione d'Europa, Sobieslaw Zasada, e annovera fra i vincitori i nostri Lele Pinto, Piero Liatti, Renato Travaglia, Luca Pedersoli, Maurizio Verini ed Enrico Bertone. Insomma, un rientro importante anche per la serie continentale, peraltro da tre anni dominata dal polacco Kajetan Kajetanowicz. Talmente importante che per fargli posto nel calendario a settembre il Rally di Roma Capitale è stato anticipato a fine luglio, una scelta che presenta più di una controindicazione, viste le temperature laziali in piena estate...

Sei risultati utili su otto

Sostanzialmente invariato, invece, il resto della formula dell'Europeo gestito da Eurosport Events, che sembra aver trovato una dimensione vincente malgrado l'handicap logistico delle numerose gare su isola. Con sei risultati utili su otto appuntamenti, si è trovato un mix accettabile, ancor più per i titoli Junior che prevedono soli quattro risultati utili su sei gare valide. A proposito, molto riuscito, e quindi confermatissimo, lo sdoppiamento fra Junior Under 27 con le vetture R2 aspirate a 2 ruote motrici e Junior Under 28 con le R5 e relativa filiera che prevede per il vincitore del primo il premio della partecipazione al secondo l'anno seguente. E per il vincitore dello Junior U28 c'è l'occasione di disputare una gara nel Mondiale con una Wrc. Forse aspetto meno convincente, come dimostra la scelta di Marijan Griebel, che ha optato per convertire la gara premio spot nel Wrc in un contributo per affrontare nuovamente l'Erc 2018 con una R5 per puntare al titolo continentale assoluto. Già ricco questa stagione, si annuncia ancora più nutrito il lotto degli aspiranti campioni Junior Under 28, con molte novità ad iniziare da un altro tedesco, il 25enne Fabian Kreim fresco campione nazionale con la Skoda Fabia R5 della filiale tedesca.

Kajetanowicz vuole il poker

E per il titolo assoluto? Probabilmente Kajetan Kajetanowicz, dopo aver eguagliato Luca Rossetti conquistando il suo terzo titolo, cercherà di diventare il primo nella storia a vincere la corona continentale per la quarta volta. Ma non sarà facile visto che l'elenco degli sfidanti promette di essere molto più lungo che in passato. ●

**PAOLO CIUFFI
CONQUISTA
IL SUCCESSO
NEL RALLY
IN SALOTTO
TOSCANO CON
A FIANCO IL
FIGLIO TOMMASO**

di Leo Todisco Grande



Sei forte papà

IL CIOCCO - Se Natale è (anche) il periodo dei doni, Il Ciocchetto è stato un vero rally natalizio, con un vorticoso scambio di regali. Omaggi sicuramente non voluti ma che faranno passare a Paolo Ciuffi e a suo figlio Tommaso feste sportivamente bellissime. L'esperto pilota fiorentino, infatti, ha messo in carriera la quarta vittoria tra le stradine della tenuta Il Ciocco, un record. *«La vittoria più bella - diceva alla fine - perché ottenuta con mio figlio Tommaso a fianco e al debutto con una macchina splendida come la Skoda Fabia R5 del team Metior».*

Quello che dice tra le righe Paolo Ciuffi, e che sottolinea la qualità della sua prestazione, è che ha corso senza l'ausilio delle note, dato che il figlio Tommaso è un ottimo pilota emergente, abituato come

papà ad ascoltare le note e non a dettarle. E quello che è ancor più curioso è che Tommaso Ciuffi è il primo pilota ad aggiudicarsi il Trofeo alla memoria di Maurizio

Perissinot, che premia il navigatore primo classificato al rally Il Ciocchetto... Dicevamo dei regali di Natale. Il più grande lo ha fatto a Ciuffi il massese "Ciava".

REGALO DI NATALE

A fianco, Paolo e Tommaso Ciuffi in festa e, in alto, in azione con la Skoda Fabia R5 che papà e figlio hanno portato al successo al Ciocchetto. In basso a destra la Peugeot 208 T16 danneggiata nella prima prova da Paolo Andreucci e a destra sopra la Clio R3C di Federico Gasperetti, straordinario quarto



Andreucci e un week-end difficile

IL DIECI VOLTE CAMPIONE ITALIANO VOLEVA FESTEGGIARE DAVANTI AL SUO PUBBLICO MA HA SBATTUTO SUBITO. PER FORTUNA IL CIR ERA GIÀ FINITO...

Affidavano al Master Ciocchetto Top, spettacolare e affollata conclusione de Il Ciocchetto Rally Event, il desiderio di raddrizzare un week-end nato storto. Così Paolo Andreucci e "Ciava" si sono presentati agguerriti e decisi a fare bene. E si sono ritrovati nella finale, dopo che l'idolo di casa aveva eliminato Gasperetti, per manifesta inferiorità del mezzo, e poi un Luca Panzani molto in palla; mentre "Ciava" ha avuto vita facile prima con Barsotti e poi con Riccardo Scandola fermato dalla rottura del differenziale. Nel confronto decisivo, la voglia di Andreucci di fare festa con i suoi tanti tifosi presenti ha prevalso sulla guida, pur veloce ed efficace, di "Ciava". Nel Master Ciocchetto Challenge, riservato alle vetture più piccole, a vincere è stato Massimo Turrini, con Bucciarelli, il migliore di tutti con la sua Citroën C2. ●

IL TOSCANO HA CHIUSO QUARTO E PRIMO FRA I PILOTI RENAULT IN FESTA

Gasperetti da decennale

La "Finale del Decennale", con il rally Il Ciocchetto gara unica con montepremi proprio, ha festeggiato degnamente i dieci anni della collaborazione tra Renault Italia e il promoter Sport Team Equipment per i Trofei della Casa della Losanga. Gasperetti, quarto assoluto, ha ottenuto un grande risultato ma non sono stati da meno i tre scatenati equipaggi che, nella classe delle Clio Rs Light, hanno dato vita ad una lotta ravvicinata che li ha proiettati molto in alto anche nell'assoluta. Alla fine a spuntarla è stato Vittorio Barsotti, poco più di 4" davanti a Giacomo Guglielmini che a sua volta ha preceduto - per soli 26 centesimi - un irriducibile Pier Verbilli.



come Gianluca Fait, nella vita normale responsabile Service e Motorsport di Skoda Italia. Nessun regalo, invece, per Federico Gasperetti, a suo agio soprattutto sul fondo scivoloso di tappa uno, quarto assoluto con la Clio R3C con la quale (vedi sopra) si è aggiudicato la "Finale del Decennale" riservata ai Trofeisti Renault. ●



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. P. Ciuffi - T. Ciuffi (Skoda Fabia R5); 2. Panzani-Pinelli (Ford Fiesta R5); 3. Scandola-Fait (Skoda Fabia R5)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 96-97

foto grafie MAIKOL FABBR

Che insieme a Manfredi aveva dominato tre quarti di gara e stava gestendo un comodo vantaggio prima di incappare in una "toccata" nella quale piegava la ruota posteriore destra della Ford Fiesta R5 HK Racing. «Sono stato un pollo!» il commento dell'esuberante "Ciava" prima di lasciare la sua macchina ferma al parco assistenza a tre speciali dalla fine. Altri regali non voluti erano arrivati, ad inizio gara, da due protagonisti del calibro di Paolo Andreucci e Rudy Michelin. Quest'ultimo ha concluso la prima tappa al secondo posto assoluto con la Peugeot 208 della MM Motorsport, staccato di soli 3"6 dal leader "Ciava". Ma insieme al navigatore Farnocchia decideva di ritirarsi al termine della giornata, ritenendo troppo pesante e, a suo dire, ingiusto il fardello di ben 5' (!) per un anticipo pagato al controllo orario nei momenti convulsi seguiti all'incidente di Paolo Andreucci. Il dieci volte campione italiano, anche lui in veste di involontario Babbo Natale, è uscito subito di strada, già nel primo impegno "cro-

no", con i danni alla Peugeot 208 R5 che lo costringevano al ritiro. Rientrato in gara nella seconda tappa, vedeva frustrare la voglia di dare spettacolo per i tanti tifosi sulle sue strade dalla immediata rottura del cambio. Tutti questi colpi di scena andavano ad allietare la vigilia delle feste anche a Luca Panzani, il giovane lucchese che forse, alla partenza, non s'aspettava di finire secondo assoluto. A lui la gara serviva a fare chilometri con la Ford Fiesta R5 Balbosca, ad affiatarsi con il nuovo navigatore Pinelli e con le gomme Hankook - delle quali ha usato, per scelta, solo la versione "termica" - pacchetto con cui affronterà il Cir 2018.

Anche Riccardo Scandola riparte dal il Ciocco con un sorriso grande così. Salire sul terzo gradino del podio assoluto è di per sé una bella impresa. Lo è ancor di più tornando al volante dopo ben sette anni, in un rally difficile, con condizioni meteo complicate, con la Skoda Fabia R5 consueto "ufficio" del fratello Umberto e con un navigatore alla prima esperienza

Trentin mette la quinta

ANCORA UN SUCCESSO PER IL PILOTA DI CASA, CHE FATICA PARECCHIO CON SCATOLON E LO BATTE PER APPENA 2"3. PICCOLOTTO PRIMO NEL RACEDAY

di Carlo Ragogna



fotografie RACE EMOTION

SERNAGLIA - "Night and Day", la grande novità del Prealpi Master Show che ha fatto il solito botto di iscritti (162) e di partenti (158); compresi i 6 ospiti di lusso con le storiche tra i quali i finlandesi Jari-Matti Lavtala, Mirko Hirvonen e Mika Turkki. Roba per palati fini a Nordest, dove la cucina del Motoring Club di Sernaglia della Battaglia ha sfornato un menù succulento per la tradizionale festa rallistica di fine stagione. Prima prova al buio il sabato sera, pattinando sotto le stelle. Tre prove identiche la domenica con il sole, altrettanto viscide, con la terra ghiacciata e poi fangosa. Spettacolo più volte interrotto dalle uscite di strada e dalle difficoltà di governo di una folla appassionata.

Vittoria di misura

Quinto successo per Mauro Trentin nella gara di casa e terzo sigillo consecutivo assieme ad Alice De Marco. Il driver trevigiano con la Fiesta Wrc ha incassato il graffio serale di Edoardo Bresolin con una 208 R5 nell'accorciata "Master Show Night" di 7,25



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Trentin-De Marco (Ford Fiesta Wrc); 2. Scattolon-Zanini (Skoda Fabia R5); 3. Piccolotto-Cenere (Skoda Fabia R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 96-97

SIMONE FA L'IMPRESA CON LA DELTA NELLE STORICHE

Romagna batte Latvala

Al Prealpi Master Show anche il fascino intramontabile di antiche regine. «Ho fatto pum su terza prova» ha spiegato nel suo «italfinnico» Jari Matti Latvala, salutando un'estasiata cornice di pubblico con un superlativo «Qui sento very passion». Coricata sul fianco, lato navigatore, la sua Toyota Celta St165, che si è dovuta accodare alla Lancia Delta 16V di un raggiante Simone Romagna: «Senza i problemi di Jari - ha ammesso il vicentino sul podio - non l'avrei battuto, però è stato bello essergli vicino nei tempi. E siamo andati forte anche rispetto alle moderne». Terzo crono fatale a Mikko Hirvonen, con botta dura sulla sua Ford Escort MkII, mentre «Zippo» (Audi Quattro) e Pelliccioni (Ford Escort) sono riusciti a tener dietro Mika Turkki (Sierra Cosworth). Festa grande sul podio a Sernaglia della Battaglia, dove i «Flying Finns» sono di casa grazie a Gabriele Favero e al suo Motoring Club, eternando la magia dei rally in un fazzoletto di terra trevigiana.



km. Poi ha messo a posto le cose nel primo assalto mattutino dell'indomani, nella «Master Show Day» lunga 10,40 km, con Giacomo Scattolon e la Fabia R5 a rilevare Bresolin nel ruolo di spina sul fianco di Trentin. Sorpasso che però non è riuscito al pavesse, pur capace di siglare il miglior tempo nelle due ripetizioni. Al traguardo solo 2"3 di margine per il trionfo di Trentin, mentre sul gradino più basso del podio si è ritrovato Michele Piccolotto, pure lui su Fabia R5, per meriti propri e ritiri degli avversari. Non proprio soddisfatto Alessandro Bettega (Fiesta R5) che aveva nel manico il terzo posto e invece ha chiuso quarto, davanti a Luciano Cobbe (Focus Wrc). La prima 2 Ruote Motrici è stata la Clio R3C di Jader Vagnini, trentunesima.

Pierangioli primo nel Raceday

Vittoria di Piccolotto davanti a Cobbe e Tullio Versace nella tappa del Raceday Rally Terra. Dove il leader in classifica Valter Pierangioli s'è imposto tra le R4 ed ha preso punti pesanti per consolidare la

LOTTE SERRATE
Bentivogli, sopra, primo di Gruppo N con la Subaru Impreza Wrx. A sinistra Scattolon, secondo con la Skoda Fabia R5 dietro a Trentin, primo con la Ford Fiesta Wrc, in alto

vetta. Bene anche Bruno Bentivogli, primo in N4 e ora secondo nell'assoluta della serie sterrata che starà in letargo sino al Valtiberina in programma a marzo del prossimo anno.

Classi affollatissime

Scattolon primo di R5 dove si sono battuti in venti, roba da vasca di piranha. Duello in «famiglia» Vimotorsport tra Matteo Da Ros e Carlo Colferai su identiche Peugeot 207 S2000, finiti nell'ordine con due graffi a testa e divario finale di 3"1. Quasi in solitaria il successo tra le S1600 di Alessandro Uliana (Suzuki Swift). Nell'ultimo crono ha tirato il freno Lorenzo Coppe (Peugeot 208) e per poco non gli sfuggiva il sigillo in R2B ottenuto a spese di Marco Fantini (Opel Adam), staccato di appena 0"1. Il più deluso Jacopo Trevisani (altra Peugeot), cui non è bastato il miglior tempo all'inizio e alla fine causa divagazioni in mezzo. Nel Produzione 2 Rm primo Roberto Boscarol su Ivano Cenedese, Andrea Bucchi e Giovanni Buseti, tutti su Clio. ●





SABBIA A VOLONTÀ
Dumas e Guehennec cercano di liberare dalla sabbia la loro Peugeot ex-ufficiale. scene come queste saranno frequenti alla Dakar numero 40, specialmente nella prima parte di gara

La Dakar compie 40 anni e li festeggia in Perù, a Lima, unendo un altro prezioso traguardo, quello del primo decennio in Sudamerica. Era il 1978 quando Thierry Sabine fece partire la prima edizione, dal Trocadero di Parigi, con un gruppo di avventurieri a cavallo di moto enormi e poco preparate e al volante di vetture piccole, semplici, praticamente di serie, che spaziavano dalle Renault 4, alle Peugeot, alle Rover ai mezzi più strani. Di passi avanti ne ha fatti tanti questa gara che oggi conserva intatto il suo fascino avventuroso ma sottostà purtroppo ad una serie di dogmi dettati dal business e dalla necessità di guadagnare da un evento che è davvero fra i più grandi del mondo.

Quaranta e non le dimostra

IL RAID PER ECCELLENZA S'APPRESTA A CELEBRARE IL SUO INGRESSO NEGLI "ANTA". CON SPIRITO D'AVVENTURA IMMUTATO E TANTE NOVITÀ AL PERCORSO E DA PARTE DI PEUGEOT, MINI E TOYOTA

di Elisabetta Caracciolo

L'impegno organizzativo è diventato enorme e da un pugno di amici appassionati si è passati ad una società, la Aso, che fa parte di un colosso francese - Amoury Sport - che ha in portafoglio l'organizzazione di una serie di eventi sportivi di altissimo livello. Ovvio quindi che per far girare la macchina servano investimenti importanti e quest'anno, per l'edizione 2018, le cose dovranno obbligatoriamente andare bene visto il calo nel numero degli iscritti che ormai è diventato un male cronico.

A favore di una corsa che si chiama Africa Eco Race, che si corre nello stesso periodo sul vecchio tracciato africano della Dakar e che sta raccogliendo tutti quegli appassionati che la Dakar stessa, ultimamente fatta di pioggia e fango, sta seminando per strada come briciole. Così si spiega il ritorno in Perù, perché l'organizzazione ha capito che se non voleva perdere tutti i piloti doveva ritrovare in fretta la sabbia e le dune, peculiarità che mancano già da un po' dalla totalità del percorso. Il Perù aveva rifatto capolino - dopo il 2012 e il 2013 - nel 2016, per poi abbandonare tre mesi prima del via. Questa volta le rassicurazioni, anche politiche oltre che economiche, si sono dimostrate fondate e Lima ospiterà nuovamente la partenza della Dakar, in una tre giorni di grande emozione.

La partenza ritardata crea malumori

Il via previsto per il 6 gennaio, nonostante un questionario fatto compilare a tutti i piloti avesse bocciato tempo fa la proposta, permetterà ai partecipanti, alla popolazione peruviana e ai tanti appassionati accorsi per l'occasione di passare il Capodanno a casa e di spostarsi subito dopo verso il Dakar Village allestito a Las Palmas, a pochi passi dall'Oceano, per godersi tre giorni di spettacolo. Il tempo di ritirare i mezzi al porto e poi via per le verifiche amministrative e tecniche fino al gran giorno, quello della partenza, a Pentagonito, Lima. Poco più di 9000 chilometri da affrontare, in 14 tappe allestite lungo Perù (4 tappe); Bolivia (3 tappe e 4 giorni); Argentina (6 tappe) che porterà all'arrivo, previsto a Cordoba il 20 gennaio.

Sono 9000 chilometri che si spera di percorrere davvero, come molti hanno ammesso al momento della presentazione di fine novembre a Parigi. Ricordando come la Dakar 2017, dei previsti 8823 chilometri totali per le auto, ne avesse percorsi 8700, con "appena" 2695 chilometri di prove speciali contro i 4093 preventivati all'inizio.

Il percorso 2018, disegnato interamente da Marc Coma con l'aiuto di altri personaggi molto importanti all'interno di Aso, sulla carta è uno dei migliori di questi ultimi anni. Tanta sabbia nella parte iniziale; poi fango e altopiani nella parte centrale e, per finire, ancora sabbia, gran caldo e percorsi veloci da Wrc.

Un bel mix, che accontenta tutti, a cominciare dalle nuove vetture 2 Ruote Motrici che sembrano aver intenzioni davvero bellicose per questa edizione. Non a caso, sono notevolmente aumentate e ci sono i nuovi arrivi oltre che della Mini 2 Wd realizzata da X-Raid, un buggy in tutto e per tutto, nonostante il nome. C'è infatti anche la Ssangyong e le due novità vanno ad affiancarsi alla già vincente Peugeot 3008 Dkr che ha tutte le intenzioni di vincere la sua ultima Dakar.



C'È GRANDE ATTESA PER LA MINI 2X4

La inconsueta e rivoluzionaria Mini a trazione posteriore, sopra, è la grossa novità della Dakar numero 40: per sicurezza la X-Raid schiera anche la più collaudata versione 4x4...

geot 3008 Dkr che ha tutte le intenzioni di vincere la sua ultima Dakar.

Ultima sì, perché sin dall'inizio la Casa francese aveva manifestato il suo programma e i suoi progetti e l'edizione 2018 sarà appunto l'ultima.

La battaglia per la vittoria, ça va sans dir, si scatterà prima di tutto dentro casa Peugeot dunque, con un Sebastien Loeb che o la vince quest'anno o non la vince più, un Cyril Despres che più o meno la pensa allo stesso modo e uno Stephane Peterhansel che, così come ha assaporato il gusto di vincere la prima con i francesi, potrebbe aver davvero voglia di conquistare anche la loro ultima prima di pensare al futuro. Carlos Sainz rappresenta forse la grande incognita della Peugeot ma quello che ser-



virà per vincere, di nuovo, ai francesi, sarà la forza della squadra, che è un po' il tassello mancante degli altri team, basati più sull'individualismo che sul gruppo. Basti pensare alla Toyota con i suoi due galli nel pollaio: Nasser Al Attiyah che deve riscattarsi della brutta figura del 2017 e Giniel De Villiers che milita nello stesso team e che ha voglia di portare la Toyota sul gradino più alto del podio. E che dire poi della Mini X-Raid che schiera addirittura due squadre per due vetture completamente differenti: la 2Wd che sarà portata in gara dal debuttante Bryce Menzies, Mikko Hirvonen e Yazeed Al Rajhi e la collaudata (ma completamente aggiornata) 4x4 che ha nel rientrante Nani Roma la sua testa di serie. Scontro fra titani dunque, con qual-

che outsider che potrebbe dire la sua in più di una speciale, destabilizzando un disegno che sulla carta Case e team hanno già ben chiaro. Uscire dal Perù nelle prime posizioni sarà importante, mantenere il contatto in cima alla classifica in Bolivia lo sarà ancora di più perché in Argentina bisognerà arrivare con un buon vantaggio.

Negli ultimi anni la Dakar s'è trasformata in un... ralliesprint, con distacchi contenuti in un pugno di secondi dopo centinaia di chilometri di speciale. E con la fortuna, o sfortuna, pronte a giocare un ruolo importante, capaci di cambiare un risultato per una semplice foratura. Chi vorrà vincere, per spegnere le 40 candeline dalla torta, dovrà ricordarselo bene. ●

Una scommessa formato fam

di [Fiammetta La Guidara](#)

Nella storia internazionale dei campionati turismo le vetture station wagon hanno fatto solo delle apparizioni sporadiche. Proprio per questo non sono passate inosservate: si è andati dalla Volvo 850 wagon vista nel campionato britannico oltre due decenni fa alla Subaru Levorg che ha corso nella stagione appena trascorsa, passando per la Honda Civic Tourer. Dallo scorso anno nel Tcs tricolore ha fatto il suo ingresso la familiare di casa Seat: la Leon ST Cupra, divenuta una belva da gara con i suoi 300 cv. Tutto ha avuto inizio dall'intuizione di Tarcisio Bernasconi, il patron di SEAT Motorsport Italia, che all'inizio dello scorso anno ha schierato una prima Leon ST con Alberto Bassi - divenuto campione italiano - per poi triplicare la presenza delle station wagon con Peter Wyhinny e Sandro Pelatti. Quest'anno l'immagine della Leon ST Cupra in pista si è moltiplicata fino a raggiungere quota 15 vetture, dando vita a gare particolarmente spettacolari e combattute, grazie all'uguaglianza dei mezzi in pista. L'idea di Tarcisio Bernasconi, infatti, è stata quella di realizzare una Cup con la Leon Cupra ST, e lo schieramento delle SEAT ha di fatto coinciso con la griglia di partenza del tricolore. Soltanto tre volte, infatti, si sono affacciate altre vetture: una Mini nella prima gara ad Adria, una Honda a Misano e una Mini Clubman a Imola, l'unica ad andare a punti. È la prima volta che un monarca si disputa con vetture station wagon.

Innovazione e sportività

«In occasione dell'ultima gara della stagione a Monza, abbiamo avuto l'opportunità di vedere da vicino la realtà di SEAT nel Motorsport - dichiara Pierantonio Vianello, che dal 1° ottobre è il direttore della marca SEAT in Italia - SEAT Leon ST Cupra Cup è stato un campionato innovativo, perché si disputa con una station wagon, che è una vettura di produzione, con modifiche minime rispetto all'auto che il cliente acquista presso le nostre concessionarie. Questo fa emergere quanto siano prestazionali, sportive e affidabili le nostre vetture di serie. Fino all'ultima gara le griglie di partenza erano sempre piene e questo dimostra quanto il campionato sia piaciuto agli appassionati. Siamo orgogliosi del dominio assoluto delle nostre velocissime Leon CUPRA ST, e sicuramente è stata determinante tutta l'organizzazione e la riconosciuta professionalità di SEAT Motorsport Italia in pista: una conferma



espressa anche dal grande entusiasmo e l'altissimo livello dei giovani piloti e dall'area hospitality SEAT sempre piena di Clienti» ha concluso Vianello. Dietro allo schieramento dell'italiano TCS c'è un grosso sforzo da parte di Bernasconi, che ha acquistato tutte le ST Cupra, le ha fatte arrivare da Martorell al quartier generale di Vergiate e qui le ha trasformate in vetture da competizione. «Le Leon sono arrivate così come escono dalla linea di montaggio e sono state 'spogliate' fino al telaio per installare il rollbar - racconta Tarcisio - Poi le abbiamo rimontate con i giusti accorgimenti racing sviluppati da noi insieme a SEAT Sport grazie all'esperienza in pista con le ST lo scorso anno. Abbiamo fatto i turni lavorando anche di notte e nei weekend per essere pronti per la prima gara a maggio, ma tutta la stanchezza si è dissipata quando le ab-

iglia

NEL 2017 IL TRICOLORE DEL TURISMO PIÙ VICINO ALLA SERIE HA VISTO PROTAGONISTE QUINDICI LEON ST CUPRA. «LA STATION WAGON È UNA VERA AUTO DA CORSA», DICE IL CAMPIONE MATTEO ZUCCHI. SCOPRIAMO PERCHÉ



biamo viste schierate sulla griglia di partenza ad Adria. Con la Leon ST Cupra Cup abbiamo voluto creare una serie entry level che sostituisce l'Ibiza, andata in pensione dopo sei anni di onorato servizio, e che permettesse quindi di ricostruire la filiera che culmina con la partecipazione al TCR. La macchina, perché è potente e intuitiva, e la formula di gara: una stagione, tutto compreso, costa meno di 50.000 euro, con la possibilità di dividere il sedile, e quindi la spesa, con un altro pilota, considerando le due gare a weekend. Di più: se il pilota aveva già il suo meccanico, poteva usufruire solo della tenda e dell'attrezzatura togliendo i costi ma mantenendo il servizio. Un altro punto di forza della Leon ST Cupra Cup è la nostra organizzazione sul campo di gara, sia con i ricambi che con l'hospitality, che costituisce un punto di aggregazione per tutti».

TCS ITALY CON 15 ST CUPRA AL VIA

Sono state quindici le ST Cupra al via del campionato italiano Tcs che in pratica si è giocato quasi esclusivamente con le vetture di casa Seat gestite da SEAT Motorsport Italia. È stata una delle grandi novità del panorama corsaiolo tricolore e ha avuto tantissimi riscontri positivi

Una familiare per tutti

*«Riuscire ad accontentare il neofita come il pilota di grande esperienza non è un obiettivo facile. Con la ST Cupra ci siamo riusciti oltre ogni più rosea previsione - dichiara Andrea Sabella, direttore sportivo di SEAT Motorsport Italia - La stagione 2017 ha dimostrato che il progetto TCS era complesso ed essere riusciti a fornire un prodotto valido conferma ancora una volta il Dna 'da corsa' del marchio SEAT. Abbiamo schierato in pista un range di piloti di diversa estrazione: dal debuttante al pilota con esperienza su vetture che hanno il doppio della potenza. Ed entrambi hanno vinto e si sono divertiti. Lo spettacolo offerto, la gestione dei piloti fuori dall'abitacolo e la vita del paddock hanno fatto della SEAT Leon ST Cupra Cup una meta ambita e per il 2018 stiamo preparando ulteriori miglioramenti. **Tecni***

← camente, esteticamente e sportivamente. Non vedo l'ora di far accendere i motori ai nostri piloti per la prossima stagione.

Zucchi-Altoè duello da protagonisti

Il campionato si è articolato in sei round da 2 gare da 38 minuti più un giro e il titolo è stato assegnato all'ultimo round a Monza, con la vittoria del bresciano Matteo Zucchi, su Giovanni Altoè 19 anni, fratello (di poco) maggiore di quel Giacomo che corre nel TCR International. Tra loro a metà stagione si è inserita nella lotta per il titolo Alessandra Brena, 22 anni, che ha conquistato due vittorie assolute ma è stata frenata da un po' di sfortuna. Un altro giovane protagonista è stato Nicolò Liana, che ha 19 anni e quindi non può guidare la Cupra ST su strada, ma che ha vinto tre gare e si è piazzato quinto assoluto soltanto perché è stato assente in qualche appuntamento per via degli impegni scolastici. Meglio di Liana in classifica generale ha fatto il toscano Sandro Pelatti, che ha chiuso la stagione al quarto posto e con quattro podi si è aggiudicato la classe gentlemen. Bravi anche i fratelli Nicola e Guido Sciaquato e Nicola Guida, al debutto assoluto, i più esperti Paolo Palanti, Alberto Vescovi, Alberto Rodio e Carlo Casillo, ma anche Franco Gnutti, due volte sul podio degli Junior.

Il parere di Alessandra Brena a segno due volte

Alessandra Brena si è aggiudicata la classifica Junior della Leon ST Cupra Cup dopo aver disputato una stagione nell'Ibiza Cup. Racconta: «E' stata una stagione impegnativa, ma la macchina era nuova per tutti. Essendo una station wagon me l'aspettavo più ballerina sul posteriore, invece è stata una piacevole sorpresa perché è molto coerente e fedele nei comportamenti. Le reazioni sono leggermente diverse da quelle dell'Ibiza, ma sono riuscita subito a capirle e ad andare anche molto forte. In alcune gare abbiamo fatto tempi simili al TCR, che è una grande soddisfazione. Le due vittorie? Sono arrivate quando sono riuscita a rimanere fuori dalla bagarre».

Il giudizio del debuttante Sciaquato

Guido Sciaquato si è piazzato nella top ten, ma primo dei rookie, anche se non esiste una speciale classifica per i neofiti. Il ventenne bergamasco, però, è arrivato direttamente dai kart, come il fratello Nicola con il quale ha condiviso l'abitacolo della Cupra ST. «Sono stato molto contento di iniziare a correre in pista con questa: come entry level è perfetta perché è di derivazione stradale, il che ti aiuta molto e ti insegna a passare da un kart ad una macchina da corsa più estrema. In più è molto competitiva, potenza ne ha più che a sufficienza e l'assetto è favoloso: riesci sempre a inserirla in curva senza problemi».

Parla il gentleman Pelatti

«E' la giusta via di mezzo fra l'Ibiza e la Leon Cupra Cup: dell'Ibiza mantiene la parte stradale ma a livello di prestazioni e di sensazioni di guida assomiglia alla sorella maggiore - dichiara il vincitore della classifica Gentleman Sandro Pelatti che ha 49 anni e un passato da pilota sulle due ruote - E' una macchina sincera, piacevole, che non ti tradisce nem-



RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Quella di creare un campionato in versione station wagon è stata un'intuizione del patron di SEAT Motorsport, Tarcisio Bernasconi, a destra. In alto Alessandra Brena in azione e mentre festeggia sul podio. Sopra i grandi protagonisti della stagione 2017 Matteo Zucchi e Giovanni Altoè



meno quando la porti al limite, il che permette di divertirsi in pista anche ai piloti meno esperti».

Il campione TCS Zucchi spiega come si guida

Il campione del TCS, nonché vincitore della Leon ST Cupra Cup è Matteo Zucchi: bresciano, 39 anni, aveva già corso e vinto con la SEAT nel 2009, aggiudicandosi il titolo Supercopa 2009. Due anni dopo ha sfiorato la vittoria anche nel Supertrofeo Lamborghini, diventando vicecampione. Poi una lunga sosta, senza mai perdere la voglia di tornare in pista.

- Come si comporta in pista la Leon ST?

«Al primo test di inizio stagione a Franciacorta mi ha dato un'impressione stupefacente. Non me l'aspettavo, invece me la sono sentita subito in mano. Rispetto ad altre vetture con cui ho corso è sincera, non difficile da guidare. Era da capire solo la frenata, che va modulata molto e ho preso sempre più confidenza. La sensazione è di una macchina da corsa vera, la guidi come una Supercopa. Il posteriore un po' più lungo lo senti leggermente partire quando la macchina non è dritta, ma in alcuni casi quasi aiuta l'uscita dalla curva e rende la guida più divertente».

- Dov'è più redditizia?

«Sulle piste veloce rende tanto, ma avendo una cavalleria così importante ha una spinta notevole anche sui circuiti guidati. Alla prima gara avevamo il problema di scaricare tutti i cavalli a terra, ma dal secondo round la squadra l'ha risolto alla perfezione».

- Qual è stato il punto di forza che ti ha consentito di arrivare al titolo?

«Quest'anno è stata tosta. In alcuni momenti forse ho rischiato meno dei miei avversari, ma in molte occasioni ho dato il massimo. Ho fatto 5 pole e partire davanti è un grosso vantaggio, perché non perdi secondi preziosi nelle prime parti della gara... diciamo che questo titolo me lo sono un po' costruito».

Così la ST Cupra diventa auto da corsa

«Si è partiti dalla vettura di serie nella versione ST Cupra da 300 cavalli - spiega Attilio Pessina, ingegnere di pista di SEAT Motorsport Italia - Si è proceduto in primis a portare a nudo la scocca della vettura, per poter poi procedere all'installazione, tramite saldatura, del roll-cage, secondo le norme FIA. Successivamente è stato installato il serbatoio di sicurezza da 100 litri, omologato FIA, e sono stati rimontati il cablaggio, la componentistica elettronica e la powertrain, di serie e l'impianto di estinzione. L'impianto di scarico è stato sviluppato insieme a SEAT Sport e offre un incremento di potenza di quasi il 10%. Il cambio DSG è stato riprogrammato per adeguarlo all'utilizzo in pista. Gli ammortizzatori sono stati sostituiti con Bilstein regolabili a 2 vie con taratura specifica dell'idraulica, e l'impianto frenante è stato modificato con l'adozione all'anteriore di pinze radiali AP racing a 6 pistoncini differenziati, tubazioni aeronautiche e dischi sviluppati in collaborazione con la TM Performance. Rimangono inalterati il sistema ABS e di ripartizione della frenata, mentre i programmi di stabilità e traction control sono disattivati. La vettura è stata poi ultimata con le coperture interne in carbonio, il sedile, il volante, le cinture di sicurezza da competizione e le ruote, con disegno specifico da 18". I cristalli sono originali, ma su quelli laterali e sul lunotto viene applicata una pellicola di protezione di sicurezza. Dopo la prova al banco, ogni vettura è stata deliberata dopo 9 giorni di lavorazione».

Il tricolore delle salite quest'anno scatta con la novità Alpe del Nevegal il 6 maggio 2018. La stagione europea inizierà invece il 15 aprile dalla salita del Col St.Pierre in Francia



Salite è già 2018

**SARANNO CINQUE LE CONCOMITANZE TRA CEM E CIVM.
MA LA SCALATA AD ENTRAMBI I TITOLI NON SEMBRA IMPOSSIBILE**

di [Gianluca Marchese](#)

PHOTOSTUDIO



Sono 5 le concomitanze Civm-Cem nel 2018 delle cronoscalate titolate appena varato da Aci Sport e Fia, ma paradossalmente, per come i due principali campionati sono strutturati, non sembra affatto impossibile tentare la "scalata" al titolo di entrambi.

La doppietta Tricolore-Europeo e pure il ritorno del Fia Hill Climb Masters fanno subito balzare alla mente le supersfide tra Simone Faggioli e Christian Merli. In un inverno nel quale le novità regolamentari sportive non sono stravolgenti (almeno per il momento...) i protagonisti del dualismo che rispettivamente con Norma/Pirelli e Osella/Avon ha caratterizzato le ultime stagioni delle salite sono in pieno fermento. E per loro sì che le novità potrebbero essere fondamentali.

Mentre il campione italiano Domenico Scolla ci ha ripensato su ed è ora al lavoro in ottica stagione d'esordio in pista (possibile l'approdo nel Mini Challenge) e Omar Magliana e Domenico Cubeda vanno verso la conferma dei rispettivi programmi nel Civm, i rumor invernali accennano addirittura a un prototipo nuovo sia per il campione europeo sia per il rivale trentino. Insomma, dato anche l'equilibrio, la rincorsa al massimo della competitività non si ferma. E, visti appunto i calendari, l'obiettivo

CEM 2018 PER L'ITALIA C'È LA COPPA TEODORI

15 aprile	St.Jean du Gard - Col St.Pierre	Francia
22 aprile	Rechberg	Austria
13 maggio	Rampa da Falperra	Portogallo
20 maggio	Subida al Fito	Spagna
3 giugno	Ecce Homo Sternberk	Rep. Ceca
10 giugno	Glasbachrennen	Germania
24 giugno	Coppa Teodori	Italia
22 luglio	Dobsinsky kopec	Slovacchia
29 luglio	Limanowa	Polonia
19 agosto	St.Ursanne - Les Rangiers	Svizzera
2 settembre	Ilirska Bistrica	Slovenia
16 settembre	Buzetski dani	Croazia

CIVM 2018 L'APERTURA È CON LA NOVITÀ ALPE DEL NEVEGAL

6 maggio	44ª Alpe del Nevegal (BL)	
27 maggio	49ª Verzegnis Sella Chianzutan (UD)	
10 giugno	61ª Coppa Selva di Fasano (BR)	
24 giugno	57ª Coppa Teodori (AP)	
1° luglio	68ª Trento Bondone (TN)	
22 luglio	8ª Salita Morano Campotenesse (CS)	
5 agosto	28ª Trofeo Scarfiotti - Sarnano (MC)	
19 agosto	53ª Trofeo Fagioli - Gubbio (PG)	
2 settembre	36ª Pedavena Croce d'Aune (BL)	
16 settembre	60ª Monte Erice (TP)	coeff. 1,5
23 settembre	64ª Coppa Nissena (CL)	coeff. 1,5
7 ottobre	23ª Luzzi Sambucina (CS)	coeff. 1,5



CARRONE

doppietta potrebbe essere confermato nel mirino di entrambi. Ma, tra certezze e novità, anche altri grandi protagonisti, sia in E2/Cn sia nelle altre categorie, lanceranno la sfida in Italia ed Europa.

Nevegale Luzzi Sambucina novità Civm

Nel 2018 del Civm sono due le novità principali, all'inizio e alla fine. Dal calendario sono infatti uscite Vallecamonica e Reventino, mentre sono state inserite Nevegal e la Luzzi Sambucina, che concluderà il campionato il 7 ottobre. Tra le due new-entry solo qualche (gradito) spostamento di data, in particolare quelli di Sarnano e Pedavena, anche se quest'ultimo ha di fatto determinato che le tre "finali", confermate a coeff.1,5, si "spostassero" tutte al sud (circostanza che invece è risultata comprensibilmente meno gradita). Gara di riserva del Civm sarà La Castellana, prova del Tivm in programma a Orvieto il 21 ottobre.

A proposito di Tivm, alle gare con doppia titolazione, quindi tutte quelle valide anche per il Civm, è stato tolto il coefficiente punteggio maggiorato. Nel nuovo regolamento del Tricolore, dove le gare ammesse sono sempre più all'avanguardia dal punto di vista organizzativo, sono numerose le indicazioni e i suggerimenti relativi

vi alla sicurezza e alla logistica delle gare, toccando anche aspetti concernenti verifiche sportive e tecniche, disposizioni per i parchi partenza e per quanto riguarda le chicane artificiali. Inoltre, dopo la proroga per alcune tipologie di vetture ammesse lo scorso anno, dal 1° gennaio è obbligatorio sostituire il serbatoio di carburante con un serbatoio di sicurezza omologato dalla Fia.

La formula del campionato e l'assegnazione dei punti restano invariate, si aggiunge però una speciale classifica di gruppo che assegnerà per la prima volta il titolo tricolore al primo classificato tra le vetture formula e prototipo delle categorie E2Ss ed E2Sc equipaggiate con motore di derivazione motociclistica. Tra le novità del gruppo Gt, invece, è stata istituita la classe Gts. Si tratta di una classe unica che in pratica riunirà il parco vetture un po' più datato rispetto a quello di ultima generazione. Quindi perlopiù auto pre-2011 Gt, Gt4 e monomarca Gt.

In Europa Ascoli al posto del Bondone

Per quanto riguarda il calendario dell'Europeo, torna ad aprire le sfide il Col St. Pierre il 15 aprile, alternandosi con il Mont Dore. Così come torna Ascoli nella rotazione con Trento. Per il resto tutto pressoché

invariato, anche nei regolamenti. Forse non proprio il modo migliore per rivitalizzare un Cem che senza gli italiani di punta resterebbe ben poca cosa. Anche nella Categoria 1, cioè quella delle vetture Turismo e Gt di produzione, apparsa in grande sofferenza nel 2017 per via di un parco vetture sempre più ristretto e per la quale la Fia non ha deliberato neppure la possibilità d'ingresso delle vetture Tcr, in forte espansione rispetto ad esempio alle S2000 e alla cronica carenza di omologazioni nei gruppi N ed A. Modifiche zero anche per quanto riguarda i punteggi, che restano esclusivamente basati sui piazzamenti di gruppo escludendo totalmente quelli assoluti.

Torna il Masters: si corre in Svizzera?

Per le altre serie, a fronte di una Fia International Hill Climb Cup ridotta a 8 gare (per l'Italia soltanto Verzegnis e Trento), tornerà il Masters, la prova unica biennale di fine stagione con il meglio delle salite in arrivo da tutta Europa. Dopo Lussemburgo 2014 e Repubblica Ceca 2016, non ancora annunciata la sede per il prossimo anno, anche se si parla con insistenza soprattutto della Svizzera. Già deciso un cambiamento sulla suddivisione delle auto. Le classiche categorie Fia 1 ("Produzione") e 2 ("Competizione") restano invariate ricalcando quelle del Cem, mentre la Open sarà per la prima volta suddivisa con il medesimo criterio in vetture Turismo/Gt (che diventano Categoria 3; in pratica il grande contenitore del gruppo E1) e in vetture formula/prototipi (Categoria 4). Quest'ultima interesserà in particolare le barchette francesi motorizzate 4 litri che animano il campionato nazionale transalpino e le caratteristiche monoposto/formula schierate nei campionati britannici. ●

Orlando innamorato

REDOLFI E LE CORSE. UNA LUNGA STORIA D'AMORE E DI PASSIONE CHE NON MOSTRA CEDIMENTI. E CHE PROMETTE ETERNA DEVOZIONE

di Daniele Sgorbini

Un biglietto ferroviario per Stoccarda e una storia tutta da scrivere. È iniziato così, a diciott'anni appena, il lunghissimo viaggio di Orlando Redolfi nelle corse: «Quando ho detto in casa che sarei partito mi hanno dato del matto - racconta a distanza di tanti anni l'Orlando niente affatto furioso - e in parte avevano ragione. Non sapevo una sola parola di tedesco ma avevo una gran fame di imparare. Imparare tutto». Se quest'anno l'Autorlando festeggia i 45 anni di attività, con tanto di Casco speciale al suo commosso titolare, l'origine

della Passione di Redolfi è ancora più antica: «Quanto ha contato quel periodo in cui passavo mesi in Germania alla Porsche? Ha contato tantissimo, mi ha formato al cento per cento. Non solo dal punto di vista tecnico ma soprattutto mi ha insegnato un sistema di lavoro, un rigore e delle procedure che ho sempre portato con me. La prima volta mi sono fermato un paio

di mesi. La seconda sono rimasto su per sei mesi. Poi tornavo, ogni due anni, a far su ancora due o tre mesi. Ero completamente assorbito da quell'ambiente straordinario. Con gli altri ragazzi stavamo nel dormitorio vicino alla fabbrica. Poche parole di tedesco, quel che bastava per apprendere l'arte. Si facevano i motori delle prime 904 e 907 da pista. Era tutto, ma proprio tutto straordinario». Un paese di balocchi per un ragazzo già innamorato della meccanica e delle corse? «Per me era un sogno, un sogno che riuscivo a vivere giorno per giorno». L'Orlando ragazzo si immaginava un futuro come quello che poi avrebbe vissuto? Osava sperare così in grande? «No no, per niente - ammette - per me era

QUANDO HO DETTO A CASA CHE SAREI PARTITO PER LA GERMANIA MI HANNO DATO DEL MATTO

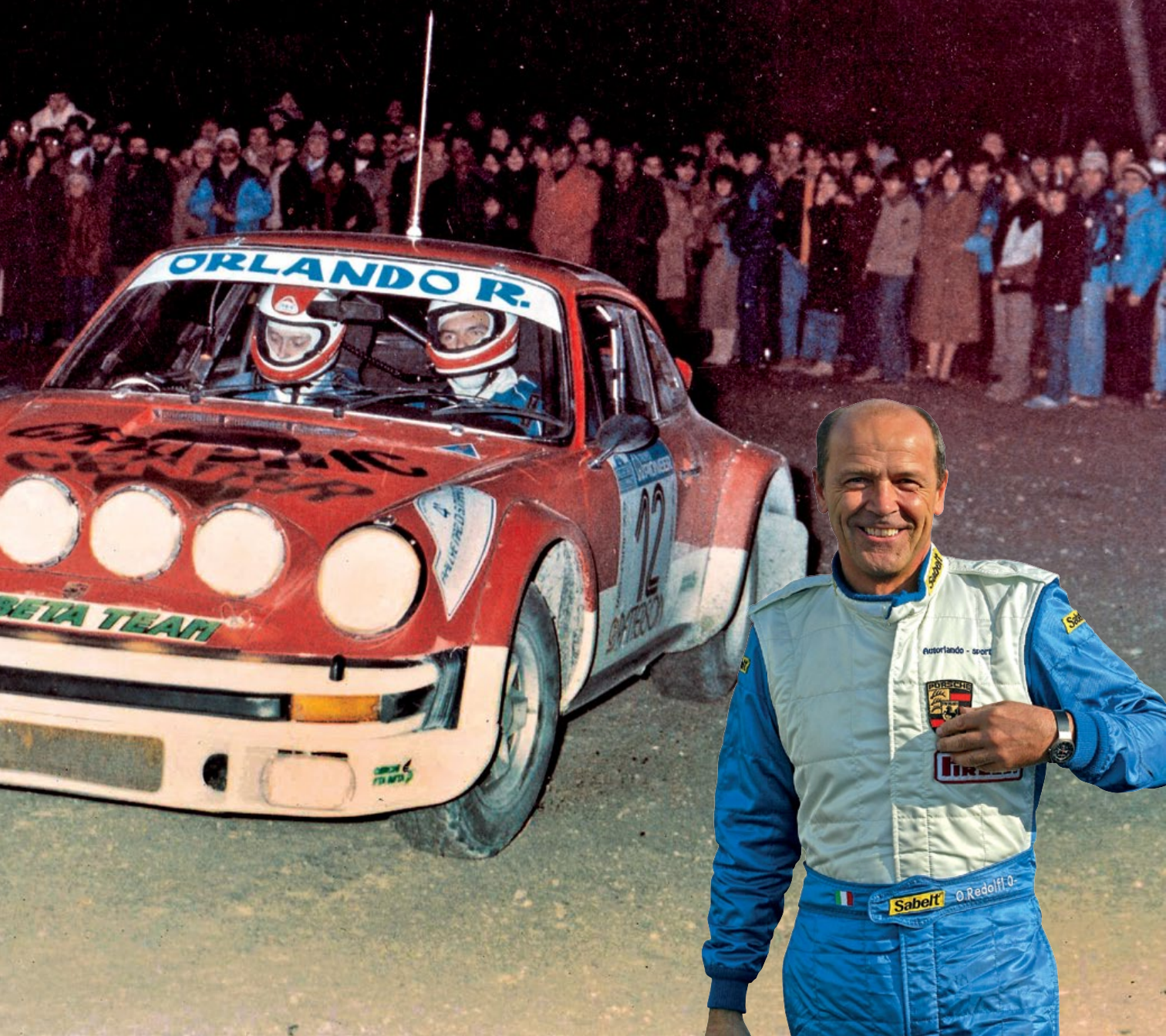
ORLANDO REDOLFI

”



LA PORSCHE NEL CUORE

Chi non conosce la mitica scritta Orlando R. sul parabrezza delle Porsche da rally di tutti i tipi e le epoche? Sotto in azione Nick Bussenì. Orlando Redolfi le ha preparate e anche guidate. A destra, una 993 da pista by Orlando. In basso a sinistra, Orlando col Casco d'Oro di As per i 45 anni di attività



IL PERSONAGGIO

già tantissimo quello che stavo vivendo. Del mio inizio devo molto a Ennio Bonomelli, che allora era il tecnico di riferimento Porsche in Italia. Con lui, nel '67, facemmo il primo 6 cilindri qui in Italia. A lavorare con lui, su quei motori, già mi sentivo realizzato, la malattia per le corse mi aveva già preso completamente. Ma in fin dei conti era una malattia buona. Alla sera, anziché andare a ballare, mi fermavo in officina a fare un motore e stavo lì finché era pronto e potevo sentirlo girare. E nei fine settimana stessa storia: invece di andare in giro, andavo a fare qualche assistenza. Imparavo e mettevo da parte. Ma di certo non immaginavo quello che

mi aspettava». Le macchine in passato le ha spesso anche guidate, vincendo pure nei rally: «Corro per collaudare le mie auto», diceva. Mica è facile però, perché alla fine ci si sottopone a un doppio giudizio, come preparatore e pure come pilota: «La verità - confida dopo averci pensato un poco - è che io un pilota vero non lo sono mai stato. Io le macchine le ho sempre

usate al massimo al 70 o all'80%, mentre i piloti veri le usano completamente, le maltrattano, le spremono. I veri collaudatori no, sono sempre qualche decimo sotto al limite. Anche a livello inconscio anticipano la possibile rottura. Io ero così: prima di dare il massimo il collaudatore mette a posto la macchina, il pilota puro invece ha l'istinto della velocità e magari ti tira fuori comunque il giro veloce». E nell'epoca dei simulatori esistono ancora collaudatori così? «Esistono eccome. Se devo fare due nomi mi vengono in mente Babini e Pier Guidi, entrambi dotati di sensibilità straordinaria». Visto che le sue macchine le guidava anche e le guidava bene, vedendo qualcuno dei suoi clienti che non fosse propriamente un fenomeno non gli è mai venuta la tentazione di levargli il sedile da sotto la tuta? «No no, assolutamente, mai - risponde Orlando di getto -. Piuttosto, ho sempre cercato di fargli la macchina più idonea per il suo stile di guida. È capitato a volte che qualcuno mi riportasse le vetture con il cambio rotto, la frizione bruciata o cose del genere. Ma



PORSCHE DI TUTTI I GUSTI

Porsche 911 di tutti i tipi e le cilindrata, aspirate o turbo, Gruppo 4 o Gruppo B: un caleidoscopio di forme e colori. Da rally e da pista. È il magico mondo di Orlando Redolfi, il più italiano dei preparatori delle tedesche da corsa di Stoccarda

non ho mai avuto la presunzione di buttare tutto all'aria. Cercavo di facilitarli: ricordo un mio cliente rallista che sosteneva di non riuscire a fare i tornanti in prima in una prova del Bergamo. L'ho portato in strada, mi sono messo al volante e gli ho mostrato che si potevano fare anche in seconda. Piano piano ha imparato. Ecco, queste erano le cose che mi davano soddisfazione». In 45 anni di carriera Orlando s'è spesso diviso tra pista e rally. Ma il cuore dove sta? «Il cuore - e qui ci pensa davvero a lungo - il cuore resta legato alla pista. Io vengo da lì. Nei rally a un certo punto siamo entrati quasi obbligati, perché Porsche aveva sospeso le attività Gran Turismo sui circuiti. Così ci siamo re-inventati nei rally, prima coi Gruppi 4, poi coi Gruppi B. Quindi, al momento del Gruppo A, non avevo tutte queste scelte e mi sono innamorato della Mercedes 190. E poi ancora, quando le due ruote motrici non bastavano più, sono passato alla Toyota. Nei rally abbiamo fatto tanto e bene ma in pista per noi il lavoro è più appagante. In pista spendi 100 e utilizzi 99, nei rally spendi 100 e utilizzi 70 perché ci sono troppe variabili. In pista è tutto più sotto controllo, si riesce a valutare meglio, puoi capire davvero quanto vale la tua macchina. E per un tecnico questo è molto importante». Tra tutte le auto su cui ha messo le mani, ce ne sarà una preferita, una che davvero le è rimasta nel cuore? «Trovarne una è difficile, sul serio. Il mio cuore è sempre rimasto legato alle Porsche perché ho iniziato con quelle. Ma il mio vero piacere è sempre stato essere davvero io a fare le macchine, di metterci le mani, di vederle crescere pezzo per pezzo. Ho sempre cercato di lavorare in quel modo. Per dire, anche quando facevamo le Mercedes o le Toyota, mica andavamo a prenderci la macchina nuova. Non ho mai voluto il materiale



FRANCO UZZENI
È STATO, INSIEME
A NICK BUSSENI,
UNO DEI PILOTI
CHE PIÙ HO SENTITO
VICINO A ME

ORLANDO REDOLFI





più legato ci sarà stato? «Richard Lietz è cresciuto con noi: "Fammi dormire per terra ma dammi le gomme nuove" mi diceva. Tra i rallisti non posso non ricordare Nick Busseni. E ho dei gran bei ricordi anche legati a Franco Uzzeni». Con tutti i vincoli dei regolamenti attuali, c'è ancora spazio per la creatività dei preparatori? «Lo spazio io lo vedo ancora nel Gt4, perché con un'auto mezza di serie la sfida è riuscire a trovare la messa a punto in grado di far durare le gomme per un'ora di gara. Nelle altre classi invece si è molto ridotto, le Gt3 sono talmente complicate tra elettronica e aerodinamica che se non hai due ingegneri dedicati non puoi più far

**TOTO WOLFF
HA PORTATO
IL "SISTEMA
ORLANDO" ALLA
MERCEDES: BELLA
SODDISFAZIONE!**
ORLANDO REDOLFI

niente. Per dire: gli angoli caratteristici dell'assetto contano ancora ma molto meno che in passato. E poi le regole complicano tutto e ad esempio il balance di performance rende difficilissimo fare investimenti: la macchina che oggi è vincente magari tra qualche mese non lo è più e il tuo cliente ti molla perché ne trova una in quel momento più veloce. Vent'anni fa

mica era così...». Rimpianti? «No, rimpianti veri nessuno. Forse quello di aver trascurato un po' la mia famiglia. Ora anche mia figlia Rossella lavora con me, però è diventata grande che io ero in giro per le corse. E fino a 25 anni ha lavorato fuori, per farsi le ossa. Ma se tornassi indietro, probabilmente rifarei tutto. Magari anche di più. Rimpianti non ne ho, orgogli più di uno. Ho fatto correre anche Toto Wolff e quando mia figlia è andato a intervistarla per il mio libro, ha detto che nel suo lavoro in Mercedes in parte usa ancora il metodo Orlando. Ecco, per me questo è davvero un grandissimo onore». ●

Anche pilota vincente

Per raccontare tutto quello che ha fatto Orlando Redolfi non basterebbe un libro e infatti il preparatore bergamasco classe 1948 sta per far dare alle stampe il suo secondo volume. Sul sito dell'Autorlando c'è un lunghissimo curriculum dettagliato che non trascura nulla. Dagli inizi con le Porsche passando per l'epopea dei rally con le vetture di Stoccarda ma pure con l'unica Mercedes 190 Gruppo A e le Toyota vin varie versioni, fino ad arrivare alle Gt più recenti. Ma per iniziare a capire l'uomo è sufficiente chiacchierarci per qualche ora e farsi ammaliare da quei ricordi snocciolati con la inconfondibile cadenza bresciana. Orlando Redolfi è prima di tutto un appassionato duro e puro, un tecnico rigoroso e preparatissimo e pure un gran bel manico al volante. Lui, che non si definisce un pilota vero, in realtà sapeva andare forte eccome.

Tanto da mettere tutti in fila alle sue spalle. Come nel 1980, quando fa saltare il banco al Prealpi Orobiche, con la Porsche 911 3000 Gruppo 4 o nel 1987, quando da solitario profeta della Mercedes 190 s'impone a Bergamo ed a Pavia. ●

completo, ho sempre cercato di evolverle mese per mese. Per cui una sola macchina non c'è, piuttosto direi tutte quelle che ho fatto davvero io. Qualcuna l'ho tenuta, come la Porsche 911 3000 Gruppo 4 di Busseni. Altre hanno fatto storia, tipo la Mercedes 190 di cui abbiamo realizzato pure la scocca. O ancora la Porsche 997 GT3 omologata Fia fatta da noi». In questa lunghissima storia, non c'è un capitolo targato Lancia. Scelta precisa? «Sì, una scelta precisa. Allora c'erano già i team satellite che potevano avere accesso al materiale giusto, che per gli altri non era disponibile. A me non andava, io sono sempre stato abituato a lavorare con i tedeschi che hanno tutto un altro approccio. Loro ti davano la scaletta di evoluzione e se la seguivi ti trovavi anche tu ad avere il motore con le ultime specifiche, uguale a quello degli ufficiali. Con gli italiani non funzionava proprio così. Per dire: quando siamo andati a Le Mans, avevo anche i loro tecnici a disposizione e che noi andassimo più forte non è mai stato un problema». E i piloti? Qualcuno a cui si è sentito

E POI LE TOYOTA
Finito il tempo delle Gt da rally Orlando, dopo una breve esperienza con la Mercedes, è passato alla Toyota: sopra la Celica ST205; in alto al centro la Corolla e, subito sotto, la Celica ST185. Sono tutte le giapponesi nate a Pedrengo. Sotto, Orlando con Toto Wolff, che prima di diventare il top manager della Mercedes F.1 ha corso anche con le Gt di Redolfi



MAZINGER, LA LEGGENDA PER LA PRIMA VOLTA IN EDICOLA.

NULLA SARÀ PIÙ COME PRIMA

UFO ROBOT: GRENIZER ©1975 Go Nagai/Dynamic Planning Inc. All Rights Reserved.



COLLEZIONA I 30 VOLUMI DELLA SERIE DEDICATA AL CELEBRE ROBOT.

Ogni martedì, con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport, potrai ripercorrere le storiche avventure di Mazingher. 30 volumi in una collezione inedita per l'edicola con tutte le trasformazioni più significative del famoso gigante d'acciaio.



**OGNI MARTEDÌ
IN EDICOLA.**



*A € 5,99 PIÙ IL COSTO DEL QUOTIDIANO.

Se non li trovi in edicola potrai richiederli agli indirizzi mail mazingherleggenda@corriere.it e mazingherleggenda@tuttosport.com specificando a quale volume della collana sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

**DYNAMIC
PLANNING**
Since 1974

J-POP

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

AUTO SPRINT

E

RENAULT
UN AVVIO DI
STAGIONE 4
RALLENTATO
DA PROBLEMI
AL TELAIO



Intrigo Maserati

MENTRE **GIOVINAZZI** DISPUTA I ROOKIE TEST DI MARRAKECH,
LA F.E È AGITATA DALLE VOCI SUL POSSIBILE ARRIVO DEL TRIDENTE

Scossa Giovin

IL TERZO PILOTA DELLA FERRARI F.1 PARTECIPERÀ AI ROOKIE TEST DI MARRAKECH CON UNA MONOPOSTO DI VIRGIN. I RETROSCENA

Alessandro Gargantini



azzzi

Un test che apre nuovi scenari

Per il momento la l'impegno di Antonio Giovinazzi si limiterà a un test in Marocco previsto per il prossimo 14 gennaio, ma è innegabile che la sua presenza porti anche a fare altre considerazioni

Che Antonio Giovinazzi sia un combattente, ormai l'hanno compreso in molti. Nel mondo delle corse, il ragazzo di Martina Franca non ha mai trovato una strada facile davanti a sé. Molto spesso alle prese con mezzi non al top o costretto a compromessi e sacrifici incredibili per avere avanti, come partire a sedici anni per l'Indonesia separandosi dalla propria famiglia, il pugliese è sempre riuscito a trovare la via maestra e a superare momenti di difficoltà. Costruendo così una carriera che l'ha portato al ruolo di terzo pilota Ferrari e a vestire quello di pilota tricolore più in vista, associato a un mito come la Casa del Cavallino e sempre più vicino a ritagliarsi un posto da titolare nella massima serie.

Certo, Antonio un passo fondamentale verso la Formula Uno l'ha compiuto con la straordinaria stagione nella GP2 Series 2015, quando è stato protagonista di rimonte e sorpassi che rimarranno indelebili nella memoria degli appassionati delle corse per la loro unicità e che per un soffio non gli sono valsi all'esordio il titolo nella categoria.

E in Ferrari hanno presto compreso che non potevano farsi scappare un ragazzo così, e lo hanno prontamente soffiato alla concorrenza, Mercedes in primis. E dopo un anno di duro lavoro dietro le scene alle prese col simulatore e svariate sessioni di test al fianco, attività che gli è certamente servita a crescere ulteriormente ed è stata di indubbio beneficio per i piloti titolari della Rossa, Giovinazzi per il 2018 aveva come unico obiettivo quello di acciuffare un posto da titolare e disputare una stagione intera con una preparazione in linea con quella dei suoi avversari, e non come in questa stagione quando si è trovato a sostituire per due volte in Sauber un capriccioso Pascal Wehrlein, che sia a Melbourne che a Shanghai soltanto al sabato dei primi due Gran Premi della stagione ha deciso di dare forfait, cedendo un due fine settimana monchi la sua monoposto al pilota italiano, che si è ben distinto in Australia ma ha pagato dazio all'esperienza in Cina. E invece, i pochissimi avvicendamenti che hanno caratterizzato un mercato piloti invernale ridotto all'osso hanno finito per spostare ancora in avanti l'obiettivo del pugliese, che ha senza dubbio sofferto nel vedere Charles Leclerc assicurarsi un posto in Sauber, un sedile per il quale Giovinazzi non è più stato di fatto più in corsa a partire dalla seconda metà della stagione appena conclusa. All'inevitabile delusione, Antonio ha reagito con la consueta intelligenza



e maturità, confermando la totale dedizione alla Casa del Cavallino e accomodandosi ancora una volta sulla panchina ad inizio stagione. Anche perché ha compreso che di margine di azione per la Ferrari, con il duo dell'Haas confermato con grande anticipo nonostante la resa non soddisfacente, era di fatto inesistente. E non è affatto escluso che avvicendamenti all'interno delle scuderie motorizzate Ferrari nella stagione ce ne possano essere e sarà fondamentale farsi trovare al massimo della forma e della motivazione.

ANTONIO SULLA MONOPOSTO DS VIRGIN

E nel momento in cui è arrivata la certezza che per il pugliese il 2018 avrebbe riservato un ruolo da terzo pilota Ferrari e Sauber, con la possibilità di disputare per sei volte le FP1 con la squadra di Hinwil ed i rookie e Pirelli test con la Casa di Maranello, in assenza di un programma agonistico sulla scrivania del pilota italiano sono arrivate tantissime richieste. Dal DTM, con Audi e addirittura Mercedes in prima fila, ma anche WEC e Formula E. Ed è proprio verso quest'ultima che Giovinazzi ha rivolto le proprie attenzioni. Dopo aver ottenuto la bandiera verde dalla Casa di Maranello, arrivata soltanto nel corso di questo fine settimana, Antonio ha accettato l'invito della DS Virgin Racing per disputare i test collettivi previsti all'indomani della corsa di Marrakech di metà gennaio. Non si sa ancora se l'italiano salirà sulla vettura di Sam Bird o Alex Lynn, ma è certo che Giovinazzi tornerà al volante di una vettura della scuderia di Alex Thai che gode del continuo supporto di Richard Branson. Antonio ha già visitato la sede di Satory, in Francia, all'interno del gruppo PSA viene gestito l'aspetto motoristico (power innovation), e farà presto visita anche al quartiere operativo di Silverstone per preparare il sedile e tutti i dettagli. La scuderia britannica ha colto la vittoria nella corsa d'esordio stagionale del campionato di Formula E con Alex Lynn nella tappa d'esordio di Hong Kong ed occupa la prima posizione nella graduatoria piloti e la seconda in quella riservata alle squadre.

MISSIONE ESPLORATIVA

Per il momento, il nulla osta della Ferrari è arrivato soltanto per la disputa del test, ma non è da escludere che possano esserci degli sviluppi, se ci sarà feeling con la nuova categoria, che potrebbero a portare alla disputa di alcune corse che non intralciano il piano di lavoro con la Rossa. Di fatto, l'esperienza di Giovinazzi in Formula E appare di utilità per entrambe le parti. Il sogno sarebbe quello di vedere il terzo pilota della Ferrari, che ha appena compiuto ventiquattro anni, al via almeno nella corsa di aprile a Roma, ma al momento la priorità è quella di fare un buon lavoro nei test. Ed è ancora presto per dire se la presenza di Antonio sia esplorativa nella direzione di un possibile sbarco della Maserati nella Formula E, anche perché la Casa del Tridente al momento prediligerebbe un abbinamento con il Team Haas per creare combinazione in linea con quella appena ufficializzata tra Sauber e Alfa Romeo.

Già lanciati nel futuro

In questa immagine un primo rendering della monoposto per la stagione 5. Lo sviluppo della monoposto viene svolto fin dal prima stagione dalla Spark Racing Technology, società che fa capo a Frederic Vasseur che l'ha fondata nel 2012





Intrigo Maserati

LE VOCI DI UN POSSIBILE ARRIVO DEL TRIDENTE AGITANO LA SERIE. MA PER ORA NON CI SONO POSTI IN GRIGLIA, A MENO CHE...

Da tempo Sergio Marchionne parla di Formula E. Un anno fa dicendo che poteva essere interessante per Ferrari, ma solo se la Scuderia del Cavallino avesse potuto sviluppare al cento per cento la propria vettura. Poi a marzo si era passati a parlare di Alfa Romeo oppure Maserati. Ma ora, con la svolta del ritorno del biscione in F1 rimarchiando i propulsori di Maranello forniti a Sauber, pare chiaro come possa venire sfruttato il marchio del Tridente per le monoposto elettriche. Anche perché la Casa fondata 103 anni fa a Bologna potrebbe diventare il marchio premium del Gruppo specializzato nell'elettrico.

Volontà da parte del boss di Fca accolta con entusiasmo dagli organizzatori della serie, dato che ovviamente non sfugge l'importanza di avere un brand di grande fascino e dal glorioso passato sportivo in aggiunta ai già tanti già confermati:

Fulvio Cavicchi



«Non ho mai avuto occasione di discutere con Marchionne, tuttavia la sua azienda sarà la benvenuta quando sentirà di dovere venire in Formula E» aveva dichiarato Alejandro Agag.

C'è però un grosso problema di complessa soluzione che blocca tutto il progetto: la griglia di partenza è già al completo, ed il regolamento non prevede eccezioni. Per contratto con le squadre, i team ammessi nelle prime cinque stagioni non possono superare il numero di 10, quindi 20 monoposto al massimo in gara. Ma vi era una opzione per incrementare il numero a 12 dalla sesta (cioè quella 2019/2020), che è già stata attivata da Alejandro Agag per creare lo spazio per Mercedes e Porsche. Insomma, non c'è posto in griglia di partenza per l'ingresso di Maserati.

Al momento, su dieci team al via otto sono legati a costruttori. C'è stato un calo rispetto a Stagione





3 in quanto la Dragon Racing di Jay Penske non ha più il supporto della Faraday Future. Infatti l'azienda statunitense specializzata in veicoli elettrici ha oltre 400 milioni di dollari di debiti, che dovrebbero venire riscossi questo mese. Insomma, è ad un passo dal fallimento.

L'altra squadra ancora senza legame con un costruttore è la cinese Techeetah, che sin dal suo ingresso in Stagione 3 veniva vista come testa di ponte per l'arrivo di Nissan, data la scelta di correre con powertrain Renault. Ora sappiamo che questo non potrà più accadere, dato che la Casa giapponese leader nell'elettrico con la sua Leaf sostituirà la sorella francese sulle carrozzerie della e.dams dalla prossima stagione.

Insomma, la strada di Maserati per arrivare in Formula E passa per forza di cose acquisendo una formazione già al via. E dato che nessuno si toglierà per fare spazio al Tridente, per forza di cose le strade sono Dragon, a Hong Kong desolatamente ultima in entrambe le gare con il debuttante di lusso Neel Jani e poco meglio con l'esperto Jérôme d'Ambrosio, oppure Techeetah.

Ma in realtà le opzioni non sono finite, visto che si mormora da tempo di un colpo di scena da parte di Ds. Se le voci fossero confermate, il marchio del Gruppo Psa abbandonerebbe la Virgin Racing per andare sulle fiancate del team cinese.

Verso la stagione 5

La stagione 5 vedrà la nascita di monoposto molto più accattivanti, efficienti aerodinamicamente e con soluzioni evolute per compensare l'aggravio di peso delle batterie. La nuova vettura infatti sarà la prima a consentire la partecipazione con un solo esemplare a pilota in ogni gara, nel rispetto dei piani della specialità lanciata nel 2014 da patron Agag

Anche se non è chiaro per quale motivo farlo, dato che con la formazione di proprietà di Richard Branson è al momento in testa alla classifica piloti con Sam Bird e seconda per appena tre punti, dietro alla Mahindra, in quella costruttori.

Di certo sarebbe una grande opportunità per Fca se si liberasse il team britannico, da cogliere al volo. Significherebbe salire su un carro vincente, capace di costruirsi un powertrain efficiente ed efficace a differenza delle altre due opzioni. Perché appunto Techeetah lo prende già fatto, mentre Dragon Racing è al momento ultima in classifica, unica squadra incapace di andare a punti ad Hong Kong e senza grosse speranze di poter migliorare la posizione nel prosieguo della stagione. Però avrebbero comunque entrambe prospettive interessanti a livello industriale, visto che Techeetah rappresenta il paese oggi più avanti riguardo il numero di vetture elettriche in circolazione. Ed anche uno dei più ricchi di minerali rari necessari per la produzione di generatori al litio-ionio, segnatamente cobalto, grafite e litio. Mentre Dragon Racing è statunitense, altro mercato interessante come dimensioni e ben disposto verso i marchi di lusso italiani. Anche in questo caso, una testa di ponte per mostrarsi oltreoceano sarebbe interessante, vista anche la gara di New York a fare da palcoscenico su cui sfilare.



Così l'auto ascolta il mondo esterno

Gli ingegneri di Unicusano Lab forniscono una panoramica sulle antenne utilizzate per la ricezione dei segnali AM e FM

Negli ultimi anni abbiamo assistito a un incremento significativo dei dispositivi elettronici a bordo delle automobili con lo scopo di fornire servizi sempre più avanzati e di migliorare la sicurezza alla guida. Ciascuno di questi sistemi, a partire da quelli convenzionali fino a quelli più avanzati, richiede la presenza di una o più antenne in grado di trasmettere e ricevere segnali su portante elettromagnetica. Dati i diversi requisiti di ciascun servizio, il numero di antenne a bordo delle nostre automobili e la relativa complessità sono in continuo aumento. In questo articolo, ci concentriamo sulle antenne utilizzate per la ricezione dei segnali AM e FM. In tempi passati, l'antenna maggiormente utilizzata per la ricezione dei segnali AM e FM è stata il cosiddetto monopolo in quarto d'onda. Tale antenna è costituita da un sottile cilindro metallico (eventualmente retrattile) di lunghezza pari a un quarto della lunghezza d'onda di interesse - circa 75 centimetri, se si considera la frequenza centrale

della banda FM. Tale antenna è generalmente posta al centro del tetto del veicolo in modo da ottimizzarne le prestazioni e minimizzare la presenza di ostacoli che ne comprometterebbero il funzionamento ottimale. Le antenne a monopolo hanno il vantaggio di avere diagramma di radiazione quasi omnidirezionale sul piano orizzontale consentendo la ricezione del segnale utile indipendentemente dalla posizione del veicolo rispetto alla sorgente. Le antenne filari sono tutt'oggi ancora utilizzate per la ricezione dei segnali AM e FM. La loro lunghezza, tuttavia, è inferiore a quella del monopolo in quarto d'onda e può arrivare anche al di sotto dei 20 centimetri. Per compensare la perdita di efficienza dell'antenna dovuta alla ridotta lunghezza, si utilizzano degli amplificatori a basso rumore collegati direttamente all'ingresso dell'antenna. Un'altra possibilità per ridurre la lunghezza dell'antenna mantenendo un'elevata efficienza e un diagramma sufficientemente omnidirezionale, è quella di ricorrere

ad antenne a elica composte da un filo metallico avvolto su stesso. Regolando in modo opportuno la distanza tra due avvolgimenti consecutivi dell'elica, si possono ottenere antenne più corte e/o antenne multibanda, in grado di coprire anche le frequenze delle moderne trasmissioni radio digitali. Un altro tipo di antenna utilizzata per la ricezione dei segnali radio AM e FM sono le cosiddette glass antenna composte da sottili filamenti interposti tra gli strati di vetri del lunotto posteriore. Tali antenne hanno il vantaggio di non influenzare l'aerodinamica del veicolo ma, a causa della forte interazione con il corpo dell'automobile, hanno un diagramma di radiazione complesso con alcune direzioni privilegiate rispetto ad altre. Come svantaggio, pertanto, si potrebbero riscontrare delle direzioni attorno al veicolo in cui la corretta ricezione del segnale non è garantita.



Rookie, via ai test

IL 14 GENNAIO IN **MAROCCO** SUBITO DOPO IL 2° ROUND DELLA STAGIONE TANTI DEBUTTANTI PROVERANNO LE MONOPOSTO DI F.E

In Marocco i team potranno svolgere il primo test collettivo con soli piloti senza esperienza nella storia della categoria. Si terrà domenica 14 gennaio, cioè il giorno dopo la gara. Quindi i ragazzi potranno utilizzare i dati raccolti da piloti titolari e squadre il giorno prima, ma questi test non influenzeranno il risultato della gara. Con ancora un po' di tempo prima di questo evento, inizia il gran ballo dei nomi. Il primo team a "svelare le carte" è stata Audi, che sulle sue vetture schiererà Nico Müller e Nyck De Vries. Co-

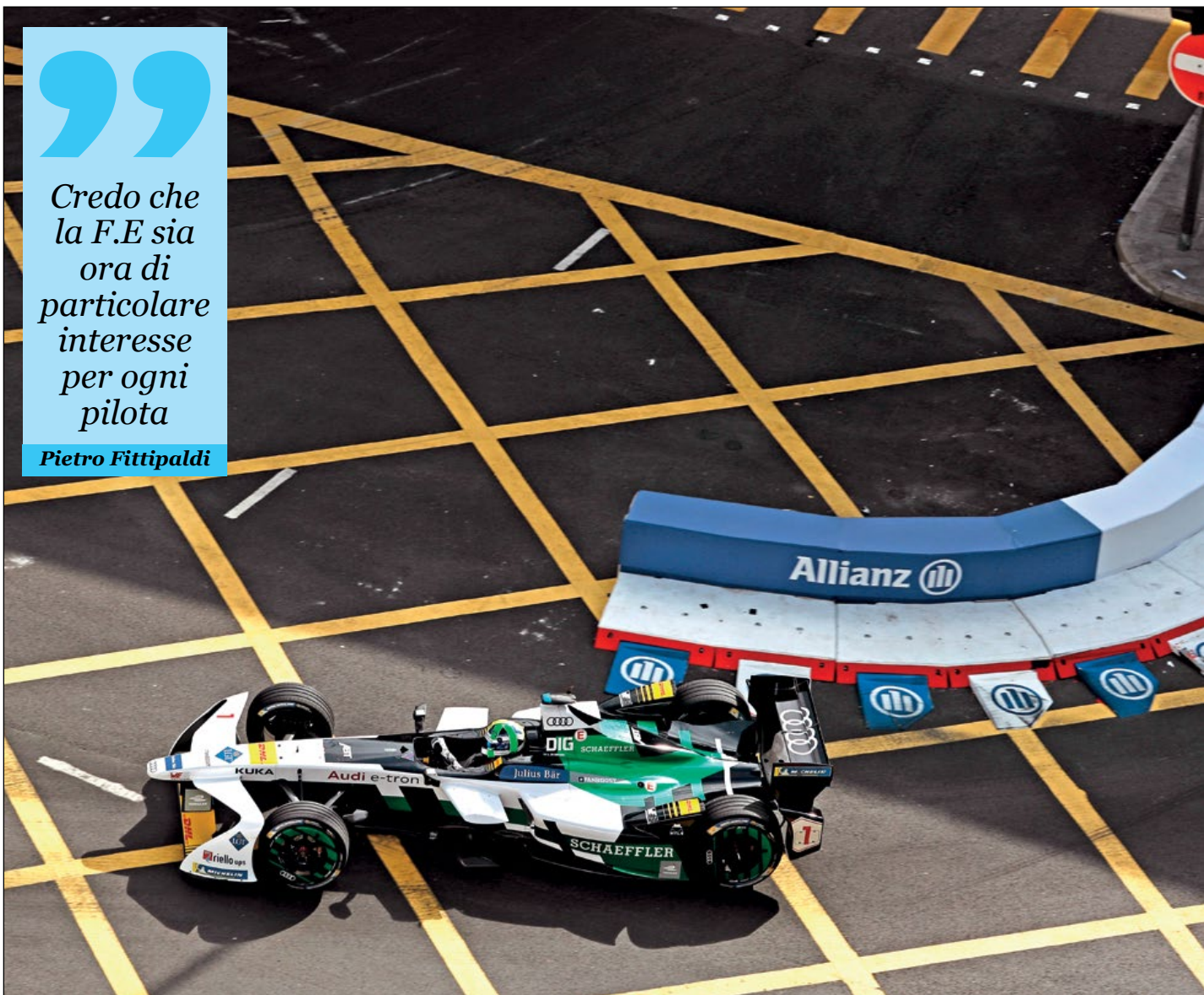
Fulvio Cavicchi

si li ha presentati il Team Principal Allan McNish: «I test stagionali sono un'opportunità unica. Entrambi avranno la possibilità di coprire un buon numero di chilometri, in modo da capire come sono queste vetture e cosa ci sia di speciale nella categoria completamente elettrica. Nico appartiene già alla famiglia Audi, e di Nyck abbiamo seguito da vicino la carriera negli ultimi anni. Entrambi hanno radici nelle gare su monoposto, dunque siamo certi che se la sapranno cavare bene».

”

Credo che la F.E sia ora di particolare interesse per ogni pilota

Pietro Fittipaldi



GETTY IMAGES

Il tedesco è già pilota Audi dal 2016, avendo corso con i colori di Ingolstadt nel DTM, mentre l'olandese proveniente dalla Formula 2 già ben conosce la Spark SRT_01E, visto che nel 2014 è stato uno dei piloti che l'hanno sviluppata prima del via di Stagione 1. Siccome Audi è interessata a far partire in febbraio un team satellite dedicato solo a sviluppare la vettura per Stagione 5, i due si giocheranno probabilmente il ruolo di test driver della squadra. Anche Mahindra ha già svelato i suoi due nomi, e saranno Daniel Juncadella and Sam Dejonghe a vestire di biancorosso a Marrakech. Lo spagnolo era già sceso in pista nei test pre-stagione a Valencia in ottobre, mentre il belga ha provato la vettura indiana in test privati a novembre, sempre in Spagna. E la sponsorizzazione con l'azienda fiamminga di tecnologia Voxdale è arrivata giusto dopo che Mahindra ha confermato Dejonghe come suo pilota di sviluppo. Il belga arriva dal Tcr Benelux, dopo aver corso Formula Renault 2.0, AutoGP e Formula 3. Juncadella invece ha tanta più esperienza in mo-

Il giorno delle prime volte

A Marrakech i team di Formula E potranno svolgere il primo test collettivo con solo piloti senza esperienza. Diversi i nomi interessanti che si affaceranno per la prima volta nella categoria

noposto, essendo arrivato anche al ruolo di terzo pilota Force India 2014 dopo aver vinto l'Europeo di Formula 3 due stagioni prima. Attivo in Dtm come pilota Mercedes dal 2013, ma dopo l'addio alla serie della Casa di Stoccarda deve ancora annunciare i suoi impegni futuri ed al momento è quindi libero da contratti.

Svelato anche Pietro Fittipaldi, che guiderà una delle Jaguar I-Type 2 in Marocco. Il vincitore della Formula V8, la stagione conclusiva della ex Formula Renault 3.5, aveva espresso interesse per la Formula E già quando era stato presente all'e-Prix di Berlino a giugno. «Credo che la Formula E sia ora di particolare interesse per ogni pilota, specialmente con la tecnologia e tutti i costruttori in arrivo adesso» ha commentato il 22enne brasiliano. Ultimo nome è quello del marocchino Michaël Benyahia, che guiderà la Venturi. Il campione 2017 della Formula Renault 2.0 Nec aveva già guidato la vettura monegasca ai test prestagione di Valencia e da tre mesi lavora al simulatore del team di Gildo Pallanca Pastor.



Renault che succede

LA STAGIONE 4 PER **E.DAMS** NON È INIZIATA COME NELLE PREVISIONI. E **BUEMI** LANCIA L'ALLARME: «È UN PROBLEMA LEGATO AL TELAIO»

Renault ha creduto nella Formula E sin dalla sua nascita, ed ha conquistato tutti i tre titoli squadre fino ad ora disputati. Oltre che il titolo piloti della seconda stagione con Sébastien Buemi. Tra l'altro lo svizzero è il pilota di maggior successo della serie, ed anche il suo compagno di squadra Nico Prost è riuscito a vincere delle gare. Rendendo la e.dams l'unica squadra del campionato ad aver portato entrambi i suoi piloti alla vittoria. Nemmeno Audi ci è riuscita, anche se ad Hong Kong solo la squalifica di Daniel Abt nella gara di domenica ha negato ai tedeschi il pareggio.

L'equipe azzurra è l'unione della Dams di Jean-Paul Driot, una delle formazioni più di successo

Fulvio Cavicchi

”

La vettura è difficile da guidare e ad Hong Kong mi è mancato il passo

Sebastien Buemi

nelle monoposto cadette, con la Casa che ha vinto il primo Gran Premio di sempre a Le Mans nel 1906. Con in più la presenza ed esperienza del quattro volte campione del mondo di F.1 Alain Prost. Insomma, un curriculum decisamente di impatto e che non lascia presumere altro che la vittoria.

Per questo lascia veramente stupiti il risultato di Hong Kong, con Buemi che ha portato a casa solamente un punto in due gare. Per fare un confronto, l'ex Formula Uno aveva aperto Stagione 3 vincendo alla grande le prime tre gare e cinque delle prime sei.

Insomma, ha vissuto una due giorni cinese davvero da dimenticare: in panne a metà di Gara-1,



le?



ma poi in grado di riprendere fino a raggiungere l'undicesima posizione, e decimo nella seconda corsa, grazie alla squalifica di Daniel Abt. «È stato un fine settimana molto brutto» l'ovvio commento di Sébastien. «Nella giornata di sabato abbiamo avuto diversi problemi di affidabilità. Sono rimasto fermo in gara quando avrei potuto terminare quarto, mentre domenica sono andato a sbatte-

Solo 1 punto

Non è davvero di grande caccia il bottino raccolto dalla Renault ad Hong Kong con Buemi che ha colto solo un punto



re in qualifica. La macchina è difficile da guidare e, chiaramente, in gara mi è mancato il passo». Però il punto chiave è quanto ha detto dopo: «Sappiamo cosa è accaduto e sappiamo cosa fa partire il tutto, ma l'unico guaio è che non sappiamo ancora perché si attiva questo processo e cosa fare per risolverlo. Quindi sappiamo qual è la questione. Non voglio davvero dire cosa, perché forse alcuni altri ragazzi potrebbero averlo in futuro o magari già adesso. Chiaramente è legata al telaio, ma non posso davvero dire di più. Dovremo quindi indagare, sperando di risolvere il tutto per l'appuntamento di Marrakech». Insomma, nessuna sicurezza sulla soluzione dell'inghippo e su migliori risultati nella tappa africana di gennaio.

Una grande differenza rispetto alla tradizionale avversaria tedesca. Infatti è vero che la Casa degli anelli ha ottenuto solo 4 punti più di Renault ad Hong Kong e che il campione in carica Lucas di Grassi è tornato a casa dalla Cina con la classifica ancora ferma a zero, ma nella seconda gara del weekend la Audi e-tron FE04 è comunque arrivata alla vittoria con Daniel Abt (poi tolta per codici a barre di motori ed inverter non corrispondenti al Passaporto Tecnico) ed ha conquistato il giro più veloce di gara con di Grassi. Insomma, Audi dispone della velocità necessaria per puntare sempre alla vetta.



Speriamo di risolvere i nostri guai per la prossima sfida in Marocco

Sebastien Buemi

È giusto segnalare che Buemi è stato autore del miglior tempo nella prima sessione di prove libere del sabato, però poi per lo svizzero è sempre stato un vero incubo. Buemi ha confermato che il problema di Hong Kong non si limita solo alla sua auto, affermando che invece era «sulle quattro macchine. Più sulla mia, ma su tutte le quattro vetture». Quindi questo ha avuto un impatto anche sul compagno di squadra Nicolas Prost. Il figlio d'arte è quasi sempre riuscito a stare tra la sesta e la nona piazza nelle varie sessioni cinesi, tranne che nelle due qualifiche (14esimo e 18esimo). Ed in entrambe le gare è riuscito ad arrivare a punti.

Buemi guarda ora a Marrakech, una gara che ha dominato la scorsa stagione.

«Sarà migliore per molti punti di vista, ma soprattutto con il problema che abbiamo dovrebbe andare meglio - ha sottolineato - L'anno scorso non abbiamo mai avuto qualcosa del genere, e tutto ad un tratto è comparso questa stagione. Abbiamo solo bisogno di sapere se è qualcosa di fisico sulla macchina, che magari non è stata montata correttamente o qualcosa del genere. Dobbiamo capire esattamente di che si tratta».

Sì alla batteria autonoma?

C'È LA **POSSIBILITÀ** DI INTERROMPERE I MONOPOLI RELATIVI ALLA FORNITURA

Il circus elettro-show sta prendendo in considerazione l'idea di permettere ai team di creare una batteria propria in futuro, interrompendo così il monopolio tecnico (imposto dalla FIA per limitare i costi) della Williams Advanced Engineering e della McLaren Applied Technologies, con quest'ultima che farà il suo ingresso la prossima stagione. Dovremo attendere dunque come minimo l'undicesima stagione della Formula E per veder realizzato il suddetto scenario, ma non mancano già le polemiche, a causa dell'innalzamento dei costi che l'operazione comporterebbe. Non è escluso che nei prossimi anni si giochi una vera e propria partita tra i team per quanto concerne la trazione integrale, il torque vectoring e il recupero dell'energia dall'asse anteriore, prevedendo brake-by-wire e batterie più piccole poste all'avantreno. Porsche, futura new entry del campionato FE 2019-2020 avrebbe manifestato la volontà di realizzare un proprio programma di produzione, dopo essere stata battuta dalla MAT per il ruolo di "supplier" ufficiale.



Kobayashi inizia bene

IL PILOTA GIAPPONESE SODDISFA IL SUO TEAM E POTREBBE CONTINUARE CON ANDRETTI

Il pilota giapponese ex Formula Uno, chiamato a sostituire il pilota ufficiale Tom Blomqvist nel team capitanato da Michael Andretti, ha ben impressionato la squadra riuscendo a terminare entrambe le gare di Hong Kong senza avere esperienze precedenti alle spalle in termini di "full electric". Stando agli ultimi rumors, Kobayashi potrebbe continuare per l'intera stagione, affiancando Antonio Félix Da Costa.



Monoposto molto difficili

LO DICE IL CAMPIONE IN CARICA LUCAS DI GRASSI

La monoposto di Formula E? Per Lucas Di Grassi è una delle più difficili. Il campione in carica della serie full electrics ha sottolineato: «Quella di Formula E non è di gran lunga la macchina più veloce che io abbia mai guidato, né la più potente né quella con più grip o aerodinamica. Ma è una delle più difficili da controllare. Per prima cosa, è il format del campionato a rendere le cose difficili: si corre solo su circuiti cittadini, quindi sei tra due muri e se fai un errore e tocchi le barriere, il tuo weekend è finito. È come correre a Montecarlo, ma tutti i fine settimana. In secondo luogo, passi davvero poco tempo in macchina: un'ora di libere, un giro per la qualifica, ti devi adattare velocemente. In qualifica vai più veloce che puoi, e in gara anche, ma tenendo conto del tetto massimo di energia a disposizione che devi gestire seguendo specifici target di consumo indicati sul volante. Quando guidi una vettura sulla quale devi alzare il piede e recuperare energia, affronti la stessa curva a velocità diverse nel corso della gara e i punti di frenata cambiano. Inoltre, a inizio gara i freni sono caldi, mentre appena inizia il regen si raffreddano, quindi non solo cambia il punto di frenata, ma pure la capacità di attrito».

Super team alla tedesca?

Idue brand del Gruppo Volkswagen potrebbero unire le forze in Formula E dopo anni di duelli nel WEC Classe LMP1. Con Porsche intenzionata a debuttare nella serie "full electric" a partire dalla stagione 2019-2020, Audi potrebbe unire le proprie forze per la realizzazione di un 'super' team. Stando a quanto dichiarato dal dirigente Audi Motorsport Dieter Gass non sono ancora state stabilite delle date e dei progetti definiti da ambo le parti, ma l'operazione, qualora an-

dasse effettivamente in porto, permetterebbe ad entrambi i team di risparmiare notevolmente sul fronte dei costi. Si tratterebbe di due vetture differenti, ma Audi e Porsche potrebbero condividere il programma legato al simulatore.



OGNI MOTOCICLISTA HA LA SUA STRADA.

SCOPRI LA TUA OGNI MESE IN EDICOLA.

VIAGGIO NEL TEMPO

Un piede nel passato e lo sguardo sul futuro.
Le sovrastrutture si ispirano a quelle della prima Z1 del '72 ma la Kawasaki Z900 RS
è una naked moderna, veloce e molto divertente

PRIMI PIANI

- Ducati Multistrada 1260 S
- Triumph Tiger 1200 XR e XC
- BMW R 1200 GS Rallye

CROSSOVER: COME CAMBIANO

- Yamaha Super Ténéré Raid Edition
- Honda Africa Twin Adventure Sports
- KTM 1290 Super Adventure S
- Suzuki V-Strom 1000 XT

SPECIALE EICMA

- Le moto più esclusive e quelle artigianali

INCHIESTA

- Scooter sharing la nuova mobilità in città

EPOCA

- Norton Commando PR 750

KTM ITALIA

- A tu per tu con Angelo Crippa

VIAGGI E TURISMO

- Da Brescia a Pechino
- Laghi del nord-est
- Transitalia Marathon

SPORT

- Andrea Dovizioso



È IN EDICOLA IL NUMERO DI GENNAIO

Le classifiche

VELOCITÀ
ENDURANCE

12 Ore del Golfo

Resoconto della gara a pag. 40
Abu Dhabi, 16-17 dicembre 2017
Assoluta: 1. Broniszewski-Rigon-Molina (Ferrari 488 Gt3) 302 giri (1° Gt); 2. Salikhov-See-fried-Siedler (Ferrari 488 Gt3) a 55"737; 3. J. Lahaye-M. Lahaye-Hériaux (Ligier Jsp3) a 42"075 (1° LmP3); 4. Mowlem-Grimes-Wells (Ligier Jsp3) a 1 giro; 5. Cosmo-Byrne-Benham-Yoluc (Ligies Jsp3) a 1 giro; 6. Burdon-Wei-Capou-Gauvin (Ligier Jps3) a 2 giri; 7. Schiavoni-Piccini-Pianezola (Ferrari 488 Gt3) a 3 giri; 8. Al Harthy-Jackson-McKay (Aston Martin Vantage Gt3) a 3 giri; 9. Bhirombhakdi-Chen-Foster-G. Roda (Ferrari 488 Gt3) a 4 giri; 10. Capan-Schmid-Tutumlu (Lamborghini Huracán Gt3) a 5 giri; 11. Coigny-Alexander-Borga (Mercedes Amg Gt3) a 5 giri; 12. Trouillet-Chila-Cougnand-Andrews (Ligier Jsp3) a 6 giri; 13. Valentini-Smet-Grogger (Renault Rs01) a 6 giri; 14. Lammers-Al Azhari-Sereethoranakul (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 7 giri; 15. McGuire-Lynn-Meins (Ligier Jsp3) a 7 giri; 16. Fatien-Goethe-Hall (Renault Rs01) a 8 giri; 17. Hartsome-Hancock-Perel-Caton (Ferrari 488 Gt3) a 10 giri; 18. N. Fontana-Gini-Colombo-Russel (Porsche 991 Gt3) a 12 giri; 19. van Parijs-Twigg-Venema-Braun (Porsche 991 Gt3) a 15 giri; 20. Cordoni-Liquorish-Yoon (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 24 giri; 21. Michaelian-Rayneri-Higgins (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 25 giri; 22. Holder-George-Tandy (Aston Martin Vantage Gt4) a 31 giri; 23. M. Ricci-B. Ricci-Beaubelique-Policand (Mercedes Amg Gt3) a 32 giri; 24. M. Gostner-Aizpurua-Kinch-Lindroth (Maserati Mc Gt4) a 42 giri; 25. Mundy-Fairbrother-Armstrong (Porsche 911 Gt3) a

141 giri; 26. Winslow-Corbett-Muston (Ligier Jsp3) a 199 giri.
Giro più veloce: l'89° di Burdon in 2'06"422, alla media di 158,18 km/h.

RALLY NAZIONALE

26° Il Ciocchetto

Resoconto della gara a pag. 64
Il Ciocco (Lu), 16/17 dicembre 2017
Assoluta: 1. P. Ciuffi-T.Ciuffi (Skoda Fabia R5) in 29'04"49; 2. Panzani-Pinelli (Ford Fiesta R5) a 27"74; 3. Scandola-Fait (Skoda Fabia R5) a 1'36"40; 4. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio R3C) a 2'25"24; 5. A. Marcucci-Gonnella (Peugeot 208 T16) a 2'26"97; 6. Barsotti-Sarti (Renault Clio Rs) a 2'52"51; 7. Guglielmini-Giorgio (Renault Clio Rs) a 2'56"68; 8. Verbilli-Lamecchi (Renault Clio Rs) a 2'56"96; 9. Rossi-Bernardi (Renault Clio Rs) a 3'34"04; 10. Pinelli-Bugelli (Renault Clio R3) a 3'38"18.

GRUPPO A

Classe S2000: 1. L. Marcucci-Vellini (Peugeot 207) in 34'13"38; 2. Franchini-Franceschini (Skoda Fabia) a 52"84; 3. Santini-Romei (Abarth Grande Punto) a 1'15"10.
Classe S1600: 1. "Freddy"-D'Alessandro (Citroën Saxo S1600) in 33'59"70.

Classe A7: 1. Beltrame-Ferrari (Renault Clio Williams) in 34'39"58.

Classe A6: 1. Gianaroli-Mazzini (Opel Corsa) in 37'10"06.

Classe A5: 1. Maniero-Mocci (Fiat Panda) in 37'57"57; 2. Rugani-De Gaspari (Peugeot 106) a 7'11"37.

Classe A0: 1. Fanucchi-Manfredi in 34'02"41; 2. Comellini-Musetti a 17"04; 3. Bechelli-Barsotti a 1'36"34; 4. Bazzichi-Martinelli a 1'52"92 (tutti su Fiat Seicento).

GRUPPO N

Classe N3: 1. Barsotti-Sarti in 31'57"; 2. Guglielmini-Giorgio a 4"17; 3. Verbilli-Lamecchi a 4"45; 4. Rossi-Bernardi a 41"53;

5. Perna-Perna a 1'00"96; 6. Lombardi-Meconci a 2'13"36 (tutti su Renault Clio Rs).

Classe N2: 1. Serafini-Matteucci (Peugeot 106) in 36'22"90.

Classe N1: 1. Friz-Bertini (Rover MG 105 Zr) in 34'34"62; 2. Guidi-Panzani (Peugeot 106) a 3'24"15.

Classe N0: 1. Unelli-Lupori (Fiat Seicento) in 39'44"04.

GRUPPO R

Classe R5: 1. P.Ciuffi-T.Ciuffi (Skoda Fabia) in 29'04"49; 2. Panzani-Pinelli (Ford Fiesta) a 27"74; 3. Scandola-Fait (Skoda Fabia) a 1'36"40; 4. A. Marcucci-Gonnella (Peugeot 208 T16) a 2'26"97; 5. Domenici-Nataloni (Ford Fiesta R5) a 8'17"26.

Classe R3T: 1. Pierucci-Magnani (Abarth 500) in 35'12"63.

Classe R3C: 1. Gasperetti-Ferrari in 31'29"73; 2. Pinelli-Bugelli a 1'12"94; 3. Federighi-Cicognini a 2'17"87 (tutti su Renault Clio).

Classe R2B: 1. Dal Castello-Stizzoli (Citroën C2) in 32'59"99; 2. Turrini-Bucciarelli (Citroën C2) a 25"67; 3. Battilani-Innocenti (Peugeot 208) a 42"97; 4. Curto-Coletti (Renault Twingo) a 43"41; 5. Salotti-Salotti (Renault Twingo) a 1'43"04.

Classe R1B: 1. Martinelli-Baldacci (Suzuki Swift) in 34'47"27.

Classe R1A: 1. Rosso-Ferrari (Renault Twingo) in 37'17"71.

RACING START

Classe RS1600: 1. Innocenti-Micheletti (Renault Twingo) in 36'30"92.

Classe RS TB1600 PLUS: 1. Semeraro-Ponti (Mini Cooper S) in 37'02"95.

RACEDAY

19° Prealpi Master Show

Resoconto della gara a pag. 66
Semaglia della Battaglia (TV), 16-17 dicembre 2017

Assoluta: 1. Trentin-De Marco (Ford Fiesta) in 28'21"6; 2. Scattolon-Zanini (Skoda Fabia) a 2"3; 3. Piccolotto-Genere (Skoda Fabia) a 38"4; 4. Bettega-Scattolon (Ford Fiesta) a 44"9; 5. Cobbe-Turco (Ford Focus) a 46"9; 6. Stefan-Zortea (Skoda Fabia) a 47"1; 7. Oriella-Tommasini (Ford Fiesta) a 47"3; 8. Versace-Caldart (Skoda Fabia) a 1'06"9; 9. Bergamo-Simioni (Peugeot 208 T16) a 1'07"7; 10. Laurencich-Floreaan (Hyundai i20) a 1'10".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Pizzolato-Brovelli (Fiat 600 Kit) in 38'03"2.

Classe 1400: 1. Ruoso-Pescador in 35'07"1; 2. Selvestrel-Micheletto a 5"5; 3. Citron-Marcon (Rover Mg) a 58"8; 4. Nardi-Borin (Mg Rover) a 2'32"9; 5. Crosara-Busatto (Fiat Panda) a 3'08"1; 6. Simonato-Darisi (Fiat Uno) a 3'22"1; 7. Altoè-Rossato a 3'33"2; 8. Morgantini-Calvani (Peugeot 205) a 4'35"6 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe 1600: 1. Chiesura-Piceno (Honda Civic) in 34'00"1; 2. Dal Zovo-Beltrame (Citroën Saxo) a 39"; 3. De Nardo-Bertato (Peugeot 106) a 1'09"4.

Classe 2000: 1. Ongaro-Maggiolino (Opel Astra) in 34'51"6; 2. Lando-Dorigo (Renault Clio) a 1'31"9; 3. Trentin-Trentin (Peugeot 206) a 2'01"6; 4. Paronuzzi-De Carlo (Peugeot 205) a 2'06"1.

Classe oltre 2000: 1. Marchioro-Dall'Olmo (Ford Sierra) in 31'28"8; 2. Succì-Guzzì (Bmw M3) a 1'50"8; 3. Rocchi-Billi (Bmw M3) a 2'26"4.

Classe K10: 1. Granziera-Roccatto (Peugeot 106) in 37'49"8; 2. Lecci-Leone (Peugeot) a 2'32".

Classe S1600: 1. Uliana-Altoé (Suzuki Swift) in 32'55"1; 2. Frare-Benini (Suzuki Ignis) a 2'34"3; 3. Todaro-Rizzo (Fiat Punto) a 3'53".

Classe S2000: 1. Da Ros-Budoia in 30'44"8; 2. Colferai-Mosele a 3'1"; 3. Piva-Franco a 24"9; 4. Di-

I NUOVI PRESIDENTI DELLE COMMISSIONI ACI

Settimo rally

Moite conferme e qualche importante novità tra i Presidenti di Commissione indicati venerdì scorso durante la riunione della Giunta Sportiva Acì svoltasi a Roma. Il Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Sticchi Damiani, ha indicato i presidenti delle varie commissioni di settore. Tra le novità quella che riguarda il settore Rally, dove è stato nominato Daniele Settimo, che succede a Peter Zanchi. Daniele Settimo, nato 47 anni fa a Santa Teresa Riva in provincia di Messina, già componente del Consiglio Sportivo Nazionale, del Comitato Esecutivo e della Commissione Rally dell'allora Csaì prima come componente e poi come vicepresidente, affianca questo incarico a quello che già detiene di Presidente della Commissione Progetto Giovani di Acisport. Tra le conferme quelle di Giancarlo Minardi, che sovrintenderà a tutta la parte velocità in pista e karting insieme a Emanuele Pirro, quelle di Serafino La Delfa (Velocità Montagna), quella di Paolo Cantarella (Storiche), e di Gianluca Marotta (Off Road). L'elenco completo dei componenti e dei presidenti di Commissione sarà indicato a breve dal Presidente dell'Automobile Club, Angelo Sticchi Damiani.

metto-Boccatto a 3'00"8; 5. Boni-Olivieri a 3'02"3; 6. Monte-Silotto a 3'09"1; 7. Casanova-Osvaldini a 3'33"2 (tutti su Peugeot 207)

Classe Wrc: 1. Trentin-De Marco (Ford Fiesta) in 28'21"6; 2. Cobbe-Turco (Ford Focus) a 46"9; 3. Lorenzon-Soldan (Ford Fiesta) a 1'18"7

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Signorotto-Pavan (Peugeot 106) in 36'19"; 2. Pierulivo-Mazzei a 2'25"3; 3. Lando-Lovato a 9'00"1 (gli altri su Rover Mg)

Classe 1600: 1. Cibieni-Bogo in 33'07"3; 2. Gasperoni-Casadei a 27"7; 3. Chiesura-Lovisa (Honda Civic) a 57"5; 4. Comarelli-Cecco a 1'20"8; 5. Rigon-Filippozi a 2'29"7; 6. Cappellati-Mastella (Suzuki Swift) a 3'05"6; 7. Bressan-Marchetti (Honda Civic) a 3'13"0; 8. Caldart-Mosena a 3'43"6.

Classe 2000: 1. Boscaroli-Miotto in 32'43"5; 2. Cenedese-Agosti a 5"1; 3. Bucci-Barbieri a 7"5; 4. Busetti-Russo a 9"1; 5. Ioriatti-Molon (Opel Astra) a 35"1; 6. Mendeni-Silli (Subaru Impreza) a 1'03"7; 7. Dalla Libera-Chiarelli a 1'28"0; 8. Barisan-Savegnago a 1'57"3; 9. Zambon-Zambon (Opel Astra Gsi) a 2'12"4; 10. Mattiuz-Mattieg (Peugeot 306) a 2'29"3; 12. Zanette-Cristini a 2'35"4; 13. Nicolini-Fedel (Subaru Impreza) a 2'44"5; 14. Maggiolo-Santacaterina a 2'45"3; 15. Miolo-Guarino (Ford Fiesta) a 3'24"3; 16. De Stefano-Da Ros (Rover Mg Zr 160) a 3'25"7; 17. Berrino-Domini a 3'52"2; 18. Betta-Mattivi (Seat Ibiza) a 6'07"1; 19. Ragghianti-Vecoli (Opel Astra) a 6'45"1; 20. Baroncelli-Pellegrini a 17'39"3 (tutti gli altri su Renault Clio).

Classe oltre 2000: 1. Bentivoglio-Cecchi (Subaru Impreza) in 30'13"3; 2. Rigo-Angeli a 13"9; 3. Peljhan-Verbic a 18"8; 4. Zille-Zille (Subaru Impreza) a 30"1; 5. Todesco-Ometto a 1'18"4; 6. Zanchi-Agnese a 1'21"4; 7. Aloisi-Stoppa a 1'23"8; 8. Gianoglio-Grosso a 1'48"9; 9. Bigon-Pirollo a 1'50"1; 10. Gobbo-Lazarotto a 2'31"2; 11. Bassi-Michelutti (Subaru Impreza) a 5'00"4; 12. Pioneer-Ugolini a 6'09"5; 13. Piva-Pascale (Bmw

325i) a 7'04"1 (gli altri su Mitsubishi Lancer).

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Berton-Zorzi (Citroën Ds3) in 36'17"2; 2. Poloni-Scardoni (Suzuki Swift) a 1'15"3; 3. De Pretto-Treccani (Citroën Ds3) a 1'48"3.

Classe R2B: 1. Coppe-Simioni in 32'20"; 2. Fantini-Ercolani (Opel Adam) a 0"1; 3. Trevisani-Marchesini a 5"7; 4. Nerobutto-Menegazzo a 8"1; 5. Fantini-Trentini a 22"9; 6. Zanin-Pizzolo a 25"4; 7. Epis-Di Giusto a 25"6; 8. Gonzo-Tognolini a 31"1; 9. Strabellio-Ceschì a 54"5; 10. Marchetti-Feraboli a 1'14"1; 11. Curti-Pezzotta a 4'15"1; 12. Frattin-Fantinato (Renault Clio) a 4'57"7; 13. Grandmo-Mozzato (Citroën C2) a 6'55"6; 14. Berti-Tedesco (Ford Fiesta) a 7'07"1; 15. Nardi-Bechevolò (Ford Fiesta) a 9'51"1 (tutti gli altri su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Vagnini-Zanchetta in 31'54"8; 2. Palamenghi-Toppa a 52"9; 3. Barbatì-Marcucci a 1'09"9; 4. Baldinini-Gabrielli a 1'20"0; 5. Gandolfo-Torlerolo a 1'52"7 (tutti su Renault Clio).

Classe R3T: 1. Betti-Zanotti (Citroën Ds3) in 33'34"4.

Classe R4: 1. Pierangioli-Neri in 30'01"4; 2. Sandrin-Tolino a 1'29"2; 3. Cherkasov-Lukka (Subaru Impreza Wrx) a 2'29" (tutti gli altri su Mitsubishi Lancer).

Classe R5: 1. Scattolon-Zanini in 28'23"9; 2. Piccolotto-Genere a 36"1; 3. Bettega-Scattolon (Ford Fiesta) a 42"6; 4. Stefan-Zortea a 44"8; 5. Oriella-Tommasini (Ford Fiesta) a 45"; 6. Versace-Caldart a 1'04"6; 7. Bergamo-Simioni (Peugeot 208) a 1'05"4; 8. Laurencich-Floreaan (Hyundai i20) a 1'07"7; 9. Basso-Scopel (Peugeot 208) a 1'14"5; 10. Vian-Vettoretti (Ford Fiesta) a 1'51"1; 11. Tolfo-Bordin (Peugeot 208) a 1'55"0; 12. Bassetto-Meneano (Peugeot 208) a 2'44"9; 13. Bassetto-Bertoldi (Hyundai i20) a 3'13"4; 14. Scettri-Bergamasco (Ford Fiesta) a 3'23"7; 15. Callegaro-Gilli (Citroën Ds3) a 4'02"6 (tutti gli altri su Skoda Fabia).

RACING START

Classe RS16: 1. Giuriato-Forin (Vw Lupo) in 51'03"1.

AUTO MOTO RACING
Vivi la tua passione

1-4 Febbraio 2018
Lingotto Fiere
Torino

Nella foto: Francesco, 38 anni
Chirurgo

AUTOMOTO RACING



L'OUTLET DI

AUTO SPRINT

per informazioni outlet@autosprint.it

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



AUGURA A TUTTI



BUON NATALE



Per Info:
selezione nazionale@alice.it

RIVISTE

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

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

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.



IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI
GAZEBO PERSONALIZZATI - Realizzazione di: gazebo ad apertura rapida personalizzati, bandiere, striscioni, transenne, archi e gazebo gonfiabili. Forniamo tavoli, sedie ed espositori per il tuo gazebo. www.gazeboflash.it, tel. 0442-30222, mail: info@gazeboflash.it

TI SEI
PERSO
IL NOSTRO
SPECIALE?



RICHIEDILO QUI

06.78.14.73.11
da lun. a ven.
ore 9-13 e 14-16

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
con carta di credito su: www.abbonatiweb.it



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

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

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.1653

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

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

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network S.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

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





Il motore Boxer Alfa Romeo per la Brabham F1 del 1976 e, in basso la livrea immaginata da un nostro lettore

IL RITORNO IN F1 DA TITLE SPONSOR SAUBER FA DISCUTERE

A proposito di Alfa Romeo

Sono Alfista da quando mi innamorai della storia sportiva del Biscione leggendo un articolo su Autosprint nel 1978, il cui argomento era la resa alle pretese del clan Brabham-Alfa Romeo che impose un collaudo della c.d. "Alfa-Alfa" prima dell'ipotizzato debutto al Gran Premio d'Italia del 1978, bocciandola perché ritenuta poco competitiva. Giustamente, AS fece notare che l'Alfa Romeo non aveva mica bisogno né del parere, né dell'autorizzazione di Ecclestone o Lauda, il "collaudatore", per decidere cosa fare. Una rivincita arrivò l'anno successivo, sempre a Monza, quando la 179 di Giacomo per poco non arrivò a superare proprio Niki Lauda (leggetevi, chi può, le strisce di Matitaccia) prima di insabbiarsi alla Ascari. Fu il mio primo Gran Premio dal vivo, e indossavo una camicia sulla quale, col ferro da stiro, avevo fatto imprimere lo stemma Alfa e la 177, presi da una coperti-

na speciale di AS, con tutti gli stemmi delle scuderie di F1, trasferibili a caldo sui tessuti. Pensate un po' come mi sento dopo avere visto la colorazione della monoposto della scuderia che correrà col marchio e nome Alfa Romeo nel 2018, priva del Quadrifoglio! Ma che senso ha correre con un motore Ferrari? L'Alfa Romeo non è capace di progettarsi il motore con cui fare correre le proprie monoposto? E poi un'Alfa Romeo che corre deve avere il Quadrifoglio! La commistione del Cavallino e del Biscione andava bene quando erano Alfa Romeo (Casa costruttrice) e Ferrari (Scuderia). Ma da quando la figlia ha cominciato a costruire e vincere da sola sono due cose distinte. In nome della sinergia di gruppo FCA, dobbiamo assistere a un'altra umiliazione del Biscione, dopo quella del 1978? (...) Un caro saluto da chi, all'apertura di As, cerca subito "Cuore da Corsa"...

Giovanni Legato

Spinto dal ritorno del marchio Alfa Romeo in F1 ho voluto creare una mia interpretazione della livrea per la prossima Sauber. Quella bianco-rossa, molto bianca... troppo, presentata ad Arese non mi ha entusiasmato.

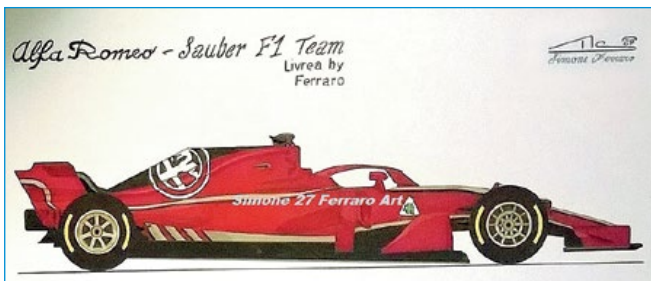
Partendo dalla base della Sauber C36, modificata nei dettagli tecnici versione 2018 (introduzione dell'Halo e abolizione di pinna e "T-Wing") ho lavorato sulla livrea per me più adatta. Il rosso Alfa è diventato protagonista, donando aggressività e storia alla monoposto, con l'aggiunta dei dettagli oro che regalano eleganza, compreso il Quadrifoglio. Simbolo leggendario dell'Alfa nelle corse, disegnato nella fiancata.

Simone Ferraro, Viterbo

E così la maledizione di Montezuma (leggasi Maranello) ha colpito ancora! L'ennesima vittima dell'ennesima illusione si chiama Antonio Giovinazzi sacrificato sull'altare della ragion di stato. Il potentissimo Marchionne non è riuscito a procurargli uno straccio di sedile neanche sulla derelitta Sauber travestita da Alfa farlocca! La lunga teoria di vittime dell'illusione ferrarista, iniziata con Pierluigi Martini, continua, confermando che per i piloti italiani in Ferrari l'entrata è sempre dalla porta di servizio.

Andrea Spalletti, Macerata

A quanto pare - e non poteva essere altrimenti - il rientro del marchio Alfa Romeo in F1, seppure per ora come adesivo sulle carrozzerie Sauber, crea gran clamore. A lode e gloria della strategia mediatica di Sergio Marchionne, a oggi vincente quanto a tempismo nell'annuncio del programma da title sponsor Sauber della Casa del Biscione. Questione motore: progettarne uno partendo da zero avrebbe comportato costi inimmaginabili, oltre che tempistiche lunghe. Questione Giovinazzi: scalzare Ericsson era e per ora è impossibile. Non a caso l'assetto proprietario Sauber è stato deciso, un anno fa, per stabilizzargli il posto. Marchionne non c'entra niente, anzi, la Ferrari vuole il bene di Antonio. Il problema è stabilire quale a oggi questo bene possa essere. Questione livrea alternativa: il disegno a lato è fatto con passione e per questo motivo lo pubblichiamo.



AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
06.49.92.393

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
06.49.92.289

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo**,
Alberto Crippa, **Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images**, **Bettiol**,
Getty Images, **Fuggiano**

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

Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro Bucci**, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni Cogni**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Beppe Donazzan**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giordo**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Arturo Rizzoli**, **Alberto Sabbatini**, **Alessandro Secchi**, **Daniele Sporbini**, **Leonardo Todisco Grande**, **Giorgio Terruzzi**, **Leo Turrini**, **Carlo Vanzini**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

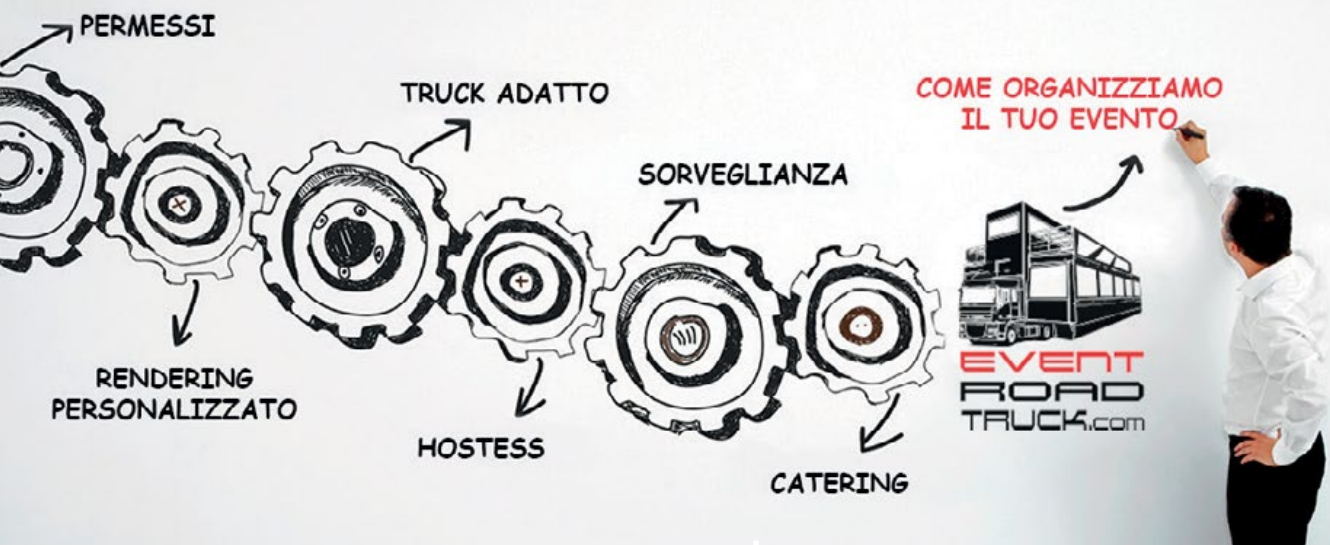
Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **CAVALLINO** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **blavende** **SPORT STYLE**



Noleggio Hospitality Per il Tuo Evento

CESARO
GROUP.IT

Truck Trasporto Auto



info@cesarogroup.it - info@eventroadtruck.com

MBE

MOTOR BIKE EXPO

18 / 21 GENNAIO VERONA

VERONAFIERE S.p.A.



LA FIERA DEDICATA AL MOTOCICLISTA



In occasione della decima edizione, Motor Bike Expo aprirà al pubblico già da giovedì.



AUTO SPRI NT

EXTRA

Poste Italiane SpA in A.P. D.L. 35/2005 (conv. in L. 6/2/2006 art. 1, c. 1) 028 Bologna

N.4 / Dicembre 2017 - Allegato ad Autosprint n. 51-52 del 19/12/2017
Non vendibile separatamente

RALLY

TROFEO ABARTH RALLY

TROFEO PEUGEOT

TROFEO RENAULT

TROFEO SUZUKI

PIANETA MONOMARCA

VELOCITÀ

ENTRY CUP

FERRARI CHALLENGE

LAMBORGHINI SUPER TROFEO

LOTUS CUP

MINI CHALLENGE

MITJET ITALIAN SERIES

PORSCHE CARRERA CUP ITALIA

RENAULT CLIO CUP ITALIA

SEAT LEON CUP

TROFEO ABARTH SELENIA



ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.



Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

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

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.

**MI ABBONO
PER UN ANNO A**

**AUTO
SPRI
NT**

**AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00**

PIANETA MONOMARCA

BENVENUTI IN UN MONDO ANCORA POPOLATO DA NUMEROSE CASE CHE CONTINUANO A EDIFICARE, SIA IN PISTA CHE NEI RALLY, TROFEI CON FILOSOFIE DIVERSE MA CHE SONO LO ZOCCOLO DURO DEL **MOTORSPORT**

ANDREA **CORDOVANI**



Benvenuti nel pianeta monomarca. Un mondo ancora popolato da tante belle storie da raccontare dove sono ancora numerose le Case che continuano a edificare in varie declinazioni trofei che rimangono lo zoccolo duro del motorsport, proponendo un ventaglio davvero variegato sia a livello d'accesso che sul versante delle performance. In questo numero extra di Autosprint, vi raccontiamo presente e futuro dei monomarca che nel Belpaese da corsa si svolgono sia in circuito che nei rally. Quattordici modi diversi per avvicinarsi alla filosofia dei trofei applicata alle corse. Le possibilità sono dunque molte e correre nei trofei continua a rappresentare una scelta intelligente sia per il divertimento sia per il portafogli. In più la visibilità garantita è sempre superiore a quella che si avrebbe disputando qualche gara spot non legata ad alcun campionato. Il mondo della velocità e dei rally deve dunque dire grazie alle Case che continuano a credere nel motorsport e che promuovono la loro attività sportiva in questo modo. Un'analisi dettagliata della stagione appena conclusa con rimandi al 2018 che incombe accompagna questo inserto dove abbiamo aggiunto due approfondimenti che rappresentano un esempio e pure una speranza per i tanti giovani che nei monomarca trovano una palestra per costruirsi il futuro.

Ecco, quindi, due interviste a chi, come Alessandro Balzan e Giandomenico Basso, con i trofei ha potuto costruire una bella carriera altrimenti negata dall'insostenibile pesantezza di costi inaccessibili.



SOMMARIO

- 4 ENTRY CUP
- 8 FERRARI CHALLENGE
- 12 LAMBORGHINI SUPER TROFEO
- 16 LOTUS CUP
- 20 MINI CHALLENGE
- 24 MITJET ITALIAN SERIES
- 28 PORSCHE CARRERA CUP
- 32 RENAULT CLIO CUP
- 36 SEAT LEON CUPRA CUP
- 40 TROFEO ABARTH SELENIA
- 44 INTERVISTA BALZAN
- 48 INTERVISTA BASSO
- 50 TROFEO ABARTH RALLY
- 54 TROFEO PEUGEOT
- 58 TROFEO RENAULT
- 62 TROFEO SUZUKI

Testi Dario Lucchese (Velocità)
e Daniele Sgorbini (Rally)
Grafica Alberto Rondelli e Roberto Rinaldi
Scelta fotografica Chicco Rimondi

TWINGO LOW COST PER ECCELLENZA

LANCIATA NEL 2016 LA SERIE CHE ANIMA I WEEK END PERONI RACE, APERTA PRATICAMENTE A TUTTI, È STATA MOLTO COMBATTUTA

Può essere senz'altro definito il monarca "low cost" per eccellenza. Lanciata ufficialmente nel 2016, la Entry Cup vede protagoniste le piccole ma agili e poco dispendiose Renault Twingo. Un campionato aperto praticamente a tutti; sia a chi non possiede un budget per potere aspirare più in alto, quanto a coloro che sono alle prime armi, ma anche a gentleman e giovanissimi. Il fatto di poter correre con la sola licenza D, apre infatti le porte ai sedicenni: tra i vari "under" Manuel Stefani e Tomas Trcek. A laurearsi quest'anno campione è stato Pietro Casillo, che ha conquistato il titolo nel round finale di Adria, quando è riuscito a spuntarla sul suo diretto rivale Massimo Visani, al quale è pesato il fatto di avere saltato la penultima tappa di Vallelunga. Proprio Visani aveva inaugurato la stagione centrando una doppietta a Franciacorta dopo avere colto anche la prima pole 2017. Ma sul tracciato lombardo, a mettersi in evidenza erano stati subito Paolo Silvestrini e Antonello Casillo (fratello di Pietro), autori di un

**IL FATTO DI
POTER
CORRERE
CON LA
SOLA
LICENZA D
APRE LE
PORTE
ANCHE AI
SEDICENNI**

2° posto a testa. Due terzi piazzamenti per Pietro Casillo, che ha iniziato quasi in sordina. Anche perché Visani ha concesso il "bis" nel successivo round di Adria, a metà maggio, quando Pietro Casillo ha chiuso 2 volte 2°, con Silvestrini e Alessandro Palladini a completare nella circostanza il podio. Nell'unica trasferta estera, a Brno, al suo rientro nella serie italiana lo sloveno Tomas Trcek ha centrato due vittorie su due. Lo specialista della categoria (tra i principali attori dell'analogo campionato che si disputa nei paesi dell'est), in gara-1 ha messo dietro ancora un costante Pietro Casillo, in seguito terzo, e lo stesso Visani. Poi a





2 MASSIMO VISANI	1 PIETRO CASILLO	3 ANTONELLO CASILLO
-------------------------------	-------------------------------	----------------------------------



GIUNTA ALLA
SECONDA
EDIZIONE LA
ENTRY CUP HA
VISSUTO UNA
STAGIONE
PIENA DI
EMOZIONI

ENTRY CUP

salire sul 2° gradino del podio è stato l'altro sloveno Gasper Drnovsek. Dopo avere fatto pieno bottino di punti, nel 4° atto di Misano per Pietro Casillo è arrivata la svolta con 2 vittorie. Ancora bene Visani, nell'ordine 2° e 3°. Alla ribalta sul tracciato romagnolo anche Andrea Benini, che dopo avere dato vita ad un acceso confronto con Federico Uguccioni e Daniele Carminati ha concluso 2° in gara-2. A Varelunga prima vittoria per Drnovsek (in gara-1, sotto il diluvio) e Antonello Casillo. Riflettori puntati nuovamente su Benini, 2° in gara-2. Portando a casa a sua volta un 2° e un 3° posto e approfittando dell'assenza di Visani, Pietro Casillo ha potuto invece consolidare la leadership nella classifica che ha confermato appunto nell'epilogo di Adria, che ha visto Silvestrini centrare il successo in gara-1, diventando il sesto differente vincitore 2017, e Antonello Casillo svettare in gara-2. Pietro Casillo ha invece potuto scrivere definitivamente il proprio nome nell'albo d'oro del trofeo, subito dopo quello di Lodi re nel 2016.

**È STATA UNA
STAGIONE
PIENA DI
EMOZIONI
IN ENTRY
CUP CHE SI
È RISOLTA
SOLO
ALL'ULTIMO
ROUND**



IL FUTURO

VETTURA E GOMME A 1700 EURO

ECCO QUANTO COSTA NOLEGGIARE L'AUTO PER OGNI WEEK END DI GARA: ESTRAZIONE A SORTE

Tutto confermato per il 2018, quando si disputerà la terza edizione della Entry Cup. Sempre sei saranno gli appuntamenti del calendario, con un totale di 12 gare. La serie approderà sui circuiti di Franciacorta, Varelunga, Varano e due volte a Misano, con un'ulteriore trasferta ancora da definire. Confermata anche la monogestione del Gruppo Peroni Race, che noleggerà vettura e pneumatici per 1700 euro a weekend. Le stesse vetture verranno assegnate a sorte prima di ogni tappa. Al momento è anche previsto un test ufficiale pre-stagionale alla fine di febbraio, ancora a Franciacorta. Per i partecipanti verrà allestita un'area hospitality dedicata. Confermato anche il format, che continua a prevedere due gare, una qualifica ed un turno di prove libere, tutte della durata di 20'.

2018 CON SEI APPUNTAMENTI

6 MAGGIO	MISANO
20 MAGGIO	FRANCIACORTA
3 GIUGNO	VARELUNGA
22 LUGLIO	VARANO
21 OTTOBRE	MISANO
DA DEFINIRE	



PIETRO CASILLO VA A SEGNO

PRIMA STAGIONE COMPLETA E PRIMO TITOLO PER
IL CAMPANO CHE HA FIRMATO **DUE VITTORIE**

Primo titolo della carriera e prima stagione completa per Pietro Casillo. Il pilota campano, 29 anni, ha conquistato due vittorie una pole, salendo consecutivamente dieci volte sul podio e facendo anche meglio di suo fratello Antonello, che nel 2016 era stato a sua volta in lizza per il primato assoluto della Entry Cup. Prima di adesso, Pietro aveva fatto solamente qualche apparizione in vari campionati. Come nel 2008, quando ha preso parte ad alcune gare della C1 Cup,

monomarca che nei due anni precedenti aveva visto suo padre Carlo conquistare lo scettro assoluto. Toccata e fuga anche nella Cruze Cup (al suo attivo una gara al Lausitzring nel 2011) e nella Ibiza Cup, proprio in coppia con il padre, nel 2015 al Mugello. Lo scorso anno Pietro ha fatto quindi il suo debutto nella serie di Peroni, presentandosi a Vallelunga con un quinto ed un sesto posto. Quindi l'impegno a tempo pieno che nel 2017 lo ha portato a conquistare appunto il titolo.



LA VETTURA

SHOW POSSIBILE ANCHE CON **85 CV**

MOTORE **1000 CC**, CAMBIO MANUALE A 5 RAPPORTI
LA PICCOLINA FA DAVVERO DIVERTIRE

Protagoniste della Entry Cup saranno sempre le stesse Renault Twingo con motore di 1000 cc tre cilindri e una potenza di 85 cv, a fronte di 850 kg di peso. Il cambio è di tipo manuale a cinque marce. Tutte le vetture sono dotate di assetto ed elettronica "racing", oltre che di tutto il necessario equipaggiamento di sicurezza a norma FIA. Confermate le gomme Nankang di tipo intagliate.

QUARTO DI SECOLO ALLA GRANDE

TRA I **MONOMARCA** PIÙ LONGEVI, LA SERIE DEL CAVALLINO RAMPANTE HA PROPOSTO ANCORA UNA VOLTA SFIDE STUPENDE, CAPACI DI RINVERDIRE UNA STORIA ORMAI LUNGA E RICCA DI **MOMENTI EMOZIONANTI**

fotografie VIVA



PER LA
SECONDA VOLTA
IN CARRIERA
IL 27ENNE
ROMANO
DANIELE
DI AMATO HA
CONQUISTATO
IL FERRARI
CHALLENGE

Nel 2017 il Ferrari Challenge ha raggiunto il traguardo delle 25 edizioni, confermandosi come uno dei monomarca in assoluto più longevi. Un traguardo che ha coinciso con il debutto della 488 Challenge, in una stagione estremamente intensa. Sette doppi appuntamenti, 12 differenti vincitori assoluti tra il Trofeo Pirelli e la Coppa Shell, sette titoli assegnati; sono alcuni dei numeri del campionato conclusosi alla fine di ottobre. E ancora 68 i piloti e 22 i team (legati sia ai concessionari che ai service Ferrari) al via della serie europea, sempre af-

fiancata dai campionati Asia Pacifico e Nord America. A laurearsi campione nella "classe" maggiore è stato Daniele Di Amato, che ha portato al successo il team Cdp in quello che si è rivelato un anno particolarmente importante per il monomarca riservato alle vetture della Casa di Maranello. In Coppa Shell la corona è andata invece al danese Johnny Laursen, con i colori di Formula Racing vincitore anche delle Finali Mondiali del Mugello, con l'ex campione della Gp2 Series Fabio Leimer "iridato" nel Trofeo Pirelli. A tenere a battesimo la nuova 488 Chal-

lenge è stato il team Octane 126, che nel Trofeo Pirelli ha monopolizzato a Valencia il primo appuntamento della stagione. Prima con la vittoria di Leimer e quindi con il successo nella seconda gara del suo compagno di squadra Bjorn Grossman, il più veloce in entrambe le sessioni di qualifica. Subito bene anche Philip Baron, sul podio con la Rossocorsa. Podio anche per Andrea Gagliardini, che in gara-2 ha concluso terzo con la vettura della Cdp. Altra storia a Monza, con l'arrivo di Di Amato che ha rimesso in discussione tutti gli equilibri. Il pilota romano si è

NEL 2017 IL MONOMARCA DEL CAVALLINO HA TAGLIATO IL TRAGUARDO DELLE 25 EDIZIONI

presentato facendo segnare sabato il miglior tempo nella prima sessione di qualifica, con un margine di oltre sei decimi nei confronti di

Sam Smeeth, dominando poi gara-1 sempre con un vantaggio abissale sull'inglese dello Stratstone Ferrari, a sua volta insidiato da Alessandro Vezzoni. Di Amato ha quindi concesso il bis la domenica, centrando ancora pole e vittoria e precedendo nell'ordine Baron, Leimer e un Vezzoni sempre in ottima forma con la Rossocorsa-Pellin Racing. Doppietta di Di Amato anche a Budapest, dove ha conquistato entrambe le pole, con Smeeth e Leimer ad alternarsi sul secondo gradino del podio e Vezzoni ancora in evidenza e due volte terzo. Quinto centro di fila al Paul Ricard per Di Amato, nuovamente il più veloce nelle due sessioni di qualifica. Ma ad interrompere la serie positiva del driver romano ci ha pensato nella seconda gara del weekend Grossmann (terzo in gara-1 dietro a Baron), che ha così festeggiato la sua seconda vittoria della stagione. Dietro di lui ancora Di Amato e poi Smeeth. Un successo a testa a Silverstone per Di Amato e Baron, che si sono divisi anche le pole, ottenendo inoltre un secondo posto ciascuno, con Grossmann sempre dietro. Il tedesco a Imola è stato il vero mattatore nelle qualifiche e ha vinto gara-1, prima del contatto che lo ha visto protagonista con Baron nella seconda gara, quando ha concluso nono. In questa circostanza a Smeeth è andato il suo primo successo della carriera tra i Pro, a Di Amato invece il titolo con un appuntamento di anticipo, nonostante abbia raccolto un miglior quinto piazzamento. L'italiano ha poi saltato il conclusivo round del Mugello, dove ad emergere è stato il ventenne danese Nicklas Nielsen, con la 488 Challenge di Formula



FERRARI CHALLENGE

Racing dominatore dell'intero weekend, con Leimer secondo in entrambe le gare. Nel Trofeo Pirelli Am ha iniziato bene lo svedese Martin Nelson, con la vettura della Scuderia Autoropa primo nelle due gare di Valencia che hanno dato il via alla stagione e nel secondo appuntamento di Monza. In Ungheria è arrivato il primo successo di Jens Liebhauser, in forze al team Gohm Motorsport, e di Chris Froggatt (Hr Owen). Una vittoria anche per Tommaso Rocca con la Rossocorsa al Paul Ricard. In Francia, Liebhauser ha messo a segno la sua seconda affermazione, ma questa volta con una vettura del team Formula Racing, subentrando a Nelson in testa al campionato. A Silverstone, sul suo circuito di casa, Froggatt è tornato alla vittoria festeggiando una doppietta, anche se Liebhauser ha mantenuto la leadership della classifica. Nel penultimo round di Imola, Nelson è tornato al successo, con Liebhauser primo in gara-2 e sempre in testa al campionato, ma con soli 13 punti di vantaggio su Froggatt. Vantaggio che al Mugello è riuscito comunque ad amministrare aggiudicandosi il titolo di classe.

In Coppa Shell a dare in Spagna la prima zampata è stato Laursen, campione 2015 dell'European Le Mans Series, che si è alternato sul gradino più alto del podio con Rick Lovat, alfiere della Kessel Racing, due volte in pole e al "top" anche nella Coppa Gentleman. A Monza, sulla sua pista di casa, è stato il turno del veterano Erich Prinoth, in gara-1 davanti a Christophe Hurni e Eric Cheung, i quali hanno completato un podio mo-



nopolizzato dai Gentleman. Ma il pilota altoatesino della Ineco-Mp Racing non ha poi avuto fortuna in gara-2, quando è stato costretto al ritiro dopo essersi avviato settimo. Viceversa a raccogliere il suo primo successo è stato il francese Henry Hassid, con la vettura del team Charles Pozzi davanti al poleman Fons Scheltema e Hurni. Con la vittoria ottenuta in gara-2 in Ungheria Laursen ha consolidato la propria leadership nella classifica, dopo che sabato era andato a segno Eric Cheung, con la 488 Challenge di Formula Racing primo anche nella Coppa Gentleman. A Le Castellet, sul suo circuito di casa, Hassid ha centrato una doppietta andando a quota tre vittorie e recuperando punti importanti nei confronti del leader della classifica Laursen, in quella occasione due volte secondo e autore di una doppia pole. Discorso identico a Silverstone, dove si

è assistito ad un'altra doppietta di Hassid, dominatore fin dalle prove. A Imola Hassid ha conquistato il suo sesto successo, ma in gara-2 si è dovuto piegare alla giovanissima Fabienne Wohlwend. Quindi l'epilogo del Mugello, con Laursen vittorioso in gara-1 e campione assoluto, mentre l'ultimo acuto è stato ancora di Hassid.

Nella classe riservata alle 458 Challenge Evo, Holger Harmsen ha ottenuto una doppietta a Valencia. Due vittorie invece a Monza per il giapponese Yoshiaki Ohmura e per il turco Umit Ulku sul circuito dell'Hungaroring. Doppietta in Francia e a Imola per l'altro turco Galip Atar. È stato quest'ultimo a conquistare alla fine il titolo al Mugello, nel weekend che ha visto trionfare per la prima volta Hoger Harmsen e Kriton Lendoudis. A entrare nella storia nella tappa di Imola è stata Fabienne Wohlwend, al suc-

IL VINCITORE

SAM SMEETH

DI AMATO ARPIONA UN'ALTRA VITTORIA

SECONDA **AFFERMAZIONE** IN CARRIERA PER IL ROMANO NEL TROFEO PIRELLI GIÀ VINTO NEL 2014

Secondo titolo della carriera e nel Ferrari Challenge per Daniele Di Amato, che già nel 2014 si era laureato campione del Trofeo Pirelli, chiudendo in quell'anno secondo nelle Finali Mondiali di Abu Dhabi. Il romano, 27 anni, ha vinto nel 2017 sei gare sulle dieci a cui ha preso parte con i colori della Cdp, ottenendo sette pole, due secondi posti e facendo segnare nove volte il giro più veloce. Sempre quest'anno ha debuttato nella Porsche Mobil 1 Supercup con il team Dinamic, ottenendo come migliore risultato il sesto posto a Montecarlo, dove si è classificato secondo tra i Rookie. Seguendo le orme del padre Renato, già un veterano del Ferrari Challenge, Daniele ha fatto il proprio esordio nel monomarca nel 2011, vincendo subito la gara della Coppa Shell di Misano. Nel proprio palmares anche una parentesi nel Gt Italiano datata 2015, con la 458 Gt3 della Mp1 Corse con cui ha conquistato un miglior terzo posto sempre a Misano assieme a Max Mugelli.





FABIENNE WOHLVEND

cesso nella Coppa Shell in gara-2 con i colori della Octane 126 dopo avere ottenuto la pole ed avere concluso seconda nella gara del sabato. La ragazza del Liechtenstein, 19 anni, è stata la prima donna a conquistare una vittoria assoluta nel Ferrari Challenge e a fine stagione si è imposta anche nella speciale classifica riservata alle "Ladies". Una stagione memorabile anche per Manuela Gostner. L'altoatesina della Ineco-MP Racing, che non ha preso parte a tutti gli appuntamenti a causa del concomitante impegno nella Gt4 European Series, ha ottenuto un nono posto assoluto a Valencia, un settimo a Budapest e ancora un settimo e un sesto al Paul Ricard, poi un nono a Silverstone fino al migliore quarto piazzamento di Imola in gara-1, cui ha fatto seguito il quinto posto conquistato sempre sul circuito del Santerno la domenica.



CHALLENGE EUROPA SU SETTE ROUND

SARANNO TRE LE GARE CHE SI DISPUTERANNO IN ITALIA: MUGELLO, MISANO E MONZA

Saranno sempre sette la prossima stagione, gli appuntamenti del Ferrari Challenge Europa, l'ultimo in abbinamento con le Finali Mondiali che tornano ad essere ospitate a Monza per la quarta volta, dopo le edizioni del 2001, 2004 e 2006. Tre in tutto le tappe italiane, incluse quelle del Mugello, che inaugurerà il calendario a fine marzo, e Misano. Confermata la trasferte di Silverstone, cui verranno affiancate le altre tre di Spa-Francorchamps, Brno e Barcellona. Sempre in tema di novità, oltre al fatto che ad animare lo schieramento saranno solo le 488 Challenge, va citata l'istituzione di una classe Am all'interno della Coppa Shell, così come già avviene nel Trofeo Pirelli. Per le due "serie" verranno inoltre assegnati i rispettivi titoli "Ladies". Rimane invece invariato il format dei weekend, con le due gare e la

doppia sessione di qualifica da mezzora ciascuna per il Trofeo Pirelli e lo stesso per la Coppa Shell, precedute da test e prove libere.

2018 SU 7 SFIDE

25 MARZO	MUGELLO
29 APRILE	SILVERSTONE (GB)
13 MAGGIO	SPA (B)
9 GIUGNO	MISANO
22 LUGLIO	BRNO (CZ)
16 SETTEMBRE	BARCELONA (E)
4 NOVEMBRE	MONZA

PHILIPP BARON



LA VETTURA

NEL 2018 SOLO 488 CHALLENGE

ANDRÀ DEFINITIVAMENTE IN PENSIONE LA 458 EVO PROTAGONISTA FINO ALLA PASSATA EDIZIONE

Dopo avere fatto il suo debutto assoluto a Laguna Seca nella serie nordamericana, la Ferrari 488 Challenge ha avuto la sua prima assoluta europea nella tappa inaugurale di Valencia, segnando ufficialmente una vera svolta nella storia del "Challenge", essendo la prima vettura equipaggiata con un motore turbo impiegata nel monomarca. Un propulsore da 3.9 litri V8 con una potenza di 670 cv, bene abbinata allo Slide Slip control, il sistema finalizzato ad una gestione ottimale della performance più elevate. La 488 Challenge, che rappresenta il sesto modello utilizzato nel campionato dal 1993 ad oggi, sarà nel 2018 l'unica ad essere utilizzata nel Ferrari Challenge, che metterà definitivamente in pensione la 458 EVO protagonista fino alla passata edizione.

LAMBORGHINI SUPER TROFEO EUROPA

QUANDO I NUMERI SONO DAVVERO TORO

IL TROFEO DELLA CASA DI SANT'AGATA VA IN ARCHIVIO DOPO UNA STAGIONE CHIUSA CON CIFRE RECORD: 78 PILOTI E 22 TEAM AL VIA





NEL 2017 LA VITTORIA DEL SUPERTROFEO LAMBORGHINI EUROPA È ANDATA A SPINELLI E GRENIER, BINOMIO VINCENTE ITALO-CANADESE DEL TEAM ANTONELLI



Tre campionati continentali ed un'inedita serie Middle East che ha preso il via proprio quest'anno; il Lamborghini Super Trofeo diventa sempre più globale. In Europa, il monomarca riservato alle vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese, si appresta a celebrare nel 2018 il traguardo delle dieci edizioni. La stagione che si è appena conclusa ha confermato numeri importanti: 78 piloti (quasi 180 quelli che hanno preso il via complessivamente, includendo i campionati Asia, Nord America e quello mediorientale) e 22 team. Livello alto, equilibrio perfetto: ne è la prova il fatto che tre dei quattro titoli si siano assegnati in extre-

NEL 2018 IL SUPER TROFEO LAMBO TAGLIERÀ IL TRAGUARDO DELLE DIECI EDIZIONI

mis, nel conclusivo round di Imola. In questo contesto a mettersi in evidenza sono stati soprattutto i giovani, nell'ottica di quella che è la filosofia di Squadra Corse.

Il "Super Trofeo" diventa infatti un contenitore di talenti, con gli "Youngster Programs" protesi verso le categorie Gt. A proposito di giovani, a laurearsi campioni Pro nella conclusiva tappa del Santerno sono stati Loris Spinelli e Mikaël Grenier. Il binomio italo-canadese del team Antonelli Motorsport è andato a segno dopo un finale coinvolgente, con i primi quattro equipaggi alla vigilia raccolti in soli 12 punti. Spinelli, 21 anni, già nel 2015 vincitore del titolo Pro-Am nella stessa serie europea, è stato in assoluto una riconferma. Primo anno nella categoria per il suo compagno di squadra, con trascorsi nella Indy Lights americana. Assieme hanno ottenuto sei vittorie. Dietro di loro hanno concluso Rik Breukers e Axcil Jefferies, rispettivamente 19 e 23 anni, con la Gdl Racing già campioni della serie Middle

IL VINCITORE

SPINELLI TALENTO SENZA VALIGIA

LORIS HA CONCESSO IL BIS IMPONENDOSI NELLA CLASSE MAGGIORE IN COPPIA CON GRENIER

Pilota senza valigia. Loris Spinelli è talento puro. Lo ha dimostrato prima nei kart, quando nel 2011 ha vinto la Coppa del Mondo Kf2. Da lì una stagione in AutoGp, tre anni dopo, non particolarmente fortunata. Quindi l'esordio in Lamborghini, la stagione successiva, e la conquista del titolo Pro-Am con il team Antonelli Motorsport, la stessa squadra con cui a distanza di due anni ha concesso il "bis" nella classe maggiore assieme al canadese Mikaël Grenier. Sette le vittorie ottenute, una soltanto lo scorso anno; 11 in totale inclusi i tre successi messi a segno nel 2015 nella propria classe. Tre invece le pole 2017, sui circuiti del Paul Ricard, di Spa e del Nürburgring. Entrato nel 2016 nello Young Drivers Program di Lamborghini Squadra Corse, per il prossimo anno punta al passaggio nella Gt3, intenzionato comunque a rimanere legato alla Casa di Sant'Agata Bolognese.



CECOTTO-POSTIGLIONE



ABBATE-NEMOTO

East e autori di due vittorie. Una in meno rispetto a quelle che hanno conquistato Vito Postiglione ed il 18enne Jonathan Cecotto; proprio quest'ultimo, figlio dell'ex pilota di F.1 e campione mondiale delle due ruote Johnny Alberto, è stata una delle migliori rivelazioni. Anche se il duo della Imperiale Racing, dalla quarta trasferta di Spa in avanti ha raccolto meno di quanto ci si attendeva. Complice anche la sfortuna, come quel problema ad una ruota che nel round decisivo di Imola li ha messi "kappaò" nella prima gara.

Dietro di loro altri due "under", Raphael Abbate e Yuki Nemoto, che proprio nel conclusivo appuntamento hanno centrato con la Vs Racing quel successo che inseguivano dal weekend inaugurale di Monza. In tema di italiani, ad emerge-

re nella Pro-Am è stato Kikko Galbiati, sempre con la squadra guidata da Marco Antonelli. Per lui tre vittorie (quelle messe a segno a Silverstone e al Nürburgring con Gianluca Giraudi ed il successo ottenuto al Paul Ricard assieme a Davide Roda) e un solo punto in meno rispetto all'altro binomio della VS Racing formato da Christopher Dreyspring e Liang Jiatong dopo il penultimo appuntamento del Nürburgring. Un punto che però non è riuscito a recuperare, chiudendo secondo in campionato. Per il team di Vincenzo Sospiri è invece arrivato il "bis" con i polacchi Teodor Myszkowski e Andrej Lewandowski, leader nella classe Am, mentre l'olandese Gerard Van der Horst è stato incoronato per il secondo anno di fila campione della Lamborghini Cup.



VAN DER HORST



ADESSO SPAZIO ALLA HURACAN EVO

NEL 2018 DEBUTTA L'EVOLUZIONE DELL'ATTUALE 620-2. PIÙ PRESTAZIONI E PIÙ ATTENZIONE ALLA SICUREZZA

Dopo tre anni di impiego nel Super Trofeo a livello intercontinentale, la Lamborghini Huracán diventa Evo. Dal 2018 nei campionati Europa, Asia e Nord America debutterà la nuova vettura, che rappresenta uno sviluppo raffinato rispetto all'attuale "620-2" sotto il profilo tecnico. Più prestazioni, ma anche tanta attenzione alla sicurezza: l'ultima nata della Casa di Sant'Agata Bolognese incorpora perfettamente entrambi gli aspetti.

Equipaggiata come la precedente versione da un motore V10 aspirato di 5,2 litri derivato dalla vettura stradale, con una potenza di 620 cv, da un cambio sequenziale a 6 rapporti X-Trac, abs della Bosch Motorsport e traction control della Motec, la Evo presenta un'aerodinamica profondamente rivista, con un aumento di efficienza grazie al body kit in carbonio adottato. Due gli elementi innovativi: la presenza di una pinna centrale e quella del "roof hatch". Il lavoro svolto dagli ingegneri del reparto Motorsport di Automobili Lamborghini, in collaborazione con la Dallara Engineering e con il Lamborghini Centro Stile, ha avuto subito dei risultati tangibili in termini di prestazioni. Tanto che nei test di Monza il tempo sul giro è subito sceso di 1,5". Ciò anche e soprattutto grazie ad un aumento di stabilità nella percorrenza delle curve veloci. Una vettura, la Huracán Super Trofeo Evo, pensata nei particolari per essere dunque maggiormente prestazionale nell'ottica di un graduale passaggio verso le Gt, ma anche più stabile e quindi meno complicata da guidare per i gentleman. Il suo debutto continentale avverrà nel weekend del 21 e 22 aprile a Monza, in occasione del primo dei sei appuntamenti su cui si articolerà il calendario della prossima stagione. Un calendario che presenterà un'ulteriore importante novità: saranno infatti due le tappe italiane, dal momento che quella di Misano prenderà il posto del Paul Ricard. Riconfermate invece Silverstone, Spa-Francorchamps (in occasione della 24 Ore della Blancpain Gt Series) e Nürburgring. A queste bisognerà aggiungere la sesta edizione della Finale Mondiale, la cui collocazione e data devono essere ancora rivelate.

IL DEBUTTO
CONTINENTALE DELLA
NUOVA HURACAN EVO
AVVERRÀ IN OCCASIONE
DEL PRIMO ROUND 2018
SULLA PISTA DI MONZA
IL 21-22 APRILE



6 APPUNTAMENTI NEL SUPERTROFEO 2018

22 APRILE	MONZA	ITALIA
20 MAGGIO	SILVERSTONE	GRAN BRETAGNA
24 GIUGNO	MISANO	ITALIA
27 LUGLIO	SPA-FRANCORCHAMPS	BELGIO
16 SETTEMBRE	NÜRBURGRING	GERMANIA
DA DECIDERE	WORLD FINAL	



ALTO INDICE DI GRADIMENTO

COMBATTUTO, PARTECIPATO E SPETTACOLARE IL MONOMARCA
CON LA PEPATA GT INGLESE SI È DECISO SOLO ALL'ULTIMO ROUND

DOPO UNA
BELLA LOTTA
CON STEFANO
PASOTTI,
FRANCO
NESPOLI HA
CONQUISTATO
IL MONOMARCA
LOTUS
BISSANDO LA
VITTORIA
OTTENUTA NEL
2015



FRANCO NESPOLI

Una volta di più la Lotus Cup Italia si è confermata come un monomarca tricolore dall'elevato indice di gradimento. Ciò a fronte di una stagione 2017 che ha visto al via 24 piloti, di cui dieci al debutto al volante delle vetture "made in PB Racing". Una stagione che ha eletto il proprio campione solo nell'ultimo appuntamento di Imola, dove a conquistare il titolo è stato Franco Nespoli. Lo svizzero, portacolori della Cipriani Motorsport, ha avuto in Stefano Pasotti il suo principale avversario nei cinque dei sei appuntamenti che hanno portato i due a contendersi lo scettro sulle rive del Santerno. Dopo la vittoria ottenuta nel 2015, l'elvetico è riuscito a bissare l'alloro nella serie promossa congiuntamente da PB Racing e Lotus Cars. Al

LA
STAGIONE
2017 HA
VISTO AL
VIA 24
PILOTI DI
CUI DIECI
AL DEBUTTO
SULLA GT
INGLESE

suo attivo quattro primi posti ed altrettanti podi. In realtà Pasotti ha ottenuto un maggior numero di vittorie, che hanno comunque contribuito al successo della LG Motorsport nella classifica team. Ma il fatto di avere saltato il terzo

appuntamento di Monza e i due ritiri di Misano e Vallelunga, hanno automaticamente influito nella lotta per l'assoluta. Terzo posto per il torinese Giacomo Giubergia, che è stato un po' la vera sorpresa di quest'anno. L'alfiere della Pellin Racing, al suo esordio assoluto, ha infatti dominato le classi Pirelli Cup e Pirelli Rookie, inserendosi più volte nelle prime posizioni della classifica generale, salendo spesso e volentieri sul podio e dimostrando grande affiatamento con la Lotus Elise Cup PB-R. Mai domo il veterano Vincenzo Sauto, sempre tra i più combattivi ma bersagliato dalla sfortuna nella seconda par-



LOTUS CUP ITALIA

te della stagione; fattore che non gli ha permesso di difendersi nella Over 50 da Vito Utzieri, al quale è andato alla fine il titolo di categoria.

In netta crescita rispetto al 2016 Stefano Zerbi e Luca Flaccadori. Entrambi hanno occupato sovente le posizioni di vertice, con il primo che è arrivato a sfiorare il podio, mentre lo svizzero (pure lui in forze alla LG Motorsport) ha bene impressionato negli appuntamenti di Franciacorta e Monza, dove tra l'altro ha messo a segno il secondo posto in gara-2. In evidenza anche Filippo Manassero e Marco Fumagalli, i quali hanno confermato le loro doti velocistiche in tutti gli appuntamenti a cui hanno preso parte (doppietta assoluta per il primo a Monza e tre terzi posti per il brianzolo).

Una menzione particolare va a Fabio Rezzonico, pilota sicuramente tra i più spettacolari, e Andrea Giuliani, autore di una stagione in crescendo conclusa con un quinto piazzamento ottenuto a Vallelunga in condizioni di bagnato. Assieme ad essi vanno citati Paolo Ferraresi, Jurgen Heidenhofer (che ha sfiorato il podio a Imola) e la "meteora" Manuel Bissa, autore di due secondi posti a Vallelunga, nell'unica sua apparizione nel monomarca.

**PASOTTI
NEL 2017 HA
COLTO
IL MAGGIOR
NUMERO
DI VITTORIE**



STEFANO PASOTTI



VITO UTZIERI



GIACOMO GIUBERGIA

LA VETTURA

ELISE CUP PB-R ANIMANO LA SERIE

260 CAVALLI LA GT INGLESE SVILUPPATA DA PB RACING RAPPRESENTA ORMAI UNA GARANZIA

Nel 2018, per il quinto anno ad animare la serie saranno le Elise Cup PB-R. Motore 4 cilindri 16 v di 1.794 cc, con una potenza di 260 cv, la Gt inglese sviluppata da PB Racing, Hexathron Racing Systems e Lotus Cars ha un telaio con struttura ultra leggera in alluminio estruso per un peso di circa 800 kg. Il cambio adottato è un sequenziale a 6 marce con sistema elettronico flat-shift e differenziale autobloccante. Le gomme utilizzate sono di tipo slick Pirelli. Una vettura accattivante, per la quale il prossimo anno è tuttavia previsto qualche piccolo aggiornamento. In particolare un "upgrade" tecnico sul motore. Inoltre, grazie alla collaborazione con AiM Sportline, le Elise potranno essere equipaggiate con dashlogger MXS e acquisizione dati in una soluzione personalizzata "Plug & Play", grazie ad un'interfaccia studiata appositamente con l'azienda di Concorezzo. Per il resto tutto rimarrà invariato, nel segno della continuità e dell'equilibrio in pista, in grado di offrire un campionato dagli ingredienti ormai consolidati e con il blasone di un marchio storico.



STEFANO ZERBI



MARCO FUMAGALLI

SI PUNTA SEMPRE PIU' IN ALTO

I NUMERI 2017 HANNO RISPETTATO LE ATTESE ORA IL MONOMARCA È GIÀ PRONTO A RILANCIARE. ECCO COME

Se i numeri nel 2017 sono stati quelli che ci si attendeva, per la prossima stagione la Lotus Cup Italia è già pronta a rilanciare. Diverse sono le conferme, cominciando da Stefano Zerbi, che non nasconde certo la sua voglia di riscatto. Insieme a lui, saranno al via nella serie tricolore anche il compagno di squadra Marco Fumagalli, Vito Utziers e Manuel Bissa, mentre sono vicini a confermare la propria presenza anche l'au-



STEFANO D'ASTE

VINCENZO SAUTO



striaco Jurgen Heidenhofer, nonché il campione in carica Franco Nespoli e Paolo Ferraresi. Tra le novità quella della Diegi Motorsport che schiererà due macchine, una per Matteo De Florian. Un assaggio della Lotus Cup Italia 2018 si è avuto a Milano Autoclassica lo scorso novembre, dove altri piloti hanno potuto "testare" la Elise Cup PB-R in vista di un probabile impegno per l'anno venturo. Oltre allo stesso Heidenhofer (che si è aggiudicato la vittoria nel Master show dedicato), hanno fatto bene nella circostanza il giovane Nicolò Liana e il ritrovato Fabio Anelli, subito a proprio agio nel "toboga" allestito presso la Fiera di Rho-Milano; con loro anche il rallista Michel Bissa e Lorenzo Tirloni, che non avrebbero nascosto l'intenzione di unirsi al campionato nella prossima stagione. Con PB Racing che sta lavorando a 360 gradi per l'anno prossimo, è stato appena deliberato il calendario che si conferma su sei doppi eventi, per un totale di 12 gare. Tutti gli appuntamenti si svolgeranno come sempre nell'ambito dei weekend targati Gruppo Peroni Race. Il via l'8 aprile al Mugello, per poi fare tappa a Franciacorta, Vallelunga, Monza, Imola e Misano. Se la Lotus Cup Italia ha confermato la bontà del proprio for-

mat, quest'anno Stefano d'Aste (numero uno della PB Racing) ha inoltre portato nei medesimi fine settimana una novità per tutti i possessori delle vetture stradali del marchio e derivate, ovvero la Speed Championship. Questa serie ha riscosso subito un ottimo successo, con 24 partecipanti che si sono scatenati in tutta sicurezza, con un occhio al cronometro per concorrere al premio finale: una gara nella stessa Lotus Cup Italia. Ad aggiudicarsi questa prima edizione sono stati Marco Pozzi e Manuel Fretti, che a Imola non hanno avuto timore nel battersi con i loro colleghi della serie "racing", suscitando la curiosità e la voglia di unirsi a questa iniziativa anche in tanti altri appassionati. Il terzo classificato, Max Dellavalle, ha vinto invece un corso di guida racing avanzato con Stefano d'Aste. Proprio in quest'ottica e grazie ai feedback ricevuti, lo staff capitanato da d'Aste sta lavorando intensamente per portare ulteriori novità nella Speed Championship, a partire dalla formula della competizione. Per quanto concerne lo specifico calendario, sono confermati cinque appuntamenti, di cui uno potrebbe svolgersi all'estero.

6 ROUND NEL 2018

8 APRILE	MUGELLO
20 MAGGIO	FRANCIACORTA
3 GIUGNO	VALLELUNGA
1 LUGLIO	MONZA
16 SETTEMBRE	IMOLA
21 OTTOBRE	MISANO

IL VINCITORE

NESPOLI METTE UN'ALTRA FIRMA

PER LA SECONDA VOLTA IN CARRIERA L'EX RALLISTA ELVETICO CONQUISTA LA SERIE LOTUS

A laurearsi nel 2017 campione della Lotus Cup Italia, è stato per la seconda volta Franco Nespoli. Il ticinese del team Cipriani Motorsport, classe '65, non è certamente un novellino. Anzi, di esperienza ne ha davvero parecchia, anche nei rally. È stato in questa specialità che ha iniziato a gareggiare, partecipando al campionato svizzero (ottenendo un migliore terzo posto finale) e facendo delle apparizioni nell'Europeo, alternandosi al volante di una Fiat Uno Turbo Gruppo N e poi Gruppo A, per passare a una Renault Clio sempre Gruppo A. Una parentesi della sua carriera seguita dal kart e poi dalla pista. In evidenza nella Seat Ibiza Cup, in cui per due volte ha concluso secondo in campionato, ha fatto il proprio esordio nella Lotus Cup Italia, conquistando il titolo nella stagione d'esordio (2015) e ripetendosi appunto quest'anno.



MINI METTE IAQUINTA

SIMONE VINCE AL DEBUTTO NEL MONOMARCA. NELLA CATEGORIA LITE LA VITTORIA È ANDATA A GABRIELE GIORGI. UN ANNO DI EMOZIONI

CON UN FINALE
DI STAGIONE
ESALTANTE SIMONE
IAQUINTA HA
CONQUISTATO
L'EDIZIONE 2017 DEL
MINI CHALLENGE



Con una media di 19 vetture al via nel corso della stagione 2017, il Mini Challenge punta per il prossimo anno ancora più in alto. Quella che si è conclusa lo scorso ottobre, è stata sicuramente un'annata tutta all'insegna dello spettacolo, con il campionato che si è deciso solamente in occasione del conclusivo appuntamento. A conquistare il titolo è stato Simone Iaquinta, al suo debutto con i colori della MCar by Ac Racing Technology. Non uno in realtà, ma due i

QUELLA
APPENA
CONCLUSA
È STATA
UN'ANNATA
CHE HA
REGALATO
SHOW E UNA
MEDIA DI 19
AUTO AL VIA

campioni, dal momento che Gabriele Giorgi, pilota della Caal Racing, si è imposto di diritto nella categoria Lite. L'ultimo round del Mugello è stato un po' lo specchio della stagione: Iaquinta due volte secondo, il suo compagno di squadra Luca Rangoni, altro protagonista indiscusso (anche tre pole al suo attivo), davanti a tutti in gara-1; quindi un "guest driver", Gustavo Sandrucci, subito in evidenza, addirittura in questa occasione primo al traguardo in gara-2. Ma tornando al primo appuntamento di Imola, a riprendere il discorso da dove lo avevano interrotto l'anno prima, sono stati Gianluca Calcagni e Filippo Maria Zanin, vicecampioni in carica ed equipaggio di punta del team Progetto E20 supportato da L'Automobile. Per loro quello del Santerno è stato infatti un weekend perfetto, culminato in una doppietta. Nel successivo round di Misano a imporsi sono stati nell'ordine Rangoni e Zanin, con quest'ultimo che ha così potuto mantenere la leadership della classifica assieme al suo compagno Calcagni. Bene a metà Iaquinta, che ha prima concluso secondo davanti ad Alessio Alcidi, ma poi in gara-2 è finito fuori to-

MINI CHALLENGE

talizzando zero punti. A Monza un Rangoni in perfetta forma ha replicato il successo ottenuto in Romagna. Ma la vera sorpresa è stata quella di Alberto Cerqui, pilota del Bmw Team Italia nel Campionato Italiano Gran Turismo e ospite di Mini Italia. Il bresciano si è infatti imposto nella seconda gara "senza se e senza ma". Due secondi posti hanno invece consentito a Iaquina di recuperare parte del suo svantaggio nei confronti di Calcagni (per l'occasione autore di un miglior piazzamento) e Zanin. A Magione il cosentino ha proseguito la sua rincorsa mettendo a segno una vittoria e un secondo posto e portandosi in testa alla classifica, a pari lunghezze con i suoi avversari, con Zanin in questa circostanza terzo e Calcagni quinto, ma penalizzato per un'irregolarità alla via. Ancora bene Rangoni, secondo in gara-1 davanti ad Alcidi. A Vallelunga è arrivata la terza affermazione di Rangoni, anche se sul circuito romano ad avere puntati addosso i riflettori è stato nuovamente Iaquina. Quest'ultimo, in virtù di una vittoria (davanti a Eduino Menapace e Alcidi) e un terzo posto, ha potuto infatti definitivamente scavalcare in campionato la coppia formata da Zanin e Calcagni, il quale sulla sua pista di casa ha comunque fatto egregiamente il proprio dovere centrando un secondo piazzamento. Poi l'epilogo in Toscana, dove Iaquina ha saputo ben difendere il vantaggio di 19 punti su cui poteva contare alla vigilia di questa sesta trasferta.

In evidenza nel corso della stagione anche Tobia Zarpellon e Diego Mercurio, spesso nelle posizioni di testa, così come Roberto Gentili, che ha dominato le qualifiche di Magione, il "dealer" Andrea Nember e Rachele Somaschini, unica donna al via. Da sottolineare anche la presenza di altri "vip". Tra questi l'ex pilota di F.1 Alex Caffi, che nel round inaugurale del Santerno ha centrato due secondi posti. A Misano, sulla vettura Pro messa a disposizione da Mini Italia si è visto in azione Alex De Angelis. Il centauro sammarinese, terzo in qualifica con la vettura gestita dalla Promodrive, a causa di un problema si è dovuto ritirare in gara-1 e non ha poi potuto prendere il secondo via.

A Vallelunga è stato invece il turno di Roberto Ravaglia, tornato per l'occasione al volante di una vettura da corsa dopo oltre 15 anni, alternandosi con l'ex presidente di Bmw Italia, Andrea Castronovo. Per l'asso del Superturismo e campione del Dtm nell'89, è arrivato un settimo posto assoluto dopo avere ereditato la decima posizione in griglia dal suo compagno d'avventura.

ALESSIO ALCIDI



CALCAGNI-ZANIN



LA VETTURA

IL MONOMARCA CHE SI FA IN DUE

PER LA TERZA VOLTA DI FILA ALLA JOHN COOPER WORKS PRO SI AFFIANCA ANCHE LA VERSIONE LITE

Anche il prossimo anno, il monomarca Mini si farà in due. Per la terza stagione consecutiva, protagonista assoluta sarà la John Cooper Works Pro. Accanto ad essa la versione Lite, introdotta nel 2017. Schieramento unico e classifiche separate per questi due modelli di vettura, derivanti dalla Mini Jcw F56, con motore 2 litri twin power turbo e trazione anteriore. La prima può essere considerata la "regina del campionato", grazie ai suoi oltre 260 cv, il cambio sequenziale, 1.110 kg di peso. Raffinata l'aerodinamica, che presenta un estrattore, ala posteriore e splitter. La Lite, nata per prendere il posto della Mini Cooper S, è ideale per chi si avvicina per la prima volta al Mini Challenge, ma anche per i gentleman. Ciò sia per i costi chilometrici più contenuti, quanto per una guida meno impegnativa, alla luce di una minore potenza (231 cv) e del cambio stradale tradizionale a sei marce con cui viene equipaggiata. A "gommarla" nel corso di queste stagioni sono state le slick della Pirelli da 17".

LUCA RANGONI



PER IAQUINTA DEBUTTO VINCENTE

SIMONE SI È IMPOSTO ALL'ESORDIO NEL TROFEO GRAZIE A UNA SECONDA PARTE DI 2017 DAVVERO OK

Debutto e successo per Simone Iaquina nel Mini Challenge. Il figlio di Rosario, specialista delle salite, si è laureato campione grazie a una seconda parte di stagione perfetta, coronata da tre vittorie. 27 anni compiuti successivamente all'ultima gara del Mugello, il cosentino ha così conquistato il suo secondo titolo, dopo quello del Trofeo Nazionale della F.Abarth messo a segno nel 2010.

Una carriera iniziata in monoposto; prima la F.Azzurra, in cui si è presentato nel 2009 cogliendo una vittoria, poi appunto la F.Abarth, quindi il passaggio nella F.3 tricolore e in seguito nella F.Renault

Alps. Questo per lui è stato anche il secondo anno nelle ruote coperte. Nel 2016 si è infatti messo in evidenza nella Carrera Cup Italia, in cui ha conquistato con il team Ghinzani quattro podi. Con la John Cooper Works è stato un approccio graduale, venendo fondamentalmente da una guida impostata sulla trazione posteriore.

A inizio anno ha sprecato due vittorie. A Imola era al comando quando ha rotto il semiasse e a Misano è rimasto senza freni; ciò a causa di un'eccessiva irruenza che ha in seguito imparato a controllare adattando le proprie caratteristiche di pilota a quelle della vettura.

NEL 2017 IL MINI CHALLENGE HA VISTO AL VIA UNA MEDIA DI 19 VETTURE IMPEGNATE IN GARA. PER LA PROSSIMA STAGIONE SI PUNTA A INCREMENTARE LE PARTECIPAZIONI



SOMASCHINI E ZARPELLON



IL FUTURO

NEL 2018 SI TORNA AL PAUL RICARD

IL RITORNO A LE CASTELLET È LA GRANDE NOVITÀ NEL CALENDARIO DELLA PROSSIMA STAGIONE

Tutto riconfermato per il 2018, quando il Mini Challenge riproporrà praticamente la stessa formula della stagione che si è appena conclusa. Partendo dalle due vetture Pro e Lite con le relative classifiche, per proseguire con il format dei sei doppi appuntamenti, 12 gare in totale, tutte inserite all'interno dei Racing Weekend di Acì Sport. Una novità per il prossimo anno sarà quella del ritorno del campionato sulla pista del Paul Ricard, unica trasferta all'estero del calendario. Il via da Imola, alla fine di aprile; quindi la tappa francese, cui faranno seguito nell'ordine i round di Misano, Mugello, Vallelunga e Monza. Come nelle precedenti edizioni, verranno riproposte le due gare della durata di 25' più un giro da completare, una sessione di qualifiche di 35' e due di prove libere sempre di 25'. Al momento, oltre alle due classifiche assolute, si ipotizza l'inserimento di una specifica dedicata ai gentlemen e un'altra alle "lady" che partecipano al trofeo.

L'ANNO CHE VERRÀ

29 APRILE	IMOLA
13 MAGGIO	PAUL RICARD (F)
17 GIUGNO	MISANO
15 LUGLIO	MUGELLO
9 SETTEMBRE	VALLELUNGA
7 OTTOBRE	MONZA

UN SUCCESSO SEMPRE CRESCENTE

LA SERIE RISERVATA ALLE VELOCI SILHOUETTE **FRANCESI** HA FATTO
SEGNARE UN RICAMBIO GENERAZIONALE, APRENDO LE PORTE AI **GIOVANI**





AL SUO TERZO ANNO L'ITALIAN MTJET SERIES HA AVUTO UNA MEDIA DI 17 VETTURE AL VIA

Successo sempre crescente per la Mitjet Italian Series, che è giunta quest'anno alla sua terza edizione con una media di 17 vetture a gara. Il campionato riservato alle veloci silhouette francesi ha fatto segnare un ricambio generazionale, aprendo ancora di più le porte ai giovanissimi ma non solo. Per la prima volta, la serie della MQCorse si è inoltre disputata nel contesto dei Racing Weekend di Acì Sport, ricevendone maggiore visibilità. Ma andando al "film" della stagione, a decidere tutto è stato il sesto e conclusivo appuntamento di Monza. Sul circuito brianzolo Lorenzo Marucci ha conquistato il titolo della classe riservata ai Piloti B. A Claudio Giudice è andato invece il successo tra i Piloti A. Il primo ha conquistato sette vittorie, mettendo a frutto l'esperienza del 2016, quando aveva concluso terzo in campionato. Ma per il portacolori del team The Club Motorsport non si è trattato affatto di una passeggiata. Viceversa, a rendergli le cose fin da subito abbastanza difficili sono stati in tanti. Primo fra

È IN NETTA PARABOLA ASCENDENTE LA SERIE DI MQ CORSE GIUNTA ALLA TERZA EDIZIONE

tutti il campione in carica Davide Di Benedetto.

Il siciliano della Scuderia Costa Ovest ha messo a segno tre successi, oltre a una serie di podi che gli hanno consentito di lasciare aperti sino alla

fine i giochi per la classifica. Dall'altro lato a fare bene è stato appunto Giudice, figlio d'arte, che nella fattispecie era al suo esordio nella Mitjet. Un debutto che inizialmente lo ha visto impegnato su due fronti, partecipando ad entrambe le classi. Quindi, a partire dal terzo round di Monza, è arrivata la decisione di puntare tutto sulle gare riservate ai Piloti A. Una scelta che in seguito si è rivelata quella più giusta. Ma la stagione che si è conclusa lo scorso ottobre ha visto anche tanti nuovi nomi salire alla ribalta. Tra questi Michele Malucelli, fratello del più esperto Matteo, che oltre a concludere quarto assoluto tra i Piloti B è riuscito a conquistare il titolo Under 20 e a mettere a segno a Varelungna la sua prima vittoria. Assieme a lui sono diversi i giovani che si sono riservati un posto in "prima fila". Parliamo per esempio di Luca Segù, 17 anni, in arrivo dai kart e alla sua prima esperienza in auto con la Cram Motorsport, impegnato allo stesso tempo nelle due classi in cui ha raccolto complessivamente due vittorie, quattro secondi e tre terzi posti, chiudendo se-

MITJET ITALIAN SERIES

condo tra i Piloti A e terzo fra i Piloti B. Con la stessa squadra dei fratelli Rosei ha esordito anche Giacomo Riva, che ha vinto a Misano confermando tutte le sue buone qualità. Promosso a pieni voti anche Francesco Massimo De Luca; il romano si è alternato al volante con Malucelli, conquistando il terzo posto nella Under 20 e finendo in due occasioni sul podio. Davanti a lui, seppur di un solo punto, ha concluso Gabriele Gonzales, al via con un'altra vettura della Scuderia Costa Ovest. Tra gli ex kartisti vanno citati anche Nicola Stranieri, costretto tuttavia a saltare gli ultimi round del calendario, e Alessandro Di Cori. Un'altra rivelazione è stata quella del più esperto Leonardo Solla, che è andato a segno al suo debutto a Monza ed ha concluso sesto tra i Piloti B, davanti a Luciano Gioia e alle spalle di Riccardo Romagnoli. Quest'ultimo ha portato in casa The Club Motorsport (primo anche nella classifica Team) il secondo titolo, chiudendo primo tra gli Over 50. Dal punto di vista delle conferme, sicuramente va messo in evidenza Roberto Benedetti, non sempre particolarmente fortunato (leggasi il ritiro del Mugello, mentre era in testa) e alla fine 4° tra i Piloti A sempre con The Club Motorsport, dietro al compagno di squadra Malvestiti.

TRA I
PILOTI A
LA
VITTORIA
È ANDATA
A GIUDICE,
AL DEBUTTO
NELLA
SERIE



LA VETTURA

ESSENZIALE E PROPEDEUTICA

L'AUTO RAPPRESENTA IL VERO PUNTO DI FORZA ED È PARTICOLARMENTE FORMATIVA. ECCO PERCHÉ

Vero punto di forza della Mitjet Italian Series è la vettura dai costi contenuti, ma anche particolarmente formativa. Parliamo di una silhouette leggerissima, che pesa meno di 900 kg, con il telaio tubolare ed un motore 2 litri aspirato 16v da 220 cv. La trazione posteriore gestita da una coppia conica al posto del differenziale ed il cambio sequenziale Sadev a leva centrale, la rendono ancora più interessante dal punto di vista della guida. Così come il fatto di non avere l'abs e altri sistemi di controllo elettronico. A gomarla sono invece le Yokohama Neova stradali. Una vettura dunque "essenziale", ma propedeutica, specialmente per chi proviene dal kart o dalle monoposto, che rimarrà tale anche il prossimo anno, sebbene siano previsti alcuni aggiornamenti che riguarderanno in particolare la trasmissione e un inedito cassoncino di aspirazione.



TRA I PILOTI B SVETTA MARCUCCI

NELLA **VOLATA FINALE** PER LA CONQUISTA DEL TITOLO S'IMPONE IL 25ENNE INGEGNERE CAPITOLINO

Aspuntarla nella volata finale per il titolo dei Piloti B è stato Lorenzo Marcucci. Il 25enne portacolori del team The Club Motorsport, alla sua seconda stagione nella Mitjet Italian Series, ha messo a frutto anche l'esperienza maturata nelle categorie Gt. Dottore in ingegneria meccanica, il romano ha iniziato nel 2013 con la Ginetta G50 Cup (terzo a Vallelunga all'esordio e secondo a Monza nella successiva tappa del campionato con il team Rangoni), per poi prendere parte all'Europeo Gt4 in cui si è presentato con una pole al Nürburgring, dove ha concluso poi sul podio così come nella gara di Spa. Nel 2014 è quindi appro-

dato nel campionato di MOCorse. Quello di quest'anno per lui è il primo titolo della carriera, giunto al culmine di una stagione che lo ha visto costantemente tra i primi. Escluso il ritiro di Misano per un problema al motore, il suo peggiore risultato si è rivelato il terzo posto di Vallelunga. Va inoltre considerato che per Marcucci si è anche trattato della prima presa di contatto con un format di gara tutto "sprint", a cui ha dimostrato di essersi bene adattato quando a Monza, sfilato ultimo per un contatto che lo ha costretto a tagliare la variante, si è reso poi protagonista di una rimonta che lo ha portato a concludere al comando.



IL FUTURO

ANCHE IL 2018 È SU 6 DOPPI ROUND

LE DATE SONO DA UFFICIALIZZARE MA C'È LA CERTEZZA DI AVERE DUE TAPPE **INTERNAZIONALI**

Anche nel 2018 il calendario della Mitjet Italian Series si articolerà su sei doppi round. Ancora in via di ufficializzazione le date dei vari appuntamenti, con la certezza di due tappe internazionali che costituiranno una prima novità. Assieme a questa, il fatto che verrà introdotta una classifica assoluta, oltre a quelle di classe, Under e Over. Riconfermato il servizio di ricambi in pista, oltre a una rinnovata hospitality. Per la televisione si parla delle dirette su AutomotoTv, visibile sul canale 148 di Sky, oltre al live streaming di tutte le gare.

PORSCHE CARRERA CUP

UNA VERA GRANDE FUCINA DI TALENTI

IL CAMPIONATO DI **PORSCHE ITALIA** PROSEGUE NELLA SUA MISSIONE GUARDANDO AI GIOVANI E APRENDO LE PORTE AI **GENTLEMAN**

ALLA SECONDA STAGIONE A RUOTE COPERTE ALESSIO ROVERA HA CONQUISTATO LA CARRERA CUP. È IL SUO SECONDO TITOLO DOPO L'AFFERMAZIONE NELLA FABARTH DEL 2013





foto grafie GALLI



Nell'ambito dei monomarca tricolori, la Carrera Cup Italia consolida una lunga tradizione. Fucina di veri talenti, il campionato di Porsche Italia prosegue nella sua "missione" guardando ai giovani, anche con lo Scholarship Programme dedicato agli under 26, ma aprendo nel contempo le porte ai gentleman. Nelle ultime stagioni, dalla serie che si disputa con le 911 Gt3 Cup sono venuti fuori dei nomi importanti. Primo fra questi Matteo Cairoli, che dopo avere conquistato il titolo nel 2014, è stato protagonista assoluto l'anno successivo nella Super Cup che ha concluso 2° per un'inezia, entrando nella schiera dei piloti Porsche Junior e quindi venendo "promosso" nel 2017 al ruolo di Young Professional Driver. Un esempio per tutti, anche per quelli che sono stati i due protagonisti della stagione appena conclusasi. Primo tra questi Riccardo Pera, 18 anni, alla sua seconda esperienza in auto, dopo esser-

LA CARRERA CUP 2017 S'È RISOLTA SOLO ALL'ULTIMO ATTO DOPO UN GRAN BEL DUELLO FRA ROVERA E PERA

si imposto nel trofeo Cayman Cup 2016, e ad un passo dal vincere il titolo. Se il portacolori della Ebimotors ha impressionato tutti, centrando 4 vittorie e guidando la classifica assoluta fino alla vigilia del 7° e conclusivo round di Monza, onore va al campione Alessio Rovera. Il 22enne varesino, dopo che nel 2016 aveva concluso 3° proprio con la squadra guidata da Enrico Borghi, si è preso all'ultimo la rivincita con tutti gli interessi. A lui il merito di essere costantemente rimasto lucido, permettendo allo Tsunami RT di portare a casa il primato per il 2° anno di fila, succedendo nell'albo d'oro al francese Côme Ledogar. 5 le vittorie ottenute da Rovera, che da metà stagione in avanti è stato un rivale sem-

pre-

2 RICCARDO PERA	1 ALESSIO ROVERA	3 ENRICO FULGENZI
--------------------	---------------------	----------------------

PORSCHE CARRERA CUP

pre più ostico per tutti. Ad inserirsi sovente nelle posizioni di testa anche un pilota più esperto come Enrico Fulgenzi, campione 2013, che ha aperto a Imola con una vittoria, ottenendo in totale sette podi con il Ghinzani Arco. Quindi un altro giovanissimo come Gianmarco Quaresmini, 21 anni, alla sua seconda partecipazione nel campionato e autore di due vittorie (ancora a Imola e al Mugello) con il team Dinamic Motorsport, squadra che è andata a segno anche nel round brianzolo con Mattia Drudi, vice campione in carica, protagonista a sua volta nella Porsche Mobil 1 Supercup e "una tantum" al rientro nella serie tricolore. Una vittoria in Toscana per l'altro "deb" (ma con un bel po' di esperienza alle spalle) Simone Pellegrinelli, al via con la Bonaldi Motorsport. Tra i giovani vanno citati anche Daniele Cazzaniga (Ghinzani) e Francesca Linossi (Dinamic), pure loro frequentemente nelle zone più calde della classifica. A Ivan Jacoma, sempre con il team di Piercarlo Ghinzani, è andato invece il titolo della Michelin Cup.

OLTRE A ROVERA E PERA, ANCHE FULGENZI SI È INSERITO SOVENTE NELLE POSIZIONI DI VERTICE

RICCARDO PERA



IL VINCITORE

ROVERA CAMPIONE ALL'ULTIMO ROUND

CON UNA DECISA RIMONTA ALESSIO BATTE PERA E CONQUISTA IL SECONDO TITOLO IN CARRIERA

Dalle monoposto alla Carrera Cup Italia. Alla sua seconda stagione nelle ruote coperte, nel campionato targato Porsche Italia, Alessio Rovera è riuscito a conquistare il secondo titolo della sua carriera. Campione italiano di F.Abarth con la Cram Motorsport nel 2013, dopo essere transitato dalla F.Renault Alps, il giovane lombardo due anni dopo è stato tra i protagonisti dell'Euroformula Open, chiudendo la stagione sesto ed ottenendo una vittoria nella tappa inaugurale di Jerez. Poi la scelta di voltare pagina, scommettendo tutto sulla serie tricolore riservata alle vetture della Casa di Stoccarda. Una scelta che nel 2016 ha pagato con due vittorie, 12 podi ed una pole, che gli hanno fruttato il terzo posto nella classifica generale. Poi il passaggio dalla Ebimotors allo Tsunami Racing Team e quest'anno quel successo che è giunto proprio in occasione del conclusivo appuntamento di Monza. Assieme al suo rivale Pera, è stato inoltre uno dei due piloti italiani convocati allo Shoot Out internazionale di Porsche Motorsport, il che ha rappresentato per lui un ulteriore importante riconoscimento. Ciliegina sulla torta, la partecipazione a tre appuntamenti della serie francese, in cui non ha mancato di mettersi in luce nella gara di Le Mans, dove si è classificato terzo assoluto su un totale di 64 iscritti.

ENRICO FULGENZI



911 GT3 CUP C'È LA VERSIONE EVO

NELLA PROSSIMA STAGIONE IL MONOMARCA COMPIE 12 ANNI: DEBUTTERÀ L'ULTIMA EVOLUZIONE DELLA 911

Quello del 2018 sarà il dodicesimo anno per la Carrera Cup Italia. Un traguardo considerevole, che coinciderà con l'introduzione dell'ultima evoluzione della Porsche 911 Gt3 Cup, basata sulla più recente generazione del modello 991. Assieme ad essa continueranno ad essere utilizzate anche le vetture utilizzate fino al 2017, sulle quali si potranno alternare due piloti, che in questo caso disputeranno nell'ambito di ciascun weekend una gara a testa.

Le nuove vetture, così come quelle più datate, saranno equipaggiate con l'abs. Il loro cuore è il motore boxer 6 cilindri di 3.996 cc con iniezione diretta, ulteriormente potenziato e adesso in grado di sviluppare una potenza massima di 485 cv ad un regime massimo di 8.500 gi-

ri: ancora più prestazioni, dunque, di pari passo con l'impiego di soluzioni volte a garantire una maggiore durata del propulsore aspirato nell'impiego in pista e un costo di manutenzione inferiore. In generale, è stata aumentata la durata delle componenti. Ciò vale anche per la trasmissione, caratterizzata dal cambio Porsche elettro-pneumatico sequenziale a 6 marce con paddle shift al volante, mentre il differenziale è stato ottimizzato. È stato inoltre adottato un sistema aggiornato di acquisizione dati, un display grafico migliorato, oltre a nuove funzionalità all'interno dell'abitacolo e su elementi come sospensioni e carrozzeria, con un design ancora più accattivante e un'aerodinamica più evoluta. Il nuovo paraurti anteriore e le modifiche effettuate sul retrotreno, hanno avuto l'effetto di migliorare la deportanza, aumentando di conseguenza l'aderenza al suolo e la performance. A svolgere la sua parte è anche l'alettone posteriore, largo 184 centimetri, benché ripreso dal modello precedente. Confermate naturalmente anche le coperture slick Michelin, su cerchi da 18 pollici. Il tutto a fronte di un peso di appena 1.200 kg. Ancora più cura è stata infine prestata all'aspetto della sicurezza.

2018 IN SETTE ATTI

29 APRILE	IMOLA
13 MAGGIO	LE CASTELLET (F)
3 GIUGNO	MONZA
17 GIUGNO	MISANO
15 LUGLIO	MUGELLO
9 SETTEMBRE	VALLELUNGA
7 OTTOBRE	IMOLA PORSCHE FESTIVAL

IL FUTURO

SCHOLARSHIP IN OGNI ROUND

PROSEGUE IL PROGETTO DI COACHING ANCHE NEL CONTESTO DI OGNI APPUNTAMENTO DEL TROFEO

Cominciano a delinearsi i punti salienti della prossima edizione della Carrera Cup Italia. Cominciando dal fatto che anche nel 2018 uno dei sette doppi appuntamenti del calendario si svolgerà nel contesto del Porsche Festival. Abbastanza simile il format dei weekend, con qualifiche e gara-1 in programma il sabato e gara-2 la domenica. Per ciò che riguarda il sistema di prove ufficiali, nella "qualifying 1" i piloti avranno a disposizione ulteriori cinque minuti di tempo, che saranno sottratti alla Q2. Istituita una classe Silver Cup per le 991 utilizzate fino al 2017. Proseguiranno infine, anche nel contesto di ciascun appuntamento, le attività dello Scholarship Programme, il cui progetto italiano di coaching è considerato ai vertici nel mondo Porsche.

RENAULT CLIO CUP

RENAULT PUNTA SULLA TRADIZIONE

QUELLA CHE SI CORRE CON LA **CLIO 1.6** RICHIAMA AL PASSATO
DEI MONOMARCA DELLA REGIE E PROIETTA NEL FUTURO DIVERSE STORIE
DA RACCONTARE E ALCUNI GIOVANI DA **TENERE D'OCCHIO**



È STATA FESTA GRANDE
NEL 2017 PER GUSTAVO
SANDRUCCI CHE ALLA
PRIMA STAGIONE INTERA
IN CLIO CUP ITALIA
HA CONQUISTATO
IL MONOMARCA
IMPONENDOSI
AL TERMINE DI UNA
STAGIONE TIRATISSIMA
A BORDO DELLA CLIO
DEL TEAM MELATINI
E CHE HA AVUTO LA
MEGLIO SU RINALDI

Clio Cup Italia generazione 1.6, ovvero la versione più aggiornata della serie tricolore che continua a rinverdire la tradizione dei monomarca Renault in Italia. Dalla gloriosa Coppa R5 al Trofeo Mégane, fino al campionato riservato alle piccole ma agili berline della Casa francese: un ciclo ininterrotto da oltre 40 anni, all'insegna anche dello spettacolo. Da quattro stagioni a questa parte, il campionato coordinato dalla Fast Lane Promotion ha messo il turbo (nel vero senso della parola), mantenendo uno schieramento più che dignitoso. L'ultimo appuntamento di Imola dello scorso

ottobre ha visto 22 piloti al via, che pochi sicuramente non sono. È stata proprio la conclusiva tappa del Santerno ad assegnare il titolo a Gustavo Sandrucci, sebbene dopo una volata finale a due con Nicola Rinaldi. Il pilota della Melatini Racing l'ha spuntata proprio sul filo di lana. Ma la Clio Cup Italia 2017 ha avuto anche tanti altri protagonisti. Largo in particolare ai giovani. Primo fra questi Felice Jelmini, 22 anni, terzo assoluto, primo tra i Rookie e autore di due successi con i colori della Composit Motorsport. Sette le vittorie ottenute da Sandrucci, tre in meno quelle di Rinaldi,



RENAULT CLIO CUP

l'uomo della pole (sette volte al "top" nelle qualifiche), che al suo rientro con la Essecorse nello stesso campionato che lo aveva già visto protagonista nel 2011, quando ha centrato il terzo posto in classifica, ha dimostrato grande maturità e costanza.

Ciò nonostante, una serie di circostanze non gli hanno consentito di difendere il primato che la squadra guidata da Stefano Secci aveva conquistato la stagione precedente con Cristian Ricciari. Ma quello che è andato in archivio è stato in senso assoluto l'anno della Melatini Racing, che ha dominato anche tra i team, e del viterbese Sandrucci, il quale nel 2016 aveva fatto solo un paio di apparizioni, presentandosi con il secondo posto di Monza. A dargli man forte Davide Nardilli, due volte sul podio. Ma a tenere alti i colori della Essecorse, questa volta ci ha pensato anche l'esperto Daniele Pasquali, leader tra i Gentleman, in cui ha avuto la meglio su "Due".

Per quest'ultimo una vittoria assoluta con l'Oregon Team nel round d'apertura del Mugello, sotto la pioggia. Un successo ottenuto dopo avere tagliato il traguardo terzo, considerando che davanti a tutti per l'occasione ha concluso la "wild card" Timur Boguslavskiy, con Michele Faccin secondo ma a sua volta trasparente ai fini della classifica. Sette i vincitori su 14 gare e sei appuntamenti in totale, con Massimiliano Pedalà che ha preso tutto nella seconda trasferta di Brno e lo sloveno Bostjan Avbelj primo a Vallelunga, ma anche loro fuori dai punti. Bene anche Massimiliano Danetti, quasi sempre tra i primi cinque con la Mc Motortecnica.

Dieci e lode per Filippo Distrutti, il diciottenne umbro che ha esordito con la NextOneMotorsport centrando un secondo e due terzi posti. Dalle "new entry" ai grandi ritorni; come quello di Franco Caruso, che dopo quattro lustri ha fatto il suo rientro (sempre con l'Oregon Team) in un trofeo targato Renault. Il siciliano di Comiso, 56 anni, proprio con la Clio si era laureato campione nel '94 e due anni prima aveva trionfato nella Coppa Michelin. Nell'arco del 2017 si è avuta la partecipazione totale di 42 piloti (nove i team al via), di cui 12 giorno-



FELICE JELMINI



NICOLA RINALDI

QUELLO
APPENA
ANDATO IN
ARCHIVIO
È STATO
L'ANNO
DELLA
MELATINI
RACING



listi che hanno preso parte alla seconda edizione della Press League. Renault Italia ha confermato il trofeo riservato alla stampa, che ha avuto ancora una notevole adesione.

Dopo che nel 2016 ad imporsi era stata la giovane Alessandra Brena, quest'anno è stato il turno di Michele Faccin, in rappresentanza di Infomotori. Un campionato nel campionato, che ha visto in ciascun appuntamento due differenti protagonisti, incluso Sergio Remondino, che a Vallelunga ha difeso la bandiera di Autosprint.



LA VETTURA

CLIO RS LA GRANDE PROTAGONISTA

MOTORE **TURBO**, 220 CV, CAMBIO SADEV 6 MARCE SEQUENZIALE E **PADDLE SHIF**T AL VOLANTE

Motore 4 cilindri in linea 16 valvole di 1.618 cc sovralimentato, con una potenza di 220 cv. La Renault Clio Rs protagonista del monomarca targato Fast Lane Promotion è una vettura innovativa, dotata di cambio Sadev a 6 marce sequenziale con il paddle shift al volante. Il tutto per un peso di 1.075 kg. Dal 2017 sono stati reintrodotti gli pneumatici Michelin da 17". Il costo della nuova Clio si aggira intorno ai 45.000 euro. In pista è presente un servizio dedicato di assistenza e fornitura ricambi. Nel corso delle ultime stagioni, tutte le gare del campionato sono state trasmesse in diretta streaming.

FOTO DI GRUPPO PER TUTTI I PROTAGONISTI DELLA CLIO CUP 2017. L'ULTIMO ROUND DEL MONOMARCA ANDATO IN SCENA A VALLELUNGA HA VISTO AL VIA BEN 22 PILOTTI



SANDRUCCI: «2017 ENTUSIASMANTE»

IL PILOTA VITERBESE ALLA PRIMA STAGIONE INTERA NEL MONOMARCA È ANDATO SUBITO A SEGNO

Secondo titolo della carriera per Gustavo Sandrucci. Il debutto del pilota viterbese risale al '99, nel Campionato Italiano Velocità Turismo, in cui si è imposto due anni dopo nella classe N4 con una Rover. Protagonista in seguito nella Mazda Mx-5 Sport Cup e nell'Alfa Challenge, ha corso ininterrottamente in varie serie fino al 2003. Quindi uno "stop" ed il ritorno in pista tre anni fa, nella M3 Revival Cup. Nel 2015 e 2016 ha quindi fatto qualche sporadica apparizione nella Rs Cup, fino a esordire nel monomarca Clio. Quella del 2017 per lui è stata la prima intera sta-

gione nella serie Renault. «Una stagione entusiasmante, sempre in lotta serrata con Rinaldi - ha commentato il 37enne pilota laziale - Devo tanto al team Melatini Racing, che mi ha sempre messo nelle condizioni di essere al "top". Da parte mia, sono riuscito ad essere estremamente costante, senza mai perdere la determinazione. Anche nei weekend più difficili come quello di Misano, dove in gara-3 partivo tredicesimo ed ho poi concluso secondo. Oppure a Imola, quando con Nicola ce le siamo dati di santa ragione e alla fine ho ipotecato il titolo».

È IL SECONDO TITOLO IN CARRIERA PER GUSTAVO CHE HA DEBUTTATO IN AUTO NEL 1999

IL FUTURO

2018 CON FINALE INTERNAZIONALE

È LA GRANDE NOVITÀ DELLA PROSSIMA STAGIONE CHE SI ARTICOLERÀ SULLA DISPUTA DI 7 ROUND

La Clio Cup Italia rilancia e nel 2018 torna ad avere un calendario articolato su sette tappe, una in più rispetto alla scorsa stagione, benché le gare da disputarsi rimarranno sempre 14. La vera novità verrà rappresentata da una finale internazionale, che si disputerà all'estero a conclusione del campionato e in cui convergeranno tutti i protagonisti delle varie serie europee riservate alle veloci berline francesi. Proprio in questo contesto si svolgerà l'ultimo round del campionato nazionale. Sei i round tricolori, che si disputeranno sui circuiti di Mugello, Misano (dove sono in programma due differenti appuntamenti), Vallelunga, Monza e Imola. Quasi invariato il format dei weekend, che proporranno solamente delle gare doppie, entrambe della durata di 25 minuti ed in programma la domenica, mentre sabato si svolgeranno le prove libere e i due turni di qualifica della durata di 20 minuti ciascuno, utili a stabilire lo schieramento di partenza.

LE DATE DEL PROSSIMO ANNO

8 APRILE	MUGELLO
6 MAGGIO	MISANO
3 GIUGNO	VALLELUNGA
1 LUGLIO	MONZA
16 SETTEMBRE	IMOLA
21 OTTOBRE	MISANO
DA DEFINIRE	FINALE INT.

DAVIDE NARDILLI



MASSIMILIANO DANETTI



SEAT LEON CUPRA CUP

TITOLO ASSEGNATO ALL'ULTIMO TUFFO

SONO STATI SEI I DIFFERENTI **VINCITORI** PER UNA SFIDA CONCLUSASI
CON LA VITTORIA DI **GRECO** E **TORELLI** DEL TEAM NOVA RACE

I GIOVANISSIMI
MATTEO GRECO
E GABRIELE
TORELLI DEL
TEAM NOVA RACE
SI SONO IMPOSTI
NELL'EDIZIONE
2017 DELLA SEAT
LEON CUPRA CUP



Sei differenti vincitori, il titolo assegnato solamente nell'ultima gara del conclusivo weekend di Monza all'equipaggio del team Nova Race formato dai giovanissimi Matteo Greco e Gabriele Torelli, 26 piloti a punti nel corso della stagione (inclusa una vera "iron lady" come Carlotta Fedeli) e tre differenti campioni, con Marco Pellegrini primo tra i Gentleman e Gabriele Volpato secondo assoluto e leader nella classifica Junior. È andata così in archivio la terza edizione della Seat Leon Cupra Cup. Il monomarca riservato alle potenti vetture

re 2 litri turbo della Casa iberica ha fatto segnare una media di 14 equipaggi al via. A dare il "via" alla stagione è stato Torelli, autore della pole nel round inaugurale di Adria e poi assieme a Greco dominatore della prima delle due gare in programma, che ha visto Alberto Biraghi e Gabriele Volpato completare il podio. Per il binomio della squadra emiliana è poi arrivato il secondo posto di gara-2, alle spalle di uno straordinario Raffaele Gurrieri, al volante della vettura della Lrm, con Massimiliano Gagliano in quella circostanza terzo. Inizio di weekend



fotografie RIGATO

SEAT LEON CUPRA CUP

in "fotocopia" quello di Misano, con Torelli ancora il più veloce nelle qualifiche e poi assieme a Greco nuovamente primo nella gara del sabato (disputatasi in notturna) e quindi terzo. Sul circuito romagnolo è arrivata anche la prima vittoria di Gabriele Volpato. A fare bene è stato inoltre Franco Fumi, due volte secondo con la vettura della Dinamic Motorsport. Primo podio per Federico Paolino, che ha concluso terzo in gara-2. Sempre a Misano a mettersi in evidenza è stata la Fedeli, che ha centrato un miglior quarto piazzamento. La romana, alla sua seconda stagione nel monomarca riservato alle vetture della Casa iberica, la prima con il team campione 2016 Pit Lane Competizioni, ha poi ottenuto sulla pista di casa di Vallelunga la sua vittoria numero uno. Un successo che è giunto nella seconda gara del weekend, dopo che nella prima aveva concluso seconda alle spalle di Volpato, al suo secondo successo consecutivo e in equipaggio sulla vettura della Bd Racing con Lorenzo Nicoli, il quale aveva affiancato in precedenza Massimiliano Danetti. Nonostante tutto, grazie ad un terzo posto, Greco e Torelli sono rimasti i leader della classifica. Ancora bene Gurrieri, autore di un secondo piazzamento in gara-2, con Pellegrini subito alle sue spalle. Al Mugel-

TRA I
PILOTI
IN VISTA
ANCHE
PETER
WYHINNY
DIRETTORE
GENERALE
DI SEAT
ITALIA

lo in gara-1 è arrivata la terza vittoria di Volpato (in questa occasione anche il più veloce in qualifica), sempre in coppia con Nicoli. Greco-Torelli, due volte secondi, si sono mantenuti saldamente al comando della classifica generale. In gara-2 la Fedeli ha invece concesso il bis, dominando fin dal primo giro, nonostante una safety car che aveva provvisoriamente annullato il suo margine di vantaggio, ed evidenziando tutto la sua grinta. Podio in Toscana anche per Gurrieri e Pellegrini.

Nel quinto round di Imola, in condizioni di asciutto-bagnato, si è quindi rinnovato il confronto tra Volpato, autore del suo quarto successo in gara-1 (assieme a Nicoli) e la coppia formata da Torelli ed il poleman Greco, prima secondi e poi costretti al ritiro in gara-2, quando sono rimasti coinvolti in una carambola che ha messo fuori dai giochi anche Gagliano, Fumi e Alberto Biraghi. Weekend straordinario sul circuito del Santeramo per Gurrieri, che ha ottenuto un terzo e un secondo posto.

Ma ancora di più per Pellegrini, autore del suo primo successo, mentre Francesco Guerra ha centrato un terzo posto. Con Gagliano davanti a tutti a Monza al termine delle prove ufficiali e poi ancora al "top" in gara-1, è stato Pellegrini a firmare l'ultima vittoria della stagione. Il secondo posto ottenuto la domenica davanti a Paolino, ha invece consegnato a Greco e Torelli quel titolo che inseguivano dall'inizio dell'anno. Tra i protagonisti del 2017 anche Peter Wyhinny, direttore generale di Seat Italia, in più occasioni nelle posizioni di testa assieme al figlio Paul.

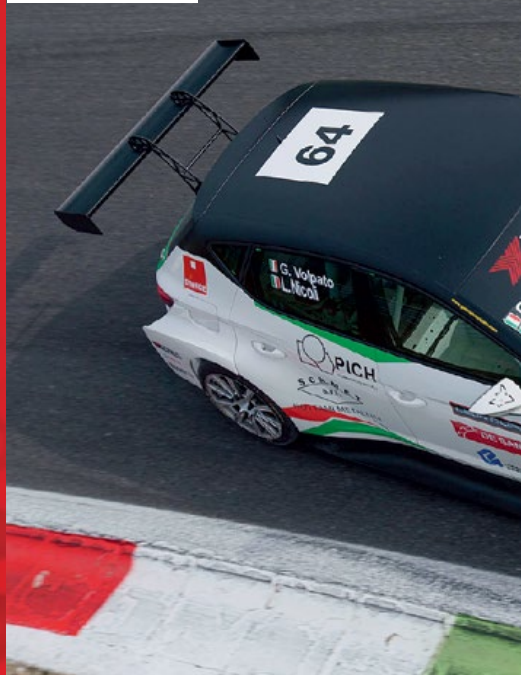
I VINCITORI

GRECO E TORELLI COPPIA FELICE

I DUE GIOVANI PILOTI SONO FRUTTO
DI UNA SCOMMESSA VINCENTE DI ELISA MAIOLI

Matteo Greco e Gabriele Torelli (19 e 26 anni) coppia vincente nel campionato aperto alle Seat Leon. Su di loro Elisa Maioli, numero uno della Nova Race, ha scommesso ad occhi bendati e alla fine ha avuto anche ragione. Terzo titolo per lo scandinavo Torelli, che nel 2014 aveva debuttato nella Green Hybrid Cup vincendo il subito il campionato, concludendo secondo assieme a Gabriele Volpato l'anno successivo nella Ibiza Cup, fino a conquistare in equipaggio singolo il titolo del monomarca riservato alle vetture 1.4 turbo della Casa iberica nel 2016. Quest'anno insieme al cuneese Greco, in arrivo anche lui dalla Ibiza Cup, ha centrato due vittorie, ma ha saputo anche capitalizzare al massimo i sei doppi appuntamenti, salendo sempre sul podio eccetto che in tre occasioni.

NICOLI-VOLPATO



RAFFAELE GURRIERI



LA LEONESSA SEAT VANTA 350 CAVALLI

L'AUTO È POTENTE QUANTO **IMPEGNATIVA** ANDIAMO
A SCOPRIRE LE SUE CARATTERISTICHE RACING



Una vettura potente e impegnativa; la "leonessa" del monomarca Seat ha un motore 2 litri turbo che da quest'anno ha avuto un incremento di prestazioni, passando da 330 a 350 cv. Una vettura dal vero carattere "racing", dotata di cambio DSG a 6 marce. A gomarla nel 2017 sono state le coperture Yokohama di tipo slick. «Nella filiera di Casa Seat, la Leon Cupra Cup costituisce il gradino intermedio dopo la ST Cupra e prima del passaggio al Tcr, che rappresenta l'obiettivo di molti dei nostri piloti. Nel 2018 la Leon Cupra DSG avrà la possibilità di esprimersi ancora al meglio all'interno del campionato italiano Tcr, dove verrà costituito un trofeo nazionale per le sole vetture con cambio non sequenziale», ha spiegato Tarcisio Bernasconi, patron di Seat Motorsport Italia. «La Seat Leon Cupra Cup è una vera macchina da corsa. L'aerodinamica è ben presente tramite minigonne, alettone e altre appendici - ha commentato il neocampione Torelli - Una vettura che dà confidenza, ma come tutte le auto da corsa diventa impegnativa quando devi togliere quell'ultimo mezzo secondo. La potenza la senti tanto, ma riesci comunque a domarla».

LA SEAT LEON CUP
HA AVUTO UNA MEDIA
DI 14 VETTURE A GARA



NEL SEGNO DELLO SCORPIONE

GIUNTO ALLA NONA STAGIONE IL **MONOMARCA** HA SVILUPPATO LA SUA TRAMA PUNTANDO SULLA CONTINUITÀ. PER LA SECONDA VOLTA DI FILA SI È IMPOSTO BARBERINI



CONQUISTANDO SETTE VITTORIE, COSIMO BARBERINI, 27ENNE TOSCANO DI MONTAIONE, HA VINTO IL TROFEO ABARTH SELENIA



Nel 2017 il Trofeo Abarth Selenia è giunto alla nona stagione. Sostanzialmente, dalla prima edizione a oggi, protagonista nel campionato dello Scorpione è stata sempre la stessa vettura, benché leggermente evoluta nel corso degli anni. Dalla Abarth 500 Assetto Corse, si è passati nel 2012 alla 695 Assetto

NEL 2017 TANTI ROOKIE (ALCUNI ANCHE UNDER 18) SI SONO POSTI SOTTO AI RIFLETTORI

to Corse, con un incremento di potenza da 190 a 210 cv e l'introduzione del cambio sequenziale in luogo del 6 marce derivato dalla serie impiegato precedentemente. Nel 2014 a fare il proprio debutto nel monomarca è stata la versione Evoluzione, il che ha significato ancora più cavalli (215 in totale), unitamente a delle modifiche sul setup che ne hanno migliorato la stabilità. Un campionato pertanto nel segno della continuità e che dal suo debutto assoluto sulla scena nazionale ed internazionale, ha visto nove piloti scrivere il proprio nome nell'albo d'oro

TROFEO ABARTH SELENIA

delle due serie italiana e europea, unificate a partire dal 2016. A imporsi negli ultimi due anni è stato Cosimo Barberini. Anche se il pilota toscano, classe 1990, ha dovuto vedersela con i numerosi rookie presenti nel campionato, inclusi diversi "under 18". Tra questi il turco Kuzey Eroldu, che quest'anno ha vinto una gara a Imola, e l'italiano Andrea Mabellini, a sua volta autore di ottimi piazzamenti tutti in crescendo. Stesso discorso per il 21enne svedese Joakim Darbom, protagonista di un ottimo avvio con i due successi ottenuti a Misano e sul circuito austriaco del Red Bull Ring, nonché per il finlandese Juuso-Matti Pajuranta. Quest'ultimo autore di una doppietta nel secondo round di Adria (nonostante l'inversione delle prime otto posizioni del precedente ordine d'arrivo sulla griglia di gara-2), dove ha anche conquistato la pole. In tutto questo Barberini ha rappresentato sempre una costante, firmando a sua volta due successi nei primi tre appuntamenti. Quindi, a Vallelunga, ha definitivamente rotto il ghiaccio mettendo a segno la sua prima doppietta, calando il poker di vittorie con Pajuranta e Darbom sempre dietro e consolidando la propria

leadership della classifica. Quella leadership che ha ulteriormente rafforzato nella successiva tappa di Magione, dove si è diviso i successi ancora con Pajuranta, primo anche a Imola in gara-1. Ma sul circuito del Santerno, come già detto, si è avuta una ventata di novità: la prima vittoria di Eroldu e quel Mabellini due volte sul podio, autore di un terzo ed un secondo posto. Poi ancora una doppietta per Barberini, questa volta sul circuito di casa del Mugello, dove si è laureato campione per la seconda volta consecutiva in quello che è stato il "weekend nero" di Pajuranta. Lo scandinavo, autore della sua ennesima pole, ha commesso un errore nel giro di formazione di gara-1, uscendo di pista e non riuscendo poi a prendere il via. Per lui un'occasione sprecata, a cui non ha potuto rimediare neppure con il secondo posto messo a segno in gara-2. In questa circostanza, viceversa, a mettersi una volta di più in evidenza è stato l'altro svedese Robin Appelqvist, 25 anni, salendo per la quinta volta sul gradino più basso del podio. A conquistare il Trofeo Gentleman è stato Franco Caruso, sovente tra i migliori dell'assoluta.

LA VETTURA

695 ASSETTO CORSE EVOLUZIONE

DA QUATTRO ANNI IL MONOMARCA **GARANTISCE** PRESTAZIONI BEN SUPERIORI RISPETTO AL PASSATO

La Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione, vettura che da quattro anni a questa parte anima il monomarca della Casa dello Scorpione, garantisce delle prestazioni ben superiori rispetto ai precedenti modelli. Ciò soprattutto grazie al motore potenziato, un 1.4 T-Jet di differente configurazione (fasatura e software di gestione specifici), che da 200 è passato a 215 cv a 5.250 giri/minuto. Altro elemento che la contraddistingue nei confronti delle altre versioni, è la riduzione del peso, sceso a 920 kg; quindi l'equipaggiamento con i bracci delle sospensioni anteriori in acciaio, uno specifico "layout" di raffreddamento del motore e l'impianto intercooler, nonché la nuova architettura elettrica con il riposizionamento delle centraline all'interno dell'abitacolo. Il cambio è di tipo sequenziale a 6 marce, abbinato a un differenziale autobloccante meccanico a lamelle. I cerchi sono da 17" (con pneumatici Michelin), l'impianto frenante è Brembo maggiorato e lo scarico di tipo "racing" con catalizzatore.





IL VINCITORE

BARBERINI A SEGNO ANCORA UNA VOLTA

CONQUISTANDO 7 VITTORIE SU 14 ROUND **COSIMO** FA IL BIS E METTE LE MANI SUL MONOMARCA

JUUSO PAJURANTA, SOPRA, E JOAKIM DARBOM SONO STATI GRANDI PROTAGONISTI CHIUDENDO NELL'ORDINE ALLE SPALLE DEL VINCITORE BARBERINI



Imprenditore nella vita, sportivo nell'animo. Cosimo Barberini, 27 anni, ha cominciato giovanissimo con le due ruote. Dal motocross è passato ai kart e nel 2014 ha esordito nel Trofeo Abarth Selenia. Per il toscano di Montaione, i primi successi sono arrivati la stagione successiva, quando ha concluso secondo nella serie tricolore e terzo nel campionato europeo. Il 2016 è stato però quello della sua consacrazione, che gli ha consegnato di conquistare il suo primo titolo nel monomarca dello Scorpione. Titolo che è riuscito a bissare quest'anno centrando sette primi posti su un totale di 14 gare. Doppio impegno per lui nel 2017, dal momento che è sceso contemporaneamente in pista nel Tcr Italia con la Seat Leon, ottenendo ottimi piazzamenti in un campionato che, dati alla mano, vede ai vertici i protagonisti delle precedenti edizioni del Trofeo Abarth Selenia. La classifica dei primi tre del campionato di Acì Sport parla chiaro: primo Nicola Baldan; dietro di lui Eric Scalvini e Kevin Giacon. In passato tutti loro si sono messi in evidenza proprio al volante delle Abarth, che in questo senso si può senz'altro dire che si sono rivelate una buona scuola nell'ottica del passaggio di categoria.

Da "re" dei monomarca a una carriera straordinaria al di là dell'oceano. Alessandro Balzan, tre titoli conquistati in America nella serie Imsa, in cui ha dominato la classe Gtd con la Ferrari della Scuderia Corsa nelle ultime due stagioni, intendendo proseguire il proprio impegno anche il prossimo anno, è il prototipo del pilota che è riuscito a costruirsi nei campionati legati ad unico "brand" per poi approdare sempre più in alto. Campione Junior nella Clio Cup europea nel 2001, anno del suo debutto, il veneto si è aggiudicato l'Alfa 147 Cup nel 2002 (centrando sia il successo assoluto che quello della classifica riservata agli "under"). Tre i titoli consecutivi conquistati dal 2009 in avanti nella Carrera Cup Italia con la Ebimotors. Quindi nel 2012, ancora un successo nel Ferrari Challenge Europa e la vittoria nelle Finali Mondiali con il team Ferrari Moscow. «Credo di essere stato abbastanza fortunato, perché tutti i campionati monomarca che ho disputato sono sempre stati super affollati. Per me si è trattato di un'ottima scuola. Oggi ci sono forse

BALZAN È ALLE STELLE PER I TRIONFI IN IMSA GTD CON LA ROSSA DELLA SCUDERIA CORSA

TRE I TITOLI VINTI DI FILA DAL 2009 NELLA CARRERA CUP ITALIA CON LA EBIMOTORS



DA UOMO FORTE NEI MONOMARCA PORSCHE A GRANDE PILOTA NELLE COMPETIZIONI INTERNAZIONALI GT: È IL SOGNO DI BALZAN DIVENTATO REALTÀ



DA RE MONOMARCA A RAZZO NEGLI USA

ECCO LA STORIA STUPENDA DI **ALESSANDRO BALZAN**, CHE È RIUSCITO
A FARE SUA LA CLASSE GTD DELL'IMSA SU FERRARI DEL TEAM CORSA



troppe categorie. Si fa un po' di fatica a capire quale sia la strada migliore da percorrere, la serie più competitiva per provare a mettersi in luce.

- Ma quanto è importante correre nei monomarca per chi vuole guardare poi ad altro?

«Secondo me quello dei monomarca è un concetto vincente. Il fatto di partire tutti con la stessa vettura, in una condizione di perfetto equilibrio, rende il campionato stesso ancora più selettivo. A fare la differenza è il team, ma anche il pilota che deve essere in grado di dare le giuste indicazioni».

- Nel tuo caso specifico, anche dal punto di vista tecnico, che cosa ti hanno insegnato i monomarca?

«Avere delle soluzioni limitate per quello che riguarda la modifica del setup, impone al pilota di sviluppare un sensibilità fuori dall'ordinario. Lo obbliga ad impegnarsi a capire come è possibile migliorare la vettura, pur con un numero ben ristretto di modifiche consentite a sua disposizione».

SENZA AVER VINTO IL FERRARI CHALLENGE NEL 2012 NON SI SAREBBE APERTA LA CHANCE NEGLI USA

Cosa significa correre in un campionato direttamente legato ad una Casa?

«Significa praticamente tantissimo. Faccio un esempio: io non avrei mai avuto la possibilità di correre in America se nel 2012 non avessi vinto il Ferrari Challenge».

- Data la ampia scelta di campionati monomarca, a chi vuole iniziare che consigli ti senti di dare?

«Quando corrovo io nei monomarca autofinanziandomi, preferivo sempre disputare un campionato inferiore a quelle che erano le mie reali possibilità. Per essere chiari, se tu hai 130 è meglio puntare su un campionato che costa 100 per farlo bene, senza mettere in crisi il team, considerando inoltre che in questo genere di gare sono soventi i contatti e quindi non è difficile fare dei danni "extra buget"».

BALZAN POSA CON ORGOGLIO DA TOP DRIVER. IN ALTO, SENZA DIMENTICARE IL PASSATO ALFISTA



**OPERATIVO
DAL 24 GIUGNO
2017***

**CHI INVESTE IN
PUBBLICITÀ SU STAMPA,
HA MOLTO PIÙ DI
UN RITORNO
D'IMMAGINE.**



**OGNI INVESTIMENTO PUBBLICITARIO IN PIÙ SU CARTA STAMPATA
TI DÀ DIRITTO A UN CREDITO D'IMPOSTA FINO AL 75% DEI COSTI SOSTENUTI.**

La pubblicità su stampa quotidiana e periodica non dà solo grande visibilità al tuo business, ma un vantaggio economico rilevante. Oggi, infatti, se investi almeno l'1% in più rispetto all'anno precedente, potrai godere di un credito d'imposta fino al 75% sul costo degli investimenti incrementali. Una percentuale che sale fino al 90% per PMI e Start-up, e che puoi utilizzare per saldare contributi erariali o Inps.

***ART. 4, COMMA 1, D.L. N. 148, 16 OTTOBRE 2017.**

PER MAGGIORI INFORMAZIONI: PRESIDENZA.GOVERNO.IT/DIE



**FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI**

FIEG.IT

SI ANDAVA FORTE SI IMPARAVA TANTO

«SENZA MONOMARCA NON AVREI POTUTO CORRERE». **GIANDOMENICO BASSO** RACCONTA LA SUA ESPERIENZA. «TROFEO FIAT RAMPA DI LANCIO»



QUI IN AZIONE BASSO CON LA SEICENTO SULLE STRADE DEL MONTECARLO. IL PILOTA TREVIGIANO CHE QUEST'ANNO HA VINTO IL TER È CRESCIUTO CON LE VETTURE DELLO SCORPIONE

« Senza i trofei di marca, semplicemente non avrei potuto correre, perché all'inizio alimentavo il mio programma proprio con i premi vinti ». Parola di Giandomenico Basso, uno che la carriera l'ha iniziata veramente dalla base. Trofeo Cinquecento prima e poi Seicento, direttamente nello Junior team schierato dalla casa torinese. Erano anni in cui con le piccolissime scatole a trazione anteriore si cimentavano alcuni manici mica male: « Essermi messo in luce nel Trofeo Cinquecento mi ha permesso di essere chiamato direttamente da Fiat che ha promosso un proprio Junior Team con le Seicento nell'Italiano Due Litri. Con me c'erano piloti come Ussai, Betti, Marsic, Cora De Adamich e il compianto Roero. Si andava forte, si imparava tanto ».

Una scuola fondamentale quella dei Trofei di marca, secondo il pluricampione di Cavaso del Tomba: « Per me il Trofeo Fiat di quegli anni è stato il trampolino di lancio. Senza di quello, avrei davvero faticato molto di più. Nel mio caso era davvero l'unica soluzione per correre, per prendere dei soldi e re-investirli immediatamente nel programma. Ero all'inizio della mia carriera, ma avevo già sulle spalle una grossa responsabilità, perché di gara in gara sapevo che se avessi fatto bene avrei potuto proseguire, altrimenti sarei rimasto a bordo strada a vedere correre gli altri ». Si riusciva dunque a pareggiare le spese, con i premi? « Negli anni migliori – confida – riuscivo a finire con il bilancio in pareggio, ma anche perché tutto il team era

partecipe al programma. A inizio stagione pianificavamo il budget per le prime quattro gare e così poi tutti avevamo lo stimolo per fare bene e poter continuare ». In questo modo con le "piccoline" hai corso per diverse stagioni: « Sì, è vero – spiega – ci ho messo un po' per salire su una vera auto da corsa. Ma sono contento di aver avuto pazienza e di aver fatto queste scelte. In quel periodo avevo anche delle proposte per fare due o tre gare con la vettura da assoluto, ma poi cosa ne sarebbe seguito? Ho sempre pensato che sarebbe stato meglio seguire un percorso di crescita graduale e con un senso. Altri hanno preferito bruciare le tappe, ma avrebbe potuto rivelarsi un'arma a doppio taglio ». E la situazione attuale dei trofei, come la



vedi? «A mio avviso la formula dei monomarca è sempre corretta. È l'unica strada che un giovane può percorrere all'inizio in Italia. Bisogna scegliere quelli validi, nei campionati maggiori che assicurano la maggior visibilità. E avere pazienza per imparare bene, prima di voler salire sulle macchine grosse. Anche se, purtroppo, poi arrivano i ragazzini dal Nord Europa

LA FORMULA DEI TROFEI È ANCORA CORRETTA. È L'UNICA STRADA CHE UN GIOVANE ALL'INIZIO IN ITALIA PUÒ SCEGLIERE

che sono già fortissimi prima ancora di compiere diciotto anni. Con loro c'è poco da fare, è quasi lo sport nazionale. Ricordo che la prima volta che andai in Finlandia, all'epoca del Mundialito, già c'erano 'sti ragazzini di 12 anni che continuavano a girare sulle loro pistine piene di dossi e salti. I nostri ragazzini giocano a calcio, i loro iniziano a 10 anni a fare traversi. Così competere è molto difficile, ma quella è un'altra storia».



UN RITORNO CHE TOCCA IL CUORE

HA RIACCESO LA **PASSIONE** LA NOVITÀ PIÙ SUCCOSA DEL 2017 ANCHE SE I NUMERI DELLA PRIMA EDIZIONE DEL MONOMARCA NON SONO ESALTANTI

La novità più succosa della stagione appena andata in archivio sta tutta qui: il ritorno dello Scorpione ha fatto rumore e la scelta di rottura di presentare una vettura completamente fuori dagli schemi ha segnato in modo profondo una rentrée che ha toccato il cuore di più di un appassionato. Certo, i numeri non sono stati propriamente esaltanti, perché purtroppo di 124 sulle strade nostrane se ne sono viste pochine. In compenso però la qualità c'è stata e alcuni tra quelli che hanno maneggiato la trazione posteriore da oltre 300 cv sulle strade del Tricolore hanno lasciato più di un segno tangibile. La nuova Abarth da rally ha corso anche all'estero, raccogliendo risultati interes-

santi. Nella sua prima stagione di corse l'Abarth 124 rally ha ottenuto una serie di significativi successi in ambito internazionale. Dopo il debutto a Montecarlo, con Delecour, Fabio Andolfi e Gabriele Noberasco, l'Abarth 124 ha disputato il Campionato Spagnolo Rally Asfalto, vincendo la categoria Gt con Álvaro Muñiz e Antonio Solórzano. Oltreoceano la 124 rally ha ottenuto il successo di categoria nella cronoscalata MT Washington Hillclimb, una corsa in salita in stile Pikes Peak, con Kevin Wesley giunto pure 6. assoluto, mentre nel FIA R-GT il nostro Fabrizio Andolfi, pur avendo disputato solo 2 delle 5 gare in calendario, ha chiuso comunque secondo in classifica.

TRAZIONE POSTERIORE, OLTRE 300 CAVALLI: UNA SCELTA DI ROTTURA DA PARTE DELLO SCORPIONE CON UNA VETTURA DAVVERO PERFORMANTE





		
2 ANDREA MODANESI	1 FABRIZIO ANDOLFI JR.	3 ANDREA NUCITA

fotografie BETTIOL

ANDREA MODANESI



IL FUTURO

2018 ANCORA DA DEFINIRE

L'UNICA CERTEZZA È CHE IL TROFEO **PROSEGUIRÀ**. RESTA DA DECIDERE DOVE

In casa Abarth i programmi per il 2018 sono ancora tutti da definire. Quel che è certo è che il Trofeo dedicato alla 124 Rally proseguirà, ma nessuna decisione è ancora stata presa per quanto riguarda il campionato dove ambientarlo e il calendario. È possibile però che dopo un primo anno di rodaggio, dedicato esclusivamente all'asfalto, a Torino decidano di schierare la trazione posteriore pure sulla terra, ovviamente in gare dal fondo non troppo duro ed "esigente". Probabilmente confermata anche la presenza di uomini con lo Scorpione appuntato sul petto in ogni appuntamento del campionato, per supportare direttamente team ed equipaggi in gara e per fornire un servizio ricambi direttamente in assistenza. Una scelta decisamente intelligente, che non obbliga a dotarsi di un ampio e costoso magazzino con tutte le parti che potrebbe essere necessario sostituire in gara.



STAGIONE PERFETTA PER ANDOLFI JR

VITTORIA NEL TROFEO E TRICOLORE R-GT PER FABRIZIO FINITO PIÙ VOLTE TRA I TOP TEN DEL CIR



Vittoria nel Trofeo Abarth 124 Rally e Campione Italiano R-Gt: la prima stagione di Fabrizio Andolfi Junior, giovane specialista delle due ruote motrici che in passato ha già avuto modo di mettersi in luce in più occasioni nel Tricolore, è stata pressoché perfetta. Il ligure figlio d'arte (il padre ha disputato tra l'altro pure qualche stagione nel Trofeo A112 Abarth) e fratello di Fabio che corre nel WRC2 supportato dall'Acì Team Italia, ha iniziato col piede giusto, infilando una vittoria dopo l'altra al Ciocco, al Sanremo, al Salento e al Friuli (unica gara presa dal calendario del Tricolore Wrc e non dal Cir). Andolfi non ha solo messo in fila il resto della truppa allo stesso modo equipaggiata, ma ha centrato pure qualche ottima prestazione nell'Assoluta: più che il 4° posto del Salento – dove sono arrivati pure i punti necessari per cucirsi sulla tuta lo scudetto di categoria – fanno sensazione l'8° del Ciocco e il 7°

di Sanremo, impreziosito dal quinto tempo assoluto sull'ultima speciale, disputata sotto la pioggia battente. Ad alzare ulteriormente l'asticella, dal Rally di Roma è entrato in gioco pure Andrea Nucita, che ci ha messo ben poco a dare del tu a una vettura profondamente diversa rispetto a tutte quelle guidate in precedenza. Il siciliano si è letteralmente innamorato dell'Abarth, con cui nel Trofeo si è imposto al Due Valli, dopo aver stupito già al debutto di Roma. Da notare che il giovane Modanesi, alla fine primo tra gli Under 23, ha avuto il premio la possibilità di disputare il Rally di Monza con i colori ufficiali dello Scorpione. In gara si sono visti anche l'esperto siciliano Totò Riolo, che dopo una buona prima tappa al Ciocco ha poi raccolto meno di quanto si sarebbe aspettato e il giovane Davide Nicelli, che dopo qualche stagione in pista ha deciso di ripercorrere le orme del padre per dedicarsi ai rally.

**IL GIOVANE
MODANESI
SI È
IMPOSTO
TRA GLI
UNDER 23.
ANCHE
NUCITA SI È
INNAMORATO
DELLA 124!**

no Totò Riolo, che dopo una buona prima tappa al Ciocco ha poi raccolto meno di quanto si sarebbe aspettato e il giovane Davide Nicelli, che dopo qualche stagione in pista ha deciso di ripercorrere le orme del padre per dedicarsi ai rally.



ANDREA NUCITA

TOTÒ RIOLO



TROFEO PEUGEOT

IL LEONE RUGGISCE DA OLTRE 35 ANNI

LA GRANDE SAGA DEI
MONOMARCA DELLA
FILIALE ITALIANA
DELLA **CASA FRANCESE**
PROSEGUE NEL SOLCO
DI UNA TRADIZIONE
CONSOLIDATA





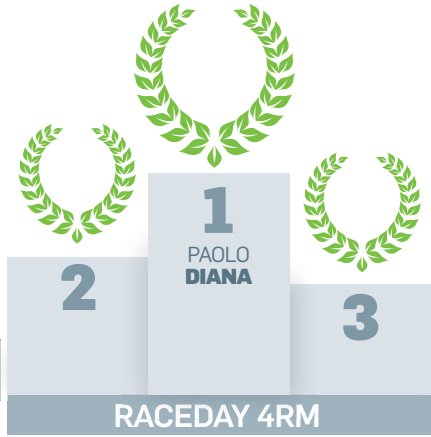
CON LA VITTORIA
NEL TROFEO
COMPETITION TOP
DAMIANO DE
TOMMASO SI È
GARANTITO UNA
STAGIONE DA
UFFICIALE PEUGEOT
NEL 2018



COMPETITION TOP



COMPETITION CLUB



RACEDAY 4RM

foto grafie BETTIOL



COMPETITION RALLY



RACEDAY 2RM

Con i suoi oltre trentacinque anni di storia, il Trofeo Peugeot è il più lungo tra quelli che si disputano sulle nostre strade. Una storia che muove da lontano, e che vede all'inizio dell'albo d'oro, nel 1979 e sotto i colori del marchio Simca, la prima affermazione di Paolo Fabrizio Fabbri, proprio il deus ex machina dell'attuale braccio armato del Leone nei rally.

Da lì in poi il cammino è stato impreziosito da tanti dei bei nomi del rallismo nostrano, da Piergiorgio Deila ad Andrea Aghini, passando per Paolo Andreucci, per il compianto Angelo Medeghini, senza trascurare i tanti specialisti che negli anni ne hanno fatto un terreno di caccia irrinunciabile, come Ameglio, Consigli, Vallino e compagnia cantante. In un arco di tempo che copre quattro diversi decenni, il Trofeo Peugeot ha più volte cambiato pelle, riuscendo però a rimanere sempre attuale e soprattutto ad offrire una gamma di possibilità in grado di accontentare tutte le tipologie di ralisti: dai giovani rampanti in cerca di un posto al sole - e l'edizione 2017 ne è l'esempio più eclatante, visto che con la vittoria Damiano De Tommaso si è guadagnato i galloni da ufficiale per il prossimo anno - sia gli appassionati che possono permettersi poche gare sotto casa.

GABRIELE COGNI



PAOLO IRALDI



IL FUTURO

ANCORA SPAZIO ALLE 4 SERIE

ANCHE NELLA PROSSIMA STAGIONE SARÀ MANTENUTA L'IMPRONTA DEL RECENTE PASSATO

I particolari ancora mancano, ma le fondamenta, i muri portanti e pure il tetto sono già tutti al loro posto: gli architetti chiamati a dar forma e sostanza al Trofeo Peugeot 2018 sono al lavoro proprio in questi giorni per gli ultimi dettagli, ma quel che è certo è che l'impronta del recente passato verrà mantenuta senza essere intaccata più di tanto. Spazio dunque ancora alle quattro serie che si sono viste l'anno passato, a iniziare dal Peugeot Competition Top, riservato alla fortunatissima 208 R2 e agganciato al calendario del Cir Junior. Anche questa volta il premio più importante sarà quello messo in palio per il miglior Under 25, che si porterà a casa la possibilità di disputare la stagione 2019 come pilota ufficiale di Peugeot Italia nel Cir Junior. Sempre per la 208 R2 verrà disputato ancora il Peugeot Competition 208 Rally, legato a doppio filo all'Irc ma con la possibilità di marcare punti anche in altre gare di zona, seppur senza il coefficiente doppio. Così, oltre ai rally già confermati (Lirenas, Taro, Casentino e Valtellina) se ne aggiungeranno altri,

suddivisi in due gironi su base geografica. Lo scorso anno, nella zona Nord, sono stati inseriti Laghi, Tartufo, Alba, Schio e Bassano, mentre di quella Centro Sud facevano parte la prima tappa del Ciocco, la prima del Salento e il rally di Caltanissetta, il Tirreno e l'Appennino Reggiano: scelte ponderate nell'ottica di permettere più o meno a tutti di trovare una paio di gare geograficamente interessanti. Resterà in vita al Competition Club, che ha un bacino d'utenza vasto e appassionato. Il fatto che si possa concorrere con qualunque vettura col Leone sul cofano, permette del resto di competere a costo zero, riuscendo anche a portarsi a casa premi di tutto rispetto: chi si è imposto l'anno passato ha avuto una 208 Gti in comodato d'uso per un anno, mentre chi ha fatto la differenza in classe ha messo in tasca 2.000 euro, che in fin dei conti non sono pochi se si corre magari con una vecchia vettura di proprietà e ci si limita a qualche garetta sotto casa. Resta viva pure l'attenzione per la terra, con il campionato invernale legato alla serie Raceday.

L'ANNO CHE VERRÀ

PEUGEOT COMPETITION TOP

25 MARZO	CIOCCO
15 APRILE	SANREMO
6 MAGGIO	TARGA FLORIO
27 MAGGIO	ELBA
1 LUGLIO	SAN MARINO
22 LUGLIO	ROMA CAPITALE
23 SETTEMBRE	ADRIATICO
14 OTTOBRE	DUE VALLI

PEUGEOT COMPETITION RALLY

8 APRILE	LIRENAS
10 GIUGNO	TARO
7 LUGLIO	CASENTINO
8 SETTEMBRE	VALTELLINA

NOTA: SONO INDICATE SOLO LE GARE VALIDE PER L'IRC

DE TOMMASO TORNA IN CORSA

L'EX PORTACOLORI DI ACI-TEAM ITALIA SI RILANCIA:
NEL 2018 SARÀ UFFICIALE PEUGEOT NEL CIR JUNIOR



TOMMASO CIUFFI



MARCELLO RAZZINI

Tante storie nella stagione appena andata in archivio del Trofeo promosso dalla casa del Leone. La più importante, manco a dirlo, è quella che ha incrociato i propri destini con il Campionato Italiano Junior e che ha messo a confronto alcuni dei giovani under 25 più interessanti del panorama italiano. La posta in palio, del resto, era assai allettante, visto che il vincitore si è aggiudicato la possibilità di correre da ufficiale nel Cir Junior 2018.

Alla fine la faccenda ha detto bene a Damiano De Tommaso: l'ex portacolori dell'Acì Team Italia non è partito benissimo, visto che a Sanremo ha raccolto appena le briciole, ma ha saputo fare la differenza non appena c'è stato da mettere le ruote sulla terra, riuscendo a mettere tutti gli avversari in riga sia all'Adriatico sia al San Marino. Ancora una volta davanti a tutti gli altri trofeisti a Roma, al Due Valli gli è "bastato" mettersi in tasca dieci punti per fare festa. Alle sue spalle ha chiuso il sempre più convincente Tommaso Ciuffi: il pilota fiorentino si è iscritto alla serie a stagione in corso, mancando dunque la possibilità di mar-

care punti al Rally di Sanremo. Una volta entrato in campo, però, ci ha messo decisamente poco ad inquadrare la situazione, riuscendo a far bene sia sulla terra – dove ha già una buona esperienza – sia sull'asfalto su cui ha mostrato un miglioramento impressionante.

Terzo in classifica Luca Bottarelli: il lombardo, dopo aver vinto e convinto a Sanremo, ha visto il suo score appesantirsi per colpa di due mezzi passi falsi nelle gare su terra e l'ottimo finale di stagione non gli è bastato per raddrizzare la faccenda. Lotta serrata anche nel Peugeot Competition Rally, la serie che aveva in calendario le gare dell'Irc (a coefficiente maggiorato) e altri rally di zona da scegliere tra due gironi, per le quali si potevano sommare i punteggi di massimo due gare. Nel confronto ravvicinato tra Marcello Razzini e Gabriele Cogni (rientrato nel Trofeo dopo qualche stagione al volante di vetture a trazione integrale), ha prevalso il primo, premiato soprattutto dalla regolarità, mentre sul bilancio del piacentino ha pesato soprattutto il ritiro del Casentino.



CE N'È DAVVERO PER TUTTI I GUSTI

KEVIN GILARDONI
HA CONQUISTATO
LA VITTORIA
NEL TROFEO CLIO R3T



È UN'OFFERTA IN GRADO DI ACCONTENTARE TUTTI I PALATI QUELLA DEI MONOMARCA FIRMATI DALLA CASA DELLA LOSANGA. VEDIAMO PERCHÉ

Se cercate un'offerta davvero in grado di accontentare tutti, arrivati a casa della Losanga siete nel posto giusto. Perché il Trofeo organizzato dalla filiale italiana della Renault è in grado davvero di coprire ogni orizzonte dello spazio ralistico italiano, dal Cir alle gare di Zona, passando dall'IRC alle gare su Terra. Stesso discorso per quanto riguarda le vetture, considerando che dietro al-

la serie Top, riservata alla Renault Clio R3T col motore sovralimentato, c'è spazio per il resto dell'intera gamma sportiva della casa, con la possibilità di fare correre non solo le vetture di ultima generazione, come la nuova Twingo R1 a trazione posteriore (un progetto tra l'altro tutto italiano, nato nelle officine della Gima Autosport) ma anche quelle che le hanno precedute, come la Clio R3C, la

Twingo R2 o addirittura la "vecchia" Clio RS Gruppo N ancora tanto amata dai ralisti nostrani. Vietato lasciare le macchine nei garage, insomma. E se si decide di schierarsi al via di uno dei due Trofei collocati nel Cir, il Renault Clio R3 Top o il Renault Twingo R1 Top, si ha pure la possibilità di correre per uno scudetto Tricolore: il Due Ruote motrici con la prima e il Tricolore R1 con l'altra.

foto grafie BETTIOL



MICHELE ROVATTI



IL FUTURO

TANTE NOVITÀ SULLA TWINGO GT

È LA **TERZA VERSIONE** DEL PROGETTO NATO PER VOLONTÀ DI RENAULT ITALIA E GIMA AUTOSPORT

Se le regole del gioco restano ancora da scrivere, già son chiari gli strumenti per cimentarsi nella faccenda. L'idea dei promotori del Trofeo è quella di spingere ancora di più per promuovere le vetture di ultima generazione. La Renault Clio R3T per iniziare, che nella mani di Kim Daldini ha recentemente colto la vittoria assoluta al Rallyday di Castiglione Torinese e la Twingo R1 per continuare. Le novità vere riguardano soprattutto la piccola, la cui versione evoluta è stata presentata al Due Valli, dove ha debuttato affidata a Gabriella Pedroni. La Twingo Gt è la terza versione del progetto nato per volontà di Renault Italia e Gima Autosport e si tratta di uno step evolutivo arrivato grazie al lancio della versione Gt stradale. Le innovazioni arrivano soprattutto da una nuova mappatura della centralina, con la quale si è ottenuto un robusto incremento della coppia, salita a 230 Nm, per ottimizzare così la risposta ai bassi regimi. La potenza è rimasta invariata e i 128 cv erogati dal piccolo propulsore di 898 cc consentono comunque di divertirsi. La trazione posteriore francese gode anche di un nuovo assetto con idraulica regolabile e un abbassamento del corpo vettura di 20 mm. Dalla versione stradale la Twingo R1 riceve la presa d'aria laterale, che permette l'immissione di un maggiore flusso di aria per il raffreddamento del motore. Questa presa d'aria consente pure un'aspirazione più pulita rispetto a quella posizionata sul passaruota e dovrebbe permettere di schierare la macchina anche sulla terra. Nuova anche la presa d'aria sul tetto, per l'aerazione dell'abitacolo. Il prezzo però, per una vettura di questa classe, non è concorrenziale: il kit completo costerà di listino 31.580 euro Iva esclusa. Per i nuovi clienti, fino al 30 giugno 2018, c'è una speciale promozione a 28.580 euro Iva esclusa.

PAOLO COMANDULLI



GIANLUCA CASERZA



RICCARDO CANZIAN



GILARDONI VINCE IL TROFEO CLIO TOP

AL TERMINE DI UN GRAN BEL DUELLO KEVIN HA LA MEGLIO SU CANZIAN. NELL'IRC ROVATTI VINCE SEMPRE

Hanno lottato duro dall'inizio alla fine. Uno ha pestato sempre cattivo sul chiodo, l'altro ha corso in più di un'occasione col pallottoliere in mano, badando a rastrellare punti che alla fine gli sarebbero venuti buoni. Alla fine ha avuto ragione il secondo: Kevin Gilardoni, grazie a una gestione attenta e a una lucidissima regolarità, ha portato a casa il Trofeo Clio Top legato al Campionato Italiano 2Rm. Non è riuscito di conquistare lo scudetto, ma ha messo dietro Riccardo Canzian che in più di un'occasione aveva fatto la voce grossa.

Sul bilancio finale del pilota oltrepadano pesa enormemente l'uscita di strada al Rally di Roma, che gli è costata non solo il campionato ma pure il rapporto col navigatore. Cose che capitano, quando si viaggia sempre al limite. Confronto serrato pure nel Twingo R1 Top, l'altra serie legata al Tricolore, che si è concluso soltanto al Due Valli: ad Emanuele Rosso è stata sufficiente la prima tappa della ga-

ra scaligera per chiudere i giochi e il ritiro del giorno due nulla ha cambiato per il gradino più alto del podio, ma ha permesso a Filippo Bravi, bravo a cogliere subito l'occasione, di vincere la tappa e andare a scalzare Paris dal secondo gradino del podio nella generale. Tante storie da raccontare pure dagli altri trofei targati Renault.

Nell'Irc, con la Renault Clio R3C aspirata, s'è imposto uno vero specialista dei monarca come Michele Rovatti. Il pilota toscano, in coppia con Valentina Catione, è riuscito pure a centrare il successo di classe in campionato.

Quasi senza storia la battaglia per il Twingo R2 a sua volta legato all'Irc, nel quale Paolo Comendulli e Marika Guerra hanno chiuso la pratica prima ancora dell'ultima trasferta stagionale, proprio come del resto hanno fatto pure Gianluca Caserza ed Erika Badinelli, primi senza affanni nella prima edizione del Twingo R1 dell'Irc.

TROFEO SUZUKI

PERFETTO SPIRITO MONOMARCA

VETTURA SEMPLICE, ROBUSTA ED ECONOMICA
E UNA FORMULA CHE RIPORTA ALLA FILOSOFIA
ORIGINARIA DEI TROFEI. SCOPRIAMO PERCHÉ



ALLA FINE DI UNA
STAGIONE
COMBATTUTA COPPE
HA AVUTO LA MEGLIO
SU MARTINELLI
NELLA CONQUISTA
DEL SUZUKI RALLY
TROPHY
NELL'AMBITO DEL
TRICOLORE



fotografie BETTIOL

Una vettura semplice, economica, robusta. Gomme offerte a un prezzo che è decisamente meno della metà rispetto a quelle racing utilizzate in altre classi e la possibilità, se si sceglie la formula del Suzuki Rally Trophy che si disputa nel Tricolore R1, di aggiudicarsi un titolo Italiano. Questi, in sintesi, gli ingredienti principali di una ricetta che da anni continua a riscuotere un gran successo. Se si guarda al cuore della faccenda, infatti, i due campionati promossi da Suzuki Italia sono quelli che più si avvicinano alla filosofia originaria dei trofei di marca, nati proprio per permettere di entrare nel mondo dei rally (o di rimanerci) potendo disputare un campionato a cifre abbordabili e con vetture dalla gestione semplice. Certo, i tempi in cui si poteva raggiungere la partenza direttamente con l'auto da gara sono passati da un pezzo, ma scegliere di correre con la Swift da Trofeo permette comunque – se lo si vuole – di farsi ancora la macchina da corsa nel garage di casa, come nei bei tempi andati. È una serie, quella della Suzuki, che premia decisamente la sostanza ma che non disdegna nemmeno la forma. Del resto si disputa nei due maggiori campionati tricolori e per chi sceglie di impegnarsi nell'Italiano c'è anche la possibilità di mettere le ruote sulla terra.





IL FUTURO

ARRIVO LA SWIFT 1000 BOOSTER

AD AFFIANCARE LA SWIFT 1600 DI CLASSE R1,
ECCO LA VETTURA OMOLOGATA PER LA NUOVA RS

Formula che vince non si cambia, ma semmai, si migliora. Così l'assetto base delle due serie promosse da Suzuki Italia rimarrà praticamente invariato, con la Suzuki Rally Cup basata nel Campionato Italiano R1 e il Suzuki Rally Trophy ospitato nell'ambito del Campionato Italiano Wrc. La grande e graditissima novità è invece rappresentata dalla vettura, perché nel 2018, ad affiancare la bel collaudata Swift 1.600 di classe R1, arriverà la nuovissima Swift 1000 Booster omologata nella nuova RS, dal regolamento tecnico che si avvicina moltissimo alla R1. La vettura è sulla carta davvero molto interessante, visto che il tre cilindri sovralimentato, che nella versione di serie sviluppa 116 cavalli, riesce ad erogarne 140 in quella da rally, semplicemente intervenendo sui parametri della centralina elettronica, senza andare in alcun modo a pregiudicare l'affidabilità. Rispetto alla Swift attuale, quella di nuova generazione gode poi di importanti vantaggi dal punto di vista dinamico, visto che la lancetta della bilancia si ferma sui 910 kg, contro i 1140 denunciati dalla "vecchia". Non è tutto, perché l'ultima nata ha anche carreggiate più larghe di 4 centimetri e un baricentro più basso di 3. C'è tutto, insomma, per diventare il nuovo punto di riferimento per la categoria. Anche e soprattutto perché, come da vera tradizione Suzuki, il prezzo a cui viene proposta è decisamente concorrenziale: l'auto con completa di roll-bar e kit si sicurezza completo e montato, verrà offerta ad un prezzo addirittura inferiore ai 20.000 euro, mentre l'assetto Ohlins completamente regolabile dovrebbe essere messo in vendita a circa 3.000 euro. Non è tutto: per la Cup è confermata la partnership con Toyo per gli pneumatici, che non saranno più però quelli omologati per l'utilizzo stradale ma dei racing a tutti gli effetti. Una novità che farà salire le prestazioni ma non i costi, visto che i promotori del Trofeo sono riusciti a spuntare il prezzo di 92 euro Iva esclusa a copertura.

COSÌ LE GARE DEL 2018

SUZUKI RALLY TROPHY

25 MARZO	CIOCCO
15 APRILE	SANREMO
6 MAGGIO	TARGA FLORIO
27 MAGGIO	ELBA
1 LUGLIO	SAN MARINO
22 LUGLIO	ROMA CAPITALE
23 SETTEMBRE	ADRIATICO
14 OTTOBRE	DUE VALLI

SUZUKI RALLY CUP

29 APRILE	MILLE MIGLIA
3 GIUGNO	SALENTO
24 GIUGNO	MARCA TREVIGIANA
26 AGOSTO	FRIULI
15 SETTEMBRE	S.MARTINO DI CASTROZZA
21 OTTOBRE	COMO

UNA STAGIONE DA ASSO DI... COPPE

LORENZO VINCE IL TROFEO DOPO UN BEL DUELLO CON MARTINELLI AL QUALE È ANDATO IL TRICOLORE R1

La Suzuki Rally Cup a Lorenzo Coppe e il Tricolore R1 a Stefano Martinelli. I due grandi rivale del 2017 si sono spartiti più o meno equamente il bottino, in un'annata che li ha visti confrontarsi dall'inizio alla fine. Il giovane bellunese che ha messo le mani sul Trofeo, è quello che ha infilato il maggior numero di successi parziali, imponendosi in singole tappe a Sanremo, Adriatico e Salento e in entrambe al San Marino e al Due Valli. Martinelli invece ha centrato i due successi di giornata al Ciocco e in una tappa del Salento. Per quanto riguarda invece le classifiche degli interi rally, il conteggio dà ragione a Martinelli, capace di salire per primo sulla pedana finale al Ciocco, al Sanremo e al Salento, mentre Coppe ha avuto ragione su tutti nella terra del San Marino e nel decisivo Due Valli. La gara che ha concluso la stagione è stata

infatti quella che ha deciso i giochi, con il vincitore che ha centrato la gara perfetta, riuscendo a far sue le tappe, la gara e pure la Power stage. Lotta serrata fino all'ultima gara anche nella Suzuki Rally Cup, disputata nell'ambito del CiWrc

NELLA SUZUKI CUP IN AMBITO CIWRC RIVIA HA AVUTO LA MEGLIO SU COGNI DOPO UN DUELLO ESALTANTE

e decisi a Como in favore di Simone Rivia. Il parmense ha ripetuto il copione già recitato da Coppe, riuscendo a trovare la sua giornata perfetta proprio nel momento topico della stagione. A farne le spese è stato il giovane Giorgio Cogni, tradito dall'idroguida nella prima parte di gara, dopo essersi presentato alla partenza da capolassifica con 3 punti di vantaggio sul rivale. A lui è andata

comunque la consolazione della vittoria tra gli under 25. I due si sono comunque spartiti tutti i successi di gara, con Rivia 1° all'Elba, 1000 Miglia, Como e Cogni re al Marca Trevigiana e al Friuli.

STEFANO MARTINELLI

SIMONE RIVIA





AUTO SPRI NT EXTRA

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - **Telefono:** 051.6227111 - **Fax:** 051.6227242 - Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 6727 del 6 novembre 1997. **Direttore Responsabile:** Andrea Cordovani.

Abbonamenti: DIFFUSIONE EDITORIALE SRL, via Clelia 27, 00181 Roma - **e-mail:** abbonamenti@diffusioneeditoriale.it - **tel.:** 06.7814.7311 - **fax:** 06.56.56.16.53 - **sito:** www.abbonatiweb.it

ARTICOLI, FOTO E DISEGNI NON RICHIESTI, ANCHE SE NON PUBBLICATI, NON VERRANNO RESTITUITI

DIFFUSIONE: Esclusiva per l'Italia in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it - Distributore esclusivo per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430.

STAMPA: Poligrafici il Borgo S.p.A. 40138 Bologna, Via del Litografo 6 - Tel. 051.6034001.

PUBBLICITÀ: Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia e Estero. **Sport Network S.r.l.:** Sede Legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma Sito internet: www.sportnetwork.it - **Uffici Milano:** Via Messina 38 - 20154 Milano - Tel. 02.349621 - Fax 02.34962450. - **Uffici Roma:** Pz. Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Tel. 06.492461 - Fax 06.49246401.

Ogni mese scriviamo di auto
perché sappiamo
dove mettere le mani.



IN QUESTO NUMERO DI AUTO TROVI:

- ANTEPRIMA Tutti i segreti di Lamborghini Urus
- COVER STORY La Volvo XC40 in abbonamento
- ESCLUSIVO Abbiamo guidato l'Audi RS 5 DTM
- SPECIALE Le 7 finaliste del premio Auto dell'Anno 2018
- MOTOR CLUB La passione dell'auto in tutte le sue forme
- AI RAGGI X Una sorpresa sotto l'albero di Natale: Jaguar E-Pace è venuta a trovarci in redazione
- PRIMO TEST Porsche 911 GT2 RS, BMW M5, Hyundai i30 N, Subaru Impreza, Maserati Ghibli 2018, Fiat Fullback Cross
- IN PROVA Range Rover Velar, Alfa Romeo Giulia Veloce e Stelvio, Mini Countryman S E, Audi S4 avant



GLI ESPERTI DELLE AUTOMOBILI TI ASPETTANO SU **AUTO**, OGNI MESE IN EDICOLA.