

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €  
FR 5,50 € - DE 5,50 € - GB 5,50 €  
IT 5,50 € - ES 5,50 € - RU 5,50 €  
CH 6,70 CHF - CA 6,00 CHF

# AUTO SPRI NT

n. 43

Anno LV Settimanale 25-31 ottobre 2016

3 Euro (Italy only)



Posta Italiana SpA - P.O. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004) art. 1, c. 1 D2B Bologna



COLOMBO

## FERRARI MARCIA INDIETRO

**Raikkonen ko e Vettel solo quarto: prosegue la crisi delle Rosse**



GETTY IMAGES

## GP USA

**Lewis vince per la 50esima volta in F.1, riduce a -26 il distacco da Rosberg che si tiene in media-titolo. Ora si va a Città del Messico: un'altra corsa fondamentale per il Mondiale Piloti 2016**

# HAMILTON 50 E NON SENTIRLI

# TROSYD<sup>®</sup>

**1% SPRAY CUTANEO**  
Tioconazolo



## RISPOSTA RAPIDA CONTRO LE MICOSI

**L'AZIONE  
DI UN FARMACO,  
LA PRATICITÀ  
DELLO SPRAY.**



**LO APPLICHI RAPIDAMENTE  
SULLE ZONE DIFFICILI DA TRATTARE**

- Schiena
- Zone ricoperte da peli
- Pieghie cutanee
- dita del piede

**FUNZIONA ANCHE A BOMBOLA CAPOVOLTA**

**ADATTO ANCHE PER IL PIEDE D'ATLETA**



## Kalle Rovanpera 16 anni, già campione!

**A 8 anni** stupiva il popolo di Youtube con evoluzioni impossibili sulla neve della sua Finlandia. A bordo di una Toyota Starlet con pedali e volante allungati per adattarli alle sue misure di bambino precoce e con 180 cv sotto al cofano, Kalle Rovanpera danzava completamente di traverso tra una piega e l'altra sulla strada ghiacciata. «Lasciatelo crescere, è ancora un bambino e deve andare a scuola - raccontava in quei giorni il papà Harri, ex-pilota ufficiale di Seat, Peugeot, Mitsubishi, una vittoria Mondiale in Svezia nel 2001 - Mio figlio a tre anni guidava i quad, a 5 la macchina. È un autodidatta: ha imparato guardando i video e stando al mio fianco. I rally lo appassionano e non mi chiede consigli».

Otto anni più tardi, il biondino idolo della rete, continua ancora a far parlare di sé e, sedicenne, conquista il primo campionato della sua carriera facendo saltare il banco in Lettonia (da quelle parti la serie ammette al via anche minorenni) al vo-

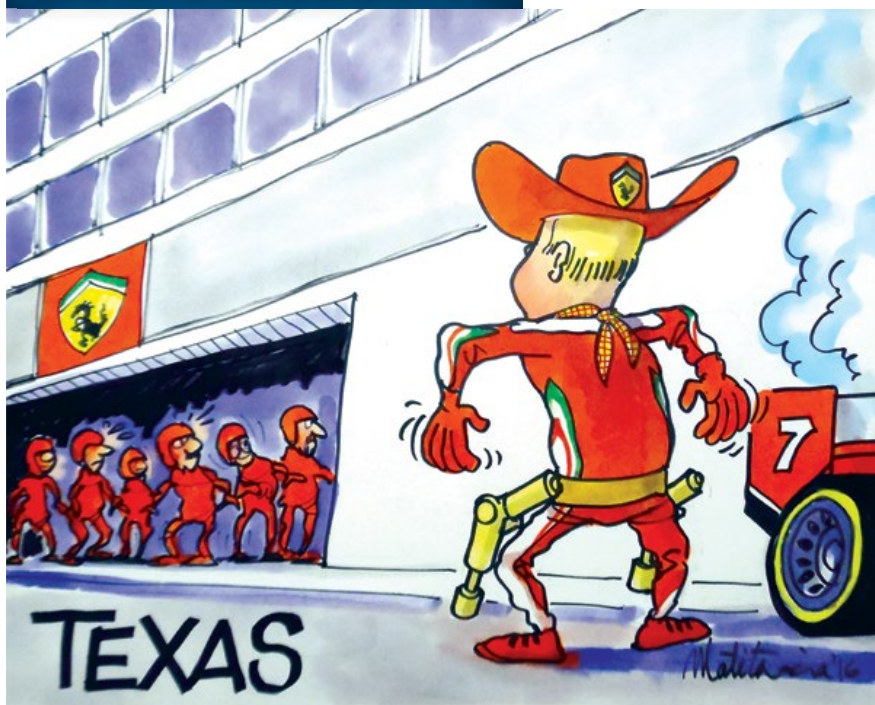


lante di una Skoda Fabia navigato dall'ex-navigatore del padre, Risto Pietilainen. «È stata una stagione perfetta - ha spiegato Kalle - . Con la vittoria in Lettonia ho chiuso nel migliore dei modi il 2016. Ora mi concentro per il prossimo anno, vedremo...». Già, vedremo. Manager di Rovan-

pera junior è Timo Jouhki, il finlandese scopritore di talenti che in passato ha lanciato Juha Kankkunen e Tommi Makinen. «Il piccolo Rovanpera è davvero molto forte - ha spiegato di recente ad As - . Pur avendo solo 16 anni sembra possedere l'esperienza di un 20enne e ha tutti i numeri per diventare un vero campione.

Ora deve maturare con tranquillità. Avere un padre come Harri può aiutarlo. Ha un grande talento naturale incredibile per tutte le cose che funzionano a motore, credo molto in lui e nelle sue qualità. Ci sono tutte le premesse perché sia lui il prossimo finlandese campione del mondo rally». Parole importanti all'interno di una bella storia da corsa.

### domenicaserà



#### FORMULA UNO

- 6 GP USA HAMILTON 50 E NON SENTIRLI
- 10 GP USA FERRARI MARCIA INDIETRO
- 14 GP USA ATTACCO A VERSTAPPEN
- 18 GP USA DENNIS IN DISCUSSIONE
- 22 GP USA LE PAGELLE
- 26 GP USA LA TECNICA
- 28 GP USA IL TABELLONE
- 32 GP USA IL PADDOCK

#### VELOCITÀ

- 36 FORMULA E CRESCITA CONTINUA
- 62 GT ASIA SHANGHAI
- 64 COPPA ITALIA ADRIA
- 66 ELMS ESTORIL
- 68 LAMBO ANCHE NEL MIDDLE-EAST
- 70 CIVM 2017 CON MICHELIN E WOLF

#### L'ALTRA STORIA

- 74 VALSTAGNA IERI, OGGI. DOMANI

#### RALLY

- 46 MONDIALE PIETRE DI PARAGONE
- 50 CIR BASSO GUARDA TUTTI DALL'ALTO
- 54 IL PERSONAGGIO VON THURN UND TAXIS
- 56 CIWRC COMO
- 59 RALLY VALLESE

#### RUBRICHE

- 4 AUTOSCATTO
- 20 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 40 CUORE DA CORSA
- 44 INTERVISTA RITROVATA
- 61 RALLYSPRINT
- 69 PISTASPRINT
- 82 POSTASPRINT

# Leclerc-Fuoco

coppia d'attacco  
Prema Gp2 2017

Importante accordo tra il programma Academy della Ferrari e la Prema. Nel 2017, Antonio Fuoco e Charles Leclerc correranno in Gp2 con il team di Grisignano, ereditando così i posti occupati quest'anno da Giovinazzi e Gasly, dominatori del campionato. Un passo importante sia per la carriera di Fuoco e Leclerc, che per l'impegno economico profuso da Fda, considerando che i "sedili" della Prema, sono i più costosi del campionato. Un passo però necessario per permettere ai piloti sotto contratto Ferrari di disporre del materiale più competitivo nel campionato Gp2 del prossimo anno.





il commento  
del Gp

# Hamilton 50 e non

**LEWIS VINCE, FA CIFRA TONDA E SI PORTA A -26 DA NICO ROSBERG, AUTORE DI UNA PRUDENTE GARA DI CONTENIMENTO, FINITA AL 2° POSTO. UNO SCENARIO DEL GENERE FA COMODO AL LEADER IRIDATO...**

di **Cesare Maria Mannucci**

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

**A**USTIN - Lewis Hamilton batte ...50, torna alla vittoria dopo l'ultimo successo ottenuto al Gp di Germania, riduce i punti di vantaggio di Nico Rosberg a 26, ma con solo tre gare ancora da disputarsi, la sua situazione resta ancora molto difficile. Perché se il risultato di Austin si ripeterà in maniera speculare anche nel prossimo week end a Città del Messico, e poi successivamente a Interlagos e Abu Dhabi, Nico Rosberg sarà comunque campione del mondo. La Mercedes ha cercato per tutto il weekend di mantenere i suoi piloti in una situazione di assoluta uguaglianza, proprio perché, conquistato il titolo iridato Costruttori, ora vuole che i suoi piloti si sfidino senza la minima differenza, che poi potrebbe dare vita alle solite polemiche. Nelle qualifiche così la Mercedes ha scientemente rinunciato a differenziare la scelta di gomme con le quali Nico e Lewis avrebbero preso il via. Come invece aveva fatto la Red Bull, con Verstappen che ha preso il via con le gomme soft, come Rosberg e Hamilton, mentre Ricciardo ha optato per le super soft.

## Quel piccolo cambiamento in casa Mercedes

«La Red Bull ha un vantaggio perché potrà contare su strategie diverse, noi invece vogliamo fare le cose uguali per i nostri piloti», diceva Toto Wolff prima del via. Poi, però, qualche cosa è successa per rompere questo schema così eccessivamente rigido. Perché al primo cambio gomme, Hamilton ha continuato con le gomme soft, mentre Rosberg è passato alle gomme medie. Cambiamento che avrebbe potuto avere conseguenze più tangibili, se in seguito la gara non fosse stata neutralizzata con la safety car virtuale al 30° giro, costringendo così sia il tedesco che l'inglese a rientrare per il secondo cambio gomme allo stesso momento, il giro successivo. Perché il vantaggio di cambiare le gomme in regime di neutralizzazione era comunque troppo grande per essere ignorato. Probabilmente le ambizioni di Nico di fare sua la gara sono finite in quel momento, perché, in caso di gara non neutralizzata, il suo stint sarebbe stato più lungo e forse il risultato finale sarebbe stato diverso. Quando la gara è ripartita, invece, Rosberg e Hamilton si sono



# sentirli

## LEWIS ESULTA, MA ANCHE NICO PUO' SORRIDERE

Il Gp di Austin è appena  
finito, Lewis esulta  
e lo stesso Nico non pare  
dispiaciuto di questo  
ennesimo 1-2 in casa  
Mercedes. Giungendo 2°  
fino a fine mondiale,  
l'iridato 2016 sarebbe lui...



ritrovati con lo stesso tipo di mescole, e, con Lewis davanti, la gara ha preso un andamento prevedibile, perché il pilota inglese era nettamente più veloce e Nico non ha voluto rischiare un duello ravvicinato, che nel caso di un eventuale contatto - cosa molto possibile tra i due piloti Mercedes - avrebbe anche potuto metterlo ko e di fatto azzerare il suo vantaggio in termini di punti. Che invece, grazie ad una condotta di gara accorta e misurata, resta ancora molto rilevante.

#### Una gara dallo svolgimento prevedibile

Questa volta è andato tutto in maniera prevedibile. Al via entrambi i piloti della Mercedes non hanno avuto esitazioni, Ricciardo è semplicemente partito meglio di Rosberg, grazie anche a gomme più tenere e a un migliore grip meccanico, che gli hanno permesso di guadagnare subito la seconda posizione al primo tornante in salita. Ma, a differenza di altre occasioni recenti, questa volta le due Mercedes non si sono "pianstate" in griglia, è questo vuole già dire tanto. Partito con gomme più tenere, è apparso evidente che la posizione di Ricciardo in mezzo alle due Mercedes fosse "innaturale", visto che poi il pilota australiano è stato il primo a fermarsi per il primo cambio gomme. Quando la gara si è poi normalizzata dopo la neutralizzazione, la Red Bull di Daniel è retrocessa al terzo posto. Anche perché, per sfortuna sua, ha effettuato il secondo cambio gomme pochi giri prima che la gara venisse neutralizzata, in regime di corsa libera. Quindi il tempo perso ai box rispetto ai due piloti della Mercedes è stato enorme. Con la solita combattività, Ricciardo ha poi continuato ad attaccare anche negli ultimi giri, quando però Rosberg era chiaramente fuori portata. Ma la prima fase di gara ha mostrato quello che potrebbe essere lo scenario abituale di quello che vedremo nel 2017. Con Mercedes e Red Bull a sfidarsi alla pari, a posizioni alternate. Con Rosberg preso a tenaglia tra Ricciardo e Verstappen, che aveva i suoi problemi per mantenere il terzo posto.

#### Red Bull stavolta poco efficace ai box

Tanto efficace in pista, questa volta per la Red Bull le cose non hanno girato bene ai box. Sia per il tempismo del secondo cambio gomme di Ricciardo, che soprattutto per il secondo - disastroso - cambio gomme di Verstappen. Con il pilota olandese che si è dimenticato di confermare che stava entrando in pit lane e quando stava per fermarsi ha trovato i suoi meccanici del tutto impreparati ad accoglierlo, con le pistole dentro le custodie e le gomme ancora dentro le termocoperte. Verstappen si è preso la colpa per l'accaduto, perché in effetti ha omesso di ricordare via radio che stava rientrando. Ma c'è da chiedersi come mai dai box non si fossero accorti che Max avesse imboccato la pit lane, fosse in regime di velocità limitata, e non avessero avvisato i meccanici di conseguenza. Un altro caos nel cambio gomme, come per motivi diversi era già successo a Montecarlo. La gara di Verstappen è poi finita pochi giri dopo, quando al pilota olandese si è bloccato il cambio, probabilmente per un problema idraulico relazionato con il motore, che lo ha co-

il commento  
del Gp

#### ROSBERG HA BATTUTO LE RED BULL

Rosberg, sotto, a sandwich tra le Red Bull di Ricciardo e Verstappen, è poi riuscito ad avere la meglio su Daniel e ad aggiudicarsi un ottimo 2° posto

stretto a ritirarsi. E qui è avvenuto forse il peggiore degli errori commessi dai box Red Bull. Perché l'ordine di fermare la macchina in quel punto poco ortodosso, che poi ha determinato la neutralizzazione con la safety car, è stato impartito in maniera perentoria proprio dai box. Verstappen si è fermato pensando che i commissari riuscissero a spingere la vettura oltre le barriere. Ma con le ruote bloccate e con l'apposito comando sul volante che non ha funzionato, i commissari sono stati costretti ad intervenire con un trattore. Determinando così la neutralizzazione virtuale. Che ha permesso ad entrambi i piloti Mercedes di cambiare gomme per-





dendo meno tempo rispetto a Ricciardo. Che a causa di questo patatrac orchestrato dai box, ha perso probabilmente un secondo posto che invece sarebbe stato alla sua portata.

#### Niente duello tra Hamilton e Rosberg

Certo, è mancato il duello ruota a ruota tra Hamilton e Rosberg che forse sarebbe stato lecito attendersi. Nico, che negli ultimi Gp era apparso irresistibile, è sembrato essere tornato quello di una volta. Che subiva Lewis in ogni condizione di gara e che si era attaccato alla diversa scelta di gomme dopo il primo cambio, per cercare di variare con

#### IL RITIRO DI MAX

#### E LA SERENITÀ DI NICO

Gli attacchi di Verstappen, - nell'altra pagina lo vediamo dietro Rosberg, felicissimo per il suo 2° posto -, non hanno avuto sbocco positivo, causa il suo inopinato ritiro, in basso

NON VOGLIO  
PENSARE AL  
CAMPIONATO,  
SPERANDO DI  
VIVERE ALTRE GARE  
COME QUESTA

LEWIS HAMILTON

”

la strategia una situazione che in pista invece era chiara e netta. Hamilton, che prima del via aveva ancora trovato da ridire sulla partenza di Suzuka, quando gli era stato proibito di spostarsi con mezza macchina da una parte di asfalto che era umida, stranamente al termine ha detto: «Non mi sono mai sentito sicuro al via come in questa occasione, fondamentale è stato il lavoro che ho fatto con il team per migliorare la procedura in fase di partenza». Difficile da stabilire se perché la Mercedes ha definitivamente risolto i problemi con la frizione, oppure per un intenso lavoro di Lewis al simulatore. Fatto sta che se la partenza nei precedenti Gp era stata una sorta di handicap per i piloti Mercedes, ora la cosa sembra appartenere alla storia. Ma l'ultima parte di gara per l'inglese non è stata facile. Non perché si sentisse insidiato da Rosberg, ma per la paura che si ripresentassero i problemi di mancanza di affidabilità. «Pensavo alla Malesia, quando il motore ha ceduto quando ormai avevo in pugno la vittoria. Temevo di sentire improvvisamente lo stesso rumore. Ora non voglio pensare al campionato, ma solo a fare del mio meglio, sperando di avere altre gare come questa».

#### Altri bocconi amari per la Ferrari

Per la Ferrari un'altra gara difficile, con un quarto posto finale per Vettel, lontanissimo dal ritmo di Red Bull e Mercedes. E con il pasticciaccio ai box durante il cambio gomme di Raikkonen. Che è ripartito quando la ruota posteriore destra era stata male fissata a causa di un probabile dado di serraggio spanato. Che comunque aveva fatto scattare la luce verde del semaforo che controlla questa procedura, in quanto collegato alle pistole di serraggio. Raikkonen è stato avvisato via radio di fermarsi subito all'uscita della pit lane, visto che il cerchione già stava ballando sul portamozzo e i prigionieri di alloggiamento. Cosa che Raikkonen ha fatto immediatamente, scivolando poi all'indietro per liberare la corsia box.

Alla Ferrari di conseguenza i commissari hanno contestato l'infrazione di rilascio pericoloso dai box. Infrazione che viene contestata in automatico, tutte le volte che una ruota risulta male fissata durante il cambio gomme. Alla fine però i commissari hanno "graziato" il Cavallino, impartendo solo una multa di 5.000 dollari. Trattamento di favore, perché avrebbero potuto anche optare per 10 posizioni di penalità sulla griglia di partenza per il prossimo Gp del Messico. Senza questo episodio, probabilmente Raikkonen avrebbe terminato al quarto posto davanti a Vettel, a corollario di una gara comunque "inutile" per la Ferrari. Che ormai dal Gp di Germania non da più segni di miglioramento e vede crescere costantemente il suo gap cronometrico da Mercedes e Red Bull, senza che da Maranello si possa intravedere il minimo cenno di reazione, la minima creatività tecnica. Che tanto servirà nel 2017 per cercare di cambiare le cose. Un momento davvero difficile per la Ferrari, che forse trova solo dei precedenti nel 1986 e nel 1992. Stagioni maledette, povere di risultati, di idee e di speranze. Che però assomigliano tantissimo a questa, che sembra non finire mai. ●





il tema  
del Gp

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

# Ferrari marcia indietro

UN'ALTRA MEDAGLIA DI CARTONE, UN 4° POSTO DI VETTEL CHE SERVE A BEN POCO NEL GIORNO DEL RITIRO DI KIMI CAUSA UN DADO DI SERRAGGIO KAPPAO IN USCITA DALLA PIT-LANE



**A**USTIN - Un'altra medaglia di ... cartone, un altro quarto posto che ormai serve a poco, visto che la Red Bull ha preso il largo nella classifica Costruttori. Sebastian Vettel massimizza lo scarso potenziale della sua vettura, e conclude al quarto posto, staccatissimo da Ricciardo. Raikkonen, invece, si ritira al 38° giro, quando il dado di serraggio spanato della ruota posteriore destra, lo costringe a fermarsi in emergenza sulla salita, appena uscito dalla pit-lane. In difficoltà sin dalle prove libere, ancora una volta la Ferrari non è riuscita a trovare il bandolo della matassa, sia in termini di aggiornamenti aerodinamici, sia in termini di messa a punto. In qualifica, Raikkonen ha ri-

#### UNA RIPARTENZA BEN POCO FORTUNATA

Al 38° giro Raikkonen si appresta a ripartire dal pit-stop ma percorrerà poca strada per poi ritirarsi tristemente per un guasto a un dado di serraggio, nelle foto sopra. Peccato, perché fino a quel momento il finlandese era stato protagonista di una gara molto dignitosa

mediato un distacco di oltre un secondo dalla Mercedes, in gara Vettel ha realizzato il giro più veloce solo perché ha cambiato gomme per la terza volta ad un giro dalla fine, quindi questo primato è del tutto inattendibile.

#### Vettel: in gara meglio che in prova

«Credo che in gara fossimo più competitivi rispetto alle prove - sostiene Vettel - abbiamo fatto una figura migliore. Siamo stati competitivi per parecchi giri e verso la fine degli stint avevamo una buona velocità, anche se alla fine ho ereditato due posizioni grazie ai problemi di Verstappen e, purtroppo, quelli di Kimi. Questa avrebbe potuto essere un'ot-

«tima opportunità per ridurre di qualche punto il nostro divario dalla Red Bull nel Mondiale Costruttori. Nel complesso la gara è andata meglio rispetto alle qualifiche, anche se è stata difficile. Possiamo essere contenti del passo che abbiamo mostrato. Ci sono parecchie cose che hanno influito tra le prove e la gara. In qualifica il bilanciamento della vettura non era male, però eravamo sempre al limite. In gara invece riuscivamo a reggere meglio con le gomme e pur essendo sempre al limite eravamo più competitivi. Sicuramente non possiamo essere felici per questo fine settimana per quanto riguarda la velocità mostrata, però ci sono anche lati positivi, anche se al momento sembra tutto difficile per noi. Ci sono cose che stiamo imparando e capendo dalla macchina che potrebbero essere buone e significative per la prossima stagione».

### Seb, un solo podio negli ultimi dieci Gp

La statistica, però, parla di un solo podio conquistato da Vettel negli ultimi 10 Gp; questo il desolante bilancio per il pilota tedesco. Che anche questa volta al via si è rivelato meno incisivo di Raikkonen, e trovandosi alle sue spalle, questa volta è "toccato" a lui fare da cavia, con una strategia diversa, a conti fatti poco determinante. Come invece in precedenza accadeva quasi sempre a Raikkonen. Il finlandese sembrava avviato verso un agevole quarto posto quando si è dovuto ritirare per un errore commesso ai box, che alla Ferrari spiegano a causa di un dado di serraggio spanato. Confondendo così causa con effetto, perché la spanatura del dado è la parte finale di un errore che invece ha interessato la fase del cambio gomme. Visto che è da escludere, come accade invece per squadre a corto di budget, che la Ferrari utilizzi dadi usati in corsa.

Il semaforo sopra la testa del pilota che controlla la procedura del cambio gomme, ha acceso la luce verde, a conferma che tutto era stato eseguito al meglio, quindi Raikkonen ha fatto bene a partire. Da parte sua non c'è stata nessuna intemperanza o partenza anticipata che avrebbe fatto muovere le ruote posteriori quando ancora le pistole erano collegate al dado di serraggio. La luce del semaforo è invece collegata a dei sensori alle pistole che si usano per il cambio gomme. Se il dado fosse stato spanato sin dall'inizio, la luce non si sarebbe accesa. Raikkonen si è accorto subito che c'era qualche cosa che non andava, visto che appena ripartito dalla ruota sono uscite delle scintille. Prima che dai box via radio gli dicessero di fermarsi alla fine della pit lane.

### Raikkonen davvero privo di fortuna

«Inizialmente - spiega Raikkonen - non ero a conoscenza che la posteriore destra non fosse stata fissata correttamente. Non credo che avrei potuto fare altro che fermarmi. Quando sono partito ho chiesto se fosse tutto in regola dato che avevo notato delle scintille che uscivano nel posteriore. Successivamente ho iniziato a rallentare per poi fermarmi definitivamente. Con il secondo treno di gomme non avevo assolutamente aderenza, delle volte ci capita con le coperture soft di avere problemi di grip, mentre con le gomme supersoft la

il tema del Gp



LE PRESTAZIONI DELLA NOSTRA VETTURA SI SONO RIVELATE SIMILI TRA QUALIFICA E GARA

KIMI RAIKKONEN

”

vettura è tornata ad andare bene. Non sappiamo il perché di questa differenza, ma è andata così. Le prestazioni della nostra vettura sono simili tra qualifica e gara, mentre i nostri rivali sono andati leggermente peggio in gara che in qualifica».

### Arrivabene non può certo gioire

Maurizio Arrivabene si trova così di nuovo a commentare un weekend del tutto inconsistente per la Ferrari: «Noi siamo concentrati sul nostro lavoro, cerchiamo di ottenere buoni risultati in futuro. sento mille voci contro la Ferrari, è sicuramente in corso una operazione di destabilizzazione, ma dal momento che lo sai ti comporti di conseguenza. Certe cose stupide le lasciamo agli stupidi. Siamo ancora in corsa con la Red Bull per il secondo posto. Detto questo è chiaro che le prossime gare devono servire a dare indicazioni anche per la vettura del prossimo anno. Da questa gara portiamo a casa delusione e rabbia, ma anche determinazione per avere dimostrato che la squadra sta resistendo a tutte le avversità. Una prova dura che però stiamo affrontando. Per tutte le cose che sono successe non per causa nostra, ma per motivi fuori dal nostro controllo. Raikkonen oggi con un set di gomme soft nuove si è lamentato da subito, non c'era grip. Dobbiamo insistere nei prossimi test di gomme per migliorare



### UN MOMENTO DI CRISI SENZA SODDISFAZIONI

A lato Arrivabene con Binotto, nella foto grande Raikkonen ancora una volta più efficace di Vettel e, nell'altra pagina, Seb con Hamilton in un momento di buonumore, peraltro di breve durata...

la conoscenza. Per quanto riguarda il dado di serraggio, è un guasto che ci era già successo in Austria, ma in quella occasione eravamo poi riusciti a fissarlo. Oggi la vettura aveva un buon ritmo di gara, peccato. Vettel invece ha lamentato un pezzo di gomma che si è infilato tra i due profili dell'ala e la faceva stallare. All'ultimo pit stop abbiamo dovuto toglierla. Ma Binotto e il suo gruppo stanno facendo un buon lavoro di sviluppo aerodinamico. Avete visto che nelle prove libere di venerdì, abbiamo utilizzato un sacco di parti nuove. Siamo il team che ha il record in materia di sviluppi tecnici. Vedo un gruppo di lavoro molto motivato e veloce e che sa prendersi a volte anche dei rischi. Perché portare delle parti nuove può anche rappresentarlo. Sono contento del nuovo gruppo di lavoro e del loro approccio».

### Una realtà diversa da quella immaginata

Maurizio Arrivabene ha tutto il diritto di raccontare la sua verità, ma il risultato è che la Ferrari è sembrata più in crisi. Ora a Maranello sarebbero diventati il team che ha sviluppato maggiormente la vettura durante il corso dell'anno? Ma Arrivabene si ricorda la magnitudo e la quantità dei pezzi diversi che la Mercedes ha portato durante le due sessioni di test a Barcellona? Dove da un giro-

no all'altro giravano vetture radicalmente diverse e dove le differenze tecniche, tra una soluzione e l'altra erano visibilissime. Tanto che i meccanici dovevano riposizionare le scritte adesive sulla carrozzeria. Da quando Mattia Binotto ha assunto la direzione tecnica dal Gp di Ungheria, la Ferrari ha ottenuto solo un podio, un terzo posto. Arrivabene continua a descrivere un'isola felice, tutto sarebbe magicamente migliorato dopo l'uscita di scena di Allison. Anche se i risultati sono peggiorati progressivamente e ormai la Ferrari sembra abbonata alle posizioni di rincalzo, giù dal podio. E anche se ad Austin la Rosa si è dimostrata più efficace con le gomme più tenere e ha sofferto quelle più dure. Arrivabene dice che la Ferrari è "sotto attacco": ma da parte di chi? Il paddock invece è un ambiente molto piccolo, è ormai la realtà di una situazione incerta sempre più difficile, di molto malcontento all'interno del team, di tanti meccanici che a fine stagione non saranno più presenti nella squadra corse del prossimo anno, di un lavoro che a Maranello sulla vettura 2017 si prospetta molto complesso, è una realtà ormai nota a tutti. Come i risultati che non accennano a migliorare. La Mercedes e la Red Bull sono sempre più invicibili, oggi che non ci sono stati cedimenti tecnici, ai box Ferrari c'è stato il pasticcio del cambio gomme.

### C'è l'esigenza di tecnici più esperti

Tra pochi mesi cominceranno i test a Barcellona con le vetture 2017. Che presenteranno problematiche molto più complesse in termini di grip meccanico, down-force aerodinamica e sollecitazioni su tutte le componenti. Visto che la velocità di percorrenza in curva sarà molto più elevata. Un "temone" tecnico davvero difficile e complesso da risolvere. Se l'attuale organigramma tecnico della Ferrari, dal Gp di Ungheria a oggi, non è riuscito a fare progredire la Sf16 H, non è riuscita a risolvere i problemi di affidabilità o di adattabilità alle mescole più dure, perché mai invece il prossimo anno dovrebbe riuscire a fare il miracolo? Progettando e costruendo una vettura più performante di Mercedes e Red Bull. Senza dimenticare che è ragionevole pensare che il prossimo anno anche McLaren e Renault saranno della partita.

### Un calo prestazionale progressivo e costante

La F.1 è uno sport spietato, che non concede spazio all'improvvisazione o alle speranze immotivate. Dal Gp di Australia in poi il calo prestazionale è stato progressivo e inarrestabile. Ci sono ancora mesi che andrebbero sfruttati per cercare di recuperare una situazione difficile ma ancora migliorabile. Invece alla Ferrari continuano a terminare i Gp al quarto posto quando va bene, sperando che qualche noia succeda alle Red Bull o alle Mercedes. In F.1 i nodi vengono sempre al pettine e quelli che si prospettano nel 2017, rischiano di essere troppo complessi da sciogliere per l'attuale struttura tecnica. Ormai lo hanno capito tutti, persino i piloti. Ma cosa altro deve succedere, quante altre gare come Austin, Suzuka o Sepang, devono svolgersi, prima che se ne rendano conto anche i vertici? ●

SIAMO IL TEAM  
CHE HA IL RECORD  
IN MATERIA DI  
SVILUPPI TECNICI.  
IL NOSTRO GRUPPO  
DI LAVORO VA BENE

MAURIZIO ARRIVABENE



# Attacco a Verstappen

la polemica  
del Gp

di **Cesare Maria Mannucci**

foto [Getty Images](#), [La Presse](#), [Sutton-Images.com](#)

**A**USTIN - Il "complotto" è stato preparato con cura, in silenzio. Con i promotori, vedi Raikkonen, che appena il giorno prima, smentendo le reali intenzioni, diceva che contro Verstappen lui non aveva nulla da ridire. Invece, al briefing dei piloti è scattato l'ordine. In una delle riunioni più bollenti degli ultimi anni è iniziato l'attacco incrociato a Verstappen e al suo stile di guida. Con un'intensità tale da costringere Charlie Whiting ad inviare subito una normativa a tutte le squadre prima delle qualifiche dove di fatto si modifica il regolamento sportivo in maniera arbitraria e opinabile. Lasciando la porta aperta a future discussioni in tribunale, qualora i commissari dovessero deliberare in conformità alle nuove norme stabilite da Charlie Whiting. Interpretando in maniera arbitraria e univoca le norme che regolano la condotta di un pilota mentre protegge la posizione. Procedura che invece avrebbe dovuto seguire, per essere modificata così repentinamente, un altro processo democratico. Un atteggiamento concordante con i "senatori" della F.1.

## Max non ha l'esperienza

In ordine sono stati Grosjean, Vettel, Raikkonen (che addirittura ha parlato per 3 minuti!), Hulkenberg e Perez, che ha definito Verstappen «Un pilota privo della necessaria esperienza». Tutti contro l'olandese e il suo modo di proteggere la posizione, cambiando traiettoria in fase di frenata. Verstappen ha ascoltato in silenzio le accuse senza replicare. Whiting inizialmente ha spiegato che tutti gli episodi che hanno visto coinvolto l'olandese sono stati analizzati con cura e ricorrendo a tutti i dati disponibili, da parte dei commissari, ma non è mai stato trovato nulla di irregolare. Prova ne sia che Verstappen è tra i pochi piloti a non avere avuto nessuna sanzione sulla patente. Però, di fronte ad un gruppo così compatto e qualificato, anche Whiting ha dovuto arrendersi. Prima del via, ha così inviato una informativa ai team, dove si diceva che il cambiare linea in fase di frenata da parte di un pilota, sebbene il regolamento non lo vieti espressivamente, sarebbe stato interpretato come un'infrazione all'articolo 27.5 che "Vieta manovre potenzialmente pericolose per gli altri piloti", e all'articolo 27.8, che "Vieta manovre che costringano gli altri piloti ad anormali e improvvisi cambi di direzione".

TUTTI I PROTAGONISTI DELLA F.1 SI SONO COALIZZATI CONTRO LA "MANOVRA MAX", L'OLANDESE CHE SI SPOSTA IN FRENATA PER DIFENDERE LA POSIZIONE. ORA SI CAMBIA



È SEMPRE STATO UN CONCETTO CHIARO: IN FASE DI FRENATA NON TI PUOI SPOSTARE

JENSON BUTTON

”



SE PASSAVA IL CONCETTO, ALLORA TUTTI CI SAREMMO POTUTI SPOSTARE IN FRENATA!

LEWIS HAMILTON

”



#### MAX PERPLESSO

Stanchi delle manovre di Verstappen in frenata, tutti i big della F1 hanno preteso un chiarimento. Che, dall'espressione, non pare aver convinto troppo l'olandeseino...

### L'articolo 27.8 vieta la "frenata Max"

Un'interpretazione forzata, personale. Perché in un regolamento sportivo quasi logorroico nella sua impostazione come quello attuale, parole chiare che vietano il cambio di linea in fase di frenata non ne esistono. Una F.1 afflitta da calo di popolarità, che ricorre ad artifici tecnici come il Drs per propiziare i sorpassi, dovrebbe stare molto attenta a "castrare" ulteriormente l'aggressività e lo spirito combattivo dei piloti.

Ricorrere all'articolo 27.8 del regolamento sportivo può essere un'arma a doppio taglio, perché allora questo può essere evocato per ogni minima azione controversa. Persino le traiettorie che la maggioranza dei piloti prendono alla prima curva di gara possono essere intese come violazione dell'articolo 27.8 da parte di chi è in testa. Perché entrando per primo in curva costringerà comunque gli altri ad "anormali cambi di direzione".

### Whiting ha dovuto cedere

Eppure, dopo avere resistito agli attacchi per molti mesi, anche Whiting alla fine ha ceduto di fronte alla pressione della maggiore parte dei piloti. Contrari a quello che riesce a fare Verstappen soprattutto perché per loro quel tipo di manovra è difficile da compiere.

Perché proteggere la posizione come fa il pilota della Red Bull non è facile. Recentemente spiega **Emanuele Pirro**: «Di regola un pilota, approssimandosi ad una curva, con un occhio guarda il punto di frenata, con l'altro il punto di corda. Visto che gli occhi sono due, al momento della frenata non riesci anche a guardare sempre gli specchietti per controllare chi ti segue. Verstappen, incredibilmente, sembra riuscirci. Perché lui la linea la cambia solo quando chi lo segue si sposta davvero per tentare il sorpasso, non lo fa in automatico tutti i giri. Perché in questo caso, le traiettorie si incrocerebbero, e all'uscita della curva chi lo segue riuscirebbe a passare. Direi una maniera 3.0 di proteggere la posizione. Estrema, potenzialmente pericolosa, ma che è sempre stata giudicata corretta da parte dei commissari. Certamente non facile da eseguire».

### Ora non ci si può più spostare in frenata

Comunque sia, la maggioranza dei piloti ha accolto con favore la nuova interpretazione data da Whiting, che ora vieta espressivamente di cambiare linea in fase di frenata.

«Da quando sono in F.1 - commenta **Hamilton** - le regole sono sempre state quelle, accettate da tutti i piloti. Negli ultimi anni invece alcuni esordienti sembrano non volere rispettare quel codice comportamentale che invece da tanti anni viene condiviso. Regole che valevano per tutti, anche per Michael Schumacher, ma alcuni giovani piloti hanno scelto comportamenti diversi e hanno diverse opinioni in merito. Invece dovrebbe esistere il reciproco rispetto. La velocità prima di un punto di frenata è sempre elevatissima, è giusto che un pilota si difenda e protegga la posizione ma la cosa non deve avvenire quando siamo in fase di frenata. È positivo che Whiting abbia finalmente accettato il punto di vista della maggioranza dei piloti.

la polemica  
del Gp



CON TROPPE  
REGOLE SI RISCHIA  
DI FAR DIVENTARE  
LE CORSE  
ECESSIVAMENTE  
COMPLICATE

TOTO WOLFF



SE CAMBI LINEA  
IN FRENATA,  
CHI TI SEGUE  
PUÒ FAR POCO,  
FORSE NEANCHE  
STERZARE

NICO ROSBERG



Le regole devono essere definite e chiare, perché se passava il concetto, allora tutti si sarebbero mossi in fase di frenata. Rapidamente si sarebbe diffuso un nuovo stile di guida più pericoloso e magari sarebbe successo come in Indycar, dove basta un minimo contatto per vedere una vettura decollare. È stata presa la decisione corretta».

### Button è categorico

Sulla stessa linea anche **Jenson Button**: «Da quando abbiamo iniziato a correre è sempre stato un concetto chiaro: in fase di frenata non ti puoi muovere, non puoi cambiare linea per proteggere la posizione. Perché entrambi i piloti sono al limite e una manovra simile può terminare con grande facilità in un incidente pericoloso. Perché a quel punto chi è dietro ha due scelte: o ti tampona oppure vola fuori per evitare il contatto e finisce contro le barriere. È una questione di buon senso, che è stata messa in





SE NON CI SONO  
DEI PALETTI  
REGOLAMENTARI  
LA SITUAZIONE  
PUÒ DIVENTARE  
COMPLESSA

KIMI RAIKKONEN



discussione solo da un paio di anni. Adesso invece è stato tutto chiarito in maniera non interpretabile. Ne sono felice». **Nico Rosberg**, che è uscito sconfitto da Verstappen quando si è trovato a lottare ruota a ruota con lui, aggiunge: «Il punto andava chiarito perché stava dando origine a situazioni molto pericolose. Se cambi linea in fase di frenata, chi ti segue può fare poco, probabilmente neanche sterzare, perché in quel momento è già al limite per tentare il sorpasso».

#### Vettel non ha dubbi

**Vettel**, che con Verstappen era già sceso varie volte in polemica ha aggiunto: «Quando sono arrivato in F.1 mi è stato subito chiaro che c'era un codice comportamentale non scritto che tutti dovevamo rispettare. Negli ultimi tempi invece abbiamo visto situazioni che si sono allontanate da questa condotta. Che andavano bloccate, altrimenti sarebbe-

ro diventate di uso comune. Ne abbiamo parlato ancora una volta al briefing e finalmente abbiamo ottenuto un provvedimento sensato». Sottolinea **Raikkonen**: «Le cose non sono mai bianche o nere in merito a cosa un pilota può fare o meno, ogni situazione è diversa. Ma se non ci sono dei paletti regolamentari, allora la situazione può diventare complessa. A beneficio di tutti». **Fernando Alonso** però ritiene che ogni situazione abbia una storia a sé, e debba essere interpretata dai Commissari. «Anche nel calcio si fa espressamente divieto di toccare la palla con la mano in area. Eppure alcuni arbitri fischiano il rigore, altri no».

#### I manager difendono Max...

Paradossalmente, a favore di Verstappen, si sono schierati vari team manager. Spiega **Christian Horner** sulla polemica che ha investito il suo pilota: «L'importante era far chiarezza ma stiamo attenti a non inflazionare le regole di questo sport. Perché ora ci sono quattro articoli del regolamento che interessano la fase del sorpasso. Mi sembrano decisamente troppi».

Ancora più critico **Toto Wolff**: «Possiamo creare altre 200 regole, ma il rischio è che le corse diventino sempre più complicate e difficili da capire per i fans. Se adesso la spia di allarme per i commissari diventa il fatto che un pilota debba evitarne un altro in frenata, allora il rischio è quello di vedere molte manovre fatte di proposito per provocare delle penalizzazioni».

#### Max "benedice" il chiarimento

**Max Verstappen**, da parte sua, è rimasto in parte impressionato da questo attacco multiplo e simultaneo, portatogli dalla maggior parte dei colleghi. Tanto che Horner lo ha poi dovuto rassicurare sul fatto che il team sarà sempre al suo fianco nel caso di decisioni controverse: «Mi va bene che le regole siano state ribadite - ribatte Max - così dovranno essere rispettate da tutti. Ora è più chiaro cosa si può e non si può fare. Vedremo come questi comportamenti ora saranno rispettati in pista. Magari adesso riusciranno a sorpassare. L'atteggiamento dei miei colleghi durante il briefing non è stata una sorpresa, ancora non ho riflettuto su cosa potrò o non potrò più fare. Penso solo a correre, poi vedrò durante la gara come si potranno fare i sorpassi e come gli altri proteggeranno la posizione. Le regole valgono per tutti, quindi siamo tutti nella stessa situazione. Credo che certe situazioni in pista fossero più interessanti piuttosto che creare opportunità artificiali con il DRS per facilitare i sorpassi, ma sono decisioni che non dipendono da me. Non so se questo chiarimento regolamentare sia una cosa positiva per i fans, ma non dipende da me dirlo. Ma di sicuro in F.1 non sono l'unico che cambia linea in fase di frenata. È un modo di proteggere la posizione che anche tanti altri fanno».

Verstappen però riusciva a farlo meglio degli altri oppure semplicemente è più dotato della maggior parte dei suoi colleghi. Cosa che in una F.1 che tende sempre più al livellamento: delle personalità, della fantasia tecnica e del talento nella guida, difficilmente viene accettata. ●



FINALMENTE UN  
PROVVEDIMENTO  
SENSATO! ABBIAMO  
VISTO SITUAZIONI  
CHE ANDAVANO  
BLOCCATE

SEBASTIAN VETTEL



# Dennis in discussione

il caso  
del Gp

**NELLA McLAREN RON, CHE È PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO, ORA TEME L'IPOTESI DELLA RICAPITALIZZAZIONE**

**L**a lunga battaglia societaria tra Ron Dennis e Mansour Ojeh per assicurarsi il controllo finanziario e operativo della McLaren, non è certo una novità. Adesso però la situazione sta per cambiare e non perché i due siano scesi a patti, ma perché è la situazione finanziaria complessiva della McLaren che potrebbe determinare mutamenti radicali.

In discussione, ora, c'è il ruolo di Ron Dennis a capo di McLaren Technology Group, la società conglomerata che raggruppa l'attività in F.1, la produzione di vetture di serie, l'engineering, la divisione elettronica e le altre attività in cui è coinvolto il brand McLaren. Attualmente Dennis ricopre contemporaneamente il ruolo di presidente e amministratore delegato, tornato ai vertici della società nel 2014, dopo che nel 2009 aveva lasciato il comando del team di F.1 dietro richiesta di Max Mosley, come conseguenza dello scandalo sullo spionaggio industriale ai danni della Ferrari. Quando la Fia aveva punito la McLaren con una multa di 100 milioni di dollari e l'aveva estromessa dalla classifica del campionato Costruttori.

I bilanci finanziari spesso devono essere interpretati, vanno oltre una semplice enunciazione di numeri. Quelli complessivi di McLaren Technology Group sono floridi ma sono erosi negli ultimi anni dall'attività di F.1. Sebbene l'indice Ebidta, che indica la redditività, attribuisca all'intera compagnia un valore potenziale di 1,2 miliardi di euro.

## Prospettiva di ricapitalizzazione

Così, durante l'ultimo consiglio di amministrazione, è emersa la prospettiva di dovere ricapitalizzare l'azienda. Anche con cifre piuttosto considerevoli. Per finanziare l'attività di F.1, visto che i bonus Fom sono sempre più in ribasso causa i risultati negativi, è considerato che ormai da 5 anni la McLaren è priva di uno sponsor principale. Servono capitali anche per finanziare il progetto di una nuova vettura stradale, davvero diversa, anche come motorizzazione, rispetto all'attuale produzione. Che al di là delle differenti sigle e

prestazioni, ha in comune lo stesso motore V8 di 3,8 litri a doppio turbo di produzione Ricardo. Alla McLaren serve più liquidità per produrre modelli diversi. Ojeh e il fondo sovrano Mumtalakat sarebbero favorevoli a una quotazione in borsa del Gruppo McLaren, vorrebbero avviare una Ipo entro il 2017, cosa invece non gradita a Dennis. Che ha sempre detto che qualora la McLaren venisse quotata in borsa, dopo comanderebbero gli analisti finanziari.

## Siamo alla resa dei conti

L'ultimo e turbolento consiglio di amministrazione si è trasformato così in una specie di resa dei conti tra Dennis, Ojeh e i rappresentanti di Mumtalakat, fondo sovrano del Bahrain. A Dennis è stato contestato di non avere raggiunto gli obiettivi che lui aveva prefissato al momento del suo insediamento. Che la situazione finanziaria del team di F.1 rimane molto precaria. Che i numeri di McLaren Automotive sono in ordine ma per continuare con il trend di espansione pianificato, servono altri investimenti. Si parla di una ricapitalizzazione di circa 250 milioni di sterline. Che Ojeh e Mumtalakat sarebbero disposti a mettere sul piatto, conforme alle loro quote azionarie di 25% e 50%, mentre Dennis, che sarebbe contrario a questo piano, possiede il restante 25%.

## Possibile aria di cambiamento

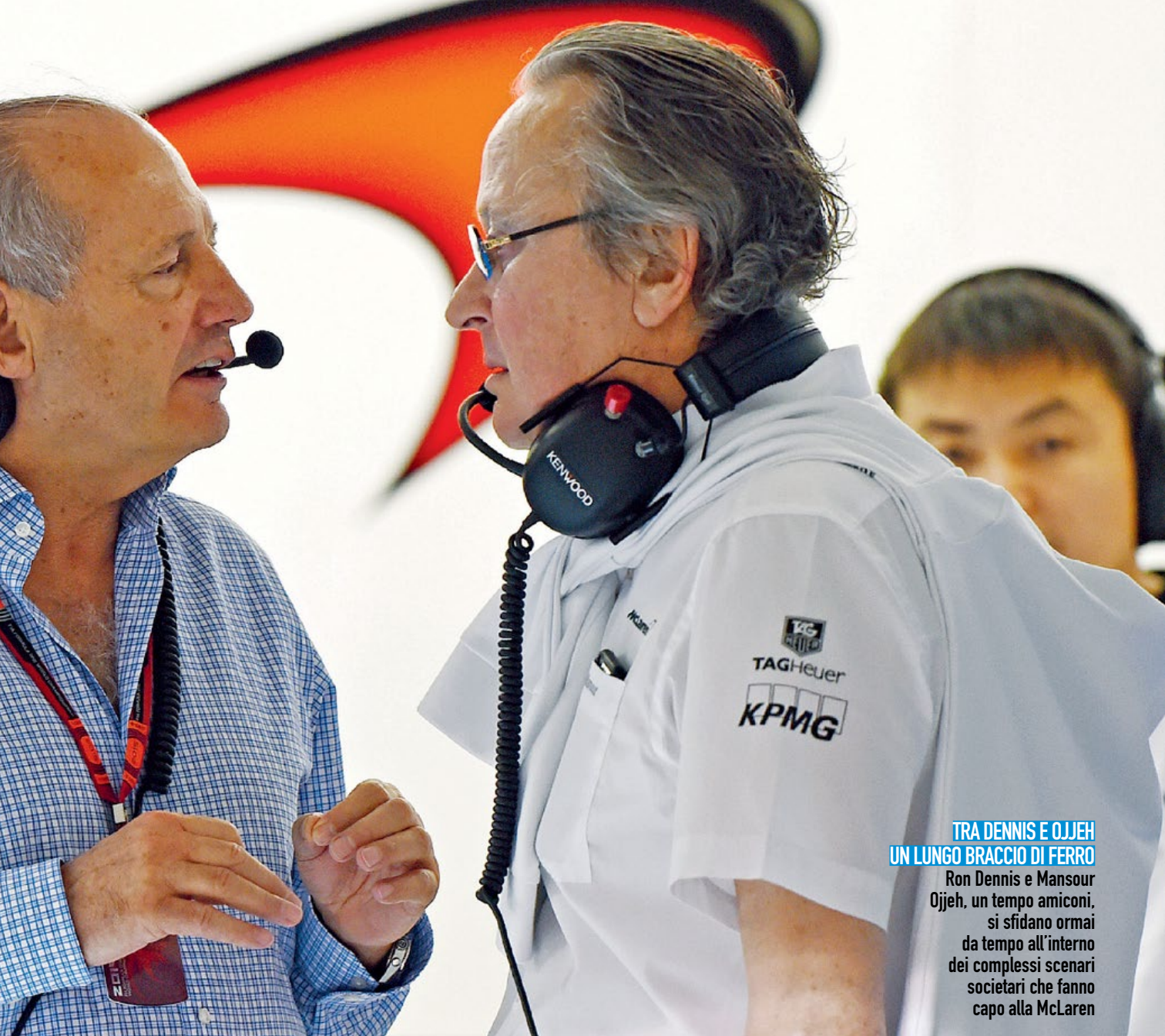
È evidente, che se la maggioranza degli azionisti approva un piano di ricapitalizzazione e chi occupa la carica di presidente e amministratore delegato è invece contrario, un cambiamento si impone nella piramide di potere della società. Da qui la concreta possibilità che le cariche societarie ricoperte da Dennis non siano rinnovate quando andranno a scadenza a fine 2016. Una lotta di potere tutta interna, dove i difficili rapporti ora anche personali, tra Dennis e Ojeh, finiscono per aumentare la conflittualità. Nel 2015 la McLaren ha venduto 1654 vetture, ma le previsioni per il 2016 sono fissate a circa 2800 esemplari. Sino ad arrivare all'ambizioso obiettivo di 5000 vetture vendute nel 2022. Contando

SUTTON-IMAGES.COM

anche sulla svalutazione della sterlina rispetto al dollaro.

## I numeri sulla F.1 parlano di declino

I numeri collegati all'attività di F.1 sono invece in progressivo declino. Poco prima di cedere parte delle sue responsabilità a Jos Capito, Jonathan Neal aveva detto: «McLaren Racing fa parte del gruppo McLaren Technology, che per noi rappresenta una fonte di forza. I cattivi risultati delle ultime stagioni, hanno un impatto negativo sui premi in denaro che riceviamo. Siamo fortunati per avere alle spalle un gruppo di tecnologia da cui possiamo essere aiutati per un periodo, ma la cosa non potrà durare all'infinito». Il problema è questo. Per anni l'attività di F.1 della McLaren e gli utili che generava, erano serviti a finanziare le altre attività del gruppo. Da alcuni anni la cosa non accade



## TRA DENNIS E OJJEH UN LUNGO BRACCIO DI FERRO

Ron Dennis e Mansour Ojeh, un tempo amiconi, si sfidano ormai da tempo all'interno dei complessi scenari societari che fanno capo alla McLaren

più, anzi sta succedendo il contrario. Visto che parte dei guadagni che generano la divisione di Engineering e di Elettronica con la fornitura di centraline per la F.1, iniezione per la Nascar e batterie per la F.E, vengono dirottate a finanziare l'attività di F.1. Nel 2015, il bilancio complessivo del gruppo - escluso l'Automotive - rivelava un profitto di 20.8 milioni di sterline. Ma ormai tutto il guadagno viene dalle attività riconducibili a McLaren Applied Technologies, differenziate in vari settori come trasporti, energia, sanità ed elettronica. Oggi McLaren Applied Technologies ha stabilito importanti collaborazioni con gruppi farmaceutici come Glaxo o di servizi come Kpmg.

I positivi risultati in altri settori stanno mettendo in ombra il business del team di F1. Che però ha dato il via a tutto e rappresenta ancora l'identificazione del brand.

### La F.1 non è più il business principale

Attualmente il gruppo McLaren è composto da circa 5000 dipendenti, un impero dove anche in termini numerici e di personale, la F.1 non è più il business principale. Quando Dennis comprò la società, vi lavoravano 48 persone, tutte coinvolte in F.1. Negli ultimi anni, nella sua "febbre" espansionistica, Ron ha prima cercato di comperare le quote di Ojeh e poi addirittura di Mumtalakat, ottenendo opzioni di acquisto per i rispettivi pacchetti azionari che poi non ha rispettato. Anche questo ha contribuito a indebolire la sua attuale posizione di presidente e di amministratore delegato.

Dopo che in precedenza aveva cercato invano di coinvolgere prima la Lego e poi Peter Lim, già socio di Dennis in McLaren Automotive. Prossimo ai 70 anni, in managere inglese si sente così di nuovo messo

in discussione al comando dell'impero tecnologico che lui stesso ha creato. Lui ha smentito un passo indietro e anzi sembra ancora più determinato non solo a mantenere le attuali cariche direttive ma ad ampliare il suo pacchetto azionario. Ma il tempo passa, i risultati in F.1 non arrivano e il prossimo anno l'attività nei Gp dovrà ancora essere parzialmente finanziata da altri settori in cui il brand McLaren è coinvolto. Qualora gli incarichi di presidente e amministratore delegato non saranno rinnovati a Dennis, la McLaren avrebbe già un piano pronto per modificare la struttura direttiva, dando più potere a Neale e ai tre responsabili di settore, ossia Capito per la F.1, Mike Flewitt per l'Automotive e Ian Rodhes per McLaren Applied Technologies, il settore oggi più in espansione e lucrativo all'interno dell'intero gruppo.

**Cesare Maria Mannucci**

# Nando e quell'urlo da

**PECCATO DAVVERO NON DISPONGA PIÙ UNA MACCHINA DA ASSOLUTO PERCHÉ ALONSO CONTINUA AD AVERE CLASSE DA VENDERE E UNO STILE TUTTO SUO. PERFINO QUANDO ESULTA O RIDE NEI SUOI TEAM RADIO CULT**

**P**erò, quel Nando! Trova sempre (spesso, diciamo) il modo di animare vecchi tifosi affezionatissimi e qualche rimpianto certo, alla faccia del bicarbonato. Ad Austin, un gran figo, lascia stare, alla faccia di Charlie Whiting, di chi non lo ama, di chi gli rinfaccia questo e quello, dopo un matrimonio rosso lungo e difficile, chiuso da un lunghissimo addio. Una gara tutta rabbia e cuore, un assalto a Felipe, povera stella, che neanche Sandokan con la gastrite; un'infilata a Carletto Sainz che adesso strapperà le foto di Alonso dal tinello, dopo averle tenute lì, in bella vista, sognando di battersi con il suo campione preferito. Ecco.

L'abbiamo già detto e scritto. È un peccato, un mezzo delitto, per l'intera F.1, che un tipo così, Nando appunto, sia costretto a navigare al largo. La faccenda ha una storia precisa, con dentro anche una serie di errori di Alonso e di chi gli sta vicino. Perché forse il suo babbo - per il quale Fernando conserva un rispetto assoluto - così come Flavio Briatore - con il quale ha condiviso una storia peraltro memorabile - non sempre gli hanno consigliato le mosse giuste. Ma qui si tratterebbe di andar dentro gli anni in Ferrari, i cui capitoli hanno seguito un percorso amaro per una serie incredibile di dettagli, di attimi sfortunatissimi, qualcosa che ha finito col trasformare un grande amore in un disamore, che ha prodotto scorie varie, che portò il ragazzo di Oviedo - impaziente e sfiduciato - ad aprire un contatto con Red Bull fuori tempo e fuori fase per gli equilibri interni Ferrari, compreso quello - sino a quel momento di massima fiducia e di piena sintonia - che riguardava la relazione con Stefano Domenicali, il suo primo vero sponsor a Maranello.

Non ha senso star qui adesso a rintracciare ragioni o responsabilità, anche se il 4-0 subito da Vettel e dalla sua strepitosa Red Bull, in quegli anni, avrebbe potuto essere un 2-2, al netto della rogna e considerando quanta stoffa buttò in pista Alonso tra il 2010 e il 2012, soprattutto. Una stoffa di tale qualità da generare addirittura una riabilitazione collettiva anche tra chi, dentro la Ferrari, aveva smesso di amarlo o non l'aveva amato mai. Perché Nando, ci da dentro e sa darci dentro come pochi. Per qualcuno, come nessuno. In gara, ma anche altrove. In aggiunta è un ragazzo vecchio stampo, uno che parla di donne e beve vino rosso, che sa riconoscere le persone e distinguere tra amicizia e aria fritta. Quando passò alla McLaren, crediamo aves-



**IO VOGLIO VINCERE. RESTARE ALLA FERRARI AVREBBE SIGNIFICATO CONTINUARE A PERDERE**

**FERNANDO ALONSO**



GETTY IMAGES

se in mente un percorso più felice, meno affannato. In compenso pronunciò, allora, una frase che viene buona ancora oggi: «Io voglio vincere. Restare alla Ferrari avrebbe comunque significato continuare a perdere. Quindi posso permettermi di perdere anche con la McLaren, immaginando di vincere domani». A conti fatti, aveva ragione almeno a metà. Perché è vero che la Ferrari, dopo di lui, ha continuato a patire, mentre non pare certo affatto che riesca a togliersi le soddisfazioni che cerca con questa macchina inglese spinta da un motore giapponese che rappresenta forse la delusione più clamorosa del-

# cowboy



la F1 attuale. Vedremo. Di certo il tempo stringe, soprattutto per lui; di certo merita qualcosa di più, come potrebbero ammettere anche i suoi detrattori. Ha sbagliato qualche scelta, ha avuto raramente tra le mani una macchina davvero vincente nelle stagioni della piena maturità. Però, incidenti, non molla, non ha mollato mai.

E i suoi messaggi via radio generano una libidine a parte, contengono lo sghignazzo di Monza come i lamenti cinici e sarcastici lanciati a tempo pieno nell'etere, più l'urlo da cowboy di Austin, poco dopo aver passato Sainz. Sono sgruz preziosi. Parole

## **UN VERO RE DEL RODEO NEL MUCCIO SELVAGGIO**

**Malgrado una McLaren a motore Honda non certo irresistibile, Alonso subito dopo il via si districa tenendo dietro Kvyat, Gutierrez, Ericsson, Palmer, Grosjean, Magnussen, Button, Wehrlein e Nasr**

e suoni che segnalano una personalità vispa e rara, altro che 'sti ragazzini educatissimi, molto per bene, mai capaci di contarla giusta, iperprotetti o stitici. La storia felice e poi contraddittoria; deludente e comunque intesa di Fernando Alonso continua. Grazie a lui, non certo alle prestazioni delle macchine sulle quali sta, si batte e si sbatte come un vero campione. Intendendo persone che lasciano un segno particolare e più netto nel cuore, nell'anima, nella memoria, dentro un tempo che di storie da corsa, vere, senza regia e non recitate, è quasi sprovvisto. ●

9

### Fernando Alonso

Una corsa da "mascalzone". Ai danni di Massa fa un sorpasso oltre il limite. Manovra che spesso in precedenza i Commissari avevano sanzionato. Idem con Sainz, dove finisce nella via di fuga per avere la meglio. Ma il suo entusiasmo, il suo ritmo travolgente e coinvolgente, finiscono per esaltare i Commissari Fia. Che glielo perdonano tutte. Termina al 5° posto, con una McLaren sempre in crisi di potenza. Una gara cominciata male, con un diritto alla prima curva, ma che poi riesce a costruire giro dopo giro, con il suo talento, combattività e intensità nella guida. "Matador" è tornato, ci voleva proprio!

### Carlos Sainz

Con una vettura in crisi di potenza per il motore ormai obsoleto, lo spagnolo corre da vero campione e conclude al 6° posto. Resiste con mestiere e intensità sia a Massa che ad Alonso, che lo supera in maniera discutibile, finendo oltre i limiti della pista. Ma lui non fa polemica, perché combatte alla pari con il suo eroe di quando era bambino. Dice che questo risultato per lui vale come una vittoria. Per l'impegno e l'intensità dimostrata al volante, ha ragione.

### Nico Rosberg

Esce battuto su tutti i fronti dal confronto con Hamilton. Ma alla fine il secondo posto è proprio quello che gli serviva. Alla prima curva pasticcia per cercare di passare Hamilton e Ricciardo ne approfitta. Con gomme diverse rispetto alla Red Bull non si sforza più di tanto per passarla, visto che il secondo posto se lo ritrova "gratis" quando lui cambia le gomme in regime di neutralizzazione e Ricciardo invece no. A quel punto si accontenta di finire dietro ad Hamilton. Felice per avere contenuto i danni.

### Daniel Ricciardo

Ci prova sino alla fine, corre con la solita intensità, e sul podio riesce pure a costringere Gerald Butler a bere Red Bull dalla sua scarpa. Un terzo posto che gli va stretto, perché per molti giri precede Rosberg con autorevolezza. Poi paga il secondo cambio gomme in regime di corsa libera.

### Kimi Raikkonen

Si ritira al 38° giro a causa della ruota posteriore destra mal fissata durante il cambio gomme. Peccato perché stava facendo una gara solida, concreta, più veloce di Vettel, che lo avrebbe visto terminare al quarto posto. Al via ha un ottimo scatto e si installa al quarto posto, davanti a Verstappen. Poi va in crisi dopo il cambio gomme e perde tempo prezioso. La sua strategia è differenziata rispetto a quella di Vettel. Peccato per la bandiera a scacchi che non vede.

7

### Sebastian Vettel

Ottiene il miglior risultato possibile per la Ferrari, anche se in termini di ritmo, in gara il suo è inferiore rispetto a quello di Raikkonen. Al via viene urtato - probabilmente da Hulkenberg - poi è rallentato dall'usura eccessiva delle gomme e da un pezzo di gomma che s'infila nell'ala, facendola stallare. Gara difficile, che però porta a casa di mestiere.

### Sergio Perez

Gara tutta di recupero che conclude all'8° posto, dopo il tempo perso all'inizio per la collisione causata da Kvyat, che lo fa retrocedere all'ultimo posto. Lui però non si scoraggia, inizia una intensa rimonta, "suda" ogni posizione che recupera e mantiene la Force India davanti alla Williams in campionato.

## IL TOP DEL GP

### Lewis Hamilton

Corsa perfetta, non sbaglia nulla, parte in modo ottimale e ora, con 50 vittorie, si prepara a passare Prost nell'albo dei record. Che ne ha una sola in più. La neutralizzazione virtuale gioca a suo favore, perché in quel momento Rosberg alle sue spalle dispone di gomme che gli permetterebbero una maggiore percorrenza. Ma lui non sbaglia nulla e per Rosberg resta sempre irraggiungibile. Ora però deve sperare in un guasto tecnico al compagno.

10





SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

### CORPO A CORPO MA NON PER TUTTI

Perez spintonato al via, sopra, si rimbocca le maniche (della tuta...) e da ultimo conclude ottavo. Per cercare di contenere Hamilton alla prima curva, sotto, Rosberg si fa infilare da Ricciardo. Nonostante... l'età, Button, sotto a destra, corre con la grinta di un giovane debuttante. Felipe Massa, in alto, appare invece piuttosto rinunciatario

LA PRESSE



COLOMBO

### Felipe Massa

Corre d'esperienza, alla prima curva è bravo ad evitare il contatto con Hulkenberg. Potrebbe concludere al 5° posto, ma poi si "siede". Con un motore Mercedes non riesce a passare Sainz che dispone del vecchio Ferrari 2015. Alonso lo "brutalizza" con un sorpasso estremo e subito dopo ha la meglio su Sainz. Che per Massa invece era un ostacolo invalicabile. Nel contatto con la McLaren fora una gomma e deve rientrare ai box per cambiarla. Conclude al 7° posto, una gara positiva ma poco aggressiva. Tipica di chi ha già appeso il casco al chiodo.

### Romain Grosjean

Dopo qualifiche difficili, il francese conclude al 10° posto, tornando così in zona punti. Una buona strategia, lui non commette errori, evita i guai e Gene Haas torna a sorridere.

### Jenson Button

Parte dalle retrovie e conclude al 9° posto, doppiato. Una buona gara, intensa e regolare, evita il caos alla prima curva, gestisce bene di esperienza il degrado delle gomme.

### Max Verstappen

Si ritira al 28° giro per un problema idraulico che blocca il cambio. Al via parte con gomme diverse rispetto a Riccardo, rinviene di forza dopo il primo cambio gomme, al team, che lo invita a gestire le gomme, urla via radio: «*Non sono qui per arrivare quarto*». Ma poi dimentica di avvertire il box quando sta per rientrare per il secondo cambio gomme e perde moltissimo tempo.

5

### Nico Hulkenberg

Alla prima curva viene preso a sandwich tra le due Williams e Bottas lo colpisce nel retro treno. Risultato sospensione ko e ritiro dopo un solo giro.

### Esteban Gutierrez

Si ritira al 16° giro per un problema ai freni, correlato al disco. Con onestà la Brembo al termine si scusa con il team per avere causato il ritiro. Buone maniere che ormai non si vedevano più. Ma il ritmo del messicano, nei primi giri è comunque meno intenso rispetto a Grosjean.

### Jolyon Palmer

Per tutta la gara corre incollato nel posteriore della vettura di Magnussen. Finendo per distruggere le gomme e surriscaldando il motore. Via radio si lamenta che il compagno di squadra non lo farebbe passare, ma lui non ci prova mai. Termina al 13. posto, doppiato.

### Marcus Ericsson

Anche lui cerca di coprire la distanza con un solo cambio gomme, ma la cosa non può funzionare. Strategia disperata quella elaborata dalla Sauber. Parte bene nonostante le gomme medie e al primo giro transita in 13° posizione. Poi perde tempo, scivola in classifica e conclude al 14° posto, doppiato.

### Kevin Magnussen

Ormai tra lui e Palmer, è una sfida tra illusi, visto che per entrambi alla Renault 2017 non ci sarà posto. Parte per disputare tutta la gara con un cambio gomme e invece finisce per effettuarne tre. A dimostrazione di come alla Renault le idee siano confuse. Si prende una penalità di 5" perché mentre è in lotta con Kvyat, taglia la pista ottenendo un vantaggio.

### Pascal Wehrlein

Con due piloti entrambi al debutto ad Austin, la messa a punto della Manor inevitabilmente ne risente. Wehrlein termina al 17° posto, doppiato, con una vettura regolata in modo precario. Ma lui è bravo a non commettere errori.

3

### Valtteri Bottas

Per la Williams finire davanti alla Force India sta diventando una ossessione. Bottas parte come un indemoniato e al primo tornante colpisce Hulkenberg. Rientra subito ai box con la gomma forata, ma poi è lentissimo perché nell'urto le ali e il fondo sono gravemente danneggiati. Conclude al 16. posto, doppiato, persino dietro le Sauber.

### Felipe Nasr

Cerca di coprire la distanza con un solo cambio gomme, ma la cosa non gli riesce. Nella prima parte di gara però, con le gomme medie perde moltissimo tempo, che non riesce a recuperare. Litiga di nuovo con la squadra, spera di firmare con la Force India. Nel frattempo conclude al 15. posto, doppiato.

### Esteban Ocon

Conclude al 18° posto a 2 giri. Al via parte bene, recupera 6 posizioni al primo giro, poi deve rallentare a causa di un detrito che colpisce la sua vettura, alterando l'equilibrio aerodinamico. A quel punto, su una pista per lui tutta nuova, si accontenta di arrivare al traguardo.

### Daniil Kvyat

Il vero pericolo è lui, altro che Verstappen. Ancora una volta il russo compromette la gara di un avversario con un incidente al primo giro, dove mette in mostra ancora una volta la sua brutale aggressività. Questa volta la vittima è Perez, e i commissari lo penalizzano di 10" per la scorrettezza. Non riesce mai a fare una gara senza commettere degli errori, e in termini di prestazioni e intensità mentale, semplicemente Sainz lo sovrasta. Termina 12° doppiato.

#### SON SEMPRE BOTTAS DA ORBI

Collisione subito dopo il via con il "nemico" Hulkenberg per Bottas, sotto, che compromette subito la sua corsa poi fa un'inutile passeggiata che conclude sedicesimo



LA PRESSE





## **NUOVI PNEUMATICI MICHELIN CROSSCLIMATE. ARMATEVI PER QUALSIASI CONDIZIONE METEO.**

Michelin ha creato CrossClimate, il primo pneumatico in grado di affrontare il meteo imprevisto grazie a prestazioni rivoluzionarie in frenata sull'asciutto, aderenza sul bagnato (classificazione "A" in frenata sul bagnato) e trazione sulla neve (certificazione invernale 3PMSF).

Scopri l'innovazione MICHELIN CrossClimate su: [www.michelin.it](http://www.michelin.it)



**MICHELIN**

Il modo migliore di avanzare

IN COLLABORAZIONE CON

**MAGNETI  
MARELLI**

# Ala anteriore

## McLaren

C'è stato un considerevole sviluppo alla McLaren in questo weekend col nuovo alettone anteriore. Certo è che sulle monoposto di Alonso e Button quest'anno ci sono state tre diverse versioni principali dell'alettone anteriore e parecchie altre di minore impatto, ma stavolta si tratta di una filosofia totalmente diversa. Ora i profili dell'ala arrivano fino all'endplate e nella vista in pianta l'intersezione è più diritta. Uno sviluppo recente dell'ala anteriore in tutti i team di F.1 è stato quello di creare un'ala anteriore dove i profili dell'alettone terminano prima dell'endplate e nella vista in pianta l'ala si espande esternamente verso la gomma anteriore. Questa soluzione convoglia all'esterno il flusso d'aria intorno alla gomma anteriore. Ciò allontana la turbolenza della gomma dall'alettone posteriore e dal diffusore, che così lavorano con maggiore efficienza. Prima del 2009 questo effetto era causato più dai bargeboard e dispositivi aerodinamici ai lati del telaio, che dall'alettone anteriore, fino a quando non sono stati banditi.

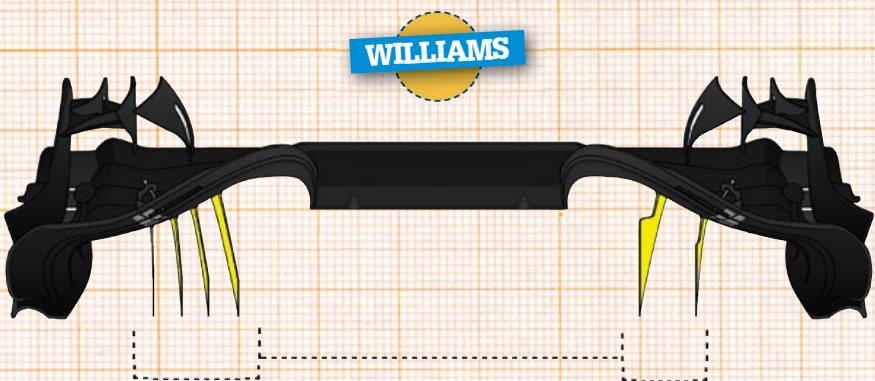
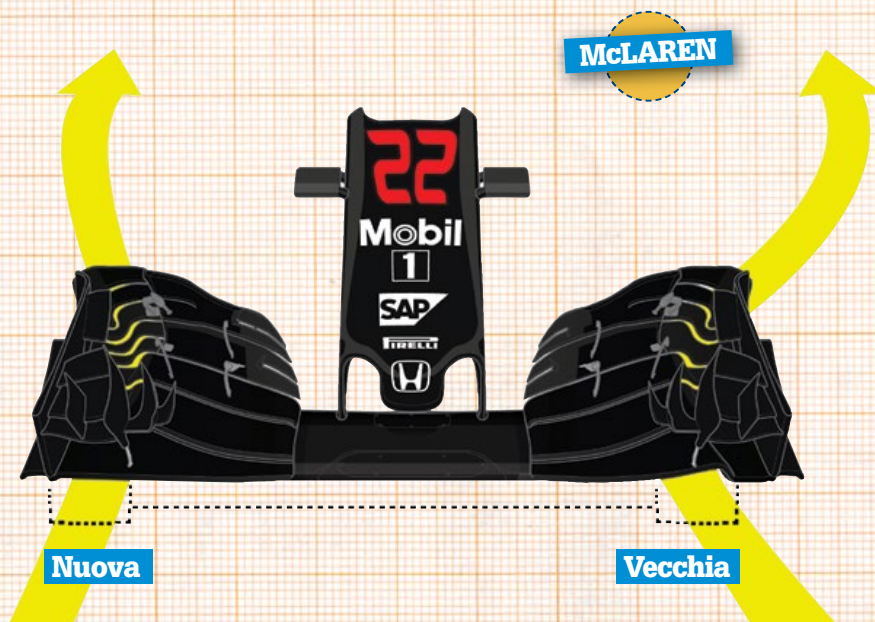
È possibile che la reintroduzione nel 2017 di più dispositivi aerodinamici lungo il lato del telaio porti il team a trovare meno attraenti le complesse intersezioni degli endplate negli alettoni anteriori, quando ricominceranno ad usare carrozzerie più aderenti alla vettura in modo da spingere via dal retrotreno la scia delle gomme.

## Williams

Nelle ultime gare alla Williams hanno apportato alcune piccole modifiche all'alettone anteriore nel tentativo di superare la Force India per il 4° posto in campionato. Senza modificarla, il team dapprima ha dentellato le soffiature dell'ala anteriore. Poi per Austin il numero di paratie sotto l'ala è aumentato da 2 a 4. Queste paratie suddividono in diversi comparti la superficie inferiore dell'ala e servono anche a indirizzare il flusso d'aria verso la parte interna della gomma anteriore. Il maggior numero di paratie, in particolare se allineate con le soffiature dentellate, dà l'idea che alla Williams stiano tentando di lavorare di più su quest'area dell'ala per controllare sia la deportanza che il flusso d'aria attorno alla gomma anteriore.

## Sauber

Prendendo un'idea dalla Mercedes, la Sauber ha provato un nuovo parabrezza con dentellature intagliate. Il parabrezza non è un elemento prestazionale e neppure qualcosa attraverso cui deve "guardare" il pilota, ma serve a ridurre il sollevamento e lo scuotimento subiti dal pilota alle alte velocità. Alla Mercedes usano da anni questa versione dentellata: all'inizio era solo Rosberg a preferire la riduzione di sollevamento e scuotimento



## ALA ANTERIORE SOTTO AI RIFLETTORI

Sopra, Williams e in alto McLaren: ecco come i due team hanno lavorato sull'ala anteriore nel week end del Gp Usa. In alto a destra la soluzione Sauber (presa da un'idea Mercedes) per il parabrezza

che gli offriva, ma l'anno scorso anche Hamilton, grazie a una modifica al casco, ha trovato di maggiore gradimento il flusso d'aria con le dentellature. Ora alla Sauber stanno provando questo formato, in una versione prototipo in bianco opaco testata durante le prove libere.

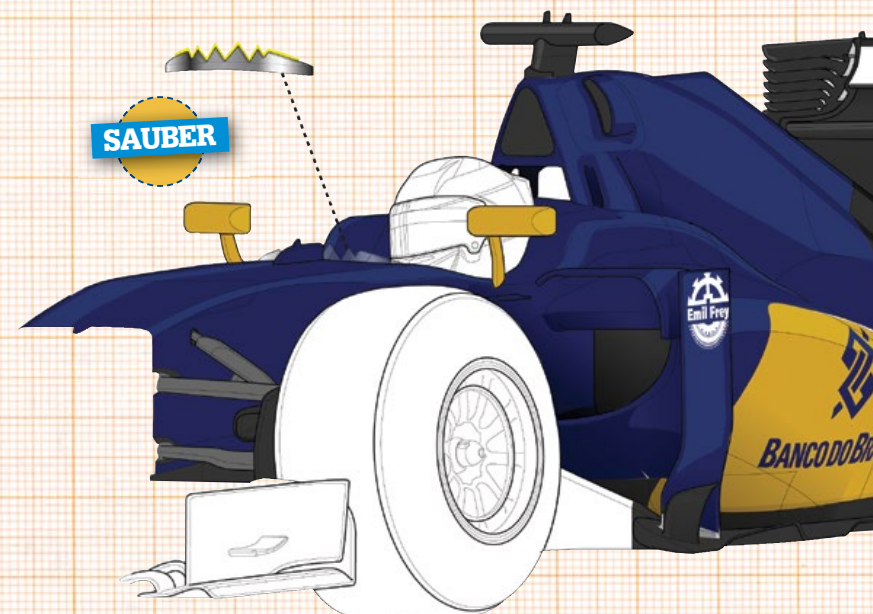
## Flessione dell'alettone anteriore

Con l'avanzare della stagione è diventato sempre più frequente vedere dalle telecamere a bordo il basso flap dell'alettone anteriore flettersi verso il basso a seconda della velocità. Questa flessione intenzionale viene usata per modificare la prestazione aerodinamica delle monoposto al modificarsi della velocità.

Non solo i top, ma anche alcuni team di media clas-

# nel mirino

NON SOLO NOVITÀ SUL FRONTE TECNICO. ORA FANNO DISCUTERE I FLAP DELL'ALETTONE ANTERIORE CHE SI FLETTONO VERSO IL BASSO



tava della flessione dell'alettone posteriore per ridurre la resistenza aerodinamica nei rettilinei, cui si è replicato con una bella serie di regole e test volti ad impedire che elementi dell'alettone posteriore si flettessero in modo da alterare il flusso d'aria che vi passava sopra. Con la sua forma più semplice, questo era piuttosto facile da regolare.

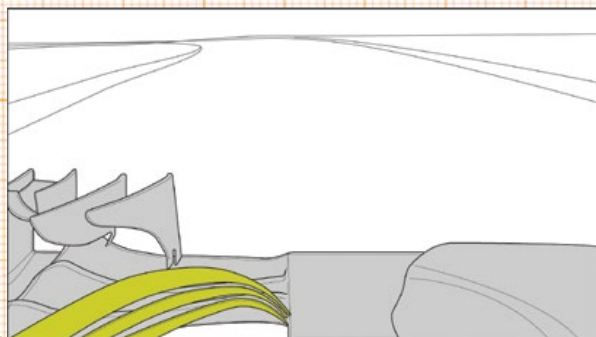
Tuttavia, anche l'alettone anteriore è stato sottoposto a un'uguale quantità di lavoro di progettazione da parte dei team per dargli flessibilità in modo da modificarne la prestazione aerodinamica: dall'abbassamento per aumentare la deportanza, alla torsione per ridurre deportanza e resistenza aerodinamica.

Negli anni la Fia ha introdotto verifiche di deformazione per impedire questa flessibilità, ma le telecamere a bordo continuano a registrare flessioni intenzionali dell'ala per ridurre l'angolo del flap anteriore man mano che aumenta la velocità. Dalla telecamera montata sul muso possiamo vedere come i flap anteriori si pieghino in basso anche a velocità relativamente basse, sollevandosi poi velocemente quando l'auto frena per rallentare in curva.

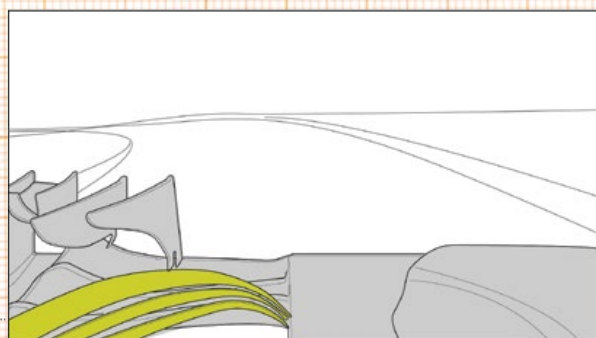
Flap dell'alettone anteriore che si piegano possono portare parecchi benefici: in primo luogo la riduzione della deportanza nell'avantreno rende più semplice la gestione delle alte velocità dell'auto, offrendo maggiore affidabilità al pilota. Poi l'effetto si può usare per ridurre la resistenza aerodinamica, anche se l'alettone anteriore non contribuisce molto alla resistenza aerodinamica generale dell'auto, con gli attuali motori con vincoli al carburante, l'effetto è comunque benefico. Un'altra funzione simile sta nel fatto che il cambio al flusso d'aria in uscita dall'alettone anteriore può alterare il flusso d'aria a valle, fino al punto che la flessione dell'ala anteriore modifica il flusso d'aria tanto da mandare in stallo l'aerodinamica posteriore, riducendo anche la resistenza aerodinamica nei rettilinei con la possibilità di aumentare le velocità massime.

Questa flessione non va confusa con il forte scuotimento delle ali sui cordoli: si tratta al contrario di un movimento lento e controllato volto ad alterare la prestazione aerodinamica dell'auto. Si può sostenere che nessuna ala può essere completamente rigida: questo è vero, ma queste ali sono progettate di proposito per flettersi in questo modo.

Il test attuale che si applica al bordo posteriore delle ali non è abbastanza severo da prevenire questa flessibilità attuale, la Fia ha accesso alle riprese a bordo, ma se nessun team protesta contro questa flessibilità, non si potranno prendere misure per impedirli. ●



Alta velocità



Bassa velocità

sifica, hanno cominciato a sfruttare questo fattore. Il regolamento Fia è poco chiaro al riguardo, ma le norme richiedono assenza di flessibilità nella carrozzeria, richiesta che si può rispettare solo con qualche semplice test. La flessibilità di carrozzeria e, nello specifico, dell'ala è da anni oggetto di un tiramolla tra la Fia e squadre. All'inizio si trat-

## L'ALA FLETTE A SECONDA DELLA VELOCITÀ

Sopra ecco come flettono i flap dell'alettone anteriore a seconda della velocità

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Bottas	1°	27"098
Ricciardo	8°	23"956
Raikkonen	8°	23"989
Verstappen	9°	23"489
Rosberg	10°	23"526
Button	10°	23"613
Grosjean	10°	24"523
Pérez	10°	23"350
Hamilton	11°	23"601
Massa	11°	24"093
Sainz	11°	24"778
Alonso	11°	23"683
Gutiérrez	13°	24"470
Magnussen	13°	24"310
Wehrlein	13°	26"059
Vettel	14°	24"433
Palmer	15°	24"071
Ericsson	17°	25"229
Ocon	17°	25"216
Bottas	20°	25"222
Kvyat (+10")	21°	37"837
Raikkonen	24°	23"845
Ricciardo	25°	23"534
Verstappen	26°	36"112
Palmer	26°	24"766
Ocon	26°	27"532
Pérez	27°	24"467
Grosjean	27°	26"056
Magnussen	27°	24"103
Button	28°	25"635
Vettel	29°	23"812
Massa	29°	23"903
Nasr	29°	24"244
Sainz	30°	24"281
Alonso	30°	25"300
Hamilton	31°	23"575
Wehrlein	30°	25"182
Rosberg	31°	24"149
Raikkonen	38°	25"384
Magnussen	43°	23"898
Ocon	44°	24"665
Vettel	53°	24"156
Massa	54°	23"464

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



COSÌ AL TRAGUARDO

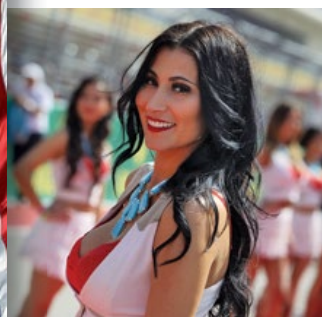
POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L. Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	56	1.38"12"618	188,415	1'42"386	45
2°	18	N. Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 4"520	188,270	1'41"897	34
3°	15	D. Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	56	a 19"692	187,787	1'42"555	51
4°	12	S. Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	56	a 43"134	187,045	1'39"877	55
5°	10	F. Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1'33"953	185,458	1'43"502	36
6°	8	C. Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	56	a 1'36"124	185,390	1'42"832	33
7°	6	F. Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	184,864	1'43"414	33
8°	4	S. Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	184,388	1'43"925	33
9°	2	J. Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	55	a 1 giro	184,327	1'44"468	37
10°	1	R. Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	184,081	1'44"335	35
11°		D. Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	55	a 1 giro	183,341	1'44"730	48
12°		K. Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	55	a 1 giro*	183,474	1'42"475	45
13°		J. Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	55	a 1 giro	183,146	1'44"724	18
14°		M. Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	182,998	1'45"140	19
15°		F. Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	182,484	1'44"117	55
16°		V. Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	182,170	1'44"977	34
17°		P. Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	55	a 1 giro	182,135	1'45"451	36
18°		E. Ocon (Francia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	54	a 2 giri	180,945	1'43"585	46

RITIRATI

		K. Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	38	Ruota	185,803	1'41"841	26
		M. Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	28	Cambio	186,834	1'42"424	28
		E. Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	16	Freni	178,855	1'45"364	15
		N. Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	1	Incidente	130,491	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DICOTTESIMO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	6	8	8	6	5	5
MERCEDES	ROSBERG	MERCEDES	5	5	5	5	4	4
FERRARI	VELTEL	FERRARI	6	6	6	5	5	5
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	5	5	5	5	5	5
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
WILLIAMS	BOTTAS	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	5	5	5	5	4	4
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	5	5	5	5	4	5
FORCE INDIA	HULKENBERG	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
RENAULT	MAGNUSSEN	RENAULT	5	5	5	5	4	5
RENAULT	PALMER	RENAULT	5	5	5	5	3	5
TORO ROSSO	KVYAT	FERRARI (2015)	5	4	4	4	4	4
TORO ROSSO	SAINZ	FERRARI (2015)	5	5	4	4	5	5
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	5	6	4	4	4	4
SAUBER	NASR	FERRARI	5	5	5	4	4	4
MCLAREN	ALONSO	HONDA	8	9	9	7	7	7
MCLAREN	BUTTON	HONDA	6	6	6	6	6	6
MANOR	WEHRLIN	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
MANOR	OCON	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	4	5	4	5	4	4
HAAS	GUTIERREZ	FERRARI	4	5	4	4	5	5

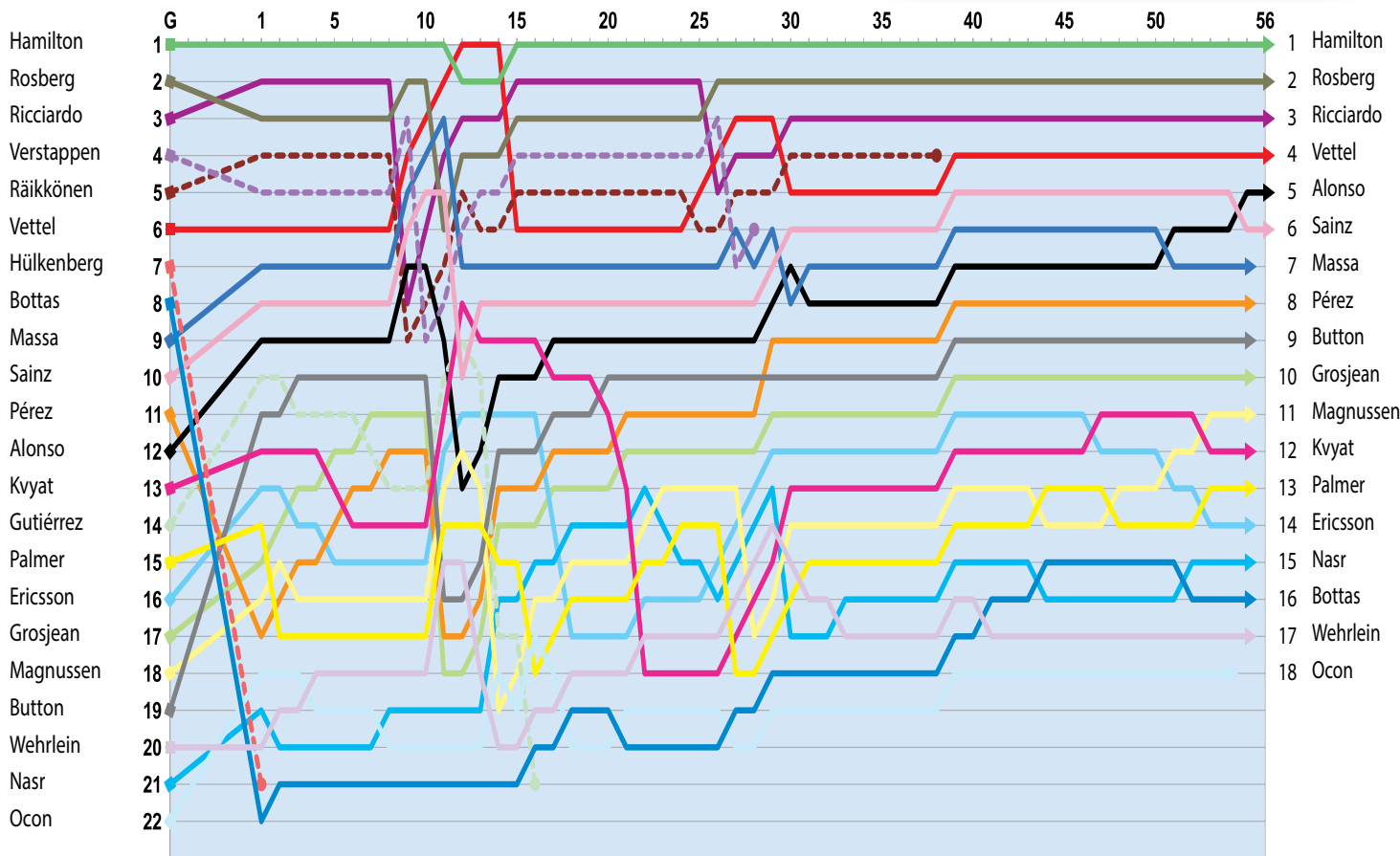


STATI UNITI | 18ª gara del mondiale F1 | 23 ottobre 2016 | Circuit of the Americas (5,513 km)  
 | Distanza: 308,405 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara

**LEGENDA**

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

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ ALLA CURVA 12**

180 PRIMA DELLA CURVA

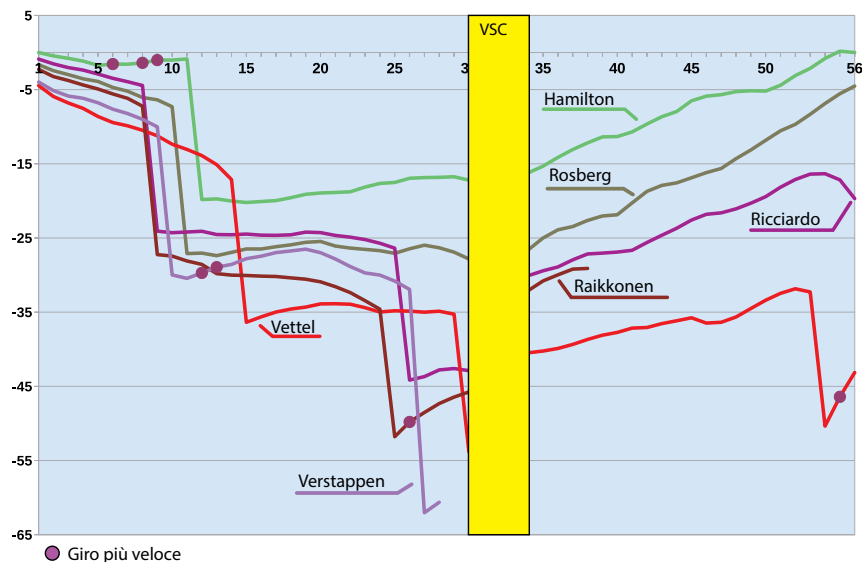
**QUALIFICAZIONI**

Wehrlein	341.2
Ocon	339.6
Grosjean	338.0
Raikkonen	336.9
Gutiérrez	336.3
Massa	334.5
Pérez	334.4
Hamilton	334.3
Rosberg	333.4
Nasr	332.5
Bottas	332.4
Palmer	332.3
Vettel	332.0
Hülkenberg	332.0
Ericsson	331.5
Alonso	331.4
Magnussen	331.3
Verstappen	329.3
Button	329.0
Ricciardo	329.0
Sainz	327.4
Kvyat	326.3

**GRAN PREMIO**

Magnussen	345.1
Bottas	343.1
Palmer	342.3
Wehrlein	338.8
Grosjean	338.7
Verstappen	337.0
Rosberg	336.9
Raikkonen	334.6
Kvyat	334.6
Ocon	334.5
Alonso	334.2
Nasr	334.1
Massa	333.2
Pérez	331.6
Ricciardo	330.2
Button	330.1
Ericsson	329.3
Vettel	328.2
Hamilton	328.0
Gutiérrez	318.9
Sainz	316.5
Hülkenberg	248.8

**I DISTACCHI**



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

## RECORD PISTA

### SUL GIRO IN PROVA

#### NUOVO

L. Hamilton  
(Mercedes F1 W07 Hybrid)  
1'34"999 media 208,915 km/h  
Primito precedente:  
S. Vettel  
(Red Bull RB8/Renault, 2012)  
1'35"657 media 203,027 km/h

### SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO  
S. Vettel  
(Red Bull RB8/Renault, 2012)  
1'39"347 media 199,772 km/h

### SULLA DISTANZA

IMBATTUTO  
L. Hamilton  
(McLaren MP4-27/Mercedes, 2012)  
1h35'55"269 media 192,911 km/h

## GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-11°
Vettel	12°-14°
Hamilton	15°-56°

## NOTE

\* 5 secondi di penalità per aver lasciato la pista ottenendo vantaggio

## PROVE LIBERE

### VENERDÌ 21 OTTOBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Rosberg	1'37"743	1'37"358
2° Hamilton	1'37"428	1'37"649
3° Ricciardo	1'39"963	1'37"552
4° Vettel	1'39"988	1'38"178
5° Verstappen	1'39"379	1'38"258
6° Hülkenberg	1'39"712	1'38"508
7° Pérez	s.t.	1'38"568
8° Button	1'41"663	1'38"713
9° Alonso	1'40"362	1'38"801
10° Raikkonen	1'39"407	1'38"865
11° Sainz	1'40"140	1'38"971
12° Magnussen	1'41"942	1'39"159
13° Nasr	1'40"287	1'39"189
14° Bottas	1'39"776	1'39"197
15° Kvyat	1'40"131	1'39"202
16° Massa	1'40"191	1'39"281
17° Palmer	1'42"332	1'39"455
18° Grosjean	1'40"826	1'39"554
19° Ocon	1'43"874	1'40"086
20° Gutiérrez	1'40"970	1'40"114
21° Ericsson	1'41"170	1'40"219
22° Wehrlein	s.t.	1'41"131
23° Celis	1'41"422	s.t.
24° King	1'42"012	s.t.

### SABATO 22 OTTOBRE

	3ª SESSIONE
1° Verstappen	1'36"766
2° Ricciardo	1'37"032
3° Raikkonen	1'37"284
4° Hamilton	1'37"483
5° Rosberg	1'37"784
6° Vettel	1'37"894
7° Hülkenberg	1'37"948
8° Bottas	1'38"188
9° Button	1'38"212
10° Alonso	1'38"452
11° Pérez	1'38"512
12° Palmer	1'38"528
13° Massa	1'38"607
14° Kvyat	1'38"691
15° Sainz	1'38"710
16° Gutiérrez	1'38"939
17° Grosjean	1'39"097
18° Magnussen	1'39"105
19° Ericsson	1'39"239
20° Nasr	1'39"509
21° Ocon	1'39"771
22° Wehrlein	1'41"427

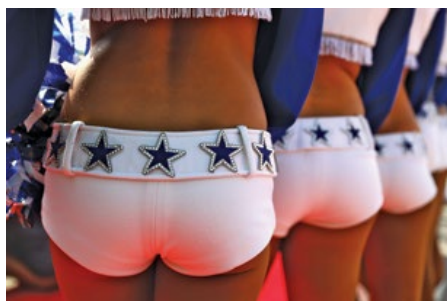
## GRIGLIA

1ª FILA	6 Rosberg Mercedes 1'35"215	44 Hamilton Mercedes 1'34"999
2ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'35"747	3 Ricciardo Red Bull 1'35"509
3ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'36"358	7 Raikkonen Ferrari 1'36"131
4ª FILA	77 Bottas Williams 1'37"116	27 Hülkenberg Force India 1'36"628
5ª FILA	55 Sainz Toro Rosso 1'37"326	19 Massa Williams 1'37"269
6ª FILA	14 Alonso McLaren 1'37"417	11 Perez Force India 1'37"353
7ª FILA	21 Gutierrez Haas 1'37"773	26 Kvyat Toro Rosso 1'37"480
8ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'39"356	30 Palmer Renault 1'37"935
9ª FILA	20 Magnussen Renault 1'38"317	8 Grosjean Haas 1'38"308
10ª FILA	94 Wehrlein Manor 1'38"548	22 Button McLaren 1'38"327
11ª FILA	31 Ocon Manor 1'38"806	12 Nasr Sauber 1'38"583

## POLE POSITION

SABATO 22 OTTOBRE	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Hamilton	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'36"296	1'36"450	1'34"999	25"066	38"153	31"780
2° Rosberg	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'36"397	1'36"351	1'35"215	25"361	38"086	31"599
3° Ricciardo	Red Bull RB12	1'36"759	1'36"255	1'35"509	25"368	38"279	31"842
4° Verstappen	Red Bull RB12	1'36"613	1'36"857	1'35"747	25"377	38"454	31"909
5° Raikkonen	Ferrari SF16-H	1'36"985	1'36"584	1'36"131	25"540	38"435	32"156
6° Vettel	Ferrari SF16-H	1'37"151	1'36"462	1'36"358	25"645	38"431	32"144
7° Hülkenberg	Force India VJM09	1'36"950	1'36"626	1'36"628	25"777	38"467	32"177
8° Bottas	Williams FW38	1'37"456	1'37"202	1'37"116	25"911	38"564	32"419
9° Massa	Williams FW38	1'37"402	1'37"214	1'37"269	25"943	38"603	32"568
10° Sainz	Toro Rosso STR11	1'37"744	1'37"175	1'37"326	25"920	38"795	32"348
11° Pérez	Force India VJM09	1'37"345	1'37"353		25"887	38"593	32"591
12° Alonso	McLaren MP4-31	1'37"913	1'37"417		26"132	38"822	32"463
13° Kvyat	Toro Rosso STR11	1'37"844	1'37"480		26"058	38"858	32"564
14° Gutiérrez	Haas VF-16	1'38"053	1'37"773		25"964	38"929	32"880
15° Palmer	Renault R.S.16	1'38"084	1'37"935		26"146	38"877	32"724
16° Ericsson	Sauber C35	1'38"040	1'39"356		26"013	39"192	32"835
17° Grosjean	Haas VF-16	1'38"308			26"043	39"020	33"095
18° Magnussen	Renault R.S.16	1'38"317			26"293	39"030	32"787
19° Button	McLaren MP4-31	1'38"327			26"184	39"107	33"036
20° Wehrlein	Manor MRT05	1'38"548			26"239	39"012	33"292
21° Nasr	Sauber C35	1'38"583			26"119	39"216	33"248
22° Ocon	Manor MRT05	1'38"806			26"139	39"097	33"399

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



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

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



COLONBEO

## MONDIALE PILOTI

		TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G.BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11
1°	N.Rosberg	331	25	25	25	25	(i.)	6	10	25	12	15	18	12	25	25	25	15	25	18	-	-	-
2°	L.Hamilton	305	18	15	6	18	(i.)	25	25	10	25	25	25	25	15	18	15	(m.)	15	25	-	-	-
3°	D.Ricciardo	227	12	12	12	(11°)	12	18	6	6	10	12	15	18	18	10	18	25	8	15	-	-	-
4°	S.Vettel	177	15	(m.)	18	(i.)	15	12	18	18	(m.)	2	12	10	8	15	10	(i.)	12	12	-	-	-
5°	K.Raikkonen	170	(m.)	18	10	15	18	(i.)	8	12	15	10	8	8	2	12	12	12	10	-	-	-	-
6°	M.Verstappen	165	1	8	4	(m.)	25	(i.)	12	4	18	18	10	15	(11°)	6	8	18	18	(m.)	-	-	-
7°	S.Pérez	84	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	1	15	(17°)	8	(11°)	1	10	4	4	8	6	4	-	-	-
8°	V.Bottas	81	4	2	1	12	10	(12°)	15	8	2	(14°)	2	2	4	8	(m.)	10	1	(16°)	-	-	-
9°	N.Hülkenberg	54	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	4	2	(19°)	6	1	6	12	1	(i.)	4	4	(i.)	-	-	-
10°	F.Alonso	52	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	(11°)	(m.)	(18°)	(13°)	6	(12°)	6	(14°)	6	6	(16°)	10	-	-	-
11°	F.Massa	49	10	4	8	10	4	1	(m.)	1	(20°)	(11°)	(18°)	(i.)	1	2	(12°)	(13°)	2	6	-	-	-
12°	C.Sainz	38	2	(i.)	2	(12°)	8	4	2	(m.)	4	4	4	(14°)	(m.)	(15°)	(14°)	(11°)	(17°)	8	-	-	-
13°	R.Grosjean	29	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	(14°)	(13°)	6	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	(11°)	(m.)	(m.)	(11°)	1	-	-	-
14°	D.Kvyat	25	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	(12°)	(m.)	(i.)	1	(16°)	(15°)	(14°)	(m.)	2	(14°)	(13°)	(11°)	-	-	-
15°	J.Button	21	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	(m.)	(11°)	8	(12°)	(m.)	4	(i.)	(12°)	(m.)	2	(18°)	2	-	-	-
16°	K.Magnussen	7	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(15°)	(16°)	(i.)	(17°)	1	(m.)	(14°)	(12°)	-	-	-
17°	J.Palmer	1	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	(m.)	(15°)	(12°)	(m.)	(12°)	(19°)	(15°)	(i.)	(15°)	1	(12°)	(13°)	-	-	-
18°	P.Wehrlein	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	(17°)	(m.)	1	(i.)	(19°)	(17°)	(i.)	(m.)	(16°)	(15°)	(22°)	(17°)	-	-	-
19°	S.Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20°	E.Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	(16°)	(13°)	(11°)	(12°)	(13°)	(11°)	(m.)	(20°)	(m.)	-	-	-
21°	M.Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	(m.)	(20°)	(18°)	(m.)	(16°)	(17°)	(12°)	(15°)	(14°)	-	-	-
22°	F.Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	(18°)	(12°)	(13°)	(15°)	(17°)	(m.)	(17°)	(i.)	(13°)	(m.)	(19°)	(15°)	-	-	-
23°	R.Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	(19°)	(18°)	(16°)	(i.)	(21°)	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24°	E.Ocon	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(16°)	(18°)	(18°)	(16°)	(21°)	(18°)	-	-	-

## MONDIALE COSTRUTTORI

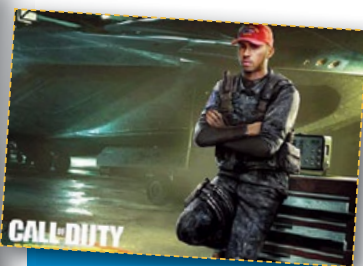
1°	Mercedes	636	25/18	25/15	25/6	25/18	-	6/25	10/25	25/10	12/25	15/25	18/25	12/25	25/15	25/18	25/15	15/0	25/15	18/25	-	-	-
2°	Red Bull	400	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	6/12	6/4	10/18	12/18	15/10	18/15	18/0	10/6	18/8	25/18	8/18	15/0	-	-	-
3°	Ferrari	347	15/0	0/18	18/10	0/15	15/18	12/0	18/8	18/12	0/15	2/10	12/8	10/8	8/2	15/12	10/12	0/12	12/10	12/0	-	-	-
4°	Force India	138	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	1/4	15/2	-	8/6	0/1	1/6	10/12	4/1	4/0	8/4	6/4	4/0	-	-	-
5°	Williams	130	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	0/15	1/8	0/2	-	0/2	0/2	1/4	2/8	-	0/10	2/1	6/0	-	-	-
6°	McLaren	74	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	0/8	-	6/0	0/4	6/0	-	6/0	6/2	-	10/2	-	-	-
7°	Toro Rosso	55	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	0/2	-	0/4	1/4	0/4	-	-	-	2/0	-	-	0/8	-	-	-
8°	Haas	29	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	1/0	-	-	-
9°	Renault	8	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1/0	0/1	-	-	-	-	-
10°	Manor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11°	Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## CAMBI GOMME

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



SUTTON-IMAGES.COM



SARÀ IN "INFINITE WARFARE"

## Hamilton da videogiochi!

Lewis Hamilton apparirà tra i personaggi nella prossima versione del videogame "Call of Duty", nell'episodio intitolato "Infinite Warfare" che uscirà il 4 novembre. Hamilton però non è il primo pilota a essere stato ospitato su un videogame. Il primato spetta a Danica Patrick, che era già apparsa in Sonic & All Stars Racing, nel 2010.

LA RIVELAZIONE DI LEWIS

## Quella pipì di Schumi

Per promuovere il Gp, alla vigilia alcuni piloti partecipano a importanti programmi televisivi. Hamilton è stato così ospite di Ellen Degeneres Show. Alla domanda su come facesse a trattenere la pipì per oltre due ore durante il Gp, Lewis ha risposto: «Non mi è mai capitato di farla in macchina, ma altri piloti non si comportano così. I miei meccanici mi hanno detto che invece Michael Schumacher la faceva regolarmente dentro l'abitacolo quando correva per la Mercedes».



NELLA SUA AUTOBIOGRAFIA SCRITTA CON ADAM PARR

## Brawn va giù bello duro

Già avevamo dato notizia dell'arrivo di "Total Competition", il libro scritto da Ross Brawn in collaborazione con Adam Parr, ex team manager della Williams. Ora emergono alcuni contenuti piuttosto polemici, soprattutto nei confronti del management Mercedes: «Mi sono state imposte delle persone dalla Mercedes di cui non potevo fidarmi - scrive Brawn - non capivo cosa volessero realmente. Visto che Lauda diceva una cosa e Wolff un'altra. Una situazione di cui non vedevo il futuro, a meno che avessi scelto di andare alla guerra contro di loro. Una situazione per me del tutto nuova e probabilmente non avevo più voglia di essere coinvolto in quel progetto, visto i presupposti. A complicare tutto, il fatto che Lauda e Wolff fossero anche proprietari del team. Non ho mai capito perché alla Mercedes abbiano insistito per coinvolgerli nel ruolo di soci, pensando che dal momento che investivano dei loro soldi, sarebbero stati più motivati. Quella era la loro speranza». Toto Wolff ha risposto così alle considerazioni di Brawn: «Ho parlato con Ross, mi ha detto che quelle considerazioni sono state estrapolate da un discorso più ampio. Ma la ristrutturazione di una organizzazione è sempre un momento difficile e delicato. Quando Brawn ha deciso di lasciare il team, abbiamo avuto una lunga striscia di successi, nonostante una situazione non semplice. Stimolo Brawn come persona e lo rispetto molto come tecnico. Le citazioni del libro non hanno cambiato la mia opinione su di lui».

ALLA MANOR IL MARTEDÌ PRE-GP

## Un serpente dà emozioni

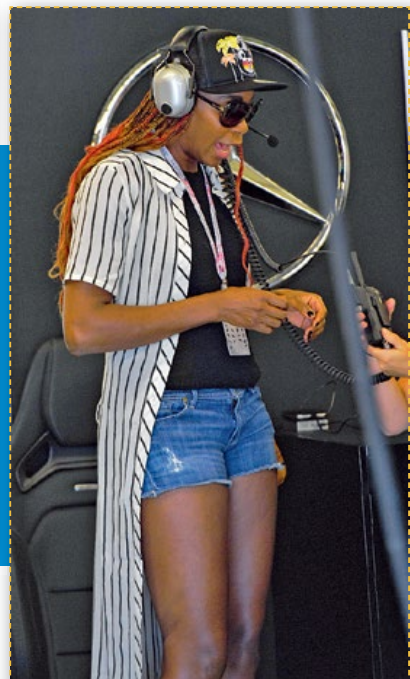
Sebbene il circuito Cota sorga a breve distanza dalla città di Austin, la campagna texana riserva sempre molte sorprese. Così i meccanici della Manor quando martedì hanno iniziato a lavorare nei box, in un angolo hanno trovato questo serpente di notevoli dimensioni. Che, sebbene non velenoso, ha riportato la F1 ai tempi gloriosi del circuito di Jacarepaguà a Rio de Janeiro. Quando alla domanda se ci fossero dei serpenti lungo la pista, era normale sentirsi rispondere: «No, non ce ne sono molti».



Hamilton si è dato da fare per promuovere il Gp in Tv

Lente d'ingrandimento

A lato, l'allenatore di basket Ettore Messina e, a destra, la tennista Venus Williams nel paddock





**È STATO DECISO DOPO UNA RIUNIONE TRA I TEAM E ECCLESTONE**

## Test 2017 in **Spagna** e nel **Bahrain**

Dopo una riunione tra i team ed Ecclestone, è stato finalmente raggiunto un accordo per i test pre stagionali 2017. Entrambe le sessioni si terranno a Barcellona dal 27 febbraio al 2 marzo e dal 7 marzo al 10. Ma la settimana successiva al Gp del Bahrain, il circuito di Sakhir ospiterà altri due giorni di test collettivi, in programma il 17 e 18 aprile. Che prenderanno così il posto dei test che avrebbero dovuto svolgersi sempre a Barcellona, ma dopo il Gp di Spagna.

**ANCHE SE IL TEAM HA SFRUTTATO IL PRIMO DEI DUE JOLLY**

### Copri fuoco violato in Mercedes

Dopo i problemi lamentati nelle prove di venerdì, i meccanici della Mercedes hanno cambiato l'intero impianto di alimentazione sulla vettura di Hamilton. Il lavoro, particolarmente lungo e complesso, ha portato il team a infrangere la regola

del copri fuoco e i meccanici hanno lavorato oltre il tempo compreso tra le ore 7 del mattino e le ore 23, limite stabilito dal regolamento. Ma ogni squadra dispone di due jolly da giocare, quindi Hamilton non è stato penalizzato.

**LO STESSO GENE HAAS SI È STUPITO DELL'IMPENNATA ECONOMICA**

### Prezzi alle stelle per il Gp

Durante il Gp, il prezzo degli hotel in città schizza alle stelle, con motel da 50 dollari, che vendono le camere a 300 dollari al giorno. E prezzi per gli hotel più belli che superano quelli del Gp di Montecarlo. «Una

vergogna - ha detto Gene Haas -, non avrei mai immaginato che nel mio paese succedessero cose del genere». Però non è che i prezzi degli hotel a Daytona per la 500 Miglia Nascar, siano poi molto più bassi...



Ad Austin Grosjean ha festeggiato il suo 100esimo Gp in F1, sopra. Sotto, parentesi glamour con la presenza dell'attore premio Oscar Christoph Waltz - prediletto da Quentin Tarantino -, con la collega Rosa Salazar



**PRESTO TOTO SARÀ PAPÀ**

### Susie Wolff è incinta

Presto Toto Wolff sarà padre. L'erede dovrebbe nascere nell'aprile 2017 e per lui e Susie Stoddard sarà il primo figlio. Secondo figlio in arrivo invece per Christian Horner e la seconda moglie Geri Halliwell. In precedenza il team principal Red Bull aveva avuto una figlia dal primo matrimonio.



**TERMINOLOGIA DA RIVEDERE**

### L'inglese strano di Arrivabene

Spesso Maurizio Arrivabene si esprime con termini inglesi diciamo non convenzionali. Il massimo si è raggiunto nella conferenza stampa dei team principal, quando ad Arrivabene è stato chiesto che significato avesse per la Ferrari correre in America. «I mean, Usa is for Ferrari a super market». Letteralmente: «Gli Usa per la Ferrari sono un supermercato».



**FETICCI DI LE MANS**

### Pietre miliari costosissime

La casa d'aste americana "L'art et l'automobile" ha messo in vendita un pezzo molto interessante. Si tratta di una delle pietre miliari disseminate lungo il circuito di Le Mans ogni 500 metri, che vennero installate dall'Aco negli Anni '30. Realizzate in cemento, resistettero sino agli Anni '50, poi andarono distrutte o furono rimosse per motivi di sicurezza, visto che si tratta di strutture in cemento. Attualmente le poche pietre miliari rimaste intatte sono visibili al Museo dell'Aco e a quello di Brooklands. Quello in vendita è il primo esemplare in mano a un privato. Si riferisce al km 4,5, che coincideva con la parte iniziale del rettilineo dell'Hunaudières. Proibitivo il prezzo stimato, da 50.000 a 70.000 dollari.

**DISEGNATI DA HAMILTON**

### Coniglietti da scoop

Ecco cosa aveva disegnato Lewis Hamilton con il telefonino durante la conferenza stampa di Suzuka. Postati su Snapchat, i suoi ritratti e quelli di Sainz Jr in versione "coniglietti psichedelici", con tanto di carote al seguito.





**GIOVEDÌ USATI COME PARTY**

## Manor fa festa col gin

La Manor è sponsorizzata da Daffy's, tra i produttori più prestigiosi di Gin. Il team inglese ha così preso l'abitudine di organizzare ogni giovedì, per giornalisti e amici, una festiccina nella propria hospitality, dove logicamente il Gin la fa da padrone. Frequentati in maggioranza da giornalisti inglesi, i giovedì della Manor si sono trasformati spesso in colossali bevute, dove più di un collega ha avuto bisogno di essere accompagnato in hotel, non essendo più in condizioni di guidare. Una bevuta colossale, un modo Anni '70 di fare relazioni pubbliche, informale e lontano dallo stile "political correct" oggi presente in F1.

**PER LA WILLIAMS LA MARTINI ASPETTA... LA MAGGIOR ETÀ**

# Stroll attende l'annuncio

Sebbene l'accordo tra Lance Stroll e la Williams sia stato firmato da tempo (As ne ha dato notizia già al Gp di Montecarlo), la squadra inglese ancora non ha fatto l'annuncio ufficiale. La ragione è che la Martini vuole aspettare che il giovane pilota canadese diventi maggiorenne. Stroll festeggerà i 18 anni il 29 ottobre, prima di quella data la Martini non vuole essere associata a un minore. Per ovvie ragioni sulle restrizioni di legge sull'uso di alcolici da parte di minori.

**LANCIÒ LONG BEACH E VUOLE PROMUOVERE IL GP NEL NEW JERSEY**

## Si rivede il veterano Chris Pook

Visto ai box Chris Pook, l'uomo che ideò il Gp di Long Beach e per primo ebbe l'idea dei circuiti cittadini negli Stati Uniti. Pook vorrebbe ora resuscitare il progetto del Gp di New Jersey, che tre anni fa era arrivato a ottenere l'iscrizione in campionato, ma poi era naufragato per problemi economici. Pook ha illustrato il progetto a

Ecclestone e agli uomini di Liberty Media. Da ricordare che gli organizzatori del New Jersey Gp, che aveva lo skyline di Manhattan come sfondo, avevano comperato in precedenza da Bernie Ecclestone tutte le strutture: muretti, reti, tribune, cavalcavia, che erano servite per il circuito cittadino di Valencia.



**ANCHE IL PROSSIMO ANNO**

## Toro Rosso tiene Kvyat!

Per porre fine alle tante voci relative al futuro di Daniel Kvyat, la Toro Rosso ha confermato il pilota russo anche per il campionato 2017. Un atto di fiducia della Red Bull nei suoi confronti, visto che dopo il suo passaggio al team di Faenza, Kvyat ha ottenuto risultati piuttosto scarsi e non aveva lesinato critiche a Helmut Marko. Alla fine Toro Rosso ha preferito Kvyat a Nasr che offriva 15 milioni di dollari, ma soprattutto a Gasly, che per conto della Red Bull ha già disputato numerosi test ed è ancora in lotta per il campionato Gp2. Brutta notizia anche per Giovinazzi, che a un certo punto era stato oggetto di trattative da parte di Marko.

**NEL COLLEGIO DELLA FIA**

## Blundell commissario

Questa la composizione del collegio dei commissari Fia ad Austin: in rappresentanza dei piloti, Mark Blundell, affiancato dalla spagnola Silvia Bellot e dallo svizzero Paul Gutjahr.



Lente d'ingrandimento



A sinistra, Gené col cestista della Nba Pau Gasol. Sopra, Ricciardi si è fatto vedere in trattore. A destra, la sciatrice Lindsey Vonn e, in alto Chris Pook, già artefice del Gp di Long Beach, che spinge per una gara in New Jersey





**PROSSIMO GP**

**A SUZUKA I DUE NON HANNO VOLUTO PROTESTARE CONTRO VERSTAPPEN**

## Wolff e Lauda decisi contro il reclamo

Toto Wolff ha chiarito il caos di Suzuka, quando la Mercedes aveva prima presentato reclamo contro Verstappen - voluto da Paddy Lowe - e poi lo ha ritirato. «Tutto è avvenuto per una mancanza di comunicazione. Io e Niki siamo partiti subito al termine della gara per prendere l'aereo e il team, non riuscendo a consultarci preventivamente, ha presentato reclamo all'ultimo minuto. Mezz'ora dopo, appena abbiamo saputo della cosa, abbiamo detto di ritirare il reclamo. Perché Verstappen con Hamilton ha fatto una manovra dura ma non scorretta. Sono queste le situazioni che ci si aspetta di vedere durante un Gp».

**DOPO I PROBLEMI OCCORSI A SAINZ AL VIA DEL GP DI MALESIA**

## Un sensore vigila se ci sono stalli

Per evitare il ripetersi dei problemi occorsi a Sainz al Gp di Malesia, quando, nonostante il motore avesse stallato, Charlie Whiting aveva dato ugualmente il via, la Fia ha deciso di correre ai ripari.

Ora un sensore su ogni motore sarà collegato in direzione gara, per segnalare se in griglia dovessero verificarsi problemi di stallo. In realtà le attuali vetture, utilizzando l'energia prodotta dal kers, potrebbero riavviarsi da sole, senza l'aiuto ausiliario.

Ma si tratta di una procedura piuttosto complessa, che i piloti possono compiere intervenendo con entrambe le mani sul volante. Per questo motivo Sainz non aveva agitato le braccia in griglia come prescrive il regolamento. In quella occasione lo spagnolo era riuscito a fare ripartire il motore, ma ora per motivi di sicurezza si è deciso che chi gestisce la procedura di partenza, debba essere informato in tempo reale qualora si ripresentasse un problema simile.

**UFFICIALIZZATE DALLA PIRELLI**

## Le mescole messicane

La Pirelli comunica le scelte delle mescole per il prossimo Gp del Messico. Scelte differenziate sia tra i piloti Mercedes che Ferrari. Hamilton preferisce disporre di un set in più di gomme soft, Rosberg invece punta sulle medie. Stesso discorso per Vettel, che dispone di un set di gomme medie in più rispetto a Raikkonen che invece punta più sulle soft. I piloti della Ferrari scelgono anche un set di gomme supersoft in più rispetto a quelli della Mercedes.

PILOTA	WHITE MEDIUM	YELLOW SOFT	RED SUPERSOFT
#44 HAMILTON	3 (○○○)	5 (○○○○○)	5 (○○○○○)
#6 ROSBERG	4 (○○○○)	4 (○○○○)	5 (○○○○○)
#5 VETTEL	3 (○○○)	4 (○○○○)	6 (○○○○○)
#7 RAIKKONEN	2 (○○)	5 (○○○○○)	6 (○○○○○)
#19 MASSA	3 (○○○)	3 (○○○)	7 (○○○○○)
#77 BOTTAS	3 (○○○)	3 (○○○)	7 (○○○○○)
#3 RICCIARDO	3 (○○○)	4 (○○○○)	6 (○○○○○)
#33 VERSTAPPEN	3 (○○○)	4 (○○○○)	6 (○○○○○)
#27 HULKENBERG	3 (○○○)	3 (○○○)	7 (○○○○○)
#11 PEREZ	3 (○○○)	3 (○○○)	7 (○○○○○)
#20 MAGNUSSEN	5 (○○○○○)	2 (○○)	6 (○○○○○)
#30 PALMER	4 (○○○○)	3 (○○○)	6 (○○○○○)
#26 KVIYAT	2 (○○)	3 (○○○)	8 (○○○○○)
#55 SAINZ	2 (○○)	3 (○○○)	8 (○○○○○)
#9 ERICSSON	3 (○○○)	3 (○○○)	7 (○○○○○)
#12 NASR	3 (○○○)	3 (○○○)	7 (○○○○○)
#14 ALONSO	3 (○○○)	4 (○○○○)	6 (○○○○○)
#22 BUTTON	3 (○○○)	4 (○○○○)	6 (○○○○○)
#94 WEHRLAIN	2 (○○)	5 (○○○○○)	6 (○○○○○)
#31 OCON	2 (○○)	5 (○○○○○)	6 (○○○○○)
#8 GROSJEAN	2 (○○)	4 (○○○○)	7 (○○○○○)
#21 GUTIERREZ	1 (○)	5 (○○○○○)	7 (○○○○○)

**30 OTTOBRE**

## IN MESSICO VIA ALLE ORE 20.00 DOPPIA DIRETTA RAI E SKY

Circuito F.lli Rodriguez, Messico 4052 m / 71 giri / ore 20.00

**I PRIMATI**

**In prova:** N. Rosberg (Mercedes F1 W06 Hybrid) 1'19"480, media 194,947 km/h

**In gara:** N. Rosberg (Mercedes F1 W06 Hybrid) 1'20"521, media 192,426 km/h

**Distanza:** N. Rosberg (Mercedes F1 W06 Hybrid) 1h42'35"038, media 178,597 km/h

### IL GP SU SKY SPORT F1 E SULLA RAI (LIVE)

**VENERDÌ 28 OTTOBRE**

SkySportF1	libere 1	17.00
SkySportF1	libere 2	21.00
RaiSport1	libere 1	17.00
RaiSport1	libere 2	21.00

**SABATO 29 OTTOBRE**

SkySportF1	libere 3	17.00
RaiSport1	libere 3	17.00
SkySportF1	Qualifiche	20.00
Rai2	Qualifiche	20.00

**DOMENICA 30 OTTOBRE**

SkySportF1	Gara	20.00
Rai 1	Gara	20.00

**IL GP CON**



Diretta delle prove e della gara da venerdì 28 a domenica 30 ottobre su [www.autosprint.it](http://www.autosprint.it) e su [twitter @autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://www.facebook.com/autosprint)



A sinistra, Verstappen e Ricciardo ricevono le maglie dei San Antonio Spurs da Patty Mills. Sopra, lo skateboarder Ryan Sheckler. A destra, l'attore Butler



# Formula E

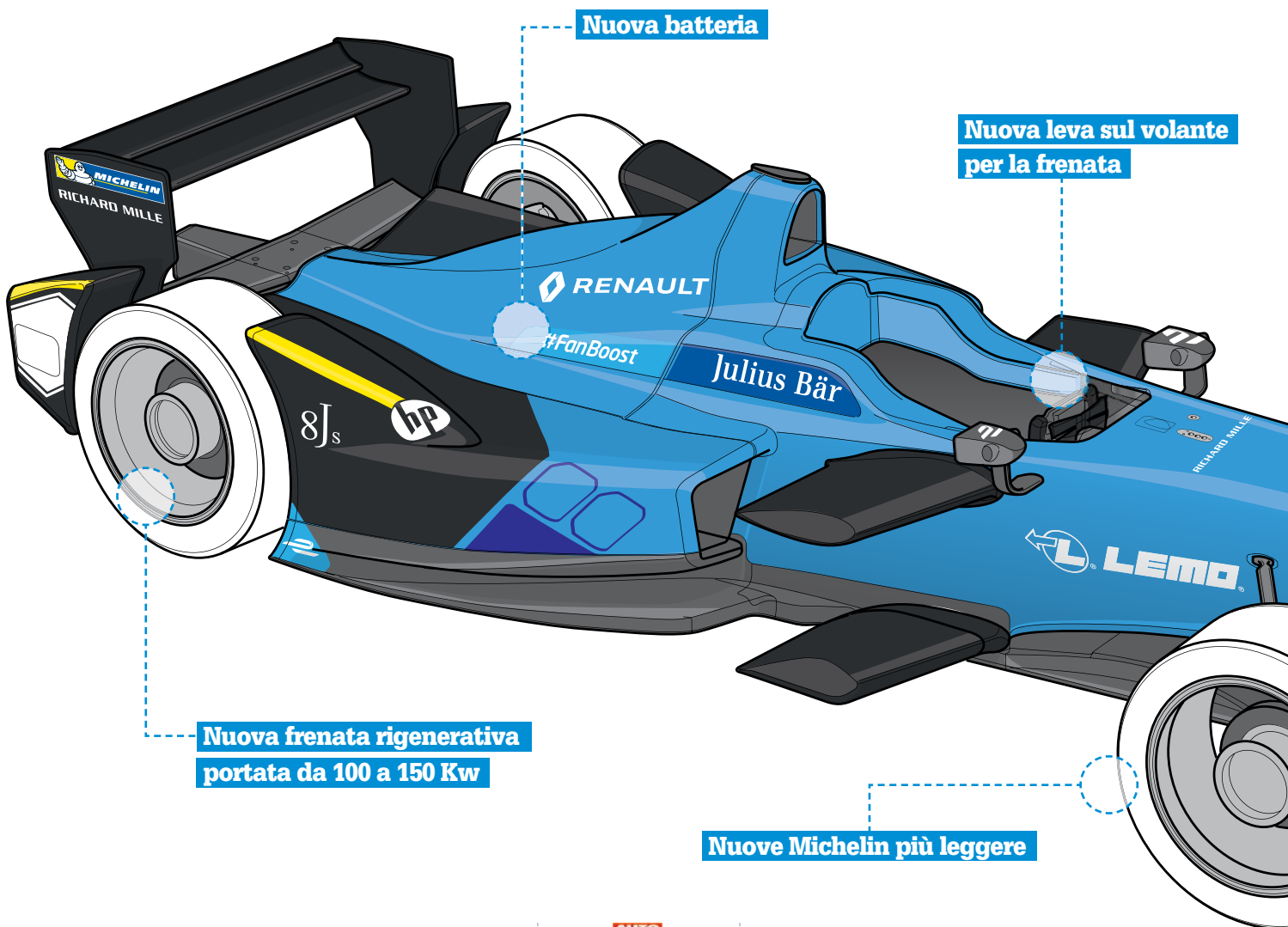
## crescita continua

**L**a Formula E è già arrivata alla sua terza edizione, campionato che ha aperto le danze due settimane fa ad Hong Kong. La serie è in crescita costante con un supporto sempre maggiore da parte dei Costruttori, un maggior numero di gare e vetture sempre più veloci. Il telaio utilizzato è standard e il compito dei team è quello di costruire il gruppo motore-trasmissione che tragga il massimo dall'energia che la batteria rende disponibile. In questa stagione sono otto i costruttori che forniscono diverse tecnologie per il gruppo motore-trasmis-

sione ai dieci team. Ci sono soluzioni innovative, dalla tecnologia dei motori all'elettronica ad alto voltaggio e layout meccanici. C'è stato un evidente passo in avanti nel livello ingegneristico dei gruppi motore-trasmissione da 300 cv elettrici che attualmente raggiungono nei dettagli i livelli della F1.

### Tante le novità nella nuova stagione

La terza stagione della F.E ha portato anche nuove regole che mirano a migliorare l'aspetto delle vetture, a dar loro una maggiore autonomia e velocità.



## DOPO IL PRIMO ROUND 2017 AD HONG KONG ANDIAMO A SCOPRIRE COME E QUANTO SONO CAMBIATE LE MONOPOSTO PER LA NUOVA STAGIONE

di [Craig Scarborough](#)

Il primo e più evidente cambiamento è la nuova ala sul muso che richiama quelle a ponte della F.1 del 2007-8. Tuttavia in F.E si tratta solamente di un'aggiunta estetica, l'ala non accresce la deportanza né reduce la resistenza aerodinamica, è stata aggiunta solo per rendere le vetture diverse dalla tipica monoposto da corsa.

Ancora più importante è la nuova batteria; tutti i team ne ricevono dagli organizzatori una con specifiche fisse: si tratta di una enorme unità fornita da Williams Advanced Engineering, aggiornata con nuove celle e impianto interno. Questo aiuta la batteria a far fronte all'enorme quantità di energia che vi circola senza che si surriscaldi. Ora i team possono far confluire di nuovo nella batteria una maggiore quantità di energia derivata dalla frenata rigenerativa. Precedentemente, per via di problemi termici, un simile livello di recupero di energia non era possibile. Grazie a questa nuova batteria anche altri sistemi possono beneficiarne, innanzitutto il regolamento permette una frenata rigenerativa maggiore, portata da 100 a 150Kw al giro, cosa che consente ai piloti di guadagnare energia per giro il che permette loro di correre in modalità che richiedono maggiore potenza per più tempo nel corso della gara senza esaurire la batteria.

### È nuovo anche il volante

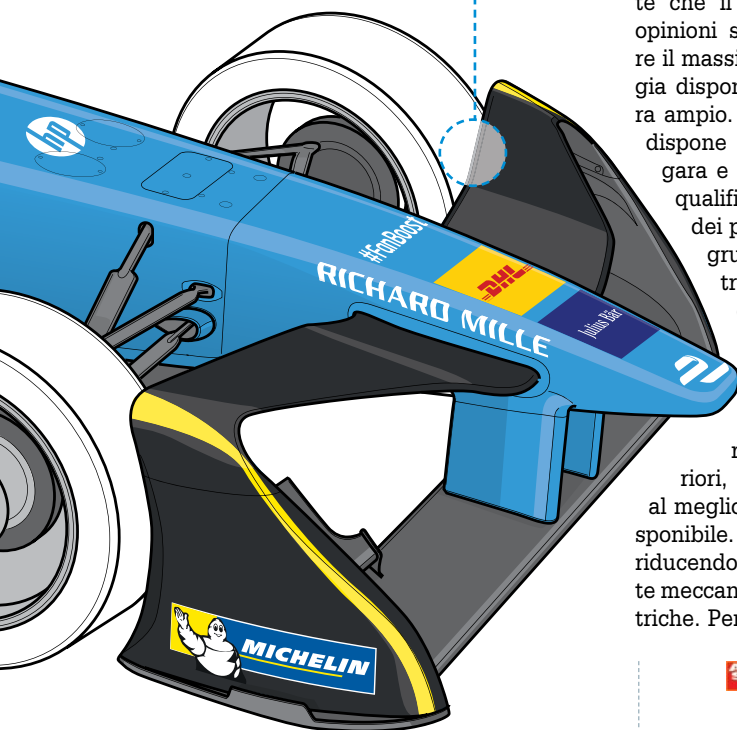
Quando guidano una vettura di F.E i piloti normalmente frenano usando il pedale del freno, ma possono anche agire su una leva sul volante per aumentare il livello di frenata rigenerativa, che agisce anche sulle ruote posteriori. Si tratta di una tecnica difficile da imparare assieme alle altre complessità di guida e di gestione dell'energia, per questo il regolamento ora permette un nuovo e più complesso volante. È interamente configurabile, il design prevede sei leve posteriori, sei comandi a rotazione e dieci pulsanti, come pure un cruscotto Lcd a colori più grande e spie luminose a Led.

Infine viene anche fornito un nuovo tipo di gomme Michelin, più leggere e con minore resistenza al rotolamento. Siccome la F.E usa gomme da tutte le stagioni e ognuna delle due auto di un pilota ha in effetti un set per ogni gara, le gomme vengono usate sia in condizioni di asciutto che di bagnato e non vengono cambiate durante i pit stop. Con questi pneumatici con nuove specifiche la vettura pesa 5 kg in meno e la resistenza al rotolamento viene ridotta del 16%; ciò significa che la vettura, con l'energia così risparmiata, potrebbe compiere un giro in più rispetto a quanto faceva con le gomme normali. ●

# Motore-cambio scelte diverse

## I TEAM SI SONO SBIZZARRITI PER TRARRE IL MASSIMO DELL'ENERGIA DAL GRUPPO PROPULSORE-TRASMISSIONE

### Nuova ala sul muso



**G**uardando ai diversi gruppi motore-trasmissione è evidente che il ventaglio di opinioni su come trarre il massimo dall'energia disponibile è ancora ampio. Ogni vettura dispone di 180kw in gara e 200kw per le qualifiche, il lavoro dei progettisti del gruppo motore-trasmissione è quello di minimizzare le perdite dalla batteria alle ruote posteriori, utilizzando al meglio l'energia disponibile. Ciò si ottiene riducendo sia le perdite meccaniche che elettriche. Per raggiungere

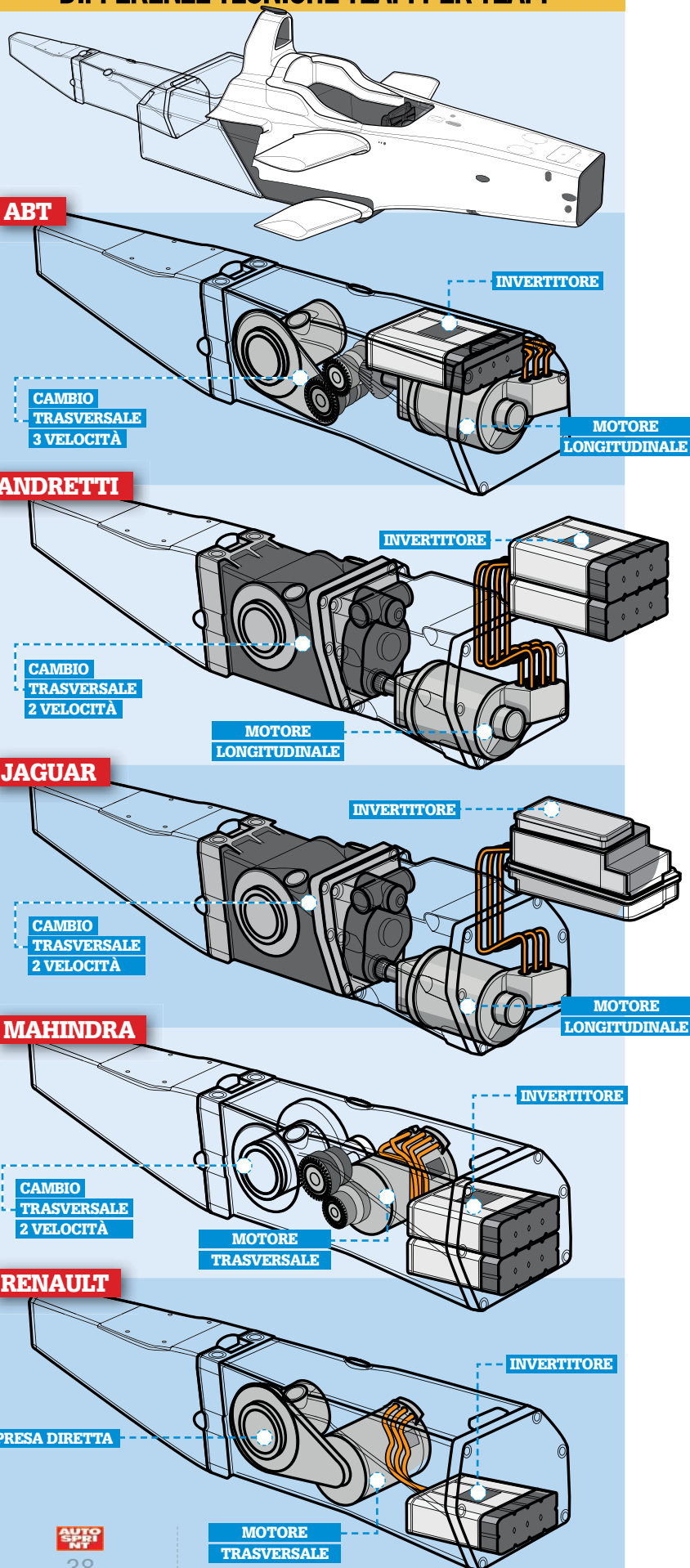
l'obiettivo ogni costruttore non ha percorso la stessa strada, usando una diversa tecnologia. **Renault eDams** si è aggiudicata 3 dei 4 campionati delle scorse due stagioni, il suo powertrain Season2 ha già un design di seconda generazione, essendo molto diverso dalle specifiche fisse dei powertrain Season1. Quest'anno si è andati anche oltre, un singolo potente motore montato trasversalmente e posizionato in basso in un alloggiamento in carbonio e collegato al differenziale con una velocità fissa, non c'è cambio di marce alla Renault. Ciò porta a un gruppo molto leggero con poche perdite

meccaniche dal cambio. Tuttavia il rischio è che il motore debba funzionare a un numero di giri molto basso per partire e nelle curve lente. Mentre i motori elettrici danno il massimo della coppia da zero giri, il motore in questa fascia è inefficiente e questo può esaurire l'energia della batteria dell'auto in gara. Il nuovo team **Techeetah** ha investito nella fornitura cliente del powertrain Renault e quindi godrà dei vantaggi dello stesso hardware e software del team leader, con un costo contenuto, e diventando così un team sul quale vale la pena tenere un occhio. Il maggiore concorrente,

Schaeffler Abt Audi, ha ancora un gruppo motore-trasmissione simile a quello della scorsa stagione, che rimane a metà strada tra il set up del Season1 e quello della seconda generazione Renault. L'installazione quest'anno è molto migliorata, c'è un motore singolo montato longitudinalmente accoppiato a un cambio trasversale alla maniera della Ferrari 312T. Questa soluzione comporta il maggior peso e perdite meccaniche del cambio a 3 velocità, ma anche maggiore flessibilità nel mantenere il motore nella fascia di maggior efficacia a basse e alte velocità. Ci sono 4 team con powertrain che apparentemente sono molto simili, tutti hanno seguito il setup di questa stagione di Renault con motore trasversale, con trazione attraverso due rapporti al differenziale. Rappresentativo tra questi è Mahindra, che ha stretto una partnership con Magneti Marelli per la produzione di un nuovo motore, con design a 6 fasi. Normalmente i motori da corsa sono a 3 fasi, l'alimentazione in CA rende l'unità più fluida e più potente. Tuttavia il motore Magneti Marelli usa due di questi motori a tre fasi costruiti in un singolo involucro che rende il motore elettricamente efficiente. Tutti questi team montano l'inverter all'interno dell'alloggiamento in carbonio della scatola degli ingranaggi, ciò abbassa il centro di gravità e risparmia un po' di peso grazie ai più corti cavi di connessione. Sia Mahindra, e il suo team cliente Dragon, che Venturi e DS Virgin hanno que-

sto set up. Quest'anno, questi team grazie a un powertrain più efficiente possono aspettarsi un miglioramento delle prestazioni. Anche il team **Andretti**, appoggiato da Bmw, monterà il motore Magneti Marelli a sei fasi: hanno collocato il motore longitudinalmente all'interno di un alloggiamento abbinandolo a un cambio Helwland a due velocità. Con questo setup Andretti non può inserire i due inverter nell'alloggiamento, e saranno così collocati al di sopra della batteria con lunghi cavi che li collegano al motore. La new entry **Jaguar Racing** ha avuto poco tempo per sviluppare un'installazione avanzata e presenta un singolo motore longitudinale accoppiato a un cambio a 2 velocità con l'inverter collocato sopra la batteria. Infine **NextEV**, che ha vinto il campionato piloti nella Season1 ma che ha vissuto una terribile seconda stagione, sempre a combattere con un inefficiente ed eccessivamente pesante gruppo motore-trasmissione. NextEV ora monta motori Magelec, con una struttura a pancake a flusso assiale. Questo rende il motore largo come diametro ma piuttosto piatto, da qui il nome pancake. All'interno dell'involucro in carbonio ci sono due di questi motori, abbinati a un cambio Magelec a una sola velocità. Questa tecnologia andrà bene il prossimo anno con i suoi maggiori livelli di energia, ma già adesso il team Next EV è molto competitivo con il nuovo, più leggero e efficiente gruppo trasmissione-motore. ●

## DIFFERENZE TECNICHE TEAM PER TEAM



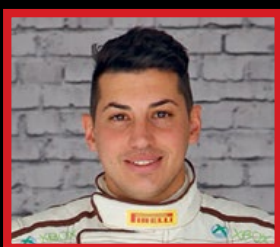


# MINI CHALLENGE 2016. EPIC WIN.



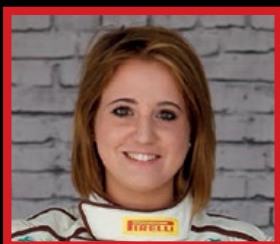
Lo spettacolo del MINI Challenge ha raggiunto il suo apice lo scorso weekend presso l'Autodromo Internazionale del Mugello. L'evento finale della stagione ha conquistato il pubblico: emozione, adrenalina e tanta voglia di vincere. Ivan Tramontozzi e Fimauto by Super Challenge Team sono i vincitori finali per la categoria MINI John Cooper Works mentre Rachele Somaschini e MINI Milano by Elite Motorsport per la categoria MINI Cooper S. Ringraziamo tutti i protagonisti di questa avventura mozzafiato.

Stay tuned: MINI Challenge ha i motori sempre accesi.



## CLASSIFICA FINALE CATEGORIA MINI JOHN COOPER WORKS

- Primo classificato: Ivan Tramontozzi (Fimauto by Super Challenge Team)
- Secondo classificato: Gianluca Calcagni e Filippo Maria Zanin (L'Automobile by Progetto E20)
- Terzo classificato: Alessio Alcidi (MINI Roma by CAAL Racing)



## CLASSIFICA FINALE CATEGORIA MINI COOPER S

- Primo classificato: Rachele Somaschini (MINI Milano by Elite Motorsport)
- Secondo classificato: Nicola Franzoso e Juri Manganelli (Progetto E20)
- Terzo classificato: Alessandro Suerzi Stefanin (Team Suerzi)

[MINI.IT/CHALLENGE](http://MINI.IT/CHALLENGE)

Thanks to: **FASTWEB** MINI ACCESSORIES **XBOX** MINI FINANCIAL SERVICES **GENART**

Technical support: **PIRELLI** **OMP** **HILSTEIN** **Eibach** **Power** **ALIAUT**

Consumi MINI John Cooper Works versione stradale ciclo misto (litri/100 km): da 5,7 a 6,3. Emissioni CO<sub>2</sub> (g/km): da 133 a 147.



**L**o scorso 17 ottobre Enzo Coloni ha compiuto 70 anni tondi. Un buon motivo per dedicare una puntata di Cuore da Corsa alla sua storia incredibile, fatta di passione, capacità, trionfi e resurrezioni. Dal monastero fino alla F.1, per approdare al ruolo di patron e promoter AutoGp. Ma lasciamo che sia lui a svelarsi fino in fondo.

**- Enzo, e pensare che dovevi farti frate.**

«Cavolo, da frate a Costruttore di F.1 ce ne corre».

**- Cominciamo dall'Enzo fratellino minore.**

«Ho fatto tre anni di seminario a Scarperia, quindi nei pressi del Mugello, dal 1956 al 1959. Indossavo la veste bianca dei domenicani camaldolesi».

**- L'abito resta bianco, dalla tonaca all'ignufiga.**

«Piano, andiamo per gradi. Torno a casa dal seminario, trovo mio padre che ha una Lancia Ardea e un Fiat 615, mi avvinco la passione per quelle diavolerie che sono le macchine e non mi passa mai più. Pensa, a dodici anni guido già di tutto, escava-

**IL 1989, L'ANNO DELLA SVOLTA MANCATA IN F1**

Il team Coloni, con Raphanel, Moreno e gli sponsor giusti: il 1989 meritava d'essere l'anno della svolta per la coraggiosa squadra umbra in F.1. Nella foto grande, sempre nel 1989, il brasiliano Roberto Moreno in azione e, nell'altra pagina, Enzo con il figlio Paolo



# Enzo Coloni

## e i suoi favolosi 70



SETTANT'ANNI DI VITA E QUARANTATRÉ STAGIONI NELLE CORSE. ENZO COLONI HA FESTEGGIATO UN TRAGUARDO DI VITA IMPORTANTE E COGLIE L'OCCASIONE PER RACCONTARE LA SUA STORIA. DA PROMESSO FRATICELLO A COSTRUTTORE DI F.1, PASSANDO PER I SUCCESSI IN F.3 FINO AD APPRODARE ALLA FORMULA CADETTA DA TOP TEAM E AL RUOLO DI ORGANIZZATORE E PROMOTER DELL'AUTOGP

tore compreso, e sto sempre nell'officina di mio cugino, letteralmente affascinato. Sai, ci si nasce, con una predisposizione così. Per me ogni mezzo semovente era una scoperta, da ragazzo passavo dalla ruspa all'autotreno con naturalezza e piacere».

**- A correre inizi tardi, nel 1973, a 27 anni suonati.**  
«La passionaccia mi prende assistendo al Gp di Montecarlo F.3 1971, dove Giancarlo Naddeo è 2° su una Tecno, dietro alla Lotus di David Walker. Come pilota, nasco insieme al circuito di Magione, nel 1973, frequentando la scuola di Henry Morrogh, che resta colpito da me, visto che andavo più veloce dell'istruttore, e mi spinge a correre».

**- Racconta l'esordio.**

«Acquisto una F.850 a Vittorio Veneto e la faccio finire di montare da Rosati di Perugia. Poi mi dicono che c'è una gara di rallycross a Castelrigone, così vado alla cieca e sono subito quarto. Fantastico. Bello carico, parto col carello, moglie e figli piccoli -

HO VISSUTO  
LA MIA PASSIONE  
RESTANDO VICINO  
AI MIEI FIGLI:  
È UNA COSA  
BELLISSIMA

ENZO COLONI



Fidalma e Paolo -, alla volta di Misano, per il debutto in monoposto con la F.850, ma mi scordo di cambiare i rapporti, tanto che in rettilineo sono sempre a limitatore e alla fine m'esplosa il motore...».

**- Il ghiaccio è rotto e tu di talento ne hai eccome.**

«Corro in F.Italia nel 1974-1975, con la Scuderia Nettuno di Bologna, sponsorizzato dalla Baravelli Giocattoli, con Patrese come compagno e rivale, tanto che alla fine tra noi litiganti finisce per prendersi l'alloro il terzo, cioè Bruno Giacomelli».

**- Poi ti dai ai monomarca, dominando il Challenge Ford Mexico, anche se non fai tuo il titolo.**

«Già, solo per colpa di una boccola taroccata».

**- Per risarcimento ottieni una F-Superford e...**

«Prima gara a Vellelunga, la macchina me la fa Bruno Marioli, ma ho bisogno di un aiutino per l'assetto, così vado a chiederlo all'ingegner Giorgio Stirano, che cura la favoritissima Osella di Teo Fabi. Okay, Stirano mi dà una mano, poi pronti-via, Fabi va in testa e io lo inseguo, passano i giri e lo raggiungo, tanto che alla fine lo supero e vinco, sotto gli occhi di uno Stirano esterrefatto. Apriti cielo!».

**- Ce n'è abbastanza per passare in F.3 nel 1978.**

«Vinco subito a Magione su Ralt, poi entro in contatto con la scuderia Rondini di Bergamo e ottengo la sponsorizzazione Gulf, iniziando col chiedergli l'olio... Un gran bel colpo. Già nel 1980 potrei vincere il tricolore, ma il titolo va a Pardini con la Dallara grazie al gioco degli scarti e alla mancata disputa di una gara a Imola che lo favorisce. Pazienza».

**- Nel 1981 quasi getti la spugna.**

«Sole poche gare, con Adriano Morini».

**- Nel 1982 torni bello cattivo e vinci il tricolore F.3.**

«Aiutato da Giorgio Caielli, con la Ralt Rt3, con la quale corro pure nell'Europeo. Gran bella stagione. Godo a vincere l'italiano F.3, ma ho 36 anni d'età».

**- Alla fine ti vuole conoscere pure Enzo Ferrari. Come andò il vostro incontro a Maranello?**

«Due ore insieme. Di me sapeva tutto, il Drake. Mi chiese cosa pensavo di Barilla, perché con Paolo avevamo fatto scaramucce in pista. "Bravo ragazzo!", gli riposi, e lui sorrise. Gli dissi che puntavo a correre in F.1, sennò avrei diretto il mio team in F.3 e lui fu prodigo di consigli, paterno, piacevolissimo.»

IL LUPO DI TUORO HA TOCCATO QUOTA SETTANTA ALLA GRANDE, CON LA PASSIONE E LA DETERMINAZIONE DI SEMPRE. MA ANCHE CON LA VOGLIA DI TRACCIARE IL BILANCIO DI UNA CARRIERA UNICA, F.1 COMPRESA

di Mario Donnini

foto Colombo, Sutton-Images.com

ni  
anni





«Ci salutammo così. Fu bellissimo».  
**- E così provi la F.1, saggiando due team inglesi.**  
 «Nell'interstagione testo la Toleman a Donington con l'umido, mi giro tre volte e finisco a un secondo e mezzo dal titolare Derek Warwick».

**- Niente male, no?**  
 «No, ma il problema è che per il mondiale vogliono 500 milioni di lire e io non ne ho. Poi c'è la Arrows, con la quale faccio solo un giro di lancio a Silverstone, prima che scenda la nebbia. Loro pretendono anche più, di budget, e alla fine lascio perdere e decido di fare il team principal in F.3».

**- Be', i risultati sono da top team.**  
 «Sì, al top nell'italiano F.3 1983 con Capelli, l'anno dopo rinvio il Tricolore con Santin e pure l'Europeo, sempre con Capelli. Quindi nel 1986 ancora un successo nel Tricolore F.3 con Larini e matura il salto di categoria in F.3000 per il 1986, con una March guidata da Tarquini e modificata da Scalabroni».

**- I riscontri sono incoraggianti. E a Pergusa...**  
 «Siamo i più veloci, ma alla chicane ci butta fuori Martini. Okay, non importa, ormai il ritorno del motore aspirato in F.1 mi ha messo la voglia di provarci e non penso ad altro. La Coloni F.1 viene realizzata a Passignano, nel mio stabilimento, con la monoscocca in carbonio cotta nell'autoclave dell'azienda. Appena è pronta, nel 1987 la porto a Magione e ci percorro qualche giro io, poi sale Larini».

**- Il primo contatto iridato della vettura del tecnico Roberto Ori è sfortunato. Non vi qualificate.**  
 «A Monza la leva del cambio è out. Ma ci riscattiamo a Jerez, qualificandoci e correndo dignitosamente, fino a che una sospensione va kappà, forse a causa dell'urto contro un cordolo. Ma è fatta: la Coloni ha preso parte al suo primo Gran Premio!».

**- Per il 1988 scegli il rookie Gabriele Tarquini.**  
 «Come pilota è ottimo e ha più appoggi di Larini, così possiamo correre con la vettura, la Fc188B, debitamente aggiornata, con la quale usciamo senza problemi dalla palude delle prequalifiche, prendiamo il via in 8 Gp e giungiamo buoni ottavi al Gp del Canada. Insomma, stavamo davanti alla Ligier».

**- Con le regole d'oggi e i punti ai primi dieci, in Canada sarebbero stati tre punti iridati, milioni di dollari in cascina e la salvezza del team. Ciò è l'ennesima dimostrazione che in F.1 hai tanti più meriti di quanto non venga ricordato.**

«Questo sì, è bello tu lo faccia notare. E guarda che il nostro problema era duplice. Da una parte viaggiavamo con 20-25 kg di sovrappeso, dall'altro il budget comincia a essere un'emergenza e questo lo capiamo in maniera concreta purtroppo l'anno successivo, quando a stagione inoltrata mettiamo in pista la vera grande evoluzione, ossia la Coloni



**DEB IN F1 A FINE 1987  
 CON NICOLA LARINI**

Sopra, Enzo con Nicola Larini a fine 1987, quando debuttò in F.1 a Jerez. A lato, con Pantano in F.3000, alla prima vittoria per il team umbro, a Barcellona 2002. A destra con Cecon, il figlio Paolo e Filippi, premiati da As nel 2011. In alto, la serie L'AutoGp

**IN F1 POTEVO  
 ANDARE BENE  
 DA PILOTA E DA  
 COSTRUTTORE MA  
 MI SONO MANCATI  
 SOLO I SOLDI...**

ENZO COLONI



C3, al Gp del Canada, sesta gara del mondiale. Ma adesso andiamo con ordine, perché voglio raccontare tutto per bene».

**- Prego.**  
 «La F.1 di Fine Anni '80 non è ancora impossibile, la Coloni potrebbe ben figurare. All'inizio qualche soldo c'è, poi i quattrini svaniscono e finisce male».

**- Spiega meglio.**  
 «Nel 1988 ho un contratto triennale con la Himont che mi assicura entrate preziose, ma dopo un anno l'azienda nell'orbita Montedison disdice il suo impegno e resto a secco. Cosa faccio, a quel punto, causa alla Montedison? No, vado avanti. Per il 1989 il francese Raphanel porta lo sponsor di "La Cinq", ma alla fine non vedo mezza lira. Un'altra bella botta. Per fortuna i soldi garantiti dalla Fininvest di Berlusconi, ossia il profumo "Malizia", entrano davvero: un miliardo e 800 milioni di lire che ci assicurano la sopravvivenza, ma è dura assai».

**- Nel 1988 il tuo "diesse" è Carlo Giorgio.**  
 «Carlo Giorgio era un vero appassionato. Entusiasta quanto competente. E parlava inglese, cosa da non trascurare. Lo ricordo con affetto e rimpianto, è stato uno degli ultimi romantici delle corse».

**- A Monaco 1989 riesci a mettere in griglia entrambe le vetture, con Moreno e Raphanel. Gran bel colpo. Non è un caso: il team Coloni è serio.**  
 «Guardo le prove alla Vecchia Stazione. Vedo che

1987 Nicola Larini



1988 Gabriele Tarquini



1989 Pierre-Henri





Moreno va piano e Raphanel assai più forte. Così torno ai box e sgrido Roberto, che si incavola tanto, torna in pista e caricato così si qualifica pure lui. La terapia d'urto evidentemente aveva funzionato».

**- In Canada 1989 fa il suo esordio l'attesissima Coloni C3 di Michel Costa e Christian Vanderpleyn.**

«Va a razzo, specie nel warm-up. In gara potremmo andare a punti, ma alle prime gocce di pioggia, dopo il pit-stop per montare le rain, perdiamo la ruota anteriore sinistra e Roberto fa un giro su tre ruote... Senza quel casino, poteva cambiarci la vita...».

**- La C3 era bella e andava bene, eppure...**

«Aveva un difetto genetico: il cambio. La cassa cambio era leggerissima: a serbatoio vuoto tutto bene, ma col pieno andava in torsione e il cambio stesso finiva kappaò. Sennò per il resto a Estoril, sul giro secco non sfiguravamo al confronto con la Benetton di Nannini... Ahimé, le potenzialità teoriche erano tante, ma i soldi erano proprio finiti».

**- Per il 1990 arriva l'idea Subaru, pilota Gachot.**

«Giusto per sopravvivere. Mi aiutarono gli amici Piero Mancini e Carlo Chiti, ma il motore era un Boxer 12 cilindri che imbarcava 17 chili d'olio e la monoposto denunciava 60 chili di sovrappeso...».

**- Leggenda dice che fosse un Boxer Alfa riciclato.**

«Solo per accenderlo ci volevano le guardie svizzere... Una sofferenza. Finisce che mi stufo e faccio una prova comparativa col pilota Tamburini: la

**NEL 2002 IN  
FORMULA CADETTA  
MERITAVAMO  
DI VINCERE  
CON PANTANO, MA  
CAPITÒ DI TUTTO...**

**ENZO COLONI**



monoposto col Cosworth dà 4" al giro a quella col Subaru. Così vado in Giappone con un avvocato di Gubbio. Io parlo, quelli della Subaru ascoltano. A Tokyo il meeting dura un giorno, chiedo un V8 buono, ma non se ne fa niente. Termino l'annata con Gachot e il Cosworth ma non ci qualificiamo mai».

**- Stessa solfa l'anno dopo, col portoghese Chaves.**

«Pedro non è un fulmine e la monoposto pure. I soldi sono solo un ricordo, è proprio finita. Vado da Ecclestone e getto la spugna. Lui mi dice: "Attento, perché restare in F.1 è difficile ma rientrare è impossibile". Con le lacrime agli occhi, lo saluto e lascio. Non vado alle ultime due gare, con la vettura affidata al giapponese Hattori. Quindi il team viene rilevato da Sasseti dell'Andrea Moda, che paga la prima rata ma poi sparisce. Un'altra brutta botta».

**- Quantifica...**

«Dieci anni successivi per pagare i debiti, ma sono un uomo onesto e onoro i miei impegni fino in fondo. Pensa che salto all'indietro: nel 1991 ero in F.1 e quattro mesi dopo ricomincio dalla F.3 Club, vincendo con Roberto Sperati una gara a Magione. La più grande retrocessione nella storia delle corse...».

**- La pagella dei tuoi piloti F.1?**

«Tarquini al top, Moreno okay, Gachot così così».

**- Risali la china in fretta e con tanto carattere.**

«Nel 1993 lancio la Superformula: costava come una F.3 ma andava 4" più veloce. Mi hanno fatto la guerra. Così come in Spagna, quando getto le basi del monomarca Nissan, ma poi vengo via. Peccato».

**- Con te in F.3000 Pantano e Toccacelo sono okay.**

«Resta l'amarezza per il titolo mancato da Pantano nel 2002. Ce ne hanno fatte di tutti colori. E Toccacelo non ha aiutato il compagno di squadra. Comunque sì, è vero, è di consolazione che come team e package eravamo davvero fortissimi».

**- La tua più bella soddisfazione?**

«Dopo, in Gp2, quando abbiamo fatto risorgere Filippi, nel 2011, con tre vittorie».

**- In questi anni sei stato pure artefice della serie AutoGp. Chi ti ha colpito come pilota?**

«Grosjean, una vera belva da corsa, in un campionato serio. Con me ha vinto 300mila euro di montepremi e s'è arredato il suo appartamento di Parigi».

**- E adesso?**

«Ho acquistato una F.4, l'ideale per consentire a mio figlio Paolo - che si sta riprendendo bene da problemi di salute -, di mettere in piedi una scuola per giovani piloti. Coloni e le corse sono un binomio che viaggia con la stessa passione e un'immensa esperienza verso i suoi secondi settant'anni!».

**Raphanel**



**1990 Bertrand Gachot**



**1991 Pedro Chaves**



**LONDRA** - Forse l'Italia ne ha sentite abbastanza su James Hunt recentemente. Ma poiché è lui il campione del mondo, piaccia o meno, potrebbero essere interessanti alcuni curiosi dettagli e citazioni raccolti in occasione della sua prima apparizione ad una gara dopo la corsa del Fuji.

I commenti di James su Lauda e Ferrari sono questi: «Oggi egli è molto se stesso. La sua personalità è tanto forte che, quando si parla con lui, si dimentica il suo viso sfigurato. E' molto difficile dire se l'incidente abbia avuto effetto sulla sua guida; le sue prestazioni, in rapporto a quelle di Clay non sono cambiate nelle ultime corse, perciò forse dipende dal team se il suo rendimento è diminuito, e non da Niki. Prevedo che sarà al 100% l'anno prossimo».

Questo commento su Lauda e sulla Ferrari rispecchia il punto di vista di diversa gente «pensante» nell'ambiente delle corse inglesi, i quali ritengono che il pilota sba-

gliato abbia vinto il campionato e che sia stato il team sbagliato ad aver vinto la classifica dei costruttori.

Se questo sembra un ragionamento strano, ciò che si pensa è grosso modo che Luca Montezemolo e Niki Lauda abbiano lavorato molto bene insieme l'anno scorso, ma anche che l'eredità di Montezemolo al team, sia stata una fede eccessiva in Lauda, il quale sembrava assumere un ruolo di coordinatore e responsabile per il lavoro di sviluppo, oltre ad essere il pilota n. 1. In questo modo il team non poteva permettersi di essere privato dei suoi servizi neanche per un periodo breve (al momento dell'incidente del Nurburgring, ricordato, nessun pilota della Ferrari aveva più vinto dal GP di Monaco).

Nessuno sembra incline a dare la colpa ad Audetto, il quale si è venuto a trovare in una posizione quasi inevitabile, cioè «nell'ombra di Montezemolo». Il team McLaren dall'altra parte, era completamente unito sotto una direzione forte che non aveva bisogno di rispondere a nessuno. E di qui il

pensiero che avrebbe dovuto vincere il campionato costruttori, considerato che nella seconda metà della stagione questo è stato il team migliore.

Gli inglesi continuano a meditare sorpresi sulla decisione della Ferrari di non disputare il GP d'Austria, che viene considerata la mossa più stupida dell'anno. Hunt: «Ferrari avrebbe dovuto mandare due o tre macchine a questa corsa per proteggere la posizione di comando nel campionato di Niki». E considerato il lavoro eccellente che Regazzoni ha fatto in Olanda, il ragionamento non può essere sbagliato! La successiva mossa sbagliata, si ritiene, è stata quella di logorare moralmente Clay, informando il mondo che la Ferrari non lo desiderava più per il 1977, quando c'erano ancora delle corse vitali di questa stagione da disputare.

Hunt critica soltanto superficialmente la decisione di Lauda in occasione del GP del Giappone: «Egli è un uomo sereno e intelligente e la decisione che ha preso in quelle condizioni era ragionevole. L'unico errore

*L'«USURPATORE» SEMPRE PIÙ GENEROSO*

# HUNT giura su NIKI '77 cento %

## James Hunt gran signore

**È** il momento in cui Niki Lauda è più debole e indifeso. Ha da poco perso e drammaticamente il titolo mondiale 1976 nello spietato showdown alle pendici del Monte Fujiama, mentre in pista infuriava l'uragano e lui non se la sentiva di rischiare ancora, reduce dal rogo sfigurante del Nurburgring. Una rinuncia che farà discutere per decenni, ma James Hunt, il rivale che l'ha battuto detronizzandolo, non ha dubbi: ben presto Niki tornerà al 100% e sarà uno dei suoi rivali più agguerriti nella prossima stagione. Tutto vero. Tanto che l'austriaco si riprenderà il titolo mondiale. Tuttavia in quel momento per James dire queste parole non era solo un atto di lucidità, anche di lodevole e apprezzabile galantomismo. E così che si fa, tra grandi. ●



che ha fatto è stato quello di non essere rimasto in gara per altri cinque giri, perché in quell'arco di tempo le condizioni sono migliorate notevolmente».

L'anno venturo? « Ci sarà una sorpresa tra gli avversari e non so ancora chi sarà forte e probabilmente anche Reutemann, ma soltanto uno dei due. Anche Peterson dovrebbe essere una buona scommessa ».

Mass ha avuto solo un commento quando gli è stato chiesto se il rinnovo del contratto con la McLaren gli fosse piaciuto: « Sì, sono molto contento di rimanere con il team ». Quella faccenda di Brands Hatch? « Ecco, è assurdo fare quel genere di festeggiamento su un circuito inglese in novembre! ». In

mattinata il tempo è rimasto bello (quando si è disputata la seconda gara automobilistica, la corsa annuale di vetture d'epoca da Londra a Brighton); però per il resto della giornata è piovuto e c'era fango. Risulta che soltanto 12.000 persone hanno pagato il loro biglietto d'ingresso a Brands Hatch e probabilmente la metà di loro è venuta per vedere Hunt e Lauda (Niki è stato accolto come un eroe dal pubblico).

Fra i regali offerti a Hunt, in primo piano c'era una riproduzione di un casco coperto in oro che era stato ordinato per una premiazione di Graham Hill e Bette era d'accordo che lo si desse a Hunt. E' stato Lord Hesketh a fare la presentazione, molto meno esube-

rante e in un qualche modo dimagrito, diverso da quello che conoscevamo nei circuiti fino all'anno scorso. Ha buttato lì alcuni vaghi accenni di un suo possibile ritorno alle corse con un team rivitalizzato, ma in un qualche modo si aveva l'impressione che questi accenni si basassero piuttosto su desideri che sulla realtà.

Teddy Mayer gli ha offerto un volante montato; per i commissari di Brands Hatch, Hunt ha accettato in regalo 30 completi di tute anti-incendio (simili a quella che portavano Mass e Edwards quando hanno soccorso Lauda), e così via. Hunt ha fatto dei giri di pista per i fortunati tifosi prima che cominciasse la corsa; ha risposto alle domande degli spettatori; con Lauda e Mass ha rilasciato innumerevoli autografi (evidentemente assai graditi). Probabilmente tutto ciò erano buone relazioni pubbliche per lo sport automobilistico, perché troppo spesso ci si lamenta che i piloti si nascondono...

David Hodges



# Pietre di paragone

di Marco Giordo

foto Getty Images, Sutton-Images.com

**I**n Spagna Sebastien Ogier e Julien Ingrassia si sono aggiudicati il quarto titolo mondiale consecutivo della loro carriera, ed hanno così raggiunto nell'albo d'oro del Mondiale Rally due tetracampioni del mondo del calibro di Juha Kankkunen e Tommi Makinen. Kankkunen aveva infatti vinto il titolo iridato nel 1986 con la Peugeot 205 T16, si era ripetuto l'anno dopo al volante della Lancia Delta e nel 1991 con la Delta Integrale, ed infine nel 1993 con la Toyota Celica Turbo. Tommi Makinen invece si era aggiudicato quattro titoli consecutivi dal 1996 al 1999, sempre al volante di una Mitsubishi Lancer. Quello ottenuto da Sébastien Ogier in Catalogna è stato però anche un successo davvero fondamentale per il rallismo francese.

È infatti il 13° titolo mondiale consecutivo della storia (sommato ai 9 ottenuti da Loeb) per i piloti transalpini, e soprattutto il 14° se si aggiunge l'alloro vinto da Didier Auriol nel 1994. E così con la vittoria del campionissimo di Gap al Catalunya, i francesi oltre che nelle vittorie iridate (182 contro le 176 dei finlandesi) sono passati adesso in testa anche nella classifica dei titoli.

La scuola francese somma infatti ora anche un alloro mondiale piloti in più dei rivali scandinavi, fermi ormai dal 2002 a quota 13 (ai 4 titoli di Juha Kankkunen e Tommi Makinen, vanno aggiunti i due vinti da Marcus Gronholm ed un titolo a testa di Ari Vatanen, Timo Salonen e Hannu Mikkola).

Da sportivi quali sono, sia Makinen che Kankkunen hanno avuto grandi parole di elogio per il 32enne pilota francese, che vista anche la sua età appare oggi ancor più motivato a incrementare il suo palmarès, superando così i due campionissimi finlandesi. «Sébastien è il più grande pilota del momento, ed è oltretutto uno che va molto forte su ogni tipo di terreno - ha commentato il 52enne Tommi Makinen, attuale team manager del team Toyota Gazoo Racing -. Il suo segreto è che sa preparare le gare con molta attenzione, non lascia nulla al caso, e poi è sempre molto concentrato. Non è facile vincere quattro campionati del mondo di fila ed io ne so qualcosa visto che ai miei tempi c'ero riuscito. Bisogna crederci sempre e non mollare mai. Basta infatti un niente che gira storto e ogni sforzo diventa vano, e tutte le fatiche fatte vanno a far-

**COL 4° TITOLO IRIDATO OGIER HA RAGGIUNTO TOMMI MAKINEN E JUHA KANKKUNEN. ECCO CHE COSA DICONO DI SEBASTIEN I DUE MITI FINLANDESI**





HO PARLATO CON SEB PER PORTARLO ALLA TOYOTA. HA UN CONTRATTO CON VOLKSWAGEN MA IN FUTURO...

**TOMMI MAKINEN**

”



#### NEL GIRO IRIDATO SCUOLA FRANCESE D'AVANGUARDIA

Con due gare d'anticipo sulle strade della Spagna, Ogier e Ingrassia hanno conquistato il quarto titolo iridato della carriera. Un altro grande successo della scuola francese che tra Loeb e Ogier ha messo in bacheca ben 13 titoli di fila



IL SEGRETO DI SEB? PREPARA LE GARE CON MOLTA ATTENZIONE E VA FORTE SU OGNI TIPO DI TERRENO

**TOMMI MAKINEN**

”

NESSUN ALTRO PILOTA DEL MONDIALE RALLY È MENTALMENTE FORTE COME SEBASTIEN

**JUHA KANKKUNEN**

”



**PROVACI  
ANCORA SIMONE**

In Corsica ha chiuso i giochi nel Mondiale Junior. Adesso Simone Tempestini spera di fare altrettanto facendo saltare il banco anche nel Wrc, serie dove è al comando con 14 punti di vantaggio su Fabre e Andolfi

si benedire. Ho parlato con lui durante la stagione per capire se era libero e portarlo in Toyota. Mi ha detto che adesso ha un contratto con la Volkswagen ma chissà che in futuro un giorno non corra per noi. Mai dire mai».

Sulla stessa linea è anche Kankkunen, sempre legatissimo al nostro paese e nostalgico dei suoi trascorsi con la Lancia. «Ogier - ha dichiarato il mitico Kkk - oltre che essere un grande campione è anche un grande uomo. È stato bravo a riuscire a vincere questi quattro titoli consecutivi, e ce l'ha fatta perché in primo luogo è molto bravo a motivarsi, poi perché nessun altro pilota è oggi mentalmente forte come lui, ed infine perché è stato fortunato di trovarsi al momento giusto nella squadra giusta e con la migliore vettura a disposizione. È successo anche a me quando ho vinto ai tempi della Peugeot 205 T16, poi due volte con la Delta, ed infine con la Toyota Celica. La stessa cosa grazie al suo incredibile talento è capitata anche a Tommi con la Mitsubishi. Per vincere bisogna infatti correre sempre al 100% ed essere sempre un top driver nella testa, come lo è stato in questi anni Ogier a differenza dei suoi compagni di squadra Latvala e Mikkelsen. Entrambi sono due ottimi piloti, ma non sono però così forti mentalmente come lo è Sébastien».

Poi Kkk parla del particolare momento difficile che sta attraversando il rallismo finlandese, che quest'anno ha vinto grazie a Latvala in Messico una sola gara. «È difficile dire quando noi torneremo al top della specialità. Sia Esapekka Lappi che soprattutto Kalle Rovanpera hanno un grande talento, ma non è facile diventare un top driver e poi soprattutto un campione del mondo. Ci vuole tempo e calma, bisogna andare avanti passo dopo passo e ci vuole anche molta preparazione mentale. Ecco perché a mio avviso dobbiamo lasciare maturare un potenziale grande campione come Kalle Rovanpera, e permettergli di crescere in tutta tranquillità». ●

## Wrc3 Tempestini a caccia del titolo

**DOPO LA VITTORIA DEL MONDIALE JUNIOR SIMONE CERCA IL BIS SULLE STRADE DEL GALLES, PENULTIMO ROUND DELLA SERIE**

**S**ono 66 gli iscritti al Wales Rally GB con 15 Wrc al via, tra le quali figurano anche le tre Citroen Ds3 Wrc di Meeke, Breen e Léfèbvre iscrittesi last minute. Sono invece ben 21 gli iscritti al Wrc 2 ed invece 9 nel Wrc 3 di cui 7 iscritti anche allo Junior. I leit-motiv della prova gallesse sono due: la lotta per il titolo Costruttori tra Vw e Hyundai e lo sprint finale per il titolo Wrc3, in cui sono in lotta Tempestini che è in testa alla serie con 105 punti, ed il francese Fabre che segue a quota 91 a pari merito con Andolfi. Il ligure di Acì Team Italia sarà assente in Galles, ma se Tempestini non chiudesse i giochi sarà sicuramente al via in Australia per puntare alla vittoria di questo campionato.

### La sfida in Galles si gioca su 22 ps

L'edizione 2016 del Rally del Galles tornerà in Inghilterra dopo ben 17 anni, sconfinando nel vicino castello di Cholmondeley nella 2ª tappa della prova iridata britannica. Era infatti dal 1999 che la gara si svolgeva solo in Galles, ma vista l'ubicazione di Deeside, località sede della corsa che si trova proprio al confine tra Galles e Inghilterra, non è stato difficile stavolta per gli organizzatori allestire una rimpatriata in Inghilterra. L'edizione 2016 del Rally del Galles

prevede 22 ps per un totale di 330,21 km cronometrati. La prova britannica sarà simile a quella degli ultimi tre anni, da quando è stata spostata la sede operativa della corsa da Cardiff, ben 250 km più a nord cioè a Deeside vicino Chester. La gara, tutta su sterrato, prenderà il via giovedì 27 con lo shakedown di Clocaenog (3,32 km). Poi venerdì 28 ottobre ci sarà l'abituale lunga tappa (anche stavolta senza assistenza) nel centro del Galles con le classiche speciali di Myherin, Sweet Lamb, Hafren e Dyfnant da percorrersi al contrario rispetto al passato, che saranno ripetute 2 volte ed intervallate da un cambio gomme a Newtown per un totale di 178,22 km cronometrati. Sabato 29 è poi in programma la 2ª tappa tutta ricavata vicino Deeside composta da 8 speciali per 99,91 km senza effettuare assistenza e cambio gomme, con i crono di Pantperthog, Dyfi e Gartheiniog ripetuti 2 volte a cui si aggiungeranno a fine giornata le speciali di Aberhirnant e la mickey-mouse di soli 1,80 km di Cholmondeley Castle. Domenica 30 il gran finale con l'ultima giornata di gara composta di 52,08 km cronometrati suddivisi in 6 crono, quelli di Clocaenog, Alwen e Brenig (7,93 km) ripetuti due volte, con quest'ultima che sarà anche la power stage finale. ●





# CAMPIONI D'ITALIA 2016

Abbiamo vinto su ogni terreno e dimostrato  
che un'auto a GAS ha le stesse prestazioni di una a benzina

Grazie a tutti i tifosi che ci hanno sostenuto  
Grazie ai partner che hanno creduto nel nostro progetto  
Grazie al Team e a tutti coloro che hanno collaborato con noi  
Grazie a Giandomenico Basso e Lorenzo Granai

**DAI GAS ALLA TUA PASSIONE**



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



*Rally*  
Campionato Italiano





# Basso guarda tutti dall'al

**A 43 ANNI GIANDOMENICO HA VINTO IL SECONDO SCUDETTO IN CARRIERA: «DALLE DIFFICOLTÀ ABBIAMO TRATTO IL MASSIMO» RACCONTA IL VENETO CHE È GIÀ PROIETTATO AL 2017**

di [Daniele Sgorbini](#)

**È** il tempo della festa ora. Dello scudetto cucito sulla tuta al termine di una stagione vissuta sempre sopra le righe. Ma se si riavvolge un poco il nastro della memoria, si vede che la vicenda di Giandomenico Basso e della Brc nel Tricolore 2016 era iniziata con tutt'altro tono: l'accordo quasi sul filo di lana tra squadra e pilota, niente pneumatici ufficiali e una sensazione di stanchezza di quelle che filtrano quando un matrimonio pare destinato ad esaurirsi. Invece ne è uscita la miglior stagione del veneto da quando è alla corte dei Costamagna. Coronata da una vittoria limpidissima e meritata: *«Che dire - attacca il neo campione - probabilmente anche queste difficoltà hanno contribuito a farci dare il massimo. All'inizio non è stato semplice, non avere l'appoggio ufficiale di un gommista poteva essere un problema. Invece, tutti insieme, siamo riusciti a trarre il meglio dalla situazione e per questo la nostra impresa è ancora più grande. Però abbiamo tutti dovuto fare dei sacrifici, pure a livello economico, sia da parte della Brc, sia da parte mia»*.

- Tre secondi posti tra Ciocco e Sanremo il giorno uno. Dove, l'indomani, è arrivato il primo momento davvero difficile. Poi Targa Florio dal sapore dolce e amaro, con la vittoria di sabato e il ritiro



**ALL'INIZIO NON È STATO SEMPLICE NON AVERE L'APPOGGIO UFFICIALE DI UN GOMMISTA**

**GIANDOMENICO BASSO**





### GIANDO, SEI TROPPO FORD!

Dopo due secondi posti di fila, Giandomenico Basso ha conquistato il titolo tricolore spezzando l'egemonia Andreucci-Peugeot. La sua vittoria ha consegnato anche il titolo costruttori alla Ford



to

## BASSO GUARDA TUTTI DALL'ALTO

di domenica. Dall'Adriatico la svolta con auto a benzina e un compagno di squadra impegnativo come Campedelli. Cosa è cambiato, a quel punto? «A livello di prestazioni avevamo iniziato molto bene sin da subito, visto che anche la vettura a Gpl era molto veloce. Già dal Ciocco abbiamo dato un bel segnale e da lì siamo stati consapevoli che altrove avremmo anche fatto meglio. Purtroppo a Sanremo abbiamo commesso un errore nella strategia delle gomme che ci ha privati di una possibile vittoria e al Targa Florio abbiamo avuto un problema (trasmissione, ndr) del tutto indipendente dall'alimentazione della macchina. La verità è che siamo andati fortissimo sin da subito».

**- Avere Campedelli in squadra è stato uno stimolo ulteriore?**

«Non è la prima volta che devo confrontarmi con compagni velocissimi: io mi sono impegnato al massimo sempre, sia prima sia dopo il suo arrivo. Abbiamo lavorato assieme, confrontandoci pure su scelte di assetto. Anzi, sono molto contento che si sia trovato subito bene al volante della Fiesta a Gpl, perché significa che sino ad allora su quella vettura avevamo davvero fatto un buon lavoro, l'avevamo sviluppata bene».

**- A che punto della stagione avete iniziato a credere davvero alla possibilità di portare a casa lo scudetto?**

«Onestamente ci abbiamo sempre creduto perché sin dalla prima gara ci siamo resi conto che le prestazioni c'erano. È ovvio che il solo andare forte non basta, serve anche fortuna, servono le giuste strategie e non bisogna mai sbagliare alcune scelte. Quest'anno abbiamo avuto tutto questo e sin dal Ciocco ho pensato che potessimo farcela».

**- Che vi siete detti tu e Lorenzo Granai nella Lorenza speciale di domenica al Due Valli, dopo quel testacoda che poteva costarvi carissimo?**

«È strano, perché pensavo di avere davvero detto qualcosa, invece rivedendo il camera car ci siamo resi conto di essere rimasti in silenzio. Qualunque cosa volessi dire, è rimasta nella testa. L'assurdo è che si trattava della prima staccata in condizioni normali dell'intero fine settimana. Avevo ancora la frenata regolata per il giorno prima sull'asfalto umido, con la ripartizione sbilanciata sul posteriore. Sul momento ho pensato che mi ero complicato non poco la vita, che ci eravamo creati un problema. Poi però sin dagli intermedi successivi ho visto che stavo recuperando e mi sono tranquillizzato».

**- Dopo il titolo 2007 ci sono stati anche anni difficili: hai vissuto da dentro il crepuscolo dell'Abarth, c'è stata l'illusione Proton, ti sei adattato a correre da privato. Cosa salvi e cosa invece vorresti dimenticare di quelle stagioni?**

«Non è la prima volta che devo confrontarmi con compagni velocissimi: io mi sono impegnato al massimo sempre, sia prima sia dopo il suo arrivo. Abbiamo lavorato assieme, confrontandoci pure su scelte di assetto. Anzi, sono molto contento che si sia trovato subito bene al volante della Fiesta a Gpl, perché significa che sino ad allora su quella vettura avevamo davvero fatto un buon lavoro, l'avevamo sviluppata bene».



### DUE VALLI E QUI LA FESTA

Scene da un trionfo, quello di Basso al Due Valli dove si è chiusa un'avvincente stagione del tricolore rally. Dopo quasi dieci anni dal primo scudetto arponato in carriera, il veneto si è ripetuto svettando nel triello finale contro Andreucci (sopra a destra il toscano 9 volte tricolore si congratula col neo campione) e Scandola che nella classifica del campionato italiano rally si sono piazzati nell'ordine alle sue spalle



«Quando a Torino hanno detto basta, ho provato davvero un dispiacere enorme. Ero cresciuto con l'Abarth, amavo quel progetto e ci credevo davvero. È stato un gran brutto colpo. Però, comunque, salvo tutto quello che ho fatto. Ho preso sempre con gratitudine quello che ci veniva offerto. E non ho mai smesso di credere che prima o poi sarebbe arrivata un'altra opportunità».

**- In 20 anni di carriera ne hai battuti tanti, in Italia e fuori. Un nome a caso: Mikkelsen le prendeva e ora è nel Mondiale con Vw. Che effetto fa?**

«Mikkelsen e non solo. Ho avuto la fortuna di battermi contro Neuville, Kopecky o Meeke che un anno a Sanremo disse apertamente di temermi. Certo, mi sarebbe piaciuto essere con loro, ma non è stato possibile e me ne sono fatto una ragione. Piuttosto spero sempre che qualcuno dei nostri abbia la possibilità di rappresentarci nel Mondiale e se capitasse sarei contento di sostenerlo, senza alcuna invidia. Lo stesso Scandola, che quest'anno ha fatto un ot-



## LE AUTO CHIAVE NELLA CARRIERA DI BASSO

### FIAT SEICENTO SPORTING (1999)

Con la piccola vettura da Trofeo della Casa torinese e con il compianto Flavio Guglielmini alle note, il pilota di Cavaso del Tomba dimostra di avere subito un gran piede. Grazie al quale entra subito nel giro "giusto" a Torino.



### FIAT PUNTO KIT e SUPER1600 (dal 2000 al 2005)

Con la Fiat Punto, Giandomenico Basso diventa grande. In Italia e pure fuori dai patrii confini. Prima nel 2Rm, poi nel Trofeo Asfalto e nel Mondiale Junior che frequenta per due stagioni. Sfiora il Tricolore nel 2003 e nel 2005 chiude secondo nell'Europeo.



### GRANDE PUNTO ABARTH SUPER2000 (dal 2006 al 2010)

Arrivano gli anni migliori di Giandomenico in Abarth: la Grande Punto è la prima S2000 realizzata per la categoria e nelle prime stagioni vince tutto: 1° nell'Irc e nell'Europeo nel 2006, 1° nel Cir l'anno dopo. Nel 2009 altro titolo continentale, mentre il 2010 è più avaro di soddisfazioni.



### PROTON SATRIA NEO SUPER2000 (2011)

Nel 2011 il costruttore malese realizza la sua Super 2000 e chiama Giandomenico Basso per svilupparla e farla correre in Europa. La vettura non è un fulmine di guerra e l'avventura porta pochi frutti.



### FORD FIESTA SUPER2000 e RRC (2012)

Con la Ford Fiesta di un team privato, Giandomenico si permette il lusso di vincere tre gare monumento come Sanremo e San Marino (validi per l'IRC) e il 1000 Miglia che allora faceva parte dell'Europeo. Il Sanremo sarà suo anche l'anno dopo, ancora da privato, con una 207 S2000.



### FORD FIESTA LDI (dal 2014 al 2016)

Nel 2014 Basso si accasa alla Brc e sviluppa la Ford Fiesta R5 alimentata a Gpl. Al debutto del Ciocco coglie una storica vittoria: per la prima volta al mondo, una vettura alimentata a Gpl vince un rally. Il primo anno conclude a pari punti il Cir ma lo scudetto va ad Andreucci. Nel 2016 inizia la stagione con l'auto a Gpl e disputa la seconda parte con la Fiesta R5 a benzina. Arriva il secondo Tricolore.



timo Rally d'Italia, meriterebbe questa occasione».

**- A quarantatré anni è difficile trovare ancora gli stimoli necessari per una stagione impegnativa e tirata come l'ultima?**

«La passione è sempre la stessa, identica a quando ho cominciato. E identici sono rimasti pure il carattere e la determinazione. Poi ho tanti tifosi e tanti amici che mi seguono e mi spingono sempre a dare il massimo, anche loro contano».

**- A Roma hai buttato un occhio alla nuova 124 Abarth? Che effetto ti ha fatto rivedere un'auto da corsa con lo Scorpione?**

«Uno spettacolo! È molto bello che l'Abarth torni a impegnarsi, speriamo che sia l'inizio di qualcosa più grande...».

**- E Basso, che farà nel futuro prossimo? Un'altra stagione nel Cir con Brc è possibile?**

«Perché no? Finora siamo stati bene assieme. La squadra mi piace e le persone che ci lavorano pure. Mi sono subito sentito in famiglia e dunque...». ●

## IL NAVIGATORE SENESE DA TRE STAGIONI CON BASSO

### Con Granai dal 2014

Senese purosangue, contraddaiolo della Torre, Lorenzo Granai siede con continuità al fianco di Giandomenico Basso dal 2014, stagione in cui si è alternato con Mitia Dotta. I due avevano però già fatto coppia l'anno prima, quando vinsero a Madeira con la Peugeot 207 S2000 di Munaretto. Carriera lunghissima pure quella del copilota toscano, che ha iniziato a dettar note alla metà degli Anni '90 e l'ha fatto con alcuni dei più bei nomi dell'arte del traverso nostrana. Con Umberto Consigli ha fatto incetta di Trofei Peugeot in quella favolosa palestra di talenti che fu il Due Litri. In seguito ha fatto a lungo coppia con Davide Gatti, prima di incontrare Renato Travaglia. Col pilota trentino ha diviso l'abitacolo negli anni in Mitsubishi, in Abarth e pure in seguito. Granai è stato anche il primo navigatore professionista ad affiancare Lorenzo Bertelli. Di Basso è diventato il secondo fisso all'inizio dell'era Brc, prendendo il posto di Mitia Dotta che nel frattempo è divenuto coordinatore del team Suzuki Ecstar in Moto Gp.



# Controsterzi dal sangue blu

ALBERT VON THURN UND TAXIS È APPRODATO NEI RALLY, CORRENDO ANCHE ALCUNI ROUND DEL CIR, CHE PUNTA AD AFFRONTARE IN TUTTE LE SUE TAPPE NEL 2017

di [Daniele Sgorbini](#)

«**V**ieni vieni, che così chiacchieriamo con calma». A un metro di distanza i meccanici della Wevers Sport fanno urlare il quattro cilindri della Fabia R5, mentre lui attende tranquillo senza nemmeno slacciarsi la tuta, nonostante il caldo soffocante. Cividale del Friuli, lo scorso fine di agosto, parco assistenza di un rally che Albert von Thurn und Taxis sta affrontando per la prima volta. Da pilota, è lontano anni luce dallo stereotipo dell'aristocratico di sangue blu. Mentre gli altri hanno hospitality che occupano mezzo paddock e soppesano grammi di riso in bianco e pollo ai ferri, lui si fa bastare un panino e non perde mai di vista la sua Fabia. È cresciuto col mito di Walter Röhrh e del rallismo duro e

puro, il principe. Che ancora oggi vive i rally per quello che sono. Roba di sudore e polvere e traversi e due fette di pane buttate giù in attesa di risalire in macchina a stringersi le cinture. Uno vero, insomma: «Da dove nasce la mia passione per le corse? Mia madre – attacca a spiegare in un ottimo italiano reso unico dall'inflessione teutonica contaminata dall'accento romano – dice che le mie prime parole sono state brum brum. Ho sempre amato i motori, sin da piccolissimo. Tanto che a cinque anni sono salito per la prima volta su una moto da cross e da allora non ho più smesso di sognare le corse». Una passione che non ha origini ereditarie: «No, non è di famiglia. Questo amore per i motori e per le corse

è nato proprio con me. Mia mamma ama le belle macchine sportive, ma non è mai stata interessata all'agonismo». Che ruolo ha avuto? All'inizio era contraria? «No, assolutamente. Lei ha sempre supportato il mio sogno di correre e non si è mai opposta. Da bambino ho continuato con il motocross fino ai dodici anni, ma non facevo gare». E poi? «Poi da ragazzo mi sono trasferito a Roma per studiare e per un po' ho smesso completamente con lo sport, ma la mia passione era sempre viva. Leggevo i giornali specializzati, seguivo le corse. Così ho scoperto che nella Lupo Cup potevano correre anche i ragazzi di sedici anni. Da lì è partito tutto: ho contattato gli organizzatori e alla fine, anche se non avevo mai

HO INIZIATO  
AD AMARE QUESTO  
SPORT SEGUENDO  
LE IMPRESE DI  
WALTER RÖHRL CHE  
È ANCHE UN MIO  
CONCITTADINO

ALBERT VON THURN  
UND TAXIS

”



CHI È IL PRINCIPE CHE AMA I TRAVERSI

## Albert dalla pista ai rally

Difficile riassumere in poche parole una figura come quella di Albert II Maria Lamoral Miguel Johannes Gabriel, XII Principe di Thurn und Taxis. Nato a Ratisbona il 24 giugno del 1983, è al vertice del casato di Thurn und Taxis, famiglia le cui immense fortune hanno origine all'epoca del Sacro Romano Impero. Più volte è stato indicato come il più giovane miliardario del mondo. Albert però, più che sangue blu, nelle vene ha benzina a 110 ottani e di lui colpisce soprattutto l'estrema gentilezza, unita a una grande affabilità. Come pilota è uno che vale e che parla di automobili e di corse con una grande passione, sorretta da una competenza vera. Con le Gt e le turismo ha corso sino allo scorso anno, vincendo l'Adac Gt Masters nel 2010 con la Lamborghini Gallardo della Reiter e la Lamborghini Fia Gt3 Manufacturers Cup nel 2006. Nei rally è storia molto più recente: dopo aver corso per tre volte il Lausitz Rallye e un altro rallysprint in Germania nel 2009, quest'anno ha deciso di fare sul serio: con la Fabia R5 della Wevers Sport ha già disputato cinque gare, tra cui il San Marino e il Friuli, dove ha colto un ottimo sesto posto assoluto che rappresenta per il momento il suo miglior risultato su strada.

A LIVELLO  
DI EMOZIONI,  
SE PARLIAMO  
DI RALLY, SIAMO AD  
UN ALTRO LIVELLO

ALBERT VON THURN  
UND TAXIS

”

*corso in kart, sono riuscito a farmi accettare e a diciassette anni ho iniziato a correre in pista». Già, la pista. In circuito hai corso tanto e hai pure vinto abbastanza. Ora però ti dedichi anima e corpo ai rally: «La verità è che per me la pista è stata una scelta obbligata, per iniziare a correre. Però i rally sono stati da sempre il mio vero sogno da ragazzo. Per me il vero rally è sempre stato quello su terra, ho iniziato ad amare questo sport seguendo le imprese di Walter Röhrli che è anche un mio concittadino, emozionandomi per le Gruppo B. Quando correvo in pista e incontravo Walter, a volte lui mi prendeva in giro e mi chiedeva quando avrei iniziato a fare qualcosa di serio. Per troppi anni, correndo in pista, ho come*

*dimenticato quello che era il mio vero desiderio da ragazzo. Ora finalmente ci sono e devo dire che questo mondo mi piace moltissimo». Nessun ripensamento, dunque? «No, davvero. Quest'anno ho avuto emozioni veramente forti, che quasi coprono quelle vissute in tante stagioni in circuito. Ma a livello di emozioni, se parliamo di rally, allora davvero stiamo parlando di un altro livello. La cosa strana – ripeto – è che nel corso degli anni questo sogno me l'ero quasi vietato di viverlo fino in fondo. Affrontare ora i rally a questo livello,*

*è qualcosa che ti rende davvero molto umile». Umile, ma con un passo già decisamente buono: «So che ho tantissimo da imparare, ma voglio farlo in una serie difficile e impegnativa come il Campionato Italiano, che ha un livello altissimo. Qui riesci immediatamente a capire quanto vali, perché ti confronti con i migliori. E poi corriamo in posti bellissimi, in due gare ho visitato due patrimoni dell'Unesco, cosa posso chiedere di più? La verità è che il prossimo anno mi piacerebbe davvero fare tutto il campionato...».* ●

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Signor-Bernardi (Ford Focus Wrc); 2. Pedersoli-Tomasi a 34"4; 3. Albertini-Fappani (Ford Fiesta Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# SignorSì

**C**OMO - Un successo nato e costruito negli anni, più che in una singola gara. Al terzo tentativo, infatti, Marco Signor si aggiudica il Campionato Italiano Wrc. Presentatosi a Como con la sola possibilità di arrivare davanti al suo avversario Pedersoli, il veneto ha iniziato la gara attaccando, nonostante al suo fianco ci fosse un Patrick Bernardi con la febbre e senza voce. Scelta di gomme ottimale e via a vincere tutte le prove del venerdì, arrivando al riordino notturno con 15" di vantaggio su Luca Pedersoli e Anna Tomasi. Il bresciano, anche lui febricitante, sceglieva gomme troppo morbide, mentre la sua C4 accusava problemi elettrici poi risolti il giorno successivo.

## Sabato tutti Signor

Il sabato la gara è continuata sulla falsariga del giorno precedente, con Signor ad ipotizzare vittoria e campionato facendo suoi i primi passaggi sulle prove di Alpe Grande e Val Cavargna. Le stesse che, invece, sono state fatali a Simone Medici, che toccava ed apriva una ruota dopo un buon inizio, a Paolo Porro, che scendeva dal secondo al sesto posto a causa di un problema ai freni, ed a Felice Re, che, tormentato dai problemi alla frizione, decide-

**IL RAGAZZO  
VENETO  
CONQUISTA  
LA QUARTA  
VITTORIA  
CONSECUTIVA  
E STRAPPA  
IL SUCCESSO  
IN CAMPIONATO  
A PEDERSOLI**

di **Gianluca Lioce**

foto **Bettiol**

va di non uscire dal parco assistenza di metà giornata. Intanto Manuel Sossella, con una Fiesta Wrc, andava in crescendo ritrovando via via il feeling con la vettura. L'ultimo giro di prove era normale amministrazione per Signor, che controllava, vincendo gara e campionato. Alle sue spalle Pedersoli si aggiudicava la ripetizione sull'Alpe Grande, mentre Albertini staccava il record assoluto sulla Val Cavargna, non riuscendo però a conquistare la seconda piazza per soli 9 decimi di secondo.

## Complimenti ai vincitori

Alla fine si sprecavano i complimenti a Signor e Bernardi per la loro vittoria, con la Ford Focus Wrc, in gara e campionato. Il primo a rendere gli onori ai vincitori era proprio Luca Pedersoli, che aveva mantenuto la leadership del campionato fino alla partenza del Rally di Como: «*Bisogna fare veramente i complimenti a Marco perché è stato senza ombra di dubbio il più veloce - diceva il bresciano - . Penso di non aver perso il campionato a Como ma di aver seminato punti strada facendo. Quando la competizione è così serrata, tutti i particolari sono fondamentali. Va bene così, ha vinto il migliore e accetto il verdetto.*».





### ONORE AI VINCITORI

Molto sportivamente lo sconfitto Luca Pedersoli ha reso merito alla vittoria in gara e campionato conquistata da Signor e Bernardi, sotto sul podio, con la Ford Focus Wrc, a sinistra in azione a Como

# Il Marco è sempre in crescita

## DECISIVA PER SIGNOR LA VITTORIA AL SAN MARTINO DI CASTROZZA MA ANCHE IL FATTO DI NON AVER MAI MOLLATO DOPO DUE STOP



**A**ll'ultimo c.o. prima dell'arrivo esce dalla macchina e festeggia in modo composto, come sempre. È contento ma sembra quasi che non si renda ancora conto della vittoria. Una vittoria che dopo due zeri nelle prime due gare sembrava lontanissima... «*Si, la sera di Brescia ero sconsolato. Non sapevo cosa fare, se continuare con il CiWrc oppure no. L'Elba lo avevo saltato a causa di un impegno, mentre al 1000 Miglia avevo forato, chiudendo 11°, fuori dalla zona punti. Poi io e Patrick Bernardi ci siamo guardati ed abbiamo deciso che avremmo deciso gara dopo gara.*» E così hanno fatto, infilando quattro vittorie consecutive: Salento,

Marca, San Martino di Castrozza e quindi Como. Qual è stata la gara decisiva? «*Penso San Martino di Castrozza - continua Signor - . Là, io e Pedersoli ci siamo giocati la vittoria fino alla fine e l'abbiamo spuntata noi per 1"6. Senza quel successo, il risultato di Como sarebbe stato inutile...*». Anche a Como non è stato facile, soprattutto sulle ultime prove... «*Penso che essere partiti così forte il venerdì abbia in parte condizionato gli avversari. Ma non è stato facile. È vero che avevamo un buon vantaggio ma quando sulla penultima prova, Alpe Grande, ha iniziato a piovigginare e noi montavamo gomme da asciutto non è stato il massimo...*». ●

Conferma anche da Stefano Albertini, ottimo terzo con Danilo Fappani: «*Signor ha tenuto un passo insostenibile per tutti. Il record che ho fatto sull'ultima prova è anche frutto del fatto che Marco stava amministrando. Adesso andiamo a casa contenti e lavoreremo durante l'inverno con la Scuderia Mirabella per provare ad essere al via del CiWrc 2017.*».

### Crugnola e Pollara prove di 4x4

Nella gara bresciana hanno ben figurato anche due giovani, che hanno utilizzato le prove sulle rive del Lago di Como per macinare chilometri con vetture 4 ruote motrici. Crugnola, sesto al traguardo con una Fiesta R5, ha dichiarato: «*Sono contento, ho fatto una gara in crescendo ed il gap dalle Wrc è diminuito di prova in prova.*». Contentissimo anche Marco Pollara, alla prima esperienza con la Skoda Fabia S2000, che ha utilizzato come premio della vittoria nella Michelin Cup del Cir: «*È stata una bellissima esperienza ed ho imparato il più possibile, concludendo settimo. Ora mi concentro sul Supercorso Federale!*». ●

### BENE CRUGNOLA IN R5

Al debutto nella categoria R5 con una Fiesta, sotto, Crugnola ha vinto la categoria e chiuso sesto assoluto



## NEANCHE UNA PANNE ELETTRICA LO PRIVA DELLA SUZUKI CUP

# Peloso non si spegne

Al via della Suzuki Rally Cup erano ancora in due i contendenti per il titolo: Corrado Peloso e Simone Rivia. Nella prima giornata Rivia si girava due volte, perdendo una ventina di secondi. Poi però, il sabato mattina, andava all'attacco portandosi a 14" da Peloso. Il finale è stato veramente incredibile. Sulla penultima prova, la Swift di Peloso (sotto) si è spenta ed è entrata in "modalità protezione". L'inconveniente gli ha fatto perdere la leadership, costringendolo a presentarsi al via dell'ultima pieve, Val Cavargna, 6" dietro il suo avversario: «*Abbiamo attaccato al massimo, abbiamo dato veramente tutto - racconta Peloso - . In un campionato dove tutte le prove si sono decise con i decimi di secondo, siamo riusciti a dare 20" a Rivia sull'ultima prova ed a vincere il campionato!*». GVrande delusione ovviamente per Rivia, che s'è visto sfuggire la vittoria di mano. Terza piazza infine per il giovane Giorgio Cogni, che è andato sempre in crescendo.





## BOTTE DA ORBI IN RIVA AL LAGO

A Como il vincitore Asnaghi, sotto, e lo sconfitto Vescovi, in basso, non hanno lesinato nulla per primeggiare tra gli iscritti al Trofeo Clio

# Asnaghi batte Vescovi

IL VINCITORE FRA LE RENAULT CLIO R3C HA FATTO LA DIFFERENZA SULLA PROVA SPECIALE DI CASA, LA CLASSICA VAL CAVARGNA

TERZO ED IN CRESCITA

## Gilardoni è già 2017

Kevin Gilardoni continua la sua crescita costante insieme alla Renault Clio R3T. A Como gli sono stati davanti solo gli indiolati Asnaghi e Vescovi, con le Clio R3C... «La Clio R3T ha un grandissimo potenziale. Abbiamo lavorato veramente tanto in questa annata per migliorarla - racconta Gilardoni - . Ho svolto 300 chilometri di test per "cucirmela addosso" e la Gima s'è impegnata tanto nello sviluppo, per adattarla al meglio alle speciali italiane. Io devo ancora crescere però, so che posso andare più forte con questa macchina».

Una gara in crescendo, quella di Gilardoni... «A Como per la prima volta ho usato le Michelin e le ho conosciute pian piano. Ora guardo già al 2017, anno nel quale sarà nuovamente al via di un Trofeo Renault con la Clio R3T!».

**G**randi protagonisti come al solito anche le Renault Clio R3C, che animano sempre le gare del CiWrc. E dove, contrariamente ad un copione ormai noto, non è stato Roberto Vescovi ad imporsi ma un Marco Asnaghi che ha condotto in maniera perfetta la gara di casa: «Il venerdì abbiamo accusato qualche problema ai freni, mentre nella mattinata di sabato l'idroguida si induriva e facevamo fatica soprattutto nelle chicane - racconta Asnaghi - Poi ci

siamo complicati un poco la vita sulla penultima prova quando ci siamo girati. Per fortuna siamo rimasti in strada e siamo riusciti a continuare. Poi, sulla Val Cavargna, ho attaccato e sono riuscito a primeggiare tra le Clio».

E proprio la prova-mito di queste zone, la Val Cavargna risultata decisiva, è la speciale di casa per Asnaghi... «Sì, fino a qualche tempo fa abitavo a 3 chilometri dallo stop della prova, quindi facevo l'ultimo tratto tutti i giorni per andare a lavorare!».

Seconda piazza per Vescovi, coadiuvato da Guzzi. Proprio l'esperta navigatrice milanese racconta: «Avevamo già vinto Trofeo e Coppa Aci così ho detto a Vescovi che si poteva divertire. Di solito gli vieto di tirare il freno a mano, a Como lo ha usato sempre, ci siamo anche girati più volte. Si è sfogato qui, il prossimo anno non lo userà più...». E Vescovi conferma ridendo...

Terza piazza Fiorenti seguito da Andreoli, entrambi a Como per conoscere la Clio R3C in ottica 2017. ●





IL GIOVANE PILOTA LIGURE  
DELL'ACI TEAM ITALIA  
VOLA FINO AL CEDIMENTO  
DI UNA SOSPENSIONE.  
BRAVISSIMO, COMUNQUE

Fabio Andolfi ha davvero fatto volare la Hyundai i20 R5 al Vallese. Poi, un guasto tecnico ha messo fine alla sua entusiasmante cavalcata

# Andolfi che spettacolo!

**D**opo una splendida prima tappa chiusa al secondo posto, ad appena 11" dal fortissimo pilota di casa Sébastien Carron, ed uno strepitoso inizio nella seconda giornata, Fabio Andolfi e Manuel Fenoli si sono dovuti ritirare nel Rallye International du Valais che vedeva il loro ritorno sulla Hyundai i20 R5 con la quale avevano debuttato in Corsica. Fatale per il driver di Savona è stato un problema alla sospensione anteriore sinistra, verificatosi al km 14 del crono di Les Cols, l'11° della bella e impegnativa gara svizzera. Una vera disdetta per il 23enne ligure, che dopo aver vinto la prima speciale della seconda tappa, Champez-Lax, dove aveva recuperato ben 8"1 a Carron, si era portato a soli 2"9 dal rivale e stava per riuscire nell'intento di passare in testa alla prova svizzera valida per il Trofeo Europa Rally Fia. Una disdetta, ma l'impresa della giovane speranza di casa nostra rimane...

## Rottura di gioventù

«Sulla vettura di Andolfi - ha commentato un responsabile di Hyundai Motorsport



- s'è rotto un particolare della sospensione anteriore che viene assemblato da un fornitore. Saremo più precisi in merito a quanto è successo quando ad Alzenau avremo verificato la vettura insieme al fornitore stesso».

Una vera disdetta questo ritiro per il driver di Aci Team Italia, che stava fornendo una prova maiuscola in una gara per lui del tutto nuova. Una prova da incorniciare, quella di Andolfi, che stava recuperando secondi preziosi ad avversari che conoscevano il percorso a menadito, firmando tempi di assoluto valore e mostrando ancora una volta le sue indubbie qualità. Al Vallese il giovane talento

tricolore s'è aggiudicato 5 delle 10 speciali da lui disputate, regalando anche la prima vittoria in una prova speciale di un rally internazionale alla i20 R5. Un chiaro segnale che "Fabio c'è" e che se fosse girata diversamente, questa avrebbe potuto davvero essere per la Hyundai R5 la prima vittoria assoluta. «Peccato - ha detto Andolfi - perché ho provato ad attaccare per vincere ma mai come stavolta sono stato sfortunato. Dopo essermi aggiudicato la prima speciale della seconda tappa, sulla seconda ad un certo punto mi si è "aperto" lo sterzo e mi sono dovuto fermare. Ho visto la sospensione anteriore danneggiata, non c'era nulla da fare, mi sono dovuto ritirare. La Hyundai i20 R5 stava andando molto bene, avevo in pratica già preso Carron in classifica. Pazienza, sarà per la prossima volta. È stata comunque un'esperienza importante per me. Un gra-

zie speciale a chi mi ha supportato. La gara mi è piaciuta, belle prove e organizzazione al top. Ora spero di continuare con la i20 R5, mi piace davvero guidarla, è una vettura con un grande potenziale».

Marco Giordo

## FIDUCIOSO IL DIESSE BORTOLETTO

### Bravo Fabio ora l'Australia

«Sono cose che non dovrebbero succedere ma è successo - filosofeggia Claudio Bortoletto, manager di Aci Team Italia - . Un vero peccato che sia finita così, Fabio stava vincendo prove a ripetizione. Ed era già davanti a Carron di 4" all'intermedio prima di fermarsi. A differenza dei suoi avversari, oltretutto, questa per lui era una gara del tutto nuova e si è tolto anche la soddisfazione di vincere la metà delle prove speciali che ha disputato. Ora giriamo pagina e vediamo cosa succede nella corsa al Wrc3, perché se la lotta non si dovesse chiudere in Galles, una gara che noi non avevamo nel budget, allora saremo pronti a riaprire la stagione di Aci Team Italia ed andare in Australia, per permettere ad Andolfi di giocarsi le sue chances per aggiudicarsi il titolo!».



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Carron-Revaz (Ford Fiesta R5); 2. Cerny-Cernohorsky (Skoda Fabia R5); 3. Toedtli-Chioso (Ford Fiesta R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Bergantino-Di Vincenzo (Peugeot 207); 2. D'Alto-Liburdi (Skoda Fabia); 3. Erbetta-Silvaggi (Peugeot 207).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

PROFETA  
IN PATRIA

Ancora una volta Bergantino ha lasciato solo le briciole ai rivali imponendosi nel Rally Porta del Gargano. Alle sue spalle ha chiuso D'Alto, in basso

# Bergantino poker e titolo

**IL PILOTA DI MANFREDONIA SI CONFERMA RE SULLE STRADE DI CASA AGGIUDICANDOSI ANCHE LA VITTORIA DELLA TERZA ZONA**

**M**ANFREDONIA - Bottino grosso per il foggiano di Manfredonia Giuseppe Bergantino, che con la Peugeot 207 Super 2000 e Michela Di Vincenzo al suo fianco, s'è aggiudicato per la quarta volta consecutiva il Rally Porta del Gargano, organizzato dalla Scuderia Piloti Sipontini e giunto alla sesta edizione. Non solo. Con il successo nella gara di casa, il portacolori

della New Jolly Motors si è anche aggiudicato la vittoria nella Coppa Italia 3ª Zona, titolo che arriva dopo quello nel campionato regionale.

Sin da prima del via si sapeva che la gara sarebbe stata una partita a due tra i sipontini ed i laziali Andrea Minchella e Daniele Renzetti (Ford Fiesta Wrc), rispettivamente primi e secondi, staccati di un

solo punto nella classifica di Coppa Italia. Bergantino poteva contare sulla profonda conoscenza della gara di casa, mentre Minchella aveva dalla sua un mezzo più prestante. Ad aggiudicarsi le prime due speciali, disputate sabato sera e rese umide da un temporale abbattutosi in zona durante lo shakedown, erano proprio i laziali del Contea di Ceccano Rally Team davanti a Bergantino che andava al riposo comunque convinto di poter dire la sua il giorno successivo. E la domenica, effettivamente, il sipontino imponeva il suo ritmo alla gara, mettendo il muso della 207 made in Colombi davanti ai rivali in tutte e sei le prove in programma. Minchella riusciva a mantenere la leadership della gara fino alla quinta speciale, quando era costretto al ritiro per la rottura del turbo. Chiuso il discorso vittoria, al secondo posto s'è inserita la coppia D'Alto-Liburdi con una Skoda Fabia R5 nei colori del Casarano Rally Team, protagonista di una gara regolare alle spalle dei due mattatori. I foggiani Erbetta-Silvaggi (Peugeot 207 S2000) hanno chiuso le posizioni da podio dopo aver patito problemi d'assetto per tutta la gara ed una foratura nella quarta piese.

Da segnalare, infine, la vittoria di Colbrelli-Ungaro su Bmw M3 nella prima edizione del Porta del Gargano Historic. Secondi Todaro-Martinez su Ford Sierra Cosworth.

**Gianluca Eremita**

foto: D'ANGELO



## TURAN RETROCESSO

Gli ungheresi Turan-Zsiros sono stati penalizzati di 25 minuti in classifica al termine del Rally di Spagna perché i braccetti della Ford Fiesta R5 che avevano portato al terzo posto nel Wrc2 erano più pesanti del consentito. Con questa penalità i due sono retrocessi dal terzo all'ottavo posto, facendo risalire Suninen in quarta posizione. Il finlandese, con ancora un solo risultato da sommare, ha 105 punti in classifica ed è secondo dietro il leader Evans, che guida a quota 120.

## VALTELLINA DA IRC

Il Valtellina è il primo dei due nuovi rally annunciati per la prossima stagione nell'Irc. La notizia è stata ufficializzata dall'organizzatore in occasione del Rally di Como. Confermati Taro e Casentino, destinato a lasciare la serie il Valli Cuneesi, per il quarto rally dell'Irc 2017 sono in lizza Bassano e Rubinetto.

## TORNA IL GRAPPOLO

Ritorna dopo 18 anni il Rally del Grappolo, in programma il 9-10 dicembre come Rallyday. All'interno della gara verrà disputata pure l'edizione 2016 del "Trofeo delle Merende", iniziativa benefica per promuovere l'associazione "Io vinco nella ricerca", che sostiene la ricerca sulla fibrosi cistica.

## PES ELETTO A SASSARI

Giulio Pes è il nuovo presidente dell'Ac Sassari. L'imprenditore algherese è da sempre legato al motorsport ed oltre ad essere un prezioso collaboratore del Rally d'Italia-Sardegna è stato l'organizzatore del Rally del Corallo, la bella gara che ebbe validità anche per l'Europeo storico.

## VALLI PIACENTINE NO

Spostato da aprile a fine ottobre per il referendum sulle trivellazioni ma ora concomitante con il vicinissimo Lanterna, spostato a sua volta nella stessa data, il Rally delle Valli Piacentine è stato annullato per insufficiente numero d'iscritti. Una decisione inevitabile secondo l'organizzatore Oscar Magnani.



IN LIGURIA. ORA ANCHE BASSO VORREBBE "FARCI UN GIRO" ...

## Delecour ha provato la 124

Proseguono i test di sviluppo della 124 Abarth, che verrà omologata nei prossimi mesi per correre nella classe R-Gt. La scorsa settimana la squadra torinese, che si avvale dell'esperienza di Alex Fiorio e del collaudatore Roberto Zampieri, è tornata sulle strade del Sanremo. Nell'occasione sono saliti sull'ultima nata della casa torinese anche Francois Delecour (sopra) ed Elwis Chentre, mentre pure Giandomenico Basso, fresco di Tricolore, vorrebbe testare a breve la vettura.

IN OCCASIONE DEL RALLY CHE VEDRÀ AL VIA ANCHE UNA i20 2016

## Hyundai 2017 svelata a Monza

La Hyundai presenterà la nuovissima i20 Wrc 2017 dal 2 al 4 dicembre, nei giorni del Monza Rally Show. Si tratterà di una vernice esclusivamente statica e la vettura sarà esposta per essere ammirata da invitati e spettatori. Presente anche una i20

Wrc New Generation, che verrà portata in gara da uno dei piloti ufficiali Neuville, Sordo (che il Monza lo ha già vinto, con la Citroën...) e Paddon, e con tutta probabilità si tratterà dell'ultima uscita ufficiale della i20 New Generation Wrc ufficiale.

NUOVO CAMBIAMENTO PER IL POLACCO CHE PARLAVA DI PISTA...

## Ora Kubica pensa a 7 rally di Wrc

In Polonia gira sempre più una voce secondo la quale Robert Kubica potrebbe essere al via in almeno 7 prove del prossimo Mondiale e questo appena dopo che lo stesso pilota aveva dichiarato di voler tornare a correre in pista... Perso lo sponsor Lotos, ad aiutare Kubica ci penserebbe la federazione polacca, pronta a fornire un cospicuo contributo al driver di Cracovia.

I TEAM NON VOGLIONO ANDARE IN TURCHIA. E L'ITALIA ASPETTA

## Polonia resta iridata

Piloti e team ufficiali non vedevano di buon occhio, per evidenti motivi di sicurezza, il paventato ritorno della Turchia nel Mondiale e così la Polonia ha già... due piedi nel calendario del prossimo campionato. La PZMot (la Federazione polacca) avrebbe già definito l'accordo con la Wrc Promoter, per ospitare ancora l'anno prossimo a Mikolajki - ai primi di luglio - la gara iridata che sembrava dovesse invece saltare per motivi di budget. Quanto all'Italia, la Regione Sardegna ha reperito i fondi per ospitare la prova iridata anche nel 2017 ed a breve ci sarà un incontro con i vertici dell'AcI.

SECONDA DI CLASSE CON L'ADAM

## Molinaro bene al 3-Stadte

Tamara Molinaro ha chiuso in 23ª posizione assoluta l'Adac 3-Städte Rallye, ultimo appuntamento della Mitropa Cup e del campionato tedesco. La gara è stata vinta da Fabian Kreim (Skoda Fabia R5) ed ha avuto come apripista d'eccezione Walter Rohrl su una Porsche 911 Turbo S. Ottimo risultato quello ottenuto dalla 19enne comasca che, navigata dall'esperta Ilka Minor sulla sua Opel Adam griffata Red Bull, era al secondo rally vero. La Molinaro (sotto) ha concluso seconda in classe Rc4.



IN TOYOTA CON KAJ LINDSTROM

## Hanninen ora è ufficiale

Il Toyota Gazoo Racing Team ha ufficializzato il nome del suo primo pilota per il Mondiale 2017 con la Yaris Wrc. Come già annunciato da As, è Juho Hanninen, l'ex-campione Europeo ed Irc che verrà navigato dall'esperto Kaj Lindstrom, già copilota di due campioni del mondo: Tommi Makinen e Raikkonen.

ROVANPERA JUNIOR IN LETTONIA

## Baby Kalle è campione!

Kalle Rovannerpa, navigato dall'esperto Risto Pietilainen, s'è aggiudicato il Rally Latvian ed ha vinto il campionato lettone al volante di una Skoda Fabia. Un vero fenomeno, Rovannerpa Junior (sotto), visto che il figlio di Harri - ex-pilota ufficiale Seat, Peugeot e Mitsubishi - ha solamente 16 anni...



# Amici-Liberati

## Orient express

**CON I DUE ITALIANI LAMBORGHINI CONQUISTA LA SERIE ASIATICA RISERVATA ALLE GRAN TURISMO. A SEGNO IN GARA-2 MAPELLI**

**I**l marchio italiano conquista l'oriente con Andrea Amici e Edoardo Liberati. Finale tricolore quello del campionato Gt Asia Series, che in occasione dell'ultimo appuntamento di Shanghai ha visto il binomio del team Fff Racing portare a casa il titolo con la Lamborghini. Una vittoria importante, perché ottenuta in una categoria "affollata" dalle maggiori case costruttrici: dalla Ferrari, fino all'ultimo in lizza per la volata finale con il veneto Davide Rizzo ed il cinese Anthony Liu, alle Audi schierate dal "team filiale" della Phoenix Racing, alle Bentley della Absolute, proseguendo con Aston Martin, e Porsche. Un "parterre" interessante, considerando anche il livello dei piloti al via, tra cui l'ex F.1 Alex Yoong, l'inglese Duncan Tappy (ufficiale McLaren, ma impegnato al volante della Bentley con cui a Buriram ha conquistato due secondi posti), proseguendo con Adderly Fong, vittorioso a Okayama sempre con la Continental Gt3 della Factory inglese e già protagonista del Pirelli World Challenge, il campione in carica Darryl O'Young, con la Porsche della Craft Bamboo Racing, e gli altri due europei Richard Lyons e Carlo Van Dam. Ma davanti a tut-

ti ci sono gli italiani. Una vittoria a Fuji, dove hanno centrato anche un secondo posto, ancora secondi a Gwangju (in Sud Corea), a Okayama e a Shanghai lo scorso agosto; poi terzi sul circuito thailandese di Buriram e la scorsa settimana nella tappa cinese: sette podi su 12 gare per Amici e Liberati, che si sono alternati al volante della Huracán schierata dal team di Andrea Caldarelli e Sean Fu Songyang. Una costanza di rendimento che li ha definitivamente premiati al termine di un ultimo round disputatosi sotto la pioggia. Pioggia che nel primo turno di qualifica aveva penalizzato Liberati,

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Yoong-Au; 2. Fong-Kim; 3. Thong-Lee. Gara-2: 1. Mapelli-Mul; 2. Thong-Lee; 3. Liberati-Amici.

va penalizzato Liberati, appena sceso in pista con le slick, autore del settimo responso. Posizione che l'equipaggio del team Fff Racing ha mantenuto anche in gara-1. In gara-2, Amici dalla pole è stato superbo durante il primo turno di guida, rimanendo sempre davanti a tutti. Liberati, che è rientrato dalle soste terzo, ha poi completato in maniera impeccabile il suo lavoro, provando ad attaccare la R8 Lms di Shaun Thong e Marchy Lee, ma preferendo in seguito non prendere dei rischi inutili. Alla fine a festeggiare è stato anche Marco Mapelli, che assieme a Jero-



### COPPIA MOTRICE

Sopra i romani Edoardo Liberati e Andrea Amici che si sono imposti nella Gt Asia Series

en Mul ha diviso la seconda Lamborghini portata in pista dalla squadra italo-cinese, ottenendo la seconda vittoria di questa stagione per una vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese.

*Dario Lucchese*

### SONO PILOTI GT3 JUNIOR DEL TORO

## Romani dal piede pesante

Cinque titoli in due per il binomio romano, entrambi in arrivo dal programma giovani di Lamborghini Squadra Corse ed ambedue piloti Gt3 Junior della Casa del Toro. Andrea Amici nel 2013 si era già laureato campione Pro-Am del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, mentre lo scorso anno ha sfiorato il successo con la Audi nel Gt italiano, finendo la stagione secondo in coppia proprio con Marco Mapelli. Liberati, ragazzo prodigio della F.Azzurra, in cui si è laureato campione nel 2008, lo scorso anno è invece andato a segno nel "Super Trofeo" Asia in equipaggio con il cinese Yuan Bo. In loro ci ha creduto fin dal primo momento anche Giorgio Sanna, "Head of Motorsport" di Lamborghini Squadra Corse: una fiducia che hanno saputo ampiamente ricambiare.



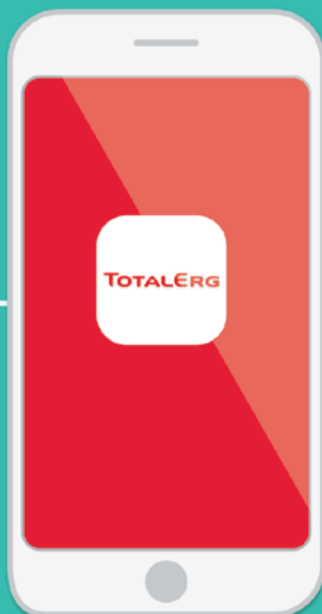


# GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



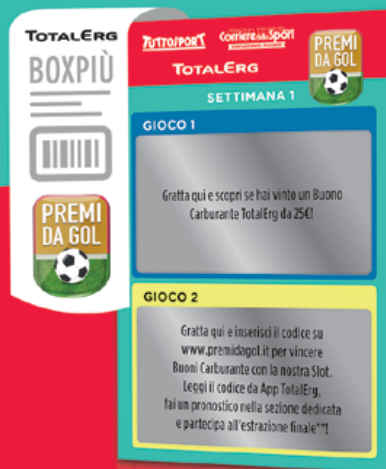
FAI UN  
PRONOSTICO

SCOPRI SE  
HAI VINTO!



SCARICA  
L'APP

TOTALERG



## IN PALIO 500.000 € DI BUONI CARBURANTE TOTALERG E FANTASTICI PREMI.

RICHIEDI LA CARTOLINA OGNI LUNEDÌ INSIEME AL CORRIERE DELLO SPORT - STADIO E TUTTOSPORT OPPURE FAI UN RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€ CON CARTA FEDELTA' BOX PIÙ TOTALERG PRESSO UN PUNTO VENDITA ADERENTE DURANTE TUTTO IL PERIODO PROMOZIONALE E GIOCA IL CODICE IN APP TOTALERG. PER TE IN PALIO FINO A 32.000€ IN BUONI CARBURANTE TOTALERG OGNI SETTIMANA. CON L'APP TOTALERG PUOI GIOCARRE IL TUO PRONOSTICO E PARTECIPARE ALL'ESTRAZIONE DI OLTRE 100 PREMI TRA BIGLIETTI PER LE PARTITE E MAGLIETTE AUTOGRAFATE PER VIVERE UNA GRANDE EMOZIONE.

Iniziativa valida dal 24 ottobre 2016 al 5 febbraio 2017.  
Montepremi di 513.200€. Regolamento completo su [www.premidagol.it](http://www.premidagol.it)

SEMPRE TIPO  
Corriere dello Sport  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG

**DOPPIETTE  
IN CHIUSURA**

Doppietta per Meloni e De Bellis, sotto, nella gara di chiusura della Coppa Italia sulla pista di Adria

**AL TRAGUARDO**

TURISMO - G-1: 1. Meloni. Gara-2: 1. Meloni. GT - G-1: 1. De Bellis. Gara-2: 1. De Bellis.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

# De Bellis ok in Gt

**CON LA PORSCHE RICCARDO SI CONFERMA DAVANTI A TUTTI TRA LE GRAN TURISMO. IN TURISMO L'ULTIMO ATTO VA A MELONI**

**A**DRIA - L'ottavo e conclusivo appuntamento della Coppa Italia che si è disputato sul circuito di Adria, ha proclamato i suoi ultimi campioni 2016. Se infatti Emanuele Alborghetti aveva matematicamente conquistato il titolo Turismo nel precedente round di Imola, a confermarci davanti a tutti tra le Gt è stato Riccardo De Bellis, alla vigilia delle due gare venute già certo di avere ragione su Alessandro Mazzolini, definitivamente penalizzato dal punteggio attribuito sulla base del numero di iscritti della sua classe. Ma nonostante ciò, De Bellis non si è accontentato e viceversa è stato il dominatore di questo finale di stagione che lo ha visto centrare due successi. Per Alborghetti si è trattato del primo titolo nel campionato, che lo ha portato a succedere nell'albo d'oro al compagno di squadra della MM Motorsport, Enrico Bettera.

"Bis" di De Bellis, invece, che si era già lau-

reato campione nel 2013. Ma venendo alle due gare di Adria, tra le Turismo si è assistito ad un'altra doppietta di Paolo Meloni, che dopo avere monopolizzato con la Bmw M3 3.2 4 litri la terzultima tappa del Mugello che si è disputata a settembre, in occasione del suo rientro nel campionato, è riuscito nuovamente a mettere tutti dietro. Prima chiudendo nell'ordine davanti alla Seat di Giacomo Altoè e alla Honda Civic Type R di Emanuele Alborghetti; poi precedendo in gara-2 uno scatenato Davide Nardilli, autore di una straordinaria partenza che alla prima curva gli ha consentito con la sua Leon Supercup di risalire secondo dalla quarta posizione dello schieramento, rimanendoci fino all'arrivo e precedendo al traguardo Massimiliano Chini. De Bellis, come già detto, ha dominato con la Porsche 997 Gt3 Cup nel suo raggruppamento, dimostrandosi il più veloce fin dalle qualifiche. Anche in questo

caso è stata sfida serrata per le altre posizioni del podio, che in entrambi i casi ha visto la "new entry" Silvio Galante precedere con la Ferrari 458 Challenge la Porsche 991 di Stefano Barbieri. Protagonista della lotta al vertice anche Mazzolini, due volte quarto e in gara-2 attardato da un problema ai comandi del cambio. Doppietta nella Bmw Open Cup anche per Massimo Orlandini e Armando De Vuono, che si sono così aggiudicati anche quel titolo che 12 mesi fa gli era sfuggito proprio ad Adria per pochi punti. **Dario Lucchese**

**SI TORNA A FRANCIACORTA**

## 2017 con 8 appuntamenti

Archiviata la stagione, è già tempo di novità in ottica 2017. Numerosi i cambiamenti in arrivo, anche se il campionato rimarrà fedele alla sua essenza che lo ha reso il punto di riferimento nelle competizioni del panorama tricolore club. Se il calendario continuerà ad articolarsi su otto appuntamenti (sempre con la possibilità di uno scarto), si farà ritorno sul circuito di Franciacorta e si effettuerà anche una tappa all'estero, sul tracciato ceco di Brno. Le qualifiche saranno incrementate di 5', mentre le gare rimarranno sulla distanza di 20'. Cambio anche nella suddivisione delle classi. In Coppa Italia Gt torneranno le vetture con motori oltre 3.2 e le Mégane in configurazione Trofeo, mentre la Coppa Italia Turismo sarà ripartita in due Divisioni: nella prima le vetture 2 litri turbo e Turismo 3 e 3,2 litri, mentre nella seconda tutte le vetture fino a 2000cc, incluse quelle della RS Cup, Alfa Race Championship e Bleu France Racing Cup.

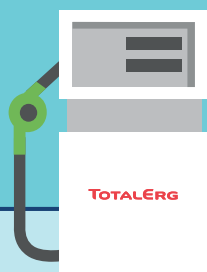




# CARTA NUOVA, NUOVO SCONTO.

Attiva una nuova carta Box Più<sup>®</sup>, fai 25 € di rifornimento  
e ottieni 3 € di sconto sul prossimo acquisto.  
Acquisisci il coupon anche da App.

TOTALERG



3762717039598765

Il codice sarà leggibile una sola volta per carta e solo su nuove carte. I coupon saranno leggibili e attivabili dal 25/10/2016 al 06/11/2016 tramite App TotalErg o presso uno dei Punti Vendita aderenti al programma fedeltà Box Più<sup>®</sup>.



TOTALERG

# Finale a sorpresa

SFUMA IL SOGNO DI VITTORIA DEL TEAM THIRIET E IL TITOLO  
VA ALLA GIBSON G-DRIVE CON LA VITTORIA NELL'ULTIMA SFIDA



fotografie FOTOSPEEDY

**E**STORIL - Il compitino era di quelli facili facili. Tenere un ritmo tranquillo, non eccedere nei doppiaggi, controllare anche da lontano quella Gibson arancione che rappresentava l'unica vera minaccia verso la conquista del titolo. Il team Thiriet by TDS a Estoril aveva calcolato tutto alla perfezione e la consapevolezza di portare a casa il titolo 2016, benché nelle corse non esistano certezze fino al calare della bandiera a scacchi, era ben presente nel box francese. La coppia Thiriet-Beche (affiancata da Hirakawa, ma con una gara in meno), vantava 14 punti di vantaggio sul trio G-Drive composto da Dolan-Tincknell-Van der Garde.

Forti delle 3 vittorie su 5 gare disputate, i due francesi si sono qualificati settimi attenti a non fare danni. In gara, Thiriet teneva la 5ª piazza senza troppi patemi mentre là davanti, un Van der Garde formato gigante duellava giro dopo giro con il poleman e leader Lapierre. Roba di altissimo livello tra l'ex pilota F.1 e l'ex Toyota nel Wec. Al 30º giro, Lapierre è entrato in crisi con le gomme e l'olandese ha iniziato ad avvicinarsi inventandosi un sorpasso da applausi. Ceduto il volante a Dolan, la

Gibson-Nissan senza tetto teneva la testa facilmente perché Lapierre aveva lasciato il sedile al gentleman Hedman che subito è finito per prati. Thiriet se ne stava comodamente 3º in attesa di cedere il sedile a Beche quando ecco che le palpitazioni degli uomini nel box francese hanno subito una spaventosa impennata. Un guaio al motorino di avviamento al 43º giro, ha reso balzubiente la bella Oreca-Nissan che non ne voleva sapere di ripartire dopo il 2º pit-stop e ci sono voluti 44'

per farla tornare in pista. Troppi per pensare di poter dire ancora la propria per il titolo. La speranza era che anche sui rivali si abbattesse qualche cataclisma, invece

## AL TRAGUARDO

Gara: 1. Dolan-Tincknell-Van der Garde; 2. Hedman-Lapierre-Hanley; 3. Coletti-Wirth-Petrov.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



## IL GT VA ALL'ASTON MARTIN

### Bertolini finisce ko

Gli bastava arrivare al traguardo, dentro al 75 per cento, per conquistare il nono titolo in carriera. Ma ad Andrea Bertolini è andata stortissima. Arrivato a Estoril con 20 punti di vantaggio (leadership divisa sulla Ferrari Jmw con Smith e Butcher) rispetto alla Aston Martin di MacDowall-Turner-Howard, l'esperto pilota italiano era sereno. E invece... problemi al cambio hanno cominciato a rallentare Smith e dopo una sosta ai box si è trovato a procedere nuovamente a passo d'uomo. Cercava di raggiungere nuovamente i box l'inglese, quando la LmP3 di Guasch del team United Autosports, finita in testacoda in precedenza è piombata addosso al povero Smith. Che poi è ripartito, ma la scatola guida era andata. All'Aston invece, è andato tutto bene e così il titolo è finito a loro. In LmP3, da segnalare la buona prova di Eurointernational e Villorba con Mondini e Sernagiotto protagonisti di ottimi tempi sul giro.

per la Gibson G-Drive tutto ha funzionato come non mai. E così mentre Dolan portava a compimento senza errori e Tincknell tornava ad alzare il ritmo, Van der Garde seduto ai box incrociava le dita. Uscito pulito dall'ultima curva, Tincknell ha alzato il braccio per la seconda volta quest'anno dopo la vittoria a Silverstone. Ma era una vittoria ben diversa stavolta. Per il 24enne inglese, (da quest'anno anche pilota ufficiale Ford) è il primo titolo conquistato in carriera. Van der Garde, 31 anni, inattivo nel 2015 dopo essere uscito dalla F.1 (2014 tester Sauber, 2013 pilota Caterham), un trionfo che lo riporta in alto, mentre per il 47enne boss Dolan, dal 2010 anima del progetto Jota, è il raggiungimento di un obiettivo a lungo inseguito.

Massimo Costa

## ULTIMO ATTO CONTRO PRONOSTICO

A fianco, l'Aston Martin che ha colto il titolo in Gt con MacDowall-Turner-Howard. Sopra, la Gibson G-Drive di Dolan-Tincknell-Van der Garde che ha conquistato l'Elms 2016

# Tiscali Mobile Smart 5 GB. L'offerta più smart del creato.

**1000 minuti** + **minuti ILLIMITATI** + **SMS ILLIMITATI** + **5 GB Internet**  
VERSO TUTTI      VERSO TISCALI MOBILE      VERSO TUTTI

**14** € /4 sett.  
PER SEMPRE



ANCHE PER PARTITA IVA



Nel 2017 il Super Trofeo Lamborghini piazierà le sue tende anche in Medio Oriente

# Lambo Middle East

**TRE DOPPI APPUNTAMENTI DA FEBBRAIO A MARZO DARANNO VITA AL SUPERTROFEO CHE NEL 2017 APRIRÀ ANCHE AL MEDIORIENTE**

**D**opo il crescente successo riscontrato nelle prime otto edizioni del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, a cui nel 2012 si è aggiunta la serie asiatica e, l'anno successivo, anche quella nordamericana, la Casa di Sant'Agata Bolognese espanderà ulteriormente i propri programmi sportivi. Tre doppi appuntamenti, in programma tra febbraio e marzo, daranno vita il prossimo anno al calendario del Lamborghini Super Trofeo Middle East, facendo tappa sul circuito Yas Marina di Abu Dhabi e in due occasioni a Dubai, di cui verrà impiegato in ciascuna di esse un layout del tracciato differente. L'attenzione mostrata anche dai paesi mediorientali, nei confronti del monarca che nel 2015 ha visto debuttare la nuova Huracán Super Trofeo (80 sono le vetture impiegate nei tre campionati attualmente in corso), ha indotto pertanto a puntare su un ulteriore "mercato", in un contesto strategicamente interessante. Questo perché il Lamborghini Super Trofeo Middle East precederà di poche settimane il via delle altre serie continentali, dando in questo modo a team e piloti di imbastire un pro-

gramma da svolgere nei mesi invernali. Quella di mantenere lo stesso format dei weekend adottato negli altri campionati, è stata praticamente una scelta obbligata, oltre che ovvia.

Ad animare ciascun appuntamento saranno dunque le due classiche gare della durata di 50' con partenza lanciata, con i due turni di qualifica di 20' atti a definire il rispettivo schieramento e ancora due sessioni, ognuna della durata di un'ora, di prove libere. Identica anche la suddivisio-

ni delle quattro classi Pro, Pro-Am, Am e Lamborghini Cup, che prenderanno spunto dalla categorizzazione dei piloti in base alle normative Fia (Bronze, Silver e Gold). Finanche l'obbligo di gareggiare nelle classi Pro e Pro-Am con equipaggi formati da due piloti, prossimo ad essere introdotto anche nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa 2017, verrà "copiato" dalla serie Middle East. Intanto grande interesse è stato manifestato dai team impegnati negli altri continenti, a conferma di una "entry list" di elevato livello. «Questo quarto campionato nasce in un mercato strategico per il nostro marchio e consolida una strategia nel "customer racing" grazie alla quale stiamo riscuotendo apprezzamenti e successo in termini di partecipanti, con numeri da record» - sostiene Giorgio Sanna, responsabile del Motorsport di Automobili Lamborghini. Numeri che oggi possono essere massimamente gratificati dal record storico di 50 equipaggi al via in occasione dell'appuntamento europeo di Spa-Francorchamps dello scorso luglio.

**Dario Lucchese**

## SUPPORTO AI PARTECIPANTI

### Squadra Corse presente

Lamborghini Squadra Corse sarà direttamente presente in pista anche nel Super Trofeo Middle East. Come già avviene nelle altre tre serie continentali, è stato infatti confermato il supporto ai team partecipanti, oltre all'organizzazione della logistica, con la spedizione e gestione "in loco", negli Emirati Arabi, delle vetture. Confermate anche l'assistenza tecnica del partner Pirelli e la presenza del Lamborghini Village, con annessa hospitality, sui vari circuiti. A contorno di ogni weekend si svolgeranno come di consueto le varie attività in pista, tra cui gli "hot laps" con le Lamborghini Huracán e le Aventador stradali.

## FARO RACING

Il team Faro Racing ha rilevato due Rs 1.6 turbo con cui vuol di prendere parte nel 2017 a tutta la stagione della Clio Cup Italia. La squadra di Tablò porterà in pista le berline Renault già a partire dalla 2 Ore di Vallelunga, schierandole anche al via della 100 Miglia di Magione a dicembre.

## 24H PROTO SERIES

Ad affiancare la 24H Series powered by Hankook e la Tce Series che si disputano sotto l'ala dell'organizzatore olandese Creventic, nel 2017 ci sarà anche un terzo campionato endurance 24H Proto Series destinato alle vetture Sport. Il primo atto sarà la 12 Ore di Magny-Cours, il 22 e 23 aprile. Da definire le altre prove del calendario, che dovrebbe comprendere 3-4 round.

## CIT, C'È LA SUBARU

A Monza esordirà nel Cit la Subaru Wrx Sti in versione Tcr della Top Run. A guidarla ci sarà l'esperto Luigi Ferrara, che per l'occasione testerà alcuni "step" evolutivi sul motore e la trasmissione (cambio e differenziale), realizzata in collaborazione con la Modena Australia. Quello della Casa delle Pleiadi è il settimo marchio a fare il proprio ingresso nel tricolore.

## ROSI NEL MASTER

Doppio successo per la Norma M20F-Bmw Cn4 di Alessandro Rosi nel Master Tricolore Prototipi che si è disputato ad Adria. A chiudere secondo in entrambe le gare è stato Francesco Celentano con la Radical Sr4. Sul podio anche Giancarlo Pedetti, terzo in gara-1 al volante di un'altra Norma, e Sebastiano Mascolo, con la Lucchini motorizzata Alfa Romeo.

## ENTRY CUP

Il 6° ed ultimo atto della Entry Cup, il monarca riservato alle Renault Twingo, ha consegnato ad Adria una vittoria a testa allo sloveno Tomaz Trcek ed al triestino Matthias Lodi. Due secondi posti per Alessandro Palladini, mentre Manuel Stefani e Massimo Visani si sono alternati sul gradino più basso del podio.



## AD ADRIA VINCONO MONTALBANO E JELMINI

# Rs Cup, il titolo a Trebbi

Una vittoria a testa per Giuseppe Montalbano e Felice Jelmini ed il titolo assegnato al pilota del team 4X4 Explorer, Giacomo Trebbi. Il conclusivo appuntamento della Rs Cup che si è disputato ad Adria ha emesso questo verdetto. Anche se l'esito del monarca targato Peroni Race è stato fino all'ultimo incerto, con Gian Domenico Sposito autore per la terza volta di fila della superpole con la Faro Racing, ma in gara-1 protagonista di un contatto con Jelmini (penalizzato con un drive through) e alla fine terzo alle spalle di Trebbi. Poi la penalizzazione per partenza anticipata inflitta in gara-2 a Fabrizio Paolo Tablò, in lotta per il campionato e comunque migliore Over 45, e lo stesso Jelmini che ha preceduto Trebbi, ancora secondo e oramai campione.

## RITORNA ADRIA NEL CALENDARIO

# Prototipi in sette round nel 2017

Sono in totale sette (uno in più rispetto a quest'anno) gli appuntamenti del calendario 2017 del Campionato Italiano Sport Prototipi, che è stato ufficializzato la scorsa settimana. La novità è quella del ritorno della serie tricolore sul circuito di Adria, che darà il via alla

stagione il prossimo 7 maggio. Le altre tappe si disputeranno a Misano (4 giugno), Monza (18 giugno), Mugello (16 luglio), Imola (10 settembre) e Vallelunga (1 ottobre). Da definire è invece la pista che ospiterà il quarto round, in programma il primo fine settimana di luglio.

## PREVISTO ANCHE UN EVENTO ESCLUSIVO

# A Monza finale Seat

Questo weekend si svolgerà a Monza l'ultimo round dei trofei Seat; un'occasione per festeggiare la stagione con un evento che si terrà sabato sera nel paddock del circuito e al quale interverranno l'attrice Francesca Leto, Dj Ringo e l'inviato di "Striscia" Edoardo Stoppa, con questi ultimi due pronti a cimentarsi in gara al volante delle Ibiza. Nel monarca riservato alle più "piccole" della Casa iberica, il titolo è stato già assegnato a Gabriele Torelli. Nella Leon Cup è invece sfida tra Nicola Baldan e Jonathan Giaccon, separati da 25 lunghezze, mentre debutteranno Alessandra Brena e Matteo Greco. Seat sarà presente anche nel Campionato Italiano Turismo con tre Leon St per Alberto Bassi (laureatosi campione Tcs a Imola) e il direttore generale Peter Wyhinny, che si contenderà il secondo posto di classe con Sandro Pelatti.



## IN PISTA LA DALLARA LMP2

# Elms, Villorba cala il tris

Saranno Andrea Belicchi, Roberto Lacorte e Giorgio Sernagiotto i piloti che comporranno l'equipaggio della scuderia Villorba Corse impegnata nell'Elms 2017 con la nuova Dallara Lmp2, vettura che, proprio con Belicchi al volante ed il supporto del team veneto, ha completato i primi km a Varano. Se Lacorte e Sernagiotto sono reduci da due stagioni con la stessa squadra nella Lmp3 e prossimi a compiere pertanto un importante passaggio di categoria; per il parmense si tratterà di un ritorno nell'endurance dopo un paio d'anni di assenza ed i trascorsi in Lmp1.

## -20 KG PER LE CIVIC TCR

# Nuovo BoP a Monza nel Cit

Acisport ha diramato i correttivi tecnici che verranno adottati nell'ultimo round del tricolore Turismo, questo fine settimana a Monza. Saranno le Honda Civic Tcr, tanto nella versione più attuale che in configurazione 2015, a usufruire di uno "sconto" di 20 kg sul peso minimo. Identico provvedimento è stato preso per le Alfa Romeo Giulietta Qv in versione Tct. Per concludere, la Citroën C3 Max è stata alleggerita a 1.100 kg, ovvero 25 kg in meno rispetto all'ultimo round che si è disputato a Imola un mese fa.

## NUOVA SERIE SRO

# 6 tappe per il Gt Asia

Dopo avere annunciato, alla 24 Ore di Spa che si è disputata lo scorso luglio, la nascita di una nuova serie Blancpain Gt Asia, Sro ne ha adesso ufficializzato anche il calendario 2017. Il campionato, che ammetterà al via sia le vetture Gt3 che Gt4 e avrà Pirelli come fornitore ufficiale per gli pneumatici, si articolerà su sei doppi appuntamenti: Sepang (9/4), Buriram (21/5), Suzuka (25/6), Fuji (20/8), Shanghai (24/9) e Zhejiang (22/10). È stato inoltre confermato un montepremi di 300mila dollari, che verrà diviso tra le varie classi.

Nel 2017 scocca l'ora di Bibendum in... montagna. Sì, anche al top delle cronoscalate. Ed è tutto vero: «Rafforzare l'impegno nel settore delle gare di velocità in salita era un nostro obiettivo e oggi esistono le condizioni per poterlo fare». Fabrizio Cravero, responsabile delle competizioni per Michelin Italia, introduce così l'ingresso del costruttore di pneumatici francese nelle categorie prototipi del mondo degli scalatori.

E quando un "gommista" di tali dimensioni si muove è naturale che "le condizioni per poterlo fare" coinvolgano altre realtà di rilievo, in questo caso Wolf Racing Cars. Una partnership già stretta in pista che ora fa immaginare scenari ed equilibri del tutto rivoluzionati rispetto a quelli che le salite si sono appena messi alle spalle con la chiusura del Civm a Pedavena. Perché va da sé che la grande novità è destinata a fare molto rumore, a maggior ragione di questi tempi, che vedono Avon e Pirelli già impegnati al top della categoria con prodotti sempre più estremi, tanto che sono spuntate mesco-

#### IL LUPO PRONTO AD AZZANNARE

La biposto Wolf, a destra in azione in mano di Ivan Bellarosa in pista, arriverà il prossimo anno in montagna a sfidare Norma e Osella



# Michelin-Wolf nel Civm 2017

**LA CASA FRANCESE APPRODERÀ UFFICIALMENTE NELL'ITALIANO SALITE DAL 2017, DOVE SI SCONTRERÀ CON AVON E PIRELLI**

di **Gianluca Marchese**

le ultra soft anche a stagione in corso. In più, Michelin approda per lottare ai vertici delle cronoscalate con un marchio competitivo come quello gestito attraverso la Avelon Formula da Giovanni e Maurizio Bellarosa, un passo quasi naturale visto il rapporto che lega le due Case in pista ma davvero "pesante" a livello di concorrenza, perché, tra monoposto e biposto, la gamma di modelli Wolf potrebbe coprire per intero le categorie top (E2Ss, E2Sc e Cn), andando a sfidare Norma e Osella a tutto campo.

È un progetto ambizioso al quale Wolf Racing Cars aveva già cercato di dare respiro, prima coinvolgendo Simone Faggioli in un test a Franciacorta (che non ebbe un seguito, ma non per motivi tecnici) e quindi con David Hauser, fino a qualche tempo fa impegnato in Europa con la GB08 F1. Ora però cambia tutto.

Dietro l'angolo c'è l'imminente lancio del-

la nuova Wolf Gb08 T (dove T sta per turbo) e allora la factory sarà direttamente coinvolta nella specialità e seguirà lo sviluppo delle proprie sportscar con un unico obiettivo, il più "semplice": vincere. A iniziare dal Campionato Italiano Velocità Montagna 2017.

Piani del tutto condivisi da Michelin, come ribadisce ancora Cravero: «Parlando con Giovanni e Maurizio Bellarosa abbiamo scoperto di avere obiettivi in comune. Da anni lavoriamo in contesti nazionali e internazionali con il reparto corse ufficiale di Wolf Racing Cars e lo facciamo con soddisfazione. Con questi presupposti è stato semplice concordare i termini di un partenariato anche in ambito Civm».

Insomma, tornato da Pedavena, il Tricolore ha appena inserito la modalità inverno, ma il circus è tutt'altro che in stand-by all'esterno dei tracciati di gara. Per gli appassionati si va verso un 2017 da sogno vi-

ste le prime novità che Autosprint ha saputo in anteprima proprio a cavallo della Pedavena Croce d'Aune e i contorni di un programmi Wolf-Michelin di tale portata sembrano poter agevolmente guardare ancora più avanti, perché dal 2018 la factory di Clermont-Ferrand avrebbe tutte le possibilità di puntare anche all'Europeo Montagna.

Il programma attuale, infatti, sarà gestito direttamente dalla casa madre francese e dunque sarebbe più che logico se volesse allargare gli orizzonti dopo una prima stagione in un campionato già ai massimi livelli come il Civm, dove poter anche accumulare esperienza.

Di pneumatici Michelin se ne sono già visti nelle cronoscalate tra vetture Gt e Turismo, categorie dove tra l'altro stanno accelerando sia Avon sia Yokohama e alle quali anche Pirelli guarda con interesse, ma è chiaro che un'entrata ufficiale nei prototipi fa assumere all'operazione un valore epocale. Certo, poi ci sarà da valutare anche il roster dei piloti, oltre che il potenziale della nuova Wolf turbo. Un turbo che quest'anno porta gli adesivi Peugeot, altra Casa francese... ●



# In arrivo il motore Peugeot

**ANCORA DA DEFINIRE LE CLASSI DOVE WOLF SARÀ SCHIERATA ED I PILOTI CHE SARANNO AL VIA NELLE GARE IN SALITA**

**P**er quanto riguarda la Wolf Gb08 T, la cui presentazione è attesa nei prossimi mesi, gli "indizi" sembrerebbero dunque portare verso una motorizzazione Peugeot. Di sicuro per la Cn: sarebbe quella che già monta l'attuale biposto vista con successo anche nell'Italiano Prototipi in pista grazie alle nuove norme Fia, che da quest'anno per le Cn2 hanno introdotto la possibilità di propulsori 1.6 sovralimentati (con delle restrizioni). Per la biposto in versione E2Sc un 1.6 (o un 1.7) turbo libero rientrebbe perfettamente nella classe maggiore dei 3000, così come nelle monoposto E2Ss (dove Wolf ha già i modelli Gb08 F1 e Gb08 SM), ma al momento non ci sono conferme sul nome che lo marchierà. Quale che sia il motore, Autosprint è comunque in grado di svelare in anticipo la prima immagine della nuova sportscar. Già a una rapida occhiata, la Wolf Gb08 T colpisce per un anteriore aggressivo ma al-

lo stesso tempo elegante, con rinnovati fanali ed elementi aerodinamici e di raccordo, seguito da una linea più snella e fine rispetto alle attuali GB08, introdotta dal muso e che prosegue intorno all'abitacolo e sulle fiancate fino al posteriore, dove spicca un grosso e inedito airscope dietro all'abitacolo. Un prototipo di ultima generazione del quale sarà interessante conoscere le diverse specifiche tecniche e che gommato Michelin sembra destinato a stravolgere il panorama delle salite. I piloti? Al momento sarebbero in corso almeno un paio di trattative importanti sulle quali c'è il massimo riserbo. Naturalmente è troppo presto per azzardare in quante e in quali delle tre categorie top le Wolf riusciranno a schierarsi al via della prossima stagione. La priorità sembra sia quella di riempire i sedili delle versioni E2 (quelle da assoluto), ma se qualcuno dovesse optare anche per il Cn allora la sfida sarà davvero totale. ●



# Scholarship stile Porsche

SI È CHIUSA LA TERZA EDIZIONE: DRUDI È IL NUOVO VOLTO DEL PROGRAMMA E HA GIÀ PARTECIPATO AGLI SHOOT OUT EVENT

di **Dario Lucchese**

**A**nche quest'anno, parallelamente alla Carrera Cup Italia, è stata ripetuta l'iniziativa dello Scholarship Programme, giunto alla 3ª edizione. Nel 2014 a vincerlo fu Matteo Cairoli, selezionato a fine stagione per l'International Cup Scholarship Challenge, da cui emerse come il migliore dei partecipanti (unico italiano ad essere riuscito in questa impresa), ottenendo così un cospicuo aiuto per approdare nella Mobil 1 Supercup. Nel 2015 toccò a Riccardo Agostini; fino ad arrivare a Mattia Drudi, 18 anni, il nuovo volto del programma Porsche in ambito tricolore, selezionato per lo Shoot Out Event a cui sono stati ammessi i migliori 9 piloti dei vari monomarca internazionali che si disputano sotto l'egida della Casa di Stoccarda e che si è svolto al Lausitzring il 26 e 27 settembre. Per conoscerne l'esito bisognerà aspettare sino a fine mese. In palio, anche stavolta, c'è un contributo economico importante per partecipare alla Mobil 1 Supercup nel 2017. Ma lo Scholarship Programme, già riconfermato per la prossima stagione, non è solo una selezione per premiare il più meritevole, bensì un vero percorso formativo, che si prefigge di affrontare al-

cuni passaggi fondamentali per la crescita a 360 gradi di un pilota: sia dal punto di vista mentale, fisico e professionale. Tra le prime a sposare questa iniziativa è Valentina Albanese, da pochi mesi responsabile del motorsport di Porsche Italia: «*Pur essendo arrivata a metà stagione, posso dire che seguivo già con interesse il programma e anche i successi di Cairoli. Credo nella formazione dei giovani e io stessa, quando sono subentrata nel ruolo che mi compete, avendo esperienza sul campo ho potuto fare da tutor. Mi è sempre piaciuto aiutare i giovani a crescere, per cui mi sono trovata perfettamente a mio agio*».

## La Scholarship Porsche funziona così

Allo Scholarship Program di Porsche Italia, possono prendere parte 6 piloti, tutti rigorosamente under 26 (l'età minima è invece di 16 anni), impegnati nel monomarca tricolore. «*All'inizio del 2016, il gruppo di partecipanti era numeroso - spiega Max Busnelli, Responsabile Sportivo della Carrera Cup Italia - Siamo partiti con 9 ragazzi e per la prima volta abbiamo dovuto operare una selezione, con un livello di partecipanti comunque molto alto*».

La partnership col Driver Program Center di Forlì, contribuisce fuori dalle piste a fornire ai piloti dello Scholarship Programme un training completo. Si comincia con una valutazione sulla preparazione fisica, per poi passare all'allenamento col gruppo, seguiti da un fisioterapista, e all'aspetto "mentale". Si acquisiscono da una parte le regole alimentari da seguire, dall'altra i fondamenti di base su come rilassarsi meglio, aumentare la concentrazione e diminuire la pressione e lo stress, nonché sapersi relazionare con la stampa. Nei weekend di gara, ad ogni round, il mercoledì precedente, si svolge a Cervia quello che viene definito il "before race"; ovvero una pre-preparazione al lavoro che viene svolto in pista, con gli incontri in circuito, che mirano ad affinare il dialogo con gli ingegneri e a seguire un'attività di coaching svolta da Busnelli e da Cadei. «*Normalmente prevediamo 3-4 incontri per ciascuna tappa del campionato, di cui uno individuale - spiega Busnelli - Discutiamo delle problematiche che si presentano nelle varie sessioni di prove e qualifiche o in gara. Quest'anno, in particolare, abbiamo avuto un gruppo di ragazzi che, pur essendo tra loro rivali, sono riusciti ad operare in perfetta armonia. Importante anche ciò che è stato fatto nei "before race", che ha compreso anche un lavoro al simulatore in condizioni di umidità e molto caldo. Ci siamo infatti concentrati molto sulla termoregolazione: un aspetto fondamentale per affrontare al meglio l'impegno al volante*». ●

Quest'anno la Scholarship Programme di Porsche Italia è giunta alla terza edizione. Grande attenzione nei week end precedenti a ogni round della Carrera Cup si è svolta un'intensa preparazione grazie alla partnership col Driver Program Center di Forlì





## GLI ALUNNI DELLA SCUOLA PORSCHE NEL 2016

### MATTIA DRUDI 18 ANNI

Alla sua seconda stagione nella Carrera Cup Italia, in cui con il team Dinamic Motorsport ha colto 9 vittorie ed il 2° posto in campionato, facendo vedere cose ottime anche nelle tre gare della Mobil 1 Supercup a cui ha preso parte, centrando tra l'altro a Monza un miglior 3° posto. È entrato nello Scholarship Programme a 16 anni e adesso si può dire che sia cresciuto sotto ogni aspetto.

### ALESSIO ROVERA 21 ANNI

La sua stagione è stata altalenante. Ha un potenziale più alto di quello che è riuscito a far vedere. Venendo dalle

monoposto, ha dovuto adattarsi ad un nuovo stile di guida. Ha un passo gara molto buono e la mentalità di un vero professionista. Dall'esperienza di quest'anno potrà sicuramente trarne vantaggio in futuro.

### MIKAËL GRENIER 24 ANNI

Preciso, pacato e molto corretto in pista. Nella seconda parte della stagione, ha ottenuto risultati di rilievo e non è un caso che abbia colto la prima vittoria nell'ultimo round del Mugello. Tra i piloti che hanno corso in coppia, è risultato in assoluto il migliore.

### DANIELE DI AMATO 26 ANNI

Pur avendo un altissimo potenziale, ha raccolto meno di quanto avrebbe potuto. Un poco di sfortuna ed anche qualche piccolo errore, hanno condizionato a fasi alterne la sua stagione. In compenso è cresciuto molto, riuscendosi ad adattare perfettamente ad una vettura totalmente differente da quelle che aveva guidato in precedenza. All'appello è mancata per lui la vittoria, a cui è andato vicino nell'ultimo round del campionato e che avrebbe sicuramente meritato.

### SIMONE IAQUINTA 25 ANNI

È stato una sorpresa: molto veloce, ha sempre messo il massimo impegno in ogni cosa. Anche lui ha commesso qualche errore, forse per dimostrare il proprio potenziale. Ma oltre a dimostrarsi un pilota estremamente valido, è stato il vero elemento trainante del gruppo all'interno dello Scholarship Programme.

### KEVIN GIOVESI 22 ANNI

Per un problema fisico, non ha potuto portare a termine la stagione. Quando ha corso in equipaggio con Iaquinta, ha formato sempre una coppia eccezionale. Pur avendo un potenziale enorme, non è stato molto fortunato. Ha del talento, anche se da luglio in poi non ha potuto proseguire il lavoro che aveva iniziato egregiamente.

### ERIC SCALVINI 21 ANNI

Ha preso parte solo ai primi incontri dello Scholarship Programme. L'approccio è stato positivo, con una gran voglia di crescere. L'obiettivo per lui era fare esperienza, arrivando dalle trazioni anteriori che gli imponevano uno stile di guida completamente differente.



# Cairolì bravo lo stesso!

## PORSCHE SUPERCUP AD AUSTIN MATTEO, KO IN GARA-1, VEDE SFUGGIRE IL TITOLO CHE VA A MULLER

**S**ven Muller si laurea campione della Porsche Mobil 1 Supercup, Matteo Cairolì (sopra) lo è moralmente. In America, il comasco del team Fach Auto Tech ha vissuto l'epilogo amaro di una stagione per lui straordinaria, in cui ha colto il maggior numero di vittorie (4 in totale, inclusa quella più prestigiosa di Montecarlo), centrando cinque pole e partendo nove volte su dieci in prima fila. Numeri che hanno un'anima. Quella di un ragazzo di appena 20 anni, che fino all'ultimo ha portato dentro di sé un sogno. Poi l'amara realtà, con il

nazione realisticamente impossibile che, puntualmente, non si è poi avverata. Ma Cairolì ha lottato sino alla fine, rendendosi autore di un'ottima partenza e in seguito terminando secondo (un altro podio, dopo il terzo posto che aveva messo a segno a Silverstone). Müller, secondo in gara-1, ha invece concluso ottavo. Il "golden boy" della Carrera Cup Italia, di cui ha conquistato il titolo due anni fa, vincendo anche le selezioni internazionali di Porsche

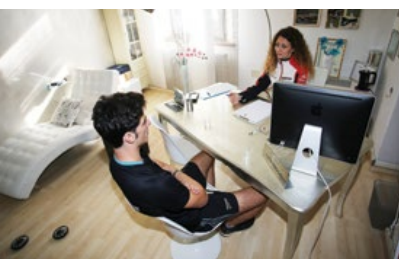
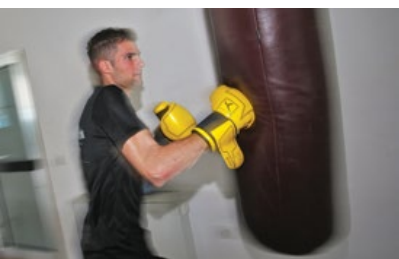
Motorsport, ha dimostrato tutto il suo valore e adesso guarda al futuro che potrebbe pro-

mettergli tante altre cose. «Fa male, ma posso ritenermi soddisfatto del lavoro che ho svolto quest'anno», è stato il suo commento. Se ci mettiamo dentro anche i successi ottenuti nelle sue apparizioni nella Carrera Cup France, in quella tedesca e nel monomarca tricolore, oltre agli ottimi risultati conseguiti nelle due gare dell'Adac Gt Masters e della serie Elms a cui ha preso parte, ecco che si completa un cerchio. ●

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Jaminet; 2. Muller; 3. Lukas. Gara-2: 1. Jaminet; 2. Cairolì; 3. Schmidt.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





di **Beppe Donazzan**

**C**i sono luoghi, piccoli paesi, strade di montagna, passi alpini disagiati, lontani da ogni importante via di comunicazione, che sono usciti dal limbo geografico solo e soltanto grazie ai rally. Questi capitelli della passione sono tanti. Ogni rally ne ha, ogni appassionato porta nel proprio cuore un nome, un tornante, una salita o una discesa della prova speciale che gli è entrata dentro. Da Nord a Sud, da Est ad Ovest, è così. Con un biglietto da pagare, la fatica. Ma ogni volta, nel ritorno a casa, quell'emblematico ticket viene cancellato dalle emozioni provate. Sono cambiati i tempi, le macchine, i piloti, eppure eppure se un rally ripercorre quella strada, il richiamo si trasforma in calamita. Per i giovani e per chi è più in là con gli anni.

#### Quando Autosprint era come un social network

Chi scrive si è appassionato ai rally - metà degli Anni Sessanta - grazie ad una prova. A quattordici chilometri da casa: Valstagna. All'epoca le uniche informazioni dal mondo chiamato rally, ancora nell'incubatrice, arrivavano da Autosprint, da questo giornale. Era il nostro "social network" di carta che aspettavamo con ansia. Poi le notizie, le novità, si propagavano con il tam-tam del passaparola. Fantascienza i telefonini. La scoperta sui banchi del liceo, con il giornale nascosto sotto la pila dei libri e dizionari. «Corrono a Valstagna. Come? A Valstagna? Su quella strada? Impossibile...», i commenti con i compagni di classe. Poco più di una mullattiera, nel nostro immaginario pareva impossibile riuscire a percorrerla con delle automobili. In una corsa, poi. Scattò il desiderio del proibito, dell'avventura, dell'essere testimone, del verificare che accadesse, del sentirsi pionieri. Partii sul far della

DAL 2011 C'È UN  
CARTELLO PER  
EVIDENZIARE  
CIÒ CHE QUELLA  
STRADA  
RAPPRESENTA

VALERIO COSTA

”

# Vals ieri, og

VIAGGIO TRA PASSATO,  
PRESENTE E FUTURO  
LUNGO UNA DELLE  
PROVE SPECIALI  
SIMBOLO NELL'ITALIA  
DEI TRAVERSI. SIAMO  
IN VALBRENTA, TERRA  
DI PASSIONI DOVE  
I RALLY SONO ANCORA  
UNA COSA SERIA...

#### CROCEVIA DEI MAGGIORI RALLY DEL NORD-EST

Con la Fiat 125 Tecilla, navigato da Scabini, in azione sulla ps di Valstagna nei primi Anni 70. Sotto, Scießere vincitore quest'anno al Rally di Bassano. In alto il cartello di cosa rappresenta Valstagna, speciale che è stata teatro dei più importanti rally del Nord Est



# tagna gi, domani



sera, fine di agosto, le vacanze agli sgoccioli, con la mia bicicletta Legnano giallo-oro. C'era il rally di San Martino di Castrozza che passava, di notte naturalmente. Cinquant'anni fa. Una vita. Dalla bici alla moto, all'auto, quante volte ho raggiunto quella strada, curve e controcure mai riuscito a contarle, 20 tornanti, quelli sì. Tante, tantissime. Come migliaia e migliaia di appassionati. L'occasione per tornare là il recente Rally di Bassano, 33ª edizione.

#### Viaggio dal passato al presente

Un viaggio dentro un'emozione, perchè no? La bicicletta è diventata una e-bike, elettrica, una Mtb di quelle che si arrampicano sui muri – non è stata

LE PS CÔRSE  
SOMIGLIANO  
A VALSTAGNA:  
SONO STRETTE,  
UNA CURVA  
DIETRO L'ALTRA

TEEMU SUNINEN



una gran fatica, dico la verità – ma il “trip” dell'attimo, che si era insinuato, quello di un tempo. Sono partito con un'imposizione precisa, non farmi trascinare nel gorgo di nostalgie e confronti. Meglio i rally allora o adesso? Il mondo è cambiato cinquanta volte, impossibile. Percorrendo la “Destra-Brenta” l'esempio eclatante veniva dato dalla velocità e dalla leggerezza dell'andatura della bici sulla quale viaggiavo. Il pensiero al sudore con la Legnano allontanava qualsiasi tipo di masturbazione mentale. Fulvia HF, Stratos, Alpine, Fiat 124, 131, idolatrate ai miei tempi, allora; Citroen C4, Ford Focus, Volkswagen Polo, Skoda Fabia, le Wrc, palle di cannone, oggi.

## L'università per tanti rally

Il punto della reunion con me stesso e con il rally era Valstagna, la strada, la prova speciale, la scintilla della passione. Allora sterrata, successivamente ricoperta d'asfalto, come la gran parte nel nostro Paese. A cento metri dall'ingresso al secondo tornante hanno piantato un grande tabellone in ferro. A caratteri cubitali sta scritto: "P.S. Valstagna, l'Università del Rally. Mitica prova speciale del San Martino di Castrozza, Campagnolo, Prealpi Venete, Alpi Orientali, Città di Bassano". Più sotto l'inciso: "Rispettate il Codice della Strada, la Natura ed il suo Territorio". Come un monumento. L'iscrizione l'ha voluta il Comune della località della Valbrenta nel 2011. Alla presenza di Sandro Munari, anche là il Drago. Assessore allo Sport era Valerio Costa, 51 anni, diventato il "custode" di questa "speciale". *«Mio papà a mi portava in cima a Piangrande, dove la prova finiva. Vedevo i fari avvicinarsi, i rumori che aumentavano, le macchine in accelerazione lasciavano scie di polvere che restavano in sospensione. Qualcosa di magico. E sparavano mitragliate di sassi che prendevo quasi fosse una benedizione del Signore. Tutto questo non mi ha più lasciato. Assieme al Sindaco e all'amministrazione comunale, abbiamo pensato di piazzare un segno di ciò che la strada simboleggia»*, racconta.

## Munari: «Con lo sterrato era una goduria!»

Affinchè le nuove generazioni conoscessero le gesta dei piloti nel 2015, in occasione del 50° anniversario del primo passaggio di un rally, il secondo step del tabellone. Sul retro del precedente venne agganciato un pannello con una serie di fotografie. Sotto ogni immagine l'autografo del protagonista. Significativa la dedica di Sandro Munari: *«È una bellissima testimonianza di quello che ha rappresentato Valstagna ad appassionati e intenditori. Valstagna l'ho sempre considerata, per le sue caratteristiche e difficoltà, l'Università mondiale di pilotaggio in particolare quando era sterrata e guidare qui, per me, era una goduria... soprattutto in discesa»*. Flash dei grandi del passato, Alcide Paganelli con Ninni Russo su 124 Spider; Franz Wittmann, c'è anche lui col Maggiolone "tutto matto"; Giampiero Bagna con Emanuele Sanfront, al terzo tornante, con l'HF, in un mare di pioggia e fango; Amilcare Ballestrieri con l'HF e Jean Claude Andruet con l'Alpine, altre leggende; Chicco Svizzero in un traverso spettacolare con l'Ascona; Lele Pinto, "Piombino", sulla spider Fiat; Donatella Tominz, l'affascinante "Dodi", con la Porsche Targa; Salvatore Brai assieme a "Rudy" alla guida dell'Ascona dei tanti successi; Piero Polese "re" con l'Alpine; il padovano Grassetto sulla Fiat 850 Coupé, nella storica prima salita del 1965; Giorgio Taufer che con la Porsche ha segnato il record sulla terra nel Prealpi Venete 1974. Non verrà mai più battuto: 6'35" sulla classica distanza di km 5,400. Infine, impresa delle imprese, Gianti Simoni dentro il cofano della Fulvia condotta da Arnaldo Cavallari, scomparso alcuni mesi fa. Al San Martino 1971, proprio a Valstagna, sull'HF 1600 Gr.3 si ruppe il filo del gas. Il "maestro" mandò il "bocia", seduto sul motore, a fare da "acceleratore umano". Passò alla storia.



HO SEMPRE  
CONSIDERATO  
VALSTAGNA  
L'UNIVERSITÀ  
MONDIALE DEL  
PILOTAGGIO

SANDRO MUNARI



## MEMORIE SPECIALI

Sopra in azione Zordan sulla ps Valstagna nella seconda metà degli Anni 70. A sinistra Giorgio Taufer e Gianti Simoni. Sotto a sinistra, Sandro Munari. In alto a destra, Chicco Svizzero e a destra Vittorio Caneva, con l'autore del servizio, Beppe Donazzan. In basso a destra, Donatella Tominz con la Porsche, quando Valstagna era ancora sterrata

## E Taufer ammaccò la Vespa di Biasion

In cima alla panoramica, che potrebbe essere chilometrica per visualizzare i tanti gesti compiuti, c'è Miki Biasion. Anche se a Valstagna non ha mai gareggiato come pilota, la sua folgorazione per i rally è avvenuta qui. Come spettatore, tifoso, appassionato. Il due volte campione del mondo ricorda un aneddoto: *«Taufer arrivò lungo al terzo tornante dove mi ero sistemato per assistere ai passaggi. La sua Porsche si appoggiò sulla fiancata della mia Vespa. Quella ammaccatura la conservai a lungo come un trofeo»*. Anche per lui salite e discese a per difiatio prima di iniziare la favola mondiale.

## Caneva a Valstagna ha forgiato tanti piloti

Valstagna ieri ma è anche il presente, il futuro. La "palestra" di Vittorio Caneva, pilota dell'Altopiano di Asiago, sicuramente il "custode" Doc dello spirito del tobogano scavato nella roccia. Cinquecentomila chilometri - sì, avete letto bene 500mila km, mezzo milione fa ancora più colpo - percorsi con gli allievi della sua scuola. Alcuni diventati assi dei traversi. Qualche nome? Mikkelsen, Hanninen, Meeke, Ostberg e poi i nostri Gigi Galli, Luca Rossetti, Andrea Perego, Umberto Scandola, Alessandro Bettega, solo a citarne alcuni. Nei giorni del Rally di Bassano è approdato qui Teemu Suninen, finnico di 22 anni, per prepararsi al Tour de Corse. *«Le prove della Corsica assomigliano molto a Valstagna. Strade strette, una curva dietro l'altra...»*, ha spiegato la giovane "stella" del Wrc2, altro allievo di Caneva. *«Valstagna l'ho disputata una sola volta in gara»*.



## AL SECONDO TORNANTE IN LOCALITÀ LEBO E TOTALE SICUREZZA

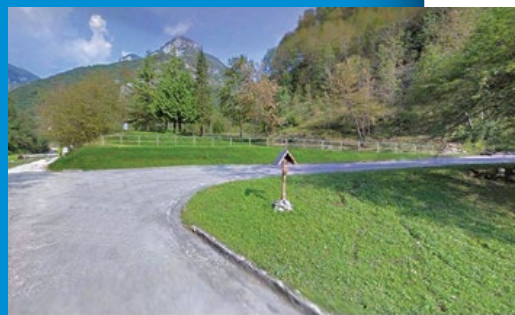
# Una tribuna sulla ps

L'idea c'è. Dopo il tabellone della memoria, a Valstagna stanno pensando ad una tribuna per assistere al passaggio dei rally. Ricavata all'esterno, in posizione rialzata, del secondo tornante, località Lebo.

«Sarebbe una soluzione perfetta per risistemare l'area dove si trova un cippo che ricorda i caduti delle nostre montagne. Poi darebbe la possibilità agli appassionati di seguire i rally in totale sicurezza. E tutto questo nell'assoluto rispetto dell'ambiente, la cosa cui teniamo di più», sottolinea Valerio Costa, già assessore allo Sport del Comune di Valstagna.

«Da mesi ne ho già parlato con Carlo Perli, il sindaco, e si è dimostrato entusiasta dell'iniziativa». Carlo Perli, ex atleta, a lungo commissario tecnico della nazionale azzurra di canoa-Kayak, ha guidato il compaesano Pierpaolo Ferrazzi alla conquista della medaglia d'oro alle Olimpiadi di Barcellona e al bronzo a Sydney. Rally e canoa, gli sport principe di Valstagna.

«La prima idea quella del consolidamento del terrapieno. Ma mi chiedo, perché non realizzare due gradoni, utilizzando la pietra delle nostre cave, con le quali nel 1993 realizzammo il campo di canoa sul Brenta? Ora stiamo percorrendo questa strada. Il risultato sarebbe magnifico per Valstagna e per la sua Università dei rally», conclude Valerio Costa.



Avevo una Fiat 127. Ricordo che sono riuscito a mettere la seconda quando sono arrivato in cima, tanto non andava... Sono vent'anni che lavoro qui. È una delle prove più belle del mondo su asfalto. Unica», sottolinea il "professore" di Asiago.

### L'immenso mosaico che è un rally

Un'ora e mezzo prima del passaggio dei concorrenti la fila delle persone a piedi è lunghissima. Sulle spalle gli zainetti, la gran parte sono giovani. Decine le tende piantate qua e là sul pendio del secondo tornante, la parte più larga della prova. Nei posti migliori. Un tempo i ripari erano improvvisati, di fortuna. Un telo di nylon o una coperta sostenuti da quattro rami tagliati dagli alberi. Oggi sono comode canadesi con materassini gonfiabili. «I rally per noi appassionati di motori sono momenti di aggregazione. Passione e amicizia assieme», dice Filippo, 20 anni, di Bassano, che ha piantato i picchetti sulla terra la sera prima. Passano gli apripista, i piloti entrano in azione. Con i telefonini si cercano i tempi live. Eddie Scießere, di Lusiana, sul costone dell'Altopiano che guarda la pianura, segna il miglior tempo nel primo passaggio. Gli organizzatori hanno sfruttato tutto il percorso. Da poco dopo il primo tornante fino all'abitato di Foza, 12,71 km. Con la Citroen C4 Wrc Scießere lo percorre in 8'22"5, ad un soffio Mauro Spagolla, al rientro dopo una lunga pausa, con la Ford Fiesta Wrc, quindi Marco Signor con la Focus. Proprio quest'ultimo si impone nel secondo run, abbassando il tempo precedente in 8'19"4, davanti a Scießere e Andrea Dal

**SONO VENTI ANNI  
CHE LAVORO SU  
QUESTA SPECIALE.  
È UNA DELLE PIÙ  
BELLE AL MONDO  
SU ASFALTO. UNICA**

**VITTORIO CANEVA**



Ponte (Ford Fiesta). La vittoria del rally è preda di Eddie Scießere, un altro dei discepoli di Valstagna. Ore di accelerate, frenate, qualche derapata, perché oggi le macchine, dalle prestazioni mostruose, stanno giù e bisogna guidarle pulite per fare i tempi ed è la velocità ad impressionare. Gli applausi, i cori, le battute velenose. Una "toccata", un ritiro, uno stop, la storia di pochi metri nell'immenso mosaico che è un rally. Ma basta e avanza. Lo spettacolo c'è stato. Negli occhi dei ragazzi di oggi ci sono gli stessi lampi che avevamo un tempo. Con scoperta ed emozione ad accendere la lampadina. Per loro un presente meno spensierato, con percorsi di vita più faticosi da intraprendere, proprio come le strade dei rally di una volta, ma la passione è la stessa. Al passaggio dell'ultima macchina quei giovani hanno atteso con ordine il rompete le righe. La via del ritorno è stata ancora più dolce. ●



# Le classifiche

## VELOCITÀ

COPPA ITALIA	ADRIA
ELMS	ESTORIL
PORSCHE SUPERCUP	AUSTIN
WEC	FUJI
FIA F3	HOCKENHEIM
DTM	HOCKENHEIM

## RALLY

CiWRC	COMO
EUROPEO	VALLESE
COPPA ITALIA REGIONALE	MANFREDONIA FOLLONICA

2. Galante (Ferrari 458 Italia) a 17"604; 3. Barbieri (Porsche 991 Gt3 Cup) a 21"447; 4. Mazzolini a 21"666; 5. "Togo" a 1"01"063; 6. Caramaschi (Porsche 996 Gt3 Cup) a 1 giro (gli altri su Porsche 997 Gt3 Cup).

**Giro più veloce:** il 6° di De Bellis in 1'19"665, alla media di  
**Gara-2:** 1. De Bellis 15 giri in 21'00"341; 2. Galante (Ferrari 458 Italia) a 16"263; 3. Barbieri (Porsche 991 Gt3 Cup) a 18"841; 4. Mazzolini a 23"790; 5. Brini (Porsche 996 Gt3 Cup) a 1'33"194; 6. "Togo" a 1 giro (gli altri su Porsche 997 Gt3 Cup).

**Giro più veloce:** il 9° di De Bellis in 1'19"769, alla media di 121,94 km/h.  
**Classifica - GT:** 1. De Bellis 83 punti; 2. Mazzolini 55; 3. Fondi 48; 4. Valli 41; 5. Tarabini 33. **Turismo:** 1. Alborghetti 80 punti; 2. A.Fumagalli-R.Fumagalli 55; 4. Ranzato 47; 5. Chini 45.

Dromedari-Faisca a 8 giri; 14. Leutwiler-Maggi-Longin a 8 giri; 15. Lacorte-Sernagiotto a 8 giri; 16. Halliday-Lunardi-Droux a 9 giri; 17. Dons-Welss-McCai a 9 giri; 18. Howard-Turner-MacDowell (Aston Martin Vantage) a 9 giri; 19. Talkanitsa-Talkanitsa-Pierguidi (Ferrari 458) a 10 giri; 20. Brundle-Guasch-England a 10 giri; 21. Cameron-Griffin-Scott (Ferrari 458) a 10 giri; 22. Perazzini-Cioci-Aguas (Ferrari 458) a 10 giri; 23. Merlin-Maris a 13 giri; 24. Nicolet-Nicolet a 14 giri; 25. Roda-Ried-Barker (Porsche 911) a 14 giri; 26. Lahaye-Heriau-Lahaye a 16 giri; 27. Hedlund-Henzler-Seeffried (Porsche 911) a 20 giri; 28. Thiriet-Beche-Hirakawa (Oreca 05-Nissan) a 24 giri (gli altri su Ligier JSP3-Nissan).

**Giro più veloce:** Lapiere in 1'32"898 alla media di 162,061 km/h.

**Gara-2:** 1. Jaminet 14 giri in 31'00"274; 2. Cairoli a 0"897; 3. Schmidt a 3"047; 4. Lukas a 4"095; 5. Ammermüller a 4"581; 6. Engelhart a 5"832; 7. Udell a 7"186; 8. Müller a 7"831; 9. Pereira a 13"645; 10. Ashkanani a 14"222; 11. Hardeman a 16"016; 12. Palette a 19"878; 13. Frommenwiler a 20"286; 14. Cullen a 28"200; 15. Pipkin a 34"339; 16. Eisemann a 35"994; 17. Rindlsbacher a 36"999; 18. Lindland a 39"867; 19. Massot a 42"374; 20. Bauer a 43"262; 21. Sánchez López a 55"175; 22. Berville a 1'06"074; 23. Solieri a 1'06"708; 24. Creel a 1'06"948; 25. Langer a 1'07"266; 26. Otero a 1'42"075.

**Giro più veloce:** Jaminet in 2'11"923.  
**Campionato:** 1. Müller 162 punti; 2. Cairoli 151; 3. Jaminet 146; 4. Ammermüller 129; 5. Lukas 118.

## WEC

Resoconto della gara sullo scorso AS Fuji (Gia), 16 ottobre 2016

**Absoluta:** 1. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota TS050) 244 giri in 6:00'37"284 alla media di 185,242 km/h; 2. Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18) a 1'439; 3. Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919) a 17'339; 4. Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS050) a 53'779; 5. Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919) a 1 giro; 6. Tuschler-Kraihamer-Imperator (Rebellion R-One-AER) a 15 giri; 7. Rusinov-Brundle-Stevens (Oreca 05-Nissan) a 21 giri; 8. Gonzalez-Albuquerque-Senna (Ligier JSP2-Nissan) a 21 giri; 9. Menezes-Lapierre-Richelmi (Oreca 05-Nissan) a 21 giri; 10. Giovinazzi-Van Der Garde-Gelael (Ligier JSP2-Nissan) a 21 giri; 11. Dalziel-Derani-Cumming (Ligier JSP2-Nissan) a 22 giri; 12. Kane-

## ELMS

Resoconto della gara a pag. 66 Estoril (P), 22-23 ottobre 2016

**Gara:** 1. Dolan-Tincknell-Vander Garde (Gibson 015S-Nissan) 145 giri 4.01'32"368 alla media di 150,631 km/h; 2. Hedman-Lapierre-Hanley (Oreca 05-Nissan) a 51"157; 3. Coletti-Wirth-Petrov (BR01-Nissan) a 1'20"903; 4. Jonsson-Pla (Ligier JSP2-Nissan) a 1'28"961; 5. Gommendy-Ver-visch-Lyons (Oreca 05-Nissan) a 2 giri; 6. Lafargue-Lafargue-Enjalbert (Ligier JSP2-Judd) a 4 giri; 7. Laurent-Ehrbacher-Cougnaud a 5 giri; 8. Barthez-Buret-Chatin (Ligier JSP2-Nissan) a 6 giri; 9. Patterson-Bell-Boyd a 7 giri; 10. Trouillet-Petit-Guibbert a 7 giri; 11. Falb-Rayhall-Potolichio a 8 giri; 12. Smiechowski-Petersen a 8 giri; 13. Breukers-

## PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 73 Austin (Usa), 22-23 ottobre 2016

**Gara-1:** 1. Jaminet 14 giri in 30'56"778; 2. Müller a 0"734; 3. Lukas a 1"514; 4. Ammermüller a 1"944; 5. Engelhart a 5"578; 6. Schmidt a 7"927; 7. Rees a 9"154; 8. Frommenwiler a 10"761; 9. Palette a 11"235; 10. Pereira a 15"138; 11. Udell a 23"995; 12. Massot a 31"240; 13. Lindland a 34"319; 14. Cullen a 39"245; 15. Sánchez López a 40"513; 16. Esiemann a 42"227; 17. Hardeman a 43"371; 18. Bauer a 51"154; 19. Langer a 58"360; 20. Solieri a 1'06"427; 21. Berville a 1'11"711; 22. Creel a 1'23"792; 23. Otero a 2'06"783; 24. Ashkanani a 3 giri.

**Giro più veloce:** Cairoli in 2'11"472.

## VELOCITÀ

### COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 60 Adria (Ro), 22-23 ottobre 2016

**TURISMO - Gara-1:** 1. Meloni (Bmw M3 E92 4.0) 14 giri in 19'46"080; 2. Altoè (Seat Leon Supercopa) a 9"796; 3. Alborghetti (Honda Civic Type R) a 10"489; 4. D. Nardilli (Seat Leon) a 28"290; 5. R. Fumagalli (Bmw M3 E92 3.2) a 50"339; 6. Borret a 50"712; 7. Bamonte (Seat Leon) a 1'20"327; 8. Cioffi (Mini Cooper S) a 1 giro; 9. Melatini (Renault Clio Rs 1.6) a 1 giro; 10. Orlandini a 1 giro; 11. Oliva a 1 giro; 12. Revello (Bmw 320i) a 2 giri (gli altri su Bmw M3 E36).

**Giro più veloce:** l'11° di Meloni in 1'23"469, alla media di 116,53 km/h.

**Gara-2:** 1. Meloni (Bmw M3 E92 4.0) 15 giri in 20'50"508; 2. D. Nardilli (Seat Leon) a 29"195; 3. Chini (Seat Leon Supercopa) a 31"453; 4. Borret a 37"472; 5. Agazzi (Honda Civic Type R) a 49"628; 6. Fumagalli A. (Bmw M3 E92 3.2) a 1'09"086; 7. Bamonte (Seat Leon) a 1'10"893; 8. Cioffi (Mini Cooper S) a 1 giro; 9. De Vuono a 1 giro; 10. Grassetto a 1 giro (gli altri su Bmw M3 E36).

**Giro più veloce:** il 3° di Meloni in 1'22"317, alla media di 118,16 km/h.

**GRAN TURISMO - Gara-1:** 1. De Bellis 15 giri in 20'14"669;

# PROTAGONISTI IN PISTA

AUTODROMO DI MODENA

L'Autodromo di Modena è la location ideale per chi vuole provare il brivido di girare in pista con il proprio mezzo o per chi vuole sfidare se stesso alla guida delle portentose vetture in dotazione. Scalda i motori per i **Dag Dal Gas Days** (le giornate di prove libere auto in modalità open pit-lane) oppure scegli le suggestive **Emozioni in pista**, per vivere un'esperienza indimenticabile a bordo di vetture da sogno.

Scopri di più su [www.autodromodimodena.it](http://www.autodromodimodena.it)



**AUTO DROMO di MODENA**



01

KTM

X-BOW

ESTREMA

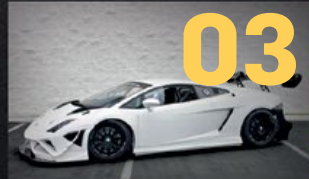


02

FERRARI

458 CHALLENGE

PRESTIGIOSA



03

LAMBORGHINI

GALLARDO SUPER TROFEO

COMPETITIVA









# Mobilità sostenibile Workshop alla Cusano

Il prossimo 7 novembre il Campus di Via Don Carlo Gnocchi a Roma ospiterà un confronto fra docenti e autorevoli professionisti del settore

**N**egli ultimi 60 anni la popolazione urbana è aumentata di più del 20% ed è destinata a crescere ancora fino a un 60% della popolazione totale del nostro Pianeta, entro il 2030. Queste previsioni, senza dimenticare l'annoso problema dell'inquinamento urbano, stanno destando nuove preoccupazioni legate ai problemi di congestione del traffico e disponibilità di parcheggio. La ricerca nel settore della mobilità sostenibile, quindi, non può più solo guardare al veicolo come entità isolata, ma come a un elemento che si inserisce in un ben più complesso sistema: la Smart City. La promozione dei paradigmi del car sharing e car pooling, l'elevata interazione con le tecnologie dell'informazione e della comunicazione per ottimizzare l'offerta del trasporto pubblico in base alle esigenze dei cittadini e l'introduzione sul mercato di veicoli auto-

nomi a elevata intelligenza sono solo alcuni degli aspetti che dovranno far parte della mobilità del futuro di una città che voglia ritenersi davvero Smart. Tuttavia, questo futuro sembra ancora troppo remoto. Infatti, se da un lato è evidente che l'elevato livello di autonomia del veicolo può permettere di ottimizzare la gestione del traffico, promuovendo l'interazione del veicolo con il "Mondo" esterno, e controllare i consumi, dall'altro, le principali barriere da superare, per consentire a questa nuova idea di mobilità di accedere al mercato, sono ancora molte. Le più importanti sono sicuramente legate alle responsabilità legali, alle implicazioni sociali e politiche e alle questioni etiche che riguardano la "riproduzione" del comportamento umano e del processo decisionale del guidatore. Tutti questi argomenti e temi ancor più interessanti saranno ap-

profonditi durante il Workshop sulla Mobilità Sostenibile che, dopo il successo delle passate edizioni, si terrà per la terza volta nel Campus dell'Università Niccolò Cusano, il prossimo 7 novembre. L'Ateneo romano è infatti sempre molto impegnato nella ricerca in un tema così delicato e sentito come quello della mobilità sostenibile. L'evento servirà ancora una volta da efficiente momento di confronto tra i più autorevoli docenti e professionisti del settore, tra cui il Direttore del Centro Ricerche Automobilistico della Ohio State University, che anche quest'anno rinnoverà la sua fiducia partecipando all'evento, diversi rappresentanti dell'Enea e dell'Enel e docenti di autorevoli Università Italiane.



SUTTON-IMAGES.COM

FANNO BRECCIA LE GARE PER MONOPOSTO A EMISSIONI ZERO

## Piace tanto la Formula E

Sono un ragazzo di 19 anni che segue la Formula Uno da 16, la Formula E da 2 e legge assiduamente Autosprint da 3. Volevo fare con voi questa riflessione: mi ricordo che quando ero piccolo ci alzavamo sempre io e mio padre anche alle 5 di mattina per seguire insieme tutte le gare di Formula Uno, indipendentemente da orari e zone. Da un anno a questa parte ciò non succede più, colpa dell'eccessiva noiosità delle gare, troppo scontate, prive di mordente, di scontro, di

personaggi come "quelli di un tempo". E piano piano questo vuoto nel nostro cuore è stato riempito dagli E-prix, molto avvincenti, pieni di colpi di scena (basti vedere come si è concluso la scorsa edizione), che permettono una maggiore partecipazione alla gente (e anche a prezzi più umani) e che stanno conquistando sempre più case, paesi e soprattutto pubblico. Anche perché se ci si pensa la Formula E è il futuro, sempre più Costruttori sono interessati direttamente o indiretamen-

te e il numero di team, così come di gare in calendario, sta crescendo sempre più.

Un'ultimo appunto, indicativo delle immense possibilità della Formula E e che la F.1 non vuole, o non sa sfruttare: domenica sera alle 20 accendo Youtube per cercare gli highlights delle due gare, ed ecco che quello dell'E-prix compare subito sulla pagina ufficiale della Formula E, mentre quello di Suzuka è comparso il giorno dopo su un canale non ufficiale (canali su cui più volte sono stati cancellati video per i diritti di autore). Ora mi chiedo, che futuro può avere la Formula Uno se è ancora ancorata alla "vecchia generazione", se non cerca di coinvolgere le nuove generazioni, che poi saranno coloro che guarderanno in futuro le gare, e trasmetteranno la loro passione ai figli e ai nipoti? E se resta ancora al "caro vecchio petrolio", senza rischiare di diventare la falsa copia del campionato full-electric?

Federico Terrile (Genova)

*Cioè, okay avere l'apertura e la sensibilità per apprezzare appieno la F.E, ma da qui a dire che il futuro appartiene alla categoria per emissioni zero e la F.1 ha i giorni contati, ecco, diciamo pure che ce ne corre e mica poco. Quindi sarà meglio evitare comparazioni e profezie, limitandoci a prendere atto che la F.E sta offrendo spettacoli e sfide sempre più interessanti, con prestazioni e autonomia in positiva crescita, proporzionalmente al giro di spettatori. È questo quello che conta. In ciò la F.E è riuscita perfettamente nella sua innovativa missione.*

UN LETTORE CI RACCONTA LA SUA TRASFERTA A HOCKENHEIM

## Dtm che passione!

Vi scrivo al rientro da un weekend fuori porta a Hockenheim, per assistere all'atto finale del Dtm. Partiti con la speranza di vedere Mortara campione, ci siamo esaltati nell'assistere a una splendida vittoria del pilota italiano domenica pomeriggio. Che spettacolo! Premetto di essere di parte (sono un grande appassionato della categoria), ma non posso fare altro che evidenziare i numerosi pregi di questo campionato. Format del weekend emozionante e avvincente, Case e piloti disponibili (nulla a che vedere con quello che avviene regolarmente negli autodromi quando c'è la Formula Uno), spettacolo garantito. Come se non bastasse, al termine della gara di domenica, tutti (ma proprio tutti!) i piloti hanno offerto spettacolo sotto la Sudtribuna, regalando "tondi" agli spettatori! Quanto servirebbe un approccio del genere anche in Formula Uno! Quanta gente si riavvicinerebbe alla massima espressione dell'automobilismo sportivo, che ormai da tempo è super-blindata e inaccessibile!

Matteo Tinelli

# AUTO SPRI NT

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

Direttore responsabile

**Alberto Sabbatini**

[a.sabbatini@autosprint.it](mailto:a.sabbatini@autosprint.it)

Vice direttore

**Andrea Cordovani**

[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Sergio Remondino**

(caporedattore)

[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)

051.62.27.226

**Cesare Maria Mannucci**

(inviato)

[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)

051.62.27.220

**Mario Donnini**

[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)

051.62.27.227

Segreteria

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

051.62.27.111

Grafica e impaginazione

**Alberto Rondelli**

**Roberto Rinaldi**

[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it)

051.62.27.249

**Cinzia Balboni**

**Roberta Massa**

**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale

**Andrea Brambilla**

[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Marketing e comunicazione:

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

Foto F.1: **Ercole Colombo,**

**Alberto Crippa, Mario Chiarappa**

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

**Massimo Bettiol,**

**Getty Images, Oliver**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Tecnica: **Craig Scarborough**

Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi,**

**Gianni Cogni, Massimo Costa,**

**Beppe Donazzan, 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**

**Volitini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati

[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

**AM** **QUERIN** **SPORTING** **Cotto e mangiato**

**SPORT STYLE**

An event by

 **Bologna  
Fiere**



You Tube

WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

# MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



## PASSIONE A 360 GRADI

AUTOSHOW • 48 RACING ARENA • TEST DRIVE • TECH&INNOVATION EXPERIENCE  
HERITAGE • PASSION VILLAGE • MOTOR SHOW OFF • CONFERENCE



autopromotec



DAI PRODUTTORI DI  
"FUN AND PERFORMANCE."



# ABARTH 124 SPIDER



QUANDO UNO SPIDER INCONTRA LA PASSIONE ABARTH,  
IL RISULTATO È UN'AUTO DIVERSA DA TUTTE LE ALTRE.  
APRI LA CAPOTE, SCENDI IN PISTA E RESPIRA:  
**PERFORMANCE IS IN THE AIR.**

Val. Max. Abarth 124 spider (riferito alla versione con cambio automatico):  
consumi ciclo combinato 6,6 (l/100km). Emissioni CO<sub>2</sub> 153 (g/km).



PETRONAS  
**SELENIA**  
AT THE HEART OF YOUR ENGINE