

INCHIESTA F.1 COSA C'È OLTRE UN CRASH E UNA GRANDE PAURA

AUTO SPRI NT

n. 13

2016 FORMULA 1
ROLEX
AUSTRALIAN GRAND
MELBOURNE

Anno LV - Settimanale 29 marzo-4 aprile 2016

3 Euro
(Italy only)



AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
ALE CON 3,50 € - F 3,00 €
CH 6,70 CHF - GR 6,00 CHF

Posta Italiana SpA, n. A.P. - D.L. 353/2003 conv. in L. 97/2004 art. 1, c.1, 008 Bologna



**SIR JACKIE
IN ESCLUSIVA**

Alla vigilia
del **Gp del Bahrain**
a fare le carte
al mondiale abbiamo
scomodato
una **legenda**

F.1 2016

STEWART

INDICA LA STRADA



ROLEX



Supercar
roma auto show

20-22 MAGGIO 2016



ESPOSIZIONE AUTO
MOTORSPORT
AFTERMARKET
ECOTECH MOBILITY
GUIDA SICURA TEST
ED DEMO DRIVE
ESIBIZIONI

STUNT SHOW
DRIFT EXPERIENCE
ELABORAZIONI E SPECIAL CAR
CLASSIC CAR
SIMULATORI
CONVEGNI AUTOCLUB E RADUNI
MODELLISMO



info@supercarshow.it - www.supercarshow.it

segui su:



Quando parlano le grandi icone

Non tutti i fuoriclasse sono campioni. E non tutti i campioni sono icone come Jackie Stewart, 77 anni, tre volte iridato della Formula Uno, un'autentica leggenda viaggiante nel Circus della Formula Uno. Un vero e proprio quarto di nobiltà del motorsport che con la sua presenza nel paddock ci lega al passato e con le sue considerazioni ci lancia nel futuro. Un personaggio che su Autosprint ha pieno diritto di cittadinanza e che a Melbourne nella suite Rolex al Paddock Club ha avuto un lungo colloquio col nostro inviato Cesare Maria Mannucci. Sir Jackie ha ripreso proprio con As l'antica usanza di formulare le pagelle all'inizio del campionato. Ne è venuta fuori una lunga intervista (una gran bella esclusiva) e una storia di copertina che ci proietta verso il secondo round della stagione: il Gp del Bahrain.

Su questo numero che si colloca poco prima del secondo round del Mondiale F.1 vi proponiamo anche un'inchiesta sul rapporto tra i piloti e la paura alla luce dell'incidente di Alonso in Australia. Un'altra chicca è poi l'intervista all'ingegner Gian Paolo Dallara, altra icona: c'è anche il suo lavoro e quello della sua factory dietro al gran debutto della Haas, sesta a Melbourne al debutto.

E poi c'è una nuova rubrica. A firmarla è la premiata ditta Allievi-Terruzzi. Si chiama il Flobert. Si come il libro di Enzo Fer-

rari, quello in cui il Drake, vergava semplici annotazioni, ricordi dedicati agli amici della carta stampata, sull'onda di impressioni ricevute e di episodi vissuti. Da artisti Pino e Giorgio hanno un po' aggiustato il tiro e adeguato il tutto alla Formula Uno. Dopo ogni Gp entreranno in azione con la loro ironia, le loro mezze verità, i loro non si dice messi nero su bianco. Li ringrazio di cuore perché hanno detto subito sì a questa nuova avventura.

Ps: Fuoriclasse, campione, icona: anche Johan Crujff lo era. Se n'è andato all'improvviso lasciando tutti storditi come davanti a uno dei suoi fantastici dribbling. Una delle sue ultime uscite pubbliche era stata ai test F.1 di Barcellona, solo poche settimane fa. Max Verstappen s'era voluto far fotografare col suo idolo. Perché le leggende popolano ovunque il mondo dello sport.



SUTTON-IMAGES.COM

fiordiserra



FORMULA UNO

- 4 SCATTO FISSO TIENI DURO JAMES
- 6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 10 ESCLUSIVO LE PAGELLE DI STEWART
- 20 VERSO IL BAHRAIN FERRARI
- 24 L'INTERVISTA RITROVATA ARRIVABENE 1993
- 26 INCHIESTA NO FEAR? I PILOTI HANNO PAURA?
- 32 INCHIESTA SICUREZZA
- 36 EXPLOIT HAAS PARLA GIAN PAOLO DALLARA

VELOCITÀ

- 42 WEC LA FORZA DI 1000 CV
- 62 WTCC AL VIA NELLA RETE DELLA CITROEN
- 66 SI PARTE GRAN PREMA FIA F3
- 70 TCR TEMPO DI RICONFERMA
- 72 SALITA MASTER CHE SHOW!
- 74 COUPÉ 4C L'ALFA DA SALITA
- 76 PERONI A TUTTA BIRRA

STORIE

- 78 SAN MARINO SCENDE IN PISTA

RALLY

- 46 VATANEN FATHER & SON
- 52 TRICOLORE LUCI E OMBRE
- 58 AMBROSIO PORTIERE IN CONTROSTERZO

RUBRICHE

- 56 RALLYSPRINT
- 60 PISTASPRINT
- 81 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT

Tieni duro **James**

No, non ci sono parole. Serve solo il più composto dei silenzi davanti a una tragedia come quella che si è abbattuta su James Allison.

Anche noi di Autosprint ci stringiamo attorno allo sfortunato tecnico inglese, il papà della nuova Rossa che tante speranze ha risvegliato dopo il primo Gp della stagione. La vita a volte è davvero crudele. Nel momento in cui come tecnico James ha toccato il suo punto più alto viene travolto da





un dolore che non si può spiegare e non è neanche giusto raccontare:
la morte della moglie. Improvvisa. Terribile. Ingiusta. Allison e sua moglie
Rebecca (anni 46) erano una cosa soltanto.
Una di quelle coppie nate per stare insieme. Di fronte a un dramma come
questo che colpisce un personaggio amatissimo a Maranello, un uomo-
squadra, passa tutto in secondo piano. Tieni duro James!

Casini in fam

VERSTAPPEN URLA VIA RADIO COL BOX TORO ROSSO PER FAR SÌ CHE SAINZ SI FACCIA DA PARTE PERCHÉ LUI DEVE PASSARE. COSA ACCADRÀ L'ANNO PROSSIMO IN FERRARI SE FARÀ LA STESSA COSA CON VETTEL?

Mamma

Quella di Alonso, Ana Maria, povera donna. Si è alzata all'alba per vedere quel disastro ferroviario con Fernando protagonista. Roba da prendere il figlio per le orecchie, riportarlo nella cameretta e chiuderlo dentro in via definitiva. Se lo facesse, beh, comprenderemmo.

Padre

Quello di Max, Jos Verstappen. Se ne sta lì, nel box, come un generale, un po' tronfio, attento a non far trapelare troppo il proprio godimento. Impresa impossibile perché lo vede anche un sasso che gode in pianta stabile come un riccio. La famiglia Sainz, a due metri, fa finta di niente. Ma intanto medita su come deporre questa dittatura militare.

Figlio

Un anno fa, dopo le prime due gare, aveva detto che se avesse avuto un motore Mercedes il podio sarebbe stato alla sua portata. Adesso urla e strilla col box per far sì che Tost (che è Tost) dica a Sainz di farsi da parte e ritirarsi, perché lui deve passare. Che cosa accadrà l'anno prossimo in Ferrari, se farà la stessa richiesta nei confronti di Vettel?

Format

Si chiama format, come il Grande Fratello, Amici, Ballando sotto le Stelle. Ma quello che gli inglesi chiamano shoot out, ovvero le nuove qualifiche, ha avuto uno scarso successo di audience. Però lo rivedremo, perché lo vogliono quelli che non corrono e che hanno uno scarso feeling con i gusti del pubblico: Todt, Whiting, Ecclestone, qualche responsabile di team, il responsabile della Pirelli. Che cosa c'entra se la gente e i piloti dicono no? La verità è che c'è sempre qualcuno che rompe: manca, in F.1, l'onorevole Razzi che spiega a questi ribelli che devono «farsi i c...i suoi!».

Barba

Quella di Hamilton è stata studiata nella galleria del vento Mercedes. Tutta una rifinitura aerodinamica. Perfetta al punto da sembrare finta. Infatti, la domanda è: sino a che punto finge in nostro showman? Intanto, in attesa di risposta, che barba!

Haryanto

Ho visto l'altra sera in tv il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, che parlava di Haryanto: «Haryanto, detto Rio, come Rio de Janeiro. Un personaggio che tenta di farsi largo in Formula 1 tra molluschi e scolopendre. Viene dall'Indonesia, che è una provincia del Brasile dove c'è Rio. Haryanto come Aria, l'aria che ho inventato io, quando in Campania si moriva soffocati di afasia e Haryanto era, come è, una invenzione di psichi malate».

**PAPÀ VERSTAPPEN
SEMBRA UN
GENERALE UN PO'
TRONFIO. PAPÀ
SAINZ MEDITA
SU COME DEPORRE
QUESTA DITTATURA
MILITARE**



**GENERAZIONI
A CONFRONTO**

Da una parte i Sainz. Dall'altra i Verstappen. Al box della Toro Rosso sono sempre affari di famiglia

SUTTON-IMAGES.COM

iglia



Giallo

È il colore scelto dalla Renault per il romanzo 2016. A prima vista, più che a un thrilling, evoca l'itterizia. Però, telegenica, altroché, come un semaforo acceso in pista. Si vede. Cioè, si vede benissimo che la macchina è un paracarro.

Margherita

L'ha sfogliata per tutto l'inverno in attesa della SF 16-H: vincerò o non vincerò? Poi essendosi abituato a sfogliare margherite, ha scoperto che Margherita è anche un nome proprio e lo indossava la nostra prima Regina. Adesso l'Italia è di nuovo in pieno regime di Regno, quello di Renzi. Solo uno può scalarlo alle elezioni: Sebastian Vettel, se conquisterà il mondiale. Altrimenti chi ci toglierà più il monarca di Rignano?

Muto

Eccolo di ritorno. Col sorriso aperto, la battutina pronta, lo sguardo ultracordiale. E' Paul Di Resta, il più espansivo ed espressivo dei piloti della F.1 moderna. Quello che quando, un giorno, incrociandolo ingrignito che tornava ai box dopo essere rimasto fermo in pista, alla domanda su cosa fosse successo, rispose: «Lo chieda al team». Uno che se lo incontri a un metro da te e fai per salutarlo, si gira dall'altra parte perché non sa che cosa sia la parola. L'uomo ideale per la Williams, che lo ha voluto come «terzo» probabilmente pensando a lui come testimonial ideale per il Martini. A patto che Paul, prima di fare lo spot, ne beva una quindicina di bottiglie, tanto per sciogliersi.

Gomme

Sono quattro, poi diventano tre, anche se ne servono due. Per capire l'antifona verranno organizzati a breve dei seminari con partecipazione obbligatoria per tutti coloro che vogliono capirci qualcosa. Incredibilmente, pare ci sia in giro della gente che non ha trascorso l'inverno studiando le nuove regole. Ma pensa te.

Comunicazioni

In un ambiente che non comunica, si è deciso di togliere anche il poco che rimaneva di parlato senza filtri: le comunicazioni macchina-box. «Charlie dichiara guerra ai furbetti», ha scritto Autosprint riferendosi a Whiting, che deve vigilare. Accidenti, se la stanno facendo tutti addosso, i piloti. La Ferrari, per confondere le idee a Whiting, ha deciso di mandare messaggi in finlandese a Vettel e in tedesco a Raikkonen, mentre Arrivabene continuerà a rivolgersi ai piloti in afgano, lingua non ancora criptata dalla Fia.

Rotazione

La Mercedes ha fatto sapere che opererà una rotazione di personale, per affrontare al massimo livello e senza contraccolpi tutte le 21 gare del campionato. Ma siccome non ha abbastanza gente, ha aperto un bando per ingaggiare delle wild-car a richiesta. Siamo tentati di offrirci come capo macchina di Rosberg (Terruzzi) o come sostituto di Toto Wolff (Allievi), che ha di nuovo prenotato un mese di ferie in Sardegna. Vero? La notizia circola insistentemente nei corridoi di Autosprint, i due in questione smentiscono, ma si sa...

Opaco

E' il colore scelto dalla Red Bull. L'effetto è bellissimo visto a tre metri. Da lontano, meno. Ricorda vagamente i sommergibili di un qualche telefilm, quelli che devono sfuggire ai radar. Il problema, qui, riguarda il momento dell'attacco. Ora? Tra un'ora? Nella prossima puntata? Nella nuova serie? Seee, ciao!

Supercar

Finalmente Adrian Newey sta per partorire, al di là di ogni regola in materia di utero a prestito o meno. Tra poco vedrà infatti la luce la sua Supercar realizzata da Aston Martin by Red Bull Technology. Sarà un'auto di serie per una vasta utenza di pubblico e dal prezzo particolarmente accessibile, come tutte le realizzazioni di Adrian: motore a energia solare basata sulle onde gravitazionali nascoste da Einstein, sette ruote (5 triangolari, 4 quadrate), motore ausiliario a champagne, sedili in pelle autentica di Naomi Campbell. Hamilton ne ha già prenotata una, da alternare sulle strade di Montecarlo con la Pagani Zonda. ●



SUTTON-IMAGES.COM



REGINA MARGHERITA

Dopo averla sfogliata per un inverno intero, Vettel era riuscito a mettere dietro tutti al via della stagione di F1 la SF 16-H, da lui ribattezzata Margherita. Poi è arrivata una bandiera rossa e tutto è tornato come un anno prima. Lui sul podio ma le due Mercedes davanti



**TRE TITOLI IRIDATI
PER SIR JACKIE**

L'11 giugno compie 77 anni ma ne dimostra molti di meno. Sir Jackie Stewart continua a frequentare quella F.1 alla quale ha dato molto e dove ha vinto 25 Gp, conquistando 3 titoli iridati (1969, '71, '73)



Silenziò parla Stewart

DA LEWIS HAMILTON A SEBASTIAN VETTEL, PASSANDO PER TUTTI GLI ALTRI PILOTI DEL MONDIALE APPENA INIZIATO: LEGGETE CHE COSA NE PENSA L'ASSO SCOZZESE, VERO E PROPRIO MONUMENTO DELLA FORMULA UNO

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Sul podio del Gp d'Australia ha premiato Lewis Hamilton con il trofeo per il secondo posto. Per molti anni le pagelle dei piloti di F.1 che Jackie Stewart ha sempre formulato con sintesi e oculatezza, sono sempre state una tradizione, un punto di riferimento. Per piloti, giornalisti e addetti ai lavori. Ora siamo felici di riproporvi questa prestigiosa usanza per il campionato che è appena ricominciato. Perché nessuno meglio di Jackie Stewart, in virtù della sua conoscenza e del suo brillante spirito analitico, è mai riuscito, con un solo giudizio sintetico, a spiegare così bene, pregi e debolezze delle varie generazioni di piloti presenti in F.1.

LEWIS HAMILTON

Per lui la Mercedes è stata determinante

L'attuale campione del mondo sta facendo un ottimo lavoro. Per se stesso, per la F.1 e per l'automobilismo in genere. Il suo modo di proporsi è molto diverso da quello tradizionale, ha portato un vento di novità in un ambiente spesso troppo conservatore. Si comporta in maniera diversa rispetto agli altri piloti, che seguono un copione piuttosto tradizionale, che poi è anche quella della Mercedes. Per lui il rapporto con la Mercedes è stato determinante, con un altro team non avrebbe ottenuto gli stessi risultati negli ultimi due anni.

Certo, la sua carriera è iniziata grazie a Ron Dennis, bisogna dargli credito. Senza il suo aiuto, oggi non avrebbe raggiunto questo livello. Ma quando sei bravo, alla fine arrivi sempre. È solo una questione di quanto tempo ti serve per arrivare al vertice. Senza Ron Dennis forse a questo livello non ci sarebbe arrivato. Lo sviluppo della sua carriera è stato davvero atipico, unico. È partito come un razzo. La sua prima vettura è stata una McLaren.

Già questo fatto rende la storia inusuale. Prima di lui, nessuno aveva mai avuto una carriera simile, era entrato in F.1 in quel modo.

A volte lo criticano per l'atteggiamento che ha fuori dalle corse, ma io penso che Lewis abbia il suo stile, lo ha fatto per scelta. Sin da bambino aveva una grande passione per la F.1, ha mostrato un grande

entusiasmo. Avrà analizzato il comportamento dei precedenti campioni del mondo pensando: "Chi lo fa meglio?". Per la F.1 ha aperto un nuovo mercato. Non solo per il suo colore ma anche per la sua stravaganza, originalità, il suo stile di vita e la passione per la musica moderna: rap o hip pop. Si propone su un'altra dimensione rispetto ai precedenti piloti. Il suo comportamento non sarebbe stato quello di Graham Hill o Jack Brabham o Jim Clark. La sua presenza, il suo modo di comportarsi è positiva per la F.1, per attrarre nuovi fan di età più giovane. Per attrarre nuove fasce di mercato. Per i giovani Hamilton è un esempio estremamente positivo da seguire.

Come pilota, sono rimasto sorpreso per il modo in cui ha perso il Gp di Monaco nel 2015. Fosse stato più maturo, non si sarebbe comportato così. Sia in pista che dopo, a gara finita. Ma è ancora un pilota giovane, entusiasta per la guida, ma relativamente esperto. Di sicuro Graham Hill non si sarebbe comportato così, ma lui correva decine d'anni fa. Lewis invece ha mostrato il suo lato emotivo in modo chiaro. Ma è stato un errore. Non avrebbe dovuto guardare gli schermi tv lungo la pista? Quando sei al comando di una gara così importante, sei sempre



sottoposto a pressione. Io ho imparato a gestire la pressione, a controllare la mia emotività, dai tempi del tiro al piattello. Che è stata una grande scuola formativa per farmi diventare poi un pilota di F.1 di successo. All'epoca c'erano grandi tiratori italiani, come Mattarella, De Sentioni. Gente che non sbagliava mai un colpo. Avevi solo un tiro per colpire il bersaglio e se lo sbagliavi, poi non potevi tornare indietro. Una grande scuola mentale per gestire la concentrazione. Il cervello e le sue funzioni devono fare molte più cose rispetto alle mani. È stato con il tiro al piattello che ho imparato a gestire la pressione. Hamilton probabilmente è ancora in una fase di apprendimento, per come gestire testa e mani in maniera priva di emotività.



NICO ROSBERG

Veloce e costante. Merita il mondiale

Si merita la sua vendetta, il suo successo. Attualmente corre per il migliore team del mondo. Credo che la Mercedes avrebbe dovuto gestire meglio il conflitto e la rivalità tra i suoi piloti di quanto non abbia fatto. In modo diverso. Certe cose andrebbero affrontate e discusse sempre a porte chiuse. Senza mettere tutto davanti alla televisione e alla pubblica opinione. È un peccato che tra lui e Hamilton ci sia dell'animosità, a lungo periodo potrebbe essere una cosa piuttosto costosa.

La Mercedes avrebbe dovuto gestire le cose tra di loro in maniera diversa, migliore.

Rosberg è un buon pilota, un pilota solido. Per vincere un campionato del mondo non è necessario essere un pilota eccezionale per tutto il tempo. Per diventare campione del mondo non devi vincere in continuazione ma devi farlo su una base costante. Rosberg è costantemente veloce, occasionalmente Hamilton è più veloce di lui.

Questa piccola differenza ha permesso a Lewis di ottenere i risultati che ha ottenuto. Per vincere il campionato del mondo non devi essere sempre il pilota migliore. A volte Hamilton è stato un po' troppo negativo nei confronti di Rosberg. Che generalmente invece si comporta e gestisce l'emotività molto bene. Rosberg ha il suo stile, ha molta dignità. Per lui è molto duro essere in squadra con Hamilton. Quando correvamo contro Jim Clark cercavo sempre di fare del mio meglio ma ero in una squadra diversa, con un'altra vettura. Alla Brm invece, per Graham Hill deve essere stato molto duro quando mi ha visto arrivare.

Ma lui ha affrontato la situazione molto bene, in modo maturo. Nel primo anno lui concluse il campionato al secondo posto, io al terzo. Ma si è sempre comportato in modo impeccabile. Non avrei potuto essere in un ambiente migliore per il mio primo anno in F1. Non c'è mai stato un rapporto tra due piloti della stessa squadra così buono come il nostro. Lui era il campione del mondo che doveva subito confrontarsi con un debuttante che si chiamava Jackie Stewart. Eppure tutto andò bene perché lui creò le basi affinché questo accadesse. Per questo motivo dico che la Mercedes dovrebbe gestire Rosberg e Hamilton in modo che tra i due non ci sia più animosità.



SEBASTIAN VETTEL

Il suo stile ricorda quello di Prost

Ho molto rispetto per lui come pilota, per la sua costanza, e il suo stile di pilotaggio. Che è molto pulito, fluido, armonioso. Mi ricorda lo stile di guida di Alain Prost. Che era anche quello di Jim Clark e ancora prima di Manuel Fangio. Nel suo modo di guidare non ci sono "incubi" o correzioni all'ultimo momento. Mette in pratica i fondamentali della tecnica di guida in modo perfetto. Me ne sono accorto subito quando era con Toro Rosso. Guardando quello che riuscì a fare vincendo il Gp d'Italia a Monza in condizioni atmosferiche terribili. Magari in qualifica potevi pensare che fosse stato fortunato ma in gara no.

Nella sua carriera direi che ha avuto solo un impulso sbagliato, quando con Mark Webber è entrato in collisione in Turchia. Quel giorno Vettel ha perso la sua freddezza. Ma se consideri la sua carriera nell'insieme, è stata l'unica volta. È il pilota perfetto per la Ferrari e lui può esercitare una forte e positiva influenza sul rendimento del team. Magari non tanto quanto era in grado di fare Michael Schumacher.

Possiede il talento e la cultura tecnica necessaria per riportare il titolo iridato a Maranello. Anche se adesso i tempi sono diversi e non so se le stesse doti oggi sono importanti come lo erano in passato perché i presupposti di comunicazione ora sono diversi, l'influenza della telemetria è più rilevante. Oggi i tecnici sono più coinvolti nel pilotaggio di quanto non fosse una volta.

Oggi i piloti sono meno responsabilizzati, la loro cultura tecnica diventa un fattore meno rilevante. Ma lo stile di guida di Vettel è assolutamente perfetto. Per altri fattori, il suo compito è più difficile rispetto a quello di Schumacher. Ai suoi tempi, Michael aveva potuto prendere i migliori tecnici del mondo da ogni team. Guardate l'organigramma tecnico che la Ferrari aveva in quei tempi. Tutti i migliori lavoravano per loro. Schumacher aveva il nome e il talento sufficiente per convincere tutti a lavorare per lui.

Ora le cose sono cambiate, l'influenza della Ferrari nell'attrarre i tecnici e i nomi migliori è oggettivamente cambiata. Vettel ora deve concentrarsi solo di essere un pilota, alle problematiche di guida. Non deve preoccuparsi di essere anche un politico o un motivatore.

Certo, il pilota deve sempre avere un carisma tale da motivare le altre persone del team ma ora l'apporto della tecnologia è così elevato e rilevante che gli input che provengono dal pilota sono di fatto irrilevanti.



UNA RIVALITÀ CHE BISOGNA SAPER GESTIRE

Secondo Jackie Stewart, Lewis Hamilton e Nico Rosberg, sopra a distanza ravvicinata, devono essere gestiti meglio dalla Mercedes. Altrimenti la loro rivalità rischia di diventare molto dannosa

KIMI RAIKKONEN

Mi hanno sorpreso gli errori del 2015

Come pilota mi piace. Possiede l'arroganza positiva necessaria per essere un pilota della Ferrari. Mi piace molto, peccato che non sia un grande comunicatore ma è una buona persona. Avrebbe ottenuto risultati migliori se fosse stato più aperto verso gli altri, se fosse stato meno spigoloso, più disponibile verso i media. A lui non interessa sedersi con



un giornalista per avere una buona conversazione. Non gli piace, pensa che non sia importante. Non si preoccupa di comunicare, ma se non lo fai, alla fine questa attitudine finisce per nuocere anche ai tuoi rapporti con il team. Per un pilota comunicare è un aspetto fondamentale del suo business. Sono rimasto sorpreso dai numerosi errori che ha

commesso lo scorso anno, in alcuni momenti sembrava che la cosa non lo interessasse più. È un pilota naturale, possiede un talento innato nella guida. Ma questa abilità oggi può essere soffocata dalla tecnologia. Deve esserci un matrimonio tra il pilota e le problematiche tecniche. E questa relazione è molto importante per l'ambiente che deve circondare il pilota. Penso che Ken Tyrrell, Ron Dennis o Frank Williams avrebbero fatto in modo che certi problemi avuti da Kimi Raikkonen non sarebbero successi.

FERNANDO ALONSO

Probabilmente è ancora il migliore

Può essere ancora il migliore pilota in circolazione. Lui e Vettel in questo momento lo sono. Possiedono entrambi la capacità per gestire gli eventi della corsa al meglio.



Lo scorso anno guidava una vettura non competitiva. E lo ha fatto vedere. Ma non andrebbe mai escluso. Lo scorso anno le cose non hanno funzionato, principalmente per colpa della Honda. Con la Ferrari non ha funzionato, così come il primo anno alla McLaren, e ancora non capisco il perché. Probabilmente non si è mai

proiettato, coinvolto in questo sport, quanto invece avrebbe dovuto fare. Quando era alla Ferrari con lo sponsor Santander mi sarei aspettato che lui ri-



VETTEL FERRARISTA PERFETTO

Stewart, sopra, ne è assolutamente sicuro:

Vettel è il ferrarista perfetto. Il campione scozzese nutre invece qualche dubbio su Raikkonen. In alto, i due piloti del Cavallino

coprisse un ruolo di ambasciatore mondiale, come il prestigio di questi marchi richiede. Che andasse dovunque: lui doveva diventarne un simbolo. Si trattava di un binomio fenomenale. Ma per alcune ragioni Alonso non lo ha voluto fare. Un atteggiamento che a lungo termine può condizionare molto anche il rapporto con il team, perché così, di fatto, non sta promuovendo la sua squadra. Probabilmente considera il suo impegno e il suo ruolo pubblico meno importanti di quello che dovrebbero essere. Senza capire che questo atteggiamento si ripercuote poi anche sulla sua carriera, sui risultati e sul modo in cui il team ti percepisce.



DANIIL KVYAT

Ha già stupito

Non lo conosco sufficientemente bene per fare un commento accurato. Mi sembra un bravo pilota, lo scorso anno ha ottenuto più punti di Ricciardo. Sono convinto che il meglio debba ancora arrivare.



SERGIO PEREZ

Ha mancato troppe occasioni



Mi aspettavo che riuscisse ad arrivare ad un livello più alto. Tre anni fa era riuscito a creare molte aspettative attorno a lui. Però sia la Ferrari che la McLaren non hanno fatto nulla per tenerlo e questo fa riflettere. Per qualche motivo, non è riuscito a fare il salto qualitativo successivo che gli sarebbe servito. Quando in Malesia si è girato a

due giri dalla fine, l'ho trovato inaccettabile. Direi comunque che è un pilota sopra la media. Probabilmente è il classico latino-americano, il cui spirito non è così forte e dedicato come quello dei piloti europei. Un pilota scozzese non avrebbe mai fatto un errore simile. A volte capita che la testa non sia altrettanto buona come il cuore.

NICO HULKENBERG

Va in cerca del risultato

Molto bravo, mi piace. Anche se pure lui è troppo alto per la F1. Possiede talento e personalità. È un buon comunicatore, conosce le buone maniere. Sarebbe un "pacchetto" completo, ha tutto quello che serve. Eppure ancora non ha ottenuto grandi risultati. Perché? Pensate ai grandi piloti, come Fangio, Clark, Moss. Tutti avevano qualche cosa di speciale, che probabilmente manca a Hulkenberg. Diverse volte poteva andare alla Ferrari, ma non è



JENSON BUTTON

Ma è ancora un vincente?

Bravo pilota, solido e concreto. Sempre adeguato alla situazione. Ma è ancora un vincente? È in grado di offrire un rendimento costante? Non ne sono sicuro.



DANIEL RICCIARDO

Combattente e sorridente

Mi piace molto, per la F1 è un grande asset. Guida bene, è un combattente, ha sempre il sorriso sulle labbra. Ha un atteggiamento positivo, sembra sempre il nuovo ragazzo arrivato in città. Il suo modo di proporsi mi ricorda un po' me stesso, al mio primo anno con la Brm. È riuscito a creare dei dubbi persino a Vettel. Possiede una buona mentalità. Unica cosa, è troppo alto. Che in F1 è sempre uno svantaggio.



SILENZIO PARLA STEWART

← successo. A lungo termine, è pericoloso in F.1 diventare l'uomo delle "quasi" occasioni. Non è bello per la reputazione. Ma si presenta bene e fa sempre il suo lavoro. Guadagna dei soldi, fa un bello sport, lavora bene. Forse però il suo treno è già passato.

FELIPE MASSA

Poco aggressivo anche se veloce

Un altro bravo ragazzo, forse troppo. Magari gli manca l'aggressività che gli sarebbe servita ma che forse lo avrebbe reso meno gradevole. È gentile e fa un buon lavoro. Non è mai una bella esperienza fare il secondo pilota di Alonso, come direbbe anche Barrichello di Schumacher. Alla fine però devi avere il talento necessario per passare attraverso questa situazione. Come ho fatto io quando sono arrivato alla Brm con Graham Hill. Giunge sempre il momento in cui devi mostrare l'autorità necessaria per importi. E non credo che Massa lo abbia fatto.



VALTERI BOTTAS

Bravo a motivare chi lavora con lui



Un grande talento, tipico pilota finlandese. Ma è molto bravo anche nel comunicare e motivare le persone attorno a lui. La motivazione viene dalla comunicazione, un aspetto che molti piloti oggi sottovalutano. Devi eccitare le persone, renderti attrattivo agli occhi di chi lavora con te. Se loro ti ameranno, metteranno più

passione nel loro lavoro e il pilota e il team saranno i primi a beneficiarne.

FELIPE NASR

È difficile valutarlo

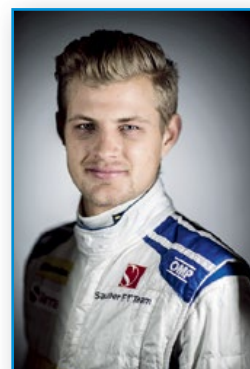
Non lo conosco. Non posso dare una opinione accurata sul suo lavoro.



MARCUS ERICSSON

Presto per valutarlo

Stessa cosa. Troppo presto per giudicare il suo lavoro e commentarlo. In F.1 ci è arrivato ma dobbiamo ancora capire se ha il talento necessario per rimanerci.



MAX VERSTAPPEN

È una risorsa per la Formula Uno

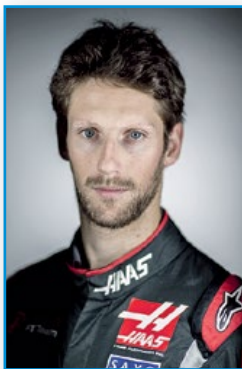
Per la F.1 è una grande risorsa. Come il suo compagno Carlos Sainz del resto. Max ha seguito la strada di suo padre. Possiede un talento di guida straordinario, ha dimostrato che gli altri si sbagliavano a criticare il suo debutto in F.1 quando era ancora minorenne. Perché in realtà possedeva già l'abilità e la maturità necessarie. Quando avevo il mio team di F.1, ho assunto suo padre Jos per l'esperienza che aveva ma non ha funzionato. Nei test



ROMAIN GROSJEAN

Team nuovo scelta rischiosa

Il ragazzo finalmente ha cambiato attitudine. All'inizio della sua carriera aveva un comportamento direi inaccettabile. Fossi stato un team principal, non credo che a quei tempi lo avrei tenuto. All'epoca parlai molto con lui, provai a spiegargli dove stava sbagliando. Ora è molto maturo è un pilota di grande talento. Ha cambiato tutto in meglio. Con la vettura giusta potrebbe avere un rendimento eccellente, a livello dei migliori. Ha preso un grande rischio a scegliere di correre per un team al debutto perché lui non è un debuttante. Nella carriera di un pilota in F.1 c'è solo un limi-

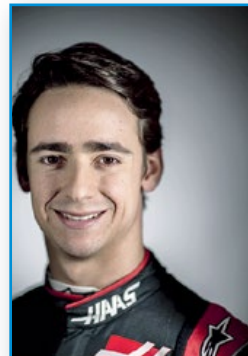


tato periodo di tempo per impressionare le squadre di punta, per mostrare che hai il talento necessario. Ci sono poche stagioni per dimostrare che puoi ottenere i risultati che servono. Se decidi di correre per una squadra tutta nuova, le cose inevitabilmente si complicano.

ESTEBAN GUTIERREZ

È tutto da capire

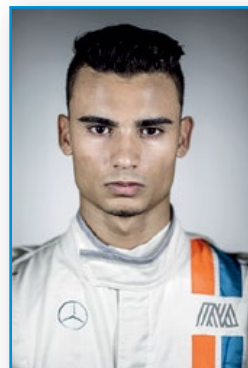
Semplicemente, non lo conosco.



PASCAL WEHRLEIN

Vincere il Dtm non è sufficiente

Mi dicono che la Mercedes ha molte aspettative su di lui. Ma vincere il Dtm è una cosa, la F.1 un'altra. Per arrivare in F.1 dovresti avere vinto nei campionati di monopo- sto nazionali e poi internazionali. Poi arrivi in F.1. La griglia è composta da 22 piloti. Tra questi solo 6 sono realmente ai vertici, 3 di loro sono eccezionali e solo uno vince il campionato. Lo stesso che



era veloce come gli altri, ma in corsa all'inizio non c'era. Quando invece è proprio in quel momento che devi dare il massimo e fare la differenza. Per qualche ragione, il rapporto con la pressione psicologica, la disciplina mentale che è richiesta, con lui non funzionava. Poi, dopo 15 giri era velocissimo, si metteva mental-

mente a posto. Max è un pilota entusiasmante, che ad ogni Gp riesce a dare grandi emozioni. Sono sicuro che ha davanti a sé una grande carriera.

CARLOS SAINZ

Deve ancora dare il meglio

In termini di pilotaggio, non credo che tra lui e Verstappen ci siano molte differenze. Forse Sainz è un po' più conservatore, ha un'attitudine più calma. E sono sicuro che il meglio da lui deve ancora arrivare.

BOTTAS È UN LEADER

Bottas, sopra, è un talento naturale secondo Stewart ma soprattutto è molto bravo nel motivare la squadra, tutti gli uomini che lavorano con lui alla Williams



SILENZIO PARLA STEWART

← succede in ogni lavoro. Adesso però non sono più coinvolto direttamente in F.1 con il mio team, quindi non sono a conoscenza di tante cose. Per questo non giudico i giovani piloti che arrivano. Non ho gli elementi necessari per farlo.

RIO HARYANTO

Spero per lui che abbia **talento**

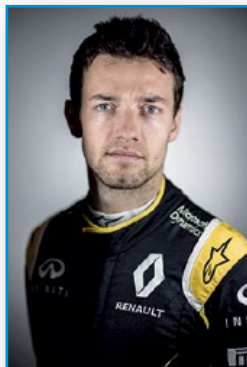


Stesso discorso. Spero per lui che abbia il talento necessario e che lo metta in mostra. Come fecero Mark Webber o Fernando Alonso quando hanno debuttato con la Minardi. Furono subito competitivi perché possedevano un talento puro, che poi li ha accompagnati per tutta la carriera.

JOLYON PALMER

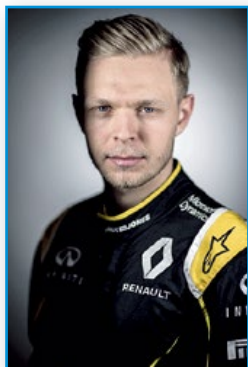
Ha vinto la **Gp2** c'è della sostanza

In Gp2 ha guidato molto bene, vincendo il campionato. Quindi ha qualche cosa da mettere sul tavolo. Mi sembra un bravo pilota, con la giusta mentalità. Probabilmente è molto migliore di suo padre.



KEVIN MAGNUSSEN

Deve mostrare il suo **potenziale**



Come Verstappen, anche suo padre ha corso per me. Mi piace, è un pilota calmo, che si comporta bene. È stato messo da parte dalla McLaren, relegato a riserva, quando era nella condizione di fare bene. Gli hanno preferito Button per la sua esperienza e per la costanza di rendimento che poteva garantire. E che forse dubitavano che Kevin fosse in grado di assicurare. Ma sono certo che deve ancora mostra-

re il meglio del suo potenziale. ●

Oggi è una cosa normale vedere tutti i team di F.1 sponsorizzati da una marca di orologi. Ma quando la Rolex, nel lontano 1935, decise di reclamizzare il record mondiale di velocità ottenuto da Malcolm Campbell superando il muro dei 484 km/h al volante del Bluebird, la cosa risultò decisamente inusuale, innovativa. Anche perché in quella occasione Campbell indossava realmente un Rolex Oyster. Oggi, la Rolex utilizza Jackie Stewart e Tom Kristensen come propri ambasciatori, ruolo in passato ricoperto anche da Roger Penske e A.J. Foyt. Ma è soprattutto Stewart ad essere il simbolo di questo rinnovato impegno nell'automobilismo sportivo. Negli

ultimi anni diventato decisamente più rilevante con l'arrivo della Rolex in F.1.

«Alla Rolex sono legato dal 1968 - dice Stewart - quest'anno celebriamo 48 anni. A chiamarmi fu André Heiniger, il migliore manager dell'industria di orologi che abbia mai conosciuto. Allora i testimonial eravamo io, Arnold Palmer e Jean-Claude

Killy. E oggi lo siamo ancora. Questo la dice lunga sul rispetto reciproco e la fedeltà. Mi piacciono gli impegni a lungo termine. Con mia moglie Helen sono sposato da 44 anni, da 43 anni lavoro per la Ford, da 47 per la Moët Chandon, da 48 per la Rolex. Tra di noi c'è sempre stata una tale fiducia che per molti anni il contratto nemmeno lo leggevo. Il primo Rolex l'ho acquistato in Texas nel 1966, con i soldi che avevo vinto alla 500 miglia di Indianapolis. Un Day-Date in oro con bracciale President che mi faceva sentire molto esclusivo. Due anni dopo, la Rolex mi chiese se poteva usare una mia fotografia per la loro campagna pubblicitaria. In quell'epoca avevano già Arnold

QUANDO DIVENNI
LORO TESTIMONIAL
AVEVANO GIÀ
ARNOLD PALMER
E JEAN-CLAUDE
KILLY

JACKIE STEWART



Il rapporto stretto tra Stewart e la Rolex

DAL PRIMO OROLOGIO ACQUISTATO CON I SOLDI VINTI A INDIANAPOLIS AL RUOLO DI TESTIMONIAL CHE DURA ORMAI DA QUASI MEZZO SECOLO

Palmer e Jean Claude Killy come testimonial, io ancora non ero diventato campione del mondo in F.1. Rimasi sorpreso che si fossero rivolti a me».

Il primo contratto firmato tra Stewart e la Rolex fu del valore di 10.000 dollari...

«Dopo di me in F.1 ci sono stati tanti grandi piloti e credo che la Rolex pubblicizzi i suoi prodotti dal 1927. Ma in realtà, nessun nome di sportivo o di artista utilizzato supera in termini d'importanza e prestigio il marchio Rolex».

- Negli anni '70 era tradizione che la Rolex premiasse chi partiva in pole al Gp di Montecarlo. Un'usanza ora scomparsa...

«Era un cosa bellissima, il Daytona che indosso l'ho vinto nel 1971, per la mia pole. Ricordo che nel 1969 ero andato alla 24 Ore di Daytona e mi era piaciuta molto l'idea che la Rolex premiasse i vincitori con un orologio. Ho voluto portare la stessa cosa al Gp di Monaco. Oggi non so se in F.1 sarebbe possibile un'iniziativa del genere. Perché ogni team possiede il proprio accordo commerciale con una marca di orologi. Credo che ci sarebbero resistenze. Per me, invece, ogni volta che vincevo un Rolex era una festa!».

- Oggi la Rolex sponsorizza il timing della



Stewart premia Reutemann per la pole al Gp di Monaco 1978

IL DAYTONA CHE INDOSSO L'HO VINTO NEL 1971 PER LA POLE FATTA SEGNARE A MONTECARLO

JACKIE STEWART



F.1, sei stato tra quelli che hanno propiziato l'accordo con Ecclestone...

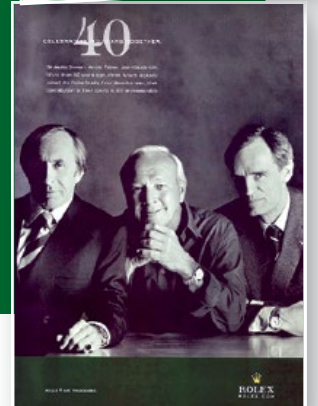
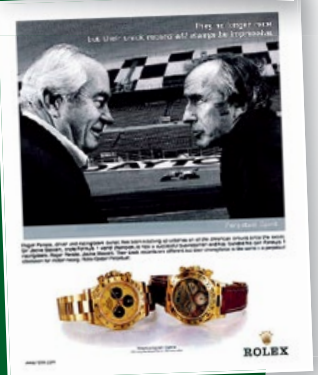
«Io ho portato la Rolex in F.1 e da questo impegno hanno ottenuto un'esposizione mondiale al più alto livello.

Ma ho lavorato duramente per convincerli. Ricordo quando avevo il team Stewart di F.1, ero già il loro ambasciatore, mi sarebbe sembrato logico avere il loro marchio anche sulle mie monoposto. Ma non ne vollero sapere, non hanno mai voluto sponsorizzare una macchina, un team. Eppure nessuno aveva i miei contatti. Rolex si è voluto associare sempre agli uomini, oppure ai grandi eventi. Sponsorizzano i tornei di golf più prestigiosi, non tutti quelli del circuito Pro. La F.1 garantisce alla Rolex quella visibilità che in

precedenza non aveva mai avuto e che forse i vertici non si aspettavano. La loro celebrità è esplosa. In precedenza non avevano mai indicato come obiettivo primario il grande pubblico».

- Quanti Rolex possiedi?

«Direi dodici, ne indosso uno ogni giorno. Cerco di rappresentare questo marchio al meglio. Vi confesso un segreto. Il gemello della manica sinistra della camicia è sempre più lento rispetto a quello di destra perché così, quando piego il braccio, l'orologio si vede meglio...». ●



Strategia della tensione

FERRARI E MERCEDES OPTANO
PER UNA SCELTA DI MESCOLE MOLTO
DIVERSA PER IL GP DEL BAHRAIN.
LA GARA IN NOTTURNA
RIMESCOLERÀ LE COSE?

di Cesare Maria Mannucci

foto Getty Images, La Presse, Sutton-Images.com



Si correrà di notte e questo rende il quadro strategico più diverso e complesso rispetto al già tormentato Gp di Australia. Perché sul circuito di Sakhir la differenza termica di temperatura dell'asfalto, dell'aria e relativa densità, muta sensibilmente tra il giorno e la notte. Amplificando così le variabili che si ottengono durante le prove e le condizioni di gara. Probabilmente è per questo motivo, che le scelte di gomme tra Ferrari e McLaren per il prossimo Gp del Bahrain, appaiono più differenziate rispetto a quanto non fosse successo in Australia.

La Mercedes opta per 1 solo set di gomme Medie, 6 set di gomme Soft e 6 set di gomme Supersoft. La Ferrari, invece, risponde con 3 set di gomme medie, 4 set di gomme Soft e 6 set di gomme Super-

**NON PERDERTI IL 2°
GP DEL MONDIALE F.1**

Segui da giovedì
31 marzo la diretta
minuto per minuto
del Gp del Bahrain
su www.autosprint.it
e su Twitter
[@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)
e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)



soft. Segnale di un approccio piuttosto diverso a prove e gara. Anche se si tratta di una scelta fatta calcolando i valori di usura ed efficienza cronometrica dello scorso anno. Senza considerare la variabile del vento, che in maniera imprevedibile, può riversare sulla pista un costante velo di sabbia, che per l'efficienza e l'usura della gomme, si rivela sempre pernicioso.

Fatta questa premessa, il prossimo Gp del Bahrain dovrebbe esasperare i contenuti della rivalità tra Mercedes e Ferrari, con la presenza di quei duelli ravvicinati che a Melbourne di fatto si erano visti solo in partenza e alla prima curva. Perché poi le due Ferrari si erano involate nella prima parte di gara, mai a portata di tiro della Mercedes. Mentre la seconda parte di corsa, dopo la sospensione per



l'incidente tra Alonso e Gutierrez, aveva permesso ai piloti Mercedes di emergere grazie ad una scelta di gomme diversa e più opportuna. Fatto sta che la sfida all'ultima frenata tra Vettel e Hamilton oppure il duello per un centimetro di pista in più tra Rosberg e Raikkonen, si era sublimato in Australia solo nel primo km di gara, mentre invece in Bahrain dovrebbe essere un copione costante.

La Mercedes e i suoi problemi al via

I precedenti degli ultimi anni dicono che la pista di Sakhir non sia il circuito ideale per la Ferrari, ma la nuova SF 16-H rappresenta un tale taglio radicale con la precedente produzione di Maranello, da rendere i dati statistici di fatto inutili. La Mercedes si presenta in Bahrain con i dubbi relativi all'efficien-

ANCHE LA FERRARI ORA GIOCA A DUE PUNTE

Lewis Hamilton contro Sebastian Vettel, Maurizio Arrivabene contro Niki Lauda, Kimi Raikkonen contro Nico Rosberg. Per adesso il duello Ferrari contro Mercedes sembra giocarsi alla pari. Perché a Melbourne finalmente anche Raikkonen ha corso da protagonista passando i piloti Mercedes già al via

za del suo sistema di partenza, visto quanto successo a Melbourne. «Non credo che i problemi che ho avuto al via - spiega Hamilton - fossero da mettere in relazione alla nuova procedura, che prevede l'utilizzo di un solo comando, di una sola paletta per attivare la frizione. La fase del primo spunto, è stata di fatto uguale a quella di Rosberg, mentre in quella successiva, quando rilasci completamente la frizione, ho lamentato un elevato pattinamento delle ruote e non sono più riuscito a recuperare. Non credo sia un problema rilevante, anche in passato era avvenuto, anche quando la mia partenza era stata migliore. Certo la partenza delle due Ferrari è stata fantastica, dobbiamo capire come migliorare durante questa procedura per riuscire a fare meglio». Un allarme non insignificante per la Mercedes, e so-

STRATEGIA DELLA TENSIONE

prattutto non casuale, perché come ha confermato anche Toto Wolff, i problemi al via si erano già evidenziati il sabato, quando abitualmente i piloti provano questa procedura. «Non è stato un problema specifico - sottolinea Paddy Lowe - quanto una combinazione di fattori, che ha determinato la nostra insufficiente partenza. Il regolamento è cambiato, ora i piloti devono reinterpretare la procedura, visto che i fattori sono ora più variabili».

Ferrari, scatto al via prodigioso

Di sicuro lo scatto bruciante della due Ferrari in Australia non va di fatto ricondotto al diverso comando sul volante della SF 16-H, differente rispetto a quello del 2015. Perché in questa procedura, a ricoprire un ruolo più determinante sono i vari settaggi elettronici che mettono in relazione trazione, differenziale e coppia. Piuttosto, finalmente con l'adozione dei cornetti di aspirazione ad altezza variabile, il motore Ferrari ha potuto beneficiare dei vantaggi di questa soluzione. Che ottimizza la coppia in funzione del regime, variando i parametri dell'aspirazione. Vantaggio non da poco per una F1 che ora impone l'adozione degli stessi rapporti al cambio per tutto l'arco del campionato. La Ferrari invece arriva in Bahrain dopo il grave lutto che ha colpito James Allison, il suo direttore tecnico. La cui presenza in pista al momento ancora non è garantita. Nonostante il risultato complessivamente deludente di Melbourne, non adeguato al potenziale messo in mostra in pista, il morale della "truppa" rimane alto. Anche perché il successivo esame della power unit di Raikkonen, ha confermato che il motore termico non si è danneggiato dopo il cedimento del turbo e relative fiamme. Quindi Raikkonen utilizzerà in Bahrain lo stesso motore di Melbourne, evitando così di intaccare la quota dei propulsori a disposizione, quest'anno fissata a 5 unità.

Qualifiche, non cambia nulla

La procedura di qualifica sarà la medesima di Melbourne, come Autosprint aveva già anticipato dall'Australia, smorzando subito gli entusiasmi per la votazione dei team manager, che inizialmente avevano richiesto all'unanimità il ritorno al sistema in vigore nel 2015. Ma il successivo passaggio procedurale in sede di Gruppo Strategico ha evidenziato un fronte non coeso e soprattutto la volontà della Fia, di non buttare subito alle ortiche un sistema che lei ha voluto e proposto, dopo una sola gara. Avanti quindi con il sistema ad eliminazione diretta per tutti i tre settori che compongono l'ora di qualifica. Con la speranza che questa volta Ferrari e Mercedes decidano di combattere in pista sino all'ultimo secondo. Perché se a Melbourne la cosa non è successa, alla fine la colpa è la loro, non del nuovo sistema di qualifica.

Ferrari punta sulle Medie, Mercedes sulle Soft

La Ferrari potrà vincere il Gp del Bahrain? Analizzando i dati dei test invernali e quanto visto durante il Gp di Australia, la risposta è sì. Ormai le differenze prestazionali tra Ferrari e Mercedes sono di fatto azzerate. Probabilmente la Mercedes è anco-



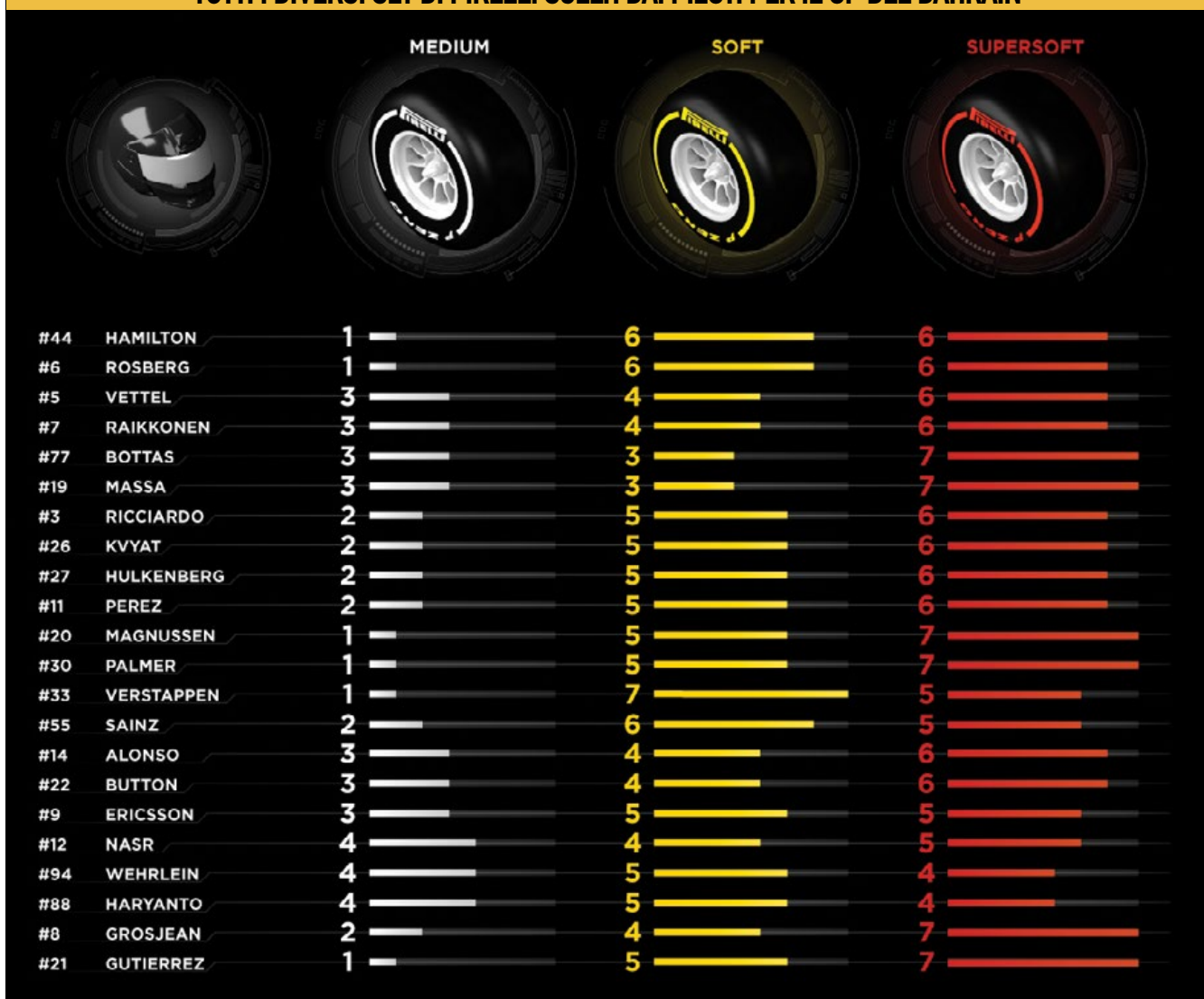
KIMI E SEBASTIAN. POTRANNO SFIDARSI?

A Melbourne, Raikkonen è stato "sacrificato" nella prima parte di gara, ritardando il primo cambio gomme, per non interferire con la corsa di Vettel. In Bahrain il finlandese potrà correre in piena libertà, nel caso attaccando il suo compagno di squadra?

ra più a suo agio con le mescole più dure, la Ferrari con quelle più tenere. Per questo la scelta per certi versi controcorrente del Bahrain e le diversità per i numeri di set di gomme Medie e Soft scelti da Ferrari e Mercedes, stupisce e molto. Con quanto successo in Australia a complicare di più il quadro. Perché a Melbourne, Lewis Hamilton le gomme medie non le aveva scelte per niente e si era ritrovato un solo set di medie a disposizione, perché da regolamento scelto dalla Pirelli. E con quel solo set di gomme medie a disposizione, poi Hamilton di fatto era risalito dal quinto posto al secondo. A Melbourne la Ferrari aveva puntato di più sulle gomme medie rispetto alla Mercedes. Con il solo Rosberg che con 2 set si era uniformato alla scelta di Raikkonen e Vettel. Ora la cosa si ripete e anzi si amplifica in ottica Bahrain. Sulla roulette di Sakhir, la Mercedes punta di più sul... giallo, colore che caratterizza le gomme soft. Fermo restando che rispetto allo scorso anno tutti dovrebbero in gara effettuare un cambio di gomme in più per la presenza della miscela supersoft. Nel 2015 non disponibili. La prima curva del circuito di Sakhir è intitolata a Michael Schumacher, tra i pochi tra i piloti viventi ad avere ricevuto un onore simile. Spesso chi parte in testa al Gp del Baharain, ci rimane sino alla fine. Chissà se anche questa volta, come succedeva ai bei tempi, Michael volesse ancora dare una mano alla Ferrari... ●



TUTTI I DIVERSI SET DI PIRELLI SCELTI DAI PILOTI PER IL GP DEL BAHRAIN



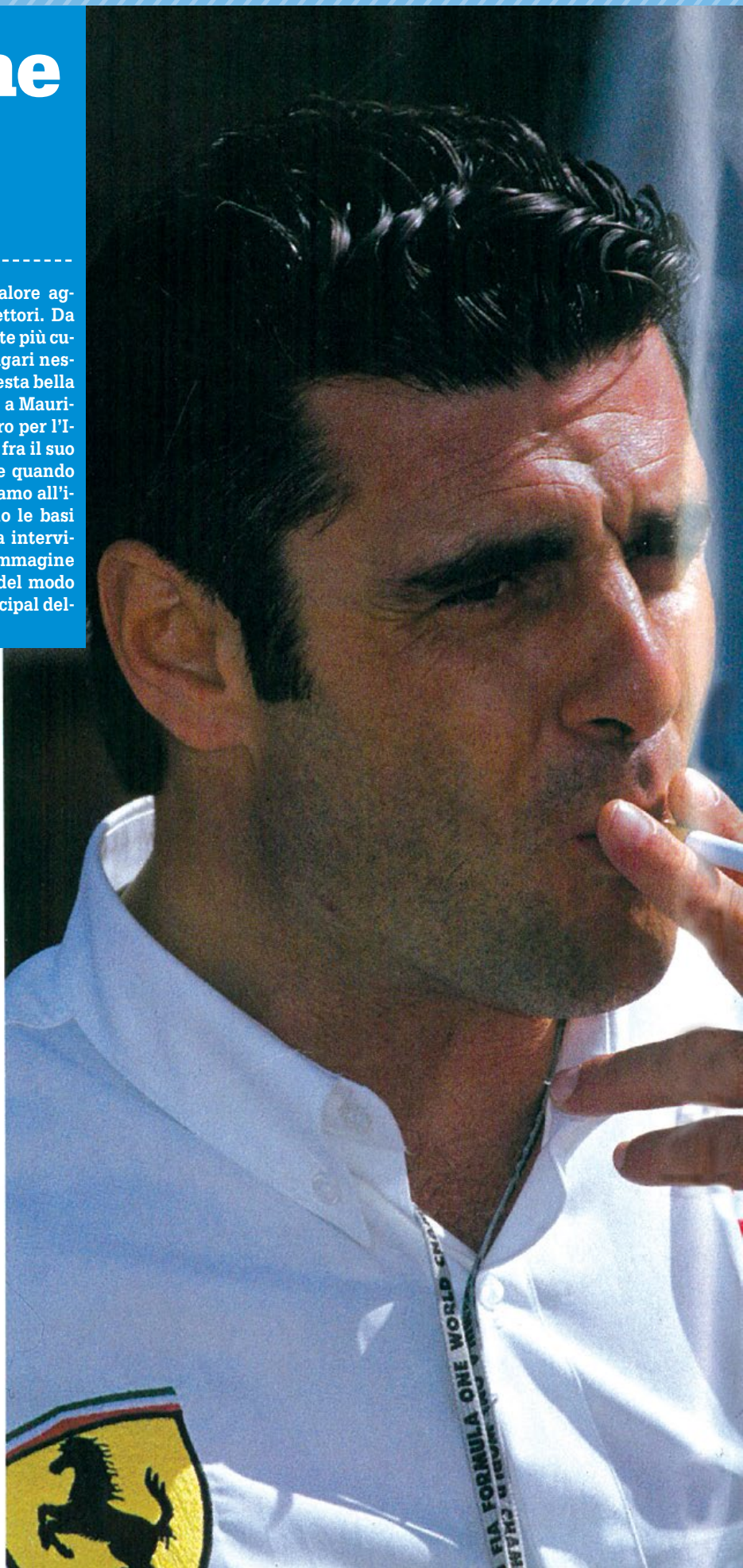
Arrivabene

aspirazioni in Rosso

L'infinita collezione di Autosprint è un valore aggiunto che vogliamo regalare ai nostri lettori. Da questo numero andremo a caccia delle interviste più curiose se rilette nel contesto attuale quando magari nessuno avrebbe mai pensato che... È il caso di questa bella intervista fatta da Roberto Boccafoli nel 1993 a Maurizio Arrivabene, allora brand manager Marlboro per l'Italia oltre a essere il responsabile dei rapporti fra il suo marchio e la Ferrari. Leggete quello che dice quando parla della Formula Uno e del Cavallino. Eravamo all'inizio dell'era Montezemolo-Todt. Si gettavano le basi per la rinascita a Maranello. Fumatevi questa intervista come Maurizio Arrivabene fa in questa immagine con la sigaretta. Si aspirano diversi concetti del modo di approcciare alle corse dell'attuale team principal della Rossa. ●

Maurizio Arrivabene per la Ferrari è il referente dello sponsor Marlboro, ma è anche un tifoso «vero». E non solo per speranza: lui alla rinascita delle Rosse crede perché vede il lavoro fatto da Montezemolo, perché avverte lo spirito giusto dentro il team. E dice che ora con l'arrivo di Jean Todt...

ROBERTO BOCCAFOLGI ■



Segnali di fumo



Nome Maurizio
Cognome Arrivabene
Nato il 7 marzo 1957
Segno Pesci
Altezza 1,90
Peso 90 kg
Hobby sci, tennis

Vincitore insieme a Klaus Seppi del Marlboro Adventure Team nell'86, l'anno seguente disputa la Parigi-Dakar (su Mercedes, sempre con Seppi) conquistando il 6. posto assoluto che resta il miglior piazzamento di sempre per un italiano con le auto. Entra nella struttura Marlboro nell'88, prima come Promotion manager e quindi Brand manager, carica che dal '90 ricopre con autorità assoluta per l'Italia. Dal 1992 è il responsabile dei rapporti Marlboro con la Ferrari e con i piloti italiani.

In un certo senso lo si può definire il primo tifoso della Ferrari. Almeno sui campi di gara. Maurizio Arrivabene, brand manager della Marlboro per l'Italia, oltre a essere il responsabile dei rapporti fra il suo marchio e il Cavallino e con tutti gli altri piloti di casa nostra, da un paio d'anni è anche l'organizzatore dell'area di ospitalità su cui la stampa italiana può contare ai Gran Premi. Una sorta di «sala stampa esterna» dove i giornalisti possono giorno per giorno incontrare e intervistare in tutta comodità piloti e altri esponenti del team di Maranello. E di questa iniziativa del tutto nuova per la F.1, Arrivabene si è fatto promotore proprio in uno dei momenti più bui della storia Ferrari...

Prima non esisteva una struttura Marlboro a supporto della Ferrari: oggi esiste. E soprattutto abbiamo un contratto preciso che ci impegna a proseguire con questa iniziativa per i prossimi tre anni. Il significato è chiaro: la Marlboro ha fatto questo investimento sulla Ferrari perché ci crede, perché ci crediamo.

Della F.1 si parla sempre più in termini di crisi: non è un momento delicato per lanciarsi in un investimento simile?

È un'opinione personale, ma credo che se si parla di crisi della F.1, questo è anche, almeno in parte, per l'attuale momento difficile della Ferrari. Ecco quindi che il supporto che diamo al Cavallino parte dal presupposto che, secondo noi, i Gp non sono gli stessi senza una Ferrari vincente. Ma noi crediamo che le cose stanno

per cambiare. Ci crediamo davvero.

Come si diversifica il vostro accordo con la Ferrari da quelli con gli altri team da voi sponsorizzati?

Il contratto è lo stesso identico di quello che ci lega alla McLaren. Un contratto di sponsorizzazione con la squadra e con i piloti: non ci sono clausole particolari. Ciò che diversifica le due situazioni è la struttura che abbiamo messo in piedi e che dà supporto alla Ferrari dal punto di vista delle pubbliche relazioni, della gestione della stampa e dei Vip da noi invitati. In più, sul nostro motor-home è possibile discutere e risolvere all'istante eventuali problemi che si creano volta per volta sulle piste relativamente ai rapporti Ferrari-Marlboro. Ora questa nostra hospitality è diventato il punto di riferimento fra la squadra e la stampa, ma anche dei due piloti che sono spessissimo da noi anche quando non hanno precisi appuntamenti di lavoro. E questo non può che farci un immenso piacere.

Tu vivi l'ambiente Ferrari dall'interno. Quale sensazione ci trovi: secondo te c'è speranza «vera» di risalire la china? E, soprattutto, in che tempi?

Secondo me in due-tre mesi potremo toglierci qualche soddisfazione. Poi bisogna tenere presente un aspetto: la Ferrari è l'unico team della F.1 che deve farsi tutto: telaio, aerodinamica, sospensione attiva, cambio, motore... E poi non dimentichiamo le problematiche della Ferrari sul fronte della produzione, che le altre squadre non sanno proprio cosa siano. Bene: pur con tutti questi problemi Luca di Montezemolo ha assunto la presidenza e subito

ha detto che avrebbe rinnovato la squadra. ora questo rinnovamento è completo, o quasi. E la nostra fiducia nei futuri risultati delle Rosse è massima.

Alludi a Jean Todt? Tu l'hai conosciuto anche nell'ambiente dei raid, quando gareggiavi con una Mercedes e lui faceva stravecchio la Peugeot...

È vero: penso che Todt sia l'ideale coronamento di un processo di trasformazione che Montezemolo ha avviato e perseguito con molta tenacia. Di Todt in Africa ho un ricordo preciso, anche se ovviamente lo vedevo da lontano, da privato a top team. Con la Peugeot gestiva un'impresa miliardaria, ad altissimo livello; ma ricordo con esattezza come non spreca una sola risorsa, tecnica o economica, come fosse attento a ogni dettaglio, a ogni piccolo risvolto umano. Ecco: se farà così anche in Ferrari, sarà un capo perfetto per la squadra.

Certo che però è l'ennesimo straniero...

Sì, ma non penso che questo aspetto abbia importanza in un ambiente come la Ferrari. Anche i due piloti sono stranieri, ma sono legatissimi al team: Alesi è eccezionale, entusiasta e fa sognare; ma anche Berger, che è più tecnico, apparentemente più freddo e votato al lavoro analitico, ha un rapporto «di cuore» con la squadra. E non dimentichiamo Lauda: tanti si chiedono cosa ci stia a fare, ma non si può immaginare quanta importanza abbia avuto, e abbia, nello stringere rapporti, nell'aprire e mantenere relazioni importantissime al team. Secondo me Montezemolo non ha sbagliato e non sbaglia, e presto ne vedremo i frutti...



No fear

I piloti hanno

IL TERRIFICANTE INCIDENTE DI ALONSO A MELBOURNE E LA SUA REAZIONE A CALDO RIPROPONGONO UNO DEI QUESITI CHE STANNO ALLA RADICE DELLE CORSE D'AUTO



IL MONDO AL CONTRARIO

Gp Australia, giro 16, curva 3. Il mondo si capovolge, intorno alla McLaren di Alonso, decollata sulla Haas di Gutierrez e finita a muro, poi nella via di fuga e ancora a muro

paura?

di **Sergio Remondino**

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

I piloti hanno paura? C'è spazio nei loro cuori per questo sentimento ancestrale? Le immagini del folle volo di Fernando Alonso a Melbourne sono ancora negli occhi di tutti ma quel che più ha colpito è stata la reazione dell'asso spagnolo allo scampato pericolo, le sue parole subito dopo essere uscito praticamente illeso da un incidente che qualche anno fa avrebbe avuto ben altre conseguenze. Quel che più ha colpito è stata la sua prima dichiarazione: «Volevo solo uscire il più velocemente possibile dalla macchina perché so che mia mamma guarda i Gp in televisione e quindi era sicuramente molto preoccupata». Capito? Un due volte campione



del mondo di F1 la cui prima preoccupazione è rassicurare la mamma! C'è un misto di tenerezza e spavalderia in questo atteggiamento, nella reazione di Alonso. La dolcezza del bambino che rassicura il genitore, al quale dice «*non mi sono fatto male*» dopo essere caduto dall'altalena, e la guasconeria del gladiatore che ha appena sfidato la morte e l'ha sconfitta con il sorriso sulle labbra dopo averla guardata dritta negli occhi.

No fear. Ma non è vero che un pilota non ha paura, semplicemente perché è un essere umano e la paura fa parte di lui come di ogni altro essere, è un sentimento complesso che ci permette di relazionarci con l'universo che ci circonda, esplorarlo cercando di limitare i rischi al minimo. Un sistema complesso, costituito da più fasi che si succedono secondo una linea temporale ben precisa. Un'architettura, come si vede, molto simile allo svilupparsi di una competizione automobilistica e di tutto quello che ha a che fare con essa. La paura va vista come una forma di reazione al pericolo, quindi come una cosa positiva. Una delle emozioni più antiche per l'uomo, legata alla nostra sicurezza, alla sopravvivenza della specie. Quindi, non negativa, non da nascondere. Eppure, Alonso ha fatto di tutto per nascondere dopo il crash di Melbourne. Con l'atteggiamento, la gestualità, la postura del corpo, la mimica facciale. Voleva far vedere che si era rialzato, che aveva scrollato dalla tuta la terra entrata nell'abitacolo mentre la sua McLaren artigliava la terra con la

**PAURA DI MORIRE?
ANCHE I PILOTI
CE L'HANNO
MA REAGISCONO
AUMENTANDO
IL RITMO DI GARA**

CLAUDIO COSTA

”



forza di un erpice e volteggiava in aria con la leggerezza di una foglia in balia delle correnti.

La paura è una risposta al pericolo e Alonso ha risposto in maniera assoluta, combattendola e vincendola nello spazio di poche giravolte. Dallo schianto contro il muretto all'esterno della curva 3 di Melbourne, alla dichiarazione «*Ho visto che fuoriuscivano dei liquidi ed ho solo pensato a uscire dall'abitacolo. Ho visto che c'era uno spazio fra la macchina e il muretto contro il quale eravamo finiti e sono filato fuori*». Grandissima lucidità, nessuno spazio per la paura, già sconfitta. Forse nemmeno provata?

La testimonianza del dottor Costa

«*Paura di morire? Nei piloti c'è, sì, ma viene rimossa. Diventa la fonte del loro talento. Difficile che un pilota ne parli. Più lo minaccia più aumenta il ritmo di gara*». Parole, come sempre nei pressi della filosofia, del dottor Claudio Costa, il guru dei piloti di moto e anche di qualche driver auto. A cominciare da Alex Zanardi... «*Alex aveva paura prima dell'incidente - spiega il dottor Costa - . Se gli fosse venuto in mente che poteva restare menomato non l'avrebbe sopportato. Se avesse pensato che poteva perdere entrambe le gambe non ce l'avrebbe fatta a correre. E qui nasce una grande componente della nostra psiche: sappiamo solo che possono accaderci delle cose ma non sappiamo mai come reagiremo ad esse. Nessuno lo sa, prima. Solo quando ci*



DOPO LA GRANDE BOTTA

Alonso seduto contro il muretto dove la sua McLaren ha finito di distruggersi. Un momento difficile prima di rialzarsi e scrollarsi di dosso polvere e, forse, paura. In basso a destra il pilota spagnolo con il trainer Edoardo Bendinelli

HO VISTO UNO SPAZIO ED HO SOLO PENSATO A USCIRE. MAMMA GUARDA I GP IN TV E VOLEVO RASSICURARLA

FERNANDO ALONSO



E Bendinelli conta sul recupero

UNO DEI DUE STORICI TRAINER DI ALONSO È OTTIMISTA: IN BAHRAIN FERNANDO DOVREBBE ESSERE AL CENTO PER CENTO DELLA FORMA

Uno dei due trainer di Alonso è Edoardo Bendinelli, fisioterapista, osteopata e preparatore atletico che dal 2002 collabora con il pilota spagnolo. Particolarmente interessante la sua testimonianza, anche se non era a Melbourne, dove a seguire Fernando c'era Fabrizio Borra.

«Due le cose che hanno permesso a Fernando - esordisce Bendinelli - di uscire quasi incolume dal suo spaventoso incidente: la struttura della macchina e la sua preparazione fisica. Aggiungiamo una terza componente: la fortuna. Dal punto di vista fisico, Fernando non ha mai avuto grossi traumi, fratture, strappi. Certo, un urto a 180 kmh come quello che ha subito non è indifferente, però dipende molto dall'angolo d'impatto. Non ho visto la telemetria ma sicuramente siamo sopra a 10 G. In questi casi il corpo subisce per qualche decimo di secondo una fortissima

compressione. Un po' come se venisse chiuso per un attimo in una pressa e poi rilasciato: per fortuna è elastico, riprende la sua forma. Non tutti gli organi, però, lo sono. I polmoni possono anche crollare, e infatti c'è stato proprio un piccolo problema ad un polmone per Fernando. Ripeto: la struttura della monoposto e le sue protezioni passive, il tipo di seduta nell'abitacolo, la postura, la condizione fisica sono tutte cose che hanno aiutato in maniera determinante».

- Fernando ha reagito benissimo...

«I piloti non hanno "solo" talento, hanno anche altre qualità. Fra queste il saper mantenere il controllo durante un incidente, di fronte al pericolo. Lui ricorda ogni istante, come se avesse vissuto tutto al rallenty. E si è subito preoccupato di mostrare che stava bene».

- Un vero gladiatore...

«Non è un super eroe del coraggio, assoluta-

mente. Ma cerca di avere il controllo assoluto su quello che succede. Non gli piace volare, ad esempio, così come detesta gli insetti: fobie umanissime direi».

LA COSA INCREDIBILE È CHE ESPERIENZE COME QUESTA VENGONO TRASFORMATE IN VOGLIA DI RISCATTO

EDOARDO BENDINELLI



- Com è stato il dopo incidente?

«L'ho raggiunto a Oviedo il mercoledì successivo al Gp d'Australia e aveva pochissimi postumi, qualche livido, qualche abrasione, sciocchezze. Ci siamo messi al lavoro leggero, soprattutto bicicletta: insieme facciamo da 60 a 80 km al giorno»

- Ha avuto paura?

«No. Viene tutto rielaborato, dopo. È un processo che avviene per gradi, non credo che l'incidente lascerà alcuna traccia in Fernando. Con gli altri ha subito superato l'incidente, con se stesso lo ha fatto in un paio di giorni. E la cosa incredibile è che questa cosa viene trasformata in voglia di risultato. È frutto della padronanza che hai su te stesso, su quello che fai. Un po' come l'amore, un sentimento forte, che magari ti fa fare 1000 chilometri per vedere una persona quando in altri casi ti rifiuti di fare anche solo 1 metro per una cosa che non t'interessa abbastanza. Voglio sottolineare che i piloti non sono degli sbrocchiati ma dei professionisti. Tutti loro sanno benissimo che si può morire. Oggi la F1 è sicura, il problema è che non tutto è controllabile. Questo è il loro vero, grande, cruccio».



I PILOTI HANNO PAURA?

troviamo dentro scopriamo come reagiamo. Alex da questo, dall'incidente del Lausitzring, ha costruito una condizione umana meravigliosa. Con la metà di corpo che gli era rimasta ha realizzato un altro uomo, quello che ha sollevato al cielo con una sola mano la sua hand-bike dopo aver vinto le Olimpiadi. La paura è qualcosa di conoscitivo, è il coraggio di aprire una porta. Per Alex è stata il bastone di solido ulivo con il quale scalare il sentiero che lo ha portato sulla cima della montagna incantata degli eroi». Parole tra la prosa e la poesia, quelle del dottor Costa. Che, pur essendosi ritirato nella sua Imola dopo tanti anni a passati a curare le ferite del corpo e dello spirito nei piloti, non ha certo perso il contatto con il suo mondo, la Moto Gp. «Jorge Lorenzo è uno che ha paura - racconta Costa - vuole conoscerla per controllarla. Per non avere paura corre in maniera imperfetta. Marquez invece non sa cos'è. Ha un coraggio smisurato e con quello "va oltre", per verificarsi. Così diventa Marquez. Ma credo abbia capito che la corsa non è solo coraggio ma anche intelligenza, tanto è vero che oggi va stranamente verso Valentino: Rossi lo sta facendo diventare intelligente! Vale ha un talento smisurato e lo usa per trasformarsi nel ragazzo che piace a tutti, in special modo a mamma Stefania». Poi, quasi un epitaffio, il ricordo di Marco Simoncelli, che spezza la voce al dottore dei motociclisti: «Marco aveva paura di morire e combatteva la morte, la sfidava...».

L'esperienza del dottor Ceccarelli

«I piloti hanno paura eccome - spiega il dottor Riccardo Ceccarelli, pilota mancato, fondatore nel '94 di Formula Medicine, struttura che segue i pro-

**DAL SUO INCIDENTE
ALEX ZANARDI
HA COSTRUITO
UNA CONDIZIONE
UMANA
MERAVIGLIOSA**

CLAUDIO COSTA

”

**QUANDO METTI
IL CASCO LA PAURA
NON PUÒ ESISTERE.
ALTRIMENTI
È MEGLIO
CAMBIAR MESTIERE**

ROBERT KUBICA

”

fessionisti del volante nella preparazione e negli allenamenti - e aggiungo: alcuni piloti di F.1 sono proprio tra i più fionfi! Molti hanno paura ad esempio a prendere l'aereo o a farsi fare un prelievo di sangue. Tutti sono tesissimi se in macchina guida un altro. Hanno paura di tutto quello che non possono controllare direttamente. Non hanno, ovviamente, paura di guidare veloce, perché forniti di grande self confidence. E infatti, qualche volta vanno oltre il limite e sbagliano». Ma allora, la paura in un pilota cos'è? «È istinto di sopravvivenza, una cosa alla base di qualsiasi animale: di fronte al pericolo scappi, perché devi salvarti. È quell'istinto necessario per la sopravvivenza della specie. Ma la differenza è che, nei piloti, da istinto diventa ragione. Loro hanno paura come tutti noi di farsi male: la differenza è la capacità di recupero dopo un crash. Se ti resta lo choc è meglio smettere. Uno come Fernando, qualche istante dopo un incidente come quello di Melbourne è capace di resettare la mente e tornare subito in macchina. Il pilota ha coraggio quando tiene tutto sotto controllo. Altrimenti ha paura come ogni essere umano. Non esiste lo spericolato che rischia troppo, sfatiamo il mito: non arriverebbe ai vertici. Quello che prende dei rischi lo fa per carattere, non perché non ha paura». ●





IDEATA DAL DOTTOR CECCARELLI

Ecco la palestra mentale

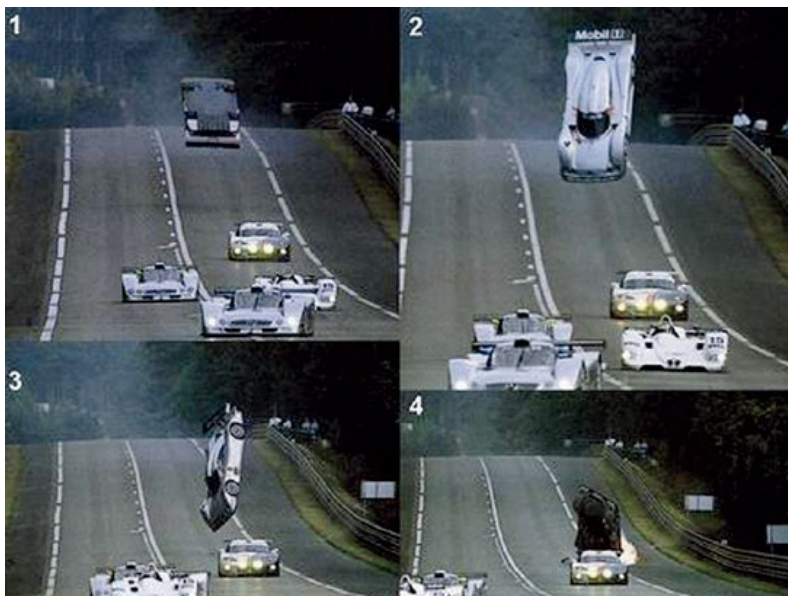
Proprio la scorsa settimana il dottor Riccardo Ceccarelli ha inaugurato a Viareggio, nella sede di FormulaMedicine, la "Mental Economy Gym", una "palestra mentale" studiata per far svolgere ai piloti esercizi volti a migliorare il loro livello di concentrazione, i tempi di reazione, la capacità visuo/spaziale e visuo/coordinatoria, utilizzando strumenti e software appositamente creati. Di cosa si tratta? «Sono cinque test - spiega Ceccarelli - per verificare la performance mentale, svolti in competizione, a gruppi di quattro piloti. Misuriamo il dispendio fisico e quello cerebrale mediante elettrocardiogramma ed elettroencefalogramma. È un po' come mettere al banco un motore per vedere quanti cavalli ha e quanto consuma. Ad esempio, studiamo la capacità di concentrazione ed i tempi di reazione con strumenti che prevedono luci da spegnere a ritmo incessante, misurando le performance ed il dispendio energetico di ciascuno dei piloti che si confrontano. Sono esercizi che si fanno sia da seduti che stando in piedi, per vedere anche le doti di coordinazione».

La lotta alla paura, in questo caso in senso lato, passa anche attraverso questi esercizi e i piloti Bmw per il Dtm hanno avuto il loro bel da fare nella "Clinica mentale" del dottor Ceccarelli.



UNA COMPILATION DI SPAVENTI

Sopra, il crash di Perez nelle prove del Gp Ungheria 2015. Sotto, lo "storico" tonneau di Webber in prova a Le Mans nel '99 con la Mercedes Gt1. A lato, il terribile crash di Kubica nel Gp Canada 2007 e il pilota polacco con il dottor Ceccarelli



Protetti da ogni rischio

testi e disegni di **Craig Scarborough**

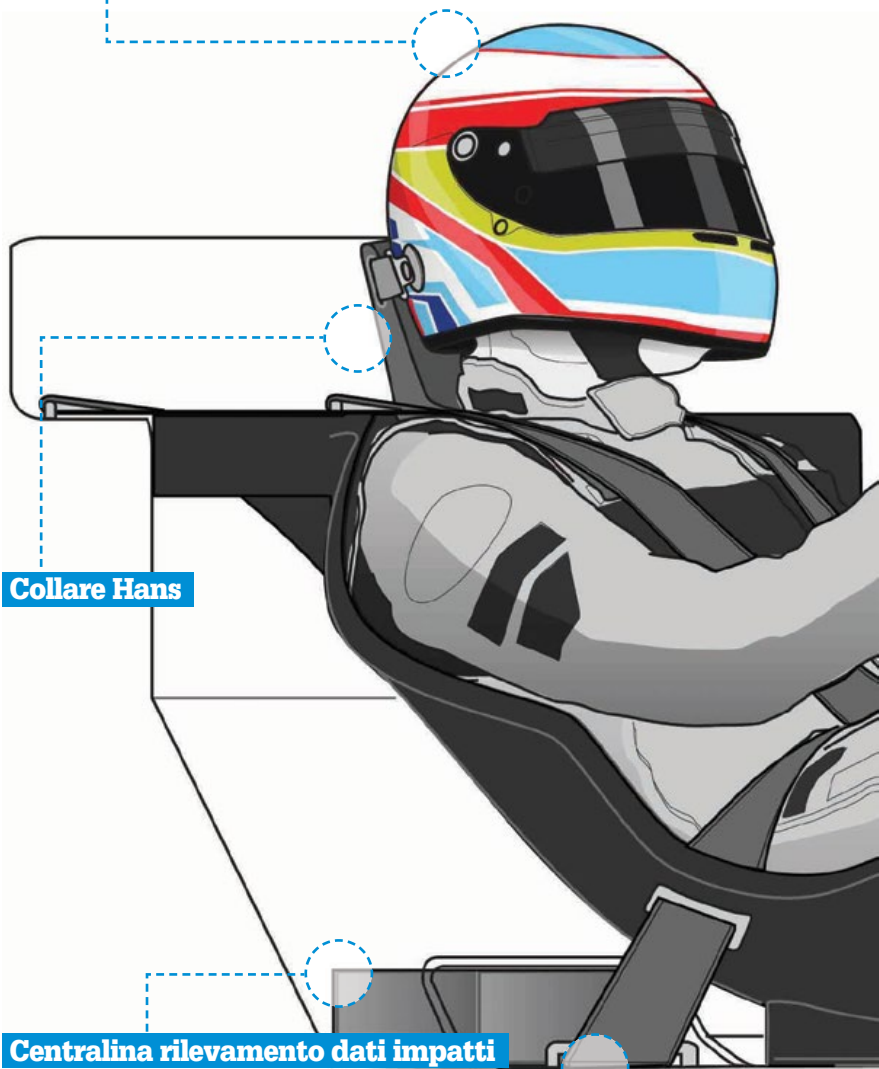
Come ogni aspetto della F1, anche la sicurezza in questo sport è in costante evoluzione. Nello spaventoso incidente di Fernando Alonso, che ha fermato con bandiera rossa il Gp d'Australia, sono stati tanti i dispositivi di sicurezza che hanno aiutato a proteggere il pilota spagnolo da ben più gravi conseguenze.

Al 18° giro della gara, Fernando Alonso si stava avvicinando a Esteban Gutierrez e ha mal giudicato la velocità di avvicinamento alla Haas. La gomma anteriore sinistra di Alonso ha colpito quella posteriore destra di Gutierrez, a questo punto si sono succeduti una serie di eventi che avrebbero potuto provocare ad Alonso o un incidente ancora peggiore o un semplice testacoda. Fortunatamente la McLaren ha colpito la Haas con una tale forza che ha fatto rompere entrambe le sospensioni, un impatto gomma contro gomma più lieve avrebbe potuto rovesciare in alto la McLaren facendola capovolgere più volte provocando un incidente simile a quello di Gilles Villeneuve, una prospettiva terribile per Albert Park. Esistono già dispositivi di sicurezza montati per proteggere i piloti, i due cavi in acciaio hanno trattenuto le ruote sulla vettura e nel caso di Alonso questo ha impedito alla ruota di finire all'interno dell'abitacolo, cosa che in parte provocò la morte di Senna nel 1994. Le sospensioni della F1 di oggi sono completamente in fibra di carbonio e tendono a rompersi frantumandosi piuttosto che piegarsi o spezzarsi, quindi Alonso non avrebbe potuto rimanere ferito a causa della rottura di una sospensione come invece è successo a Senna al Gp di Imola.

Poi le vetture si sono separate, la forza dell'impatto ha fatto fare un mezzo giro alla McLaren, mentre la Haas ha continuato dritta verso la via di fuga. La McLaren si dirigeva poi lateralmente verso la ghiaia della via di fuga. Le immagini dell'incidente mostrano chiaramente la monoposto che inizia a rovesciarsi nella ghiaia, la fiancata laterale e ciò che questa contiene si schiaccia quando la vettura inizia a capovolgersi. Questo primo capovolgimento ha lanciato la monoposto in un'ulteriore serie di veloci ribaltamenti in aria; la vettura ha colpito ancora una volta la ghiaia prima di arrestarsi, capovolta, contro la barriera di protezione. Erano questi i detriti che si sono dispersi durante l'incidente, sembra però, non è ancora chiaro, che la vettura non abbia colpito la barriera.

L'INCIDENTE DI ALONSO A MELBOURNE HA CONFERMATO COME IL LIVELLO DI SICUREZZA IN F1 SIA SEMPRE PIÙ ELEVATO. CHE SI TRATTI DI SICUREZZA ATTIVA O PASSIVA I PROGRESSI NEGLI ULTIMI ANNI SONO STATI ENORMI

Casco conforme a nuove norme Fia



Collare Hans

Centralina rilevamento dati impatti

È raro che oggi nei circuiti siano usate vie di fuga con ghiaia. La Fia, infatti, preferisce vie di fuga più larghe e asfaltate piuttosto che con materiali sfusi, perché, in teoria, la vettura potrebbe riuscire a frenare o a fermarsi grazie allo sfregamento su una superficie più dura. La ghiaia viene usata dove non è possibile avere vie di fuga più grandi come nella pista semi-permanente di Albert Park. Con la grande decelerazione provocata dalla vettura che passa sulla ghiaia il rischio che questa sprofondi e si capovolga è maggiore. Se non ci fosse stata la ghiaia, molto probabilmente la vettura non si sarebbe rovesciata. Tuttavia, a seconda delle dimensioni della via di fuga e dell'attrito della vettura sul terreno, la McLaren avrebbe potuto o fermarsi in sicurezza oppure avere un impatto ancora più violento contro la barriera dall'altra parte della via di fuga. In quest'ultimo caso l'impatto avrebbe potuto essere di portata inferiore della veloce serie di capovolgimenti provocati dalla ghiaia.

47 G come punta di forza subito da Alonso

Vista l'impressionante sequenza di ribaltamenti della vettura con una forza di punta di 47g, è incredibile che la vettura non abbia impattato violentemente contro nessuna parte della pista o delle barriere. I dati del team, infatti, indicano che il casco di Alonso non è stato colpito durante l'incidente ed è evidente che l'arco del roll-bar non sia entrato in contatto con niente in quanto l'involucro della telecamera sopra di esso era ancora intatto. Forse non sono stati gli specifici standard di sicurezza a permettere alle strutture primarie della monoposto

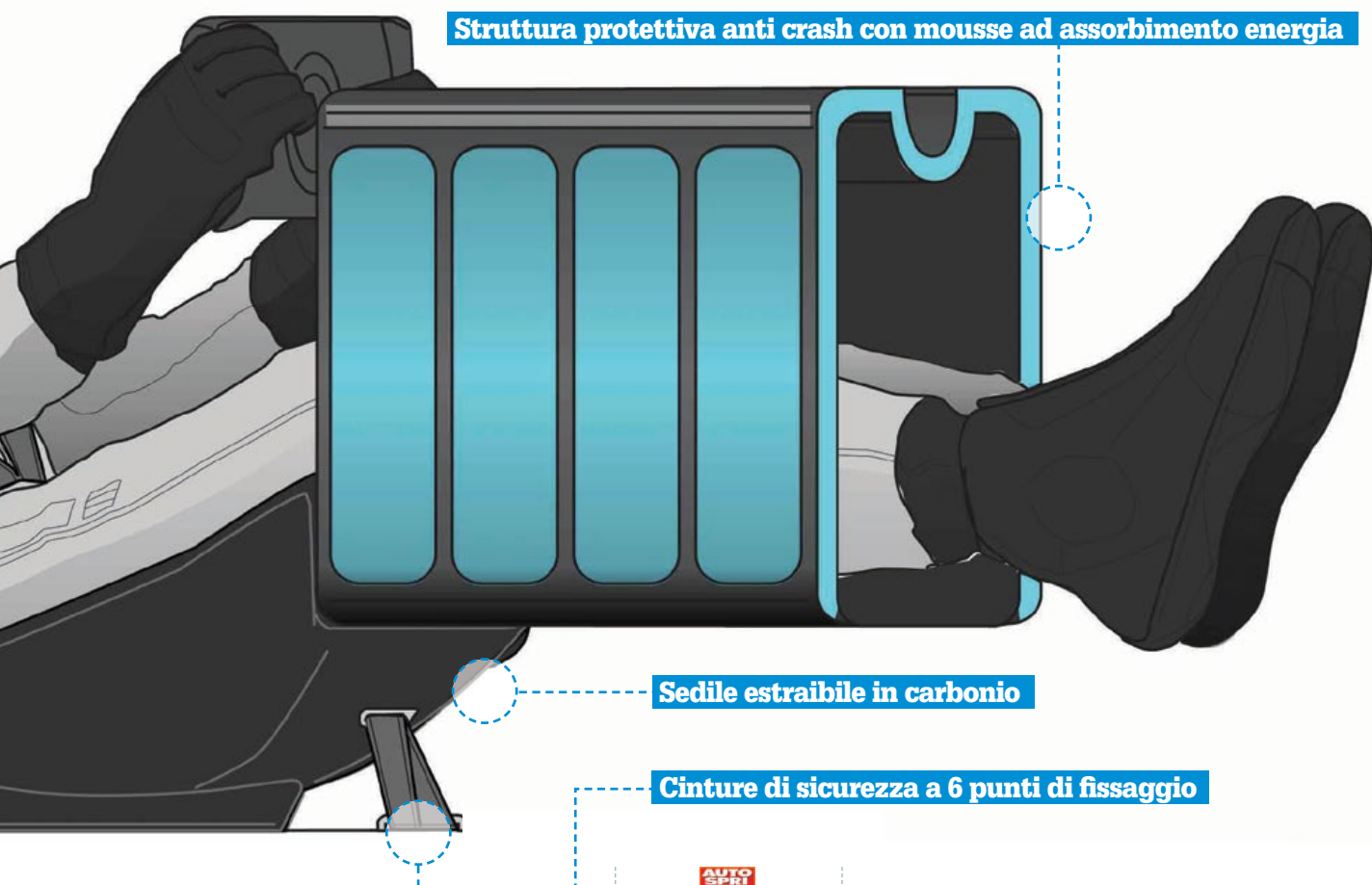
di rimanere intatte, quanto la qualità della costruzione delle vetture della F1 moderna; il propulsore, il cambio, il muso e anche le strutture laterali anti crash sono tutti rimasti attaccati alla vettura e in gran parte intatti nell'incidente, inoltre tutte e quattro le ruote sono rimaste attaccate alla vettura grazie alle sospensioni non danneggiate o ai cavalli di acciaio.

I capottamenti sono la fase più critica

È chiaro, quindi, che il meccanismo dello schianto di Alonso non è stato il brusco impatto con un oggetto duro, ma il veloce e ripetuto rotolamento che ha sottoposto il pilota a una enorme forza "G". In questa situazione il pilota viene sbattuto qua e là dentro l'abitacolo e sono quindi le caratteristiche di sicurezza interne, raramente visibili, che gli hanno salvato la testa, il tronco e le gambe evitando lesioni.

All'interno della monoposto lo spagnolo era seduto in un sedile in fibra di carbonio, modellato su misura e ancorato con una cintura a sei punti. Queste caratteristiche, da tempo impiegate in F1, hanno impedito al tronco di Alonso di muoversi eccessivamente, ma il pilota era apparentemente dolorante e ferito nei punti in cui le cinture lo hanno trattenuto. Questo è quanto normalmente si verifica negli incidenti con l'utilizzo delle cinture di sicurezza e dimostra le forze cui le cinture devono resistere per impedire che il pilota si muova o venga sbalzato fuori dalla vettura.

Avendo il tronco ben saldo sono, quindi, le estremità del pilota ad essere a rischio in incidenti co-



PROTETTI DA OGNI RISCHIO

si prolungati. In primo luogo la testa; quest'anno si è passati dai caschi Schubert agli Arai, entrambi soddisfano gli attuali standard di sicurezza della Fia, sono resistenti ma estremamente leggeri. Il peso risparmiato sul casco si trasforma direttamente in una riduzione dei carichi sulla testa e sul collo in caso di incidente. Ci sono, poi, il dispositivo Hans che limita il movimento della testa così come fa pure la nuova imbottitura del cockpit, di dimensioni aumentate rispetto allo scorso anno, e la circostante struttura del cockpit soggetta ad anche maggiori prove di carico. E' grazie a tutto questo che il cervello, la testa e il collo di Alonso si sarebbero salvati da stiramenti e strappi. Molto probabilmente una delle peggiori conseguenze per il pilota sarà l'indolenzimento al collo.

Più in basso nell'abitacolo, c'è sempre stato il rischio di rottura per le gambe a causa degli scuotimenti all'interno della zona della scocca dove si trova la pedaliera. Una delle caratteristiche di sicurezza introdotte dopo il 1994 è un inserto imbottito posto tra il cruscotto e i pedali all'interno dell'abitacolo. Inserto realizzato con una schiuma simile a quella usata nel perimetro dell'abitacolo che impedisce l'impatto violento tra le gambe e la monoscocca, sufficiente a provocare la rottura delle ossa, perfino senza che la scocca in fibra di carbonio sia stata rotta in seguito a un impatto con altre vetture o con le barriere. Alonso zoppicava nel paddock dopo l'incidente, era chiaro che le gambe avevano sbattuto una contro l'altra all'interno del footwell durante l'incidente e nelle ore successive all'incidente il pilota lamentava dolore alle ginocchia.

McLaren, nessuna componente ha preso fuoco

Va notato che quando, dopo l'incidente, la monoposto si è fermata, non c'è stato incendio, nessuna perdita di carburante o altri pericoli. Anche qui i minuziosi standard di sicurezza relativi al carburante e agli altri fluidi hanno salvaguardato il pilota dopo lo schianto, quando è disorientato e vulnerabile all'interno dell'abitacolo, in particolare quando la vettura finisce rovesciata. E' stata una fortuna per Alonso che la vettura si sia fermata sulla ghiaia su un fianco in modo da dargli la possibilità di uscirne. Succede da tempo che la parte anteriore dell'abitacolo, bassa rispetto alla relativamente alta struttura posteriore del rollbar possa rendere difficile la fuga se la vettura è completamente rovesciata perché non si crea sufficiente spazio tra il terreno e il telaio perché il pilota possa riuscire ad uscire. Vedere Alonso fuori dalla sua monoposto anche prima che ci fossimo resi completamente conto di quanto grave fosse stato l'incidente ci indicava che lui era relativamente incolume.

Se la McLaren avesse avuto una maggiore energia di rotolamento, avrebbe potuto colpire le barriere mentre era rovesciata e in questo modo il casco del pilota esposto per via dell'abitacolo aperto avrebbe potuto colpire le barriere esponendo il pilota al rischio di lesioni potenzialmente fatali alla testa o al collo. Considerando questo e il fatto che l'arco del roll-bar/apertura dell'abitacolo non hanno mai colpito niente durante l'incidente, dobbiamo da un lato essere felici che il pilota non abbia riportato

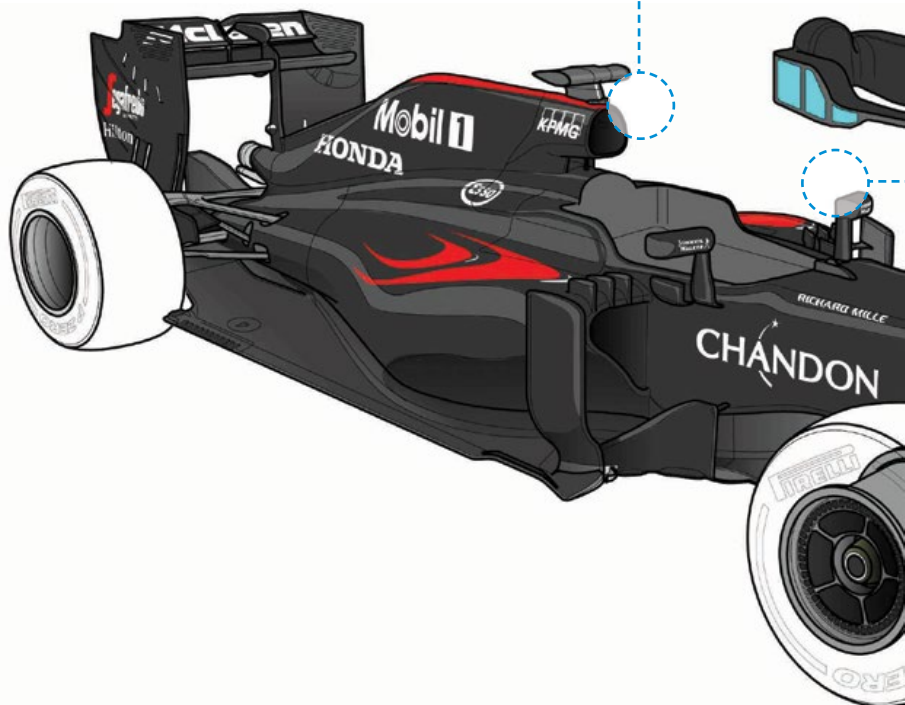


COLOMBO

lesioni più gravi, ma dall'altro siamo anche consapevoli che questo avrebbe potuto essere un incidente letale.

E' chiaro da molti anni che la testa del pilota esposta in un abitacolo aperto è un punto debole nelle caratteristiche di sicurezza delle vetture di F1. La maggior parte degli incidenti letali o con conseguenze per i piloti sono dovuti a lesioni alla testa. Quindi anche se il lavoro sulla sicurezza è proseguito ininterrottamente in particolare dopo la morte di

Roll bar irrobustito



Cavi in acciaio per trattenere le ruote



HALO PER DIFENDERSI DAI GRANDI DETRITI

A sinistra il primo dispositivo Halo prodotto dalla Ferrari e provato durante i test di Barcellona. Sotto il disegno evidenzia i vari dispositivi presenti in vettura per migliorare la sicurezza passiva e di conseguenza rendere ancora più protettivo non solo la cellula di sopravvivenza, ossia l'abitacolo, ma anche altre componenti correlate. Come i cavi di acciaio che impediscono alle ruote di staccarsi in caso di impatto

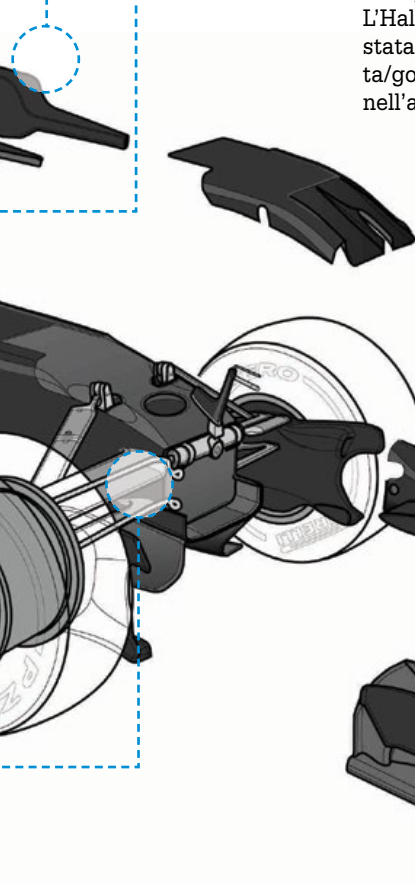
te i test invernali. Questo dispositivo avrebbe avuto scarsa rilevanza su questo incidente per il modo in cui è avvenuto e l'uscita del pilota non sarebbe stata ostacolata dalla struttura dell'Halo. Tuttavia, se durante l'incidente la McLaren avesse sbattuto sulla pista o sulle barriere di protezione è quasi certo che l'Halo avrebbe salvato Alonso da una lesione. La struttura sopra la testa del pilota avrebbe impedito che questa venisse compressa o colpita dall'asfalto o dalla barriera. Inoltre, se la vettura fosse finita al suolo completamente rovesciata, la struttura, più alta verso la parte anteriore dell'abitacolo, avrebbe fornito al pilota uno spazio più agevole per uscire. Un aspetto negativo potrebbe essere stato il maggiore peso (5-10kg) nella parte superiore della vettura che potrebbe aver causato una più importante serie di ribaltamenti. Anche con la soluzione del parabrezza di Red Bull l'esito dell'incidente non sarebbe cambiato ma sarebbe servito a impedire lesioni alla testa del pilota e ad agevolarne la fuga nel caso la vettura fosse finita capovolta.

Struttura in mousse deformabile a protezione della testa

Senna, i rischi per i piloti rimangono grandissimi. Durante l'inverno con la modifica all'imbottitura del cockpit ci si è mossi nella direzione di una maggiore protezione della testa dei piloti, e il progetto di introdurre una nuova struttura di sicurezza attorno al cockpit già per il 2017 o con l'Halo o con il parabrezza (cupola- canopy) anteriore della Red Bull dimostra che il lavoro deve ancora proseguire. Se guardiamo ai diversi possibili scenari dell'incidente nel caso fossero stati presenti l'Halo o il parabrezza vediamo che sarebbe ancora possibile rendere più sicura la F1.

L'Halo era un'idea nata e creata da Mercedes, testata dal Fia Institute lanciandovi sopra una ruota/gomma per vedere come resiste alle intrusioni nell'abitacolo. La Ferrari ha provato l'Halo duran-

Telecamera frontale ad alta velocità



Struttura frontale anti-crash

La Fia indaga grazie all'apposita centralina

Ora la Fia riesaminerà l'accaduto, i carichi e le sollecitazioni che il pilota ha sopportato. Per il riesame la Fia ha a disposizione sia i filmati che i dati registrati dall'Sdr l'onboard safety data recorder e dalla nuova telecamera per la registrazione di immagini ad altissima velocità. L'Sdr, un ulteriore sviluppo del programma di sicurezza in F1 post Senna, è montato dietro il sedile del pilota nell'abitacolo e non registra solamente gli aspetti della normale telemetria della vettura, ma è in grado di misurare le forze G in quanto dispone di accelerometri (sensori di accelerazione, accelerometer) verso l'interno dell'abitacolo e altri molto piccoli nel dispositivo nell'orecchio del pilota. Il tutto funziona come una scatola nera che registra i carichi critici e le velocità dell'incidente. Poi la nuova High Speed Safety Camera (telecamera per la registrazione di immagini ad altissima velocità) messa a punto da Magneti Marelli per la Fia. Introdotta quest'anno, questa microcamera, non più grande di un dito, montata di fronte all'abitacolo e rivolta verso il pilota, registra immagini a velocità altissime e cattura i movimenti della testa dei piloti durante un incidente. L'incidente di Melbourne sarà la prima occasione per utilizzare questo sistema attivamente in una investigazione in seguito ad un incidente, i dati forniti dalla telecamera saranno utili alla Fia per apportare ulteriori miglioramenti per la sicurezza nella zona dell'abitacolo.

Bisogna imparare da ogni incidente, dire che si è trattato di un episodio singolare e che non si può fare nulla per impedire che si verifichi di nuovo, non è sufficiente. La Fia si impegna in questo campo dalla morte Senna, e mentre in questi anni siamo stati tristemente testimoni di incidenti mortali, sono stati fatti continui passi in avanti per proteggere i piloti, i commissari di percorso e gli spettatori. La Fia ora studierà i dati dell'incidente e considererà le possibilità di adottare l'Halo o il parabrezza proposto dalla Red Bull. ●

L'exploit **Haas** con l'aiuto **Dallara**

DIETRO AL GRAN DEBUTTO DELLA F1 USA,
SESTA IN AUSTRALIA, C'È ANCHE IL LAVORO
DEI 120 ADDETTI DELLA FACTORY ITALIANA.
SCOPRIAMO I MOMENTI FORTI DELLA STORIA





ESORDIO COI FIOCCHI

Grosjean ha portato la debuttante Haas Vf-16 con motore Ferrari ad un sorprendente sesto posto nel Gp del debutto per vettura e team, in Australia. Un exploit che è anche un po' merito della Dallara, a destra. In basso, la Haas a Varano prima di iniziare l'avventura in F1



di **Mario Donnini**

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

Dietro e soprattutto dentro quella Haas lanciata con Grosjean verso uno strepitoso sesto posto al debutto nel Gp d'Australia, c'è anche una bella fetta di made in Italy.

Certo, a partire dalla capacità di sognare di Gunther Steiner, l'uomo originario delle montagne di Merano, ma anche il catalizzatore organizzativo e gestionale in grado di far credere al boss Gene Haas che l'avventura in F.1 fosse un orizzonte possibile. E poi c'è la tecnologia pura, il know-how, l'ingegno di partire da zero e realizzare in un tempo piccolo qualcosa di grande. Specialità che da sempre vede la Ferrari in prima fila, ma non solo.

Perché nella sorprendente Vf-16 c'è anche profumo di Dallara, a darle quel tocco invisibile ma importante, come farebbe Chanel numero 5 con una femmina nata bene e che si muove da urlo.

«Certo, l'avvio dell'impegno agonistico del team Haas in Australia mi fa enormemente piacere - spiega l'ingegnere Gian Paolo Dallara -, ma anzitutto ritengo sia importante guardare le singole componenti di questo successo iniziale nella giusta luce, sottolineando i meriti veri. Protagonista assoluto di questo bellissimo momento è il team Haas e alla squadra statunitense nessuno ha diritto di sottrarre quanto è riuscita a ottenere contando solo sulle proprie forze e sulle sue idee, muovendosi con un approccio diverso, dinamico e innovativo. Poi non dimentichiamo che sulla monoposto c'è tanta Ferrari, nel senso che power train, sospensioni e sterzo hanno un'origine maranelliana e anche questo conta tanto. Quindi, certo, anche noi della Dallara abbiamo fatto la nostra parte, eseguendo quello che ci veniva chiesto e mettendo, oltre al massimo impegno, caratteristiche tutte nostre quali esperienza, passione e volontà».



Può scendere nei particolari?

«I nostri punti di riferimento ovviamente sono stati il direttore tecnico Rob Taylor e il responsabile dell'aerodinamica Ben Agathangelou, sotto le cui indicazioni-guida ci siamo mossi. Da parte nostra gli addetti, fra progettazione, aerodinamica, produzione componenti in carbonio e metallici, controllo qualità, test indoor e montaggio, erano 120, per un lavoro che ha avuto la durata di un anno».

L'aspetto del coordinamento e dell'esecuzione è stato strumentale e allo stesso tempo importante, all'interno del progetto che va ascritto con pieno merito al Team Haas: «Per quanto ci riguarda, ci

siamo occupati, su precise indicazioni, di realizzare telaio, carrozzeria, packaging, lay-out e costruzione dei modelli per la galleria del vento, sfornando, nel dettaglio, migliaia di pezzi. Pezzi che poi hanno permesso alla monoposto di prendere forma nella fase di montaggio, che è avvenuta in un reparto della nostra azienda. E anche questa è una di quelle cose che mi piace evidenziare, con l'umiltà di chi doverosamente riconosce il merito al team statunitense e anche con un certo nostro orgoglio, per essere riusciti a fornire ciò che ci veniva chiesto nel migliore dei modi».

A quanto pare la fase dell'assemblaggio finale della monoposto le ha regalato qualche emozione, ingegnere. «Guardi, una monoposto di Formula Uno è ormai una creatura molto complessa. E vedere alla fine tutti i loro uomini che si sono mescolati ai nostri per farle assumere la forma finale compiuta è stato un momento non solo dalla valenza tecnologica, ma anche un bello spettacolo, il culmine di un

**ALLA DALLARA
120 PERSONE
HANNO LAVORATO
AL PROGETTO
DELLA HAAS F.1
PER UN ANNO**

GIAN PAOLO DALLARA





UN INIZIO PROMETTENTE

Le due Haas "attaccate" alla Williams di Bottas. Nelle foto sotto, da destra verso sinistra, ci sono Gian Paolo Dallara, Esteban Gutierrez in azione e Romain Grosjean mentre festeggia con il patron Gene Haas il sesto posto ottenuto a Melbourne

anno di lavoro. C'è qualcosa di umanissimo e magico in frangenti come questi».

La prima accensione della Haas è quindi avvenuta in casa Dallara. «Sì, la scintilla è scoccata qui, anche se la monoposto in realtà non ha percorso neanche un centimetro. La parte dinamica dell'esordio in pista, ossia lo shakedown, era previsto nei primi veri test. Ma anche sentire la power unit Ferrari ruggire è stata una gran bella cosa. Infine, il nostro modesto contributo mi ha ricordato la fortuna che ha l'azienda Dallara a poter disporre di persone così capaci».

Quanto conta per la Dallara tornare a respirare l'aria della massima formula? «Conta molto, perché è un'opportunità per rimanere agganciati a un Circus iridato che si è evoluto in modo spaventoso rispetto a quella che era la cosiddetta Formula Uno meccanica».

Si spieghi meglio. «Poco tempo fa Varano ha ospitato un appuntamento della Formula Sae, con un meeting all'interno del quale si sono confrontate ben settanta università. Ne è nato anche un dibattito e un confronto, all'interno dei quali è emerso che nell'era precedente la Formula Uno era fundamentalmente meccanica, mentre ora, dalla Hybrid in poi, è rimasta al 50% meccanica divenendo però al 50% mecatronica».

Okay, più ci fa capire e meglio è... «Col termine mecatronica intendo evidenziare l'importanza fondamentale che hanno assunto i sistemi per il recupero dell'energia e la gestione degli impianti. Prima ci si muoveva in modo semplice, trasformando la benzina in energia. Ora questo è solo il primo passo, poi il tutto va gestito e ottimizzato, all'interno di proce-

PER NOI QUESTA È STATA UN'OCCASIONE UNICA PER RIMANERE LEGATI ALLA F1

GIAN PAOLO DALLARA

”



dimenti complessi che presentano una raffinatezza inusitata. Ecco, noi della Dallara abbiamo avuto la possibilità di entrare a contatto ancor più diretto con queste nuove realtà e io stesso penso sinceramente che quella avvenuta in F.1 negli ultimi tre anni è una vera rivoluzione. Con la Formula Hybrid siamo di fronte a un nuovo mondo e noi come azienda non possiamo che beneficiare di questo ruolo ausiliario al team Haas».

Specie nel secondo test collettivo a Barcellona, la monoposto aveva patito i primi, veri problemi di gioventù, ma poi il collaudo vero e più severo, quello della gara, ha chiarito che la base della Haas VF-16 è solidissima, sia sul piano delle prestazioni che su quello dell'affidabilità, tanto che Grosjean ha detto senza mezzi termini che il sesto posto ottenuto vale una vittoria. «Per noi è la conferma concreta che abbiamo dato una mano al team Haas motorizzato Ferrari nel migliore dei modi, crendoci, mettendoci qualità e traendone un'esperienza preziosissima». ●



IL SESTO POSTO DI GROSGJEAN È LA CONFERMA CHE ABBIAMO DATO UNA MANO AL TEAM HAAS

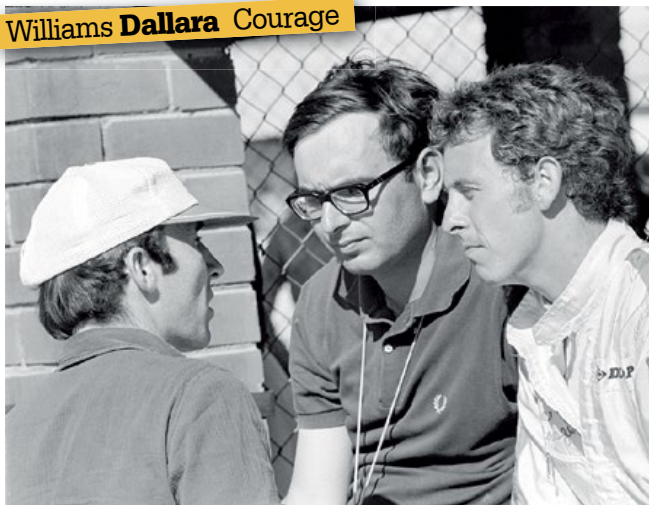
GIAN PAOLO DALLARA



1970 De Tomaso



Williams Dallara Courage



1988-'92 Bms



Una lunga storia partita in Ferrari

ERA IL 1961 E GIAN PAOLO DALLARA EBBE L'OCCASIONE DI LAVORARE A MARANELLO. DA ALLORA I PROGETTI PER LA F.1 NON SONO MANCATI

Cerchiamo di capirci. Quando nel 1961 il neolaureato ingegnere Gian Paolo Dallara svolgeva i suoi primi calcoli su una Formula Uno, Sergio Marchionne frequentava la terza elementare, mentre Maurizio Arrivabene stava uscendo dall'asilo. «Capitò l'occasione e non me la feci certo sfuggire - ricorda l'inge-

gnere - perché uno, alla Ferrari, se ha l'occasione deve andarci pure di notte, a piedi e se serve magari scalzo».

Il primissimo lavoro riguardò la Ferrari 156 del 1961, la leggendaria "Sharknose", la monoposto iridata con Phil Hill nel 1961: «Sì, ma vorrei minimizzare tantissimo il mio contributo, visto che ero solo

un assistente dell'ingegner Carlo Chiti e mi limitai a effettuare dei calcoli sui cambi e sui centri di rollio, tutto qui».

Chiaro, la prima vera F.1 by Dallara arriva nove anni dopo, nel 1970, con la De Tomaso 505 che viene gestita in pista da Frank Williams. Un progetto interessante, la cui evoluzione su-

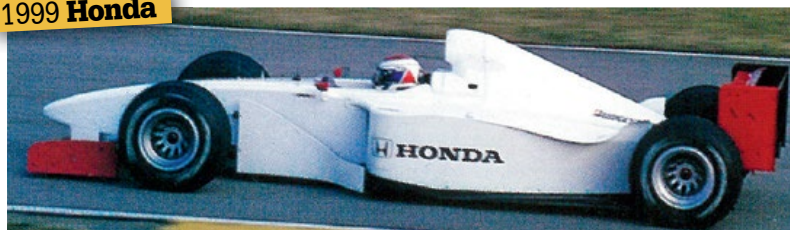
bì uno stop a causa di una tragedia. «Purtroppo l'incidente mortale del pilota Piers Courage al Gp d'Olanda segnò la fine di quell'avventura, anche se la monoposto fu poi guidata da altri piloti per terminare la stagione, ma ormai tutto era segnato».

Al di là della consulenza esterna, sempre con Frank Williams nell'Isso Marlboro, che ritiene del tutto irrilevante, Gian Paolo Dallara si ripresenta in F.1 nel 1988 insieme alla BMS, per un quinquennio molto interessante, con due terzi posti quali migliori risultati, che visti col senno di poi sono stupendi, no?

«Visti i mezzi di cui disponevamo, posso dire che abbiamo ottenuto cose onorevoli. Una volta Patrick Head, direttore tecnico della Williams mi disse: "Vorrei capire perché le tue macchine sono forti all'inizio, vanno bene nella prima parte della stagione ma poi non crescono in proporzione". Be', facile rispondere: perché per crescere in Formula Uno c'è bisogno di sviluppare costantemente la monoposto e per quello c'era e c'è bisogno di budget non dico illimitati ma molto ampi. Non era il nostro caso, anche se con quello che avevamo ci siamo garantiti un'esistenza



1999 Honda



2010 Hrt

dignitosa e soddisfacente. Alla quale do più valore ora, rianalizzandola a ritroso».

A fine 1992 la Dallara esce dalla F.1 e quasi rientra nel 1999, realizzando la Honda Ra 099 che poi per ragioni politico-gestionali della Casa giapponese non corse mai, limitandosi ai test con Jos Verstappen, il papà di Max: «Sì, quella macchina era di base davvero buona e potenzialmente molto competitiva - spiega l'ingegnere -. La realizzammo seguendo le indicazioni di un bravissimo tecnico e anche di un caro amico, Harvey Postlethwaite, che avevo conosciuto nella se-

conda metà degli Anni '70 quando collaborai con la Wolf di cui era direttore tecnico. Purtroppo Harvey venne a mancare in Spagna, mentre stavamo testando la macchina e poi la Honda ritenne che non erano maturi i tempi per rientrare in F.1 in prima persona. Peccato, perché persi un amico vero, una bellissima persona». Non decolla neanche l'idea della Midland di realizzare una F.1 con voi e da voi, nel 2006, su progetto di Gary Anderson. Poi il tutto prosegue in altri lidi con la direzione di James Key: «Poco da dire, era un semplice intento che non si è concretizzato,

una collaborazione che non è neanche mai iniziata, quella».

Infine, nel 2010, il progetto Campos Meta, che poi diviene Hrt, col cambio di gestione dopo gravi traversie economiche della proprietà iniziale. «Un'altra occasione nella qua-

le non abbiamo potuto operare in base al nostro potenziale, perché in pratica i problemi economici nell'assetto del team fecero sì che fu utilizzata una vettura che non aveva fatto alcuno sviluppo. Quindi ogni commento diventa superfluo e qual-

siasi giudizio perde di importanza». La collaborazione nel progetto Haas, quindi, per la Dallara non è solo l'occasione - ben sfruttata - per tornare a operare a contatto con la massima formula, ma anche una chance perfettamente colta per scrivere indirettamente pagine nuove nei Gp, che arrivano dopo esperienze di fatto frammentarie e incompiute per motivi che non avevano niente a che vedere con la factory emiliana.

Un gran bel modo per l'ingegner Dallara di avvicinarsi al fatidico 80esimo compleanno, previsto il prossimo 16 novembre. ●

TUTTI I PROGETTI DALLARA F.1

1961	Ferrari 156	solo qualche calcolo
1970	De Tomaso 505	
1988-1992	Tutte le Bms-Dallara	
1999	Honda Ra099	ha solamente provato con Jos Verstappen
2006	Midland	progetto abortito
2010	HRT	

Wec la forza di 1000 cv

POTENZE MOSTRUOSE, PRESTAZIONI IN NETTA CRESCITA: PORSCHE, AUDI E TOYOTA RINNOVANO LA SFIDA. E FA SUBITO CALDO NEL CLASSICO PROLOGO AL PAUL RICARD

testi e foto di [Diego Fundarò](#)



LE CASTELLET - L'attesa è sempre grande. L'ormai tradizionale Prologo Wec sul circuito del Paul Ricard ha un richiamo fortissimo, è la prima vera occasione di poter assistere alla sfida che animerà tutta la stagione. Il regolamento 2016 ha imposto nuovi limiti nel consumo di carburante, con soli 4,31 litri di benzina e 3,47 litri di gasolio a disposizione per completare un giro a Le Mans. Ciò potrebbe far pensare ad una tendenza da parte dei tecnici ad una minore ricerca della prestazione a favore dell'efficienza, ma ciò è vero solo in parte. Le minori potenze sviluppate dai propulsori termici sono state compensate con l'ottimizzazione dei sistemi di recupero, grazie allo stoccaggio nelle batterie a ioni di Litio adottate inizialmente solo da Porsche.

La grande sconfitta del 2015 è stata certamente la Toyota. La TS050 Hybrid è una vettura totalmente nuova, a cominciare dall'inedito V6 biturbo di 2,4 litri ad iniezione diretta, accoppiato al nuovo sistema

VERO VIA A SILVERSTONE IL 17 APRILE

È una subito una partenza lanciata quella del Mondiale Endurance che al Paul Ricard ha mandato in scena i test collettivi. La stagione vera e propria scatterà da Silverstone il prossimo 17 aprile

di stoccaggio dell'energia in batterie al Litio. Il direttore tecnico Pascal Vasselon spiega così la scelta: *«L'adozione del turbo permette di risolvere più facilmente le problematiche tipiche dei propulsori atmosferici, particolarmente sensibili alle variazioni ambientali (pressione ed altitudine in particolare). Inoltre abbiamo incrementato la classe energetica a 8 Mega Joule ed ora possiamo giocarcela alla pari con i nostri avversari».*

La scocca della TS050 è ora più leggera. Nuove anche le sospensioni ed il sistema di raffreddamento, oltre all'aerodinamica. La potenza è equamente divisa tra i due sistemi di propulsione, per un totale che arriva a toccare la faticosa cifra di 1000 cv: *«Già uscendo dai box è evidente la differenza di spinta rispetto alla TS040 - ha assicurato Stephane Sarrazin - quando poi esco dalla curva 7 e accelero sul rettilineo del Mistral il divario è incredibile. Ora capisco cosa provavano i piloti Porsche lo scorso anno!».*



La Porsche, vincitrice di Le Mans e del Wec 2015, appare la meno cambiata rispetto allo scorso anno, ma la 919 Hybrid è stata migliorata in ogni settore. La geometria delle sospensioni è stata ampiamente rivista, in particolare all'anteriore, per adattarle alle nuove gomme Michelin ed avere un incremento della guidabilità.

La partenza del direttore tecnico Alex Hitzinger è stata assorbita senza patemi particolari: «Siamo una squadra - spiega Andreas Seidler, team manager di Porsche - Ogni area della monoposto è delegata ad un gruppo di tecnici che lavora in sinergia con gli altri, lo sviluppo non ne ha risentito. Ci siamo concentrati anche sull'aerodinamica e sulla combustione, in particolare per quel che riguarda i gas di scarico. Siamo stati i primi a credere nelle batterie ed ora tutti sono andati in quella direzione. Non avrebbe avuto senso rivoluzionare il nostro progetto». Neel Jani è il pilota Porsche che più ha sofferto nella scorsa stagione: «Dell'anno scorso salvo quasi solo la pole di Le Mans, la vittoria a Sakhir ha solo leggermente addolcito la delusione. Avere la macchina migliore e raccogliere quasi

nessuna è stato frustrante. Abbiamo anche dovuto aiutare i nostri compagni a conquistare il campionato. Questa situazione ci ha rafforzato; con Romain Dumas e Marc Lieb ora l'affiatamento è totale».

Se Porsche ha fatto un lavoro di affinamento, non si può certo dire lo stesso di Audi. La nuova R18 è estrema soprattutto dal punto di vista aerodinamico. Il

frontale ha un numero incredibile di appendici nella parte inferiore. Inedita anche la scocca, più leggera e con un parabrezza decisamente più piccolo ed inediti attacchi sul tetto delle portiere.

Il recupero di energia è stato portato a 6 MegoJoule e le nuove batterie al Litio trovano alloggiamento nella parte sinistra dell'abitacolo. Il cambio, passato da 7 a 6 rapporti, ha garantito un ulteriore alleggerimento. Sembra infatti che la R18 debba ricorrere a zavorre per rientrare nel peso minimo di 825 kg. Il motore è sempre il V6 diesel di 3,5 litri, ora in grado di erogare 520 cv, a cui vanno sommati i 476 cv garantiti dalla nuova Mgu elettrica, così da arrivare ad una potenza complessiva che sfiora i 1000 cv.

Per dare un'idea del livello delle prestazioni raggiunte abbiamo preso i rilievi della prima sessione del venerdì mattina, e li abbiamo confrontati con gli stessi ottenuti lo scorso anno. Il nostro riferimento è stato Neel Jani, autore in entrambi i casi del miglior tempo della sessione con la Porsche 919 Hybrid. Nel 2015 aveva ottenuto 1'39"292, quest'anno 1'38"533 con oltre 7 decimi di miglioramento. Anche quest'anno i tempi scenderanno inesorabilmente. L'obiettivo 1000 cv è stato raggiunto. ●

SIAMO STATI I PRIMI A CREDERE NELLE BATTERIE E ORA TUTTI SONO ANDATI IN QUELLA DIREZIONE

ANDREAS SEIDLER PORSCHE





LE TRE PROTAGONISTE ALLO SCOPERTO

Per la prima volta le grandi protagoniste del Wec 2016, tutte assieme sono scese in pista nella sessione di test al Le Castellet. Le modifiche maggiori hanno riguardato Audi e Toyota



Ferrari 488 parla Fainello

IL COORDINATORE DELLE ATTIVITÀ TECNICHE SVELA COM'È CAMBIATA LA ROSSA CON IL NUOVO REGOLAMENTO IN GTE

La sfida nella categoria Gte vive molto sul dualismo tra le due nuove arrivate Ford Gt e Ferrari 488. Entrambe conformi al nuovo regolamento appena entrato in vigore, differiscono dalle rivali Aston Martin e Porsche soprattutto nella motorizzazione, che adotta il turbocompressore. Per farci un'idea su come siano cambiate le nuove Gt abbiamo parlato con l'ingegner Marco Fainello, coordinatore delle attività tecniche delle vetture Ferrari impegnate nelle corse in pista, a Maranello dal 1995, ma già consulente esterno dal 1990.

- Da dove nasce il progetto della nuova 488?

«Il lavoro è doppio. Si parte dalla vettura stradale, che fin dal progetto iniziale è impostata per un uso anche in pista. Si valutano subito le specifiche di sicurezza, per poi concentrarsi sulle aree consentite dai regolamenti. Facendo parte della commissione tecnica, ci si fa un'idea su come impostare la vettura fin dalla prima bozza del nuovo regolamento. Da quella base si fissano le prime specifiche del progetto della vettura stradale, in parallelo parte lo studio della versione da competizione. Il programma 488 è partito ad inizio 2014, ha visto la pista per la prima volta il 6 ago-

sto 2015. Se si pensa che il regolamento è stato reso pubblico solo alla fine di novembre, è chiaro non è stato semplice arrivare alla definizione della vettura. Il lavoro sul fondo della vettura è stato notevole: i regolamenti hanno concesso maggiori libertà in questa area».

- Su cosa avete puntato per fare un progetto migliore della 458?

«Il nostro obiettivo è stato migliorare il bilanciamento tra anteriore e posteriore per una migliore guidabilità. Anche la stabilità del retrotreno è fondamentale per poter dare fiducia al pilota, così come l'ottimizzazione di telaio, sospensioni, trasmissione, motore e controlli. Credo che il nostro punto di forza sia proprio l'integrazione di tutti i sistemi, fatta come sulle vetture stradali. In Ferrari si

punta molto allo sviluppo parallelo della vettura stradale e di quella da competizione. Vedo che altri fanno progetti diversi, differenziano molto le due versioni della stessa macchina. O fanno una versione stradale che sembra da pista oppure l'esatto contrario».

- Le 2 vetture di AF Corse hanno già effettuato test prima di oggi?

«C'è stato solo un test di delibera a Vallelunga, al Ricard abbiamo fatto alla prima vera uscita in pista». ●

SULLA NUOVA VETTURA CI SIAMO POSTI L'OBIETTIVO DI AVERE UNA MIGLIORE GUIDABILITÀ

MARCO FAINELLO



A lato Pregliasco e Fainello (a destra). In alto la 488 Gte in azione al Paul Ricard

rally sprint





Father & Son

UNA LEGGENDA DEI RALLY, PAPÀ ARI, ED UN GIOVANE EMERGENTE, IL FIGLIO MAX. INTERVISTA PARALLELA ALLA FAMIGLIA VATANEN. TRA PASSATO E FUTURO

di **Gianluca Lioce**

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

Gentilezza, disponibilità e umiltà. Queste le prime cose che accomunano un campione del mondo e suo figlio. Due persone molto particolari: Ari Vatanen, iridato nel 1981, ed il figlio Max, classe 1990, che ha intrapreso la carriera da pilota "solo" nel 2012. Proprio per continuare la sua crescita come pilota, Max Vatanen quest'anno affronta con una Ford Fiesta Evo R5 il British Rally Championship, vinto da suo papà la prima volta nel 1976, vale a dire esattamente 40 anni fa.

Li abbiamo incontrati assieme per scoprire qualcosa di più di questa famiglia di flying finns e ne è nata una - doppia - intervista tutta da gustare.

- Com'è nata l'idea di correre nel campionato inglese? Ari ha suggerito questo programma a Max?

Max «La D Mack mi ha offerto quest'opportunità, che è fantastica perché il campionato britannico è veramente interessante e vario. Si alternano asfalto e terra, spesso in condizioni climatiche difficili, con gare diverse, dall'Irlanda all'Isola of Man, passando per le foreste inglesi. Per un giovane come me sarà un'ottima palestra per imparare e migliorare».

Ari «Una fantastica opportunità per Max, che assolutamente non si poteva rifiutare. E sarà una stagione molto importante per lui visto che la scorsa è iniziata molto bene ma non si è conclusa in maniera altrettanto brillante. Quest'anno farà uno step in avanti, ha una grande opportunità e vedremo cosa succederà. L'ideale sarebbe che quest'anno riuscisse ad associare al programma D Mack-Brc un programma completo nel Wrc con la Fiesta R2, per continuare a maturare esperienza anche nella serie iridata. Questa è la cosa migliore in ottica di passare poi nel Wrc2 nel 2017».

- Che cosa offre il campionato britannico? ----->

DINASTIA DA CORSA

In primo piano Ari Vatanen, quasi 64 anni, iridato rally nell'81 e accanto a lui suo figlio Max, 25 anni, quest'anno impegnato nel campionato britannico con una Ford Fiesta R5

Max «Tutte le occasioni sono importanti per un giovane pilota. Corro solamente da tre stagioni, quindi devo sempre imparare perché è l'unica strada che mi può portare a diventare un pilota migliore. Questa stagione sarà fondamentale perché potrò finalmente fare esperienza su una vettura a trazione integrale, che si guida in maniera differente da una a trazione anteriore come quelle che sono sempre stato abituato a guidare sinora. Dovrò abituarci alla velocità, che sarà differente ovviamente. Ci sono veramente tante cose da imparare».

Ari «Per me è stato molto importante, ovviamente. Io guidavo per Ford e anche per il marchio il Campionato Inglese era molto importante all'epoca. Aveva un seguito incredibile. È stata la miglior scuola, quella che mi ha aiutato a vincere il mondiale Piloti. E non è stato importante solamente come esperienza di guida ma anche come esperienza

di vita. Fu una grande scoperta del mondo. Una scoperta a 360°. Per quanto riguarda il cambiamento, bisogna dire innanzi tutto che questa serie arriva da diversi anni di calma piatta. La Motorsport Association ha deciso di rilanciare il campionato in maniera molto professionale per il 2016 e questo sta riscontrando un enorme successo, che merita, visto la tradizione che ha la Gran Bretagna nell'ambito del motorsport, sia per il serbatoio di appassionati, che per la quantità di aziende e professionisti che operano nel settore. Certo, non lo si può confrontare con quello dei miei anni, perché è cambiata proprio la specialità. L'unico elemento in comune

è la passione immutata della gente per questo sport».

- Tanti piloti finlandesi si cimentano da sempre nel campionato inglese. Perché?

Max «Penso perché il campionato offre una grande varietà di rally e permette di migliorare molto. In questo campionato c'è qualsiasi cosa che cerca un pilota. Se vinci queste gare, allora puoi vincere ovunque».

Ari «È un buon posto dove venire a correre. Fai esperienza nei rally sterrati che si svolgono nelle foreste inglesi e fai un'esperienza al di fuori dei confini nazionali. Credo sia anche abitudine. Dopo i primi finlandesi che sono venuti a gareggiare nel Brc le generazioni successive hanno seguito le orme dei loro predecessori. Soprattutto nei miei anni, se eri un giovane pilota finlandese che voleva diventare un professionista il Brc era una tappa fonda-



PER ME
CORRERE
NEL CAMPIONATO
BRITANNICO
È STATO MOLTO
IMPORTANTE

ARI VATANEN





mentale, perché era molto competitivo, difficile».

- Durante le gare, che rapporti avete tra di voi?

Max «Papà mi segue sempre e anche in questa stagione lo farà, qualche volta da casa e qualche volta sul campo gara. Durante le mie gare lui è molto nervoso ma non siamo quasi mai in contatto durante l'evento. Mi lascia da solo e lo preferisco, almeno mi concentro totalmente sulla corsa, che è la cosa fondamentale».

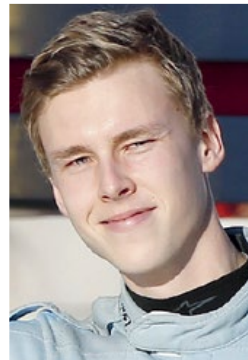
Ari «Normalmente preferisco stargli lontano durante le gare perché sono consapevole del fatto che il papà può essere ingombrante e fastidioso durante le competizioni. Ha bisogno di concentrazione, non della mia distrazione».

- Papà dà consigli su come affrontare il campionato inglese?

Max «Mi dà sempre consigli utili. Visto che nella sua esperienza nel campionato inglese, oltre a vincerlo due volte, è anche uscito di strada diverse volte...».

Ari «Ovviamente cerco sempre di dargli qualche consiglio ma è sempre molto difficile per un padre. Infatti, è meglio che i consigli vengano dati da estranei, perché vengono recepiti meglio. Certamente parliamo e discutiamo di alcuni aspetti, ma lui è molto preparato quindi è anche difficile dirgli cosa fare. Il Brc è cambiato tantissimo dai miei tempi e l'unica cosa che gli posso dire è di andare il più veloce possibile e restare in strada».

- La Finlandia ha una grande tradizione di pilo-



**PAPÀ MI DÀ
CONSIGLI UTILI.
LA SERIE INGLESE
L'HA VINTA DUE
VOLTE MA È USCITO
DI STRADA SPESSO**

MAX VATANEN



**QUEL CERTO
FAMILY FEELING**

Fra queste due immagini ci sono 34 anni: a fianco Max Vatanen nel Mid Wales Rally che ha visto il suo debutto con la Ford Fiesta R5 e, sopra, papà Ari al Rac Rally '81 con la Ford Escort Mk1



ti, ma l'ultimo finlandese a vincere il Mondiale è stato Gronholm nel 2002. Come spiegate questo lungo digiuno?

Max «È vero, sono tanti anni che un finlandese non vince il Mondiale, ma ci sono stati due Sebastien che si sono messi in mezzo! Non ci sono dubbi che loro siano stati i più forti. Ma sicuramente nel futuro tornerà a vincere anche un finlandese».

Ari «Loeb e poi Ogier hanno bloccato la strada a tutti. Si sono dimostrati i più forti. I loro antenati devono essere originari della Finlandia e un poco di sangue finlandese lo devono avere anche loro! Però penso che Latvala possa ancora diventare campione del mondo. È molto veloce ed ha tutte le qualità per poter conquistare il titolo».

- Perché Max non ha iniziato giovanissimo a correre?

Max «Tante persone si aspettavano che iniziassi già da bambino ma non l'ho fatto. La verità è che da giovane non ero molto interessato ai rally. Dopo che ho preso la patente ho iniziato ad interessarmene maggiormente. Ho svolto gli studi universitari in Francia e solo dopo ho iniziato».

Ari «La vita di tutte le persone è diversa. Da parte mia non l'ho mai spinto a correre, perché penso che se un ragazzo, anche mio figlio, vuole intraprendere una carriera da pilota, con tutte le difficoltà ed i sacrifici che comporta, deve essere convinto al 100%. Era interessato agli skate board, poi ha completato il servizio nazionale e gli studi quindi va bene così. E gli ricordo sempre che deve divertirsi, perché deve vivere la sua vita. Un giovane pilota non può pensare che la sua vita inizi quando diventerà campione del mondo, altrimenti non inizierà mai».

- Quali sono i vostri piani per il futuro?

Max «Il mio sogno è quello di diventare un pilota professionista. Cercherò di migliorarmi sempre. E sto vivendo una bellissima esperienza, che sicuramente mi aiuterà nella vita».

Ari «L'impegno con D Mack non occuperà molto del mio tempo. In Francia abbiamo la fattoria di famiglia da gestire, poi aiuto Jean Todt nella commissione Fia sicurezza. Inoltre, ho un ruolo di consulente con la Federazione Estone, per aiutarli a crescere. Per quanto riguarda il futuro di Max, vedrà lui cosa fare, sempre ricordando che viviamo una sola vita e dobbiamo godercela». ●



CHI È ARI VATANEN

Iridato '81 con la Ford Escort

Nato a Tuupovaara (Fin) il 27 aprile del 1952, Ari Vatanen muove i primi passi nei rally nel 1971. Dopo diversi anni passati in Finlandia, la prima svolta della sua carriera arriva nel 1975, quando corre il Rac con una Ford Escort Rs 1800. La sua gara termina il secondo giorno a causa di un'uscita di strada, ma le performance fatte segnare nelle prime fasi della competizione convincono Stuart Tunner, all'epoca team manager di Ford, ad ingaggiarlo per competere nel British Rally Championship l'anno successivo con i colori ufficiali. E la fiducia viene subito ripagata, con Ari che a soli 24 anni s'impone nel Brc, prima importante vittoria in carriera. Proprio il successo nel Brc gli permette di entrare in pianta stabile nel mondiale, dove colleziona tantissimi ritiri per uscite di strada, dimostrando comunque doti di grande velocità. Negli anni successivi corre ad intermittenza nel Regno Unito, disputando 3-4 gare all'anno e cogliendo diversi successi. Torna in pianta stabile nel Brc nel 1980, vincendolo. E proprio questo successo anticipa la conquista del titolo iridato, nel 1981, con la Ford Escort di David Sutton e Dave Richards al suo fianco. L'anno successivo torna ancora nel Campionato inglese, ma senza fortuna, collezionando più ritiri che buoni piazzamenti. La sua carriera continuerà con l'era delle Gruppo B alla Peugeot. In tutto disputa 101 rally iridati con Ford, Bmw, Peugeot, Mitsubishi e Subaru, vincendone 10. L'ultima gara di Wrc disputata è stata in Finlandia, nel 2003, dove a 51 anni ha chiuso 11esimo con una Peugeot 206 Wrc di Bozian. Da segnalare poi i successi alla Pikes Peak nel 1988 ed alla Dakar, che vince 4 volte ('87, '89, '90 e '91) con Peugeot e Citroen e dove la sua ultima partecipazione risale al 2007 con la Nissan.





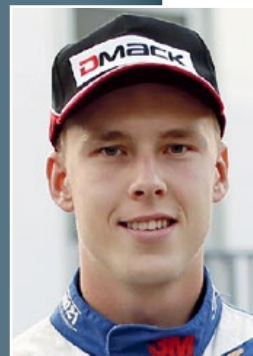
FINLANDESI A CASA LORO

Sopra, Ari Vatanen in azione al Rally di Finlandia nel 2003, ultima gara iridata disputata, quando aveva già 51 anni, e dove ha comunque concluso 11esimo con una Peugeot 206 Wrc privata. Sotto, il giovane figlio Max anche lui in azione in Finlandia, lo scorso anno, con la piccola Ford Fiesta R2

CHI È MAX VATANEN

Deb con la Ford Fiesta

Nato il 26 Settembre 1990, Max Vatanen ha iniziato i primi passi nel motorsport solamente nel 2012, dopo aver ultimato gli studi in Francia, dove la sua famiglia si è trasferita da anni. Nella stagione successiva fa esperienza in Finlandia ed Estonia con una Ford Fiesta R2, oltre a partecipare al Rally di Ypres con una Twingo R2. Nel 2014 muove i primi passi nel mondiale partecipando al Drive D Mack Trophy con una Fiesta R2, campionato nel quale vince il premio quale miglior rookie. Nel 2015 si presenta ancora al via del Trofeo D Mack che lo vede nel ruolo di favorito per la vittoria finale. In Portogallo vince subito, poi alcuni problemi lo affliggono durante la stagione, che termina al terzo posto. Quest'anno si presenta al via del Brc con una Ford Fiesta R5 ufficiale M-Sport e D Mack e in alcuni appuntamenti del mondiale ancora con la Fiesta R2.



Luci e ombre

SCOPRIAMO PROMOSSI E BOCCIATI DOPO LA PRIMA GARA DEL CIR. A COMINCIARE DAL NUOVO FORMAT DELLE DUE GARE PER CONTINUARE CON PERICO, SCANDOLA E COMPAGNIA

di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

Ci puoi giocare quanto ti pare, col pallottoliere. Ma alla fine la verità che raccontano i numeri è sempre la stessa. Così il Ciocco, la prima del Tricolore 2016, ha dimostrato coi fatti che non c'è Gara-1 o Gara-2 che tenga, né fa troppa differenza un primo giorno fatto da prove da rallyday e un secondo con speciali dal chilometraggio un po' più serio. Chi va più forte lo fa sempre e comunque e l'asfalto della Garfagnana ha dato ancora una volta ragione a Paolo

Andreucci e Giandomenico Basso. Ha ricordato a rallylandia che Alex Perico resta inarrivabile per tutti gli altri privati e ha fatto fare una doccia gelida a Umberto Scandola, che dopo i due successi con i quali aveva chiuso il 2015 s'è ritrovato ad inseguire. Ma sono tante le domande emerse dopo il primo appuntamento del Cir, tanti gli spunti di analisi che è opportuno approfondire, mentre team e piloti sono già al lavoro per il Sanremo.



1 Perico è la terza forza?

Alex "l'ariete" al Ciocco ha fatto bene, anzi benissimo, mettendosi alle spalle l'ufficiale Umberto Scandola. Lo scorso anno aveva vinto, è vero. Ma l'aveva fatto con Andreucci rallentato dal famigerato integratore incastrato tra i pedali e con Basso che si era autoeliminato mentre era comodamente in testa. Ecco perché questo terzo posto - meritatissimo - fa godere il bergamasco più ancora dell'alloro del 2015. Non c'è dubbio che sul catrame Perico sia fortissimo e che anche nei restanti appuntamenti su asfalto possa dare più di un dispiacere ai magnifici tre che sulla carta dovrebbero giocarsi il campionato. Anche se lui non lo farà tutto: i federali gli hanno accordato la deroga per prendere punti nel Trofeo Asfalto (che da regolamento gli sarebbe stato precluso, avendo in passato già vinto almeno una gara del Cir), ma potrebbe saltare qualche gara - ad esempio la costosissima Targa Florio - se le esigenze del team manager avessero la meglio su quelle del pilota. Da incorniciare, comunque, la sua ultima speciale al Ciocco: uno scratch vero, ottenuto di forza mentre Andreucci e Basso si stavano ancora giocando il successo in Gara-2, dunque stavano dando il massimo. Vincere una speciale quando gli altri

QUELLE RELAZIONI PERICO... LOSE

Al Ciocco Alex Perico va sempre forte ma questa volta il pilota e manager bergamasco si è superato, con un terzo posto che gli ha permesso di concludere davanti all'ufficiale Scandola



amministrano può capitare a più di un pilota. Farlo così, succede solo ai migliori.

2 Nuovo format già al capolinea?

A nessuno, tranne ovviamente a chi l'ha pensato con l'obiettivo di rendere un po' più "frizzante" il campionato. In realtà, la nuova formula fa acqua da tutte le parti e assistere a una prima tappa del Ciocco dove ci sono volute addirittura 13 prove per fare circa 75 km cronometrati (!) è qualcosa che lascia davvero senza parole. I piloti si lamentano, i team manager pure, gli appassionati, anche i più smaliziati, faticano a capire la differenza tra Gara-1 (pardon tappa!), Gara-2 e rally intero. Per dire: sul podio di Castelnuovo Garfagnana sono saliti i primi tre dell'intero rally. La medaglia di bronzo se l'è presa Alessandro Perico, anche se Umberto Scandola ha raccolto i punti del terzo posto della tappa di domenica (mentre Perico aveva conquistato quelli in palio sabato, per la medesima posizione). Già i rally sono difficili da comprendere ai più, c'era bisogno di questa ulteriore complicazione che, per giunta, li allontana enormemente dal loro spirito originario? Quello che poi lascia davvero atterriti è che al Ciocco nemmeno i commissari sapessero con certezza



← come applicare le regole, tanto che è stato necessario più di un chiarimento, ad esempio su come comportarsi, nel redigere le classifiche finali, con chi rientrava in gara il secondo giorno dopo essersi ritirato al sabato. Viene allora da chiedersi se non sia il caso di fare un passo indietro: in Formula 1, dove si muovono interessi enormemente maggiori e dove le parti coinvolte sono molte di più, ci hanno messo poco a capire che il nuovo format delle qualifiche provato a Melbourne era una "m..." per usare le parole di Vettel e lo hanno evidenziato a chiare lettere. Perché non farlo anche per i rally del Tricolore?

3 La nuova formula cambierà gli equilibri?

Mettersi a far di conto con i risultati dello scorso anno non ha praticamente senso. Perché, come è logico intuire e come hanno ricordato tutti i diretti interessati, i punti attribuiti tappa per tappa fanno cambiare il modo di correre. Fino all'anno passato, chiudere in vantaggio il giorno uno (che aveva anche un chilometraggio di speciali nettamente superiore) consentiva di affrontare la seconda frazione di gara con una certa tranquillità. Ora non è più così e di fatto - ai fini del campionato - i top driver sono obbligati a fare i conti con due mini rally distinti, nei quali - visto il chilometraggio così ridotto - si deve semplicemente spingere a tutta. Resta meno spazio per rimediare ad eventuali errori e soprattutto diventa praticamente impossibile correggere il tiro se si parte con gomme o assetto non al meglio. Domanda: chi può presentarsi al via sempre nelle migliori condizioni? Ovviamente chi può permettersi di svolgere più giornate di test, chi conosce meglio la propria vettura e le gomme da utilizzare. Altra domanda: chi tra i top del Tricolore può permettersi il meglio in questo senso? Chi ha partorito la bella regola della doppia gara, cercava un modo per arginare lo strapotere di Andreucci e della Peugeot. Nei fatti ha trovato modo di rendere ancor più evidente la loro supremazia...

4 Tempestini e Tassone outsider rimandati

Simone Tempestini con la Ford Fiesta di Bernini gommata Hankook e Michele Tassone con la Peugeot 208 T16 della PA Racing calzata Pirelli. Erano gli osservati speciali del Ciocco. Il primo è ormai uno stakanovista del volante, visto che si alterna tra Cir, Mondiale e campionato romeno. L'altro, dopo il titolo Junior 2015, è atteso alla stagione della svolta e ha finalmente a disposizione una vettura al top e con la libertà di spingere quanto gli pare. Come sono andati? Il primo si è presentato in Toscana reduce da un piccolo intervento chirurgico, ha stretto i denti e non ha voluto rinunciare alla prima di campionato. Ha corso una gara giudiziosa, chiudendo quinto ma ha lasciato per strada qualche punto nella seconda tappa, girandosi tre volte a Coreglia. L'altro ha iniziato in modo prudente, il primo giorno si è dovuto fermare per un problema



TRE PILOTI DA RIVEDERE

La Skoda Fabia R5 di Scandola, sopra, solo quarto al Ciocco, gara che il veronese non ama. Non hanno convinto in Garfagnana nemmeno Tempestini e Tassone, sotto. Tutti e tre questi piloti sono attesi ad una riprova sulle strade del Sanremo

elettrico mentre occupava la quinta posizione, alle spalle dei tre ufficiali e di Perico. Nessuno dei due, però, ha mai fatto un acuto, un tempo paragonabile a quello dei senatori. Un paio d'anni fa, su queste strade, un certo Andrea Nucita, vinceva le prove.

5 Peugeot contro Brc: chi delle due ha ragione?

Peugeot contro Brc, la saga continua. Se l'anno scorso, alla vigilia del Ciocco, la polemica era esplosa per via della cura dimagrante concessa dal-





la nostra Federazione alla Fiesta made in Cherasco, questa volta è stata guerra di dichiarazioni per la pompa ad alta pressione sostituita alla vigilia. Un particolare che fa parte della Variante Opzione, con omologazione nazionale, grazie al quale la vettura corre nel nostro campionato. La Fiesta a Gpl di Basso nasce sulla base della versione R5, ma se ne discosta per via dell'alimentazione a Gpl e per altri particolari - come la slitta paracolpi alleggerita - che la differenziano dalla vettura con omologazione Fia. Per questo la versione Ldi della Fiesta può correre solo in Italia. E proprio per questo la Peugeot

JUNIOR GIU DI TESTA
Il molisano Giuseppe Testa, sotto, supera veloce un guado, forse per evitare le difficoltà di un Ciocco dove in Gara-1 ha dovuto fare i conti con l'incidente occorso al suo navigatore ma in Gara-2 ha dovuto inchinarsi ad un Bernardi perfetto

ot ha chiesto e ottenuto che la macchina guidata da Basso - che di fatto non è una Ford R5 ma un vero e proprio prototipo in esemplare unico - non porti punti alla casa dell'ovale blu. Stupisce che questa richiesta sia arrivata soltanto quest'anno, mentre per due stagioni la Fiesta a Gpl ha normalmente raccolto i punti per il Marche.

6 Quanto valgono i giovanotti dello Junior?

Si aspettavano tutti un dominio di Giuseppe Testa. Come un copione già scritto pareva scontato che il molisano strapazzasse la concorrenza. Del resto la pattuglia degli Under 25 al via del Tricolore s'è parecchio rinnovata. E, a parte Giorgio Bernardi, Tobia Gheno e Andrea Vineis, gli altri sono praticamente tutti al debutto sulle strade del Cir. Invece la storia è andata diversamente e l'incidente capitato a Daniele Mangiarotti c'entra relativamente. Perché comunque, il giorno dopo, è stata lotta vera tra Bernardi e Testa, col primo che non ha sbagliato nulla e ha più che meritato di fare bottino pieno. Bravi anche Pollara e Casella, subito capaci di farsi notare. Ma la prima impressione è che il livello del campionato, rispetto al passato, sia un poco sceso. Lo dicono anche i numeri, del resto: in passato le R2 strapazzate dai giovanissimi, si mettevano spesso e volentieri alle spalle alcune R3, specie in discesa. Al Ciocco non è mai successo. ●



TROFEO FAUCHILLE

In occasione del Rally di Sanremo andrà in scena la seconda edizione del Trofeo J. F. Fauchille, in ricordo dell'indimenticato navigatore ed addetto alle relazioni con i concorrenti. Il premio sarà assegnato, da una giuria di ex-colleghi di "Jef" - al navigatore protagonista di un gesto o di un comportamento ispirato dalla sportività, dalla lealtà e/o dalla simpatia.

FLOREAN FA 40

Il navigatore savonese Fulvio Florean ha vinto nello scorso week-end il Rally Ronde del Canavese a fianco di Elwis Chentre con l'Abarth Grande Punto Super2000. Un risultato inseguito da tempo da Florean, che ha potuto così festeggiare la sua 40esima vittoria in carriera. Ma ora il copilota ligure pensa già alla numero 50!

CARELLA E BOTTARELLI

Dall'1 al 3 aprile si svolge il Rallye Terre des Causses che apre il Campionato francese terra e 208 Rallye Cup. Sono oltre 30 i trofeisti attesi alla prima gara del monomarca e tra questi anche due equipaggi italiani: Andrea Carella, navigato da Enrico Bracchi, e Luca Bottarelli, navigato da Gigi Pirolo.

GELSOMINO TASMANIA

Dopo essersi piazzato secondo di classe nel 2015, Alex Gelsomino prenderà parte nuovamente alla Targa Tasmania, il rally su asfalto più lungo del mondo, in programma dall'11 al 16 aprile in Australia. Il navigatore palermitano affiancherà Craig Dean su una Mustang Shelby Gt2 (sotto) che può contare su ben 650 cavalli! La vettura, nelle quattro gare alle quali ha preso parte vanta due vittorie ed un terzo posto fra le 2 Ruote Motrici.



DEBUTA ALL'OTAGO RALLY E NASCE PER L'ASIA-PACIFICO

Una i20 Proto per Paddon

Presentata la scorsa settimana ad Auckland una speciale versione della Hyundai i20 Wrc 2015, la AP4 Prototipo che è attesa al debutto fra due settimane nell'Otago Rally con Hayden Paddon e che sarà poi schierata nella categoria Nazionale al Whangarei Rally di fine aprile valido per il Campionato Asia-Pacifico. La vettura (sopra, foto Geoff Ridder) è basata sulla i20 Wrc a tre porte ma utilizza un motore turbo di 1.8 litri che deriva da quello della Hyundai Sonata ed ha trasmissione e cambio Sadev a 6 marce. Il progetto è stato deliberato per consentire a giovani ingegneri di esercitarsi ed il primo esemplare della vettura è stato assemblato da Andrew Hawkeswood, il cui team ha già realizzato vetture da rally che rispondono alla regolamentazione "Extreme formula" vigente nella serie neozelandese. «Le attuali Gruppo N sono prossime alla pensione - ha dichiarato Hayden Paddon - e questo regolamento è la chiave per reclutare ed allevare nuovi piloti e navigatori in Australia e Nuova Zelanda».

DA SANREMO CON UNA 208 T16 MUNARETTO E LE MICHELIN

Arriva Campedelli

Mentre questo numero di As va nelle edicole Simone Campedelli, Danilo Fappani ed i Munaretto affrontano una sessione di test nel savonese per prepararsi in vista del Sanremo, dove correranno con la nuovissima 208 T16 R5 (nella foto in fase di montaggio) appositamente allestita per il Team Orange1 Racing. La nuova formazione scende in campo a partire dalla gara ligure e ne farà parte anche Andrea Navarra, che darà consigli certamente preziosi sia a Campedelli che a tutta la squadra, così come significativo è l'appoggio al programma assicurato da parte di Michelin Italia.



TUTTA NUOVA LA TAPPA FINALE

Ora il Finland è più compatto

Il Finland Rally (28-31 luglio, ottava prova del Mondiale) sarà più compatto, con 250 km in meno di trasferimenti rispetto al 2015 e 24 speciali, per un totale di 334 km cronometrati: 27 in meno del 2015. Nuovo il 43% del percorso (1371 km) ma non mancherà la classica Ouninpohja (33 km). Del tutto inedita la tappa finale, composta da due speciali in disuso da tempo: Lempaa (6,9 km) disputata per l'ultima volta nel '99 e Oittila (10,2 km), a sud di Jyväskylä, che non si disputa dal '94 e che sarà la power stage del rally.

PRONTO IL PERCORSO

La Sardegna si è affinata

Il Rally Italia-Sardegna (9-12 giugno, sesta manche del Mondiale), con un percorso articolato su 19 prove speciali e 325 km cronometrati, sta affinando in queste settimane gli ultimi dettagli sul percorso. Nel prossimo numero AS svelerà le ultime novità sull'appuntamento iridato italiano del campionato del mondo dopo le ultime ricognizioni dei giorni scorsi.

CARBURANTE VP SPECIFICO

Fiesta R5 Evo con 102 ottani

La Ford Fiesta R5 (sotto) è uno dei progetti di maggior successo di M-Sport ed in tale ottica va vista la partnership con VP Racing, azienda che produce benzine da corsa. Le due companies hanno sviluppato VP R5, carburante ad alto rendimento e 102 ottani certificato Fia, appositamente progettato per la Fiesta R5. La partnership è nata durante lo sviluppo del motore evoluto e ora M-Sport consegna tutte le nuove Fiesta R5 Evo mappate per il VP R5. Che, è bene ricordarlo, non può essere usato nel Mondiale, dove è l'italiana Panta a fornire ufficialmente i partecipanti ai campionati Wrc, Wrc2 e Wrc3.





Il vantaggio di un'emozione

L'Unicusano Lab analizza i progressi dell'industria nello sviluppo di motori ibridi sempre più potenti

A grandi passi le case automobilistiche stanno coniugando la logica delle auto ibride con le alte prestazioni, cancellando dai modelli equipaggiati con un "power train" termico/elettrico l'immagine di auto solo preoccupate dell'ambiente, non capaci di dare emozioni. L'Università Niccolò Cusano e l'attività di studio e ricerca dell'Unicusano Lab della facoltà d'ingegneria meccanica, continua a osservare con attenzione gli ultimi sviluppi. Ovviamente il passaggio da una motorizzazione termica a una ibrida implica un notevole aumento della complessità meccanica della propulsione e degli algoritmi deputati al loro controllo. Accanto ad un aumento di complessità ci sono una serie di indiscutibili vantaggi che orientano le case automobilistiche sempre di più all'utilizzo di sistemi ibridi. Un primo vantaggio è di carattere fiscale, in quanto è noto che i cavalli erogati dal motore elettrico non concorrono alla determinazione dei cavalli (o meglio kW) sui quali si paga la tassa di circolazione, ma questo è certamente un vantaggio secondario per il tipo di utenza che hanno le autovetture di questo segmento. Certamente, l'utilizzo di un motore elettrico, che come è noto è a basso numero di giri presenta la coppia massima completa quello di un motore termico consentendo acce-

lerazioni brucianti con dei tempi molto bassi per il raggiungimento dei 100 km/h. Inoltre la presenza della trazione elettrica diminuisce il rumore e le vibrazioni indotte dalla propulsione, di solito la partenza viene effettuata in modalità completamente elettrica cosa che praticamente annulla rumore e vibrazioni e aumenta il confort di marcia. Una riduzione dei consumi, il recupero della energia in frenata e della emissione di CO2 consentirà una significativa riduzione di consumi e dell'impatto ambientale. Di seguito vengono riportate alcune caratteristiche tecniche relative ad una nova versione ibrida di un noto SUV dell'Audi chiamato la Q7 e-tron, da poco introdotto nel mercato Europeo.

Con la Q7 e-tron, la Casa dei Quattro Anelli presenta il suo primo modello ibrido plug-in – ovvero con batteria ricaricabile alla prese di corrente – con motore endotermico Diesel, nel dettaglio il 3.0 TDI V6 da 258 CV e 600 Nm, al quale è stato abbinato un motore elettrico da 90 kW e 350 Nm integrato nel cambio tiptronic a 8 marce. Insieme erogano una potenza complessiva di 373 CV e una coppia massima di 700 Nm, tanto basta per farla scattare da ferma fino ai 100 orari in soli 6 secondi netti. Passando ai dati relativi al consumo, la Casa dichiara 1,7 l/100

km (oltre 58 km/l) nel ciclo di omologazione NEDC per le ibride plug-in, ovviamente con la batteria completamente carica, che da sola basterebbe teoricamente a percorrere 56 km esclusivamente con il motore elettrico, quindi a emissioni zero. Per massimizzare l'efficienza, la Q7 e-tron fa uso di alcuni accorgimenti soprafiniti quali la pompa di calore per climatizzare l'abitacolo con meno energia e il sistema di navigazione che interagisce col sistema ibrido e con i dati della videocamera e del cruise control adattivo al fine di calcolare la strategia di guida adatta al percorso impostato. La batteria, che recupera energia in frenata e può essere ricaricata in marcia selezionando un'apposita modalità di guida, consente il collegamento ad una presa industriale che in due ore e mezza completa un processo di carica. È alloggiata sotto il bagagliaio, che perde qualche litro di capienza ma resta ai vertici (650 - 1.835 litri). Simili motorizzazioni sono state messe a punto da Volvo che per il suo SUV XC V90 T8, modello di SUV di lusso che, pur concepito per la soluzione ibrida, mette a disposizione una potenza complessiva di 400 CV con 640 Nm di coppia massima. In sostanza tutto ciò che ci vuole per dare alla vettura una personalità forte, grintosa, senza perdere di vista l'attenzione ai consumi e al rispetto dell'ambiente, almeno questo nelle intenzioni della casa svedese. La Volvo XC90 T8 fa segnare infatti un consumo medio di omologazione pari a 40 km/l, con emissioni di CO2 pari a 64 g/km. E questo con prestazione che sono delle più brillanti: l'accelerazione 0-100 km/h avviene in 5,9 secondi. Molte altre case automobilistiche stanno prendendo questa linea di sviluppo del propulsore che a breve diventerà predominante nel settore analizzato.



Una parata in controsterzo

DA PORTIERE A RALLISTA IL PASSO NON È BREVE. MARCO AMBROSIO HA DOVUTO ASPETTARE MA AL CIOCCO HA DIMOSTRATO CHE CI SA FARE

IN GARFAGNANA HO TOCCATO MA NON STAVO ANDANDO MALE. ERA LA PRIMA GARA CON LA 208

MARCO AMBROSIO

”

C'è più gusto a parare un rigore o avvicinarsi a una staccata in quinta piena? «Che domande, non c'è nemmeno da pensarci! Ovvio che c'è molta più adrenalina nella seconda. Vuoi mettere scendere a tutta da Massa Sessorosso?».

- All'indomani del suo primo Ciocco, Marco Ambrosio è un fiume in piena. Con i guantoni da portiere ha difeso anche lo specchio del Chelsea in Champions League, questo ragazzone bresciano che da ragazzino parava palloni ma sognava traversi. E ora che il calcio giocato non è più la sua professione sta provando a coltivare quella pas-

di [Daniele Sgorbini](#)

sionaccia che si portava dietro sin da bambino...

«Al Ciocco è finita male perché ho toccato, a Carreggine. Cose che capitano su una prova così scivolosa e tecnica. Una robetta da poco, ma ho storto una ruota e ho preferito fermarmi lì, per non fare altri danni. Però non stavo mica andando male, sai? Era la prima gara con la Peugeot 208 R2, che è una macchina decisamente più veloce rispetto alla 106 con cui avevo corso sino ad ora. Ma è anche molto semplice, decisamente divertente. Peccato che sia finita così e proprio su quella prova, perché in parte è quella di casa mia, visto che ho sposato una ra-

PER IL BRESCIANO UNA CARRIERA DA PROFESSIONISTA

Ha giocato col Chelsea in Champions League

Brescia, classe '73, Marco Ambrosio ha passato la sua prima vita sportiva a parar palloni ai massimi livelli. Cresciuto nell'Atalanta è poi passato al Pisa, quindi al Prato e al Ravenna. Il paradiso lo ha raggiunto nel 1997, quando è arrivato alla Sampdoria ed ha esordito in Serie A. Ma la vera svolta è quella che passa da Verona, sponda Chievo, squadra con la quale è diventato grande. L'esperienza gli vale la chiamata inglese al Chelsea di Claudio Ranieri, dove sbarca nel 2003 come vice di Cudicini. Per lui otto presenze e fra queste le due partite dei quarti in Champions League contro l'Arsenal e la semifinale, persa, contro il Monaco. Dopo una stagione nel Grassoppers, in Svizzera, torna in Italia e continua a giocare fino al 2011, anno in cui per amore del pallone e dello sport gioca anche in Prima Categoria col Valgobbia Zanano. Ora Ambrosio allena e si occupa dei portieri per le giovanili del Brescia. E intanto impara a maneggiare un volante ascoltando le note. Prossima sfida, il 1000 Miglia.



THOMAS SIMONELLI

gazza proprio di Careggine».

- Inizia a parlare di rally e non si ferma più, Ambrosio. Lo fa con una passione genuina, profonda. Che viene da lontano. Stupisce il suo approccio così umile, a distanza siderale dai pilotini di oggi tutti selfie e social network. Lui in macchina ci sta per guidare, senza farsi troppe questioni.

«Con i rally secondo me occorre assolutamente avere un approccio di questo genere - spiega - bisogna essere umili. È uno sport di velocità, dove c'è una certa componente di rischio. Bisogna fare le cose per bene, con cura, attenzione. E io voglio fare così. Ho ancora tutto da imparare e voglio andare per gradi. Sinora ho fatto solo gare brevi, ronde e rallyday. Il Ciocco è stato il mio primo rally un po' più lungo e proprio per non strafare avevo deciso di iscrivermi alla gara valida per il Campionato Regionale, con solo la prima tappa».

- Suona strano trovare un calciatore innamorato delle corse su strada. Sono due mondi che da sempre si guardano un po' con sospetto...

«È vero - ammette - so che ai rallisti i calciatori non piacciono troppo. Ma io ho la passione per le auto fin da bambino. Mio padre mi portava in prova speciale, poi ho cominciato ad andarci da solo appena ho preso il motorino. Da ragazzino in camera avevo

SITUAZIONI DIFFERENTI

Marco Ambrosio in versione rallista, sopra e a sinistra in azione al Ciocco, dove ha esordito con la Peugeot 208 R2 dopo le prime esperienze con una 106. In alto, il bresciano quando volava tra i pali e, sotto, insieme all'allenatore Claudio Ranieri e ad alcuni compagni di squadra nel 2003, quando militava nel Chelsea disputando anche due partite in Champions

sia i poster dei calciatori sia quelli dei piloti: alla parete un manifesto della Deltone non mancava mai».

- Un atleta professionista che ha giocato pure all'estero, è un osservatore speciale per i rally di casa nostra. Cosa manca per farli apprezzare al grande pubblico?

«Manca solo la visibilità, nient'altro. I rally sono uno sport meraviglioso. Chi li vede da fuori magari non se ne rende conto, perché pensa che si tratti semplicemente di matti che vanno forte sulle strade. Ma dietro c'è una preparazione meticolosa e un'attenzione ai dettagli che è fondamentale. Purtroppo in Italia il calcio si mangia tutto in termini di popolarità, ma i rally hanno tutto quanto serve per piacere».

- Ha giocato a calcio anche in Inghilterra: l'approccio allo sport è molto diverso?

«Sì, è davvero tutta un'altra cosa. Che vale per il calcio ma pure per gli altri sport. C'è una mentalità più rilassata, la sconfitta non è vista come una tragedia, così come la vittoria non ti esalta oltre il lecito. Ci sono meno polemiche, c'è meno dietrologia. Infatti in Inghilterra gli stadi sono pieni e da noi, a parte quelli delle grandi squadre, sono vuoti. Là si ricordano che in fondo si tratta di un gioco».

- Cosa c'è in comune tra il portiere Ambrosio e il rallista Ambrosio?

«L'incoscienza - risponde di getto - senza dubbio l'incoscienza. Quell'incoscienza genuina che ti porti dentro fin da bambino. Ce ne vuole per fare il portiere e ce ne vuole anche per guidare a centocinquanta all'ora tra muretti e alberi. Dico, vi sembra una cosa normale?». ●



SPORT PROTOTIPI

Sarà Andrea Gagliardini a guidare una delle Wolf Gb08-Honda Cn2 schierate dalla Best Lap nel Campionato Italiano Sport Prototipi. Il giovane romano, in arrivo dal Gt tricolore, farà così il proprio debutto nella categoria. Sulla seconda vettura è invece atteso il pilota e team principal Maurizio Pitorri.

EBIMOTORS-BENUCCI

Il team Ebimotors ha ufficializzato l'accordo con Nicola Benucci, il quale affiancherà Tommy Maino su una delle due Porsche 997 Cup con cui sarà presente quest'anno nel Campionato Italiano Gran Turismo. Per il pilota modenese si tratterà di un ritorno tra le fila della squadra diretta da Enrico Borghi, con cui aveva militato fino al 2013.

LOTUS CUP, PASOTTI C'È

Stefano Pasotti ha vinto la sfida riservata alle Lotus Elise Cup PB-R, svoltasi nell'ambito della Milano Autoclassica. Il bresciano ha preceduto Mauro Guastamacchia e la "new entry" Enrico Riccardi, ufficializzando nella stessa circostanza la sua partecipazione alla Lotus Cup Italia 2016. Al via del monarca sono stati confermati anche Marco Fumagalli, Stefano Zerbi e Vito Utzeri.

TEMPESTA AL "TOP"

Simone Tempesta è stato il più veloce tra le Mitjet nei test che si sono svolti a Imola giovedì della scorsa settimana. Il romano del Team Malucelli, che non saliva in macchina da luglio, ha fermato i cronometri sul tempo di 2'04"525. In azione, per l'occasione, si è vista anche la Composit.

IL CIT CON HANKOOK

Il Campionato Italiano Turismo 2016, sarà gommato Hankook. La Casa coreana, già presente nel Tcr tedesco, diventa pertanto il fornitore unico ufficiale della serie tricolore che, per regolamento, quest'anno impone l'utilizzo di un numero massimo di otto pneumatici per qualifica e gare, al fine di contenere il più possibile i costi.



FARÀ COPPIA CON AHLIN-KOTTULINSKY SU UNA R8

Bonanomi nell'Adac Gt

Marco Bonanomi correrà quest'anno nell'Adac Gt Masters. Il 31enne lecchese, pilota ufficiale Audi, sarà alla guida di una R8 Lms del team tedesco Aust Motorsport che dividerà con la giovane svedese Mikaela Ahlin-Kottulinsky, in arrivo dal monarca Audi Sport Tt Cup in cui la scorsa stagione ha conquistato un miglior terzo posto nella gara del Norisring. Nonostante sia rimasto fuori dal programma Wec, l'esperto pilota italiano avrà pertanto la possibilità di lottare per le prime posizioni assolute nella prestigiosa serie teutonica che vede al via quasi tutti i più importanti marchi della categoria Gran Turismo.

AL VIA UN CAMPIONATO CLIO PER GIORNALISTI

A Imola c'è la "Press League"

Parte da Imola questo fine settimana la Clio Cup Press League, un trofeo dedicato ai giornalisti, 12 in tutto, che nel corso della stagione si alterneranno al volante della RS 1.6 turbo protagonista del monarca Renault,

nei vari appuntamenti della Clio Cup Italia. In occasione del weekend del Santerno, verranno svelati i nomi dei giornalisti (due per appuntamento) che prenderanno parte alle varie gare del calendario 2016.

ESORDIO NELLA CARRERA CUP ITALIA

Rovera in Porsche

Alessio Rovera è pronto a fare il suo passaggio nelle ruote coperte. Il ventenne pilota varesino, nel 2013 campione italiano della F.Abarth e nel corso delle ultime due stagioni protagonista prima nella F.Renault 2.0 Alps e poi nell'Euroformula Open (in cui nel 2015 ha messo a segno una vittoria nella prima gara di Jerez), debutterà quest'anno nella Carrera Cup Italia con il team Ebimotors. Un programma ambizioso quello di Rovera, che oltre ad essersi accasato con una delle squadre storiche del monarca tricolore, in virtù della sua giovane età concorrerà per la selezione dello Scholarship Programme di Porsche Italia.



OBIETTIVO SUPER GT3

Black Bull firma con Gai

Sarà un pilota veloce ed esperto come Stefano Gai ad affiancare Mirko Venturi sulla nuova Ferrari 488 Gt3, con cui il team svizzero Black Bull Racing farà ufficialmente quest'anno il suo rientro nel Campionato Italiano Gran Turismo. Il pilota milanese, in passato già protagonista nella serie tricolore e nel 2014 vincitore del titolo Pro-Am della Blancpain Endurance Series, nonché pluricampione del Ferrari Challenge Italia, completa così un equipaggio di primo piano, puntando al successo nella maggiore classe Super GT3.

ACCORDO CON VILLORBA

Esordio in Lmp3 per Schirò

È scattata nei test ufficiali di Le Castellet, la stagione della Villorba Corse nella classe Lmp3 della European Le Mans Series. Il team trevigiano ha debuttato con la nuova Ligier Js P3 divisa da Roberto Lacorte e Giorgio Sernagiotto, ai quali si è aggiunto anche Niccolò Schirò, all'esordio assoluto nei prototipi in preparazione del primo round a Silverstone. Il 22enne campione 2012 dell'European F.3 Open 2012, la scorsa stagione ha corso nel Gt italiano con una Ferrari 458 schierata sempre dalla squadra di Raimondo Amadio.

ADAC GT MASTERS

Krohn e Delétraz con la Bmw M6

Il team Schubert Motorsport punta sui giovani per la stagione 2016 dell'Adac Gt Masters. La squadra austriaca schiererà infatti al via della serie due Bmw M6 Gt3 per Jesse Krohn, nel 2010 e 2011 protagonista nella F.3 tricolore. Il finlandese, in quattro occasioni si alternerà al volante con il 19enne Louis Delétraz, la scorsa stagione vincitore del titolo della F.Renault 2.0 Nec e secondo nella serie europea. Ad affiancare Krohn nel primo appuntamento di Oschersleben e in altre tre occasioni ci sarà il campione 2011 del Dtm, Martin Tomczyk.

BLANCPAIN GT

Bentley svela i suoi equipaggi

Il Bentley Team M-Sport ha annunciato i nomi dei piloti con cui sarà presente quest'anno nella serie Blancpain Gt. Nella Endurance Cup su una vettura si alterneranno Smith, Kane e Abril, mentre un secondo equipaggio verrà composto da Soucek, Soulet e Reip. Nella Sprint Cup i due binomi ufficializzati sono quelli di Kane-Abril e Soucek-Soulet.

OBIETTIVO TURISMO

Tommasin prova la Seat Tcr

Dal titolo della Green Hybrid Cup 2015 al debutto nel Cit. Un passaggio quasi scontato quello di Giulio Tommasin, intenzionato a fare il salto di categoria. Intanto, il 17enne padovano, pur non avendo ancora ufficializzato i suoi programmi, è sceso in pista la scorsa settimana al Mugello per provare la Seat Leon Tcr del team Bf Motorsport ed ottenendo subito degli ottimi riscontri.

ACCORDO CON LA BD RACING

La Fedeli nella Leon Cup

C'è la Seat Leon Cup Italia nei programmi 2016 di Carlotta Fedeli. La romana, dopo tre stagioni in Ibiza, in cui lo scorso anno ha conquistato i titoli Junior e Femminile, passa nel monarca tricolore di riferimento della Casa iberica. Nella serie Seat, Carlotta sarà presente con una delle vetture schierate in pista dal team di Bernasconi.

ITALIANO SALITE

Gaetani deb sulla Ferrari

È in arrivo nel Civm anche una terza Ferrari 458 Evo "Challenge". A guidarla sarà Luca Gaetani, in passato protagonista della classe E1-1600 sulla Citroën C2, che ha deciso di fare il grande salto nella categoria Gt sostenuto dalla scuderia Vi-motorsport. Il padovano ha già esordito sulla 458, in un test svolto nei giorni scorsi sulla pista di Franciacorta.



A VALLELUNGA TANTE NOVITÀ PER IL SUPER TROFEO EUROPA

Lamborghini, Raton al top nei test ufficiali

È stato il 23enne danese Dennis Lind a "inaugurare" la stagione del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, facendo segnare con la vettura del team Raton Racing divisa con Roberto Tanca il migliore responso di 1'32"757 nei test ufficiali di Vallelunga che si sono svolti il 22 e 23 marzo. Sul circuito romano erano presenti diversi team. Tra le novità, il debutto di Vito Postiglione a fianco di Alberto Viberti sulla Huracán della Imperiale. In forze alla squadra emiliana anche l'equipaggio Andrea Palma-Carina Lima, Simone Pellegrinelli e l'inglese Steve Tandy. Bonaldi ha schierato due vetture per il croato Martin Kodric ed il portoricano Ricardo Vera. Esordio anche per tre nuove squadre: Dörr Motorsport (in pista con Jaap Bartels e Arne Hoffmeister), Gt3 Poland e Mm Development.

UNA HURACÁN GT3 PER LA SQUADRA VENETA

Lazarus-Orange nel Gt Open

Il Team Lazarus, che da quest'anno costituirà un'entità unica con la Orange 1, ha ufficializzato la propria partecipazione nell'International Gt Open, in cui sarà presente con una Lamborghini Huracán Gt3. Ancora da ufficializzare l'equipaggio che porterà al debutto la vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese nella serie di Jesús Pareja. Per la squadra veneta guidata da Tancredi Pagiaro, è previsto anche un impegno a due punte nel "Super Trofeo" nei cui test di Vallelunga ha girato con Fabrizio Del Monte e Nicola De Marco.

IL PRIMO APPUNTAMENTO A BARCELONA

Euro Series al via

Parte questo weekend da Barcellona la Euro Series by Nova Race. In Catalogna andrà di scena il primo dei sei round della stagione, per l'occasione con una gara unica di due ore in abbinamento con il Cer spagnolo. Tra le novità c'è la seconda Bmw M3 E90 ex Superstars della W&D, che dopo avere confermato i campioni 2015-2016 del Cite, Paolo Meloni e Max Tresoldi, punterà anche sull'accoppiata Walter Palazzo-Mauro Trentin. Due Mégane verranno portate in pista dalla Zero Racing con Vincenzo Montalbano e Andrea Bosca. Identica vettura per Oliver Freymouth (Akf). Numerose le Ginetta G55 attese al via con Tiziano Frazza, Roberto Gentili, Luca Magmoni, Andrea Marchesini e Ivo Tzonec.



Dovesicorre

VELOCITÀ

2-3 aprile
GP BAHRAIN
2ª prova
Mondiale F1
Al Sakhir
autosprint.it

INDYCAR
2ª prova
della serie
Phoenix
indycar.com

FORMULA E
6ª prova
della serie
Long Beach
fiaformulae.com

FIA F3
1ª prova
della serie
Le Castellet
fia3europe.com

WTCC
1ª prova
della serie
Le Castellet
fiawtcc.com

TCR SERIES
1ª prova
della serie
Al Sakhir
tcr-series.com

ETCC
1ª prova
della serie
Le Castellet
fiаетcc.com

NASCAR
Sprint Cup
Martinsville
nascar.com

COPPA ITALIA

1ª prova
della serie
Imola
gruppoeronirace.it

RS CUP
1ª prova
della serie
Imola
gruppoeronirace.it

ECC
1ª prova
della serie
Imola
gruppoeronirace.it

CLIO CUP
1ª prova
della serie
Imola
renaultsportitalia.it

SALITA
2-3 aprile
MASTER DRIVER
Test in salita
Scheggia


RALLY
2-3 aprile
RALLY
DEL TARTUFO
1ª Zona
Asti
asmotorsport.com

DOLOMITI
RALLY DAY
Rally
Agorde
trecepromotor.it

ANCHE SATO IN EVIDENZA

Test F.4 a Imola svetta Sieberue

Marcos Sieber è stato il più veloce a Imola, al termine dei due giorni di test che hanno visto impegnate diverse squadre della F.4. L'argentino ha ottenuto nella seconda sessione, con un monopo del team Jenzer, il migliore responso di 1'44"339. Dietro di lui il giapponese del VSR Marino Sato, autore di 1'44"642 nell'ultima sessione. Lorenzo Colombo (Bvm Racing), si è attestato secondo nel corso della prima giornata.



DOMINATRICE DEL
MONDIALE TURISMO
LA CASA FRANCESE
SI PRESENTA PER IL
TERZO E ULTIMO ANNO
DA UFFICIALE AL VIA
DELLA SERIE. UNA
VERA TIRANNIA
E ANCHE L'ULTIMA
OCCASIONE PER
LASCIARE IL SEGNO

Nella rete della **Citroën**

di **Fulvio Cavicchi**

UNA SFIDA SU DODICI ROUND

1-3 aprile	Paul Ricard
15-17 aprile	Slovakia Ring
22-24 aprile	Hungaroring
7-8 maggio	El Hassan
26-28 maggio	Nürburgring
10-12 giugno	Mosca
24-26 giugno	Vila Real
5-7 agosto	Río Hondo
2-4 settembre	Motegi
23-25 settembre	Shanghai
4-6 novembre	Chang Circuit
23-25 novembre	Losail

Anno terzo della tirannia Citroën sul Wtcc. Così come in F.1 con la Mercedes e nel Mondiale Rally con la Volkswagen, anche il Mondiale Turismo soffre di un dominio che pare inarrestabile e che concede le briciole agli altri. Ciclicamente ogni inizio stagione gli altri protagonisti promettono di essere migliorati e di poter mettere in difficoltà i dittatori, ma alla fine sono i piloti della Casa predominante a giocarsi le gare e di conseguenza il premio finale.

IL SOLE NON TRAMONTA SULL'IMPERO FRANCESE

Cinque C-Elysée per vincere ancora

Anche per il 2016 saranno cinque le C-Elysée a scendere in pista, ma solo due saranno schierate dalla squadra ufficiale, che col passaggio di Sébastien Loeb al rallyingcross con Peugeot saranno portate in pista dal bicampione in carica José María López e dal quattro volte campione Yvan Muller. Al contrario notevole incremento di forze per la Sébastien Loeb Racing, squadra privata di proprietà del 9 volte iridato dei rally. Al confermato Mehdi Bennani saranno affiancati il britannico Tom Chilton ed il francese Grégoire Demoustier, al suo secondo anno nel campionato iridato. Il nuovo regolamento Mac3 (una sfida a squadre contro il cronometro in stile ciclistico, disputata dopo le qualifiche) consentirà a tre piloti nominati ad ogni evento di portare punti alla Casa e quindi permetterà di volta in volta ad uno dei tre privati di essere coinvolto. Il team principal Yves Matton vuole portarsi a casa la terza corona consecutiva, così da chiudere alla grande l'impegno della Casa francese nel Mondiale Turismo. Infatti a novembre è stata annunciata la decisione di Citroën di abbandonare il Wtcc a fine 2016 per dedicarsi di nuovo e solamente al Mondiale Rally, in cui questa stagione sta partecipando in forma non ufficiale mentre sta venendo studiata la nuova auto che sarà adattata ai regolamenti che saranno adottati dal 2017.

LA SQUADRA ITALIANA CON HUFF, MONTEIRO E MICHELISZ

Jas ci riprova e si schiera con tre Civic

Saranno sei le Civic in griglia di partenza. Da questa stagione quelle gestite dalla Jas diventeranno tre, affidate al confermato ex F.1 Tiago Monteiro ed alle novità Rob Huff e Norbert Michelisz. Il campione del mondo Wtcc 2012 arriva dalla Lada, mentre il campione tra i piloti privati nel 2015 abbandona la sua fidata Zengo Motorsport per passare alla guida di una Honda ufficiale. La squadra ungherese comunque continuerà a collaborare con la Casa giapponese e schiererà due Civic (anche se deve ancora annunciarne i piloti), così come farà la compagine svedese Nika International, che gestirà la vettura del 22enne di Stoccolma John Bryant-Meisner, al debutto con le auto turismo dopo una carriera in



YVAN MULLER ULTIMA CHANCE

Uscito di scena Loeb, la squadra Citroën si tuffa nella terza stagione di Wtcc con Muller e Lopez. L'alsaziano, in primo piano, si gioca l'ultima chance per battere l'argentino bicampione del mondo con la C-Elysée



monoposto. Secondo Huff la Civic (unica macchina capace di battere le C-Elysée lo scorso anno, in tre occasioni su 24 gare) è migliorata ed è convinto di poter puntare costantemente al podio.

A 54 ANNI E ALLA 23ESIMA STAGIONE A RUOTE COPERTE

Tarquini è rimasto l'unico italiano al via

Ancora una volta sarà Gabriele Tarquini a cercare di tenere alti i nostri colori. Il 54enne di Giulianova sarà alla sua 23esima stagione con le ruote coperte (il debutto nel 1994 quando portò l'Alfa Romeo a vincere il Btcc) e dopo tanti anni assieme ad Honda (tra cui lo sviluppo da zero della Civic usata nel Mondiale) è stato lasciato a casa a dicembre dai giapponesi. Ovviamente il campione del mondo Wtcc 2009, pilota dall'incredibile esperienza e con grande capacità di far crescere le vetture, non è rimasto a lungo senza sedile e così avremo l'unico pilota tricolore in griglia al via con la Lada assieme ad Hugo Valente e Nicky Catsburg. La squadra russa ha fatto debuttare nel 2015 la nuova Vesta al posto della Granta e ne ha ricavato prestazioni alterne: efficace sui circuiti veloci, ma rallentata da sottosterzo e poca trazione nelle piste più miste. Ma con Huff e Catsburg ha ottenuto dei Top 5 in qualifica ed in gara, segno che è una vettura su cui si può lavorare per farla crescere. E qui si spiega anche la scelta di Victor Shapovalov di puntare sull'enorme esperienza dell'abruzzese. L'ultimo test svolto a Portimão dal team russo ha permesso ai tecnici di ricevere finalmente dati raccolti su asfalto asciutto, cosa che nei test svolti a Magny-Cours (sede della squadra) non era mai stato possibile. I piloti hanno cercato di lavorare su coppia e motricità, punti dolenti che rendevano la Vesta anche poco brillante nelle partenze da fermo, vanificando quanto di buono fatto in qualifica.

CON LA CHEVY PER IL RICONFERMATO TOM CORONEL

Roal attacco a una sola punta

Assieme a Tarquini ed alla Jas che gestisce la compagine Honda, ci sarà anche la Roal Motorsport a far sventolare la bandiera italiana. Dopo aver perso Tom Chilton, la squadra di Roberto Ravaglia si presenterà nel paddock con solo una Chevrolet per il confermato Tom Coronel. Difficile che l'altro decano del Mondiale possa togliersi grandi soddisfazioni, come tutti i piloti al via con la Cruze. Infatti la competitività della vettura Usa è ormai ridotta, dato che la Cruze non è più sviluppata dalla Casa e si rileva solo materiale per i piloti privati. Questo quindi ha decisamente ridotto il numero di vetture statunitensi al via. Oltre all'auto dell'olandese ci saranno altre tre Cruze. Una è quella della Münich Motorsport per il proprietario René Münnich, che tra l'altro metterà il Wtcc dopo il Mondiale Rallycross nei suoi impegni e quindi dovrà cercare un sostituto per le contemporaneità. Poi ci saranno le due della Campos Racing, per il francese John Fi-



lippi ed un altro pilota ancora da definire. Di sicuro tanta differenza per la marca rispetto ai quattro titoli mondiali consecutivi con Muller e Huff...

CON LA S60 TC1 GLI SVEDESI AL DEBUTTO NELLA SERIE

Volvo vuol subito lottare con i migliori

Grande attesa in tutto il paddock per l'arrivo della Polestar, costola sportiva della Casa di Göteborg. La S60 Tc1 ha fatto una buona figura nei test collettivi di Vallengunga e difatti Alexander Murdzevski è molto motivato in vista della stagione 2016. Adirittura si dice convinto che il team possa puntare da subito alle posizioni di vertice. L'obiettivo di Thed Björk e Fredrik Ekblom sarà lottare coi migliori, quindi, dato che il team manager ritiene il primo anno utile per imparare, ma che le Volvo potranno essere veloci in pochissimo tempo. Invece la terza auto, anche per puntare ai punti del Mac3, arriverà nel 2017, quando la squadra si concentrerà sul conquistare il titolo!

IL WTCC TORNA A INIZIARE DI NUOVO IN EUROPA

Via al Paul Ricard dopo il balletto date

La stagione 2016 sarà come sempre composta da 12 weekend con doppia gara, ma vedrà il Mondiale Turismo iniziare nuovamente in Europa. Questo perché lo spostamento in avanti delle tappe in Argentina e della gara di Marrakech, per via dei lavori che stanno stravolgendo il tracciato, ha fatto pas-



ROAL CI RIPROVA VOLVO DEBUTTA

Il team Roal sarà al via della stagione 2016 di Wtcc con una Chevy per Coronel, sopra. In alto la Volvo al debutto nella serie che già si è ben comportata nei test pre-stagionali di Vallengunga



sare il testimone al Paul Ricard. In realtà era stato annunciato a fine 2015 che sarebbe stata la gara sul cittadino di Sochi in Russia a dare il via alle danze, il 20 marzo, ma poi gli organizzatori non hanno assicurato sufficienti garanzie economiche e così Eurosport Events a febbraio ha deciso di riportare il weekend russo a Mosca, dove si correrà a fine giugno. Confermato poi il resto del calendario 2015 con l'affascinante corsa sul vecchio Nürburgring, il cittadino di Vila Real in Portogallo e le quattro tappe asiatiche in Giappone, Cina, Thailandia e la chiusura dell'annata in notturna in Qatar.

LO SCHIERAMENTO HA GLI STESSI NUMERI DEL 2015

Partenze e arrivi novità in griglia

Gli organizzatori si dichiarano contenti delle venti vetture confermate, con i tempi (e soprattutto le difficoltà economiche) che corrono, che mantengono il numero di macchine in griglia a quello del 2015. Chiaramente bisogna vedere se Zengo Motorsport e Campos Racing riusciranno a riempire gli abitacoli ancora vuoti in tempo per la trasferta in Francia, cosa che non si può certo definire sicura. I nomi nuovi rispetto al 2015 sono tutti nordici, cioè i due ex campioni Stcc Björk ed Ekblom, che saranno al volante della Volvo, di Bryant-Meisner con la Honda della Nika ed il ritorno di Münnich sulla Chevy del suo team. Sul fronte squadre poi si passa ai numeri negativi, visto che l'arrivo della Polestar non può pareggiare l'uscita di scena dell'italiana Proteam e dei britannici della Craft Bamboo, segno che il Wtcc non sta attirando sufficienti nuove forze

ed anzi le compagini che già fanno parte del paddock faticano a trovare piloti interessati o con budget che possano sostenere un impegno mondiale.

LA RIFLESSIONE IN PROSPETTIVA FUTURA PER IL WTCC

L'esplosione del Tcr crea apprensione

A questo punto appare fin troppo forte il contrasto con l'esplosione di interesse che sta ricevendo il Tcr voluto da Marcello Lotti, cioè il creatore del Wtcc uscito di scena a gennaio 2014. La sua creazione non voleva essere un'alternativa al Mondiale Turismo, bensì un modo per allargare la base dei partecipanti, ma grazie a prezzi decisamente più bassi per sviluppare le macchine e scendere in pista sta suscitando enorme interesse in tutto il mondo. Inoltre avendo un regolamento unico in tutti i paesi che lo stanno adottando permette di avere auto usate da rivedere, pronte da essere utilizzate in altri campionati nazionali com'era una volta con le mitiche auto D2 degli Anni '90. Al contrario il regolamento per le auto Wtcc, così come quello delle Wrc nei rally, è esclusivo del campionato mondiale e questo rende difficile provare a partecipare anche solo alle gare vicino a casa. Infatti acquistare la macchina apposta sarebbe una spesa troppo impegnativa e poi questa resterebbe a carico della squadra, che non saprebbe che farsene e non avrebbe l'esperienza per renderla competitiva e quindi interessante da noleggiare da altri piloti. Da qui la mancanza di squadre e piloti locali che provino a correre nelle piste a loro più familiari e che rendevano il campionato emozionante ed il parco partenti più nutrito. ●

ITALIANI

SUL PALCOSCENICO

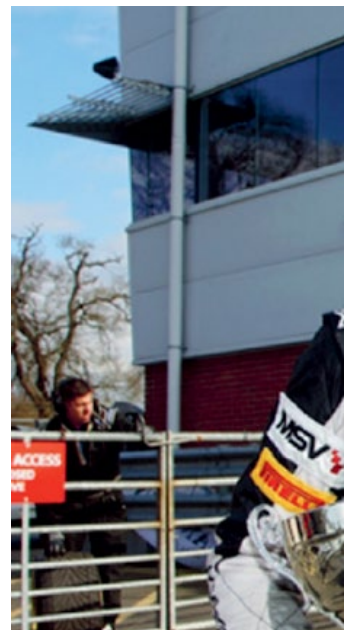
Sopra, Tarquini che s'è accasato alla Lada con la quale correrà la sua 23esima stagione a ruote coperte. Sotto la Vesta con la quale correrà il 54enne abruzzese. In alto, la Honda Civic del team Jas che avrà tre vetture a disposizione per cercare di fare lo sgambetto alla Citroën e tre piloti come Huff, Monteiro e Michelisz in grado di puntare in alto





ATTENZIONE ANCHE AI FIGLI D'ARTE

Sopra Stroll al via per il 2° anno di fila nella categoria con la Prema, team di plurivittorioso nel Fia F3 e che anche quest'anno presenta un line-up di alto livello. Il 2016 segna anche il debutto nella serie europea di due figli d'arte: Pedro Piquet figlio di Nelson tre volte iridato in F1 e Harrison Newey, figlio di Adrian, geniale tecnico Red Bull



Gran Prema Fia F.3

LA SQUADRA VENETA REGINA DELLA CATEGORIA
VA A CACCIA DEL 6° TITOLO CONSECUTIVO. LE NOVITÀ 2016

di **Alessandro Gargantini**



Il prossimo fine settimana, con la disputa del primo round stagionale, la terza serie continentale entrerà ufficialmente nell'era post-Rosengqvist. Con l'esperto pilota svedese, che ha in tasca un contratto di test driver con la Mercedes nel Dtm, consegnato in pianta stabile alla Indy Light, la scena passa ora a diversi ragazzi di talento che proveranno a rinverdire la tradizione della categoria, balzata alla ribalta anche grazie alle recenti storie

di successo dei talentuosi rookie Max Verstappen ed Esteban Ocon.

Sul circuito provenzale si ritroveranno poco più di venti piloti, un numero in netto calo rispetto al recente 2015. Se si fa un raffronto statistico con le forze in campo presenti dodici mesi fa, risalta la perdita di una quindicina di vetture. La stagione rappresenta uno snodo importante per la categoria, che punta ad un pronto rilancio anche grazie alle nuove scelte regolamentari, mirate principalmente all'allontanamento degli specialisti ed alla diminuzione delle sessioni di test pre-gara, fattori che hanno portato, nella mente degli organizzatori, alla diminuzione dei ranghi. C'è da dire che le defezioni riguardano soprattutto compagni che nel 2015 non avevano recitato un ruolo di primissimo

piano, forse con la sola eccezione del Team Signature, che pure non aveva fatto male. Il livello qualitativo dei presenti rimane, senza ombra di dubbio, di prim'ordine.

Nei test di Vallelunga si è giocato a nascondino

In vista dell'esordio stagionale, i protagonisti del torneo cadetto hanno incrociato le armi esclusivamente nella sessione di test collettivi organizzata ad inizio marzo a Vallelunga. Sul tracciato di Campagnano, piani di lavoro differenti hanno portato a risultati che potrebbero essere confutati ora che ci sono i primi punti in palio. L'impressione è che compagni come la Prema, o anche la neo arrivata Hitech Gp, sul circuito laziale abbiano giocato

TUTTE LE DATE DELLA TERZA SERIE

1-3 aprile	Paul Ricard
22-24 aprile	Hungaroring
13-15 maggio	Pau
20-22 maggio	Red Bull Ring
24-26 giugno	Norising
15-17 luglio	Zandvoort
28-30 luglio	Spa-Francorchamps
9-11 settembre	Nürburgring
1-2 ottobre	Imola
14-16 ottobre	Hockenheim

I Masters di Zandvoort si disputeranno il 21 agosto.



un po' a nascondersi, mentre scuderie che cercavano più visibilità abbiano spinto maggiormente. Callum Iliott ed i nuovi rampolli Red Bull Sergio Sette Camara e Niko Kari, autori di tempi di assoluto rilievo nelle sessioni collettive, potranno ritrovarsi al cospetto di una realtà ben diversa. Ma sarà soltanto il responso della pista transalpina a dare indicazioni più sincere. In Francia sarà anche una guerra di motori, con la Volkswagen impegnata a sottrarre alla Mercedes lo scettro della categoria, che manca a Wolfsburg da troppo tempo ormai. La Casa tedesca si concentrerà su un numero minore di Team, avendo perso il Van Amersfoort Racing, che è passato alla Mercedes. Il T-Sport disporrà del motore Three Bond di derivazione Nissan, che costituirà l'unica alternativa al duopolio germanico. Per quel che concerne i protagonisti, l'unica certezza è che il team Prema, che nelle ultime cinque stagioni ha dominato la serie, sarà ancora il punto di riferimento per tutti. Certo, la squadra guidata da Renè Rosin non potrà più contare sull'esperienza ed il mestiere di Rosenqvist, ma complessivamente il line-up della scuderia veneta pare addirittura più completo rispetto al recente passato. Sì, perché Nick Cassidy, fresco vincitore della serie nipponica ed ormai esperto della serie, vestirà di fatto la casacca del campione svedese e sarà affiancato dall'ormai svezizzato Lance Stroll, dal redditizio Max Gunther e dal veloce rookie estone Ralf Aron. Di punti deboli nell'equipe italiana se ne vedono ben pochi.

Per la Prema le insidie arrivano da Oltremantica

Tra i principali antagonisti dei padroni della serie dovrebbe esserci la neo arrivata Hitech Gp, che punterà soprattutto sul veloce britannico George



CASSIDY CACCIA AL COLPO GROSSO

Sopra, Jensen, punta del team Mücke. Sotto Cassidy che andrà a caccia del colpo grosso con Prema



Russell. D'Oltremantica c'è chi preannuncia che sarà lui il futuro campione. Oltre che dal veloce pupillo di David Hayle, insidie al primato sono attese dal Van Amersfoort Racing, che ha modificato la propria compagine azionaria, inaugurato una nuova sede e si è rafforzato grazie a fresche ed ingenti risorse economiche.

La "punta" di Fritz van Amersfoort sarà Callum Iliott, un altro britannico, che sarà affiancato dal transalpino Anthoine Hubert e da due nomi ad effetto come Pedro Piquet e Harrison Newey, spesso seguito in pista da papà Adrian. Sugli scudi anche la tedesca Motorpark. Il team ubicato ad Oschersleben e guidato da Timo Rumpfkail esce da un'ottima annata che gli ha garantito uno stretto sodalizio con la Red Bull, che ha accasato Sette Camara e Kari presso la struttura germanica, che conterà anche sul coreano Guanyu Zhou e sul rookie Joel Ericsson. Al secondo anno nella stagione, il danese Mikkel Jensen, direttamente supportato dalla Mercedes, potrebbe portare al riscatto il Muecke Motorsport, in affanno nel 2015. ●

Lorandi «2016 ad alto livello»

PILOTA DI PUNTA DEL TEAM CARLIN ALESSIO HA LE IDEE CHIARE DOPO I POSITIVI RISCONTRI NEI TEST PRESTAGIONALI A VALLELUNGA

Dulcis in fundo, sempre dalla terra d'Albione, ci sarà il Carlin Motorsport, che ha scelto Alessio Lorandi come pilota di riferimento. Il giovane bresciano, al secondo anno nella categoria dopo un incoraggiante esordio da Van Amersfoort, ha tutte le carte in regola per fare bene. Alessio potrà contare sul team che nella passata stagione ha rappresentato la spina

più fastidiosa nel fianco della Prema. Inoltre, sul ragazzo di Sarlò saranno convogliate tutte le energie della scuderia del Northamptonshire, che non dispone di altri piloti all'altezza dell'italiano. A Vallelunga il diciassettenne lombardo ha dimostrato di trovarsi perfettamente a suo agio con la Dallara del team inglese, confermandosi costantemente tra i primissimi sia

con pista asciutta che sul bagnato. Anche quando il tracciato si è rivelato più veloce, Lorandi si è posizionato tra i primissimi. «Sì, in Francia dovremo confermare quanto di buono visto a Vallelunga. La stagione invernale è stata particolarmente lunga e non ne posso più di ricominciare - ha spiegato il grintoso bresciano - Alle porte di Roma abbiamo raggiunto tutti gli obietti-

vi che ci eravamo posti. Non abbiamo riscontrato alcun inconveniente tecnico, non abbiamo commesso alcun errore e ci siamo costantemente ritrovati nella top five. Ora dobbiamo restare concentrati e focalizzarci su ogni particolare, per disputare una stagione ad alto livello».

Un ultimo spunto riguarda il calendario, che ha perso una tappa rispetto al 2015. Molti lamentano l'uscita di piste calcate dalla F1, come ad esempio Monza e Silverstone. Ben accolto il ritorno a Budapest, una dei pochi tracciati insieme ad Hockenheim, Spielberg e Spa ad ospitare la massima serie. Confermati

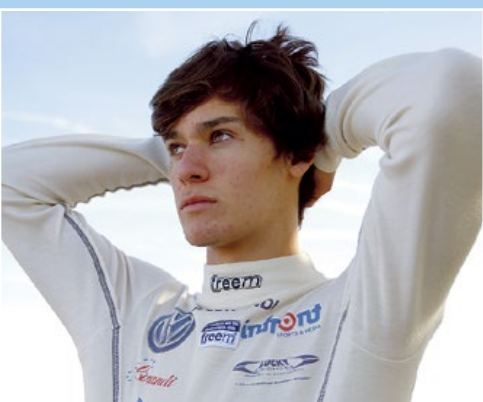


gli appuntamenti cittadini di Pau e Norimberga, mentre per la prima volta da decenni Hockenheim ospiterà la F3 una sola volta. Imola rappresenta l'Italia e non ci sono tappe in Inghilterra. ●



LA GRIGLIA SI È IMPOVERITA

Dopo l'esplosione di iscritti della passata edizione sono in calo i numeri del Fia F3. Quest'anno al via del campionato si presenta una ventina di monoposto. Sotto in azione Alessio Lorandi, l'unico pilota italiano iscritto alla serie sul quale il team Carlin punta molto



NUMERI IN CALO NELLO SCHIERAMENTO DI PARTENZA DELLA SERIE

1	Prema Powerteam	Stroll (Can)	Dallara F312	Mercedes-Benz
2	Prema Powerteam	Cassidy (Nzl)	Dallara F312	Mercedes-Benz
3	Carlin Ryan	Tveter (Usa)	Dallara F312	Volkswagen
4	Carlin Alessio	Lorandi (Ita)	Dallara F312	Volkswagen
5	Van Amersfoort Racing	Piquet (Bra)	Dallara F312	Mercedes-Benz
6	Van Amersfoort Racing	Ilott (Gbr)	Dallara F312	Mercedes-Benz
7	kfzteile24 Mücke Motorsport	Jensen (Den)	Dallara F312	Mercedes-Benz
8	kfzteile24 Mücke Motorsport	Beckmann (Deu)	Dallara F312	Mercedes-Benz R
9	Motopark Sérgio	Sette Câmara (Bra)	Dallara F312	Volkswagen
10	Motopark	Kari (Fin)	Dallara F312	Volkswagen R
11	HitechGP	Mazepin (Rus)	Dallara F312	Mercedes-Benz R
12	HitechGP	Russell (Gbr)	Dallara F312	Mercedes-Benz
14	ThreeBond with T-Sport	da assegnare	Dallara F312	NBE
15	ThreeBond with T-Sport	Maini (Ind)	Dallara F312	ThreeBond
16	Prema Powerteam	Aron (Est)	Dallara F312	Mercedes-Benz R
17	Prema Powerteam	Maximilian Günther (Deu)	Dallara F312	Mercedes-Benz
18	Carlin	Zhi Cong Li (Chn)	Dallara F312	Volkswagen
19	Carlin	da assegnare	Dallara F312	Volkswagen
20	Van Amersfoort Racing	Newey (Gbr)	Dallara F312	Mercedes-Benz R
21	Van Amersfoort Racing	Hubert (Fra)	Dallara F312	Mercedes-Benz R
22	Motopark	Eriksson (Swe)	Dallara F312	Volkswagen R
23	Motopark	Zhou (Chn)	Dallara F312	Volkswagen R
24	HitechGP	Barnicoat (Gbr)	Dallara F312	Mercedes-Benz R
25	HitechGP	da assegnare	Dallara F312	Mercedes-Benz

Tcr

Scatta l'anno 2 della Tcr International Series, e lo fa dal Bahrain, in concomitanza con il Gp di F.1. La nuova serie globale gestata da Marcello Lotti e arte della rivoluzione copernicana nelle gare turismo riparte dopo una stagione di avvio più che positiva e con le carte in regola per crescere ancora. L'inverno è servito soprattutto a rinforzare il sistema: siglati importanti accordi commerciali e tv, pochi accorgimenti a regolamenti e BoP (col peso minimo che passa a 1250 kg per le vetture con cambio manuale e 1285 per quelle con cambio racing, serbatoio da 100 litri) e rinsaldato l'organigramma (con l'arrivo di Umberto Fasolo come delegato tecnico e di Tony Whitaker come direttore di gara). Poche variazioni anche al calendario: 11 round come nel 2015, di cui 3 ancora in concomitanza con la F.1 (Bahrain, Singapore e Malesia).

Si parte nel Golfo con 19 vetture, e sei marchi rappresentati (Vw, Seat, Opel, Honda, Subaru e Alfa), ma gli iscritti full-season sono 22, compresa la Ford Focus che viene attualmente rifatta in Asia dalla Frd. E si attendono debutti clamorosi, come quelli dell'attesissima Peugeot 308, che ha sedotto tutti nel mini-test a Valencia, a cominciare da Nicola Larini, il tester imparziale incaricato di provare tutte le vetture per fare la Balance of performance. Tutto pronto, dunque, per riconfermarsi e far da traino all'espansione capillare del concetto Tcr...

Le forze in campo

Opel e Alfa, novità all'assalto del trio Seat-Honda-Vw. Sul piano sportivo, la stagione si presenta come una sfida avvincente delle new entries al trio delle dominatrici dello scorso anno, cioè Seat, Honda e Volkswagen. Campionesse in carica, le León si presentano con un significativo kit di aggiornamento: cambio sequenziale, migliori elettroniche al motore e ritocchi aerodinamici; sono già apparse molto competitive rispetto alla versione 2015. Due i team di riferimento. Il Craft-Bam-

tempo di riconferma

IN BAHRAIN PRENDE IL VIA LA SECONDA STAGIONE DI UNA SERIE CHE PRESENTA TANTE NOVITÀ A LIVELLO DI VETTURE ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTI I PROTAGONISTI

di Alfredo Filippone



boo si ripropone con Oriola, vice-campione lo scorso anno, e Afanasyev, mentre Gené lascia il posto all'inglese Nash, ex-Wtcc. All'esordio, ma molto preparati, gli ungheresi del B3 Racing Team con Borkovic, anch'egli ex-Wtcc, Homola e un magiaro 16enne dal cognome poco coraiolo: Tassi. In casa Vw, la grossa novità è l'arrivo del Leopard Racing sotto la guida di una vecchia volpe come Claudio Berro. Le Golf sono preparate niente meno che dal Team Wrt, mattatore in Gt, e si avvanzano di due driver di punta: Comini, campione in carica, e Vernay, ex-Gt ma al debutto con una trazione anteriore. L'altro team a schierare delle Golf è di nuovo il Team Engstler, ma con guide di caratura

inferiore, Grachev, alla seconda stagione dopo un buon esordio, e Kajaia. Agguerritissime anche le Honda Civic sviluppate dalla Jas, la cui versione "step 2" è già apparsa al top a fine 2015. Schierate ancora dagli svedesi del West Coast Racing, si ripropongono con Morbidelli, grande protagonista lo scorso anno, e Gleason, rivelazione nel 2015, mentre sulla terza macchina approda Pellinen.

A sovvertire la scala dei valori ci proverà soprattutto la nuovissima Opel Astra, vettura curatissima e promettente ma ovviamente non ancora roduta. Portabandiera dell'Opel sarà la Target Competition. La compagine altoatesina ha lasciato le Seat con le quali ha vinto i titoli pilo-





MACAO SALE NELLA CODA	
3 aprile	Bahrein (GP)
24 aprile	Estoril
7 maggio	Spa
21 maggio	Monza
5 giugno	Salzburgring
19 giugno	Oschersleben
3 luglio	Sochi
28 agosto	Buriram
18 settembre	Singapore (GP)
2 ottobre	Sepang (GP)
20 novembre	Macao

EFFETTO GIULIETTA

Con la Giulietta sviluppata da Mario Ferraris, Michela Cerrutti scatta al via del campionato Tcr con molte cartucce da sparare. In basso da sinistra verso destra l'attesa Peugeot 308, la Leon e l'Opel Astra



ti e team 2015 per lanciarsi in una nuova sfida. Non ancora definita la formazione-tipo, con i soli Belicchi e Oriola confermati per Bahrain. Grande attesa per il debutto dell'Alfa Romeo Giulietta sviluppata da Romeo Ferraris, che ha impressionato molto sulla affidabilità e prestazioni nel test a Valencia e potrebbe proporsi velocemente come una buona sorpresa. Una sola vettura al via a Sakhir per la brava Michela Cerrutti. Last but not least, la Subaru Sti Top Run, che al debutto a fine stagione lo scorso anno aveva evidenziato un gran potenziale. La factory varesina ha lavorato molto sulla trasmissione e si presenta ai nastri di partenza con una vettura per Luigi Ferrara.

Parla Marcello Lotti

È l'anno dell'espansione: 120 eventi Tcr in 43 paesi. Alla vigilia del via Marcello Lotti è un turbinio che non si ferma mai, fra mille cose da sistemare, telefonate e incontri. Ma è proprio lui, la locomotiva della Tcr, a raccomandare calma e sangue freddo: «Certo, siamo contenti del bilancio della prima stagione e ancor di più delle prospettive future, ma siamo ancora nel-

la fase di lancio. Questa seconda stagione deve servire a consolidare l'International Series. Ci conforta il grande interesse da parte di costruttori e team, anche se non tutti sono ancora pronti allo stesso grado. Ci conforta che tutti i nomi importanti del 2015 abbiano riconfermato la propria presenza».

Per Lotti, il 2016 è anche e soprattutto l'anno in cui la Tcr si estenderà davvero attraverso il mondo, con l'avvio di vari campionati nazionali importanti in Europa, da Germania a Benelux, Italia, Spagna, Portogallo, la fase 2 dello sviluppo in altri mercati chiave, come Asia e Russia, e nuovi progetti regionali che saranno annunciati in breve. «È questa la vera sfida di quest'anno - ammette Lotti - Nel 2016, il parco macchine Tcr dovrebbe aggirarsi sulle 250 unità, e vi saranno più di 120 eventi Tcr in 43 paesi. Vuol dire che il nostro era un lavoro ben fatto e che i costruttori venderanno 3-4 macchine in più. Quel che conta è che i promoter stanno dando fiducia a noi, e vogliono far parte di un progetto comune che ha un obiettivo e un'identità ben definiti». ●

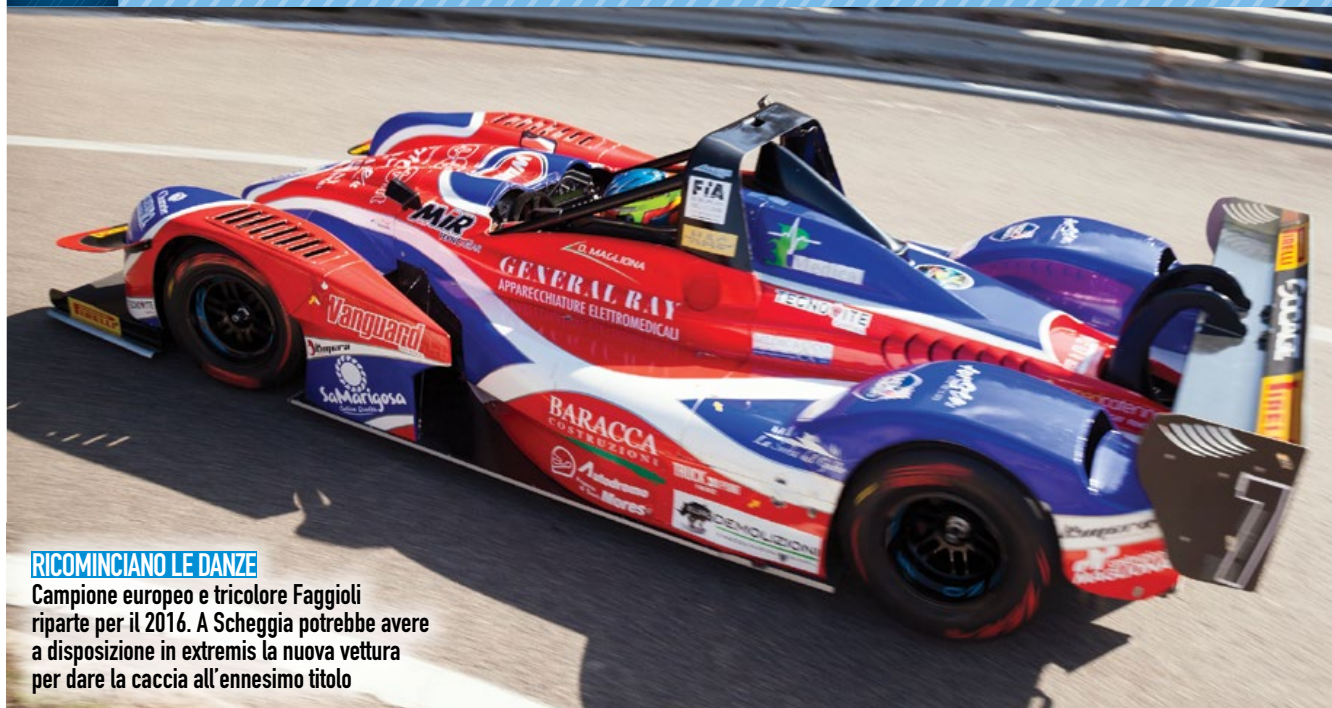


NEL TEAM DIRETTO DA BERRO

Comini gioca a Golf

Indiscutibile campione, con pieno merito, della prima edizione della Tcr International Series, Stefano Comini difende il titolo cambiando macchina e team. Dalla Seat León della Target Competition passa alla Volkswagen Golf Gti del Leopard Racing, il nuovo top team che si affaccia sulla scena della Tcr, diretto dall'ex ds Ferrari Berro. Tecnicamente, non sarà spaesato visto che León e Golf sono più che cugine, ma per il ticinese cambia semplicemente ... la vita, visto che diventa un professionista, pagato per correre e inserito in una struttura super professionistica come la Wrt, che prepara e segue le Golf per conto della scuderia lussemburghese. «Per me, è la grande occasione che cercavo - diceva alla presentazione del programma nella factory Wrt in Belgio, guardandosi attorno estasiato - io un team così lo sognavo di notte!». Finita la vita in camper e il crowd-funding per tirare avanti gara per gara, ma il personaggio, per fortuna, non cambia, «il solito ragazzaccio», dice lui. È anche questo che è piaciuto a Vincent Vosse, patron della Wrt, che era a Macao per la Coppa del Mondo Fia Gt quando Comini vinse il titolo con un weekend da guerriero-stratega. «Domenica sera, quando il paddock si stava svuotando - conclude - è venuto a trovarmi e mi ha detto che ci saremmo risentiti. È stato di parola...».





RICOMINCIANO LE DANZE

Campione europeo e tricolore Faggioli riparte per il 2016. A Scheggia potrebbe avere a disposizione in extremis la nuova vettura per dare la caccia all'ennesimo titolo

Master che show!

ANTEPRIMA DI LUSSO LUNGO I 3,6 KM DI FLAMINIA A SCHEGGIA CON FAGGIOLI CHE POTREBBE TESTARE LA NUOVA NORMA M20 Fc

Sono 25-30 i piloti che danno appuntamento al Master Drivers domenica 3 aprile in Umbria. Organizzato dal Team Racing Gubbio, si profila come un'anteprima di lusso dei campionati 2016 delle cronoscalate, pronte a scattare con il Cem il 17 aprile e con Civm/Tivm il 1° maggio. Di lusso perché si inizierà a giocare a carte scoperte.

Non tanto con il cronometro, perché l'evento che si tiene lungo i 3,6 chilometri di Flaminia a Scheggia non è agonistico ma è comunque il miglior modo per guidare la propria auto per la prima volta su strada dopo l'inverno. Incerta al momento in cui As va in stampa la presenza di Merli e l'Osella Fa30 Evo, tra i partecipanti arriverebbe in blocco il Team Faggioli e l'evento sarà sfruttato anche da Greco Gomme, presente con le nuove coperture Pirelli, col gommista che in effetti ha "spinto" per riuscire ad avere una giornata che prevedesse

**L'EVENTO UMBRO
NON È AGONISTICO
MA È IL MIGLIOR
MODO PER
COLLAUDARE LE
VETTURE IN VISTA
DEL VIA 2016**

l'effettuazione di 4-6 salite su strada. C'è ancora qualche incertezza perché tutto dipende da come procederà il lavoro in Francia, ma sembra proprio che Faggioli potrà collaudare la nuova Norma M20 Fc. Il cronoprogramma ha visto il campione toscano nella factory transalpina fino al sabato di Pasqua e poi di nuovo questa settimana per effettuare uno shake-down in pista.

Quindi impacchettamento e partenza per Scheggia. In pratica come fu nel 2014. Dopo la convincente vittoria all'esordio ad Alghero in ottobre, ritrova la Norma-Zytek a questo punto

ex Faggioli e debutta al Master Drivers Magliana. Per il campione italiano Cn sarà un impegno importante che dovrebbe precedere di poco l'annuncio della partecipazione al Civm sulla biposto francese. Radio paddock dà per certe anche le presenze di Macario sulla Fa30 allestita per il Cem e di Capucci e Bormolini sulle Osel-



la Cn2. Possibile bis di Ligato dopo la partecipazione 2015 con la Titan Motorsport. Stavolta però sarebbe una Pa21 Evo by Faggioli anche per lui. Rea guiderà invece per la prima volta in salita la nuova Ligier-Honda. Tra le monoposto da confermare le presenze di De Gasperi sulla Lola Dome e Picchi su una F.3000, mentre Liber dovrebbe presentarsi sulla Gloria per provare le Pirelli.

Torna a Scheggia Ragazzi sulla Ferrari 458 tricolore Gt, mentre scende dalle sport in favore dell'Honda Civic Malvasio e fra le Turismo sono attesi pure Cimarelli, Pelorosso, Guidi, Ghizzoni, Nicola Merli, il campione Racing Start Scappa, De Ciantis (con una nuova Mini in preparazione) e il campione Rs Turbo 2014 Ivan Pezzolla. Solo l'entrylist definitiva potrà confermare il tutto, però, così come la possibilità di vedere in azione le Lancia Delta di Giuliani e Sbröllini. Il programma del Master Drivers prevede le verifiche dalle ore 7.30. La partenza della prima auto è fissata alle 9.30, con passaggi continui fino alle 17.30 e una pausa pranzo dalle 13 alle 14. ●

PREPARAZIONI

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori

La potenza dell'acqua al vostro servizio



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

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

SPORT



NOVITÀ PER RALLY PISTON CUP: Al termine di ogni gara disputata verrà stilata una classifica "virtuale" nella quale verranno inseriti di diritto tutti i partecipanti. Viene data, così, al concorrente la possibilità di decidere la propria iscrizione alla serie entro i termini stabiliti da regolamento. Tutte le novità consultabili sul sito internet www.rallypistoncup.it

Scuola Piloti Milano



CORSO DI PILOTAGGIO
Formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervesina (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

LIBRI



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

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



The Top : Sn1 Driver
SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... per entrare nel mondo dei motori dalla porta della passione. Questo è lo slogan della Selezione Nazionale Piloti, una realtà fatta di passione, appunto, competenza, professionalità, che da ben 14 anni, calca le piste, con vari obiettivi, tutti raggiunti sino ad oggi. Uno di questi è, senza dubbio, quello di permettere a tutti di poter scendere in pista, e diventare dei veri piloti, capaci di pilotare qualunque mezzo, proprio come i piloti della Sn1, i "top driver" di casa Selezione. Le attività sono molteplici, tra queste segnaliamo: corsi di avviamento in kart e auto, corsi di guida sicura o sportiva, corsi di agonistica e preparazione alle gare, corsi di telaiistica. E per i più bravi, c'è appunto la Sn1, che fa dei suoi piloti, dei "campioni completi". Per info: selezione nazionale@alice.it.

RIVISTE

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

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

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro-

ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

Il modo migliore per comunicare i vostri annunci a tema motorsport

COME FARE

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

LE TARIFFE (IVA compresa)

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

METODI DI PAGAMENTO

Conto Corrente Postale n. 244400 intestato a Conti Editore Srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO) causale "Autosprint Outlet".
Bonifico bancario Monte dei Paschi di Siena - Ag. 127 - Via Sicilia, 203 - 00187 Roma, IBAN: IT39 P 01030 03301 000000532457. Bic/Swift Code: PASCITM1270, c/c intestato a Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO), causale "Autosprint Outlet".
Assegno intestato a Conti Editore Srl

INFORMAZIONI

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

Richiedeteci il modulo con le info e il calendario delle uscite: outlet@autosprint.it - tel. 051.6227270.



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario

IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (all'estero Bic BPPIITRXXX).

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

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

Distribuzione esclusiva per l'editore 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): Alberto Sabbatini

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI



Accertamenti
Diffusione Stampa

Coupè 4C

l'Alfa da salita

MARCO GRAMENZI ALZA L'ASTICELLA E CON L'AIUTO DELLA PICCHIO SI LANCIA IN UNA NUOVA AVVENTURA. AVVERTE «PUNTO SUBITO AL TITOLO NEL CIVM»

di Gianluca Marchese

Si è detto tanto di F.1 e di Turismo in pista, ma il rilancio del prestigio sportivo del marchio Alfa Romeo passa anche dalle salite, per le quali è pronto un progetto estremo per la coupé 4C. Ideatore e protagonista al volante è Marco Gramenzi, su Alfa 155 Dtm campione italiano nel Gruppo delle silhouette (E2Sh), lo stesso nel quale porterà al debutto la nuova sportiva del Biscione. Con tutto il rispetto, altro che fare la safety car della Superbike o del Wtcc. Giù gas e andare. C'è una montagna da scalare. Il progetto dell'Alfa Romeo 4C per le salite nasce da un driver che ha praticamente sempre corso su vetture del gruppo ora Fca: «A parte la Viper, ma ora vale pure quella, è per me che la Fiat ha acquistato la Chrysler!», scherza Gramenzi sull'argomento. Diverse le strutture coinvolte nella realizzazione, con anche un input iniziale della stessa casa madre e tante ore di lavoro by Picchio, factory molto vicina per posizione al pilota teramano e i cui tecnici affiancheranno sui campi di gara il suo team. La prima 4C da corsa, ora quasi completata in officina con un peso limite di 600 chili, monta un propulsore 1750cc turbo, ovvero stesse caratteristiche dello stradale ma ovviamente ben diverso, con potenze non lontane dai 600 cavalli. Al di là delle estremizzazioni aerodinamiche, le sospensioni modificate, i freni Ap, il cambio Hewland 6 rapporti al volante automatizzato TeknoGear e gli pneumatici Pirelli per le cronoscalate, è chiaro che è soprattutto quello della potenza il dato che più di tutti segna il "cambio di passo".

- Marco, come e quando sono nati l'idea e il progetto Alfa 4C?

«Novità e sfide mi sono sempre piaciute, non a caso portai la prima Viper in salita tra le Gt. In questo caso, conscio del fatto che prima o poi avrei dovuto mandare in pensione la mitica Dtm, non riusciva a



UN MARCO CHE SALE

Teramano classe 1955, Marco Gramenzi lascia la fida e amatissima (anche dal pubblico) Alfa 155, in basso compagna di tanti successi e si prepara a debuttare sulla Coupé 4C, a destra la vettura in preparazione e alcuni rendering

GRAMENZI IN CIFRE

NATO A TERAMO
IL 23 MAGGIO 1955
VETTURA ALFA ROMEO
4C (GRUPPO E2SH)
SCUDERIA AB
MOTORSPORT
CORRE DAL 1994
ESORDIO IN SALITA
ASCOLI 1994 (FORD
SIERRA COSWORTH)
VITTORIE ASSOLUTE
1 (PREDAPPIO 2003,
ALFA 155)
TITOLI ITALIANI
6 (2003 CHALLENGE
SALITA; 2004-2007-
2008 GT; 2012-2015
E1-E2S)

venirmi in mente l'auto giusta per sostituirla. L'unico pensiero concreto era quello di sfruttare il motore Dtm. Dapprima ho pensato di metterlo su una mia Lotus, poi come un improvviso scatto di energia ho voluto inseguire il sogno nel cassetto e ho subito cercato un contatto con Alfa Romeo a livello dirigenziale. Devo dire che ho trovato persone che hanno ascoltato ed esaminato il progetto con attenzione, una disponibilità quasi da 'vecchi tempi'. Da lì è arrivato un supporto per riuscire a concretizzare il progetto e davvero devo ringraziare tutto il quadro dirigenziale e in particolare Alfredo Altavilla (uno dei manager ai vertici in Fca, ndr).

- Poi sono state coinvolte diverse realtà...

«A parte il fondamentale sostegno dell'Ab Motorsport, parlai del progetto con l'ingegner Francesco Di Pietrantonio, patron della Picchio, e con entusiasmo e grande professionalità siamo partiti con lo studio di fattibilità. Quindi si è aggiunta la ditta Mpe srl, che ha realizzato tutta la carrozzeria in carbonio (il telaio della C4 lo è già di serie, ndr) con le relative modifiche, mentre la carrozzeria Montana completa il 'colpo d'occhio'. Dopo una lunga gestazione progettuale abbiamo terminato il lavoro





aspettavi che resistesse così tanto nel tempo?

«Lo speravo. Davvero un'auto inesauribile. Tira fuori dal cilindro prestazioni super ancora oggi. Grazie a equilibrio, telaistica ed efficienza della trasmissione ha lottato per vincere anche in questi anni. Un equilibrio quasi inimitabile tra le varie componenti. E onore all'ingegner D'Agostino che ha partorito un motore del genere. Ne registrerò il sound (scherza, ndr) e me lo porterò in abitacolo sulla 4C!».

- Le salite hanno contribuito a mantenere intatto il legame tra marchio Alfa e pubblico? A correre erano rimaste solo le 155 in pratica.

«Be' sì, infatti era ormai logica conseguenza che fosse un'altra Alfa a prenderne il posto. Spesso la salita è sottovalutata ma a livello di contatto tra mezzi e pubblico è la specialità forse più seguita sui campi di gara».

- Qual è l'obiettivo 2016?

«Sulla carta la 4C sarà molto competitiva, ma la teoria va confrontata sempre con la pratica. Comunque vogliamo riuscire a puntare al Civm 2016 e a qualche presenza in Europa».

- Insomma, ti rimetti in gioco da campione in carica e con un progetto tutto nuovo...

«Fa parte del mio carattere, ogni tot tempo mi rimetto in gioco un po' su tutto. Sono un giovane di 60 anni, mi sembra anche logico!».

- Perché hai deciso di diventare un pilota e perché di cronoscalate?

«Fin da bambino sognavo di correre e infatti da ragazzo ho disputato qualche gara in moto. Poi sono diventato uno scalatore grazie all'amicizia che mi lega a Roberto Di Giuseppe. Mi sono appassionato al mondo delle salite, dove il rapporto umano conta e che, non essendo io un professionista, mi permette anche di viaggiare vivendo i relativi scambi culturali, umani e di tradizioni».

- Marco Gramenzi cambierà mai?

«In teoria dovrei crescere, quindi spero di sì!».



grazie allo staff di ingegneri e tecnici Picchio sotto la regia di Di Pietrantonio. In principio, come detto, era stato pensato il V6 dell'Alfa Dtm, invece questo è l'unico rammarico che mi rimane. Avrebbero dovuto fare un cambio apposito per me con rinvio di almeno un anno. Senza perderci d'animo siamo tornati sul progetto di auto turbo da 1750cc e abbiamo sviluppato i cambiamenti necessari per avere un mezzo dalle performance elevate».

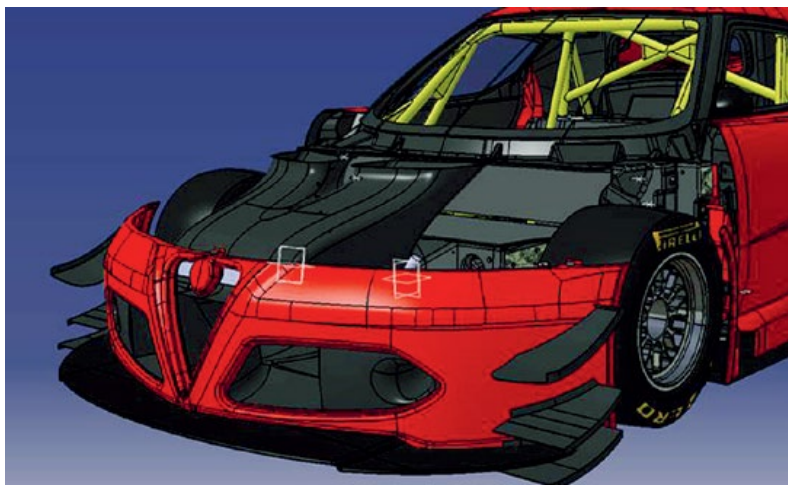
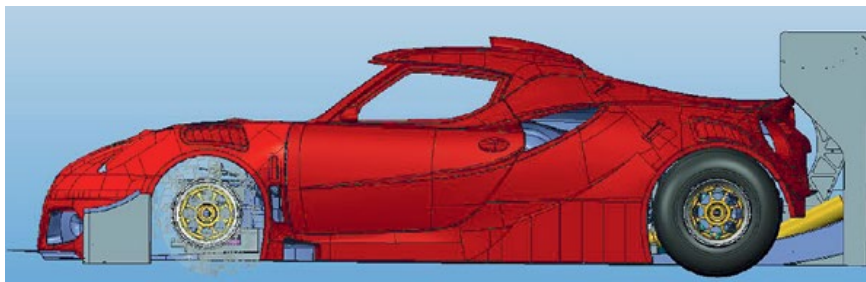
- Che cosa è cambiato in particolare?

«Avendo più che raddoppiato la potenza, occorrono modifiche per farla star bene su strada, quindi molto a livello di sospensioni e aerodinamica, dove è assai più estrema con studio di fondo piatto, estrattori e l'aggiunta di un alettone che stiamo definendo. Poi naturalmente freni racing e cambio al volante».

- Esordio previsto a Sarnano per la prima di Civm: quale il crono-programma?

«La 4C sarà completata entro una decina di giorni e penso di muovere i primi passi tra i kartodromi di Sant'Egidio e Ortona. Spero di poterla quanto meno testare anche a Magione».

- Con la 155 hai fatto faville e la gente la ama: ti





A Imola, nel week end del 2 e 3 aprile, scattano i campionati 2016 del Gruppo Peroni Racing. Riflettori puntati su Rs Cup, Coppa Italia, la 3 Ore Endurance Champions Cup, ma anche su Alfa Race Championship, Bleu France e Bmw Open Cup, aperti alle vetture più datate. Sul circuito del Santerno si disputerà anche il primo appuntamento della Clio Cup Italia e i numeri non sono affatto deludenti.

RS CUP Schieramento con 15 Clio 2 Litri

Per la Rs Cup, che riparte con uno schieramento di 15 vetture, questo rappresenta il terzo anno. La serie continua a riproporre lo stesso format del 2015, con la superpole per i primi 5 delle qualifiche e 2 gare di 20'.

Il monarca riservato alle Clio 2 litri gommate Pirelli, si conferma come serie propedeutica alla Clio Cup Italia, aperta invece alle berline Rs

RS CUP IN SEI TAPPE	
3 aprile	Imola
8 maggio	Misano
29 maggio	Magione
4 settembre	Mugello
25 settembre	Vallelunga
23 ottobre	Adria

1.6 turbo. La novità più importante è rappresentata dal rientro di Trebbi, vincitore del titolo 2014 e pronto a riprendersi lo scettro dopo avere fatto solo qualche apparizione lo scorso anno. Il romagnolo avrà come compagno di squadra Jelmini, nel 2015 dominatore a Imola, dove ottenne una doppia vittoria. All'appello ha risposto anche la Melatini Racing, che lo scorso anno centrò il 3° e 4° posto assoluto, nell'ordine con Comito Viola e Nardilli. La formazione marchigiana si presenterà al via con una sola vettura divisa

Peroni a tutta birra

NEL PROSSIMO WEEK END SCATTANO DA IMOLA I CAMPIONATI DEL PROMOTER ROMANO. SCOPRIAMO CHI SONO I PROTAGONISTI

di Dario Lucchese



dall'esperto Sandrucci e il nuovo arrivo Colombini. Quattro punte per la Monolite, che può contare su Franzoso, Montalbano, Zanotti e l'equipaggio formato da Barbolini e Bergonzini. La Rb Italia Corse, che dispone della stessa vettura ex Sirio Motorsport impiegata lo scorso anno dal campione Caiola, sarà in pista con Belloni. Il team Autostar ha invece tra le sue fila Bernazzani, in arrivo dall'Alfa Race Championship, gestendo contemporaneamente le Rs di Beltrami e Billo. Una vettura della Otto Motorsport per Cappelli. La Scuderia Città di Gubbio schiererà inizialmente una sola macchina per Cappellini. All'appello non manca neppure la Faro Racing, che dovrebbe essere al via con due vetture. Stesso discorso per la One Racing. Un'ultima conferma è quella del siciliano Palermo.

COPPA ITALIA

Show a quattro per tutti i gusti

4 schieramenti separati con l'introduzione delle Formula e Sport Prototipi. La Coppa Italia nel 2016 continua tuttavia ad avere il maggior numero di vetture nei due nuovi raggruppamenti Gt e Turismo e Gt, ovvero le ex 1. e 2. Divisione. All'interno di essi sono state istituite delle "macro classi" suddivise per livello di prestazione, con il punteggio attribuito in percentuale rispetto al numero di partecipanti. Tra le Gt sono attese 5 Gt3. Esordio assoluto per la Bmw Z4 di Valli, portata in pista dalla Zerocinque Motorsport. Da segnalare anche il ritorno del team Black Bull, con la Ferrari 458 affidata ad Invernizzi. Due le Porsche 997 di Au-



torlando, una per Fondi e l'altra per Ghezzi. Un'altra Porsche si presenterà al via col gentleman Fiore. Con la Corvette Z06 ci sarà invece il nuovo arrivo Ghiotto. Confermato anche lo stuolo di vetture in configurazione trofeo; tra queste le due Porsche 997 Cup di De Bellis (Zrs) e Mazzolini (Piloti Forlivesi). Fra le Turismo si contano numerose Tcr. Con le Seat Leon Cup Racer si presenteranno al via la Bf Motorsport (con Fabiani e Giorgi), la Faro Racing, la Mm Motorsport (Bamonte) e ancora Alborghetti, Cappellari e Formenti. Debutto assoluto in Italia per la Opel Astra Tcr con Caiola, che prosegue il proprio impegno con la Sirio Motorsport.

COPPA ITALIA 8 ROUND

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

una Leon. Identica vettura per Kevin e Jonathan Giacon. Sempre 2 le gare di 20' per ciascuno degli 8 round (ai fini della classifica finale si dovrà effettuare uno scarto), con una sessione di qualifica della durata di 25'. Sia le Turismo che le Gt usano pneumatici Pirelli, mentre le gomme impiegate dalle Sport e dalle Formula sono libere.

ENDURANCE CHAMPIONS CUP

Wolf fa la parte del leone

A Imola prende il via anche la Ecc, che si articolerà su 5 atti, ciascuno della durata di tre ore. A fare la parte del leone sono attese le Wolf Cn2 dei team Avelon, Emo-

tion Motorsport ed Lp Racing; quest'ultimo potrà contare sul binomio Pirri Ardizzone-Amaduzzi, in cerca del bis dopo avere conquistato il titolo 2015. Dovrebbe debuttare nella serie anche la Huracán Gt3 della Sportec Motorsport. Tra le squadre maggiormente accreditate nella Gt c'è il Borusan Automotive, che si presenterà con una Z4 Gt3 gestita dalla Pro Motorsport. Un altro nome è quello della Zero Racing, in azione con la Mégane V6.

Gli altri trofei

A ritagliarsi ancora una volta uno spazio nel contesto dei weekend del Gruppo Peroni Race, ci saranno l'Alfa Race Championship e la Bleu France (che vede raggruppate le berlinette francesi protagoniste fino a qualche anno fa nelle varie categorie Turismo). Entrambe sono accorpate in un unico schieramento che ammette anche le Honda Civic di Gr.N ed A. La Bmw Open Cup è stata invece annessa alla Coppa Italia Turismo. Le gomme utilizzate sono per tutti i tre campionati le Toyo di tipo intagliato.

LA SERIE È FIRMATA FAST LANE PROMOTION

A Imola anche la Clio Cup Italia

Prende il via anche la Clio Cup Italia. Il monomarca gestito dalla Fast Lane Promotion annuncia uno schieramento in crescita. Grazie anche al ritorno dell'Oregon

Team (che affiderà una vettura in pianta stabile a Navajo ed un'altra, saltuariamente, a Dubbini) e al debutto della Gear Works con Poloni, in arrivo dalla Rs Cup, in cui nel 2015 ha colto il 2° posto in campionato. Pronto a difendere il titolo messo a segno nelle ultime due stagioni con Iacone e Nogues, ci sarà il team Rangoni Corse. La formazione emiliana ha confermato Longhitano e Puccetti e farà debuttare Roda. Tre punte per il Melatini Racing, che può nuovamente contare sul De Matteo, lo scorso anno vincitore del titolo Junior. Tra le fila della squadra marchigiana, anche i due rookie Nardilli e Ciocca. Non manca all'appello neppure la Composit Motorsport, il cui ultimo titolo nella Clio Cup Italia risale al 2013 con Marchetti. Tre vetture per la Mc Motorsport, che ha rinnovato il proprio accordo con Danetti, Gnemmi e Vallarino.

La Essecorse disputerà il suo terzo anno nella serie; dopo avere ottenuto nel 2015 il 2° posto con Ricciarini, la squadra di Ferrario e Secci punta a tre vetture. 6 i round in calendario, per un totale di 14 gare, dal momento a Misano e nell'ultima tappa in programma sempre sul tracciato del Santerno, se ne disputeranno tre e non due. Ogni gara si svolgerà sulla durata di 25' con i due turni di qualifica da un quarto d'ora ciascuno. Per il terzo anno la serie impiega le nuove Rs 1.6 turbo con motore 4 cilindri 16V (220 Cv di potenza), paddle shift al volante e pneumatici Dunlop. ●

LE DATE DELL'ECC

3 aprile	Imola
7 maggio	Misano
12 giugno	Rijeka HR
4 settembre	Mugello
13 novembre	Vallelunga

CALENDARIO CLIO CUP

3 aprile	Imola
8 maggio	Misano
3 luglio	Monza
4 settembre	Mugello
25 settembre	Vallelunga
9 ottobre	Imola



CONTENITORE DI OGNI TIPO DI CATEGORIA

In riva al Santerno ricomincia la stagione dei campionati organizzati da Sergio Peroni, un vero e proprio contenitore per categorie di ogni tipo

San Marin

scende in pista

di Sara Ferranti

L'Antica Repubblica di San Marino, patria dei motori, accelera e scende in pista. C'è aria di novità. Fermento. È stato infatti annunciato dai vertici dello Stato, proprio qualche settimana fa, l'intenzione di dar vita al progetto "Dreamland", un circuito interamente in asfalto tutto all'interno di un parco all'ombra del Titano. Per la creazione di un nuovo impianto automobilistico, non si poteva scegliere luogo migliore. Questa terra è legata in maniera indissolubile alle corse, non solo rallistiche ma anche in pista. Sono davvero tanti i piloti sammarinesi che si sono distinti e si distinguono in questa disciplina. Vale la pena di andare a scoprire l'origine di questa grande passione. Molto, se non tutto, ruota attorno al compianto Walter Meloni, la vera leggenda dell'automobilismo biancoazzurro, "papà" di molti pistaioli sammarinesi, venuto a mancare nel maggio 2015. Walter ha iniziato da giovanissimo a muovere i suoi primi passi nei rally per poi subire il fascino del circuito. La lunga esperienza maturata come pilota e la grande passione per l'automobilismo, lo spinsero nel 1987 a dare vita al suo Team, il W&D Racing Team. E da allora sono tantissimi i driver che ringraziano Walter per averli supportati nel loro sogno di correre. Primi fra tutti i suoi figli, Paolo, Marco e Marilena e il genero Vittorio Bagnasco.

PAOLO MELONI

«Papà Walter vera icona»

Paolo, tra i figli di Walter, è quello che ad oggi è ancora in attività in pista. Ha iniziato a frequentare gli autodromi sin da bambino. L'adrenalina e la lotta contro il tempo, erano per lui come una malattia da cui non è mai riuscito a guarire. Nel 1989 papà Walter l'ha fatto salire per la prima volta su una F.Ford 1600 cc. Non è più sceso da una vettura da corsa. Ha disputato la F.2000 per poi passare in F.Renault. «In

ANDIAMO ALLA SCOPERTA DELLA PASSIONE DI UNA REPUBBLICA CHE HA BUONE TRADIZIONI IN CIRCUITO E UN SOGNO NEL CASSETTO CHIAMATO DREAMLAND, CIRCUITO E PARCO TEMATICO ALL'OMBRA DEL TITANO

quel periodo - confessa Paolo - ho avuto la possibilità di crescere moltissimo. Mi sono confrontato con molti piloti che sono poi approdati in F1 o sono riusciti a diventare dei professionisti nelle categorie turismo. Negli anni ho ottenuto tante soddisfazioni e anche nel 2015 io e il mio compagno di squadra Massimiliano Tresoldi ci siamo riconfermati campioni del Cite 1° Divisio-



ne. San Marino è la patria dei motori. Tra i migliori piloti del passato vorrei ricordare mio padre. Ma il Titano è sempre stato ricco di talenti. Andrea Belluzzi iridato nel Challenge Ferrari, Danilo Tomassini, campione Italiano nella Europa Boxer, Christian Montanari che ha portato a casa varie vittorie in Wsr. Tuttora ci sono dei giovani validi che tengono alta la bandiera di San Marino: Matteo Ferraresi ed Emanuele Zonzini che si sono distinti nei vari campionati a cui prendono parte».

CRISTIAN MONTANARI

«Grazie a Meloni ho debuttato»

Uno dei veri talenti nati all'ombra del Titano è Christian Montanari. 34 anni, ha iniziato a correre con i kart nel 1997, con-



UNA REPUBBLICA A TUTTO GAS

Repubblica a tutto gas, San Marino è una vera patria del motorsport con numerosi praticanti sia nei rally che in pista. Una tradizione lunga e vincente



tinuando fino al 2001 vincendo 2 titoli italiani. Nel 2002 è passato alle monoposto in F.Renault. L'anno dopo ha chiuso la stagione 2° in F3. Fino al 2006 ha sempre corso in monoposto finché nel 2007 ha debuttato nelle ruote coperte con la Maserati nel Fia Gt1, ottenendo una memorabile vittoria a Brno. Altra soddisfazione per Montanari è arrivata l'anno seguente diventando ufficiale Ferrari con la F430 del Team AF Corse e portando a casa 4 podi. Dal 2009 al 2011 ha corso in Superstar finché nel 2012 ha lasciato il mondo delle corse per dirigere l'azienda insieme al padre. La soddisfazione più grande, però, è arrivata nel 2005 quando con la Wsr ha trionfato al debutto a Montecarlo. Racconta: «Avevo 16 anni quando ho iniziato a competere con il kart di mio papà, ma era la pista che bramavo. Ho avuto un grande appoggio da parte di Walter che mi ha fatto salire in una macchina a soli 17 anni ed i primi km in pista li ho fatti con la sua vettura. Di giovani promettenti a San Marino ce ne sono sempre stati e nonostante la crisi economica, ci sono ragazzi come per esempio Emanuele Zonzini che ancora oggi tiene alta la bandiera biancoazzurra nell'Italiano Gt. Speriamo che prima o poi ci siano giovani sammarinesi che tornino a distinguersi anche a livelli mondiali».

ANDREA BELLUZZI

«Ho fiducia nelle nuove leve»

Altro piedone sammarinese è Andrea Belluzzi che ha iniziato a correre nel 1987 a 19 anni in F.Abarth. «Il problema fu che alla prima gara, a Magione, arrivai 3° e da allora non sono più riuscito a smettere», racconta l'avvocato sammarinese che, nell'ottobre scorso, ha appena terminato il mandato da Capitano Reggente della Repubblica. Nonostante non abbia mai corso per il team W&D di Meloni anche il suo legame con Walter era profondo e sincero. Un sostenitore, un compagno di squadra in F.2000 e, soprattutto un esempio. «Ricordo con piacere quando nel 1990 non avevo le possibilità per correre nonostante la mia grande passione e fu proprio lui ad invitarmi a fare insieme la 1000 km di Monza di Autostoriche con la sua Lotus Cortina». La storia nel motorsport di Belluzzi è contornata da tanti successi. Campione del mondo nel Ferrari Challenge e 2 vittorie indimenticabili: la prima nel Challenge Ferrari a Misano nel 1998 sul bagnato. La seconda nelle



Finali Mondiali Ferrari del 2006 in cui da 10° alla 1ª curva, ha vinto davanti a Postiglione. *Analizza: «San Marino ha la fortuna di avere piloti con grandi potenzialità. Tra le nuove leve seguono sempre con piacere Ferraresi ed Zonzini. Il primo è cresciuto molto, è bravo, e meriterebbe una macchina in Gt per fare un ulteriore passo avanti. Emanuele lo aspetto nei primi tre dell'Italiano Gt 2016, quello è il suo posto. Dindo Capello che è stato il suo compagno di squadra per due anni, gli ha trasmesso tanta esperienza. Ho parlato dei giovani biancoazzurri che sono ora sul campo quindi non mi riferivo a me, Paolo Meloni e Christian Montanari anche se, sono sicuro, che saremmo in grado di dare ancora filo da torcere a diversi ragazzini».*

STEFANO VALLI

«Sempre pronti al semaforo verde»

Altro veterano di pista sammarinese è Stefano Valli, classe 1969, che ha iniziato a correre a fine Anni '90 grazie a Walter Meloni che seguiva a Misano come appassionato.

Con lui ha coniato il motto "ottano nel Dna" che li ha legati negli anni successivi. Col team di Walter ha vinto il Tricolore turismo nel 2000 su Bmw 320. Poi ancora nel 2001 su Bmw M3. Valli è poi passato alla categoria Gt con Porsche del team autorlando e ha avuto la fortuna di

pilotare in coppia con Toto Wolff e mettere a segno bei piazzamenti fra il 2003 e 2005. Nel 2010 ha vinto il suo 3° titolo italiano nuovamente su Bmw stavolta Superturismo e col suo Team Zerocinque Motorsport.

«La mia passione per le corse è tanta e conto di divertirmi anche nel 2016 probabilmente su una splendida Z4 Gt3 sempre Bmw. Il team Zerocinque avrà anche la coppia milanese Fumagalli su Bmw M3. Siamo già pronti per il semaforo verde di gara 1. Di giovani talentuosi San Marino ne ha visti tanti. Al momento Emanuele Zonzini ha avuto una grande opportunità di poter correre a fianco di Capello nel tricolore Gt e capitalizzare la sua esperienza. Non conosco i suoi programmi per il 2016 ma credo che se riuscirà a salire sulla nuova Audi R8 con un bravo secondo pilota, potrà fare bene. Spero anche che Matteo Ferraresi possa trovare un valido sedile per quest'anno perché è davvero un ottimo pilota».



Grande protagonista del Cite fino alla passata stagione Paolo Meloni ha diviso la Bmw del team W&D con Tresoldi. L'anno scorso hanno vinto il titolo della 1ª Divisione



GIOVANNI ZONZINI

«Scintilla accesa col Cavallino»

Giovanni Zonzini è l'attuale presidente della Fams. Affermato imprenditore è anche pilota gentlemen col cuore che da sempre batte per l'automobilismo. Nel 1999 dopo un test a Fiorano con una Ferrari 355 Challenge decise di partecipare al Ferrari Challenge Italia. *«Mi ero ripromesso di fare solo 2 gare, Mugello e Belgio - ricorda - ma il caso ha voluto che la terza tappa era a Monza e cadeva proprio l'11 giugno, il giorno del mio compleanno. Pioveva a dirotto ed arrivai 6° assoluto e 2° nella Coppa Shell per non professionisti. Mi si accese una scintilla e fino il 2006 corsi tutte le gare del monarca del Cavallino. Nel 2005 diedi vita alla StileF e da pilota sono diventato team manager. Ho continuato a fare qualche gara*

poi nel 2010 ho deciso di togliermi lo sfizio e partecipare a tutte le gare dell'Europeo del monarca del Cavallino in cui ho ottenuto diversi podi ed una bellissima vittoria a Valencia. Dal 2011, anno in cui mio figlio Emanuele ha debuttato in monoposto, ho lasciato la pista per dedicarmi allo sport motoristico dei miei ragazzi ma mantenendo viva la passione per i motori partecipando ai rally che ritenevo più importanti: 100° Rally di Montecarlo, 40° rally di San Marino».



EMANUELE ZONZINI
PILOTA DI PUNTA AUDI
 Dal 2014 Emanuele Zonzini è passato alle ruote coperte. Portacolori di AudiSport Italia nel tricolore Gt ha disputato due stagioni in coppia con Dindo Capello. In basso il papà di Emanuele Zonzini assieme a Michael Schumacher



EMANUELE ZONZINI

«Il mio sogno è correre nel Dtm»

Papà Giovanni la sua passione l'ha trasmessa anche ai figli Nicola ed Emanuele. Il primo ha iniziato correndo nei kart finché nel 2005 ha vinto un test F.Renault. L'anno successivo ha partecipato a 15 giornate di test per avvicinarsi al tricolore ed Europeo F. Renault. Nel

2008 ha cambiato team spostandosi su RT Motorsport. Un anno difficile a causa delle vetture poco performanti e la decisione di dedicarsi agli studi universitari a Milano. Emanuele, invece, ora 21enne, ne

aveva 4 la prima volta che suo padre l'ha fatto salire su un kart. «Ero molto piccolo - ricorda - all'inizio avevo una vite sul pedale del gas che faceva da fermo e mio papà mi seguiva con sguardo attento. Poi un po' alla volta la svitava e il kart andava sempre più veloce».

Il suo percorso agonistico è iniziato con il debutto nei kart nel 2004 per poi continuare a correre in vari campionati della Birel in Italia fino al 2011. In quell'anno ha partecipato ai primi test con una monoposto in pista per passare poi alla F.Abarth campionato che ha frequentato fino al 2013 quando ha corso in Gp3. Nel 2014 una nuova svolta.

Emanuele è passato dalle monoposto alle ruote coperte ingaggiato da Audi Sport Italia per correre il tricolore Gt in coppia

con Dindo Capello col quale ha corso in coppia fino alla fine della passata stagione. «Tra i piloti di San Marino il primo dal quale ho preso ispirazione è mio padre. Lo seguivo in quasi tutte le sue gare del Ferrari Challenge ed ero il suo primo tifoso. Mi ha trasmesso tanta passione, ricordo quando in piena notte mi svegliava e guardavamo insieme le gare della F1 in diretta. Altri due grandi punti di riferimento sono stati Walter Meloni e Christian Montanari. Ora però ho un sogno: gareggiare in uno dei due campionati di più alto livello per quanto riguarda le ruote coperte, come il Fia World Endurance Championship o il Dtm, un obiettivo tanto bello quanto difficile».

MATTEO FERRARESI

«L'obiettivo 2016 è fare il papà»

Altra promessa della pista sammarinese è Matteo Ferraresi. Anche lui arriva dal mondo kart. La possibilità di salire per la prima volta su una vettura da corsa è arrivata nel 2011 nella Seat Ibiza Cup. L'anno successivo Matteo ha ottenuto la vittoria nell'ambito dell'omonimo trofeo monomarca.

Nel 2013 e 2014 ha deciso di fare il salto di qualità e grazie all'incoraggiamento di Walter Meloni ha partecipato al Cite su Bmw M3, condividendo la macchina insieme a lui. «Un aneddoto che porterò sempre nel cuore - racconta Matteo con un velo di tristezza - è quando Walter nel 2014 non poté partecipare alla prima gara del campionato e allora decise di lasciare la macchina tutta a me e mi disse: io ci tengo che la macchina corra, vai e mettila davanti a tutti; conclusi il week end con 2 pole e 2 vittorie. Ero strafelice, perché ero riuscito a renderlo orgoglioso di me e sapevo quanto ci tenesse in quel triste momento. Nei due anni insieme ci siamo tolti delle belle soddisfazioni, con vittorie e podi; non ho mai preso parte a tutte le gare del campionato e così purtroppo non ho potuto combattere per vincerlo. Il periodo è un po' difficile per tutti, ma nel 2015, nonostante abbia diminuito i miei impegni in pista, ho comunque partecipato ad alcune gare della Mitjet Italian Series, dove ho raccolto un podio e una vittoria. Programmi 2016 per ora non ce ne sono, anche perché proprio ad inizio anno, sono diventato papà». ●



MASSIMO VINSE IL TROFEO NELL'81

Ercolani re nella R5 Elf

Al fascino della pista non aveva saputo resistere neanche Massimo Ercolani il più grande rallyista mai nato all'ombra del Titano. La prima gara della sua vita, il pilota sammarinese, scomparso ormai alcuni anni fa, l'aveva corsa in circuito a Misano nel 1979. Per tre anni, contemporaneamente ai primi rally, quello che tutti i suoi connazionali chiamavano "Canetta" corse nella Coppa R5 Elf (alla serie partecipava anche Walter Meloni) fino a vincere il monomarca nel 1981. A quel punto si trovò al classico bivio e scelse i rally non prima di aver effettuato a Monza un test con una Dallara di F3. Un test per giocarsi un sedile nella F3 Elf-Alloni in una Brianza imbiancata da una spessa coltre di neve e con Massimo dolorante: la sera prima di scendere in pista s'era rotto un dito sotto la doccia. Quel giorno si giocò il posto con Fabio Mancini, Alfredo Sebastiani e Paolo Munarini che alla fine fece segnare il miglior tempo guadagnandosi la vettura per il campionato. Così Ercolani, cambiò obiettivo: divenne rallyista a tutti gli effetti. E la pista? Tanti anni più tardi Massimo ci riprovò col Ferrari Challenge. Era il 2001 e tornò al primo amore vivendo giornate spensierate assieme a Giovanni Zonzini e Andrea Belluzzi. (a.c.)



Per tre stagioni Massimo Ercolani (sopra in primo piano) ha corso e vinto in pista su R5





È ARRIVATO DALLA CASA CIRCONDARIALE DI LECCE

Pacco regalo in redazione

Questa non è una lettera. Ma un immenso pacco postale arrivato in redazione nei giorni scorsi. Uno scatolone di cartone di dimensioni gigantesche inviato dalla Casa Circondariale di Lecce. Mittente Claudio Russo. All'interno un modellino della Ferrari SF 16-H costruito tutto col cartone. Un'opera d'arte. Già ma chi è Claudio? La sua storia è già stata raccontata da Autosprint. Ma adesso ve la riproponiamo chiamando in causa la nostra ex segretaria di redazione Elena Graziosi che con Claudio e la sorella Katia aveva intrattenuto alcune conversazioni epistolari. È lei a spiegarci cosa rappresentano per Russo quei modellini realizzati con materiali di fortuna. Sono il suo riscatto, il suo modo per riprendersi in mano la vita...



Claudio la passione per le auto la coltivava da sempre. Tanto che, ancora ragazzino, era andato a lavorare in officina per imparare il mestiere. Si lamentava col padre: non mi fanno fare nulla, solo pulire e tenere in ordine. Ma in realtà, senza neanche rendersene conto, Claudio stava imparando: guardava, osservava, carpiva il mestiere, come gli consigliava di fare papà. E infatti diventa un meccanico bravo come e più del suo maestro. Poi succede qualcosa, nella vita si fanno degli errori, e Claudio ne fa uno grosso, ora lo ammette candidamente. Nell'autunno del 2014 arriva in redazione una lettera, proviene dalla casa circondariale di Teramo, è di Claudio, un giovane uomo che scrive di avere continuato a col-

tivare la propria passione per le automobili come gli è possibile fare stando rinchiuso in carcere. Costruisce modellini di vetture usando materiale recuperato qua e là: cartone, barattoli, ritagli di riviste. Nell'era di internet, quando ormai al giornale arrivano solo email o tutt'al più lettere scritte al computer, quella pagina fitta di caratteri disordinati vergati a mano suscita la curiosità dell'intera redazione, che è ansiosa di poter vedere l'opera di Claudio, di provare a dare una mano a questo ragazzo che ha certamente sbagliato, ma che sta evidentemente cercando un riscatto. Gli viene chiesto di farsi aiutare da qualcuno ad inviare una foto del modellino che ha realizzato, anche se non sarà facile per lui: persino il direttore della casa circondariale ammira l'opera di Claudio, qualcuno gli darà certamente una mano. E infatti dopo qualche tempo arriva finalmente questa foto, che prontamente viene pubblicata sulle pagine di As. Ma poi succedono tante cose, passa più di un anno, nessuno ormai pensa più a quel giovane rinchiuso in carcere. Claudio in questi mesi ha realizzato altri lavori, questo lo aiuta a riscattarsi, lo aiuta a mantenere un contatto con la sua grande passione, a sperare in un futuro che giorno dopo giorno prova a costruire, letteralmente, con le proprie mani. E forse questa piccola vettura di cartone e materiale di recupero è il modo che Claudio ha trovato per dire grazie ad Autosprint.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche


auto **MOTO SPRINT** **IN MOTO**

AM **QUERIAMO SCRIVIAMO** **Colto e mangiato!** **SPORT STYLE**

Tutto Incluso Light. Prezzo addormentato per sempre.

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

19.95
€/mese
PER SEMPRE



PER CASA
E PARTITA IVA
ANCHE SU
NUOVA LINEA
TELEFONICA

INCLUSI 2 MESI DI
infinity

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

tiscali:

tiscali.it | 130 | tiscali store



SALONE dell'AUTO TORINO

8-12 GIUGNO 2016

Dopo il successo della prima edizione, visitata da 350.000 persone, torna il Salone dell'Auto di Torino Parco Valentino, il più importante appuntamento in Italia per scoprire e provare le novità del mercato automobilistico. Un Salone coinvolgente, immerso nella splendida cornice del parco cittadino, aperto dalle 10 alle 24 e con ingresso gratuito.



SALONE AUTO 2016
PARCO VALENTINO

www.parcovaleentino.com