

ADDIO MARIA TERESA DE FILIPPIS, PRIMA DONNA DA F.1

AUTO SPRI NT

n. 1-2

NL 6,50 € - AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
D 8,00 € - F 5,50 € - SVIZZERA F 6,00 CHF
CANTONI 7,70 CHF - PTECONI 5,50 €



Anno LV
Settimanale
12-18 gennaio 2016

3 Euro
(Italy only)



667^F

ITALIANI D'AMERICA

Quattro storie tutte da leggere



LICENZA DI VINCERE

Sigla in codice 667: ecco come e dove cambia la **Ferrari 2016**. Muso corto, sospensione push rod e altre novità nella Rossa che Marchionne vuole subito vincente



Disegno di CRAIG SCARBOROUGH

Il tuo desiderio è volare? Passa alla Fibra Tiscali!

Internet fino a 100 Mega
e chiamate illimitate verso fissi e cellulari

a soli

19.95
€/mese

PER 1 ANNO!

PER CASA E PARTITA IVA

MODEM WI-FI E
ATTIVAZIONE GRATIS

INCLUSI 12 MESI DI

infinity

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

tiscali:

tiscali.it | ☎130 | tiscali store



Ferrari, la richiesta di Marchionne

IL PRESIDENTE VUOLE LA ROSSA VINCENTE DA SUBITO. MA LA SQUADRA E LA MACCHINA SONO PRONTE? PROVIAMO A CAPIRLO

Abbiamo voluto ricominciare il 2016 con un po' di ironia. Con quel fotomontaggio di Vettel-James Bond che avete visto in copertina. Un gioco, uno scherzo per sorriderci su, che ci è venuto in mente cogliendo la curiosa somiglianza fra la sigla di progetto 667 della nuova Ferrari F.1 2016 e quella di 007. E l' analogia fra le missioni dei due agenti segreti: uno con licenza di uccidere, l'altro con licenza di vincere, anzi quasi obbligo di vincere, stando alle precise richieste di Marchionne nel giorno in cui ha quotato alla borsa italiana di Piazza Affari il marchio del Cavallino. Il presidente, senza tanti giri di parole, ha fatto capire che pretende che la Ferrari lotti per il titolo. Per lui è iniziato l'anno del ritorno in vetta. La sfida al titolo mondiale è lanciata. Ma la squadra è pronta? E soprattutto la macchina, la famosa "667" (come si chiama per adesso) sarà all'altezza di giocarsela ad armi pari con la Mercedes W07? È quello che cerchiamo di scoprire in questo numero di Autosprint in cui vi guidiamo, attraverso tante indiscrezioni, alla scoperta dei segreti della nuova Rossa che abbiamo provato a rappresentarvi nell'immagine di copertina nella sua forma più o meno definitiva.

Non fatevi ingannare dalla fisionomia più o meno simile: la Ferrari 2016 sarà molto differente dalla monoposto dello scorso anno sottopelle, per via di scelte tecniche che segnano un taglio netto col passato. L'anno scorso la Ferrari rivoluzionò la squadra: presidente, team principal, pilota, direttori tecnici. Tutti uomini nuovi ai posti chiave. Ma la monoposto era rimasta più o meno uguale a quella del 2014 perché quando cambiò tutto lo staff tecnico, fra ottobre e dicembre, la macchina 2015 era in avanzato stato di costruzione. E si poté soltanto apportare qualche piccola modifica. Soprattutto aggiustare i difetti più macroscopici. Ma niente di rivoluzionario. Quest'anno è successo il contrario: uomini e squadra sono rimasti gli stessi, con un anno di esperienza in più sulle spalle. È stata invece completamente stravolta la macchina nei suoi concetti-base: geometria delle sospensioni, scelte aerodinamiche sul muso e sul retrotreno. E anche nella power unit che sarà profondamente rinnovata, fin dal basamento

stretto e dalla collocazione degli accessori, che sulle power unit sono fondamentali per non disperdere i cavalli extra "elettrici".

La nuova Ferrari 667 è figlia del d.t. James Allison, ma anche e soprattutto di Simone Resta e Andrea De Zordo, capo designer e suo vice. Resta, a differenza del suo predecessore Tombazis, che era un aerodinamico, è un ingegnere con formazione più "meccanica", quindi avrà dato alla 667 una impostazione costruttiva privilegiando quest'ultimo aspetto; è probabile si sia concentrato soprattutto sulla geometria delle sospensioni e sulla definizione di soluzioni sull'assetto meccanico per far lavorare bene le gomme, al fine di risolvere i cronici problemi di scarso grip con le mescole dure che caratterizzavano le Ferrari degli ultimi anni.

Quanto sarà ben riuscita la 667 lo sapremo tra poco più di un mese. Stavolta lo shake down non si farà sulla ambigua pista di Jerez, dall'asfalto mangiagomme che confonde le idee a tecnici e piloti invece di chiarirle. Si proverà subito a Barcellona, pista completa e esigente. Il banco di prova ideale per capire subito la bontà o meno di un progetto.

[twitter: @sabbatini](https://twitter.com/sabbatini)

fiordiserra



FORMULA UNO

- 4** FERRARI 667 LICENZA DI VINCERE
- 12** ITALIANI D'AMERICA/1 GUNTHER STEINER
- 18** ITALIANI D'AMERICA/2 MARIO ANDRETTI
- 28** ITALIANI D'AMERICA/3 MAX PAPIS
- 32** ITALIANI D'AMERICA/4 MAX ANGELELLI

VELOCITÀ

- 36** 24 ORE DI DAYTONA GRANDI TEST
- 42** ADDIO MARIA TERESA DE FILIPPIS
- 62** GHIOTTO/GIOVINAZZI ITALIANI DISPERATI
- 64** AGOSTINI PUÒ FAR FESTA IN CARRERA CUP
- 66** BORTOLOTTI TORO SCATENATO
- 68** GT ITALIA NOVITÀ E CONFERME
- 71** ALPS GAME OVER
- 72** TCR-TCS SCOSSA TRICOLORE

RALLY

- 44** MONDIALE INTERVISTA A DANI SORDO
- 48** RIVOLUZIONE 2016 NEL BELPAESE
- 52** STORICHE BENTORNATA STRATOS
- 56** DAKAR SUBITO NEL SEGNO DI LOEB

RUBRICHE

- 61** RALLYSPRINT
- 76** PISTASPRINT
- 78** CLASSIFICHE
- 80** IN STRADA
- 82** POSTASPRINT

667⁵ licenza

ECCO COME E DOVE CAMBIA LA FERRARI 2016 CONOSCIUTA PER ORA SOLTANTO CON LA SIGLA DI PROGETTO 667 CHE MARCHIONNE VUOLE SUBITO VINCENTE

di **Cesare Maria Mannucci**
disegni di **Craig Scarborough**

di **vin**

Dovrebbe essere presentata venerdì 19 febbraio, forse solo online. Giusto in tempo per partire verso Barcellona dove dal 22 iniziano i test invernali F.1. Ma qualora il tempo si rivelasse tiranno, potrebbe essere mostrata direttamente nella corsia box a Barcellona, domenica 21. Il giorno prima dei primi test che si terranno sul circuito catalano dal 22 al 25 febbraio e che apriranno ufficialmente la stagione F.1 2016.

Della nuova Ferrari F.1 2016 non è ancora stato deciso il nome definitivo e per ora è conosciuta soltanto con la sigla di progetto: 667. È la Ferrari per un campionato senza compromessi, che Sergio Marchionne vuole vincente da subito, senza più un target minimo di successi, ma che punta direttamente alla conquista del titolo iridato. Per raggiungere questo ambizioso obiettivo, la nuova Ferrari è da intender-

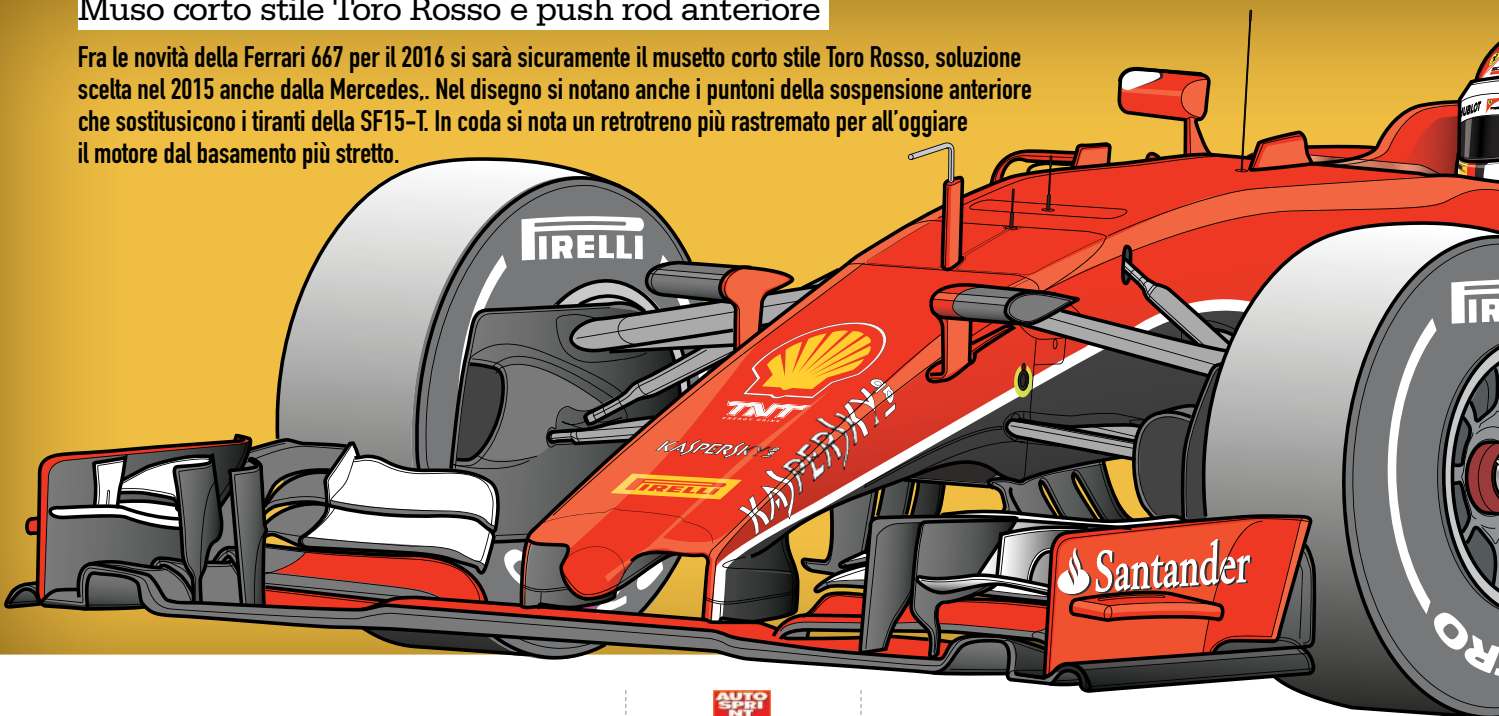
si come un progetto radicalmente diverso rispetto a quello che nel 2015 ha conquistato la vittoria in Malesia, Ungheria e Singapore. Unica in grado di rompere il dominio Mercedes.

La Ferrari 667 si presenta così con radicali modifiche alla aerodinamica anteriore, a partire dal musetto: via quello lungo del 2015 che dovrebbe lasciare il posto ad una soluzione più corta, tipo Toro Rosso o Red Bull. Completamente nuova la sospensione anteriore, con il ritorno dell'architettura push rod in sostituzione del pull rod. E poi un retrotreno molto più rastremato, in virtù dell'adozione della nuova power unit a basamento stretto, e una radicale e diversa disposizione delle unità elettriche, Mgu-K e Mgu-H, dello scambiatore di calore, e di un nuovo cambio, più rastremato. Modifiche che in termini di ingombri del retrotreno, e quindi di

maggiore efficienza aerodinamica del diffusore, dovrebbero consentire un sensibile aumento di deportanza ed efficienza aerodinamica. In termini di restringimento del retrotreno, la nuova Ferrari potrebbe contendere alla McLaren-Honda, il primato di vettura più rastremata, esasperando così la filosofia "zero size", coniata appunto da Ron Dennis nel 2015 con la Mp4-30. La Ferrari 667 è la prima vettura nata interamente dalle direttive di James Allison, in quanto la precedente SF15-T ancora risentiva di numerose soluzioni volute da Nicholas Tombazis, che aveva abbandonato Maranello solo il 9 dicembre del 2014, quando ormai la monoposto per il 2015 era già stata progettata e quasi completamente costruita. Per l'ultimo anno di vita di questo regolamento tecnico prima del grande cambiamento regolamentare che riguarderà aerodinamica, gomme e po-

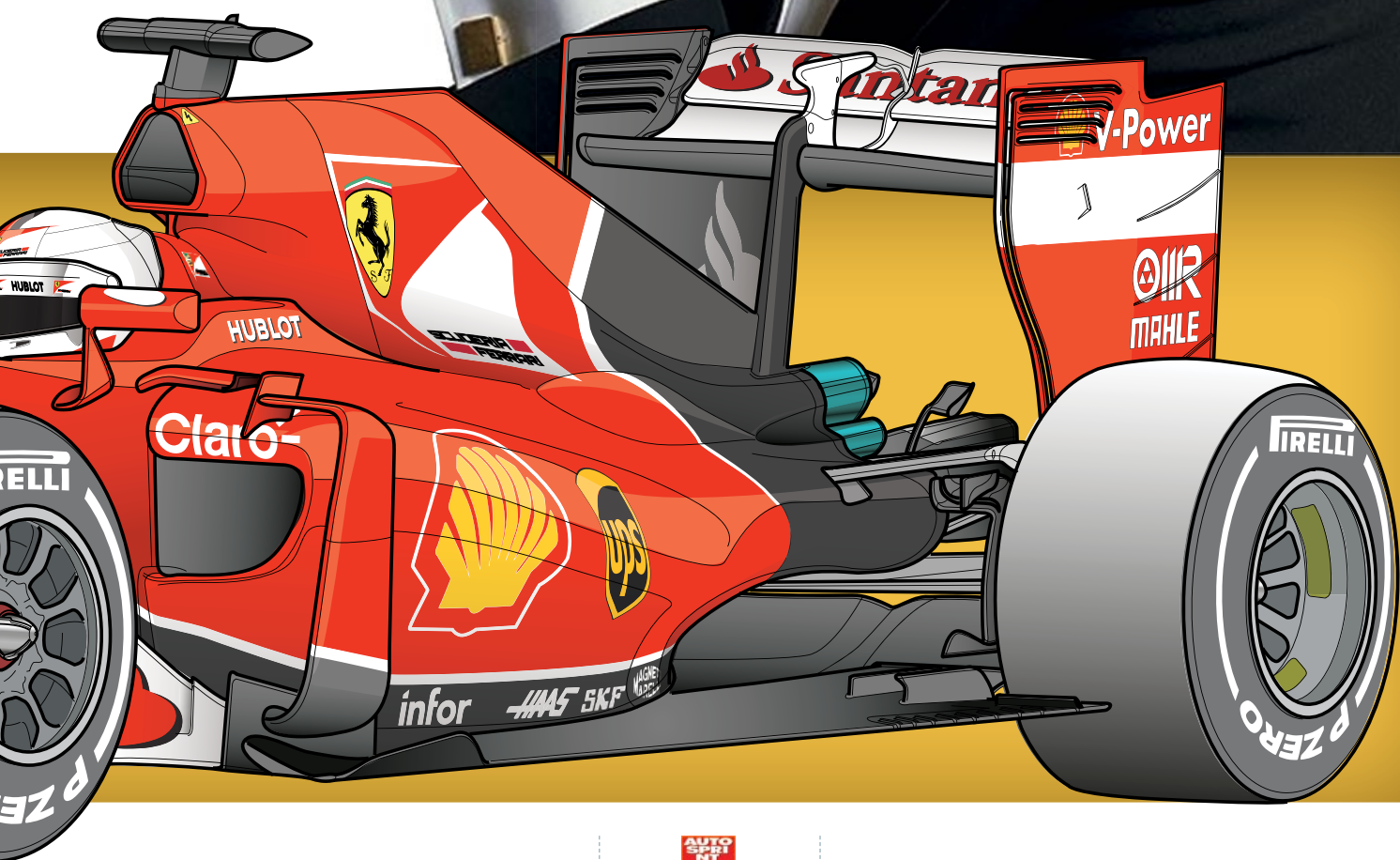
Muso corto stile Toro Rosso e push rod anteriore

Fra le novità della Ferrari 667 per il 2016 si sarà sicuramente il musetto corto stile Toro Rosso, soluzione scelta nel 2015 anche dalla Mercedes. Nel disegno si notano anche i puntoni della sospensione anteriore che sostituiscono i tiranti della SF15-T. In coda si nota un retrotreno più rastremato per all'oggiare il motore dal basamento più stretto.



cere

tenza die motori, la Ferrari dovrebbe essere tra quelle che osa di più, in termini di cambiamenti. Scelta obbligata se si vuole recuperare quel gap cronometrico di circa 2/3 decimi di secondo che negli ultimi Gp di campionato in Brasile e Abu Dhabi, ancora la separava dalla Mercedes. Per farlo, Maranello ha scelto di modificare radicalmente la disposizione delle componenti della power-unit, considerando che in termini di potenza invece, come aveva evidenziato anche Niki Lauda, le due unità ormai si equivalevano. Ma analizziamo nel dettaglio i principali cambiamenti. ●



Musetto corto e torna il push rod

L'AVANTRENO DELLA NUOVA MONOPOSTO DIVENTA ADESSO SIMILE A QUELLO DI MERCEDES E RED BULL. DOPO 4 ANNI ADDIO PUNTONE

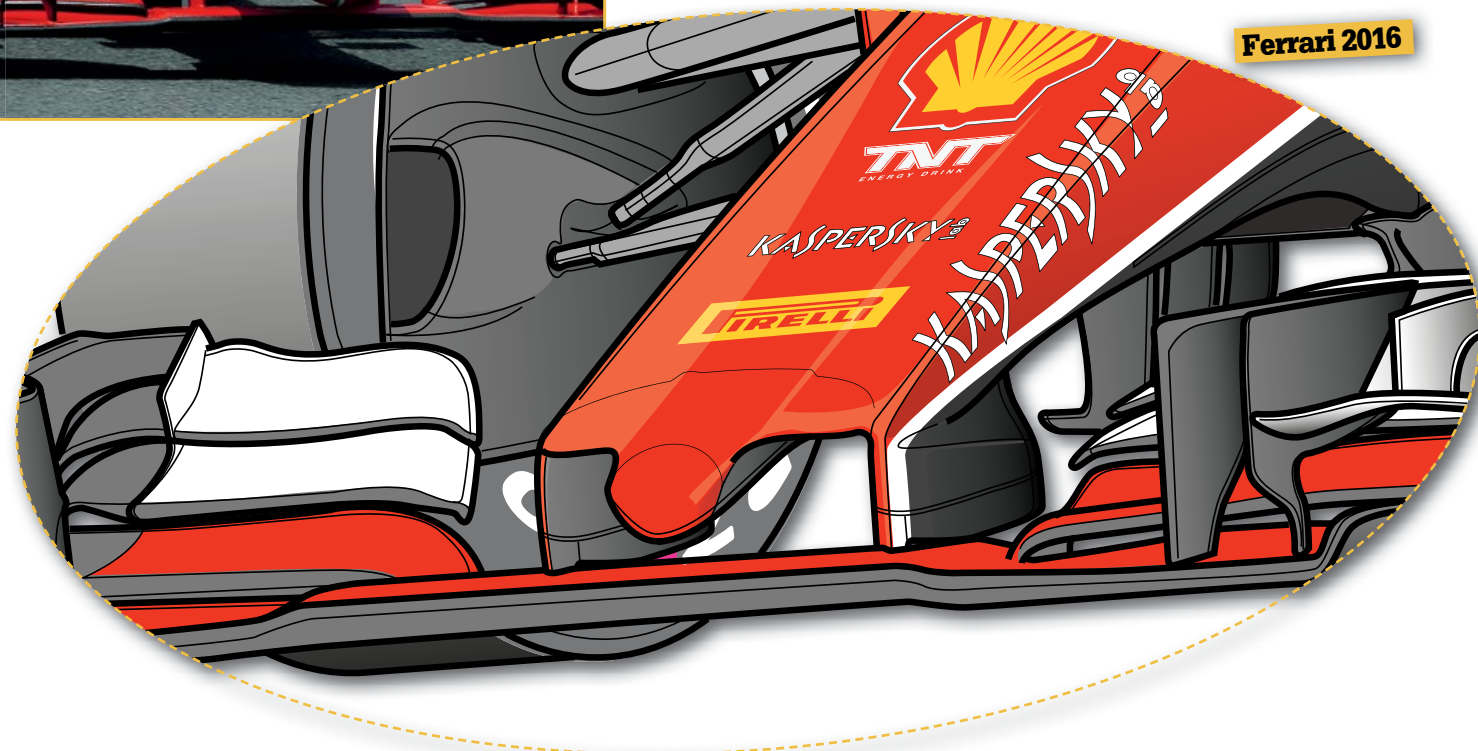
La novità più chiacchierata della Ferrari 667 è l'introduzione della sospensione anteriore push rod. Dopo quattro anni, dove spesso era stata indicata come la responsabile per colpe non sue, vedi le difficoltà nella guida di Kimi Raikkonen, scompare quindi la sospensione anteriore a tirante. La Ferrari era l'unica ad adottare questo schema, sostituito ora da una più classica soluzione a puntone. La sospensione a tirante era un elemento caratteristico del progetto di Tombazis, che Allison ha voluto eliminare. Non per ragioni ideologiche, ma perché con l'adozione di una sospensione push rod è possibile abbassare il braccetto dello sterzo che può essere portato allo stesso livello del triangolo inferiore. Cosa non possibile con la precedente architettura che invece nella parte bassa della scocca, doveva

Serve a far passare aria sotto

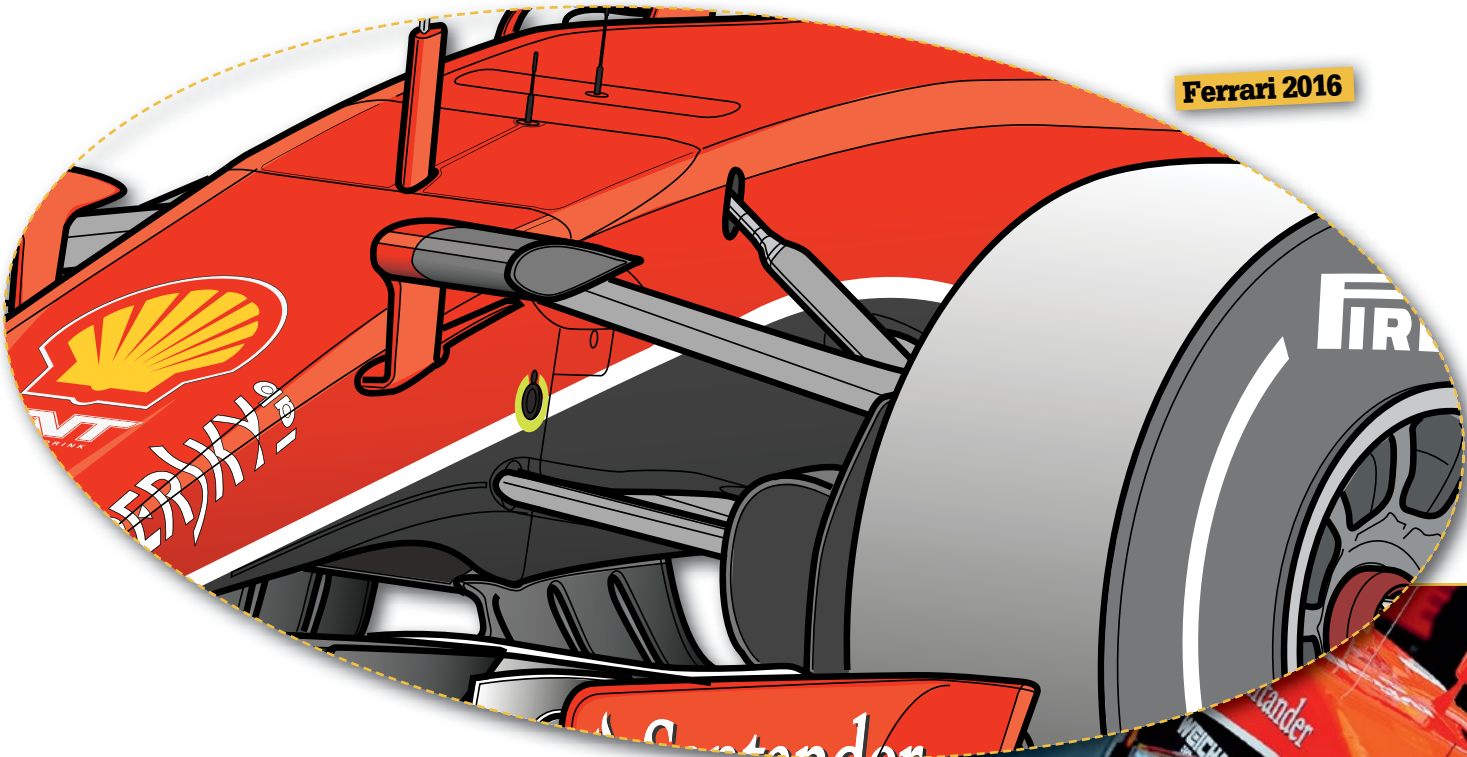
Nel disegno sotto, il nuovo musetto corto a confronto con il naso lungo della vecchia SF15-T (a sinistra in foto). Il muso corto serve a sfruttare lo spazio regolamentare degli 850 mm fra centro ruota e punta del musetto per far passare più aria sotto al muso

prevedere il comando dei piccoli rotori che agivano sui tiranti dell'ammortizzatore. Diciamo che la sospensione della nuova Ferrari 2016 dovrebbe essere molto simile a quella della Mercedes, dopo che già sul modello SF15-T era stato adottato il triangolo a forma di diapason. Principale caratteristica del sistema sospensivo della vettura che da due anni domina la scena della F1.

La nuova sospensione anteriore, oltre ai vantaggi di natura aerodinamica, dovrebbe migliorare le cose anche dal punto di vista meccanico. Garantire un migliore utilizzo e gestione dell'usura delle gomme anteriori, che la Ferrari cronicamente faticava a scaldare perfettamente in qualifica, soprattutto considerando le nuove mescole più tenere e il nuovo tipo ultra soft, che saranno fornite dalla Pirelli. Insieme alla nuova sospensione, ci sarà un nuovo musetto, più corto, dopo che nel 2015 Ferrari era stata l'unica a concludere il campionato con il musetto lungo e rastremato, adottato da inizio stagione. I test con il musetto corto erano già iniziati in galleria del vento a giugno del 2015, poi si era preferito ritardarne l'adozione perché sarebbe stato necessario effettuare un nuovo test anti-crash. E all'epoca a Maranello erano troppo impegnati a modificare e rendere più affidabili, altri punti più critici della SF15-T. Il nuovo musetto sfrutterà al massimo il regolamento tecnico, che prevede uno spazio di 850 mm tra il centro della ruota anteriore e la punta del musetto. "Artificio" aerodinamico per poter mantenere di fatto un musetto rialzato, che consenta un maggiore flusso d'aria verso la parte inferiore della scocca, nella zona compresa tra i piloni di sostegno e la parte centrale dell'ala anteriore. Diventa ormai di fatto la parte aerodinamicamente più importante nelle attuali vetture di F1. In essa viene incanalato il flusso d'aria maggiore e accelera-



Ferrari 2016



to verso le appendici aerodinamiche posteriori e laterali. In futuro, anche la Ferrari potrebbe adottare sul musetto delle feritoie tipo quelle viste sulla Force India oppure una sorta di condotto "a S", come quello provato brevemente dalla Mercedes durante le prove a Interlagos. Infine, per via della nuova sospensione anteriore, saranno modificate anche le prese d'aria per i freni.

Completamente diversa anche l'aerodinamica posteriore, più rastremata, ma in questo caso si tratterà di una conseguenza determinata dalla diversa disposizione dei vari elementi che compongono la power unit ea dal blocco motore stesso.



Retroreno rastremato

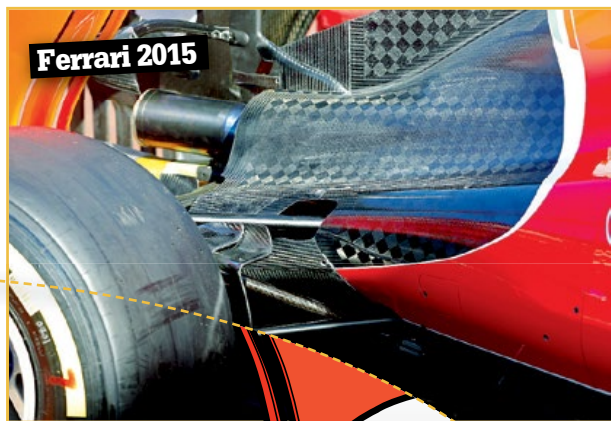
La terza novità vistosa della 667 è il retroreno più rastremato: non solo le fiancate ma l'intero coperchio motore è più stretto fino in basso perché la power unit ha un basamento ristretto. Rimane invece la sospensione pull rod

Dal tirante al puntone

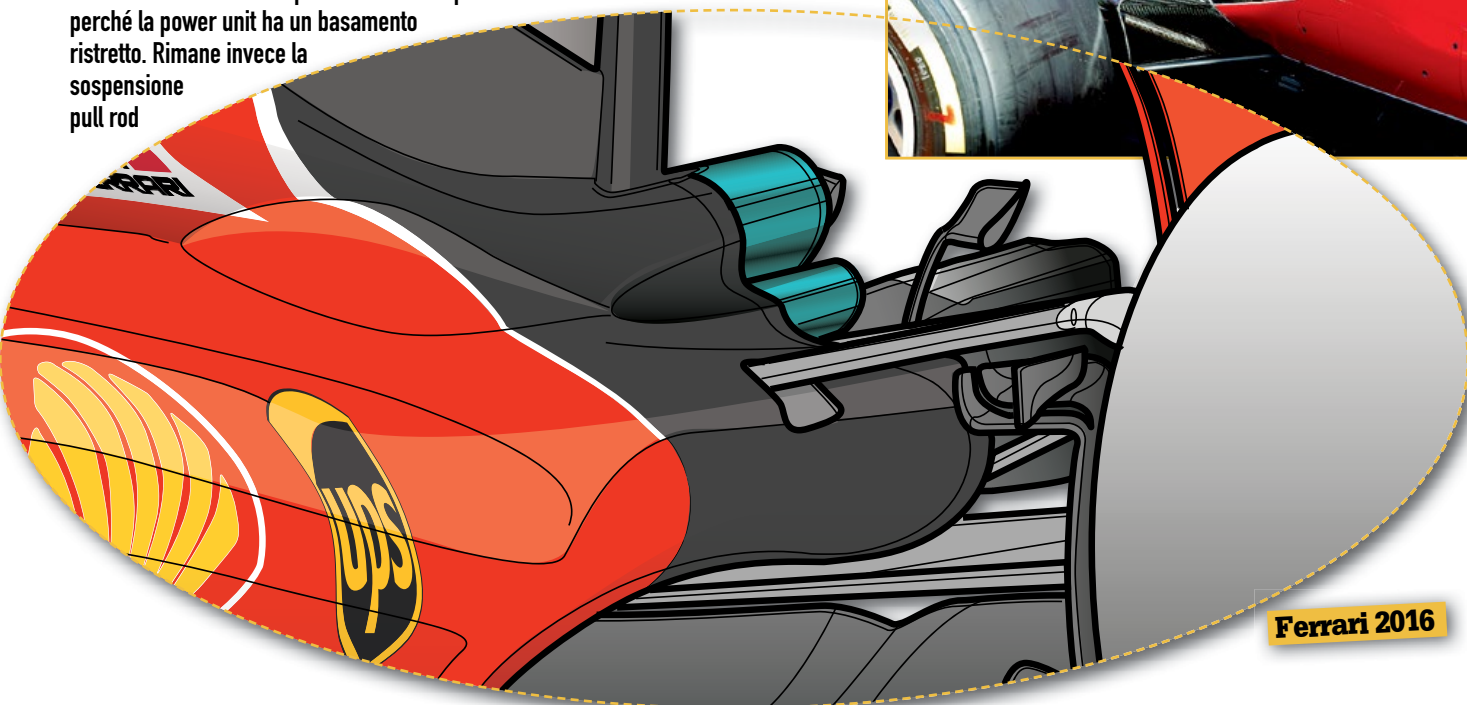
Sopra, si nota bene nel disegno della 667 la sospensione push rod: i puntoni inclinati che dal basso azionano la sospensione. A fianco, i braccetti del pull rod 2015 alti e orizzontali erano anche un lieve ostacolo aerodinamico



Ferrari 2015



Ferrari 2015



Ferrari 2016

Motore più stretto

RICOLLOCATI I COMPONENTI PRINCIPALI DELLA POWER UNIT PER COMPATTARLA

Ricordate il nuovo motore con il basamento più stretto che avrebbe dovuto debuttare ad Austin 2015 e che poi la Ferrari aveva deciso saggiamente di rinviare al 2016? Quello era solo la prima parte di un lavoro molto più radicale e complesso sulla power unit, intrapreso dalla squadra diretta da Mattia Binotto. Anche sulla definizione della power unit, James Allison ha impartito le sue indicazioni, adottando alcune soluzioni già sperimentate quando il tecnico inglese era il progettista della Lotus.

Lo scambiatore di calore, che sulla power-unit della Ferrari 2015 era posizionato in mezzo alla V delle due bancate, ora dovrebbe trovare posto sul lato sinistro del motore, in basso. Al suo posto, sempre in mezzo alle due bancate del propulsore termico, dovrebbe venire collocata l'unità Mgu-H (il recupero di energia termica dal turbo) che sul motore 2015 era invece collegata direttamente al turbocompressore, generando fonti elevate di calore, che a volte si ripercutevano anche sulla corretta gestione elettronica del cambio e della trasmissione.





L'unità MGU-K (il sistema di recupero di energia cinetica dalla frenata) a sua volta, dovrebbe venire



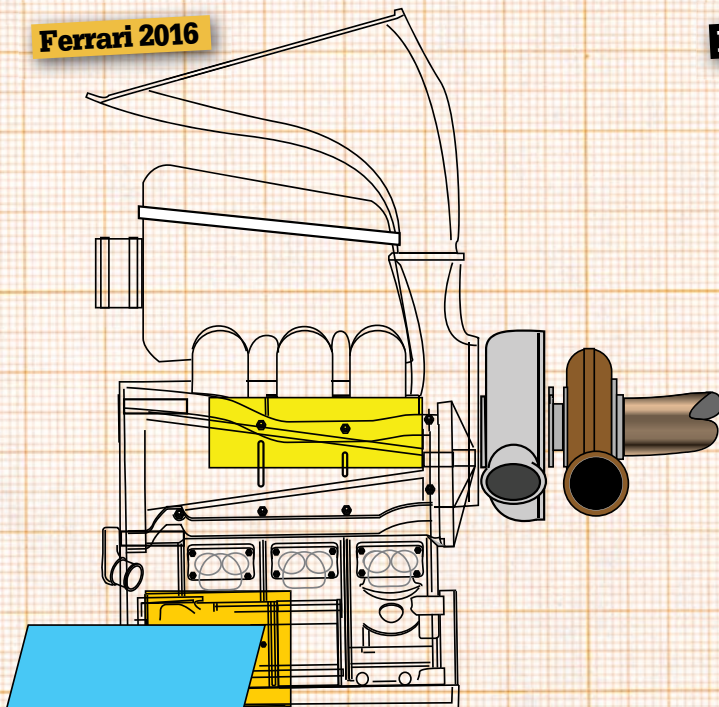
ABBANDONATO LO SCHEMA MOTORE 2015
Sopra, com'era il V6 Ferrari turbo ibrido versione 2015. Più che cilindri e pistoni, nelle power unit ibride è fondamentale la collocazione dei componenti delle unità elettriche che l'anno scorso erano dietro al motore o fra turbina e compressore. Nel 2016 cambiano collocazione




netica dalla frenata) a sua volta, dovrebbe venire spostata sul lato opposto del motore, sul fianco non occupato dallo scambiatore di calore. Sulla Ferrari 2015 invece, il kers si trovava nella parte posteriore, dietro il motore termico. A sua volta anche il sistema di sovralimentazione sarà radicalmente modificato, riducendo lo spazio tra turbina e compressore. Modifica che era già pronta lo scorso anno ma che i regolamenti vietano di adottare a stagione in corso, dopo che il motore era stato omologato, e non congegnabile con i gettoni di sviluppo.

Questo radicale riposizionamento delle componenti che determinano la power unit, avrà conseguenze dirette non solo sull'efficienza del motore, ma soprattutto in termini aerodinamici. Il retrotreno sarà più rastremato, così come il cofano motore e le fiancate, e sarà perciò accentuato l'effetto della rastremazione a forma di bottiglia di coca-cola nella parte terminale.

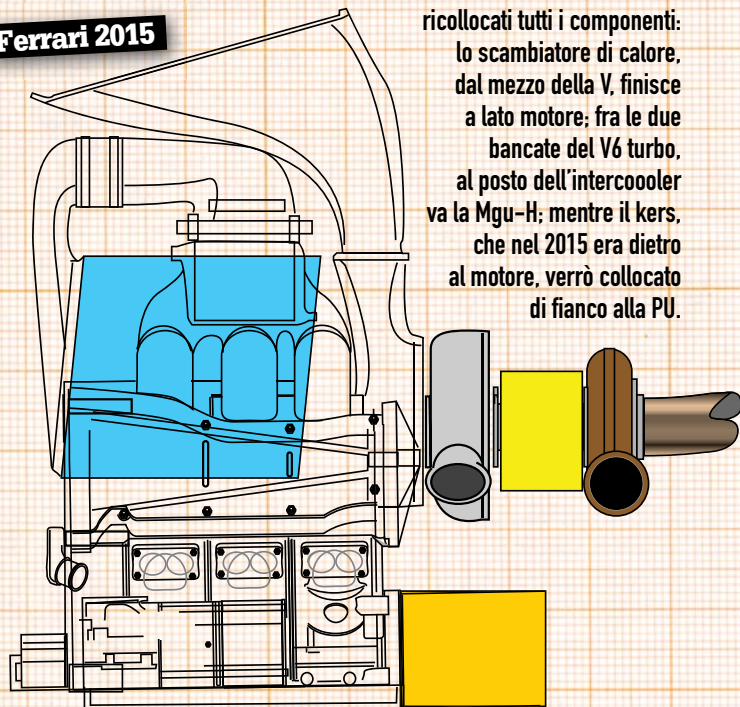
-  MGU-H dentro la V del motore
-  MGU-K di fianco al motore
-  TURBINA e COMPRESSORE più vicini
-  INTERCOOLER di fianco al motore

Ferrari 2016



-  MGU-H fra turbina e compressore
-  MGU-K dietro al motore
-  INTERCOOLER dentro la V del motore

Ferrari 2015



Ricollocati i componenti

La novità del motore 2016 Ferrari non è soltanto il basamento già stretto, che era stato progettato già a fine 2015 per debuttare al Gp Usa.

Quanto il fatto che sono stati ricollocati tutti i componenti: lo scambiatore di calore, dal mezzo della V, finisce a lato motore; fra le due bancate del V6 turbo, al posto dell'intercooler va la Mgu-H; mentre il kers, che nel 2015 era dietro al motore, verrà collocato di fianco alla PU.

Nuovo anche il cambio

Anche il cambio della Ferrari 667 sarà ulteriormente rastremato nei suoi ingombri, permettendo così un maggiore flusso d'aria verso il diffusore. A Maranello hanno lavorato moltissimo sulla scatola della trasmissione, ottenendo valori di rigidità mai raggiunti in precedenza.

Uno dei limiti della Ferrari nel 2015 era stato quello di disporre di una vettura troppo dipendente dall'utilizzo di gomme dalla mescola tenera. Con le mescole più soffici la Ferrari era probabilmente la più efficace nel gestire usura e degrado, mentre invece con quelle più dure oppure in caso di basse temperature esterne, la situazione si complicava. Per migliorare le cose, vedremo una nuova sospensione posteriore, sempre con lo schema pull rod, ma modificata nelle geometrie e nelle dimensioni di alcune componenti, per migliorare la trazione e l'utilizzo di mescole più dure. Le nuove sospensioni dovrebbero permettere di raggiungere prima e più in fretta le temperature ottimali di utilizzo degli pneumatici.

Una vettura, la 667, molto innovativa: la cui progettazione e costruzione non avrebbe risentito del fatto che a Maranello comunque abbiano continuato a fare evolvere il modello SF15 T sino alle ultime gare di campionato 2015. Non ci risultano particolari ritardi nella costruzione dell'auto: alcuni componenti hanno già superato i primi crash test e per la prima sessione di prove invernali di Barcellona, la nuova Ferrari dovrebbe già disporre di diverse soluzioni aerodinamiche comparative. Da valgiare tra la prima sessione di test e la seconda, che si terrà sempre sul circuito spagnolo dal 1 al 4 marzo.

Tanti sviluppi in arrivo

I maligni sostengono che senza la possibilità di fare test in galleria del vento per conto di Gene Haas, come di fatto era accaduto nel 2015, lo sviluppo aerodinamico della Ferrari quest'anno sarà rallentato e meno prolifico rispetto a quanto era accaduto nella stagione appena trascorsa. Perché ora anche la squadra americana dovrà rispettare le pesanti restrizioni in termini di ore di utilizzo della galleria del vento o del Cfd. Sebbene il team Haas dovrebbe continuare ad utilizzare la galleria del vento di Maranello.

Con due Gran Premi in più nel calendario, che ora sale a ben 21 gare, si riduce il numero dei test pre stagionali e scompaiono quelli in corso di campionato. Sarà così fondamentale disporre di una vettura subito competitiva e affidabile, per ottimizzare ogni giro di pista e ogni km di test prima del Gp di Australia. Dopo la presentazione, la nuova Ferrari potrebbe adottare altre soluzioni già studiate, come una inclinazione leggermente diversa dei radiatori, che dovrebbero però rimanere sempre in posizione quasi orizzontale. All'interno del roll bar, dovrebbe trovare posto un piccolo radiatore olio per il cambio.

Modifiche anche all'organizzazione

Il nuovo regolamento in materia di scelta di gomme, che permette ai team di scegliersi una terza mescola, oltre a due imposte dalla Pirelli, viene

Anche nel 2016 32 gettoni

IL REGOLAMENTO DOVEVA FAR SCENDERE A 25 LE MODIFICHE MOTORE MA SONO RIMASTE INVARIATE

Continua l'astrusa regola dei "gettoni" motore. Con questo termine si identifica il meccanismo studiato per l'evoluzione dei motori nel corso della stagione. Ogni pezzo del motore, dal pistone al serbatoio recupero olio, "vale" un certo numero di gettoni a seconda della sua importanza: per esempio il basamento motore (quello che la Ferrari ha modificato a fine 2015) vale 3 gettoni, i cablaggi dell'impianto elettrico valgono 1 solo gettone. Il regolamento prevedeva anche che il numero dei gettoni per l'evoluzione motore andasse diminuendo dal 2015 al 2020, scalando anno dopo anno. Per ridursi a 3 soli gettoni di modifica motore alla fine del decennio. Nel 2015 tutti sappiamo che erano 32 gettoni i gettoni permessi da consumare nel corso dell'anno. Nel 2016 avrebbero dovuto essere soltanto 25, per diminuire fino a 3 nel 2019.

La Fia invece al Consiglio mondiale di dicembre, ha riportato a 32 il numero dei gettoni anche nel 2016. Così anche quest'anno i motoristi potranno modificare pesantemente il motore: 32 gettoni infatti significano il 48% di elementi sostituibili dentro la power unit. Nel 2017 però i gettoni diventeranno 25, nel 2018 solo 20 e diventeranno 15 nel 2019. Ricordiamo che nel 2017 i motori per regolamento verranno potenziati. ●

QUANTI GETTONI VALGONO I COMPONENTI DEL MOTORE

ELEMENTO POWER UNIT	DETTAGLI COSTRUTTIVI	GETTONE	2016
basamento motore	spazio fra i cilindri, coperchio motore, nervature basamento	2	
basamento motore	tutte le dimensioni dell'alesaggio relative ai passaggi dell'acqua di raffreddamento	3	
testata	tutto quello che è legato alle modifiche sopra indicate	2	
combustione	tutti gli elementi che definiscono la combustione. Comprende: condotti, spinotti, camera di combustione, geometria valvole, tempo di alzata e alzata valvole, ugelli iniettori, bobine, candele. Esclude: posizione delle valvole	3	
posizione asse valvole	include l'angolo d'inclinazione, esclude lo spostamento lungo l'asse	2	
guide valvola	dalla valvola alla camma: posizione e geometria, ingresso scarico. Comprende il richiamo valvola all'interno della testa	2	
guide valvola-albero a camme	Dalla camma alla distribuzione. Geometria ad eccezione del profilo d'alzata. Incluso sistema di smorzamento collegato all'albero a camme. Ingresso scarico	1	
guide valvola	include posizione e geometria degli ingranaggi della distribuzione e gli smorzatori di vibrazione	2	
coperchi	coperchi valvole	1	

667 LICENZA DI VINCERE

visto a Maranello come una grande possibilità. All'uopo è stato rafforzato lo staff dei tecnici adetti alle simulazioni per verificare entro i termini stabiliti, quale possa essere la variabile ottimale per differenziare così la strategia, considerando la pista e anche le diverse necessità dei piloti. Visto che la scelta delle gomme potrebbe essere diversa anche tra piloti della stessa squadra. Sotto quest'aspetto, i test al simulatore, di fatto quotidiani, continueranno ad essere portati avanti da Vergne e Rigon.

Cosa attendersi dalla nuova Ferrari?

Vi abbiamo spiegato nel dettaglio le principali modifiche e novità tecniche che dovremmo vedere sulla nuova Ferrari 2016. Che queste poi siano sufficienti a ridurre il gap cronometrico rispetto alla Mercedes è ancora presto da dire. Considerando che il team campione del mondo, già negli ultimi Gp di campionato 2015, ha provato diverse soluzioni aerodinamiche e meccaniche che si vedranno sulla nuova vettura. Sulla nuova auto la Ferrari ha voluto eliminare dal progetto 2015 alcune sostanziali differenze tecniche che caratterizzavano il suo progetto e che di fatto la rendevano molto diversa sia dalla Mercedes ma anche dalla Red Bull. Nella fattispecie quelle che riguardano sospensione anteriore e la distribuzione delle varie componenti che formano la power unit. Tutti i cambiamenti aerodinamici che ne sono scaturiti, sono di fatto la diretta conseguenza di queste due principali rivoluzioni tecniche. ●

REGIONE PIEMONTE
AUTOMOBILE CLUB TORINO
SPORT
CITTÀ DI TORINO

Torino - Lingotto Fiere
12 - 13 - 14 Febbraio 2016

AUTOMOTO RACING
L'evento dedicato a chi ama la competizione

essegpi.com

Con il Patrocinio di
CASA DI COMMERCIO INDUSTRIA AGRICOLTURA TORINO

In contemporanea
BRC
AUTOMOTORACING

TECNO
K...
INGEGNERIA...
LINGOTTO FIERE

info@automotoracing.it - www.automotoracing.it

ELEMENTO POWER UNIT	DETTAGLI COSTRUTTIVI	GETTONE	2016
albero motore	diametro dei cuscinetti di banco	2	
albero motore	cuscinetti di banco	2	
spinotti biella	include cuscinetti collegati agli spinotti	2	
pistoni	include cuscinetti e rullini	2	
valvole pneumatiche	include dispositivo regolatore pressione aria	1	
controlli ausiliari	dai controlli alla sorgente di potenza. Include la posizione dei controlli come concessa	3	
pompe pressione olio	include filtro. Esclude parti interne non a contatto col corpo pompa	1	
pompe recupero olio	qualsiasi sistema di recupero dell'olio	1	
recupero olio	degasatore olio, serbatoio olio, serbatoio olio recupero	1	
pompe acqua motore	include condotti acqua del gruppo di potenza (Power Unit)	1	
sistema d'iniezione	componenti impianto benzina (tubi benzina alta pressione, flauti benzina, iniettori benzina, accumulatori). Esclusi ugelli iniezione	2	
ingresso aria	polmome d'aspirazione. Esclusi pressione sovralimentazione, condotti d'aspirazione e farfalla gas e parti collegate	1	
ingresso aria	condotti d'aspirazione e farfalla gas e parti collegate	1	
ingresso aria	condotti d'aspirazione e farfalla gas e parti collegate	1	
pressione sovralimentazione	fra ingresso e uscita del compressore	2	
pressione sovralimentazione	fra ingresso e uscita del compressore	2	
pressione sovralimentazione	tra flange degli scarichi e ingresso turbina	1	
pressione sovralimentazione	attuatori collegati alla valvola regolazione di massima pressione	1	
impianto elettrico	fissaggi motore dei componenti elettrici (cablaggi, sensori, alternatore). Esclusi attuatori, candele e bobine	1	
iniezione	bobine, centralina	1	
lubrificazione	tutte le parti dove circola olio ad alta pressione (pompa a ingranaggi, condotti, accessori)	1	
trattamenti termici superficiali d'attrito		1	
tenute rotanti o di spostamento		1	
MGU-H	completo. Parti interne comprese cuscinetti e cassa esterna	2	
MGU-H	posizione, collegamento sulla turbina	2	
MGU-H	potenza controlli elettronici	1	
MGU-K	completo. Parti interne comprese cuscinetti e cassa esterna	2	
MGU-K	posizione, collegamento sulla turbina	2	
MGU-K	potenza controlli elettronici	1	
ERS	cablaggi	1	
ES	celle batterie	2	
ES	BMS	2	
ERS raffredd./lubrificazione	sistemi di raffreddamento e lubrificazione	1	

Italiani d'America



SULLA SCIA DI MARIO ANDRETTI (CHE SI RACCONTA A CUORE APERTO), SCOPRIAMO LA STORIA DI TRE NOSTRI CONNAZIONALI CHE HANNO SCELTO DI VIVERE NEGLI USA PER INSEGUIRE I LORO SOGNI DA CORSA. PARLANO STEINER, PAPIS, ANGELELLI

USA-ITALIA



GUNTHER
STEINER

**IN F1 DOPO 30 ANNI
TORNA UN TEAM USA**

A lato, Carlos Slim jr, Gutierrez, Haas e Steiner nel giorno della presentazione del messicano. Era dal 1986 (Beatrice) che un team Usa non si schierava al via del mondiale F1. Team principal della squadra è Gunther Steiner, sotto in primo piano, che nel Circus ha già lavorato con Jaguar F1 e Red Bull



Sogno italo-americano

**CAPITALI USA. TELAIO (DALLARA) E POWER UNIT
(FERRARI) MADE IN ITALY. E COME TEAM
PRINCIPAL GUNTHER STEINER, 50ENNE
MERANESE, SPECIALISTA IN PRIME VOLTE**





di **Andrea Cordovani**

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



Ci sono due cose che non ho mai avuto: paura e soldi». Mooresville, Stati Uniti, ore 9 del mattino. Gunther Steiner è già sveglio da un bel po'. «Anche tu adesso vuoi sapere la storia del team americano che ritorna in Formula Uno dopo tanti anni? Sai cosa ti dico? Neanche ci penso», spara lì come buongiorno. E spiega: «Noi veniamo dopo il flop del progetto USF.1, un altro sogno americano che però non si è mai avverato. Qualcuno forse pensava che avremmo fatto la stessa loro fine. Adesso, però, non ci basta solo essere al via, vogliamo far vedere anche che siamo capaci». Il sole è alto nel cielo della North Carolina. Sono momenti frenetici. Soprattutto per questo 50enne, fisico asciutto e due baffetti da sparviero, team principale di una formazione come quella a stelle e strisce che si affaccia sul palcoscenico del Mondiale. «La monoposto ha passato il crash test in questi giorni: più ci avviciniamo al debutto, più la situazione si fa tesa. Quella con Haas F.1 è una grandissima sfida – sottolinea – Siamo la novità del Circus, abbiamo i riflettori puntati addosso e noi dobbiamo pensare solo a lavorare perché tra qualche settimana il tempo delle parole sarà sostituito con la prova dei fatti». Merano-Bruelles-Varese-Milano-Banbury-Cookermouth-Milton Keynes-Russelsheim-Milton Keynes-Mooresville. Ha fatto il giro del mondo Gunther Steiner, il ragazzino che a 21 anni ha lascia-



LA NOSTRA MONOPOSTO HA PASSATO IL CRASH-TEST. STA PER PARTIRE LA NOSTRA GRANDE SFIDA



to il suo amatissimo Alto Adige per inseguire sogni da corsa dopo aver giocato a hockey su ghiaccio. A Merano, almeno in quegli anni, quello con disco, pattini e mazza è sport nazionale. Lui fa il portiere. I portieri, in genere, sono tutti sempre molto stravaganti. Quelli di hockey su ghiaccio lo sono ancora di più. Lì col tuo corpo devi fermare dischi che saettano a

quasi 180 km/h. Non è uno scherzo, i lividi non si contano. Fanno parte dell'abbigliamento ben oltre ogni immaginabile protezione. «Proprio così – spiega – Però è un ruolo meraviglioso: ovvio se sei un estremo difensore non puoi assolutamente fartela sotto. Io difendo la gabbia a Merano fino a sedici anni, in pratica tutta la trafila nei settori giovanili, ma nel frattempo brucio per la passione dei motori».

UNA CARRIERA PIENA DI DEBUTTI PER GUNTHER

La bellezza di partire dal foglio bianco

Il bello di certi racconti è che narrano capitoli inaspettati. Dietro al debutto della Haas F.1 c'è anche la storia di questo meranese, che si è fatto da solo, specializzato in prime volte. Da sempre è abi-

← tuato a partire dai classici, canonici, fogli bianchi. Racconta: «Alla Mazda, all'esordio nella mia carriera nei rally, arrivo per lavorare al progetto Gruppo A con la 323 4Wd, subito dopo l'abolizione del Gruppo B. Più tardi con la M-Sport partiamo totalmente da zero con la Focus Wrc. Quando passo in F.1, la Jaguar è all'esordio, stesso dicasi per Red Bull, compresa anche l'esperienza in Nascar. Sono sempre partito da zero. La sfida mi affascina e se a questa aggiungi anche una grande volontà stai sicuro che vai avanti. Così non sono certo intimorito dall'avventura con la Haas F.1. Quando ho pensato al team di F.1 ho cercato di fare qualcosa di innovativo. Mi piacciono le nuove idee e, soprattutto, mi piace farle funzionare. E poi sinceramente mi viene più facile creare qualcosa di nuovo. In Formula Uno non guadagni soldi ma, la specialità, può essere una grandissima cassa di risonanza per i tuoi prodotti. È stato così per la Red Bull in passato ed è così adesso per Gene Haas che vuol far conoscere il suo nome nel mondo. Ho sempre detto che arrivare in Formula Uno anche in ultima posizione richiede un gran lavoro, non è semplice come appare. Non mettiamo nel mirino nessuno dei nostri rivali in particolare, perché sappiamo quanto saranno forti gli altri. Ci piacerebbe essere a metà schieramento nelle posizioni appena più basse, non vogliamo essere gli ultimi. È sempre molto difficile da prevedere, perché tutti gli altri possono sviluppare cose migliori. Nessuno sa degli altri. Se tutti hanno fatto un lavoro fantastico, entrare al centro della griglia sarà difficile. Ci sono grandi aspettative su di noi, che è bello da sentire, ma io non calco la mano, cerco di essere realistico. L'unica cosa certa è che crediamo fino in fondo al lavoro nostro e a quello dei nostri collaboratori. Abbiamo scelto un modo diverso per operare e approcciarci in questo mondo. Speriamo di farlo nel migliore dei modi e di essere anche un esempio per altri, spero che, alla fine, ci sia qualcuno che ci copia. Mancano ancora sei settimane prima del via, la situazione si fa sempre più tesa e sinceramente non vedo l'ora di cominciare. Con Haas F.1 abbiamo basato la nostra esperienza sulle collaborazioni. Lavoriamo tra Stati Uniti-Italia e Inghilterra. Ferrari (per le power unit) e Dallara (telaio) sono le migliori aziende del mondo. Conosco come operano e mi fido totalmente. In Italia siamo al top quando vogliamo e la gente a volte non sa neanche che tipo di eccellenze ci sono nel nostro Stivale».

CRESCIUTO NEL CULTO DELLA MELDOLA E DEL BONDONE

Passione sbocciata tra salite e rally

Steiner ha fatto della sua passione un lavoro e una ragione di vita. Non dimentica i giorni nei quali sognava, leggendo sui giornali specializzati, con le imprese dei grandi Califfi dell'automobilismo. «Le corse automobilistiche mi sono piaciute fin da bambino. Sono cresciuto nel culto delle salite. Mi ci portava mio padre. Appiano-Meldola e Trento-Bondone le mie gare del cuore anche perché vicine a



DEBUTTO NEL MONDIALE RALLY CON LA MAZDA

La prima volta di Steiner nel motorsport è stata con la Mazda 323 Gr.A, stagione 1987 e vittoria alla seconda gara in Svezia con Salonen. Sopra il periodo in Ford del meranese a capo del progetto Focus Wrc





Merano. Monza era distante, quasi un altro mondo e a me comunque quelle cronoscalate piacevano da morire. Poi scocca la scintilla. Su Automotorundisport leggo che a Bruxelles cercano un meccanico al Mazda Team Europe. Chiamo. Mi prendano. È così che parte il mio giro del mondo». I rally diventano il suo palcoscenico. «È la fine del 1986 ed entro a far parte del Mazda Rally Team Europe. In Belgio siamo in sette a lavorare a questa sfida impossibile: dobbiamo occuparci della Mazda 323 Gruppo A, la futura rivale della Lancia Delta 4wd. Nel 1987 sbancando sui ghiacci di Svezia Timo Salonen regala il primo successo alla giapponese. All'inizio dell'89 torno in Italia e vado alla Top Run. Nel team dei fratelli Agnello rimango fino al 1990. Poi dal 1991 al 1997 passo al Jolly Club. Sono gli anni del Mondiale. Fantastici».

«Mi chiamò e mi piacque subito quell'altoatesino – racconta Claudio Bortoletto, allora diesse del team milanese - Leale e per bene. Parlava inglese e tedesco era già una marcia avanti. Una persona straordinaria che quando il Jolly Club passò dalla Lancia alla Ford iniziò a tenere i rapporti con Boreham». Poi un giorno di ritorno da una trasferta in Inghilterra Gunther fa una deviazione e va a Banbury.

PER ME LAUDA È SEMPRE STATO UN IDOLO. VENIVO DAI RALLY E MI COINVOLSE NEL PROGETTO JAGUAR F.1: UN SOGNO!

”

«David Richards mi fa un colloquio per entrare alla Prodrive. Io vado a quell'appuntamento cambiandomi nel furgone. Ero assieme al mitico Gaggio, personaggio straordinario, che tra una parolaccia e l'altra mi mette una gran fretta. Tolgo la tuta da meccanico e indosso qualcosa di più decente. Sembravo 007: ma faccio buona impressione.

Vado a vivere in Inghilterra. Passa un anno e mi chiama la M-Sport, il braccio armato della Ford nel Mondiale Rally. Coinvolgo tante aziende italiane nel progetto Focus Wrc: su quella vettura esaltata dalle imprese impossibili di Colin McRae c'è davvero tanta eccellenza tricolore».

«NIKI MI HA PORTATO NEL CIRCUS: LO SENTO SPESSO»

Sulla Haas F.1 i consigli di Lauda

Poi iniziano le sirene della Formula Uno. Anno 2001. Dalle ceneri della Stewart è appena nata la Jaguar Formula Uno. «Jaguar era sotto il controllo della Ford: qualcuno aveva soffiato il mio nome nell'orecchio di Niki Lauda. Un giorno mi chiama la sua segretaria e mi fa? Il signor Lauda vorrebbe parlare con lei. E che problema c'è? rispondo io. Questo è il mio numero, chiama quando vuole. Quindi mi fermo e ci penso. Gunther hai capito bene? - mi dico - il signor Lauda vuol parlare con te. No, non ci posso credere. Per me Niki è un idolo. Balbeto e gli do rigorosamente del lei quando qualche giorno

HAAS CON LA F.1 VUOL FARSI CONOSCERE
«Gene Haas vuol far conoscere il suo nome nel mondo e ha scelto la F.1 per questo». Lo dice Steiner in questa intervista. Sopra Steiner con Arrivabene: Ferrari darà le sue power unit al team Usa

più tardi mi dice che vorrebbe incontrarmi. Passano due settimane e siamo seduti uno di fronte all'altro in un tavolo di un ristorante di Vienna. Due

ore di conversazione: un tempo da record conoscendo Lauda. Il giorno dopo Niki mi chiama. "Non so ancora come ma voglio lavorare con lei". Inizia così la mia avventura in Jaguar e anche un grandissimo rapporto con Lauda. Ci sentiamo spesso. Ed è sempre disponibile a dare consigli. Me li ha dati anche per l'avventura con Haas in Formula Uno, mi è sempre stato d'appoggio. Poi magari quest'anno mi manda a quel paese, fa parte del gioco, ma lui resta sempre un grande. Questa è la vita che sognavo di fare quando ero un ragazzino. Se solo avessi il tempo per fermarmi a pensare... Si dà: è qualcosa di fantastico. Ho conosciuto tutti i grandi miti... Lauda è uno di questi oltre a Mario Andretti che è davvero un figo!».

«LO SCOZZESE È STATO IL MIO PILOTA PREFERITO»

Colin McRae un asso veloce e senza paura

Quando parla di certi personaggi, Gunther ha ancora la soggezione sincera dell'appassionato. Un appassionato a tutto tondo che ha frequentato vari ambienti del motosport con una cultura tecnica davvero eclettica. Il suo pilota preferito? Colin McRae. «Sì, proprio così. Per me è stato il più grande talento mai visto in azione. Rimanevo stupito da quello che riusciva a fare con una vettura da rally, da quanto era bravo ad andare veloce senza sapere cosa fosse la paura. Un altro grandissimo è stato poi Carlos Sainz, una marcia in più rispetto a tutti quanti. Lavorarci è stato fantastico. Sei stupito perché non ho citato neanche un pilota di Formula Uno? Però questo è il mio pensiero. Posso dire che in alcuni casi Eddie Irvine, ai tempi della Jaguar, mi ha fatto emozionare, ma McRae o Sainz per me appartengono a un'altra categoria». Già, i piloti. Haas F.1 debuta nel Mondiale 2016 con la coppia Grosjean-Gutierrez.

«L'ARRIVO DI ROMAIN CI HA DATO CREDIBILITÀ»

Grosjean un vero colpo di mercato

«L'arrivo di Romain Grosjean - sottolinea - è stato un colpo di mercato che si è concretizzato proprio nei giorni in cui si parlava di un suo possibile futuro con la Renault. La trattativa con lui si è conclusa nel giro di poco tempo. Tutto veloce: come piace a me. Lui è stato molto diretto. Non ha accampato pretese, non è uno che se la tira. Ottimo professionista. La firma di Romain ci ha aiutato tantissimo in termini di credibilità. La mia sfida più grande, se vuoi, è convincere le persone che Haas F.1 è un progetto a lungo termine. Da qualche parte ho letto che avremmo trattato anche Juan Pablo Montoya. Ma non è vero. Io e lui non abbiamo neanche sfiorato l'argomento. Nella sua grandissima carrie-



QUANDO LA FOCUS WRC ERA TANTO ITALIANA

Sopra, in azione Colin McRae con la Focus Wrc ai tempi in cui Gunther lavorava per M-Sport.

Una vettura con gran parte dei componenti di fabbricazione italiana.

A lato ecco il team principal meranese con Romai Grosjean, punta di diamante di Haas F.1. Nel passato di Steiner c'è anche tanta Red Bull sia in F.1 che in Nascar





ra la Formula Uno fa parte del passato. A volte basta vedere due persone in un paddock che si salutano per trarre conclusioni, come se poi fosse quello il posto deputato per stringere trattative... Esteban Gutierrez, dal canto suo, ha disputato meno Gp di Romain ma conosce la Ferrari e il suo modo di lavorare. Ha imparato molto nel ruolo di terzo pilota di Maranello: sa come hanno sviluppato la Rossa. Ci sarà davvero molto utile. Il primo test invernale a Barcellona si sta avvicinando. È ovvio in questa stagione sarebbe eccezionale marcare punti anche per dimostrare che abbiamo lavorato bene in questi due anni».

AI MASSIMI LIVELLI IN OGNI CATEGORIA

Sfida nel futuro senza scordare le origini

Meranese globe-trotter, Steiner ha scoperto gli Usa ai tempi in cui con la Red Bull, andò in avanscoperta nella serie Nascar. «Dopo l'esperienza in Formula Uno con Red Bull siamo andati alla scoperta dell'universo Nascar ed è cambiata completamente la prospettiva. La cosa che ti colpisce davvero è il livello dell'organizzazione del business. In America è tutto più grande e ti offre delle opportunità

LE VOCI SU MONTOYA ALLA HAAS F1? PARLIAMO SPESSO MA NON ABBIAMO MAI TOCCATO L'ARGOMENTO

”

che altrove non esistono. Qui sto bene, altrimenti sarei già venuto via. Ho anche aperto la mia azienda: fondando nel 2009 la FibreWorks specializzata in compositi. Dico la verità: mi sono sempre trovato bene in ogni Paese in cui ho abitato. E poi il cordone ombelicale con l'Italia non è assolutamente reciso. Sono appena rientrato da Merano: a casa mi faccio sempre

due settimane in inverno e una in estate: mia moglie e mia figlia stanno là anche più giorni di me. Come fai a scordarti delle tue origini?». No, non dimentica le origini Steiner mentre racconta col suo caratteristico italiano di frontiera una vita spesa a rincorrere sogni ovunque ci fosse una sfida con un motore e 4 ruote. «Mi capita a volte di ripensare al passato. Succede, arrivati a una certa età è inevitabile che ti guardi alle spalle. Però vivo in un mondo come questo dove ogni cosa è proiettata al futuro. E c'è tempo soltanto per guardare avanti. Certo, sono felice di aver fatto quello che mi ero messo in testa fin da ragazzino. Ma non ho ricevuto regali. Mi sono conquistato tutto col lavoro. E col lavoro adesso cerco nuove soddisfazioni. Non è ancora tempo per vivere di ricordi. Questo è un mondo che brucia tutto velocemente. È un attimo uscire di scena». Lui sulla scena c'è ormai da tempo. È passato anche da un anno di gardering post avventura Jaguar F.1 e la successiva pagina nel Dtm con la Opel. Sembra preistoria adesso. Come la sua avventura in Red Bull. Ne ha viste tante, troppe, per avere paura. ●

USA-ITALIA



MARIO
ANDRETTI

1978



FUGGIANO



Io sono legge

LA VITA DA FILM DELL'ITALIANO D'ISTRIA. DOPO LA GUERRA, SOTTO LA JUGOSLAVIA DI TITO, LA SUA FAMIGLIA PERDE TUTTO. GIÀ PROFUGO A LUCCA, NEL 1955 IL QUINDICENNE, MARIO ANDRETTI EMIGRA NEGLI USA, POI SI DÀ ALLE AUTO E DIVIENE ICONA DELLE CORSE, EROE DEI DUE MONDI E RE DELLA SUA DINASTIA. PREMIATO COL CASCO LEGEND DI AS ECCOLO METTERSI A NUDO. COME MAI AVEVA FATTO PRIMA

di **Mario Donnini**

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

AUTO
SPRINT

18

nda

Se c'è un pilota che, dopo tutto, può dire "Io sono leggenda", è proprio Mario Andretti. In cinque decenni di corse ha assommato 879 gare, 111 vittorie e 109 pole. Campione del mondo di F1 1978, quattro volte titolato Indycar, vincitore della Indy 500 1969, della Daytona 500 Nascar 1967 e trionfatore nell'Endurance a Sebring e Daytona. Come lui, nessuno mai. Campione su ovali, stradali e dirt track, con le ruote coperte o scoperte, Mario ha spopolato sull'asciutto e sul bagnato, dove ha vinto la gara più allagata di sempre, il Gp del Giappone 1976, quello immortalato nel film "Rush". Non poteva esserci carriera migliore da premiare, per festeggiare il cinquantenario dei Caschi d'Oro



**SONO FIERO
DI ESSERE
AMERICANO
MA L'ITALIANITÀ CE
L'HO NEL SANGUE.
QUELLO NON PUOI
CAMBIARLO**



1969

DAL "BACIO BAVOSO" DI INDY AL MONDIALE DI F1 1978

Sopra, "Piedone", vincitore della Indy 500 1969, riceve il "wet kiss", il famigerato "bacio bavoso" dal suo patron Andy Granatelli. Nella foto grande, eccolo su Lotus 79 nel 1978, anno che lo vide meritatamente campione del mondo di F1, qui inseguito dal compagno Ronnie Peterson

di Autosprint e così è stato, con tanto di standing ovation per l'eroe dei due mondi. Che ha risposto concedendosi da par suo, affabile, profondo e sincero, anche in quest'intervista, durata un giorno intero, che vuole essere bilancio e riassunto di quella fantastica storia che è stata ed è la sua vita.

- Autosprint ti ha assegnato il Casco Legend. Cosa hai provato nel profondo, ricevendolo?

«È un po' come quando si vince un Academy Award alla carriera, cioè un Oscar del Cinema. Quando corri sai perfettamente che puoi giungere primo o 15esimo, lo metti in conto, ma, una volta che hai smesso, non puoi avere la certezza che qualcuno si ricorderà di te e manterrà la percezione di tutto



ANDRETTI

quello che hai fatto e ottenuto, riconoscendotelo. Si tratta di un di più speciale, perché dimostra che c'è chi apprezza il lavoro che Mario Andretti ha

fatto in una vita intera. E non si tratta di un soggetto a caso, ma di Autosprint, ossia la Bibbia del Motorsport. Per tutto questo posso dire che ho provato e provo un piacere immenso e tutt'altro che scontato».

- Hai 75 anni, eppure, una volta di fronte a te, la percezione istintiva, al di là del carisma, resta quella di non trovarti davanti a un ex-pilota.

«Sì, per certi versi è vero. Senti, forse un ex non lo sono mai stato. Sai, poco tempo fa a Indianapolis ho provato la nuova biposto Indycar e sono andato a 200 miglia all'ora di media, ossia circa a 320 km/h. Aver avuto quattro decenni di carriera non mi ha saturato, anzi, continuo a sentire il bisogno di tener alta l'adrenalina, anche se adesso spingo solo all'80% del mio potenziale».

- Nel 1994, dopo la gara Indycar a Laguna Seca, che segnò il tuo addio alle monoposto, l'incanto sembrava svanito per sempre. E invece...

«Devo fare una confessione. Da lì in poi per me iniziò un brutto periodo. Avevo 54 anni e in pochi giorni la mia vita cambiò e con essa perfino il mio metabolismo. Sembrava tutto finito. Era come se il mio corpo si fosse spento. Giorno dopo giorno perdevo tono muscolare ed ero vittima di una serie inattesa e debilitante di allergie, roba mai avuta. Così mi recai da un luminare dell'Università di Philadelphia, che mi fece una diagnosi per certi versi sconvolgente, questa: "Mario, è semplice, il tuo corpo, ora che sei senza corse, inconsciamente crede che tu sia morto, perché per la prima volta nella tua esistenza stai vivendo senza adrenalina". Era una specie di crisi d'astinenza, perché in tutta la mia vita non ero mai stato per più di tre settimane fuori dall'abitacolo di una macchina da corsa. Mi ci vollero sei-sette anni per disintossicarmi. La stessa partecipazione annuale alla 24 Ore di Le Mans, dal 1995 al 2000, era un modo per rendere da una parte graduale il distacco e, dall'altra, per poter tornare a sognare qualche giorno all'anno. Ma ogni volta in me succedeva qualcosa d'incredibile: rientrando nell'abitacolo, tutto magicamente si restaurava, l'adrenalina e le endorfine si rimettevano a scorrere e tornavo a essere felice. Sono momenti in cui capisci che le corse le amerai per sempre e che, in fondo, mai potrai farne davvero a meno».

- Al di là del fatto che hai vinto tutto, o quasi tutto, la tua fedeltà infinita alle corse, ossia questa inossidabilità chimico-emotiva, ti rende speciale, specialissimo, tra i grandi. Eppure nel 2003 a Indianapolis, durante le prove libere, stava per costarti la vita.

«Primavera 2003, nel team di mio figlio Michael c'è Tony Kanaan ferito e ci vuole qualcuno che gli qualifichi la macchina per la Indy 500, in attesa che il brasiliano torni in forma e possa correre. Io ho 63 anni ma a quanto pare me la cavo ancora bene. Nella sessione di prove libere ballano sedici team e, ti giuro, girando da solo sono il più veloce in pista. Mancano 5 minuti alla fine delle prove, sono in scia



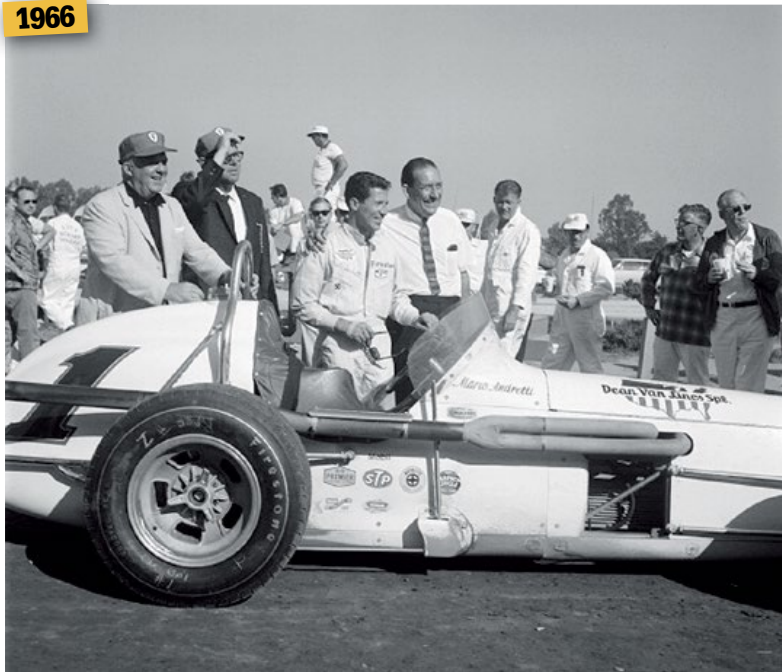
ANCHE SE HO CORSO PER QUASI MEZZO SECOLO CONTINUO A SENTIRMI PILOTA E A INDY VADO ANCORA FORTE!



1969



1966



CAMPIONE ANCHE CON LE MIDGET

La carriera di Andretti esplose a inizio Anni '60 con le midget, sopra, e le sprint car. La cittadinanza americana fu conferita a Mario nel 1964, quindi di fatto nove anni dopo il suo arrivo negli Stati Uniti e dodici mesi prima di effettuare il debutto alla Indy 500

a Kenny Brack e penso sia l'occasione buona per farmi tirare e staccare un tempone, ma allo svedese scoppia il motore e va a picchiare all'uscita della curva 1, seminando detriti ovunque. Sopra uno dei suoi pezzi ci passo a 357 all'ora ed è come salire su un trampolino. L'effetto è devastante, la mia monosto si capovolge e si disintegra, ma ne esco perfettamente illeso. E appena lo sa mia moglie, che era in Florida, si incazza come una bestia. Peccato, la mia rentrée finisce lì».

- Paura?

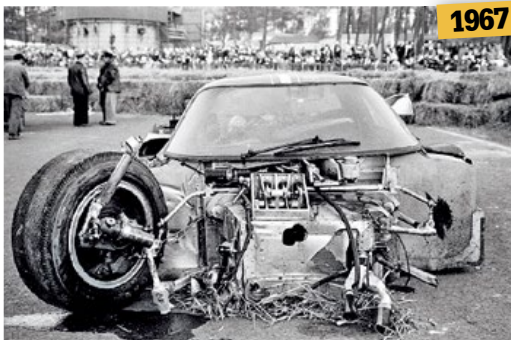
«Nella mia vita sono andato di fretta. Scrivilo: Mario Andretti non ha mai avuto tempo di aver paura».



1967

RE NELLA INDY 500 E NELLA NASCAR A DAYTONA

Nel 1967 Mario vince la Daytona 500 Nascar, a lato, e nel 1969 trionfa nella Indy 500: nella foto sopra è a sandwich tra l'eterno rivale Foyt (col numero 6) e Bobby Unser. Sotto, al centro, la Ford di Mario dopo il crash di Le Mans 1967



1967

- Bella battuta. Da film. Ma da sola non può riassumere l'intima filosofia con la quale per quattro decenni hai convissuto col Rischio. C'è e ci deve essere stato qualcosa di più profondo in te, a immunizzarti.

«Verissimo. Non potevi permetterti il lusso della paura. Che, se ci pensi, è la peggior fonte di rischio. Nelle corse ti metti in pericolo se stenti, ancor più che se osi. No, a farmi sentire invulnerabile era una consapevolezza, una specie di autoconvinzione assoluta, un giuramento che avevo fatto a me stesso. Te lo rivelo, parola per parola. Questo mi dicevo: "Ho fatto tanti sbagli, ma non farò mai l'errore che

mi porterà alla morte. Io non morirò mai in un incidente causato da un mio errore. Potrà succedere, sì, potrò lasciarci la pelle, ma solo se finirò nell'incidente di un altro o se la mia macchina si romperà. In caso contrario, io sarò per sempre il mio angelo custode (il suo secondo nome è Gabriele, ndr) e non mi tradirò mai".

Be', è andata proprio così. Sia chiaro, la mia è una semplice confidenza di un'autoconsapevolezza fortemente cercata, tanto che ora, guardando a ritroso, non mi sento affatto un superuomo, anzi, so di aver avuto complessivamente un culo immenso».

- Non sei mai stato pilota da grandi crash, comunque.

«Il peggiore alla 500 Miglia di Michigan 1985, nella serie Cart. A tre giri dalla fine mi parte l'anteriore destra alla curva 4, vado a muro e mi rompo tre costole, una clavicola e il bacino. Per la gara dopo al posto mio hanno preso Alan Jones, perché si correva in uno stradale, però mi sono rimesso in fretta».

- Brutta botta a muro anche alla Indy 500 del '92...

«Alla curva 4, fratture a entrambi i talloni, in quel caso, roba di poco conto, e la gara dopo mi sostitui Teo Fabi. Ma quel giorno per me è triste perché un grave incidente spezzò la carriera di mio figlio Jeff, fratello minore di Michael. Dai, dipende da dove guardiamo le cose. La mia era va riletta in modo ambivalente. Erano tempi bellissimi e bruttissimi. Epici, certo, ma anche terribili. La verità è che si faceva qualcosa per la sicurezza ma non eravamo mai a posto. Anche nelle mie ultime gare. Lo sai che di tutta la mia carriera conservo una sola monoposto? Cavolo, avrei voluto la Ferrari a motore Boxer con cui vinsi nel 1971 in Sudafrica e al Questor Gp, oppure la Lotus 79 con cui conquistai il Mondiale F.1 nel 1978, ma non se ne fece niente, non colsi l'occasione. Nel 1978 il mio compagno Ronnie Peterson, dopo metà stagione, s'era già fatto donare una 79 da Chapman per appenderla al muro del salotto: io niente. Fatto sta che mi regalarono la Lola T94, la vettura della mia ultima gara in monoposto. Ebbene, certi giorni scendo in garage, la guardo e la esamino. Penso che era al top, eppure ora le vetture sono immensamente più sicure. I piloti di oggi sono fortunatissimi, noi eravamo già fortunati a poter smettere da vivi».

- Sacrosanto. Ma non è vero in assoluto.

«No che non lo è. E non lo sarà mai. Pensiamo all'incidente che è costato la vita a Justin Wilson o alla molla presa sul casco da Massa in Ungheria. Due casi i quali dimostrano che la sicurezza non sarà mai al 100%, perché il percorso di avvicinamento alla zona bonificata sarà sempre tendenziale, mai assoluto. Vuoi sapere cosa penso?».

- Prego.

«Il pericolo serve. Sei lì che corri e ti esprimi ai limiti umani, per cui qualcosa che può andare storto lo devi mettere in conto. Sempre. E, magari, se corre non fosse un po' pericoloso, diminuirebbe lo stimolo a farlo e non verrebbe più nessuno a vederci».

- Non sei solo un campione, ma un patriarca. Hai iniziato a correre con tuo fratello gemello Aldo nel 1959, tirando in aria una monetina per scegliere chi avrebbe disputato la prima gara con la sola macchina disponibile per entrambi. Con la

SE CORRERE NON FOSSE UN PO' PERICOLOSO DIMINUIREBBE LO STIMOLO E NON VERREBBE NESSUNO A VEDERCI



moneta vinse lui, ma da quel giorno in poi ti affermasti tu. Dalla prima metà degli Anni '80, hai visto il debutto in Indycar di tuo figlio Michael,

quindi di Jeff, il minore, nonché di John, tuo nipote e figlio di Aldo. Infine Marco, rampollo di Michael e simbolo della terza generazione degli Andretti nelle corse. Eppure non sei mai stato iperprotettivo, coi tuoi baby.

«A cinque minuti dal via della prima gara Indycar di Michael sono sceso dalla mia monoposto, sono andato da lui e gli ho detto: "Stai molto attento quando vedrai me in pista, perché io non sono qui per fare regali, chiaro, Michael?". Tempo dopo, a Phoenix, lottava per la sua prima pole ma io scesi in pista tirando allo spasimo fino all'ultimo, tanto che riuscii a strappargliela. Per lui fu una delusione, ma io gli ripetei l'antifona: "Michael, devi fare da solo, nella vita: da me niente regali". Infine, a Meadowlands, la pista cittadina di New York, venne il gran giorno in cui io fui attaccato da Michael. Resistetti con tutte le mie forze fino a che lui tentò un'infilata al limite. Non mollai, non l'avrei fatto per tutto l'oro del mondo e ci toccammo, uscendone indenni, con lui che era riuscito a passare. Fu un istante: guardavo il posteriore della sua monoposto che se ne stava andando, divenendo sempre più piccolo e per un attimo ho detto a me stesso, tra l'orgoglioso e il commosso: "That's my boy, that's my boy! Sì, è il mio ragazzo, quello". Sono momenti stupendi, non scritti negli albi d'oro, ma restano».

- **Mario, su, non sei un tenero. Sei un personaggio stupendo, certo, e un campione correttissimo oltre che stellare, ma nelle corse sei stato spietato come pochi. Su di te anni fa girava in Indycar una storia terribile, che spiega bene il tuo approccio e si basa proprio sulla prima parte della carriera di Michael.**

«Tu raccontala, poi vediamo se è vera».

- **Michael è ancora in piena crescita e va in crisi tecnica, non cava fuori le gambe da problemi di assetto. Tu, per aiutarlo, vai da Morris Nunn, che lavora per un team rivale e gli dici: «Please, help my boy». E Nunn aiuta il tuo ragazzo, gli dà consigli, svelandogli dati che mettono a posto la sua vettura. Così Michael esce dal tunnel. Poco tempo dopo Nunn è disoccupato e chiede di essere assunto dalla tua squadra. Paul Newman è d'accordo, Carl Haas pure, ma un voto contrario è decisivo: quello del pilota Mario Andretti. Perché? Perché tu non vuoi come tecnico Nunn, in quanto è uno che parla. Un buono, uno che consiglia i rivali. Che non sa stare zitto. È davvero accaduto tutto questo?**

«Confermo parola per parola. È tutto vero. Okay, bisogna che vi mettiate in testa una cosa importante, che secondo me ignorate. Quanto pensi possa vincere un campione nella sua vita? Tanto? Io dico: poco. Molto, molto meno che sempre. Sì, uno forte, anche il più forte di tutti, non è mica un pugile, che vince tutti i giorni. Proprio no. Il margine con i rivali è sottile, esilissimo e i giorni di vera gloria in fondo sono rari anche per i grandi. Allora questo margine devi difenderlo con i denti, perché tutti te lo vo-



1971



**NEI PROTOTIPI IL
COMPAGNO IDEALE
È STATO ICKX. UNO
FORTE, CHE FACEVA
QUALIFICARE LA
MACCHINA SEMPRE
A ME. WOW!**



gliono annullare e nessuno poi te lo restituirà. Ecco, la storia con Nunn è un buon esempio. L'ho conosciuto in F.1, negli Anni '70, quando costruiva l'Ensign. Se avevi un problema, potevi andare da lui, perché ti dava udienza. Lui era bravissimo, si vantava simpaticamente di sapere tutto e in effetti era ben informato. Era bello andare da lui ma averlo in squadra sarebbe stata tutta un'altra storia. Era uno troppo gentile per i miei gusti. Uno così sta' sicuro che darà ad altri il mio assetto. No, nelle corse e nella vita devi proteggere quello che hai e, regola prima, al tuo fianco non devi avere gente con la bocca troppo larga...».

- **Fammi l'esempio di uno bravo che sa stare zitto.**

«Uno così lo conoscete tutti: Adrian Newey. Il mio ingegnere alla Indy 500 del 1987».

- **Parliamo di Indycar. E diciamo la verità. Il tuo archetipico rivale AJ Foyt, nell'Indiana ha vinto quattro volte e tu una sola, nel 1969. La cosa non ti va giù, vero?**

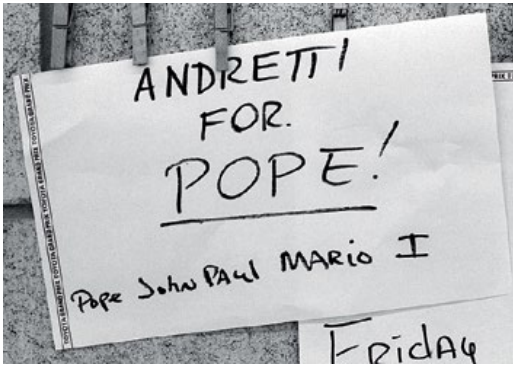
«È un dato che va analizzato. Se guardiamo i giri complessivi al comando, ne ho percorsi più di lui. Foyt, la maggior parte delle volte ha ereditato la testa della corsa nei momenti determinanti, si è trovato al momento giusto nel posto giusto perché qualcuno ha rotto, altrimenti non avrebbe vin-



1968



1975



**POLEMAN AL DEBUTTO F.1
POI AL TOP CON LA ROSSA**

Sopra, Mario poleman al Glen nel 1968 su Lotus 49, più a destra, con la Parnelli di F.1 nel 1975, sotto con la March 701 nel 1970, e, a sinistra, addirittura proposto come... nuovo pontefice da uno scatenato fan. Nell'altra pagina, è con la Ferrari nel vittorioso Gp del Sudafrica 1971



1970



1970



1978

to. L'albo d'oro fa testo ma non dice tutta la verità». - Foyt ha vinto la 24 Ore di Le Mans nel 1967, nella sua unica partecipazione, e anche qui tu non hai avuto fortuna. È l'unica lacuna del tuo palmarès. «Le Mans 1967, siamo con le Ford, io in coppia con Lucien Bianchi, Foyt con Gurney. Sotto la pioggia battente faccio il mio turno contro Foyt e in uno stint gli rifilo un giro secco, poi passo la macchina a Bianchi, lo zio del compianto Jules. Lucien era uno bravissimo, molto meticoloso, forse troppo. Avevo sudato tanto per prendere quel giro di vantaggio che poteva darci la vittoria ma lui in quel momento si concentrò sul problema ai freni, cercò di risolverlo, quando invece sarebbe stato meglio conviverci. Lucien esce dai box, rientra, chiede, discute coi tecnici, pretende il cambio dei freni, si comporta come fosse in una sessione di test, invece siamo nel bel mezzo di una gara infernale. Il nostro vantaggio su Gurney-Foyt sfuma così. Riprendo in mano la MkIV, mi sparo verso il ponte Dunlop, vado per frenare ma perdo la macchina e faccio strike con le altre Ford in gara, come fossero birilli. Un disastro. Pensa, davano la colpa a me, mister Ford era molto arrabbiato. Alla fine salvò la giornata la vettura superstite di Gurney-Foyt che vinsero, ma tre mesi dopo, ricontrollando ciò che restava della mia auto,



1978

**SOVRANO DI DAYTONA
PURE SU FERRARI**

Mario, sopra, fresco iridato in F.1 nel 1978, ha trionfato anche a Daytona con la Ferrari 312 Pb, nella 6 Ore del Mondiale Marche 1972 in coppia con Jacky Ickx, che ritiene suo coequipier ideale. In alto a destra, con Peterson, a Zolder 1978

saltò fuori che un meccanico aveva montato le pinze della ruota anteriore destra a rovescio. La verità è che dovevamo vincerla io e il bravo Bianchi, quella 24 Ore, ma il destino non ha voluto così».

- Insomma, nella fortuna e nella sfortuna ci credi o no?

«Se sbagli, è colpa tua. Se non sbagli, il discorso cambia. Ti faccio un esempio sconcertante, raccontando una storia che non sa nessuno. Indy 500 1987, quella con Newey mio tecnico di pista alla Newman-Haas. Una gara stradominata, tutto il mese di maggio: prove, pole, stint di corsa: nel finale ho un giro di vantaggio su Al Unser Sr. Incredibile: in pratica, ho vinto. Dal muretto il motorista Franz Weiss mi scongiura di tenere il regime del motore più basso di 500 giri, così uso la sesta marcia invece della quinta, che sono quasi uguali. Sta andando tutto bene, è un semplice accorgimento furbo, un just in case. E sai che succede? Con 500 giri in meno si crea un fenomeno rarissimo di risonanza che provoca una vibrazione anomala e a 23 giri dalla fine esce dalla sede una molla e fa saltare una valvola. Fine dei giochi. Perdo la mia 500 Miglia più bella perché nel finale ho corso al risparmio: avessi fatto l'imprudente, con 500 giri-motore in più, avrei vinto. Vedi? La fortuna è un concetto astratto, ma



ANDRETTI

il destino esiste eccome. Cinque anni dopo, sempre a Indy, è in testa di netto mio figlio Michael ma a pochi giri dalla fine rompe e vince Al Unser Jr, figlio di Al Senior. Tutto si ripete, in simmetria perfetta, come in un grande disegno mai favorevole agli Andretti a Indy e benevolo con gli Unser. Adesso facciamo un gioco. Guarda l'anello che porto all'anulare destro: su, cos'ha di strano?».

- **Nulla. È il simbolo invidiatissimo che danno a chi vince la Indy 500 e tu l'hai vinta nel 1969, con la Hawk di Granatelli, l'anno che avevi iniziato peggio, distruggendo la tua Lotus in prova.**

«Guardalo con più attenzione».

- **In effetti, sull'anello c'è scritto 1981 e quell'anno non l'hai vinta tu, la classica dell'Indiana, ma Bobby Unser con la Penske.**

«E qui racconto la più grossa ingiustizia che io abbia mai subito. Parto dal fondo in quanto la mia macchina la qualifica Wally Dallenbach, dato che sono impegnato in F.1 con l'Alfa. La vittoria ce la giochiamo io e Bobby. Ripartiamo insieme dal pit stop finale, lui davanti e io nella sua scia, mentre ci sono luci gialle, quindi sotto safety-car. La regola è che rientrando in pista ti accodi alla prima macchina che vedi sulla tua destra. La mia è quella di Foyt, doppiato, e io faccio il bravo e mi piazzò dietro, mentre Bobby passa ben undici monoposto e se ne va. "Cosa faccio?!" - urlo alla radio, ma mi viene risposto che mi sono comportato come dovevo. Lo stesso Jackie Stewart, che sta facendo la cronaca alla Tv, dice chiaro: "Bobby non può fare una cosa simile". Il resto è noto: lui s'invola e va a vincere e noi facciamo reclamo. La classifica non è ufficiale fino alle 7 di sera, ma già alle 5 Jim McGee mi chiama e rivela: "Mario, hai vinto!". È fatta. Ho trionfato per la seconda volta a Indy. Ma Roger Penske mette un avvocato a 24 carati, fa appello, la cosa va avanti per tutta l'estate e alla fine tre giudici, uno di Chicago, uno di Los Angeles e uno di Indianapolis, decidono che la pena per Bobby è troppo severa, è sufficiente una multa di 40mila dollari e la corsa torna a lui. Sono furibondo. L'anno dopo a Indy al primo meeting dei piloti con Tom Bimford prendo la parola e dico: "Ehi, Tom, giusto per capirci: se in gara sorpasso 11 vetture sotto safety-car, la multa è sempre 40mila dollari? Se dici sì, la cosa si fa interessante, lo so fare anch'io". Tom rimase di sasso e disse che non si poteva fare. Ecco, non si poteva fare, ma Bobby Unser aveva potuto. Una vergogna. Non ho mai perdonato l'Usac per questo. Vedi? Di quella brutta storia mi è rimasto solo l'anello del vincitore, che nessuno ha avuto le palle di venire a togliermi, così ancora oggi lo porto. Perché sono io il vero vincitore della Indy 500 1981».

- **A proposito di quello che poteva essere e non è stato, nella F.1 1977 in pista il più forte eri tu, invece il titolo lo vinse Lauda con la Ferrari.**

«Concetto corretto, è vero, ma i miei motori super-Cosworth non duravano. Eppoi c'era la fissazione del grande Chapman, il patron della Lotus, per la leggerezza, in ossequio alla quale eravamo sempre al limite con la benzina imbarcata. Morale, in Sudafrica resto in panne secca, in Svezia pure. E in Ca-



1982

QUEL GIRO DA PAURA CON LA FERRARI A MONZA

Sopra, Mario poleman a Monza 1982 con la Ferrari 126 C2, a 42 anni d'età. A lato, Chapman tira in aria il cappellino nel trionfo 1978, l'anno di Mario re in F.1. In basso, "Piedone" con la Lotus 78 portata in gara nel 1977 e a inizio '78



LA FAMOSA POLE
DI MONZA 1982
CON LA FERRARI
FU DOVUTA ALLA
MIA CAPACITÀ
DI CURARE LA
MESSA A PUNTO



1978



1978



PETERSON, COMPAGNO E STIMATISSIMO RIVALE

Sopra, Mario con gli svedesi Nilsson e Peterson, quest'ultimo suo compagno in Lotus e rivale, nel 1978. Da lì a pochi mesi Ronnie troverà la morte per complicazioni seguite alle ferite riportate a Monza e lo stesso Nilsson perderà la battaglia col cancro. In alto, Mario su Lotus 80 a Monaco 1979



nada mi parte il motore quando ho un giro di vantaggio su Scheckter, proprio nel finale, tanto che mi metto ad andare a zig-zag per sporcare d'olio la pista e fare uscire tutti (ride, ndr).

- È tipico del predatore ricordare di più le prede perse di quelle gustate...

«Guarda, nel 1977 se avessi avuto una tanica di benzina in più, avrebbe potuto cambiare il destino del mondiale. E nella serie Usa, dove ho vinto subito il titolo, al debutto, nel '65 e pure nel '66, ho perso il campionato '67 anche qui per un bicchiere di benzina e nel '68 all'ultima gara, con il motore out. Vedi? La fortuna è uno strano concetto astratto».

- Cosa invidi ai piloti d'oggi?

«Il fatto che le loro vetture non si rompono mai o quasi mai. Godrei, in una situazione del genere. Invece ho spesso sofferto le incognite dell'affidabilità del mezzo. E sai che c'è? Chi diceva che ero uno che tirava troppo, aveva torto».

- Di il nome di uno più forte di te.

«Uno più forte di me? In assoluto, nessuno».

- Okay, tutto è relativo.

«Allora, nelle gare stradali in certi giorni ti dico Dan Gurney».

- E sugli ovali?

«Rick Mears, uno davvero bravo, intelligente, che ha sempre avuto alle spalle un team perfetto come quello di Roger Penske. Anche se sugli stradali era battibile».

- E la dinastia Unser, plurigenerazionale e blasonata sullo stile dell'Andretti family?

«Bobby Unser era il pilota più veloce, ma suo fratello Al era il più intelligente in gara, furbo, un tattico puro. Per questo ha vinto quattro Indy 500».

- Comunque la metti, sei stato l'unico statunitense di quella generazione che ha accettato e stravitto la sfida di ghermire titoli anche in F.1. Questo ti rende assolutamente speciale.

«Nel dopoguerra, da Montona, in Istria, vicino Trieste, la mia famiglia finì per anni in un campo profughi a Lucca. Dovevamo scegliere: mantenere i beni immobili in un posto che non era più italiano (prima della guerra il padre Gigi amministrava sette fattorie, ndr) oppure perdere tutto e spostarsi per rimanere tricolori. Non ci furono dubbi. Dovevamo restare italiani. E finimmo in questo campo. Sembravamo quasi gente un po' scomoda, un caso imbarazzante, noi fuoriusciti dall'Istria, da non mostrare troppo. Fatto sta che una domenica pomeriggio come tante altre, a Lucca vado al cinema e vedo che danno il film "Indianapolis", che ha per titolo originale "To please a lady", con Clark Gable e Barbara Stanwyck e attraverso gli occhi meravigliati del ragazzo che ero, scopro la 500 Miglia».

- Qual è stata la prima impressione? Hai almeno sognato di vincerla, quel pomeriggio?

«Macché! Ho guardato il film da italiano. La Indy 500 mi sembrava una gara distante, diversa, per me le vere corse erano stradali, come la Mille Miglia. Qualcosa dell'imprinting, nella vita, resta. Negli Anni '60 ero ormai un campione affermato negli Usa ma nel mio sangue bolliva la voglia di lanciare la sfida in Europa, di riportare a casa la mia storia. Un giorno, nel 1963, presi parte, vincendo, a tre gare midget nell'arco di sole 24 ore. Fantastico, no? Eppure per tutto quel giorno pensai a Dan Gurney che stava correndo in F.1 e che quattro anni prima era stato assunto da Enzo Ferrari. Sono spinte emotive, affettive, intime e fortissime, che negli anni mi hanno portato a debuttare in F.1, con la famosa pole al Glen 1968 sulla Lotus e poi a vincere a Kyalami a inizio 1971 proprio con la Ferrari, in una situazione che andrebbe riletta attentamente».

- Cioè?

«Punto primo. Nel 1970, dopo la morte di Rindt a Monza, Chapman voleva me alla Lotus, ma io avevo un contratto con la Firestone che mi dava un sacco di soldi imponendomi di restare in America e questo - e solo questo - diede via libera all'ingaggio di Emerson Fittipaldi, che così vide decollare la sua carriera in F.1. Punto secondo, nel 1971, quando corsi un po' con la Ferrari, vinsi in Sudafrica e nelle due manche del Questor Gp a Ontario, battendo il numero uno del momento, cioè Jackie Stewart. Dentro di me sapevo che potevo essere al top anche in F.1 ma ero ancora vincolato alle gare Usa e dovevo avere una chance piena per dimostrare che ero da Mondiale nel Circus. Infine, nella seconda metà degli Anni '70, a 36 anni, presi la decisione: adesso o mai più e così mi dedicai ai Gp, con la Lotus. Ebbi ragione».

- Nel 1977-1978 partecipi proprio su Lotus alla più grande rivoluzione tecnologica nella storia della F.1: l'avvento delle wing-car. È l'arma vincente.

«Tutto nacque in un test con la Lotus 78 a Hockenheim, nel 1977. Mi accorsi che a metà del curvone Ostkurve, quando la macchina andava in appoggio, si sigillava al suolo, con un aumento di aderenza impressionante. Lo raccontai a Chapman e lui andò subito in un ferramenta a comprare delle bandelle di plastica, per sigillare le fiancate. La cosa funzionava maledettamente bene ma le appendici di plastica si consumavano subito, mentre l'idea delle

spazzole non funzionava affatto. Quando venne l'intuizione di mettere minigonne scorrevoli, non ce ne fu più per nessuno».

- Infatti nel 1978 tu e Ronnie Peterson con le Lotus 79 siete su un altro pianeta e tu, finalmente e meritatamente, vinci il mondiale di F.1.

«Stai per chiedermi della mia rivalità con Ronnie, vero?».

- Be', sì.

«Era spaventosamente veloce, ma non aveva l'approccio del tester. Copiava sempre il mio assetto. Andava come un missile ma non gestiva la cosa da un punto di vista tecnico. Era un campione puramente istintivo, di qualità fantastica. Correvamo con gomme non radiali e io facevo l'assetto ottimizzando la macchina sulle curve più importanti, giocando sulla pressione ideale di ciascun pneumatico, forte della cultura assunta dalle corse sugli ovali. Avevo un approccio incredibile, scientifico. Pensa che facevo misurare le gomme, per sceglierle più omogenee possibile, al decimo di millimetro, con un metro speciale che al tempo usavano i commercianti di legname per calcolare il diametro degli alberi. Ecco, agivo di sintonia fine al box, cambiavo, modificavo e affinavo, sì, braccetti delle sospensioni, angolo di sterzo, cose così, mentre Peterson guardava, non capiva e diventava matto. Ma una volta in pista, col mio assetto, Ronnie volava».

- Uno stile, il tuo, che ricorda l'approccio dell'ingegnere-pilota, il compianto Mark Donouhe.

«Be', Mark era ingegnere vero, io no, ma ci provavo e funzionava. Un pilota che gira con una monoposto non a punto è come un bambino che ha dolori. Se va dal dottore, in questo caso dal tecnico, e piange e basta, questo fa fatica a individuare e curare il male. Ma se il pilota-bambino individua esattamente cosa gli fa male, cioè il problema, il dottore-tecnico può curarlo subito e bene. Io non mi sono mai limitato a piangere, in tutta la mia carriera. Anche la pole a Monza 1982, con la Ferrari, quando avevo 42 anni e fui chiamato all'ultimo minuto, fu frutto di una modifica chiesta da me a fine qualifica ai braccetti. Escio e - bang! - la pole è mia, battendo la terribile Brabham-turbo Bmw di Piquet, che sembrava inavvicinabile».

- Un altro capolavoro by Mario Andretti è l'ultima pole della carriera, alla Michigan 500 del '93, a 53 anni, quando convivevi con Mansell alla Newman-Haas. Nigel gira fisso ad alto carico aerodinamico sul superspeedway, tu gradualmente scarichi fino al minimo e alla fine ti lanci in qualifica praticamente senza incidenza alare su uno dei circuiti chiusi più veloci e micidiali del pianeta. Un'immensa dimostrazione di avere le palle.

«Mi fa piacere che si ricordino, cose come queste».

- Mansell non lo sopportavi, vero?

«Ma dai, è tardi ormai per le polemiche».

- Non era il tuo tipo, ecco.

«Aveva una certa superbia e atteggiamenti ben diversi dai miei. Poi ho chiesto a Piquet e Nelson mi ha confermato che si trattava di un modo di fare tipico di Mansell... È carino non aggiungere altro».

- Da quando ti sei ritirato dalla Indycar, cioè da



2009



1993

LA DINASTY CON MICHAEL E ORA CON MARCO

Sopra, Mario col figlio Michael nel 1993, quando Andretti Jr corse in F.1 in McLaren, accanto a Senna. In alto, "Piedone" insieme al nipote Marco. Sotto, Mario con Mansell nel 1980 alla Lotus, e, al centro, i due in Indycar nel 1993. In basso, con Chiti, nel 1981, nell'era Alfa Romeo F1

fine 1994, la categoria si è spaccata tra Irl e Cart, ha perso vigore, audience e autorevolezza, salvo ricompattarsi ma lasciando campo libero alla Nascar Sprint Cup. È vero che avendo vinto la Daytona 500 del '67 sei pure un eroe Nascar, ma non provi malinconia per ciò che resta della massima categoria per monoposto Usa?

«Sì, è triste. Tony George a metà Anni '90 ha fatto due errori gravi: il primo resta la scissione con la Cart e il secondo è stato quello di portare la Nascar a Indianapolis, regalando un gran palcoscenico alla concorrenza. E la Nascar fa sempre tutto in famiglia, ha una gestione snella e sicura, men-



1980



1981



1993



1980



«Mi ha colpito come certe cose fossero inventate di sana pianta. Per esempio il briefing tra piloti alla vigilia della gara al Nurburgring: nella realtà non è mai esistito. E anche tutta questa incertezza sulle gomme con cui partire, bah. Io feci una cosa semplice: Hans Stuck era il pilota che meglio conosceva il Ring, lui scelse le slick e io lo copiai. Se lo fa lui, perché non io? Quanto a Ron Howard, lo avevo incontrato ad Austin e non mi ha chiesto niente... Se parlava con me, ne avrebbe imparate, di cose, e gratis, invece non mi ha mai detto nulla».

- E sul finale in Giappone, da te stravinto?

«Lauda aveva guai agli occhi, fermarsi subito fu una dimostrazione di coraggio e intelligenza. Io stavo bene e vinsi».

- Ti piace la Formula Uno dell'era ibrida?

«Certo che sì. Non ha solo aspetti positivi, ma d'altra parte il paradiso in terra non esiste».

- Tuo padre Gigi ti teneva per mano e in tasca aveva tutto ciò che gli restava, 135 dollari, quando la famiglia Andretti sbarcò in America. Dopo sessanta anni esatti, hai festeggiato il giubileo portando a Nazareth il Casco Legend di Autosprint.

«Non avevo pensato ai sessanta anni tondi, ma è vero. Questa cosa è bella, per me: è come dare un senso più prezioso a tutto».

- Andretti e la Ferrari. Tanti corteggiamenti, brevi incontri, diverse soddisfazioni insieme, in F1 e nei prototipi, ma mai la formalizzazione del feeling in un rapporto stabile.

«Ci siamo sempre amati e mai sposati, la Ferrari e io. È una cosa che ha aiutato entrambi a volerci bene come la prima volta e penso per sempre».



2014

tre la Indycar spesso ha assunto manager commerciali che poco avevano a che fare con le corse e lo sport. Da qui il sorpasso della Nascar, che però negli ultimi due anni di recessione ha visto dimezzati gli spettatori, mentre la Indycar adesso è in rimonta».

- E tuo nipote Marco? Cosa pensi?

«Speriamo di non aver visto il meglio da lui. Sono certo che può e deve ottenere di più, avendo una crescita più costante, senza up and down. Deve migliorare sugli stradali, ecco. Per il resto Marco continua ad avere un ottimo potenziale».

- Ti è piaciuto il film "Rush" di Ron Howard?



IN INDYCAR '93-'94
NEL TEAM
NEWMAN-HAAS
CON MANSELL
NON CONVIVEVO
BENE, MA ANDAVO
ANCORA FORTE

”



1979



MARIO, UN GRANDE MITO GLORIFICATO DA NOI DI AS

Mario corse con la Lotus, pure nel '79 - sopra, è con la 79 nei colori Martini -, e nell'80, a sinistra, con la 81 in livrea Essex. A destra, sopra, Piedone testimonial di Austin a Monza 2014, e premiato col Casco Legend dal direttore di Autosprint, Alberto Sabbatini



2015

FUGGIANO

AUTO
SPORT
NI

27

USA-ITALIA



PENSO ANCORA
ALLE CORSE MA
VOGLIO ESSERE UN
BUON PAPÀ PER
MARCO E MATTEO

MASSIMILIANO PAPIS



Mad Max colpisce ancora!

Ha lasciato l'Europa nel 1996 - pur avendo raggiunto da poco la Formula 1, il massimo a cui un pilota può aspirare nel Vecchio Continente - per inseguire il Sogno Americano, che con determinazione è riuscito a realizzare. Max Papis a differenza di altri colleghi italiani che in America hanno avuto successo prima di lui, è l'unico insieme a Angelelli (guarda caso, un altro ... Max) che negli States ci vive da tanti anni, tanto da essersi creato in loco una famiglia; com'è noto sua moglie Tatiana (che gli ha dato due figli) è la figlia di un "monumento" del motorsport mondiale, Emerson Fittipaldi, che "Mad Max" (come viene chiamato dai suoi fans) ha conosciuto nei paddock della serie monoposto Cart. Papis in 20 anni ha corso praticamente in tutte le più importanti categorie a "stelle e strisce" (dall'Imsa alla Grand Am, dalla Cart, alla Na-

**NEGLI USA È
MIGRATO NEL '96
DA AMANTE
DELUSO DELLA
F.1, DIVENENDO
TOP DRIVER IMSA
E VINCENDO 3
GARE CART. ORA
46ENNE, GUARDA
ALLA NASCAR**

di **Piero Libro**

scar ed altre serie per vetture Stock Car, dall'Alms in Gt alla Iroc), con una lunga sfilza di successi: subito secondo nella serie Imsa nel 1996 in coppia con Gianpiero Moretti sulla Ferrari 333 Sp, vincitore di due edizioni della 24 Ore di Daytona e della 12 Ore di Sebring, tre vittorie con le monoposto Cart ed un sesto posto in classifica finale nel 2001, primo nella serie Grand Am nel 2004, secondo in una gara Nascar nel 2010 a Montreal. Ha corso per Costruttori come Ferrari, GM e Cadillac, e per importanti team quali Momo, Rahal, Dyson, Penske, Panoz, Ganassi, Krohn, Stewart-Haas, Richard Childress Racing. Proprio per quest'ultimo team dal 2012 ricopre l'incarico di "coach" dei piloti Austin e Ty Dillon nella Nascar. Parlare con il 46enne comasco è come aprire una porta sulla "way of life" del motorsport americano.



**LASCIAI LA F1
PERCHÉ IL MIO
PATRON JACKIE
OLIVER NON ERA
UN MECENATE
COME KEN TYRRELL**

MASSIMILIANO PAPIS

”

QUELLA VITTORIA

SFIORATA A MONTREAL

A lato, Max col leggendario suocero Emerson Fittipaldi. Sopra, eccolo giungere 2° d'un soffio a Montreal 2010 nella gara Nascar della serie Nationwide. In alto, nell'altra pagina, il pilota comasco in compagnia dei suoi figli Marco e Matteo

- Max, nel 1996 hai lasciato l'Europa e la Formula 1, quando in questa serie eri appena entrato. Non hai rimpianti, cosa ti ha indotto a lasciare tutto?

«Sono stato realista ed umile. Avevo valutato con i miei consiglieri quale futuro avrei avuto in Europa, e questo sarebbe stato da comprimario. Alla Fotowork il patron Jackie Oliver deluse un ragazzo di 25 anni come me, lui guardava al guadagno ed io allo sport; non era un mecenate come Ken Tyrrell. Da qui l'opportunità di correre negli Usa, dove mi hanno accolto a braccia aperte ed apprezzato, dove le corse ancora oggi sono genuine come nell'Europa degli Anni '80 e '90, pensate prima di tutto per il pubblico, con le auto che hanno ancora un sound racing».

- Al primo anno negli Usa cogli il secondo posto nella serie Imsa con la Ferrari 333 Sp di Gian Piero Moretti, con tre vittorie, e ti cimenti anche nella Cart, dove resterai parecchi anni nel periodo d'oro...

«La Cart ai tempi era assieme alla Nascar la categoria al top; vi ho vinto tre gare con grande orgoglio per l'Italia, cosa che fra gli italiani era riuscita solo a Teo Fabi, e vi ho corso nel momento migliore, quando vi si cimentavano altri ex-piloti di Formula 1 insieme al meglio di quelli Usa, diverse Case costruttrici di telai, motori e gomme. Poi, dopo la scissione e la nascita della Irl Series, la formula è scemata fino a diventare un monarca dallo scarso interesse tecnico. La mia carriera è dettata dall'amore per le corse, per cui ho pensato di rivolgere il mio interesse verso altre categorie, quali la Grand Am e la

«Nascar».

- In quest'ultima serie hai un conto ancora aperto...

«Sì, nonostante sono il pilota europeo con il maggior numero di partenze - 85 - nella storia Nascar, cosa che mi rende orgoglioso, non ho ancora vinto. Avevo promesso a mio padre prima che morisse che sarei stato il primo italiano dopo Mario Andretti a vincere una gara Nascar... Vi sono andato vicino nel 2010 a Montreal, arrivando secondo con un solo decimo di secondo di distacco nell'unica gara della serie Nationwide, seconda solo alla Sprint Cup, che disputai quell'anno. Ancora ho in mente questo obiettivo, anche se l'ultima volta che ho corso in Nascar è stato nel 2013; in Nascar non conta l'età, ma lo spirito sportivo da combattente e l'avere un'auto competitiva; io anche con i miei 46 anni sono fisicamente a posto e stiamo lavorando per disporre di una vettura che mi possa permettere questa sfida. Sono stato anche il primo italiano dopo Mario Andretti a correre con queste vetture, ed il primo europeo a sfiorare una vittoria. Per un pilota cresciuto in Europa è difficile essere competitivo in Nascar, specialmente sugli ovali; neanche un campione del mondo di Formula 1 come Kimi Raikkonen ci è riuscito, nel 2011. Per capirne l'importanza, basta dire che la serie Nascar negli Usa è il secondo sport più visto alla Tv dopo il football americano. E facendo un paragone, la mia presenza in questo mondo equivale alla presenza di un calciatore italiano nel football Usa».

- Tanto più che nel mondo Nascar sei tutt'ora in attività...

«Dal 2012 sono il coach di Austin e Ty Dillon, due giovani piloti del Richard Childress Racing che corrono nella massima serie Nascar; quest'attività mi gratifica ed è bene dirlo è affidata ad un pilota non statunitense. Unico caso nel mondo Nascar».

- Torni spesso in Italia?

«Purtroppo non per le gare, a parte l'esibizione al Rally di Monza del 2011 con una Nascar biposto; mi piacerebbe farmi vedere dai miei fans, ma fortunatamente i social media ci tengono vicini. Vorrei correre delle gare fuori dagli Usa, ed un progetto è già in cantiere, per prendere parte alle 24 Ore di Spa e del Nurburgring, nonché alla 12 Ore di Bathurst in Australia. In Europa sono venuto quest'anno a seguire mio nipote Pietro Fittipaldi nella F.3 Fia, ed in Italia almeno una volta ogni due mesi, a seguire la mia azienda, la MPI, acronimo di Max Papis Innovations, che produce volanti da competizione, e che ha sede nei pressi di Verona ma esporta negli Usa».

- Per una volta non sono gli americani che esportano in Italia ...

«Quest'attività mi ha preso molto; sono stato coinvolto nel mondo dei volanti già in Formula 1, con un'azienda che mi sponsorizzava. Poi Gian Piero Moretti in America mi ha fatto apprezzare di più questo settore, e oggi la MPI fornisce il 90% dei team della serie Nascar Sprint Cars, quelli più importanti che vincono le gare. Ed abbiamo vinto gli ultimi due campionati di fila con Kevin Harvick e Kyle Bush. Forniremo anche la Formula 4 Usa. Si tratta di volanti essenziali, senza tutti i comandi tecnologici presenti nelle categorie europee; adesso pen-



A 46 ANNI GUARDO ANCORA ALLA NASCAR, DOVE CONTA LO SPIRITO COMBATTIVO E NON L'ETÀ

MASSIMILIANO PAPIS

”

siamo di espanderci anche in Gran Bretagna ed Australia».

- Quali sono i tuoi programmi per il 2016?

«Il mio obiettivo è essere un buon papà per Marco e Matteo, e un buon marito per Tati, curare il nostro ranch e gli animali che abbiamo in North Carolina, abbiamo 70 Black Angus, mucche che commerciamo, e 100 acri di terreno; ed ancora lavorare per portare MPI sempre più in alto, partecipare alle gare endurance in Imsa e ... consumare l'asfalto della pista kart a Mooresville».

Gli inizi agonistici a 12 anni d'età

Max Papis ha corso in kart dal 1981 al 1988, anche



È L'UNICO ITALIANO COACH NELLA NASCAR

Papis, a sinistra, è con Ty Dillon, pilota Nascar del quale è coach dal 2012. Sopra, eccolo ancora in azione nella gara di Montreal 2010, nella serie Nascar Nationwide



**PILOTA VERSATILE AL TOP
IN TRE GARE CHAMP CAR**

A sinistra, ecco Max in gara nella 24 Ore di Daytona edizione 2002, mentre l'immagine a destra lo vede in azione nella serie Champ Car nella stagione 1999, dove si è aggiudicato in tutto tre vittorie, tra il 2000 e il 2001: in basso lo vediamo esultante dopo uno dei suoi trionfi. Negli Usa Max ha anche vinto da "Master" nel 2014 la serie Pan American del monomarca Rotax, sotto. Inoltre si dà alla natura nel suo ranch in North Carolina, in basso



**LA MIA ULTIMA
ESIBIZIONE
AGONISTICA
IN ITALIA È STATA
NEL 2011 AL RALLY
DI MONZA**

MASSIMILIANO PAPIS



da "ufficiale" in campo internazionale (primo nella prestigiosa gara di Hong Kong nel 1987). Nel 1988 ha iniziato con le auto in Formula Monza, passando all'Italiano Formula 3 nel 1989 e rimanendovi fino al 1992, vincendovi tre gare, fra cui il prestigioso Gp della Lotteria a Monza. Nel 1993 passa alla Formula 3000 Internazionale, con un quarto

posto a Donington, e l'anno successivo conclude la serie in quinta posizione grazie a tanti buoni piazzamenti. Sempre nel 1994 mette un piede in Formula 1: prima provando la Ligier-Renault all'Estoril e poi diventando tester della Lotus-Mugen Honda. Nel 1995 il grande salto: prende parte a sette gare del Mondiale con la Footwork-Hart, ottenendo come miglior piazzamento il settimo posto nella gara di casa, a Monza.

Una carriera Usa che comprende pure il kart

Max Papis negli Usa ha corso anche nei kart, da "Master" nel Campionato Pan American del monomarca Rotax, che nel 2014 ha vinto. Una serie che ha visto scendere in pista affermati campioni, quali Power e Allmendinger. Ma la curiosità è che grazie anche a Papis negli Stati Uniti è stato costruito un kartodromo (a Mooresville, vicino Charlotte), che è una replica di quello di San Pancrazio (Parma), oggi - purtroppo - smantellato. «Sulla pista italiana hanno corso i più importanti piloti poi approdati in F1 - ha detto Max - e grazie alla passione di Justin Mark, un 35enne pilota della Nascar, è stato possibile costruire il "Go-Pro Motorplex", che a parte la "esse" finale è l'esatto clone di San Pancrazio, dove mi sono recato prima dello smantellamento e che abbiamo copiato grazie ad una tecnica laser-scan. Ho voluto fare il primo giro sulla nuova pista, ricordando quando anch'io correvo a San Pancrazio». ●

USA-ITALIA



MAX ANGELELLI

Il **manage** più veloce del mo

È IN AFFARI, MA A 49 ANNI VA FORTE E VANTA UN TRIONFO ALLA 24 ORE DI DAYTONA E DUE TITOLI GRAND-AM, DOVE CORRE PER WAYNE TAYLOR

di Massimo Costa

Di professione ricopre tre ruoli ben definiti: team manager, pilota, manager. Ed è un pendolare. Certo, un po' particolare perché anziché prendere un treno locale pieno di polvere e arrugginito, Max Angelelli percorre una linea da fantascienza: Bologna-Orlando-Bologna. Dove per Orlando si intende la città della Florida, Stati Uniti. È dal 1999 che l'ormai ex ragazzo, ha 49 anni, si cimenta in questa particolare impresa. Vola con Lufthansa e a forza di sommare miglia è trattato come un capo di stato. Tanto per dire, sull'aereo dove lo attende un comodo sedile in first class, viene accompagnato con una limousine della compagnia aerea che lo preleva dalla sala vip e vi sale prima di tutti gli altri. E poi quando atterra un altro autista è lì che lo aspetta. In questi giorni, Angelelli è a Orlando dove lo scorso weekend è tornato al volante della Corvette DP nei test collettivi pre 24 Ore di Daytona, la maratona di inizio anno che si disputerà il 30-31 gennaio, che lui ha vinto nel 2005. Da ormai 15 anni, si è legato a Wayne Taylor e insieme hanno deciso di unire le forze per creare l'attuale team, prima conosciuto come SunTrust, ora semplicemente come Taylor. Campioni nel 2013, Angelelli da un paio di anni guida soltanto negli appuntamenti Endurance del campionato, quindi Daytona, Sebring, Watkins Glen, Road Atlanta.

- Max, la scorsa stagione il campionato Imsa ha sofferto per povertà di presenze per quanto riguarda i Prototipi. Sarà così anche nel 2016?

SARÀ UN ANNO DI TRANSIZIONE, MA PUNTIAMO A VINCERE A DAYTONA E SEBRING

MAX ANGELELLI

”

r
ndo

**SODALIZIO INSCINDIBILE
CON LA FAMIGLIA TAYLOR**

Angelelli, a lato, fa da chioccia a Jordan e Ricky Taylor, figli di Wayne, che, sopra, festeggia con tanto di chitarra insieme a Max il successo a Road Atlanta 2014. Sotto, Angelelli alla 24 Ore di Daytona 2015



«Sarà un altro anno di transizione e sofferenza. Dopo la 24 Ore di Daytona e la 12 Ore di Sebring, che per inciso puntiamo a vincere, appuntamenti

nei quali ci saranno almeno dodici-tredici DP, torneremo su numeri veramente bassi. Per fortuna sarà l'ultima stagione con questo regolamento tecnico che tanto ha penalizzato la serie e abbiamo già la mente rivolta al 2017».

- La categoria era avvincente e con tanti Prototipi fino a qualche anno fa, poi cosa è accaduto?

«Quando venne deciso di unire in un unico campionato la nostra Grand Am e l'American Le Mans Series, si ritenne che i prototipi dovevano adeguarsi alle regole dell'Alms per attrarre team europei che seguivano la stessa linea della LMP2. Noi della Grand Am siamo quindi stati costretti a riadattare le nostre vetture spendendo tanti soldi, ma sapevo bene, conoscendo meglio di tanti altri la realtà europea, che praticamente nessuno avrebbe attraversato l'oceano per venire a correre negli Usa. E così è stato. Un flop vergognoso, voluto da degli accademici che facevano parte della Alms e che

per fortuna sono stati licenziati. Pensate che per quell'upgrade il budget è aumentato del 35 per cento e oggi per una stagione servono cinque milioni di dollari. Hanno fatto collassare un modello di business vincente, che era quello Grand Am, e tutto causato da gente incompetente chissà perché messa in quel ruolo di comando. Ma come detto, sono stati cacciati».

NELLA GRAND-AM SONO STATI COMPIUTI ERRORI GESTIONALI MA LA SERIE HA BUONE PROSPETTIVE

MAX ANGELELLI



- Ma perché tu e Taylor avete deciso di proseguire in questa serie?

«Abbiamo fatto un investimento di tre anni e non potevamo certo abbandonare. È vero che praticamente ogni mese io e Wayne ci siamo chiesti se valeva la pena proseguire in questa categoria, e alla fine tornavamo sempre sui soliti discorsi: che eravamo rimasti incastrati e fermarci avrebbe voluto dire buttare via ulteriori soldi. Ma dal 2017 tutto tornerà alla normalità e mi aspetto un buon numero di iscritti».

- Quest'anno a Daytona c'è molta attesa per il debutto della Ford e per la presenza della nuova Ferrari 488 nella classe Gt. Pensi che toglieranno l'attenzione ai Prototipi?

«Mi rendo perfettamente conto che il confronto tra grandi Case come Ford e Ferrari, Corvette e Porsche, è mediaticamente molto interessante, e anche per noi adetti ai lavori, ma alla fine saranno le DP della nostra classe a giocare la vittoria nella classifica assoluta ed è questo che interessa al pubblico e alle televisioni. Vedere chi è davanti, non chi lotta nelle retrovie, seppur per conquistare una classifica a parte».

- Tu e Taylor avete mai pensato di schierare vetture



È STATO PILOTA UFFICIALE DELLA CADILLAC

Sopra, Max ufficiale con la Cadillac alla 24 Ore di Le Mans 2001, al centro, al top a Road Atlanta 2014 con la Taylor family al completo, a destra insieme a Jordan e Wayne Taylor e, in alto davanti a tutti nella gara Grand Am del Brickyard Gp, a Indianapolis nel 2013

re Gt, magari per un grande costruttore?

«È un pensiero che ci accompagna costantemente, mi capita spesso di parlare con i rappresentanti delle Case. Diciamo che aspettiamo di vedere come si muove il mercato. Intanto quest'anno, con il nome Prestige, abbiamo partecipato al Super Trofeo Lamborghini americano con tre vetture. Abbiamo anche vinto due gare e schierato un pilota italiano nei due appuntamenti finali, Andrea Amici, che si è ottimamente comportato. Un ragazzo veramente efficace, educato, e sarebbe bello poterlo avere anche per il 2016. Siamo entrati nel Super Trofeo all'ultimo minuto, tutto è venuto pronto a tre giorni dalla prima gara. Ma è stata una gran bella esperienza che vorremmo ripetere».

- Vi eravate anche cimentati con le monoposto in Indy Lights nel 2010 per preparare un ingresso in Indycar, poi sfumato. Ci avete più pensato?



È CONSOLIDATO TOP DRIVER NELLA SERIE GRAND-AM

Pure attivo nella Alms, sopra, con la Cadillac nel 2002, Max è top driver in Grand-Am: sotto, eccolo nel 2007 e a destra, davanti a tutti a Detroit 2013. In basso, assieme a Taylor jr



«Diciamo che spesso e volentieri dalla Indycar si fanno vivi per chiederci se vogliamo imbastire una squadra per la Indycar, ma non siamo mai riusciti a chiudere il cerchio dal punto di vista del budget. Ci abbiamo provato nel 2010 ad avvicinarci al mondo delle formule schierando una vettura nella Indy Lights per Yacaman, ma dopo un solo anno ci siamo fermati».

- Negli Stati Uniti cosa ti manca dell'Europa dal punto vista delle corse?

«Mi mancano le finenze tecniche, la cattiveria tra piloti. Da noi, in Europa, le gare di ogni categoria sono tiratissime, la competitività esasperata, le differenze in ordine cronometrico minime. Negli Stati Uniti non manca certo la professionalità, ma diciamo che sono tutti più tranquilli».

- Com'è la vita ad Orlando e... con Taylor?

«Non mi lamento, prima di andare verso Daytona



**IL MIO CUORE È
NELLE MONOPOSTO
E HO IL SOGNO
DI DARE UNA MANO
A UN TEAM,
IN EUROPA**

MAX ANGELELLI



c'erano trenta gradi. Sono a Orlando in pianta stabile dal 1999 ed abito da sempre nella casa di Wayne. Il nostro è come un matrimonio, con alti e bassi, che va avanti da quell'anno in cui mi sono stabilito da lui».

- E non ti piacerebbe avere una tua squadra in Europa?

«Ci penso sempre, sarebbe un sogno. Non necessariamente con una mia squadra, ma mi piacerebbe anche una collaborazione con un team per portare la mia esperienza, e ovviamente nelle formule. Il mio cuore batte sempre per le monoposto».

- Poi sei manager di piloti... ormai stagionati.

«Eh sì, ne ho ben nove e tutti avanti con gli anni. Mi occupo da tempo di Briscoe, Lamy, Collard, Bergmeister, Minassian, Maassen e dei due figli di Wayne, Ricky e Jordan Taylor che corrono con noi e con i quali dividerò l'abitacolo nelle gare di durata». ●

Daytona

neraviglia

TRE GIORNI INTENSI DI TEST IN VISTA DELLA 24 ORE. TANTI DEBUTTI UFFICIALI E A SVETTARE SOPRA A TUTTI LIGIER TRA I PROTOTIPI E BMW IN GTE ANCORA IN LIVREA NERA

di **Cesare Maria Mannucci**

foto *Courtesy of IMSA, Getty images*

Tre giorni intensi di prove a Daytona in preparazione alla 24 Ore che si disputerà il 30-31 gennaio. Occasione per il debutto ufficiale di tre nuove vetture nella classe Gte: la Ferrari 488, la Ford GT e la Bmw M6 GtM. Prima opportunità per valutare il nuovo corso regolamentare nella classe Gtd, con l'adozione integrale del regolamento tecnico Fia Gt3. Ma anche con l'adozione ottusa di regole che impongono ai costruttori il pagamento di un gettone da 250.000 dollari per potere essere presenti. Regole che di fatto hanno determinato l'assenza a Daytona di vetture potenzialmente molto interessanti come la McLaren 650S e la nuova Mercedes Amg Gt3. Così, rispetto ai Costruttori già presenti nella classe Gtd nel 2015, la grande novità è rappresentata dalla Lamborghini Huracan. Al debutto a Daytona e che nei test si è dimostrata particolarmente veloce e scorrevole, sebbene dovrà dimostrare di essere in grado di coprire la distanza delle 24 ore.

Con la presenza di ben 5 Costruttori ufficiali nella classe Gte e il ritorno dei motori turbo, adottati da Ferrari, Ford e Bmw, passa così quasi in secondo piano la lotta per la classifica assoluta. Che vedrà ancora l'opposizione tra i prototipi della classe Dp, finalmente alla loro ultima apparizione a Daytona, e le vetture della classe Lmp2, che però sulla lunga distanza e date le caratteristiche del circuito, rimangono ancora complessivamente meno performanti. Sebbene a livello statistico, il giro più veloce nei tre giorni di test, sia stato realizzato dalla Ligier-Honda del team Esm, affidata a Felipe Derani, che correrà insieme a Sharp-Brown-van Overbeek, con il tempo di 1'39"249 alla media di 207,800 km/h. Mentre tra i Dp, il più veloce è risultato Rick Taylor con la Corvette con il tempo di 1'40"032.

Ma vediamo nel dettaglio come le cose si sono sviluppate nelle singole classi. ●

PRESTAZIONI CONVINCENTI

La Ligier Honda di Sharp-Brown-van Overbeek-Derani, sotto, è stata la più veloce di tutte tra i prototipi nella tre giorni di test pre-24 Ore di Le Mans. Sopra a destra, la debuttante Bmw M6 GtM che ha fatto segnare il miglior tempo tra le Gt

TRE NUOVE
VETTURE DELLE
CLASSE GTE
ALL'ESORDIO:
FERRARI 488,
FORD GT
E BMW M6 GTLM







Prototipi è sfida Corvette-Ford

SUPERCONFRONTO TRA DP E LMP2. AL DEBUTTO NELLA CATEGORIA LANCE STROLL CHE CORRERÀ ASSIEME AD ALEZ WURZ

La sfida non è tanto tra Dp contro Lmp2, quanto tra Corvette e Ford, che si affronteranno direttamente, come nella classe Gte, ma in questo caso per la classifica assoluta. Da una parte le due Riley-Ford del team Ganassi. Una affidata ai suoi piloti Indycar-Nascar, Dixon-Kanaan-McMurray-Larsson, l'altra invece finanziata dalla Williams per consentire al giovane Lance Stroll di fare esperienza. Il canadese correrà insieme a Wurz, tornato sui suoi passi di ritiro solo per questa occasione, proprio dietro richiesta della Williams; dal campione del mondo Hartley prestato dalla Porsche e da Andy Priaulx. Che con la Ford Gt disputerà poi tutto il campionato Wec. Contro di loro le Corvette del team Action Express di Fittipaldi-Barbosa-Pruett-Albuquerque, l'altra Corvette dei fratelli Taylor e Angelelli, e quella di Danziel-Goossens-Hunter-Reay. Sono queste le vetture della classe Dp più performanti. Contro di loro le Ligier-Honda di Michael Shank e del team Esm. Ma da seguire con interesse anche la BR gestita da Amato Ferrari, che sarà guidata anche da Maurizio Mediani in equipaggio con Minasian-Aleshin-Ladygin; e le vecchie Lola non più motorizzate dal propulsore Mazda Diesel ma da un nuovo motore Aer turbo a benzina, che ha trasformato radicalmente le prestazioni di questa vettura.

Sarà l'ultima volta dei Dp a Daytona, visto che dal 2017 la categoria Prototipi sarà riservata solo alle vetture della classe Lmp2. Sebbene con diverse motorizzazioni e non con un singolo propulsore come accadrà nel Wec. ●

TOP-FIVE DELLA SFIDA TRA I PROTOTIPI

1.	Sharp-Brown-van Overbeek-Derani	Ligier-Honda	1'39"249
2.	Pew-Negri-Allmendinger-Pla	Ligier-Honda	1'39"438
3.	Miller-Long-Devlin	Mazda	1'39"828
4.	Mediani-Minassian-Aleshin-Ladygin	BR- Nissan	1'39"899
5.	Bomarito-Nunez-Pigot	Mazda	1'39"834



LIGIER-HONDA SUBITO AD ALTA QUOTA

Al terzo posto alle spalle della Ligier-Honda, come nella foto, ha chiuso la Mazda di Miller-Long-Devlin. In alto a sinistra, la Ligier-Honda di Pew-Negri-Allmendir-Pla 2^a tra i prototipi

2 FERRARI IN PISTA PER LA PRIMA 488

La Ferrari 488 gestita da Af Corse coi colori della Smp Racing ha debuttato nelle mani di Bruni-Calado-Bertolini-Shaytar. In pista ha girato anche la 488 gestita da Scuderia Corsa di Premat-Pierguidi-Serra. In basso la Corvette che ha fatto segnare il 2° tempo in Gte. In alto a sinistra la Deltawing.

GTE: BMW PRIMA MA PUÒ CORRERE SOLO IN IMSA

1.	Luhr-Edwards-Wittmer- Rahal	Bmw M6	1'45"088
2.	Gavin-Milner-Fassler	Corvette C7R	1'45"106
3.	Auberlen-Werner-Farfus-Spengler	Bmw M6	1'45"120
4.	Magnussen-Gavin-Rockenfeller	Corvette C7R	1'45"124
5.	Hand-Muller-Bourdais	Ford GT	1'45"248
6.	Pieguidi-Premat-Serra	Ferrari 488	1'45"266



Gte Ferrari 488 soddisfa nei test

INCORAGGIANTE IL DEBUTTO DELLA NUOVA ROSSA IN UNA CLASSE SUPERAFFOLLATA. DOVE DAVANTI A TUTTI HA CHIUSO LA BMW M6

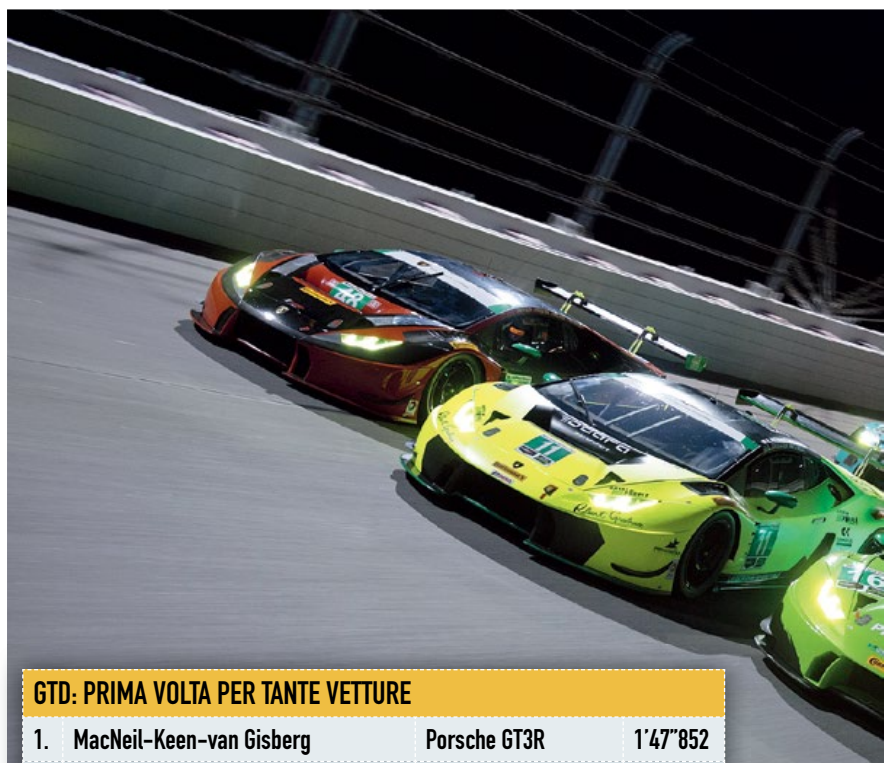


Con 5 Costruttori ufficialmente presenti, la 24 Ore di Daytona dispone di un campo partenti persino più qualificato della 24 Ore di Le Mans, dove sarà assente la Bmw; e rispetto al Wec, dove la Porsche non sarà presente nella categoria Gte-Pro con le vetture ufficiali del team Manthey. Le grandi aspettative sul primo atto della sfida tra la nuova Ferrari 488 e la Ford Gt del team Ganassi, è stata "mitigata" in parte, dalle prestazioni ma anche dalle polemiche che hanno caratterizzato il debutto della nuova Bmw F13 M6, gestita dal team di Bobby Rahal. Un passo in avanti radicale rispetto alla vecchia Z4. Questa vettura è stata omologata solo in sede Imsa e non potrà correre nel Wec o a Le Mans, come Gerard Neveu ci ha confermato anche di recente. Si tratta di un progetto che rientra nelle dimensioni di passo e di lunghezza imposte dal regolamento Gte, ma che non ne rispetta lo spirito in numerose soluzioni aerodinamiche e di impiantistica. Difficile stabilire il suo reale potenziale cro-

← nometrico perché nei test di Daytona, quasi tutti si sono nascosti. Sulla pista della Michelin a Ladoux, la finestra prestazionale della nuova Bmw M6 è stata definita dai tecnici Fia-Aco con gli stessi criteri adottati per le nuove Ferrari 488 e Ford Gt. Ma il malcontento tra gli altri costruttori comunque serpeggia, perché non si capisce come mai possa correre a Daytona una vettura che invece non potrà farlo a Le Mans o nel campionato Wec. Gli equipaggi della Bmw sono comunque di assoluto livello con Auberlen-Werner-Farfus-Spengler, mentre sull'altra vettura ci saranno Luhr-Edwards-Wittmer-Rahal. La Bmw di Luhr ha ottenuto il giro più veloce di classe in 1'45"088

La Ferrari riparte da Daytona soddisfatta per il debutto ufficiale della nuova 488. Due le vetture in pista. Quella gestita da AF Corse con i colori Smp per Bruni-Calado-Bertolini-Shaytar, e quella gestita da Scuderia Corsa per Rojas-Pierguidi-Premat-Serra. Per la gara si aggiungerà poi una terza Ferrari 488 gestita dal team di Giuseppe Risi per Fisichella-Vilander-Rigon-Beretta. Il nuovo motore turbo non ha mostrato nessun problema di affidabilità, così come il nuovo cambio trasversale di produzione XTrac. Difficile al momento stabilire una gerarchia di valori rispetto alla nuova Ford Gt. Perché questa vettura aveva già percorso a Daytona 8 giorni di test a fine 2015, il motore e il cambio sono gli stessi già vincenti sul prototipo Riley, e la stessa Multimatic disponeva di tutti i parametri funzionali della Ferrari 458, avendo realizzato per lei gli ammortizzatori. La Ford si è presentata in grandi forze, con la struttura del team Ganassi affiancata dall'organizzazione inglese allestita da Howard Chappel che gestirà il programma Wec. Gli equipaggi Hand-Dirk Muller-Bourdais e Briscoe-Westbrook-Mucke appaiono però meno convincenti rispetto a quelli di Corvette, Bmw e Porsche. Briscoe e Dirk Muller sono stati anche protagonisti di due rovinose uscite di pista. La lotta nella classe Gte sarà comunque l'aspetto più importante della prossima 24 Ore di Daytona. Perché non c'è solo la sfida Ferrari-Ford ma anche quella Ford contro Corvette, che con gli equipaggi Garcia-Magnussen-Rockenfeller e Gavin-Milner-Fassler cercherà di ripetere la trionfale stagione 2015, che l'ha vista trionfare a Daytona, Sebring e Le Mans.

Assente nel Wec ma invece ancora presente in Imsa dove difenderà il titolo conquistato nel 2015, la Porsche disponeva di due 911 ufficiali per Pilet-Tandy-Estre e Bamber-Makowiecki-Christensen. Probabilmente gli equipaggi più omogenei e competitivi. ●



GTD: PRIMA VOLTA PER TANTE VETTURE

1.	MacNeil-Keen-van Gisberg	Porsche GT3R	1'47"852
2.	Bortolotti-Miller-Sellers-Snow	Lamborghini Huracan	1'47"881
3.	Davis-Liddel-Aschernbach-Bell	Audi R8 Lms	1'47"949
4.	Keating-Robinson-Mosing-Fosse	Dodge Viper GT3 R	1'47"960
5.	Abbelen-Huisman-Stippler-DePhilippi	Porsche GT3 R	1'47"963



INVASIONE DI HURACAN

Debutta con un grande schieramento di forze la Lamborghini Huracan a Daytona. 5 le vetture al via e cinque italiani in corsa: Bortolotti, Piscopo, Antinucci, Babini e Busnelli. Sotto al centro l'altra grande esordiente la Ford Gt che in Gte nei test ha fatto segnare il 5° tempo



Gtd subito in alto Porsche e Lambo

SLITTA A SEBRING IL DEBUTTO DELLA FERRARI 488. LA HURACAN FA LA VOCE GROSSA. CINQUE GLI ITALIANI SULLE VETTURE DEL TORO

La grande notizia, già anticipata da Autosprint in Bahrain, è il forfait della nuova Ferrari 488 in versione Gt3. Che non correrà a Daytona ma invece debutterà a Sebring. La nuova Gt3 di Maranello era presente nei garage di Daytona, già nei colori del team Scuderia Corsa, che avrebbe dovuto portarla al debutto. Purtroppo però la 488 in versione Gt3 non è stata ancora omologata, al momento ci sono ancora discussioni tra Ferrari e Fia sull'interpretazione di alcune scelte innovative per la categoria, per questa vettura che ricordiamo è derivata direttamente dalla versione Gte e non dalla Challenge, come invece era accaduto per i precedenti modelli 430 e 458. Nei test sin qua disputati, la nuova 488 Gt3 si sarebbe rivelata oltre 3" più veloce rispetto al precedente modello 458. Ragion per cui la Ferrari e Michelotto stanno ripensando alcune soluzioni in sede di omologa, per evitare poi che la nuova 488 venga "ammazzata" in circuito, con pesanti correttivi sul Bop. La Ferrari così ha ripiegato ancora sulla vecchia 458, che sono presenti in due esemplari. Con AF Corse correranno Mann-Giammaria-Cressoni-Cioci, mentre con Scuderia Corsa ci saranno Christina Nielsen-Balzan-Segal-Renauer. A Daytona correranno così i seguenti costruttori nella classe Gtd: Audi, Porsche, Ferrari, Viper, Aston Martin, Bmw, e Lamborghini. Al debutto per Daytona, saranno le nuove Audi R8 Lms, la Porsche GT3 R, la Bmw M6 e la Lamborghini Huracan, presente in Florida con 5 vetture, dove spiccano i piloti italiani come Bortolotti, Piscopo, Antinucci, Babini e Busnelli. Al termine dei 3 giorni di prove il giro più veloce è stato ottenuto dalla nuova Porsche GT3R di Leh Keen in 1'47"852 con Mirko Bortolotti subito alle sue spalle. ●



LA NUOVA PORSCHE LASCIA IL SEGNO

Sopra la nuova Porsche Gt3R di MacNeil-Keen-Van Gisberg che nei test ha chiuso davanti alla Huracan di Bortolotti, a destra. Sopra a sinistra, Wurz che farà coppia con Stroll sulla Riley-Ford del team Ganassi





QUELLA PORSCHE F2 BY JEAN-BEHRA

Nel 1959 Maria Teresa de Filippis prova a qualificare a Montecarlo questa Behra-Porsche di F2, frutto dell'estro dell'omonimo pilota francese, che trova la morte poco dopo all'Avus. Evento che convince Maria Teresa a chiudere con le corse attive. Eccola, sotto, in un'immagine recente e, in basso, quando era valente pilota



De Filippis addio "Pilotino"

Negli Stati Uniti Janet Guthrie è leggenda perché prima donna a prendere il via, nel 1977, alla 500 Miglia di Indianapolis, quando, fino a sei anni prima, l'altra metà del cielo non era neppure ammessa nella pit-lane e nella Gasoline Alley della classicissima dell'Indiana. Un piccolo passo per una donna, un grande balzo per l'umanità. Eppure, quanto a emancipazione, coraggio e competitività, le prodezze di Janet impallidiscono di fronte alle pagine di storia scritte quasi vent'anni prima, nel mondiale di F.1, da una ragazza italiana allora trentaduenne, della quale ora piangiamo la scomparsa.

Si, perché sabato scorso a 89 anni se ne è andata Maria Teresa de Filippis. Per quegli strani e impercettibili arabeschi del destino, la sua dipartita segue di un mese e mezzo quella di Fiamma Breschi, pure costei donna che il grande Luigino Musso visse e amò. Ma in questo caso Maria Teresa non era ragazza dei box, quanto pilota vero in pista.

"Pilotino" era il suo soprannome, tra i colleghi della Formula Uno di fine Anni '50, ma ad analizzarlo ora non potrebbe esserci nickname più sbicentrato e fuorviante. Perché al tempo venne dato con af-

**IL MONDO DELLE
CORSE PIANGE
MARIA TERESA
PRIMA DONNA
A CORRERE IN F.1,
NEL 1958. QUINTA
NELLA GARA
NON IRIDATA
DI SIRACUSA
E DECIMA A SPA
SI FECE VALERE
ANCHE NELLE
GARE SPORT**

di **Mario Donnini**
foto **Getty Images**



NEL 1958 SI ASSICURÒ UN POSTO NELLA STORIA DELLA F.1, QUALE PRIMA DONNA IN GRADO DI PRENDERE PARTE A UN GP IRIDATO, PARTECIPANDO AL GP DEL BELGIO A SPA E GIUNGENDO DECIMA. PER LA STAGIONE SUCCESSIVA CONTAVA MOLTO SULLA PORSCHÉ BEHRA F.2 MA LA MORTE IN GARA DEL FRANCESE LA SPINSE A LASCIARE LE CORSE. LA DE FILIPPIS SI È SPENTA SABATO SCORSO, A 89 ANNI

fetto, carezzevole stima e un rispetto galantomista che al giorno d'oggi risulterebbero difficili dall'essere ben compresi. E Maria Teresa l'accettava sorridendo, il nomignolo di "Pilotino", con quel piglio da contessa napoletana del Regno delle due Sicilie che mai fu occasione di garbo altero o spocchia patrizia, ma semplice stimolo, ulteriore e quieto, per mostrare una classe speciale e lucente sulle piste più veloci e pericolose del mondo e poi nella vita.

Giocava a golf, sciava e cavalcava purosangue, lei, come si conveniva a una ragazza della sua tempra incastonata nello sfolgorante blasone di una famiglia fonte d'educazione, garbo, raffinatezze e pure di sostanza. Suo padre prima della nazionalizzazione dell'energia elettrica, era chiamato il "re dell'elettricità", perché titolare della principale azienda responsabile del servizio d'illuminazione del centro-sud, a testimonianza di una solidità economica imprenditoriale ben concreta, a far da spina dorsale a quarti d'una nobiltà tutt'altro che decaduta.

Pilota per scommessa

Anno 1948. Un vezzo ludico la porta a debuttare in corsa, nella salita Salerno-Cava dei Tirreni con una Fiat Topolino 500, sfidata dai fratelli Paolo, Giuseppe e Antonio, certi di poterla battere. Macché, finiscono sverniciati nella stessa categoria e la piantano lì di sfottere la baby, che nelle corse ci prende gusto, passando a un'Urania Sport, in chiave 1949. Poi Giaur, Osca, Taraschi e infine, a metà Anni '50, il destriero che più ama, la Maserati A6GCS, Sport di 2000 cc, classe nella quale Maria Teresa, tra salite, Mille Miglia e gare in circuito, sa divenire discreta folgore e tempesta perfetta, dapprima femmina corteggiata, quindi compagna e infine sincera amica del pilota Luigino Musso, suo maestro d'armi e a tratti perfino convinto co-equipier.



UNA CARRIERA DA VALIDA PIONIERA

Tra gare in salita e in circuito, la bacheca di Maria Teresa era ben ricca di coppe, sotto. Sopra, il volume "Maria Teresa de Filippis-Signorina F.1", dedicato nel 2005 da Cesare De Agostini



Lei corre, ama, vive e rischia. Sul terribile Mugello stradale la salvano mentre è in bilico su uno strapiombo e alla 1000 Km di Buenos Aires prende un palo, viene sbalzata fuori a volo d'angelo e si rompe una spalla e una gamba. Ma "Pilotino", tolto il gesso, torna a tenere giù il piede. E sia quel che sia.

Le corse in F.1 con la Maserati

Gira e rigira, nel 1958 Maria Teresa è a un bivio: o cresce o smette e lei cresce, acquistando una Maserati 250F, modello iridato l'anno prima con Fangio, ma ormai obsoleto. Debutta il 13 aprile a Siracusa, con 12 F.1 in pista, in una gara non iridata che la Ferrari di Musso dominerà dalle prove in poi. Ma in qualifica Maria Teresa è immensa quinta, mettendo dietro di 2 decimi Ken Kavanagh, centauro già iridato nella 350cc e leggendario pilota della Moto Guzzi 8 cilindri, in questo caso pure lui su una 250F. Stesso destino in gara, con "Pilotino" grande quinta e Kavanagh sempre dietro, staccato di due giri. Nel mondiale le cose sono più difficili, ma lei ci prova senza paura. L'esordio iridato sulla terrificante Spa, stupenda decima, poi si ritira in Portogallo e a Monza. Il 1959 la vedrebbe pronta a una stagione con la Porsche-Behra F.2 con la quale non si qualifica a Montecarlo, ma poi la morte del francese all'Avus - che s'assoma a quella di Musso a Reims, l'anno prima -, la convincono a smettere di correre, anche se il suo posto nel mito della F.1 è inscalfibile. Nel 1960 sposa Theo Huschek, dal quale ha una figlia, e nel 1969 si riavvicina ai Gp divenendo vice presidente del Club International des Anciens Pilotes, nonché, in seguito, pure prestigiosa presidentessa del Registro Maserati.

Poche parole che restano per sempre

Entusiasta, sincera e verace, quando può non nasconde il prezioso de Filippis-pensiero, che in sintesi suona esattamente così: «*Con le macchine e i circuiti che ci sono ora, è possibile sfondare anche a 20 anni d'età. I piloti di oggi a volte mi sembrano manichini assemblati pezzo per pezzo, danno l'idea di polli allevati in batteria. Mi spiace, ma a volte si nota già a colpo d'occhio la discrepanza fra l'evoluzione dell'auto e quella del cervello. La loro educazione e il loro obiettivo ultimo coincidono: è quello, unico, di correre per vincere. Noi invece negli Anni '50 correavamo per misurarci, sì, ma soprattutto per divertirci. C'erano più valori umani, più amicizia. Ora noto solo rivalità e business. Quando li incontro nei box, mi si stringe il cuore. Oh, ne avessi visto uno che parla serenamente e giocosamente con un altro pilota... Ai miei tempi si stava sempre insieme, si mangiava tutti alla stessa tavola, dormivamo nello stesso albergo. E a volte andavamo al night persino la sera prima della gara...*».

Per l'amata Maserati, gira di recente uno spot, la cui parole finali sembrano già uno spiritualissimo commiato: «*Sono veramente felice di aver passato la parte più bella della mia vita in gara e alla guida di quelle che per me sono le migliori vetture mai create*». Sempre veloce e sempre con stile.

Enchanté, Madame. ●

**TEST A TUTTE
LE LATITUDINI**

La Hyundai i20 Wrc 5 porte ha svolto 8000 km di collaudi prima del debutto. Sordo, a destra, ci crede. In basso, da destra, lo spagnolo, Neuville, Abbring e Paddon posano con la nuova Wrc coreana



Sordo vuole volare

LO SPAGNOLO PORTERÀ PUNTI IN 10 DELLE 14 GARE DEL 2016. DI FATTO UN'INVESTITURA A LEADER DELLA HYUNDAI. MA LO SPAGNOLO TIENE PROFILO BASSO E PENSA SOLO A VINCERE CON LA NUOVA i20 WR 5 PORTE



di Marco Giordo

foto Bettiol



Anno nuovo, vita nuova, vettura nuova. La Hyundai farà esordire a Montecarlo tra due settimane la tanto attesa i20 Wrc New Generation a 5 porte e Dani Sordo, grazie alla nomina a primo pilota del team coreano per il Mondiale 2016, punta a togliersi definitivamente di dosso l'etichetta dell'eterno secondo, del Poulidor dei rally. Al momento di ottenere la sua prima vittoria iridata, in Germania, nel 2013, lo spagnolo aveva infatti collezionato ben 20 secondi posti (uno dei quali fu determinante nel far vincere a Loeb il Mondiale 2009, quando Sordo alzò il piede nella tappa finale del Catalunya, lasciando vincere la gara al suo capitano, che poi si proclamò campione del mondo a Cardiff battendo allo sprint Mikko Hirvonen) ma neppure un trionfo.

SORDO VUOLE VOLARE

←-----
A dire la verità Sordo, tornando alla Hyundai, era stato già nominato prima guida in Galles ed allora, "repetita iuvant" evidentemente. Anche se ad essere precisi, il team principal Michel Nandan ha chiarito di recente che in Hyundai non ci saranno gerarchie piloti in questa stagione ed i tre driver - Dani Sordo, Thierry Neuville e Hayden Paddon - correranno alla pari. La verità è che, comunque, Sordo sarà uno dei due piloti designati per portare punti alla Casa coreana in 10 delle 14 gare del Mondiale 2016...

DANI CI CREDE

Potrebbe essere la stagione buona

Sordo s'è preparato a dovere in vista della stagione 2016 a casa sua, a Puente San Miguel, a due passi da Santander, capoluogo della Cantabria. Molta palestra, corsa, e ogni tanto un'occhiata al percorso dell'ormai imminente Rally di Montecarlo. Dove, secondo il driver iberico, potrebbero esserci subito delle sorprese...

«La tappa di giovedì 21, che da Montecarlo ci porterà a Gap - commenta il 32enne pilota spagnolo - si svolgerà in notturna e prevede due prove molto insidiose, da 20 chilometri l'una: Entreaux e Barles. Ecco, già lì potrebbe succedere qualcosa. Non sarà un inizio facile per nessuno di noi, soprattutto se le condizioni delle due speciali saranno critiche».

- Stiamo per assistere al debutto della nuova i20 a 5 porte: a che punto siete con lo sviluppo e la messa a punto?

«Sicuramente abbiamo lavorato molto - spiega Sordo - ma è ovvio che ci sono ancora diverse cose sulle quali dobbiamo e possiamo migliorare. Tuttavia, possiamo ritenerci soddisfatti. Sono fiducioso. Credo che potremo ottenere subito ottime prestazioni».

- Quanto è cambiata la nuova vettura a 5 porte rispetto alla 3 porte che va in pensione (anche se Paddon la userà ancora a Montecarlo)?

«Ha un motore che va meglio, ma è diversa soprattutto a livello di telaio. La nuova i20 Wrc infatti è più lunga della vecchia e questo cambia un po' il modo di guidarla. Anche perché, questa vettura



**ABBIAMO
LAVORATO MOLTO
SULLA NUOVA
HYUNDAI 5 PORTE.
CREDO CHE ANDRÀ
FORTE SUBITO**

DANI SORDO



QUESTIONE DI FEELING

La Hyundai i20 Wrc 2016, sopra durante un test, sotto nella livrea ufficiale, ha convinto Sordo.

Lo spagnolo, a fianco, la trova meno "nervosa" della precedente versione sui tratti veloci e più maneggevole in quelli lenti. In basso a destra, Sordo e Marti festeggiano la vittoria al Deutschland 2013 con la Citroën Ds3





Dubbio **M-Sport** s'iscrive o no?

IL TEAM DI WILSON NON VUOL FARE TUTTE E 14 LE GARE, REQUISITO BASE PER PRENDERE I PUNTI. INCERTEZZA A POCCHI GIORNI DAL VIA

Ameno di due settimane dal via del Rally di Montecarlo, la Fia non ha ancora ufficializzato alla M-Sport l'avvenuta iscrizione al Mondiale Costruttori, nonostante due recenti comunicati della Federazione internazionale

diano per certa la partecipazione della scuderia di Wilson al Marche, dove pertanto sono a oggi regolarmente iscritte solo due Case: Volkswagen e Hyundai. «Non posso confermare niente di ufficiale al momento» - ha dichiara-

rato la scorsa settimana Malcolm Wilson, boss di M-Sport - *perché sto aspettando una risposta da parte della Fia su un paio di questioni*. La struttura che schiererà privatamente le Ford nei rally ha infatti reso noto da tempo che non parteciperà a tutte e 14 le gare in programma nel 2016 e questo è in contrasto con il regolamento, che prevede invece che per aver diritto ai punti un team disputi l'intero campionato.

«In ogni caso - continua Wilson - *dovrebbe essere tutto ok ma fino all'inizio della settimana* (proprio mentre questo numero di As arriva in edicola, ndr), *quando riceverò una conferma ufficiale da Parigi, la questione è aperta*». La telenovela dovrebbe dunque concludersi a lieto fine, mentre per il resto sono ancora da confermare anche le iscrizioni fra i Wrc Team di Jipò Car (Martin Prokop, Fiesta Wrc) e dell'Abu Dhabi Racing Team (Kris Meeke, Stéphane Léfèbvre e Craig Breen con le Citroën Ds3 Wrc ex-ufficiali, schierate da Ph Sport). Sono state regolarmente iscritte fra i Wrc Team le squadre B di Volkswagen e Hyundai ed il D Mack WRT che farà correre Tanak. L'unica sorpresa riguarda infine lo Yazeed Racing del 34enne pilota saudita Yazeed Al Rajhi che sarà al via su una Ford Fiesta Wrc. ●

PER SORDO UNA SOLA VITTORIA, NEL 2013

In Germania l'unico acuto

Daniel Sordo Castillo ha 32 anni, è nato infatti nel nord della Spagna, in Cantabria, a Torrelavega (Santander), il 2 maggio 1983. Dopo il karting, disputato in gioventù, Sordo si è dato a rally e nel 2005 si è aggiudicato il Mondiale Junior con una Citroën C2 S1600, per diventare poi pilota ufficiale della Casa francese, dal 2007 al 2010. Si è piazzato 3° nel Mondiale 2008 e nel 2009 e 5° nel 2010. Poi è passato alla Prodrive, classificandosi 8° nel Mondiale 2011 e 11° in quello 2012 al volante della Mini Cooper Jcw Wrc sviluppata dalla struttura di David Richards. Nel 2013 Sordo è stato richiamato dalla Citroën, chiudendo 5° nel Mondiale piloti ed ottenendo con la Ds3 Wrc la sua prima e sinora unica vittoria iridata, al Deutschland Rally. Un successo, quello ottenuto in Germania, arrivato dopo la bellezza di 20 secondi posti assoluti (14 dei quali in gare su asfalto). Dal 2014 Sordo è pilota ufficiale Hyundai e al volante della i20 Wrc si è classificato 10° nel Mondiale piloti 2014 e 8° nel 2015. Ha disputato sinora 128 rally iridati e nel 2012 ha vinto con una Mini Jcw Rrc il Tour de Corse valido quell'anno per la serie Irc.

A MONTECARLO DOBBIAMO PARTIRE FORTE E CERCARE DI METTERE IL SALE SULLA CODA ALLE VOLKSWAGEN

DANI SORDO



è meno nervosa, più lineare, rispetto a quella sostituisce. Ovvio che, essendo nuova, ci sono diversi settori dove possiamo affinarci. Soprattutto sulle sospensioni dobbiamo ancora migliorare».

- Cosa prevede per questo Montecarlo?

«Cercheremo di partire mettendo pressione alle Volkswagen, daremo il massimo per ri-

scirci. Saranno decisive come sempre le condizioni meteo, anche se al momento è prevista una gara asciutta. Solo il cronometro ci dirà dove siamo arrivati e quanto siamo cresciuti a livello di prestazioni rispetto al passato. Abbiamo fatto dei test pre gara, c'erano anche neve e ghiaccio, e la macchina mi è piaciuta. Per la Svezia gli altri piloti hanno già fatto qualcosa, io invece svolgerò dei test in loco solo prima della gara».

- Quale obiettivo si pone per questo Montecarlo?

«Firmerei per un podio, sarebbe davvero un ottimo risultato per me e per il team, considero appunto che abbiamo una vettura al debutto assoluto».

- Come affronterà questa stagione? Potrebbe essere per lei quella della consacrazione?

«Sono molto motivato ma non si può dire nulla finché non saremo al via della prima speciale. Ho ambizione e voglia di far bene. Aspettiamo però il responso del cronometro per capire quanto siamo competitivi». ●



Signori si **cambia**

NUOVE REGOLE A TUTTI I LIVELLI. DAI CAMPIONATI ALLE GARE, DALLE GOMME AI PUNTEGGI. ECCO LA MAPPA DELLE NOVITÀ CHE VANNO IN VIGORE IN ITALIA

di **Gianni Cogni**
foto **Torchio - Bettiol**

Sarà nuova sul serio, la stagione tricolore 2016. Cambiano punteggi, campionati, norme, calendari, in una misura davvero insolita per le italiane abitudini rallistiche. Persino due capisaldi dello status quo come le modalità d'iscrizione a calendario ed il (non) contingentamento del numero delle gomme utilizzabili in ciascuna gara sono crollati. Certo, non tutto è rivoluzione profonda, non tutto è condiviso dalla maggioranza, ma siamo comunque davanti ad un consistente scollone al movimento rallistico. Vediamo allora nel dettaglio tutto quello che andrà a cambiare nell'anno di grazia 2016.

Calendario ricco

Sono ben 132 le gare ad oggi ufficializzate e all'appello mancano ancora quelle iscritte per tempo ma per le quali non è stata versata alla Federazione la tassa d'iscrizione a calendario. Per loro ci saranno due "penalità": il pagamento della mora e la necessità di seguire la trafila burocratica prevista per le gare nuove non essendo state inserite nell'elenco trasmesso al Ministero degli Interni. Aumentata a 21 giorni la distanza fra due gare del Tricolore Wrc.

Più gare meno Ronde

Ulteriore accelerazione all'eliminazione delle Ronde. Dove non potranno più correre le Wrc (su asfalto) e nemmeno le auto storiche e classiche. Già da quest'anno non si possono più iscrivere nuove

MA LA TERRA È SEMPRE UNA PROMESSA

Passano gli anni, cambiano le regole, ma le gare su fondo sterrato (nella foto Ricci-Pfister all'Adriatico) continuano ad essere una minoranza in Italia. E dire che la terra è il pane quotidiano del rallismo...





ronde a calendario e dal 2017 lo potranno fare solo quelle regolarmente disputate l'anno prima. Dal 2017, inoltre, l'attività di questa tipologia di gare sarà limitata ai mesi di gennaio, febbraio, novembre e dicembre. Il numero massimo delle chicane di rallentamento dipende ora dalla lunghezza della speciale: 3 se la prova arriva fino a 7,5 km; 4 fino a 15 km e 5 oltre i 15 km.

Pneumatici contingentati

È caduto un tabù: da quest'anno il numero delle gomme utilizzabili per gara è contingentato. Di principio la quantità è tarata su 6 coperture ogni 80 km di prove - cioè la lunghezza di una giornata del Cir - con eventuali aumenti proporzionali per le gare che superano gli 80 km di speciali. Dunque, nel Tricolore Assoluto sarà consentito un utilizzo massimo a gara pari a 14 pneumatici su asfalto (due in più in chiave shakedown) e 12 sulla terra. Scendono a 10 le coperture utilizzabili in Coppa Italia e Tricolore Wrc; mentre sono 6 per ronde, rallyday e rally del Campionato Regionale, compresi quelli aggregati ai campionati maggiori.



Campionati

La Coppa Italia torna protagonista

IL TRN LASCIA POSTO ALLA NUOVA COPPA ITALIA BASATA ORA SU TRE SOLE ZONE: NORD, CENTRO E SUD. ARRIVANO I CAMPIONATI REGIONALI

La grande novità è che scompare il Trn - insieme alle vecchie Zone - a favore della nuova Coppa Italia e degli inediti Campionati Regionali. Per la Coppa Italia ora aperta alle Wrc le Zone saranno solo tre (Nord-Centro-Sud) ciascuna costituita da 4 gare, più una a coefficiente maggiorato (2) che sarà il Rally della Lanterna per Nord-Centro ed il Rally del Salento per quella Sud. Per i Campionati Regionali sono undici le regioni previste (alcune sono state accorpate), con gare differenziate dai coefficienti (dal 2,5 per quelle del Tricolore Assoluto allo 0,5 dei Rallyday) e cinque risultati utili. Ai Campionati Regionali sono ammesse tutte le

gare della regione tranne le ronde, i rally alla prima edizione, quelli non disputati nel 2015 e le gare ritenute insufficienti (con motivazione) dai Delegati Regionali. Risultato: 20 le prove valide in Toscana-Umbria, 14 in Piemonte. All'estremo opposto la Sicilia dai tanti praticanti ma con sole 3 gare valide.

Tricolore Assoluto

Al di là della clamorosa e discussa scelta dei punteggi divisi fra le due tappe, da quest'anno all'aggiudicazione del Tricolore Costruttori concorreranno solo le Case preventivamente iscritte al campionato. Come per i titoli piloti, ai fini del campionato Costruttori i non iscritti non prenderanno punti

ma li toglieranno. Confermato che l'eventuale seconda macchina avente diritto ai punti dovrà essere condotta da un pilota Junior, cioè nato dopo il 31 dicembre 1990. Cambiano le Coppe Acì Sport che nel 2016 saranno riservate a Gruppo N, Gruppo R2B, Gruppo R3, classifica Femminile e per Scuderie. Ci saranno poi i titoli Junior e 2 Ruote Motrici (che sostituisce il Produzione allargando le vetture ammesse a tutte le 2 Rm tranne le R-G). Per questi due titoli le gare valide passano da 6 a 7 fermo restando il massimo di 5 risultati utili, dunque con 2 scarti possibili anziché 1. Via il titolo per gli equipaggi Indipenden-

ti, rimpiazzato dal Trofeo Asfalto giocato sulle 6 gare su asfalto del Cir. L'iscrizione al Tra è gratuita per gli iscritti al Cir, altrimenti costerà 1500 euro + Iva. A proposito di Tricolore con la novità di gara 1 e gara 2: l'ordine di partenza di quest'ultima dovrà rimanere inalterato rispetto all'ordine di partenza di gara 1, mentre fra gara 1 e gara 2 le vetture dovranno essere portate in parco chiuso sino allo scadere dei termini per la presentazione dei reclami o all'apertura del parco chiuso da parte degli Ufficiali di Gara. Allo

scadere del termine per i reclami, tutte le vetture dovranno essere ritirate dal parco chiuso e saranno a disposizione dei concorrenti fino al parco partenza di gara 2. Le vetture ritirate in gara 1 dovranno essere verificate dai Commissari tecnici 120' prima della loro ora individuale di partenza di gara 2.

Tricolore R1

In ogni prova del Tricolore R1, i concorrenti potranno usufruire di tassa d'iscrizione agevolata di 500 euro per gli Under 23 nelle gare su asfalto valide per

SUZUKI REGINA DI R1

La Suzuki Swift allestita in versione R1 ha animato il monomarca a lei riservato, con un buon numero di vetture in campo ad ogni gara valida per il Trofeo





LE WRC ANCHE IN COPPA ITALIA

Sia le Wrc 2 litri, a fianco la Ford Focus di Chentre, che le più recenti 1.6 possono dal 2016 correre nella rinnovata Coppa Italia basata su tre Zone. Giro di vite sull'uso delle gomme (sopra Hoelbling in difficoltà): saranno al massimo 6 ogni 80 chilometri di prove speciali

Vetture

La novità più evidente è il differente trattamento delle Wrc. Che, come detto, non potranno più correre nelle ronde su asfalto, mentre continueranno a poter prendere parte a quelle su terra (per ora solo quelle della serie Raceday, ma è probabile che l'eccezione venga estesa anche alla poche altre ronde sterrate). In compenso le Wrc avranno il palcoscenico della Coppa Italia, una grande ed importante novità.

Altra limitazione: bocciato l'abbinamento fra Wrc e gare del Tricolore. Farà eccezione il Rally di Roma, perché avrà due gare indipendenti: quella del Tricolore e quella valida quale ultimo appuntamento dell'Irc. Per le "piccole" ci sarà poi l'accorpamento di alcune classi e l'ammissione di tutte le trazioni anteriori alla conquista del Tricolore 2 Ruote Motrici che prende il posto del Campionato Produzione. Rinnovate inoltre tutte le denominazioni a livello di classi della categoria propedeutica Racing Start. Da notare infine che in coda ai rally spariscono le auto classiche al seguito mentre il numero massimo delle storiche scende da 15 a 5. ●

il Tricolore e 550 euro in quelle su terra. Più complessa la questione relativa ai punteggi. Ogni rally sarà composto da due gare distinte e per ciascuna verranno

redatte le classifiche Femminile, Under 25 e di classe. Saranno attribuiti e sommati i punteggi, in base al numero dei partiti, indicati nella tabella riportata sotto.

Coppa Italia

Le tasse d'iscrizione (Iva esclusa) vanno da 400 euro per le Racing Start a 815 per le Wrc. Tasse dimezzate per gli Under 23 ma solo

se l'equipaggio è nato dopo il 31-12-1992. Per i punteggi di gara si torna alla scaletta 9, 6, 4, 3, 2, 1 moltiplicata per il coefficiente di gara.

La classifica finale di ogni Zona prevede che per ciascun Conducente vengano sommati i risultati di tutte le gare meno una. Previsti anche titoli di classe, così suddivisi:

Racing Start tutte le classi; N0 + N1 + R1A + R1B + tutte le R1 Naz; N2; N3; N4; A0 + K0 + A5 + K9; A7 + S1600; R2 + A6 + K10; R3; S2000 + R5 + R4; A8 + K11; Wrc; Femminile; Under 25. Nel caso che in una classe - o raggruppamento di classi - vi siano meno di tre partiti, il punteggio attribuito sarà diviso per due. Il percorso sarà di almeno 200 km, con durata massima di 48 ore e non più di 2 tappe, con almeno 6 prove speciali, per una lunghezza minima totale di 80 km. Sarà possibile usare al massimo 10 pneumatici.

Campionati Regionali

In ogni Zona, al termine della stagione sportiva, Aci-Sport compilerà una classifica assoluta sulla base di 5 risultati massimi per ogni pilota. Al proposito; sarà possibile conteggiare nel punteggio finale un solo rally a coefficiente 2.5, uno solo a coefficiente 2 ed uno solo a coefficiente 1,5. Tutti i rally di Campionato Regionale devono svolgersi - dall'inizio delle verifiche fino alla premiazione, - al massimo in 36 ore. Le gare valide per ogni Zona del Campionato Regionale avranno i seguenti coefficienti:

2,5

per gare abbinate ad un Rally del Tricolore

2

per gare valide anche per CiWrc o Trt

1,5

Nazionale di Coppa Italia

1

Nazionale svolto nell'anno precedente

0,5

Rally Day svolto nell'anno precedente

PUNTEGGI R1 IN BASE AGLI EQUIPAGGI PARTITI

Piazzamento	NUMERO DI EQUIPAGGI CHE HANNO PRESO IL VIA DELLA GARA									
	10 o +	9	8	7	6	5	4	3	2	1
	PUNTI ASSEGNATI									
1°	15	13	12	11	10	8	6	4	3	1
2°	12	10	9	8	7	6	4	2	1	-
3°	10	8	7	6	5	4	2	1	-	-
4°	8	6	5	4	3	2	1	-	-	-
5°	6	5	4	3	2	1	-	-	-	-
6°	5	4	3	2	1	-	-	-	-	-
7°	4	3	2	1	-	-	-	-	-	-
8°	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-
9°	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* A tutti i Conducenti "partiti" (cioè che hanno superato il Controllo Orario di partenza) sarà inoltre attribuito 1 punto, che andrà a sommarsi all'eventuale punteggio acquisito. Oltre all'assoluta le classifiche previste sono femminile; under 25; classi R1 A, R1 A Nazionale, RS 1,4 congiuntamente; classi R1 B, R1 B Nazionale, RS 1.6, congiuntamente.

* Al termine della stagione saranno redatte le classifiche finali considerando chi ha preso parte ad almeno tre gare.

Bentornata **Stratos**

LA REGINA DEI RALLY È TORNATA A VINCERE,
NEL CAMPIONATO ITALIANO. GRAZIE AD UN PILOTA
FRANCESE CHE HA CORSO IN F.1: ERIK COMAS





DALLE PISTE AI TORNANTI

Dopo 63 partecipazioni in F.1 (miglior risultato il 5° posto nel Gp di Francia '92), Erik Comas è approdato alla disciplina che amava sin da ragazzo: i rally. E sulla Lancia Stratos - qui con Fabrizia Pons - ha vinto il 3° Raggruppamento nel Cir

di **Piero Libro**

Il Campionato Italiano Rally Auto Storiche nel 2015 è stato caratterizzato da una serie di cambiamenti regolamentari che Aci Sport ha introdotto in via sperimentale, dopo aver analizzato il parco partenti degli ultimi anni, al fine di ottimizzare le prestazioni di vetture tanto differenti per età e livello di preparazione originaria. Così si è deciso di non assegnare più un titolo assoluto - che inevitabilmente gratificava i piloti alla guida di vetture più recenti, segnatamente le Gruppo B - ma di premiare soltanto i vincitori di raggruppamento. In ogni caso, a risultare i più veloci nelle singole gare sono stati ben cinque volte su dieci rally in calendario i piloti del 4° Raggruppamento: due successi sono andati a Marco Bianchini, uno a "Pedro" (entrambi su Lancia 037) ed uno a Domenico Guagliardo con la Porsche 911 da lui preparata. Il siciliano è stato tuttavia il pilota con più vittorie in assoluto, avendo centrato altri due assoluti con una Porsche 911 in versione 2° Raggruppamento; categoria nella quale due vittorie sono andate a Matteo Musti ed una ad Alberto Salvini, entrambi su Porsche. Un solo assoluto per le auto del 3° Raggruppamento, quella ottenuta dalla Lancia Stratos di Erik Comas.

Trofeo Rally '70

Proprio il francese ex-pilota di Formula 1 è stata la gradita "new-entry" del campionato, al quale ha dato un pizzico di internazionalità e nel quale s'è schierato in maniera professionale. I frutti sono subito arrivati: Comas si è aggiudicato il Trofeo Rally 70 riservato alle vetture del 2° e 3° Raggruppamento, dove ha ottenuto due successi di tappa. Il pilota del team "Lanciastratos.com" ha prevalso per soli due punti su Nicholas Montini (campione italiano assoluto uscente), che in coppia con Romano Belfiore ha corso su una Porsche 911 andando a centro in tre gare. Ultimo posto sul podio per l'insostituibile Federico Ormezzano (alternatosi alla guida di Bmw 320 e Talbot Sunbeam Lotus), sempre fra i più veloci.

Rimoldi domina nel 1° Raggruppamento

Sempre ridotta la partecipazione al 1° Raggruppamento, quello delle auto più "anziane", nel quale il biellese Roberto Rimoldi (in coppia con Simona Mantovani), ha primeggiato con tre vittorie, tutte su Porsche 911 S. Alle sue spalle i corregionali Parisi-D'Angelo (Porsche 911 S), staccati di 32 punti. Ultima posizione sul podio per gli ex-campioni italiani, i palermitani Savioli-Failla, su Bmw 2002 Ti; due vittorie di gruppo sono andate a Superti-Dell'Acqua (quarti) ed una ciascuno a Fullone e Giuliani.

Montini stella del 2° Raggruppamento

Niente da fare contro il giovane Nicholas Montini nel 2° Raggruppamento; il bresciano con la Porsche 911 Rs è stato il più veloce in tre gare e con altri buoni piazzamenti si è lasciato dietro di 53 punti Lucio Da Zanche (Porsche 911 Carrera Rsr), vincitore al Campagnolo; terza piazza per Righi-Iacolutti con la meno potente Ford Escort Rs Mk1. In evidenza anche Russo-Sammicheli (quarti su Porsche), e dietro

BENTORNATA STRATOS

di loro Domenico Guagliardo e Matteo Musti (entrambi su Porsche) che hanno "condiviso" il navigatore Francesco Granata.

Il 3° Raggruppamento parla francese

Il 3° Raggruppamento è quello che ha fatto registrare il maggior numero di partecipanti, e nel quale Erik Comas (Lancia Stratos) non ha avuto rivali, con tre successi e la vittoria finale davanti a Federico Ormezzano (una vittoria). Terzi in classifica i vicentini Nodari-Nodari (Porsche 911 Sc), davanti a Riccardo Bucci con l'Alfetta Gtv.

Lancia 037 al top nel 4° Raggruppamento

Il Raggruppamento delle auto più recenti è stato monopolizzato dagli equipaggi su Lancia Rally 037, che hanno occupato le prime due posizioni, rispettivamente con Baggio-Zanella (un primo posto) e Bianchini-Rossini, staccati di 17 punti. Ottima la prestazione di Zandonà-Bertasini, che hanno occupato l'ultima posizione sul podio con una Renault 5 Gt Turbo. ●

E LA 037 CONTINUA A VINCERE

Paolo Baggio in azione sulla Lancia Rally 037, a fianco, regina del 4° Raggruppamento nel Tricolore per le storiche



Comas re d'Italia con la Lancia

IL FRANCESE VOLEVA RIPORTARE AL SUCCESSO LA STRATOS NELLA SUA PATRIA. MISSIONE COMPIUTA E ORA PUNTA DECISO SULL'EUROPEO

“Veni, vidi, vici”, quello di Erik Comas, con successo nel Trofeo Rally 70, importante titolo per la Lancia Stratos nei rally storici di casa nostra. - **Come mai il Campionato Italiano e non quello francese, oppure l'Europeo?**

«L'unico campionato ad un livello pari a quello Europeo è l'Italiano - dice Comas - . Era mia intenzione prendere parte alla serie continentale già dal 2014 ma la Stratos che usavo era spesso in panne. Grazie a KSport - che ha la gestione della mia Stratos ex-Maglioli - dal Due Valli ho potuto terminare tutte le

corse ed ottenere due importanti vittorie: il Campionato Italiano ed il Rallylegend. Dopo la creazione del sito www.lanciastratos.com, nato per rendere omaggio alla leggenda ed alle persone che l'hanno sviluppata, e dopo l'uscita del mio libro "Lancia Stratos Mythe et réalité", l'obiettivo era far vincere nuovamente la Stratos in Italia, nella sua madre patria».

- **Prima di correre con le storiche ha partecipato a rally moderni?** «Ho sempre avuto un'immensa passione per i rally, sin dai tempi dell'infanzia, ma ho scelto la pista dopo

aver vinto il Volante Elf, a 21 anni. Ho provato i rally moderni nel 2000 ed ho vinto la classe Gt al Mont Blanc con una Hommel Rs»,

- **Un parere sul Campionato Italiano ed i suoi programmi per il 2016...**

«Faccio i complimenti agli organizzatori e alla Federazione, che ha saputo costruire un campionato omogeneo con vetture molto diverse. Per me è un privilegio correre con la Stratos, però vorrei felicitarmi con tutti quelli che si battono con piccole cilindrate. Nel 2016 disputerò l'Europeo, con il Team Zenith El Priero». ●

PRIMA NEL MONOMARCA CON LA GALLOTTI

Meggiarin regina in A112



Grazie al Team Bassano - che l'organizza da cinque anni - continua il successo del Trofeo A112, con una ventina di piloti che vi hanno preso parte assiduamente. Può sorprendere che ad aggiudicarsi il titolo siano state delle ragazze - la 33enne Lisa Meggiarin e la 34enne Silvia Gallotti (sopra) - ma le ragazze, oltre a due vittorie, hanno messo in cascina anche altri due podi. Per la Meggiarin, comunque, non è il primo titolo: il monomarca torinese lo aveva già vinto infatti nel 2013 e nello stesso anno (così come nel 2012) si era imposta nel Trofeo CSAI Femminile del Cirs. Le posizioni rimanenti sul podio finale sono andate a Alessandro e Francesca Nerobutto ed a Cochis-Manganone, equipaggi con due vittorie all'attivo.



PORSCHE E LANCIA SEMPRE AL TOP

Montini ha conquistato il 2° Raggruppamento nel Tricolore con la Porsche 911, sopra, mentre Marenzana (foto sotto a destra) ha fatto suo il 3° nell'Europeo. Massimo Pedretti ("Pedro") ha invece centrato il 4° Raggruppamento nella serie continentale con la Lancia Delta (sotto) e Rally 037



Italiani vincenti anche in Europa

"PEDRO" NEL QUARTO RAGGRUPPAMENTO, MARENZANA NEL TERZO, IL RODODENDRI HISTORIC FRA I TEAM: L'EUROPEO PARLA ITALIANO

La novità dell'Europeo 2015 è stata la partecipazione delle vetture del Periodo J2, quelle degli anni '90, ed in particolare della Lancia Delta, che già nella stagione del debutto s'è messa in evidenza, conquistando le prime tre piazze del 4° Raggruppamento, dove il vincitore "Pedro" ha corso anche con la 037. E come nel 2014, anche nel 2015 i piloti italiani sono stati protagonisti della serie continentale. Bella lotta in casa nel 4° Raggruppamento, che dopo l'iniziale leadership di "Pedro" ha visto Carlo Falcone prendere il comando, per poi essere scavalcato nuovamente dal bresciano (navigato ancora da Emanuele Baldaccini) che ha centrato il terzo titolo.

«Abbiamo iniziato la stagione col secondo posto al Costa Brava con la Delta, seguito dal quarto a San Remo - spiega "Pedro" - . Con la Delta abbiamo poi centrato la vittoria assoluta e le due singole classifiche - per sterrato ed asfalto - all'Acropoli. Con la 037 abbiamo vinto il Bohemia e ci siamo piazzati quinti assoluti e primi di gruppo all'Alpi Orientali; siamo poi tornati alla Delta, con un quinto assoluto e primo di gruppo all'Elba e la vittoria al Principe de Asturias».

Per Carlo Falcone una

stagione, comunque, da ricordare; il 60enne livornese (che ha diviso l'abitacolo col 23enne veneto Pietro Ometto) ha iniziato a correre sei anni fa direttamente con le auto storiche e nel 2014 s'è piazzato quarto di Raggruppamento nell'Europeo con una Porsche 914/6. Nel 2015 ha aperto la stagione con un sesto posto al Costa Brava, ottenendo piazzamenti di rilievo in Spagna (terzo), Acropoli (quarto) ed Asturias (quarto). A completare il podio del 4° Raggruppamento "Lucky"-Pons, che dopo la vittoria in apertura di stagione al Costa Brava sono stati vittime di una pesante uscita di strada con la Lancia Delta a Sanremo, con fratture alle vertebre per entrambi. Rientrati dopo dieci appuntamenti persi, all'Elba sono riusciti comunque ad ottenere il terzo posto.

Carlo Marenzana, a sua volta, a 62 anni ha centrato un risultato importante, vincendo il 3° Raggruppamento. Il

piemontese ha iniziato a correre nel 1971 in Fuoristrada, passando poi al Trofeo 2CV Cross, e quindi ai rally fra il 1974 ed il 1979, prima con una Opel Kadett Gt/E Gruppo 1, quindi con la Ford Escort Rs Gruppo 2 di Repetto. È tornato a correre nel 2010 con le storiche e nel 2012 s'è piazzato terzo nell'Europeo con una Porsche 911 del Team Guagliardo, stessa squadra e vettura del 2015. Nello stesso Raggruppamento di Marenzana si sono messi in evidenza anche Maurizio Pagella e Roberto Brea, terzi assoluti su Porsche nonostante le poche gare disputate. Nel 1° Raggruppamento Antonio Parisi (Porsche 911) per soli sette punti non è riuscito a battere il finlandese Sverre Norrgard. Italiani assenti nel 2° Raggruppamento, dove la vittoria è andata agli svedesi Nyrsell-Juntilla (Porsche). A completare il successo dei nostri, da segnalare la vittoria del Rododendri Historic fra i Team. ●



Loeb



fa il Dakariano

IL 9 VOLTE IRIDATO RALLY È IMMEDIATAMENTE ENTRATO NELLA PARTE, CONCLUDENDO AL COMANDO LA PRIMA SETTIMANA DI GARA. NIENTE MALE PER UN DEBUTTANTE...



LO SGUARDO DEL CAMPIONE

La stanchezza traspare evidente sul volto di Seb Loeb. Il 9 volte campione del mondo rally ha stupito tutti - compreso se stesso - andando subito al comando della Dakar e mantenendo la leadership con l'autorità di un veterano e non da debuttante qual è

LA SECONDA PARTE DI GARA È MENO RALLISTICA E PIÙ OFF ROAD

12 gennaio	9. Tappa	Belen-Belen	396 km	1 Ps da 285 km
13 gennaio	10. Tappa	Belen-La Rioja	763 km	1 Ps da 278 km
14 gennaio	11. Tappa	La Rioja-San Juan	712 km	1 Ps da 431 km
15 gennaio	12. Tappa	San Juan-Villa Carlos Paz	931 km	1 Ps da 481 km
16 gennaio	13. Tappa	Villa Carlos Paz-Rosario	699 km	1 Ps da 180 km

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Loeb-Elena (Peugeot 2008 Dkr); 2. Peterhansel-Cottret (Peugeot 2008 Dkr); 3. Sainz-Cruz (Peugeot 2008 Dkr).

Le classifiche complete sono riportate a pagina 78



di Elisabetta Caracciolo

foto Getty Images

SALTA - Tre Peugeot ai primi tre posti della classifica. Una risposta a tutti quelli che non ci credevano. Agli scettici che - vista la tipologia del percorso della prima parte della Dakar 2016 - avevano sentenziato che le 4 ruote motrici sarebbero state favorite. E invece non è andata così. Lo sviluppo portato avanti in un solo anno dalla Peugeot ha fatto sì che alla Dakar arrivasse una vettura a due ruote motrici - Bruno Famin non ama chiamarla Buggy - davvero performante. Disegnata in maniera diversa da tutti gli altri buggy, supportata da ottimi pneumatici, in mano a quattro piloti di altissimo livello, la Peugeot 2008 Dkr ha lasciato tutti di stucco. Così come ha fatto il nove volte campione del mondo rally Sebastien Loeb, capace di vincere ben tre tappe di questa strana Dakar 2016 e di presentarsi al giro di boa con la prima posizione assoluta in tasca. Una gara strana, dicevamo, questa 38esima edizione, l'ottava in Sudamerica. Perché, contrariamente a quanto annunciato da Marc Coma - nuovo direttore sportivo della maratona al posto di David Castera, passato alla Peugeot - questa Dakar è stata davvero nella sua prima parte un vero e proprio rally. Sprint, per giunta. Speciali corte, penalizzate dalla pioggia e in qualche caso dal fango, velocissime, praticamente senza navigazione nel senso "dakariano" della parola. Nelle prime due giornate i piloti hanno trovato davanti a loro un paio di bivi, in speciali che erano esattamente quelle della parte finale del 2015. Si sapeva che la rinuncia del Perù e la rivoluzione sul percorso da portare a termine in soli due mesi avrebbe costretto l'organizzazione a riutilizzare qualche tratto, ma in questo caso poco o nulla è stato lasciato alla fantasia.

Le stesse speciali dello scorso anno, solo disegnate al contrario, con sabbiolina, sassi - tanti - qualche pozza di fango causata dal meteo impietoso che ha regalato scrosci di pioggia improvvisi e potentissimi.

Delusione Mini e Toyota

Lo squadrone Mini X Raid nella prima parte di gara è stato, invece, a guardare, con un Nasser Al Attiyah strabiliato - e seccato - dai progressi della Peugeot, che avrebbe voluto molto di più da una Mini invece arrivata ormai all'apice dell'evoluzione. Come già si sapeva e come Sven Quandt non ha mai nascosto. A nessuno. Il pilota del Qatar è un po' seccato perché di sicuro le sue aspettative, dopo la prima settimana di gara, non erano queste. Un quarto posto a 17 minuti e mezzo dalla prima Peugeot in classifica - come detto quella di Loeb - non gli andava proprio giù. Dovendo pure guardarsi le spalle perché il suo nuovo compagno di squadra, Mikko Hirvonen, alla sua prima Dakar, grazie anche all'appoggio di un copilota esperto come Michel Perin era non troppo lontano.

Anche la Toyota è un po' mancata nella prima parte di gara: ci si aspettava di più dai pick-up giapponesi ma il falò della Hi Lux di Ten Brinke e qualche debacle tecnica hanno relegato Giniel De Villiers in sesta posizione, a 33' dal leader. Il sudafricano è il miglior piazzato del Toyota Overdrive ma recuperare nelle prossime speciali non sarà facile. Nella seconda parte di gara, mentre questo numero di AS va nelle dicole, arrivano le tappe di navigazione, quelle con la sabbia e le dune, ed arriva il grande caldo, che nella prima parte non ha dato troppo fastidio. Da Salta la gara si è spostata verso ovest, verso il confine cileno, in una delle zone più calde del Paese - Fiambalà - in mezzo ad un deserto arroventato e fatto di dune soffici, dove si sprofonda facilmente. ●

SAINZ SUBITO NEI GUAI

Lo spagnolo ha perso 14' nella seconda tappa per lo spegnimento del motore. Poi ha dato via a una rimonta che lo ha portato a recuperare dalla 14esima posizione a 11' alla terza a 4'50" da Loeb, dopo sette frazioni. A destra, Peterhansel discute con Al Attiyah. L'arabo ha deluso con la Mini, in basso, nella prima parte di gara



AUTO NEL PUBBLICO DURANTE IL PROLOGO

Subito paura

Due brutti incidenti hanno coinvolto la Dakar in questa sua prima fase. Il primo già nel prologo, la prima speciale di questa edizione, quando la Mini dell'equipaggio cinese Meiling-Min è finita nel pubblico. Tanti feriti, alcuni anche in modo grave, ma per fortuna nessun morto. In Bolivia però, sabato 9 gennaio, il pubblico è stato nuovamente coinvolto in un incidente. Un uomo di 63 anni è stato infatti investito dal buggy di Lionel Baud nel corso del primo tratto della prova speciale, Uyuni-Salta, secondo una dinamica non chiara. Lo spettatore era a bordo strada e la vettura non ha sbandato: forse l'uomo si era avvicinato troppo alla pista e nella polvere non ha visto la vettura arrivare. Michele Cinotto è passato sul luogo dell'incidente con il suo Polaris subito dopo: «Era impossibile capire la dinamica - racconta Cinotto - . Si capiva solo che l'uomo era stato sbalzato ad almeno centro metri. È stato uno choc e per almeno cinquanta chilometri non sono riuscito riuscito a pensare ad altro».

C'è Famin di vittoria

LA PEUGEOT HA DOMINATO LA PRIMA PARTE DI GARA ED IL SUO TECNICO ELOGIA LA SCELTA DELLE 2 RUOTE MOTTRICI

Il direttore di Peugeot Motorsport, Bruno Famin, è assediato alla fine di questa prima settimana di Dakar. Tutti vogliono parlare con lui e farsi spiegare il successo di questa vettura e di questo team, che al via non sembrava fra i favoriti, almeno per la prima parte della gara, ritenuta più adatta alle 4 ruote motrici, con piste in pieno stile Wrc.

- Tutti pensavano, piuttosto, che Peugeot con la sua 2008 Dkr sarebbe stata favorita nella seconda settimana...

«Non si sa mai - spiega Famin - chi può dire come sarà la se-

conda parte di gara? Alla partenza avevo più volte ripetuto che il percorso era lo stesso per tutti. C'erano chi dicevano "Sì, però la gara non parte più dal Perù, quindi la vostra macchina non è quella giusta. La prima settimana sarà un percorso

da Wrc e voi sarete svantaggiati". In realtà non è stato così perché noi non abbiamo certo costruito una vettura sulla base del percorso

di una gara. La nostra scelta tecnica non è dipesa in alcun modo dal percorso. Quando abbiamo scelto di fare una 2 ruote motrici era perché volevamo creare una nuova generazione di vetture, utilizzando le conoscenze di Peugeot Sport per progettare una trazione posteriore da utilizzare nel deserto. Il nostro obiettivo era fare una vettura che fosse competitiva sulle strade, sulle piste piatte e veloci, come nel Wrc. È per questo che la nostra vettura ha un'architettura diversa da una 2 ruote motrici tradizionale, ha soluzioni tecniche e un disegno diverso. I pronostici che ho sentito si riferivano ad una 2 ruote motrici tradizionale, cosa che la nostra vettura non è. Quindi, per trovare una conclusione a quello che tutti ci chiedevano relativamente alla nostra prima posizione in classifica dopo la prima settimana di Dakar, posso rispondere che il nostro primo obiettivo, dimostrare che la nostra vettura può essere competitiva dappertutto, lo abbiamo raggiunto». ●



NELLA MORSA DEL FANGO

A causa del maltempo, il prologo della Dakar s'è rivelato infernale, come mostra la disperazione di Nani Roma, rimasto impantanato con la Mini nella morsa del fango, e si è concluso con l'incidente della cinese Meiling

DUMAS RESISTE

Romain Dumas, in gara con una Peugeot 2008 Dkr 2015, dopo la prima settimana occupava la 20esima posizione, svolgendo anche il ruolo di assistenza veloce per le Peugeot ufficiali. La sua grande paura erano le dune, sulle quali il campione francese di Endurance non aveva ancora mai guidato.

GORDON INDIETRO

Robby Gordon non sta vivendo la Dakar che sperava. Dà spettacolo ma a lui stavolta interessa la classifica. Una penalità di un'ora e 4 minuti però pesa sulla sua testa anche se lui insiste che prima o poi i commissari gliela leveranno perché ingiusta. Domenica 10 era 28esimo assoluto e senza quella penalità sarebbe stato 20esimo.

GUAI MALYSZ

Adam Malysz - Mini - ha vissuto una giornata difficile nella settima tappa della Dakar. Dopo aver rotto la frizione ed essere rimasto fermo a circa 300 chilometri dal traguardo, ha atteso il camion assistenza e s'è fatto trainare per tutta la speciale senza perdere un solo Wpt, rimediando il minimo di penalità. È arrivato al bivacco di Salta alle due della notte fra sabato 9 e domenica 10...

TOYOTA BRUCIATA

La Toyota Hi Lux di Bernard Ten Brinke non c'è più. È stata letteralmente divorata dal fuoco nella tappa ad anello della Bolivia. L'olandese, che stava andando benissimo e stazionava nelle prime dieci posizioni, ha fatto appena in tempo a scendere dalla vettura, insieme al suo navigatore, Tom Colsoul, ed a mettersi in salvo...

CHICHERIT OUT

L'avventura dello Zebra Buggy 2Wd di Guerlain Chicherit è finita in Bolivia, quando il francese si è rifiutato di partire dalla 82. posizione. «Troppa polvere» ha detto, lasciando abbastanza seccato il team manager dell' X Raid, Sven Quandt, che contava su questa Dakar per continuare a testare il mezzo in previsione di sviluppi futuri.



Cinotto re delle discese

IN GARA CON IL PICCOLO POLARIS RAZOR, L'ITALIANO SFRUTTA I TRATTI RALLISTICI PER ENTUSIASMARE

Gli italiani in gara sono rimasti davvero pochi. Stefano Marrini e Stefano Sinibaldi, partiti da soli, alla ventura, senza un'assistenza meccanica al seguito, si sono dovuti arrendere già nella tappa marathon perché la loro Mitsubishi Pajero, praticamente di serie, non ha sopportato le sollecitazioni di questa edizione della Dakar. Costretti al ritiro i due però hanno promesso di affrontare insieme altri rally raid. Michele Cinotto ed Eugenio Amos, in gara corrono con due Polaris Razor per il team Xtreme + di Marco Piana, erano al riposo di domenica 10, rispettivamente 50esimo e 62esimo nella classifica assoluta. «Abbiamo avuto un buon inizio - dice Cinotto - . Pensavamo di essere dove siamo e la macchina non ha avuto alcun problema finora. L'abbiamo salvaguardata in tutti i modi, evitando urti, preservando la meccanica: siamo andati tranquilli. Quando il mezzo

ce lo consente ci divertiamo e nelle discese ci piace risuperare quelli che ci avevano passato nei rettilinei, perché lì siamo più veloci noi. Ci stiamo togliendo delle soddisfazioni, la macchina è facile e bella». L'unico problema sono i guai... «Passiamo bene nei fiumi, solo che ci inzuppiano in maniera incredibile, credo che sia peggio per noi che per i motociclisti». La cosa che più ha toccato Cinotto è stata la folla boliviana: «Mi sono quasi commosso, perché c'erano due ali di folla al passaggio della gara ed è stato davvero bello vedere tutte queste persone». Giampaolo Bedin, infine, ha chiuso malissimo la sua terza Dakar. Dopo aver rotto il suo buggy, nella seconda tappa - da Villa Carlos Paz a Termas de Rio Hondo - è stato aggredito e derubato a Cordoba, mentre stava cercando di recuperare la vettura per riportarla a Buenos Aires. ●

SETTE IN MENO DI MEZZ'ORA NELL'ASSOLUTA

Camion che sfida!

In appena mezz'ora ci sono i primi sette camion in classifica assoluta. Una bella battaglia, come non si vedeva da un po', tra i giganti della Dakar. Al termine della prima settimana, in testa c'era il Man dell'olandese Pieter Versilius, con 5'31 di vantaggio sull'Iveco di De Rooy, mentre i Kamaz faticavano un po'. Forse, per via dell'altitudine (il 60 per cento della prima parte si è corsa oltre i 3500 metri di altezza) che toglie quasi il 50 per cento della potenza ai bisonti della Dakar. Così, Airat Mardeev, su Kamaz, vincitore della passata edizione, è riuscito a fatica a risalire in terza posizione e sul collo aveva il fiato del suo compagno di squadra, Eduard Nikolaev, staccato di soli sei secondi... Una bella lotta, di quelle che davvero nella categoria camion mancava da qualche anno. Solo 40 i veicoli ancora in gara domenica 10, sui 55 partiti. Martin Kolomy che arriva dal mondo della velocità, così come Federico Villagra arriva dai rally, se la stavano cavando bene. Kolomy era partito con il piede giusto ma poi ha avuto qualche problemino con il suo nuovo Tatra, molto performante e favorito nelle tappe di montagna da un interessante sistema di sospensioni indipendenti. Villagra invece è partito forte, arrivando a comandare la classifica assoluta, ma poi è stato costretto a retrocedere per qualche piccolo problema tecnico sul suo Iveco. Ales Loprais, uno dei grandi favoriti, si è ritirato nella tappa marathon per la rottura dello sterzo: «Una gara anomala - dice Gerard De Rooy, pilota di punta e team manager della squadra olandese Iveco - e in più a me non piaciono la pioggia e neanche fango e strade di montagna. Ma il mio obiettivo era mantenere i distacchi e direi che ci siamo riusciti. Nella seconda settimana ci sono le tappe di navigazione e siamo pronti a raccogliere la sfida».

E DE ROOY CI CREDE CON L'IVECO

L'olandese dell'Iveco punta a una seconda parte di gara all'attacco. Al centro Marrini e Sinibaldi, subito fermi con la loro datata Pajero, e in alto il Polaris Razor dello scatenato ex-rallista Michele Cinotto



ANTICIPO DI CIWRC

Il CiWrc 2016 inizia con un incontro in programma nel fine settimana a San Martino di Castrozza. Idea di Brunetta (Marca) e Marin (SanMartino), che hanno invitato anche gli organizzatori delle altre gare. Occasione per divertirsi sulla neve e scambiarsi idee. Per info: 339/8332050.

AUTOSPORT SHOW

Dal 14 al 17 gennaio è in programma a Birmingham l'AutosportShow. Sarà presente con uno stand il Wales Rally Gb e c'è grande attesa per lo spazio riservato al British Rally Championship, che torna. Anche il rallycross sarà protagonista, con il bicampione Petter Solberg che si esibirà con una Citroën Xsara da oltre 400 cv.

VAL MERULA

La Ronde Val Merula che il 6 e 7 febbraio aprirà la stagione ligure, avrà centro nevralgico ad Andora e una prova lunga 14 Km. Iscrizioni aperte fino all'1 febbraio.

TROFEO ACI LUCCA

Con il Ciocchetto è stato assegnato anche il Trofeo Rally Aci Lucca. A garantirsi la vittoria della serie sono stati Roberto Marchetti e Juri Parducci, grazie al primato al Ciocchetto.

NUOVA SEDE SKODA

Skoda Italia Motorsport ha inaugurato la nuova struttura, situata a Settimo di Pescantina (Vr) e dove, oltre all'officina da 600 mq, trovano posto uffici, reparto ricambi, sala riunioni.

TERRA DEL FRIULI

Iscrizioni aperte per la Ronde Terra del Friuli del 6-7 febbraio. Sede a Codroipo, presso Villa Manin, dove verrà allestito anche il riordino. Confermata la prova speciale "Stella" da 10 km.

ERRATA CORRIGE

Nel servizio sul Prealp Master Show pubblicato a pagina 73 di As 50-2015 abbiamo erroneamente scritto che i vincitori Trentin-De Marco hanno utilizzato gomme Hankook, mentre in realtà hanno corso con le Yokohama. Ci scusiamo con i diretti interessati.



L'ACCORDO POTREBBE ESTENDERSI AD ALTRE PROVE IRIDATE

Brc al "Monte" con Kubica

La Brc, l'azienda di Cherasco leader mondiale nella produzione e montaggio di impianti a Gpl per autotrazione, si è accordata con Robert Kubica per partecipare congiuntamente al Rally di Montecarlo, con la Lotos a fare ancora da main sponsor del pilota polacco. L'accordo prevede una partnership tecnico-sportiva fra il driver di Cracovia e l'azienda che da due stagioni partecipa al Tricolore con la Ford Fiesta R5 alimentata a Gpl. La Brc curerà gli aspetti tecnici, logistici e sportivi dell'avventura iridata di Kubica, che per ora parte con Montecarlo ma ha prospettive di sviluppo, visto che l'industria italiana vuole maggior visibilità in campo

internazionale. La Ford Fiesta Wrc di Kubica è stata preparata a Cherasco in vista della gara monegasca e nel frattempo l'ex-pilota di F.1 ha effettuato una serie di test sulle Alpi (sopra), caratterizzati da un'uscita di strada causata dalle difficili condizioni meteo, con ghiaccio e neve presenti sul percorso. La Brc ha poi intenzione di dar vita ad un altro programma internazionale, nel Wrc2 o nell'Europeo, con una Ford Fiesta R5 alimentata a benzina, oltre a continuare la partecipazione al Campionato Italiano con una Fiesta R5 alimentata a Gpl. In ballo la conferma di Giandomenico Basso, mentre ci sono trattative con Rossetti e Campedelli.

PIENO D'ISCRITTI NELLA PRIMA GARA 2016



Montecarlo dice 89

Sono 91 gli equipaggi iscritti all'84° Rally di Montecarlo che giovedì 21 apre il Mondiale 2016. Cinque in meno dello scorso anno, anche se in realtà saranno 89 i piloti che parteciperanno alle ricognizioni visti i forfait già annunciati di Pierre Louis Loubet e Geoffrey Burnens. La prima gara iridata della stagione vedrà al via 15 Wrc, con le tre Vw Polo R Wrc evolute per Ogier, Latvala e Mikkelsen, e quindi le tre esordienti Hyundai i20 Wrc New Generation affidate a Neuville e Sordo, mentre Paddon (al suo primo "Monte") avrà una vettura 2015. Ci sono poi due Fiesta Wrc della M-Sport per Ostberg e Camilli e le vetture di Bertelli, Tanak, Bouffier e Kubica, per un totale di sei Ford Wrc di vertice al via. Sulle due Citroën Ds3 Wrc del Team Abu Dhabi saranno infine della partita Meeke e Léfèbvre. Ben 15 gli iscritti al Wrc2: Suninen, Kremer e Maurin con le Skoda Fabia; i francesi Giordano e Gilbert su Citroën Ds3, Simone Tempestini ed Elfyn Evans su Ford Fiesta. Da segnalare che anche Esa-pekka Lappi (Skoda Fabia R5 ufficiale) è iscritto alla prova ma non al Wrc2. Nel Wrc3 sono infine 9 gli iscritti, tra loro spiccano il norvegese Veiby (Citroën Ds3 R3T), i due dell'Acì Team Italia, Andolfi e De Tommaso (Peugeot 208 R2), e Enrico Brazzoli (208 R2). Luca Rossetti infine sarà in gara nel Trofeo Clio R3T.

IL DEBUTTO A MONTECARLO

Fiesta R5 Evo per Elfyn Evans

Elfyn Evans porterà al debutto a Montecarlo la nuova Ford Fiesta R5 in versione evoluta, che M-Sport ha realizzato per contrastare il dominio della Skoda Fabia R5 nel Wrc2. La vettura ha un propulsore più potente (25/30 cv), grazie al lavoro di sviluppo effettuato a Cockermonth dai tecnici di Malcolm Wilson. Il pilota gallese sarà schierato da M-Sport a diverse prove del Wrc2 ed al suo fianco avrà in questa stagione il britannico Craig Parry, dopo aver corso negli ultimi anni con al suo fianco Daniel Barritt.

PER ANDOLFI E DE TOMMASO

Test finnico Acì Team Italia

Dal 3 al 5 gennaio i driver di Acì Team Italia, Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso, hanno effettuato un corso di pilotaggio su neve nei dintorni di Hyrynsalmi, 600 km a nord di Helsinki. Allo stage hanno partecipato anche due giovani finlandesi: Juuso Nordgren e Niko Mäkinen. Questo corso fa parte di un progetto fra Acì, Pirelli e Akk Driver Academy. Per la Scuola Federale era presente Lorenzo Granai, mentre la Pirelli era rappresentata da Risto Laine. I piloti hanno percorso con una Fiesta R2 circa 250 km su 5 differenti prove sotto la guida di due istruttori esperti: Mikko Paiunen e Matti Rantanen.

INVESTITO AL CIOCCO

La tragedia di Bicchielli

Si è concluso tra le lacrime, il Ciocchetto 2015. Quelle degli amici di Giacomo Bicchielli, impotenti davanti all'incredibile tragedia che - dopo la conclusione della gara - è costata la vita al pilota toscano. Bicchielli, mentre stava ormai andando in archivio la giornata con il ritiro delle vetture da gara dal parco chiuso, è stato investito da un autocarro che lo ha falciato. Ferito anche un commissario.

Italiani disperati

SEMBRAVA TUTTO GIÀ SCRITTO NEL LORO FUTURO. E INVECE GHIOTTO E GIOVINAZZI DOPO UN 2015 DA PROTAGONISTI SONO ANCORA ALLA FINESTRA

di Massimo Costa

Quanto dovremo aspettare per rivedere un pilota italiano in F1? L'ultima apparizione tricolore risale al Gp del Brasile 2011 con Vitantonio Liuzzi al volante della Hrt e Jarno Trulli seduto nell'abitacolo della Lotus/Caterham. Poi, il buio. Falliti i tentativi di Davide Valsecchi, tester Lotus nel 2013 e prima ancora Caterham, le ultime speranze ricadevano su Raffaele Marciello, terzo pilota Sauber 2015. Ma la sua uscita dal Ferrari Driver Academy dopo due campionati sotto le aspettative in Gp2, ha posto il ragazzo italiano che vive a Lugano in una situazione di difficoltà e recentemente ha provato la Mercedes C63 con la speranza di poter approdare nel Dtm, anche se negli ultimi giorni per lui è riaffiorata la possibilità di rimanere in Gp2 e si parla di

Russian Time o di nuovo Trident.

Nel 2015 erano salite di molto le quotazioni di Luca Ghiotto, protagonista di una spettacolare stagione Gp3 ed entrato nell'orbita Red Bull. Il vicentino, con la Dallara del team Trident, è stato la grande sorpresa conquistando

5 vittorie e 5 pole, mantenendo un passo incredibile gara dopo gara che gli ha permesso di lottare per la conquista del titolo fino all'ultimissimo round di Abu Dhabi. Obiettivo, però, sfumato a favore del francese Esteban Ocon che a Yas Marina è riuscito ad essere più ficcante di Ghiotto beffandolo nella classifica generale per 8 punti. Il 20enne della Trident era comunque lanciato verso la Gp2, monopolista che ha guidato nei test post campionato di Abu Dhabi, e sembrava che l'accordo con Red Bull fosse sempre più realtà.

Ma proprio la mattina del giorno in cui ha alzato il Casco d'Argento da Autosprint, una persona dello staff di Luca ha ricevuto la telefonata che non avrebbe mai voluto ascoltare: Helmut Marko, martedì 15 dicembre, ha fatto sapere che Ghiotto non sarebbe rientrato nei programmi Red Bull 2016. Una notizia che ha gettato nello sconforto il pilota italiano, il quale non ha mancato di salire in auto e raggiungere Graz, dove ha i propri uffici Marko. Le spiegazioni ricevute per la bocciatura sono state varie e poco comprensibili. Red Bull ha elimi-



GIOVINAZZI NIENTE DTM

Casco d'Oro di As 2015 e vice-campione nel Fia F3 Antonio Giovinazzi deve rivedere tutti i suoi piani. Sembrava destinato al Dtm come pilota Audi, ma è rimasto escluso dai programmi dopo che la Casa di Ingolstadt ha rivisto i suoi programmi nel Wec



**IL FUTURO
DI LUCA PAREVA
GIÀ SCRITTO NEL
RED BULL JUNIOR
TEAM MA MARKO
HA FATTO
DIETROFRONT**



nato dal programma Callum Ilott (Fia F.3) e Dean Stoneman (Renault 3.5) ed ha inserito, non senza sorprese, Sergio Camara (Fia F.3), Niko Kari (vincitore della F.4 Smp), Luis Leeds che farà la F.4 inglese. Questi tre piloti erano stati annunciati l'11 dicembre e nella lista non figurava Ghiotto. Si trattava del primo allarme, poi trasformatosi in realtà negativa dopo 4 giorni con quella telefonata. Luca in estate aveva visitato diverse volte la sede Red Bull di Milton Keynes e anche se non gli era mai stato concesso di provare il simulatore F.1, era stato "provato" con gli altri simulatori del gruppo. Per lui era anche già pronto un contratto, ma Marko, all'ultimo momento ha cambiato idea. Impossibile sapere cosa non ha convinto il braccio destro di Dieter Mateschitz, certo è che se non bastano 5 successi, 5 pole, una stagione vissuta praticamente sempre al comando della Gp3, appare piuttosto difficile capire cosa deve fare e dimostrare un pilota per poter avvicinarsi alla F.1, per poter entrare in un programma legato a un team del mondiale.

Marko è un duro e tanti piloti hanno subito nel corso degli anni i suoi clamorosi cambi d'umore. Tra le ultime vittime, Antonio Felix Da Costa (passato nel giro di pochi mesi da eroe del programma Junior Red Bull e pronto al debutto in F.1 con la Toro Rosso, a scartino) mentre non bisogna dimenticare che se non fosse stato per il passaggio di Sebastian Vettel alla Ferrari, e il conseguente spostamento di Daniil Kvyat in Red Bull, Carlos Sainz sarebbe rimasto fuori dalla Toro Rosso a vantaggio di Max Verstappen. Le speranze di Ghiotto sono così naufragate ed ora il suo 2016 è pieno di punti interrogativi. Per

GHIOTTO SCARICATO NEL GIORNO DEI CASCHI
Proprio alla vigilia della premiazione dei Caschi d'Oro di Autosprint, dove ha ricevuto l'argento per la grande stagione in Gp3, Ghiotto ha ricevuto la notizia che non avrebbe fatto più parte del Red Bull Junior Team dopo che la firma sul contratto pareva davvero imminente

correre in Gp2 serve un budget di cui al momento non dispone. Potrebbe utilizzare i 200mila euro che spettano al campione Gp3 se sale in Gp2 (premio al quale Ocon dovrebbe rinunciare perché la Mercedes lo indirizzerà verso il Dtm) e magari un ulteriore supporto da parte di Aci-Sport che nel 2015 si aggirava sui 100mila euro. Ghiotto è stato contattato per correre nuovamente in Gp3 e anche da alcuni team del Fia F.3, ma la sua mente è rivolta alla Gp2. Servono però almeno 800mila euro, ma non è escluso che qualcuno faccia uno sforzo per lui, legga Trident o qualche altra squadra che può permettersi un pilota con poco budget.

DOPO IL DEBUTTO DELLA PASSATA STAGIONE A MOSCA

Giovinazzi tradito dall'Audi per il Dtm

Anche Antonio Giovinazzi, Casco d'Oro tricolore di Autosprint, ha dovuto rivedere i piani 2016. Quando pareva certo il suo ingresso in Audi per correre nel Dtm, o alla peggio essere la prima riserva considerando che tutti i piloti di Ingolstadt sono stati confermati, lo scenario è completamente cambiato con la cancellazione da parte della Casa tedesca di una vettura LmP1 nel campionato Wec. Di conseguenza, Audi si è ritrovata con 3 piloti da sistemare (Albuquerque, Bonanomi, Rast) e Giovinazzi, che pure lo scorso anno aveva debuttato nel Dtm nelle gare di Mosca mettendo subito a frutto il suo ruolo di fresca riserva parallelo all'impegno nella Fia F.3, è stato messo in disparte. Giovinazzi, vice campione Fia F.3, ha cominciato a guardarsi attorno. Ora è gestito dal management di Enrico Zanarini mentre il rapporto con Ricardo Gelael, che lo ha supportato fin dai suoi primi passi

ANTONIO ORA GUARDA ALLA FORMULA 3.5 V8 E PER TENERSI IN ALLENAMENTO CORRE E GIÀ VINCE NELL'ALMS

in monoposto, non è concluso e per Antonio l'uomo di affari indonesiano ci sarà sempre. Giovinazzi ha partecipato ai test Gp2 di Abu Dhabi di dicembre, sta guardando con interesse alla Formula 3.5 V8, e intanto per tenersi in allenamento correrà un paio di gare nella Alms al fianco di Sean Gelael (ha già vinto la 1ª gara). Se non cambiava il regolamento della Fia F.3, che dal 2016 impedisce ai piloti di partecipare alla categoria oltre i tre anni, Antonio aveva già un sedile assicurato nel team Carlin per ritentare l'assalto al titolo. Ecco così che per i due migliori piloti italiani del 2015, vice campioni di Gp3 e F.3, tutte le certezze per il 2016 sono crollate. Per quanto riguarda gli altri ragazzi italiani impegnati nelle formule di alto livello, Antonio Fuoco (FDA) al 90% sarà nuovamente in Gp3 benché abbia provato la Dallara 3.5 del team Arden. Alessio Lorandi, ripeterà il Fia F.3. Leonardo Pulcini è interessato alla Gp3, mentre Damiano Fioravanti è nuovamente atteso alla via della Euroformula Open con RP Motorsport, categoria che dovrebbe vedere il debutto dei fratelli Cazzaniga con DAV Racing. ●



Agostini può far festa

CARRERA CUP: CON LA SENTENZA DEL TRIBUNALE D'APPELLO DELLA FIA RICCARDO CONQUISTA IL TITOLO

di Dario Lucchese

PER LA PROSSIMA STAGIONE NON HO PROGRAMMI MA SONO A DISPOSIZIONE DI CHI HA DEI PIANI PER ME

”

«**S**cusate il ritardo, ma ci sono anch'io». Riccardo Agostini esordisce così. Il padovano ha dovuto rimandare i festeggiamenti per il suo secondo titolo della carriera. Poi la sentenza del Tribunale d'Appello della Fia: è lui il campione 2015 della Carrera Cup Italia. Per scrivere il proprio nome nell'albo d'oro, il giovane veneto ha atteso quasi due mesi. Di fatto, il titolo Agostini lo aveva vinto in pista (Autosprint lo ha premiato ai Caschi d'Oro come miglior pilota monomarca), nell'ultimo appuntamento del Mugello, con una sola lunghezza di vantaggio nei confronti Côme Ledogar. Ma il ricorso dello Tsunami Racing Team, la squadra con cui quest'anno ha corso il pilota francese, ha tenuto fino all'ultimo (e anche oltre) con il fiato sospeso. I fatti si riferiscono al contatto avvenuto in gara-1 sul circuito toscano tra Ledogar e l'italiano, con quest'ultimo in seguito penalizzato e retrocesso quarto. Ma ormai è acqua passata. Il presente è tutto per Agostini, vera rivelazione di una stagione in cui è riuscito a mettere a segno sei vittorie, centrando due pole e salendo in sette occasioni sul podio. Al proprio esordio nelle ruote coperte, Agostini si è laureato campione. Proprio come nel 2012, quando aveva conquistato il titolo della F3 tricolore, alla sua prima stagione nella categoria cadetta. Agostini, pertanto, più in alto di tutti assieme al team Antonelli Motorsport-Centro Porsche Padova (che nella classifica riservata alle squadre ha dovuto tuttavia cedere lo scettro proprio allo Tsunami), lo stesso con cui Matteo Cairoli aveva conquistato il successo esattamente un anno prima. Adesso si guarda ancora avanti, anche se il padovano al momento non ha deciso quale sarà il suo futuro...

«Non ho programmi, ma sono a disposizione di chi ha un programma per me. Credo di essere ormai in grado di potere assolvere al mio compito di pilota "pro". L'ho dimostrato vincendo all'esordio un





campionato importante come la Carrera Cup Italia. Alla luce dei miei trascorsi in monoposto (nel 2014 ha militato nella Gp3 Series, disputando anche alcune gare del Fia F.3 europeo) era più ovvio vincere che perderlo. Anche se non è stato facile, perché vorrei ricordare che il mio avversario aveva già una notevole esperienza nella categoria e l'anno prima aveva vinto il titolo della serie francese. Oggi mi sento pronto. Sono un professionista e in quanto tale mi metto sul mercato».

- Forse la strada più scontata sarebbe quella della Mobil 1 Supercup?

«Senza dubbio dovrebbe rappresentare la scelta più coerente con il percorso da me iniziato lo scorso anno. Ma correrci solamente da "cliente" non mi interessa».

- Qual è il bilancio della stagione che si è conclusa?

«La mia esperienza nella Carrera Cup Italia è stata molto positiva. Il campionato è di alto livello e reputo che sia perfetta per potere migrare dalle monoposto ad una categoria Gt con un prodotto super evoluto che, per caratteristiche di guida, è molto simile alle formula. Per me che venivo dalle monoposto ho trovato la 911 Gt3 Cup più semplice da gestire di ciò che mi era stato prospettato».

- Una stagione vincente, ma sofferta. Quale è stato il momento più difficile?

«Da Vallelunga in avanti, ad ogni gara sono stato penalizzato da fattori sempre diversi. In particolare a Misano, che era la pista su cui avevamo provato meno, abbiamo pagato molto in termini di setup, dal momento che le condizioni del tracciato erano cambiate parecchio rispetto ai test svolti in primavera. È stato un finale difficile, anche se sono riuscito nell'intento di conquistare il titolo. Peccato che non abbia potuto festeggiare in pista questa vittoria, come avrei voluto».

**PECCATO: QUANDO
HO CORSO IN
MONOPOSTO
NESSUNO HA VISTO
IN ME LE QUALITÀ
PER ARRIVARE
IN ALTO**

”

**UN CONTATTO HA TENUTO
TUTTI COL FIATO SOSPESO**

Un contatto tra Agostini e Ledogar avvenuto nella passata stagione al Mugello ha tenuto col fiato sospeso per l'esito della serie di Casa Porsche. Poi la decisione del Tribunale d'Appello della Fia, dove la vicenda era finita in seguito a un reclamo del team Tsunami, ha dato il via libera ai festeggiamenti di Riccardo Agostini

LA CARRIERA DEL PADOVANO

Titoli e delusioni in monoposto

Dal kart alla F.Abarth, in cui nel 2011 si è messo in luce come migliore pilota italiano. La carriera in monoposto di Agostini (classe '94) ha raggiunto il suo apice nel 2012, quando ha conquistato il titolo della F.3 tricolore con la Mygale della Jd Motorsport; una vittoria che gli è anche valsa il test-premio con la Ferrari F.1 a fine stagione. L'anno successivo, dopo avere preso parte ai primi quattro appuntamenti del campionato Auto Gp, il padovano ha fatto anche un'apparizione nella F.Renault 3.5. Nel 2014 l'impegno a metà nella F.3 europea con la Eurointernational e poi nella Gp3 Series, con la Hilmer Motorsport, campionato in cui ha conquistato un miglior quinto piazzamento a Silverstone. Nel 2015 Agostini ha fatto quindi il proprio esordio nella Carrera Cup Italia e con il team Antonelli Motorsport si è laureato campione.

- A fine anno hai fatto il tuo debutto nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo, in occasione dell'ultimo appuntamento di Sebring, centrando il secondo posto in gara-2 pur non avendo mai guidato prima la nuova Huracán. Un risultato sopra le aspettative...

«Sono andato in America per dare una mano a Loris Spinelli, che correva con il team di Marco Antonelli, a vincere il campionato Pro-Am. Il fatto di essere salito due volte sul podio, mi ha aperto nuove opportunità e di questo sono particolarmente felice».

- In monoposto sei approdato fino ai massimi livelli, assaggiando anche la F.Renault 3.5 e svolgendo il test premio con la Ferrari di F.1 per avere conquistato il titolo tricolore di F.3 nel 2012. Oggi hai inaugurato un nuovo capitolo della tua carriera. Qualche rimpianto?

«Quando guardo al passato, l'unica cosa che mi viene da pensare è che sia stato un peccato che nessuno abbia visto in me le qualità per arrivare in alto. Non ho mai fatto parte di un programma sportivo; cosa che è capitata ad altri che arrivavano come me dalla F.Abarth e che hanno avuto delle opportunità importanti pur senza riuscire a sfruttarle. Adesso il mio futuro è nelle ruote coperte».

- Come persona e come pilota, da allora ad oggi come sei cambiato?

«L'esperienza che ho fatto nel Gt mi ha aiutato a crescere. Credo di essere molto calcolatore, anche nella visione globale della gara. Non ho mai sprecato delle occasioni, pur commettendo alcuni errori, come succede a tutti. So che ho ancora tanto da imparare, per esempio ad affrontare una gara di durata, in equipaggio con altri piloti, o di notte. Ora come ora il panorama endurance offre ai piloti anche più giovani una scelta abbastanza ampia. È questo il mio futuro e, lo ripeto, per questo mi sento più che pronto». ●

Bortolotti toro scatenato

PILOTA UFFICIALE LAMBORGHINI FINO AL 2019: MIRKO LANCIA LA SFIDA AL FUTURO MA NON DIMENTICA IL "NOBILE" PASSATO

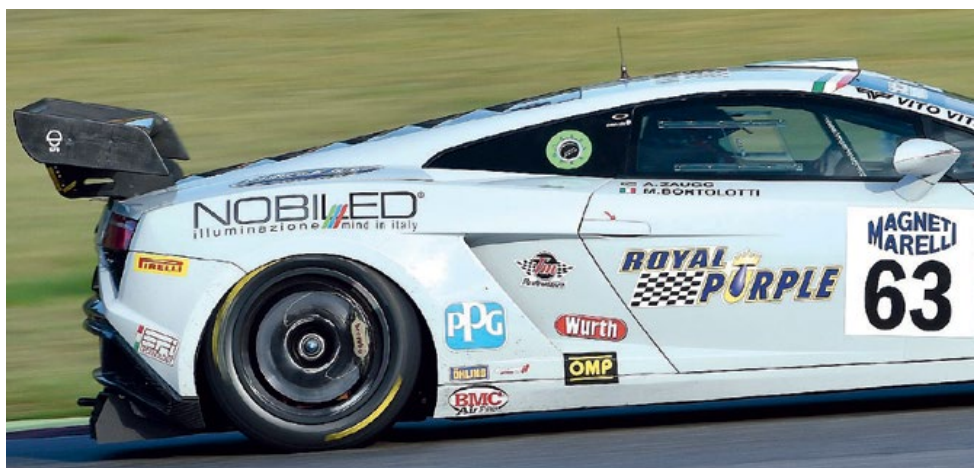
di **Dario Lucchese**



Un contratto da pilota ufficiale che lo legherà alla Lamborghini fino al 2019. Per Mirko Bortolotti non poteva esserci migliore regalo di Natale. Il trentino, 26 anni compiuti da pochi giorni, sarà uno dei giovani piloti di talento che rappresenteranno il marchio della Casa di Sant'Agata Bolognese nei maggiori campionati internazionali Gt. Cominciando dall'impegno nella 24 Ore di Daytona, alla quale prenderà parte con la Huracán Gt3 schierata dalla squadra americana Paul Miller Racing. E con cui in questi giorni ha debuttato col secondo tempo nei test in Florida. Un giusto riconoscimento per Bortolotti, lo scorso anno protagonista sempre con la Lamborghini (sotto le insegne del Grasser Racing Team) nella Blancpain Endurance Series, in cui ha messo a segno 2 pole, vincitore assieme ad Adrian Zaugg della gara del Red Bull Ring nella sua unica apparizione 2015 nell'Adac Gt Masters e fino all'ultimo round, con la Gallardo della Imperiale Racing, in lotta per il titolo tricolore in cui ha poi concluso 3° in campionato, ottenendo anche tre vittorie in equipaggio con Alberto Viberi. Due titoli in monopoista (nel 2008 ha dominato la F.3 tricolore, mentre nel 2011 ha conquistato lo scettro nel campionato Fia F.2), passato alle ruote coperte, nel 2013 è andato a segno anche nel Mégane Trophy, dimostrando di essere un pilota estremamente versatile. Adesso per lui inizia una nuova sfida, che partirà proprio in America, alla fine di gennaio.

- Quello della 24 Ore di Daytona per te sarà un debutto importante, anche perché segnerà l'esordio della Casa di Sant'Agata Bolognese nella gara americana. Speranze ed ambizioni?

«Si tratta di una gara speciale e molto affascinante. Sono convinto che abbiamo lavorato molto bene sulla vettura lo scorso



anno e questo ci aiuterà ad affrontare anche il nostro impegno a Daytona. Siamo molto concentrati e ottimisti per questo debutto negli Usa, dove punteremo decisamente alla vittoria nella classe Gtd».

- 5° anno nelle ruote coperte e 2° da ufficiale. Cosa significa avere oggi in tasca un contratto quadriennale con Lamborghini?

«Continuare a far parte di questa famiglia rappresenta per me un'emozione. In un'epoca in cui è difficile correre da professionista, sono molto felice di avere prolungato l'accordo con la Casa; segno che il lavoro svolto insieme è stato apprezzato. Fin dall'inizio ho avuto la convinzione di essere parte integrante di Lamborghini Squadra Corse. Sono pertanto fiero di essere riuscito a ri-

pagare in pista la loro fiducia nei miei confronti e continuerò a lavorare duramente con l'obiettivo di vincere il più possibile».

- Oltre alla 24 Ore di Daytona, quali saranno le tue "incombenze" nel 2016?

«Ancora non c'è l'ufficialità sul mio programma 2016, ma posso già dire che mi aspetterò un anno di gare abbastanza in-

tenso. Grazie al successo che abbiamo avuto nel 2015 con la Huracán Gt3, abbiamo acquisito diversi nuovi "customer teams" a livello mondiale. Ciò vuol dire che anche per me, come pilota, le opzioni per scendere in pista non mancheranno».

- Lo scorso anno, alla tua prima stagione nella Blancpain Endurance Series, hai fatto 2 pole. Poi c'è il successo messo a segno nell'Adac Gt. Con quale bilancio saluti il 2015?

«Abbiamo fatto un percorso importante di test prestagionali che ci ha permesso di arrivare pronti, con una vettura nuovissima, fin dalla prima gara dell'anno. Non abbiamo riscontrato problemi di affidabilità nell'arco della stagione e ciò rappresenta la prova dell'ottimo sviluppo intrapreso. Pur dovendo fare i conti con un "balance of performance" spesso penalizzante, siamo riusciti ad ottenere ottimi risultati su diversi palcoscenici. A livello personale non ho molto, anzi quasi nulla da recriminare. Ho dato tutto me stesso e sono sod-

**DAYTONA È GARA
AFFASCINANTE
E NOI PUNTEREMO
DECISAMENTE
A VINCERE NELLA
CLASSE GTD**

MIRKO BORTOLOTTI





MIRCO È STATO PROTAGONISTA NEL 2015

Messo alle spalle il passato in monoposto, Mirko Bortolotti, 26enne trentino, è reduce da un 2015 ad altissimo livello con la Huracan in Blancpain e Adac Gt. Con la Lambo del team Imperiale, sopra, è stato in lizza per il Tricolore Gt fino all'ultimo round andato in scena al Mugello



disfatto del lavoro svolto nel corso dell'anno assieme al Grasser Racing Team».

- Parallelamente, nel 2015 sei stato fino all'ultimo in lotta per la conquista del titolo del Gt tricolore. Un titolo che però non è arrivato...

«In verità, sono molto orgoglioso della mia stagione nel Gt Italiano, dove il livello era piuttosto alto. Con 3 pole ed altrettante vittorie, prima dell'ultimo round stagionale del Mugello ero in testa al campionato. Purtroppo non ho avuto la possibilità di lottare per il titolo a causa dell'incidente in cui è rimasto coinvolto il mio compagno nelle fasi iniziali di gara-2; ma questo fa parte del gioco. Ciò che rimane è una stagione fantastica con la Imperiale Racing, terminata con un po' di amarezza per non aver massimizzato il risultato finale».

- Nel corso della tua carriera hai dimostrato di essere vincente in qualsiasi categoria, sia in monoposto

che nelle ruote coperte. Qual è il "segreto"?

«Faccio il pilota con passione e dedizione. Ci tengo a prepararmi bene e in gara il mio obiettivo è di non dover dire "potevo fare di più". Non è certo una garanzia di successo, ma semplicemente la mia filosofia».

- Nella vita si prendono e si perdono tanti treni. Sei arrivato vicinissimo alla F.1, provando con tre team diversi (Ferrari, Toro Rosso e Williams). Un sogno che pian piano è svanito. Guardando indietro hai qualche cosa da recriminare?

«Sono state tutte delle esperienze formative molto importanti, sia a livello umano, che tecnico. Mi sono appropriato di un metodo di lavoro che

cerco di migliorare continuamente e che mi aiuta ad ottenere il massimo da ciò che ho a disposizione. Ogni chilometro di test percorso in F. 1 ed il dialogo con i tecnici delle varie scuderie mi hanno reso un pilota migliore. Non ho nessun rimpianto a livello sportivo e sono orgoglioso anche di questo».

- Quale è stata la tua stagione migliore?

«Sicuramente quella del 2011, anno in cui vinsi il campionato Fia F2. Venivo da un'annata sfortunata in Gp3, dove la gente aveva messo in dubbio il mio valore, non capendo cosa stava succedendo realmente. Decisi di tornare nel monomarca Fia, dove non vinceva chi aveva più budget o la squadra più blasonata, bensì il pilota migliore, dato che le possibilità erano le stesse per tutti. Fu un'incredibile cavalcata trionfale, con ben 7 pole ed altrettante vittorie, 14 podi e 16 piazzamenti in zona punti. Una bella rivincita...».

- La tua più grande delusione?

«Non la definirei proprio una delusione, ma mi sarebbe piaciuto approdare nel Dtm. A inizio 2012 feci il mio primo test con una vettura a ruote coperte, proprio

al volante di un'Audi A4 della serie tedesca. Andai bene, ma le scelte di Audi Sport furono differenti».

- Come è cambiato oggi Mirko Bortolotti?

«Le esperienze avute in passato mi hanno arricchito. Ho trascorso tanti momenti belli ed alcuni difficili, però sono sempre riuscito a rialzarmi dopo aver toccato il fondo. Gestisco gli imprevisti in maniera più efficiente e credo che sia questo il punto dove sono cambiato mag-

giormente».

- Da single driver a pilota endurance. Un mondo completamente diverso che ha significato anche doversi adattare ad uno o più compagni di squadra. Come ti sei calato nel nuovo ruolo?

«È stato davvero molto interessante. Il modo di gareggiare e la ricerca della prestazione non cambia minimamente rispetto alle formula. La gestione dei compagni di squadra, ovviamente sì. Ora si corre con due o più piloti per vettura e non ci sono più "segreti", perché se non vanno forte tutti, è più difficile vincere».

- C'è qualcuno a cui vorresti dire grazie?

«Oltre alla mia fidanzata e ai miei genitori, voglio dire grazie a quelle persone che nei momenti cruciali della mia carriera hanno creduto in me, dandomi una vera possibilità. In particolare Gabriele Lucidi, Helmut Marko, Giorgio Testa, Jerry Canevisio e Giorgio Sanna». ●

**FACCIO IL PILOTA
CON PASSIONE
E DEDIZIONE. IL MIO
OBIETTIVO È NON
DOVER DIRE:
POTEVO FARE DI PIÙ**

MIRKO BORTOLOTTI



Gt Italia

novità e conferme

LA SERIE PIÙ IN SALUTE DEL PANORAMA CORSAIOLO NAZIONALE STRAVOLGE LE SUE CLASSI, APRE AI MODELLI PIÙ RECENTI E MANTIENE IL FORMAT VINCENTE

di **Dario Lucchese**



Se non si può parlare di una vera e propria rivoluzione, è pure vero che il Campionato Italiano Gran Turismo continua a trasformarsi e ad evolversi, seguendo le orme del grande successo avuto nel corso della passata stagione. La serie tricolore si appresta ad affrontare un'altra sfida che vedrà protagoniste le vetture di nuova generazione e quelle che hanno animato le più recenti edizioni del campionato targato Aci Sport. Proprio sulla base di ciò, è stata completamente stravolta la suddivisione delle classi, con l'introduzione delle Super Gt3 e Super Gt Cup (quest'ultima di fatto aperta alle Lamborghini Huracán Lp 620-2 Super Trofeo) rivolte ai modelli più recenti, che vanno ad affiancare le riconfermate Gt3 e Gt Cup, riservate

NUMERI

A PROVA DI CRISI

Col record di 40 vetture al via nel week end di Imola, il Gt Tricolore è reduce da un 2015 con grandi numeri.

Mai sotto i 35 partenti, la serie adesso introduce nuove classi per mantenere lo spettacolo al top

alle vetture con omologazione Fia fino al 2014. Sei i titoli italiani che verranno assegnati quest'anno; quattro riservati ai piloti e due ai costruttori (Super Gt3 e Gt3). Saranno inoltre quattro i Trofei Nazionali Pirelli per i conduttori non prioritari, oltre alle Coppe Nazionali Team.

Per ultimo è stata reintrodotta dopo un anno di assenza la classe Gt4, che assegnerà anche essa il relativo Trofeo Nazionale. Novità dunque da un lato e conferme dall'altro. Come quella di un format che non presenterà delle variazioni di sorta rispetto al 2015, con le due gare della durata di poco più di 48' per ciascun week end, due turni di qualifica di 25' ed un massimo di 90' di prove libere. Come già nelle passate edizioni del Tricolore, ogni equipaggio



potrà essere composto da un solo pilota prioritario. Nell'elenco di questi ultimi sono stati recentemente inseriti anche Thomas Biagi, Vito Postiglione e Adrian Zaugg, tutti protagonisti del campionato 2015. Rimarranno inoltre gli handicap tempo per i primi tre equipaggi classificati in ciascuna gara (15, 10 e 5 secondi rispettivamente), così come è stato confermato il Bureau Permanente di Aci Sport, che avrà il compito di intervenire con i correttivi tecnici del caso per livellare gli equilibri del campionato. Un campionato che giunge alla sua 14^a edizione, dopo avere fatto segnare lo scorso anno il record assoluto di partecipanti con ben 40 vetture al via in occasione del terzo appuntamento di Imola (39 nel round monzese) e che non ha mai registrato un nu-

IL VIA 2016 A MONZA

1 maggio	Monza
29 maggio	Imola
12 giugno	Misano
17 luglio	Mugello
11 settembre	Vallelunga
25 settembre	Imola
16 ottobre	Mugello

mero inferiore ai 35 partenti, surclassando una categoria concorrente di riferimento come l'International Gt Open.

A ciò va aggiunta anche la qualità, con otto differenti marchi coinvolti sempre nel corso della stagione che si è conclusa lo scorso ottobre. Ancora in tema di conferme c'è il calendario, che continuerà ad articolarsi su sette doppi appuntamenti da disputarsi sulle piste di Monza, Imola, Misano, Vallelunga e Mugello (la tappa toscana chiuderà la stagione come nel 2015), anche se allo stato attuale rimane la possibilità di inserire una trasferta estera in sostituzione di una delle due gare che si dovrebbero svolgere sul circuito del Santeramo nelle date del 29 maggio e del 25 settembre.

← NUOVA CLASSE CON 7 MODELLI ELEGGIBILI

Super Gt3 ecco le prime adesioni

Il Tricolore Gran Turismo, alla luce del "boom" di partecipanti avuto lo scorso anno, si ripropone come una serie di riferimento propedeutica ai maggiori campionati internazionali (leggasi per esempio il Blancpain). In altre parole una sorta di terreno di confronto per taluni indispensabile, al fine di compiere successivamente un ulteriore salto in avanti. In tal senso, l'introduzione della classe Super Gt3 è stata voluta per rimanere a pari passo con gli altri campionati di levatura internazionale, dando quindi fin da adesso la possibilità di presentarsi al via con le vetture più recenti prodotte dalle varie case costruttrici. I modelli fino a questo momento eleggibili sono sette, tutti in possesso della più recente omologa da parte della Fia: Aston Martin V12 Vantage, Audi R8 Lms, Bmw M6 Gt3, Ferrari 488, Lamborghini Huracán Gt3, McLaren 650S e Porsche Gt3-R Type 991. L'eventuale ingresso di ulteriori vetture potrà comunque essere sottoposta all'approvazione del Bureau. Tra i primi team a manifestare il proprio interesse verso la Super Gt3, c'è la Scuderia Baldini 27. Dopo avere conquistato il titolo Piloti nelle ultime due edizioni del campionato (nel 2014 con l'equipaggio formato da Raffaele Giammaria e Lorenzo Casè e nel 2015 con Stefano Gattuso), la squadra romana ha nel cassetto il progetto di schierare proprio una Ferrari 488, portando in pista contestualmente nella Gt3 una Ferrari 458. Un'altra novità di assoluto rilievo sarà rappresentata dall'impegno della Imperiale Racing con due Lamborghini Huracán Gt3. La compagine che fa capo ad Ivano Pignatti, protagonista nel 2015 in cui ha lottato fino all'ultimo per il titolo con Mirko Bortolotti (alla fine terzo in campionato) ed Alberto Viberti, si presenterà al via della serie come team "supported by Lamborghini Squadra Corse". Una vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese sarà presente anche con i colori del team Antonelli Motorsport. La squadra bolognese porterà inoltre ben tre Huracán in configurazione Super Trofeo nella Super Gt Cup. In questa stessa classe, saranno due le vetture del Toro schierate dal team Raton Racing, che promette due equipaggi "top" dopo che lo scorso anno aveva conquistato il titolo nella Coppa Lamborghini con il binomio Roberto Tanca-Adrian Zaugg. Sempre con una Lambor-



LAMBORGHINI IN PRIMA LINEA

Le Lamborghini Huracán in versione Super Trofeo, si candidano per un 2016 da protagonisti. A sinistra, la Ferrari del team Ombra, squadra reduce da un 2015 davvero al top

ghini, farà il proprio ritorno nel campionato anche la Gdl Racing; un impegno che la squadra di Gianluca De Lorenzi affronterà parallelamente ai propri programmi internazionali nella serie Creventic e nelle maggiori competizioni endurance. Ancora in via di definizione è invece la presenza della Roal Motorsport, che dovrebbe affrontare anche un programma tricolore con la Bmw M6, mentre "radio box" dice che Audi Sport Italia potrebbe schierare al via una nuova R8 Lms.

NUMEROSE TRATTATIVE IN VISTA DEL VIA

Tanti protagonisti per un posto al sole

Numerose sono le conferme anche nelle altre classi. Tra i team che si sono messi già al lavoro in ottica 2016 c'è la Solaris Motorsport. Dopo una prima stagione completa nel Campionato Italiano Gran Turismo con la Corvette Z06, la squadra abruzzese è pronta a riprovarci puntando alla sua prima affermazione. Un successo a cui Francesco Sini ed il tedesco Daniel Keilwitz sono andati vicini lo scorso maggio a Monza, dove hanno conquistato un miglior secondo posto. Due le Ferrari 488 confermate dal Team Malucelli. Sul fronte Porsche è praticamente certa, sempre nella Gt3, la presenza di Ebimotors e Krypton, mentre la Ombra Racing dovrebbe raddoppiare l'impegno dello scorso anno presentandosi con due vetture. Nella classe Gt Cup, la Drive Technology Italia ha già annunciato che raddoppierà anche essa il proprio impegno portando in pista anche una seconda Porsche 997. La squadra anconetana che fa capo all'ex pilota Marco Panzavuota, nel 2015 ha schierato una sola auto su cui si sono dati il cambio con alterne fortune Giuseppe Bodega, Sabino De Castro, Leonardo Geraci e Ronnie Valori. ●

GT CUP IN FERMENTO

Nella classe Gt Cup, Drive Technology ha già annunciato che quest'anno raddoppierà il proprio impegno schierando in pista anche un'altra 997





**UN ANNO DI STOP,
POI SI VEDRÀ**

Con una clamorosa decisione Fast Lane ha comunicato che l'Alps chiuderà i battenti almeno per quanto riguarda la stagione 2016

Alps game over

DOPO 16 ANNI CARICHI DI STORIA CHIUDE I BATTENTI IL CAMPIONATO RENAULT STRITOLATO SOPRATTUTTO DALLA CONCORRENTE F4

“**G**ame over”: la F.Renault 2.0 Alps chiude i battenti, almeno per il 2016. Dopo 16 anni, la categoria propeudeutica che fa capo alla Fast Lane Promotion non prenderà il via. La notizia è clamorosa, perché vede uno dei promotori storici a livello europeo della serie 2 litri, farsi da parte. Ma le cause di tutto ciò non vanno individuate solo in una congiuntura economica non certo felice. In realtà ad influire è stata anche la concorrenza con la F4, campionato che in Germania ha fatto già registrare nel 2015 il “tutto completo” e che quest’anno conta già oltre 50 iscritti, contestualmente alla nascita di un’analoga serie britannica che va ad aggiungersi anche a quella italiana, al Nez (nord ed est Europa) e al campionato nipponico. La nuova categoria voluta dalla Fia ha certamente sottratto una parte di piloti, specialmente quelli più giovani, allo schieramento della Renault 2.0 (non solo Alps, ma anche Eurocup). Se la totalità dei team italiani avevano confermato la propria fiducia nella serie, per differenti ragioni altri team stranieri sono venuti meno nonostante un calendario da loro stessi suggerito.

Si prospettava una griglia con poco più di una decina di monoposto. Troppo po-

che per garantire una stagione di buon livello. Abbastanza per fare dire “basta”. Di recente era successo con la Formula Renault 2.0 Italia, prima trasformata in “challenge” e poi soppressa dalla stessa Fast Lane Promotion, sempre attenta alla qualità e alla quantità. Una scelta importante, in linea con la professionalità dimostrata anche in passato dal promotore romano. Persino un personaggio eclettico e dinamico come Domenico Porfiri, pilastro della categoria 2 litri non solo in Italia, ha capito che non c’era una soluzione plausibile, andando a scemare anche l’entusiasmo personale. «*Nel dna della Fast Lane Promotion - ha sempre sostenuto - non esiste una denominazione di campionato con meno di 15 vetture; non vogliamo ripetere delle situazioni proposte invece da altri in passato*». La serie, in tre lustri, ha sfornato campioni del calibro di Massa, Briscoe, Kubica, Lopez, Maldonado, Ko-

bayashi e tanti altri. In coda alla lista, ma solamente in ordine temporale, Kvyat, che nel 2012 ha conquistato il titolo dell’Alps. Peccato, perché quest’anno la Fast Lane Promotion aveva rilanciato la posta, giocando appunto la carta di un calendario di primo piano, con 4 round in abbinamento negli stessi weekend dei campionati Gt Sport e della Formula 3.5 V8, confermando la gara cittadina di Pau in una data a ridosso della tappa di Montecarlo dell’Eurocup 2.0. Senza considerare che, sotto l’egida di Renault Sport, erano state accuratamente evitate le concomitanze col campionato continentale e con il Nec, per consentire a piloti e team di affrontare un doppio programma e di portare a casa un maggior numero di punti per acquisire la superlicenza Fia che, proprio quest’anno, erano stati rinegoziati con la Federazione Internazionale. Del futuro, per il momento, non c’è certezza. ●

PARLA BARBARA PETRIVELLI COORDINATRICE FAST LANE

«Decisione dolorosa»

«*A fine dicembre, il panorama dei team che avrebbero potuto prendere parte al campionato non era per niente roseo - afferma Barbara Petrivelli, coordinatrice della Fast Lane Promotion - È stata una decisione dolorosa ma ben ponderata. Abbiamo seguito il nostro istinto, la volontà di puntare sulla professionalità che, in questo caso, ci ha suggerito di fermare il programma. Non nascondo che la F4 ci ha portato via una grossa fetta di piloti. Con quello che avevamo a disposizione abbiamo fatto il possibile fino a quando ci è stato concesso. Voglio ricordare che due anni fa, la Formula Renault 2.0 Alps era partita con 38 monoposto. Per il momento concentreremo tutte le nostre risorse sulla Clio Cup Italia, poi si vedrà*».



UN 2016 IN 7 ATTI

17 aprile	Vallelunga
21 maggio	Monza
12 giugno	Misano
3 luglio	Magione
17 luglio	Mugello
25 settembre	Imola
9 ottobre	Adria

Seat **Leon**



Tcr-Tcs

scossa tricolore

SVOLTA STORICA NEL CAMPIONATO ITALIANO TURISMO CHE TORNA ALLA FORMULA TUTTA SPRINT E NEL BELPAESE LANCIA DUE CATEGORIE DEL TUTTO INEDITE COME CONCETTO TECNICO. ECCO I DETTAGLI

di Dario Lucchese



Alfa Romeo **Giulietta**





Subaru Sti

Il Campionato Italiano Turismo si accinge a compiere una svolta storica. La serie tricolore che, vale la pena di ricordare, costituisce una delle espressioni più radicate nel panorama dell'automobilismo nazionale, dopo ben 8 stagioni di declinazione "endurance", riprende un discorso interrotto nel 2008 riproponendo una formula tutta sprint, con gare della durata di 25'. Il nuovo Campionato Italiano Turismo assume dunque un'identità del tutto inedita, perché tale è anche il suo concetto tecnico, individuando nel Tcr la categoria maggiore (che risponde in tutto e per tutto alla regolamentazione dell'International Series), alla quale va ad affiancarsi il raggruppamento Tcs riservato alle vetture di più stretta derivazione di serie. Un programma ambizioso, che non trascurava neppure l'aspetto del contenimento dei costi. Oltre al prezzo imposto sull'acquisto di una nuova vettura pronta gara, che è nell'ordine dei 90/100mila euro, i minimi interventi adottati sul mo-

**TCR. APERTA
UNA NUOVA ERA**

Anche in Italia si attende il debutto dei vari esemplari che hanno fatto la loro prima apparizione l'anno scorso nella Tcr International Series ideata da Marcello Lotti. Sono già diversi i team che hanno preannunciato la loro presenza nel Turismo tricolore

tore e la qualità costruttiva di un prodotto realizzato o comunque certificato direttamente dalla casa, esprimono di fatto un "budget cap" assolutamente vincente in raffronto all'offerta tecnica. Le espressioni di Tcr offerte da Ford, Honda, Opel, Seat o Vw, solo per citare i marchi principali, si traducono, infatti, in una vettura da competizione curata e accattivante, ma con costi ben inferiori. Senza sottovalutare un altro aspetto importante: quello dell'equilibrio offerto dai motori tutti 2000 turbo di circa 330 Cv con trazione anteriore, mentre un Bureau è pronto ad applicare i giusti correttivi nel caso di eventuali divari. Il Tcs è invece la novità assoluta, ispirata agli stessi valori prestazionali della vettura di serie che, in questo caso, subisce minime modifiche ed apre anche ad altre classi (1400, 1600 e 1800cc). Tra i concetti di base del Tcs c'è, come già detto, quello di ispirarsi, per quanto possibile, alle vetture di serie. Riguardo al motore la centralina sarà libera, a condizione che

Honda Civic



TCR-TCS SCOSSA TRICOLORE

si colleghi al cablaggio originario, così come lo scarico, che dovrà essere tuttavia dotato di un catalizzatore omologato. Strettamente di serie deve invece restare la trasmissione, con i rapporti di riduzione e del cambio previsti in origine. Sarà possibile installare il differenziale autobloccante. I sistemi elettronici di controllo di guida potranno essere disattivati, così come l'impianto Abs. Libero è anche il disco frizione, mentre i bracci, i punti d'attacco, il sistema di regolazione ed il numero di ammortizzatori dovranno restare quelli previsti dal costruttore. È consentita la sostituzione o modifica di molle. I dischi freno e le pastiglie potranno essere sostituiti con altri non originali regolarmente in commercio, purché siano perfettamente intercambiabili con i pezzi originali. Il peso minimo sarà infine stabilito dal Bureau dopo l'effettuazione del balance of performance e sarà comprensivo della zavorra assegnata ad ogni tipologia di vettura. I sedili dovranno essere rimossi e sostituiti da quelli omologati Fia. Il cruscotto e la consolle centrale potranno subire le modifiche necessarie all'installazione del roll-bar. In definitiva un Turismo innovativo, semplice ed economico.

NUMEROSE LE ADESIONI DEI TEAM

Due titoli in palio sfide apertissime

Con un calendario di sette doppi appuntamenti, due titoli tricolori Piloti in palio, rispettivamente per vetture in configurazione Tcr e Tcs, e un titolo Costruttori per il campionato Tcr, oltre alle varie Coppe di classe, il nuovo Turismo tricolore sembra già piacere. Complice anche il format particolarmente snellito rispetto a quello del Cite (due gare di 25' più un giro con partenza da fermo, a differenza del Turismo Endurance in cui il via era lanciato, due sessioni di prove libere di 30' e due di qualifica di 15' ciascuno), ma soprattutto la possibilità di fare alternare due piloti sulla stessa vettura con la quale dividersi equamente l'intero weekend, ognuno dei quali prenderà parte ad un solo turno di prove cronometrate e ad una gara, ammortizzando così ulteriormente i costi. Ad oggi si contano dieci vetture Tcr e nove in configurazione Tcs. Nella categoria maggiore, già confermata è la presenza del Brc Racing Team, che schiererà tre Leon. Due le vetture della Casa iberica che verranno portate in pista dalla Bf Motorsport ed una quella di Seat Motorsport Italia. Nella lista ci sono anche i "team clienti/partner" di Top Run e Jas Motorsport, pronti a presentarsi al via con le Subaru Impreza e la Honda Civic Type R. Sempre in tema di Seat, va segnalata l'adesione della Faro Racing di Fabrizio Paolo Tablò e della Giulietta del team Romeo Ferraris. Tra i primi nomi ci sono quelli dei fratelli Jonathan e Kevin Giacon (il primo nel 2015 ha vinto il titolo della Seat Leon Cup), che correranno rispettivamente nel Tcr e nel Tcs. In quest'ultima categoria è attesa una Volkswagen Polo Gti dell'Autosport Abruzzo. Oltre alla presenza ufficiale di Seat Motorsport Italia, a completare per il momento il quadro c'è anche un nome storico del Civt che risponde a quello del team Vaccari Motori e la Peugeot 308 Gti della 2T Course & Reglade. ●



Citroën C3



STRETTAMENTE DI SERIE

A lato la Honda Tcs preparata da Vaccari: le auto destinate alla nuova categoria sono il più possibile strettamente di serie

Tcs guida alla grande novità

SCOPRIAMO LA NUOVA CATEGORIA NELLA QUALE I COMPONENTI DELLA VETTURA DI SERIE NON POSSONO ESSERE MODIFICATI

Oltre al Tcr, la vera novità del Campionato Italiano Turismo 2016 sarà rappresentata dalla nuova categoria Tcs che parte dal concetto base che i componenti della vettura di serie non possono essere modificati, a meno di quanto esplicitamente indicato nel regolamento tecnico e di quanto oggetto di specifiche autorizzazioni del bureau. Queste, in sintesi, le caratteristiche richieste.

Motore

La centralina è libera con cablaggio di serie.

Trasmissione

È possibile installare il differenziale autobloccante anche se non fornito di serie dalla casa costruttrice ed è comunque consentito il montaggio di un differenziale autobloccante meccanico a lamelle, intercambiabile con il differenziale originale. Il disco frizione è libero.

Peso Minimo

Il peso minimo della vettura sarà stabilito da un apposito bureau e sarà comprensivo di eventuale zavorra.

Scarico

Lo scarico è libero a valle del turbocompressore, dotato di un catalizzatore omologato, in tubi in acciaio da minimo 0,9 mm di spessore.

Sospensioni

È consentita la sostitu-

Honda Civic TypeR



Vw Polo Gti



LE VETTURE TCS CANDIDATE

CLASSE 1400

Abarth 595 e 695, Alfa Romeo Mito e Giulietta, Audi A1, Opel Corsa e Astra, Seat Ibiza e Leon, Volkswagen Polo e Golf.

CLASSE 1600

Audi A3, Bmw 120, Citroën Ds Sport, Ford Fiesta St, Mini Cooper, Opel Corsa Opc, Peugeot Thp 208, 308 e 308 Gti.

CLASSE 1800

Alfa Romeo Giulietta, Nissan Pulsar, Renault Clio Rs e Vw Polo Gti.

CLASSE 2000

Bmw 125 M, Cadillac Premium, Ford Focus St, Honda Civic Type R, Mercedes classe A, Opel Astra Opc, Renault Mégane RS, Seat Leon Cupra Dsg e Volkswagen Golf Gti.

Peugeot 308 Gti



zione o modifica di molle, piattelli di appoggio anche filettati e regolabili, silent-bloc di fissaggio ed appoggio di molle ed ammortizzatori, ammortizzatori anche regolabili. L'insieme di tutti i particolari sostituiti e/o modificati devono essere intercambiabili con gli originali.

Altezza minima della vettura

L'altezza da terra è libera fino al limite del contatto con il suolo quando tutti gli pneumatici di uno stesso lato sono sgonfi.

Camber/Caster

Gli angoli di Camber possono variare fino ad un massimo di 4 gradi negativi. Conseguentemente la misura del-

la carreggiata non sarà oggetto di verifica. Al Caster è prevista una tolleranza di +/- 1 grado rispetto ai valori di serie.

Cerchi

È consentito il montaggio di cerchi diversi da quelli di serie, anche in leghe di alluminio, purché conservino le misure da libretto di circolazione.

Freni

I dischi freno e le pastiglie dei freni possono essere sostituiti con altri non originali regolarmente in commercio, a condizione che siano perfettamente intercambiabili con i pezzi originali. È autorizzato il montaggio delle tubazioni dei freni di tipo aeronautico. L'impianto

Abs può essere disattivato o tolto. Sono ammesse canalizzazioni di raffreddamento in caso di eliminazione dei fari antinebbia originali.

Rinforzi

Possono essere installate, se smontabili e non regolabili, barre anti avvicinamento o anti allontanamento sui punti di attacco della sospensione alla scocca o al telaio dello stesso asse.

Abitacolo

I sedili devono essere rimossi (resta solo il sedile guidatore omologato Fia) e l'abitacolo può essere svuotato dei rivestimenti anche alle portiere dove installare pannelli di metallo o fibra di carbonio o al-

tro materiale solido e non combustibile. Possono essere tolti i rivestimenti e le protezioni interne dei passaruota e parafanghi, purché non metallici, ed asportato il materiale fonosorbente del pianale. Il cruscotto può essere modificato per l'installazione della gabbia. Il volante è libero.

Gabbia di sicurezza

La gabbia di sicurezza deve essere omologata o certificata da una Asn o omologata dalla Fia.

Cinture di sicurezza - Sistema di estinzione

Omologazione Fia.

Impianto elettrico - fari

I fari della vettura devono essere mantenuti e funzionanti per tut-

ta la durata della gara. Se i fari antinebbia sono montati nel paraurti anteriore possono essere eliminati.

Specchi retrovisori esterni

Sono obbligatori, ma possono essere sostituiti.

Data logging

Sulla vettura dovrà essere montato un data logger per l'acquisizione dei dati a disposizione del bureau.

Balance of Performance

Il BoP potrà introdurre correttivi attraverso aumento del peso minimo con massima penalità di 70 Kg, restrizione del condotto di aspirazione, altezza da terra. ●

PROGETTO CORSA

A metà dicembre, il team Progetto Corsa è tornato in pista per svolgere una giornata di test sul circuito di Vallelunga. Ad alternarsi al volante di una Osella Pa21 del team di Tony Maione sono stati Mauro Deodati ed Emanuele Romani. Di quest'ultimo il migliore responso di 1'33"784 ottenuto con gomme usate.

CURRENTI CAMPIONE

È Andrea Currenti il campione italiano Bicilindriche 2015 per il settore pista. Il siciliano della Scuderia Cst Sport ha conquistato il titolo nell'ultimo appuntamento di Sarno, aggiungendo nel proprio palmares un altro alloro dopo il successo messo a segno l'anno prima nel Campionato Italiano Velocità Montagna.

PREMIO CASTELLOTTI

È andato a Roberto Ragazzi il premio "E. Castellotti", annuale riconoscimento istituito nel 1996 ed assegnato dalla Scuderia Ferrari Club Brescia. Un premio che l'esperto pilota veneto ha meritato per i successi ottenuti nella sua lunga carriera, incluse le numerose vittorie messe a segno nel Campionato Italiano Velocità Montagna a cui ha partecipato nell'ultimo triennio con la Ferrari 458 Challenge.

JD RIENTRA NEL NEC

Dopo la cancellazione della Formula Renault 2.0 Alps, il team Jd Motorsport ha annunciato che farà il proprio rientro nella serie Nec. La squadra di Roberto Cavallari, protagonista nelle ultime due stagioni del campionato della Fast Lane Promotion, proseguirà dunque il proprio programma nella categoria 2 litri con almeno due monoposto.

TEST FORMULA

Misano ospiterà, il 16 e 17 febbraio, due giornate di test riservate alle monoposto. Saranno ammesse le vetture di F.3, F.Renault 2.0 e F.4. Il 23 e 24 dello stesso mese "lavori in corso" invece a Vallelunga, che il 25 e 26 febbraio aprirà inoltre i cancelli alle Turismo e Gt.



RECORD D'ISCRITTI NUMEROSI GLI ITALIANI AL VIA

24 Ore Dubai a quota 100

Record di iscritti per la 24 Ore di Dubai, con 100 vetture attese al via questo fine settimana. A difendere i colori nostrani nella classe A6 ci sarà la Gdl Racing, con una Mercedes Sls Amg Gt3 affidata agli olandesi Daniel de Jong, Ranger van der Zande, Ivo e Rik Breukers. La squadra di Gianluca Carboni, Roberto Gentili, Fabio Ghizzi ed il rientrante Luca Rangoni. Occhi puntati anche su Matteo Malucelli e Matteo Cressoni, sulla Ferrari 458 della Scuderia Praha, Fabio Babini, al volante di una Huracán Gt3 della Konrad, e Daniel Zampieri, con una Porsche Gt3 R della Attempto Racing.

AMMESSE LMP3, CN E GT CUP

Aco lancia l'Asian Lms SprintCup

L'Aco guarda sempre più a oriente, lanciando l'Asian Le Mans Sprint Cup aperta alle LmP3, tutte le Cn con monoscocca in carbonio e alle Gt Cup. Alla pari del campionato maggiore dell'Asian Le Mans Series, sarà la Michelin a gom-

mare la categoria che, per il momento, prevede solo tre appuntamenti sul circuito malese di Sepang da disputarsi nelle date del 29 maggio, 7 agosto e 4 settembre. Ciascuno di essi si articolerà su due gare della durata massima di un'ora.

FERRARI CHALLENGE 7 APPUNTAMENTI PER LA SERIE EUROPEA

Finali a Daytona

Sono ben 18 le piste su cui faranno tappa nel 2016 le tre serie continentali del Ferrari Challenge. A rappresentare una novità assoluta sarà il fatto che quest'anno le Finali Mondiali si disputeranno a Daytona, il 3 e 4 dicembre, approdando così per la prima volta in America. In Europa, il monomarca riservato alle 458 Evo affronterà un calendario di sette appuntamenti. Ad aprire sarà **Monza**, il primo weekend di aprile. Seguiranno le tappe del **Mugello** (1 maggio), **Le Mans** (19 giugno), **Sochi** (31 luglio), **Hockenheim** (11 settembre), **Jerez de la Frontera** (9 ottobre) e appunto **Daytona**.



INSIEME AL BLANCPAIN

Prototipi, il via da Misano

Nuova data e collocazione per l'appuntamento inaugurale del Campionato Italiano Sport Prototipi. La serie di Acì Sport prenderà infatti il via da **Misano** nel fine settimana del 9 e 10 aprile, nello stesso weekend che vedrà l'autodromo romagnolo ospitare il primo round della Blancpain Gt Series Sprint Cup 2016. Il campionato tricolore proseguirà a **Monza** l'1 maggio, per affrontare in seguito le trasferte di **Imola** (29 maggio), **Magione** (3 luglio), **Vallelunga** (11 settembre) e **Mugello** (16 ottobre).

F3 EUROPEO

Aron e Günther con Prema

Prime conferme per il team Prema, nell'ottica della partecipazione al Fia F.3. La prima, in ordine di tempo, è quella dell'estone Ralf Aron, 17 anni, che dopo avere vinto lo scorso anno con la squadra vicentina il titolo della F.4 tricolore, è adesso pronto per compiere il grande salto. Il secondo nome risponde invece a Günther, 18enne tedesco, reduce da una stagione 2015 positiva, in cui ha conquistato anche una vittoria al Norisring con i colori della KFZTeile24 Mücke Motorsport, prendendo parte all'ultima tappa di Hockenheim con la compagine di Rosin.

RIFLETTORI SULLE BIPOSTO

Proto Young Timer Cup

Il Gruppo Peroni Race conferma il proprio interesse nei confronti delle Sport. Dopo la gara singola disputata lo scorso ottobre ad Adria, l'organizzatore romano ha infatti lanciato per quest'anno la Proto Young Timer Cup, un campionato per i prototipi storici e di costruzione fino al 2003. Cinque gli appuntamenti, negli stessi weekend della Coppa Italia Prototipi riservata alle bimoto del periodo successivo. Il via da Imola il 3 aprile, per proseguire con le tappe di **Magione** (29/5), **Varano** (19/6), **Vallelunga** (25/9) e ancora **Imola** (9/10).

NASCAR EURO SERIES

Day rimane con la Caal

Il team Caal Racing ha rinnovato anche per il 2016 il proprio accordo con il 24enne Alon Day, che prenderà parte a tutto il campionato della Nascar Whelen Euro Series. L'israeliano, dopo avere disputato lo scorso anno, con la squadra della famiglia Canneori, la sua prima stagione nella categoria, terminando secondo nella Elite 1 alle spalle del campione Ander Vilarrino ed aggiudicandosi il trofeo "Jerome Sarran", punterà al titolo assoluto. Per il team Caal Racing si tratta del terzo pilota confermato dopo l'arrivo di Justin Kunz e Freddy Nordstrom.

A IMOLA LA TAPPA TRICOLORE

La Elms in sei appuntamenti

È stato ufficializzato la scorsa settimana il calendario dell'European Le Mans Series 2016, che si articolerà su un totale di sei appuntamenti, uno in più rispetto alla scorsa stagione. Anche quest'anno sarà **Imola** ad ospitare l'unica tappa tricolore, in programma il 14 e 15 maggio, a distanza di un mese esatto dalla gara inaugurale di **Silverstone**. Il 17 luglio il campionato approderà sul circuito austriaco del Red Bull Ring. Si proseguirà dunque con la trasferta del **Paul Ricard** (28 agosto), a cui faranno seguito **Spa** (25 settembre) ed **Estoril** (23 ottobre).

DEBUTTO IN VISTA NELLA SERIE

Ombra Racing in Blancpain Gt

La Ombra Racing è pronta a fare il proprio debutto nella Blancpain Endurance Series, schierando una Lamborghini Huracán Gt3. Con la nuova vettura del Toro, la squadra di Chignolo d'Isola che fa capo all'ex pilota Davide Mazzoleni affronterà un doppio programma, prendendo parte contemporaneamente al Campionato Italiano Gran Turismo. Ancora da definire l'equipaggio, che dovrebbe comunque essere ufficializzato in breve tempo.



ALLA 3 ORE DI BURIRAM ANTONIO VINCE IN COPPIA CON GELAEI

Giovinazzi esordio alla grande in Alms

Debutto e vittoria per Antonio Giovinazzi nell'Asian Le Mans Series, in occasione della 3 Ore di Buriram che si è disputata lo scorso weekend. Il pilota pugliese, reduce da una fantastica stagione che lo ha visto ottenere il secondo posto nella F.3 europea, ha portato per l'occasione al successo, in coppia con Sean Gelael (sabato autore della pole), la Oreca 03R-Nissan Lmp2 schierata con i colori del team Jagonya Ayam with Eurasia. Il binomio italo-indonesiano, nonostante una foratura nelle fasi iniziali, ha evidenziato una netta superiorità precedendo la Ligier Jsp2 di Koutsoumidis-Munemann-Winslow e l'altra Oreca motorizzata Judd di Leutwiler-Webb.

DOPO IL DIVORZIO DELL'ABRUZZESE DALLA HONDA CHE PRENDE HUFF

Tarquini-Lada, accordo vicino

Lasciato a piedi dalla Honda, Tarquini è vicinissimo alla Lada, con cui potrebbe debuttare nel 2016 al volante della Vesta. Al suo fianco nel team russo potrebbe approdare anche Valente. Singolare sarebbe così ritrovarli nella stessa

squadra dopo che lo scorso anno si sono beccati più volte in pista e fuori, dandosi rispettivamente del "troppo giovane" e del "troppo vecchio". È infine sempre più probabile che alla Honda al posto di Tarquini arrivi l'inglese Huff.

IL LOMBARDO RIENTRA NEL TRICOLORE PROTOTIPI

Uboldi torna in gioco

Davide Uboldi è pronto a fare il suo ritorno nel Campionato Italiano Sport Prototipi. Il plurititolato pilota comasco, dopo una stagione 2015 sotto le aspettative interrotta prematuramente, correrà con i colori del team Eurointernational di Antonio Ferrari, squadra con cui lo scorso anno Giorgio Mondini conquistò il titolo assoluto e quello della classe Cn2. Per il 2016, Uboldi avrà a disposizione una Ligier Js6 Evo. Sarà invece Domiciano Giaccon a portare in pista la Osella Pa21 schierata fino alla scorsa stagione dallo stesso Uboldi.



FIA F.3, ILOTT PROSEGUE

Nonostante non faccia più parte del programma junior della Red Bull, l'inglese Callum Iott proseguirà il proprio impegno nel campionato Fia F.3. Il 17enne pilota di Cambridge, reduce da una stagione di alti e bassi con il team Carlin, prenderà parte al campionato continentale 2016 al volante di una monoposto della Van Amersfoort Racing, andando così a raggiungere Pedro Piquet.

MARTIN SCEGLIE BMW

Cambio di "casacca" per il team Teo Martin Motorsport, che dopo avere portato al debutto nell'International Gt Open la McLaren 650 S, prenderà parte all'edizione 2016 del campionato di Jesús Pareja schierando due Bmw M6 Gt3. La squadra spagnola potrà inoltre contare, sempre a partire da quest'anno, della nuova direzione di Emilio de Villota Junior.

AKKA CON MERCEDES

Il team Akka-ASP ha annunciato che prenderà parte al campionato della Blancpain Gt schierando tre nuove Mercedes-AMG Gt3. Tra gli obiettivi della squadra guidata da Jérôme Policand, in precedenza presente nella serie con le Ferrari 458, c'è anche quello di prendere il via della 24 Ore di Spa con un equipaggio Pro.

GACHOT JR IN ADAC F.4

Un altro figlio d'arte è pronto a fare il proprio esordio nell'Adac F.4. Si tratta di Louis Gachot, 16 anni, intenzionato a seguire le orme del padre Bertrand. Gachot junior correrà nella serie tedesca con il nuovo team guidato da Ralf Schumacher e Gerhard Ungar. Per lui si tratterà della seconda stagione al volante di una monoposto, dopo avere già preso parte nel passata stagione alla serie francese.

Le classifiche

VELOCITÀ

ASIAN LE MANS SERIES

BURIRAM

RAID

DAKAR

SALTA (ARG)

RALLY

CIOCCHETTO

CASTELVECCHIO P. (LU)

ASIAN LMS

Resoconto della gara a pag. 77
Buriram (Thailandia),
10 gennaio 2015

Gara: 1. Giovanazzi-Gelael (Oreca 03R-Nissan) 113 giri in 3.00'23"603 alla media di 171,159 km/h; 2. Munemann-Koutsoumidis-Winslow (Ligier Js P2-Nissan) a 30'46; 3. Webb-Leutwiler (Oreca 03R-Judd) a 32'016; 4. Lok-de Bruijn-Bradley (Oreca 03R-Nissan) a 2 giri; 5. Cheng-Ho-Pin Tung-Thomas (Ligier Js p3-Nissan) a 4 giri; 6. Hunt-Ang (Ferrari 458 Gt3) a 5 giri; 7. Lee-Picariello-Adderly (Audi R8 Lms) a 5 giri; 8. J.San Chen-Taniguchi-Millroy (Bmw Z4 Gt3) a 5 giri; 9. Han Chen Chen-Yoshimoto-Hosokawa (Mercedes Sls Gt3) a 5 giri; 10. Weng Sun Mok-Bell-Sawa (McLaren) a 6 giri.

Giro più veloce: Giovanazzi in 1'27"696 alla media di 186,945 km/h.

RALLY RAID DAKAR

Resoconto della gara a pag. 56
Salta (Arg), 2-10 gennaio 2015

Assoluta: 1. Loeb-Elena (Peugeot) in 21.46'28"; 2. Peterhansel-Cottret (Peugeot) a 2'22"; 3. Sainz-Cruz (Peugeot) a 4'50"; 4. Al-Attayah-Baumel (Mini) a 17'36; 5. Hirvonen-Perin (Mini) a 32'53"; 7. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota) a 33'41"; 8. Alrajhi-Gottschalk (Toyota) a 42'51"; 9. Vasilyev-Zhiltsov (Toyota) a 54'46"; 10. Spataro-Lozada (Renault) a 1.15'45"; 11. Van Loon-Rosegaar (Mini) a 1.17'41"; 12. Roma-Haro Bravo (Mini) a 1.21'03"; 13. Hunt-Schulz (Mini) a 1.29'00"; 14. Despres-Castera (Peugeot) a 1.45'06"; 15. Przygonski-Rudnitski (Mini) a 1.51'27"; 16. Garafalic-Palmeiro (Mini) a 1.58'16"; 17. Terranova-Graue (Mini) a 2.00'48"; 18. Prokop-Tomanek (Toyota) a 2.00'56"; 19. Chabot-Pillot (Toyota) a 2.12'27"; 20. Dumas-Borsotto (Peugeot) a 2.30'53"; 21. Pelichet-Decre (Toyota) a 3.12'46"; 22. Coffaro-Meneses (Toyota) a 3.19'20"; 23. Zapletal-Marton (Hummer) a 3.23'12"; 24. Creed-Street (Gordini) a 3.35'37"; 25. Cherednikov-Tsyro (Ford) a 3.40'47"; 26. Bulacia-Garcia (Toyota) a 3.42'20"; 27. Vanagas-Rozwadowski (Toyota) a 3.43'25"; 28. Gordon-Walch (Gordini) a 3.47'36"; 29. Mas Valdes-Latrach Vinagre (Ford) a 4.04'38"; 30. Bernard-Vigneau (Buggy) a 4.15'06"; 31. Corbett-Mohr (Century) a 4.20'23"; 32. Lavielle-Polato (Renault) a 4.36'25"; 33. Peter-Moscatt (Toyota) a 4.49'09"; 34. Sireyol-Beguini (Toyota) a 5.18'20"; 35. Seidan-Delaunay (Toyota) a 5.21'17"; 36. Matthews-Burke (Century) a 5.30'24"; 37. Gutierrez Fleig-Rubi Montserrat (Toyota) a 5.33'11"; 38. Willems-Van Pelt (Toyota) a 5.54'47"; 39. Ourednicek-Vaculik (Hummer) a

6.13'51"; 40. Juknevičius-Slapsys (Toyota) a 6.18'48"; 41. Schroder-Schroder (Nissan) a 6.28'50"; 42. Foj-Santamaria (Toyota) a 6.34'40"; 43. Gracia-Vallejo (Mitsubishi) a 6.45'16"; 44. Gibon-Garcin (Toyota) a 6.50'59"; 45. Reitz-Greyling (Nissan) a 7.30'30"; 46. Alcaraz-Paquelet (Toyota) a 7.50'19"; 47. Blangino-Gagliardi (Toyota) a 7.50'45"; 48. Miura-Lichtleucher (Toyota) a 7.59'26"; 49. Theuriot-Prot (Nissan) a 8.29'12"; 50. Cinotto-Dominella (Polaris) a 8.30'54".

TAPPA PER TAPPA

Prologo (Buenos Aires-Rosario 346 km): 1. Ten Brinke-Colsoul in 6'08"; 2. Sainz-Cruz a 3"; 3. Pons-Torlaschi a 4"; 4. Al-Attayah-Baumel a 5"; 5. Dabrowski-Czacher a 5"; 6. Roma-Bravo a 7"; 7. Hirvonen-Perin a 7"; 8. De Villiers-Von Zitzewitz 9"; 9. Peterhansel-Cottret a 9"; 10. Peterhansel-Cottret a 9".

1. Tappa (Rosario-Villa Carlos Paz 662 km): cancellata.

2. Tappa (Villa Carlos Paz-Termas de Rio Hondo 858 km): 1. Loeb-Elena in 3.45'46"; 2. Peterhansel-Cottret a 2'23"; 3. Vasilyev-Zhiltsov a 2'38"; 4. De Villiers-Von Zitzewitz a 3'01"; 5. Hirvonen-Perin a 3'05"; 6. Poulter-Howie a 3'20"; 7. Despres-Castera a 4'00"; 8. Al-Attayah-Baumel a 4'18"; 9. Prokop-Tomanek a 4'25"; 10. Ten Brinke-Colsoul a 5'02".

3. Tappa (Termas de Rio Hondo-Jujuy 663 km): 1. Loeb-Elena in 2.09'39"; 2. Sainz-Cruz a 1'23"; 3. Al-Attayah-Baumel a 1'25"; 4. De Villiers-Von Zitzewitz a 2'02"; 5. Hirvonen-Perin a 2'49"; 6. Peterhansel-Cottret a 2'52"; 7. Poulter-Howie a 3'03"; 8. Ten Brinke-Colsoul a 3'49"; 9. Alrajhi-Gottschalk a 4'54"; 10. Despres-Castera a 5'47".

4. Tappa (Jujuy-Jujuy 629 km): 1. Peterhansel-Cottret in 3.42'42"; 2. Sainz-Cruz a 11'00"; 3. Loeb-Elena a 27'00"; 4. Al-Attayah-Baumel a 4'57"; 5. Despres-Castera a 5'44"; 6. Alrajhi-Gottschalk a 5'59"; 7. Poulter-Howie a 6'15"; 8. Roma-Bravo a 7'10"; 9. Terranova-Graue a 7'43"; 10. Gordon-Walch a 8'34".

5. Tappa (Jujuy-Uyuni 642 km): 1. Loeb-Elena in 3.32'34"; 2. Sainz-Cruz a 22'00"; 3. Peterhansel-Cottret a 3'00"; 4. Al-Attayah-Baumel a 3'07"; 5. Poulter-Howie a 6'07"; 6. Hirvonen-Perin a 7'42"; 7. De Villiers-Von Zitzewitz a 8'36"; 8. Gordon-Walch a 9'20"; 9. Terranova-Graue a 10'15"; 10. Roma-Bravo a 10'33".

6. Tappa (Uyuni-Uyuni 723 km): 1. Peterhansel-Cottret in 5.01'07"; 2. Sainz-Cruz a 17'00"; 3. Alrajhi-Gottschalk a 17'09"; 4. Loeb-Elena a 8'15"; 5. Al-Attayah-Baumel a 9'51"; 6. Roma-Bravo a 12'01"; 7. Terranova-Graue a 14'06"; 8. Hirvonen-Perin a 14'15"; 9. De Villiers-Von Zitzewitz a 15'14"; 10. Van Loon-Rosegaar a 16'45".

7. Tappa (Uyuni-Salta 793 km):

1. Sainz-Cruz in 3'19'03"; 2. Loeb-Elena a 38'0"; 3. Al-Attayah-Baumel a 3'22"; 4. Peterhansel-Cottret a 3'27"; 5. Hirvonen-Perin a 4'07"; 6. Despres-Castera a 5'24"; 7. De Villiers-Von Zitzewitz a 5'25"; 8. Alrajhi-Gottschalk a 6'42"; 9. Poulter-Howie a 6'57"; 10. Roma-Bravo a 7'16".

RALLY

RALLY A INVITI

Il Ciocchetto

Castelvecchio Pascoli (Lu),
20 dicembre 2015

Assoluta: 1. Michelinì-Perna (Ford Fiesta R5) in 31'40"72; 2. Pascoli-Narduzzi (Peugeot 207) a 14'45; 3. Marcucci-Gonnella (Peugeot 207) a 34'19; 4. Arza-Castiglioni (Renault Clio) a 44'98; 5. Panzani-Baldacci (Renault Twingo R2) a 51'86; 6. Santini-Barsotti (Renault Clio) a 1'19'16; 7. Pinelli-Nesti (Renault Clio) a 1'27'61; 8. Catanzano-Gabelloni (Renault Clio) a 1'35'22; 9. Marchetti-Parducci (Subaru Impreza) a 2'38'71; 10. Perna-Perna (Renault Clio) a 2'44'34.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Giannini-Fratta in 36'30"75; 2. Baldassari-Matteoni a 1'17'37; 3. Orsi-Alfieri a 1'50'53; 4. Lombardi-Marchi a 2'51'95 (Fiat Seicento).

Classe 1400: 1. Baroncelli-Pellegrini in 35'47'32; 2. Giorgieri-Giannecchini a 3'49'91 (Fiat Panda).

Classe 1600: 1. Ciabatti-Perrone (Citroën Saxo VTS) in 39'43'80.

Classe 2000: 1. Arza-Castiglioni in 32'25"70; 2. Catanzano-Gabelloni a 50'24; 3. Boscaroli-Budoia a 2'11'28; 4. Beltrame-Calligaro a 2'21'78; 5. Santini-Mazzetti a 2'23'92; 6. Cadelano-Collodi a 3'39'47; 7. Babboni-Moia a 6'53'75; 8. Boscaroli-Cunico a 9'00"74 (tutti su Renault Clio Williams).

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Pieroni-Angilletta in 38'21'03; 2. Landi-Giorgio a 4'20"22 (entrambi su Fiat 600).

Classe 1400: 1. Lombardi-Meconi in 36'48'33; 2. Bertolacci-Sarti a 3'13; 3. Bonechi-Favali a 1'37'44; 4. Iacopinelli-Vecoli (Rover MG) a 2'23'46 (gli altri su Peugeot 106).

Classe 1600: 1. Orsi-Biagi in 34'31'14; 2. Martinelli-Portera (Citroën Saxo) a 1'04'29; 3. Zadra-Salvadori a 1'53'42; 4. Matteucci-Roncoli a 2'02'04; 5. Gorini-Cafaggi (Citroën Saxo) a 2'26'02; 6. Bicchietti-Sanesi a 3'28'09; 7. Ambrosio-Ghidini a 6'56'04 (gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Perna-Perna (Renault Clio R Light) in 34'25'06; 2. Faraci-Brunetti (Renault Clio Williams) a 4'45'59.

Classe S2000: 1. Pascoli-Narduzzi in 31'55'17; 2. Marcucci-Gonnella a 19'74 (Peugeot 207).

Classe oltre 2000: 1. Marchetti-Parducci (Subaru Impreza) in 34'19'43.

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Martinelli-Ferrari (Suzuki Swift) in 35'47'25; 2. Semeraro-Colombo (Citroën Ds3) a 3'32'57.

Classe R2B: 1. Panzani-Baldacci in 32'32'58; 2. Marcucci-Vellini a 4'41'27; 3. Rossi-Bernardi (Citroën C2) a 5'34'18 (gli altri su Renault Twingo).

Classe R3C: 1. Santini-Barsotti in 32'59'88; 2. Pinelli-Nesti a 8'45 (Renault Clio).

Classe R5: 1. Michelinì-Perna in 31'40'72; 2. Domenici-Nataloni a 7'10"75 (Ford Fiesta).

GRUPPO RS

Classe Rs3: 1. Innocenti-Carbonara (Renault Twingo) in 40'29'13.

RALLY CIOCCHETTO CASTELVECCHIO PASCOLI

Michelinì gran protagonista

CASTELVECCHIO - Durante il riordino di metà giornata, quella conclusiva, Rudy Michelinì era apparso sereno. Lui, sulle strade del "Ciocchetto", non era mai riuscito a prevalere ma il filotto di speciali vinte nella fase centrale di gara e la repentina uscita di scena di Gabriele Ciavarello avevano fatto presagire tutto fuorché un epilogo deludente. Quello è stato costretto a subirlo proprio l'amico-rivale massese, con la Fiesta Wrc messa a riposo a causa della rottura del cambio all'avvio della quarta speciale, un guasto che ha vanificato leadership e aspettative. Una gara, quella che mandato in archivio il 2015 rallystico toscano, con la sua presentata sotto un'altra veste. Orfana del suo patron Gelfo Marcucci scomparso a pochi giorni dal via; alla soglia dei cinquant'anni di presenza tra le curve della tenuta ma calata maggiormente nel contesto natalizio, con un'area riservata ai bambini e Babbo Natale a far compagnia allo speaker sul palco partenza. Tutto quanto fa spettacolo, colpi di scena compresi. Il più significativo, quello che sembrava aver vanificato la vittoria di Michelinì, è andato in scena sulla nona piasse. Lì, con la Fiesta R5 che non aveva mai usato prima, il lucchese polverizzava in un testacoda venti e passa secondi di vantaggio sul primo inseguitore, quel Tomas Pascoli salito in cattedra con la 207 S2000. Un sorpasso che costringeva Michelinì ad aggredire nelle ultime quattro prove per riguadagnare la vetta ed il brindisi natalizio. Primo podio in carriera alla fine per Andrea Marcucci con la Peugeot 207 S2000.

Gabriele Michi



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

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

IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bc BPIITRXXX)

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA

EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa



Polveri sottili di chi è la colpa?

La Cusano analizza uno studio dell' Agenzia americana per l' ambiente che esamina il traffico automobilistico

Negli ultimi tempi si sente spesso parlare di "particolato" quando si affronta il tema dell'inquinamento atmosferico. Il termine, ora più utilizzato del pur frequente "polveri sottili", definisce l'insieme delle sostanze sospese in aria e indica l'inquinante di maggior impatto nelle aree urbane. E' classificato in base al suo spessore, cioè dal diametro massimo delle sue particelle: il particolato grossolano ha dimensioni superiori a 10 micrometri (unità di misura che corrisponde al milionesimo di metro) e difficilmente penetra nel tratto respiratorio superando la laringe; il PM 10, inferiore a 10 micrometri, è inalabile da naso e laringe; il PM 2.5, inferiore a 2,5 nanometri, è in grado di penetrare profondamente nei polmoni. Ci sono poi particolati ancora più sottili, per i quali si parla di polvere respirabile. La presenza nell'aria del PM 2.5 è generalmente considerata una diretta conseguenza



del volume del traffico automobilistico. Secondo uno studio effettuato da alcuni ricercatori americani, che ha suscitato l'interesse dell'Unicusano Lab e delle sue attività di ricerca, i quantitativi di PM 2.5 presenti nell'aria nelle aree limitrofe alle principali arterie urbane non dipendono direttamente da questo volume ma da diversi fattori, fra cui i principali sono le condizioni meteorologiche e il livello di inquinamento regionale. La pubblicazione scientifica, rilanciata dal

blog dall'Epa, l'Agenzia per la protezione dell'ambiente statunitense, è frutto di un'analisi effettuata a Portland in cui sono stati analizzati e sovrapposti i dati statistici sulle condizioni del traffico raccolti 24 ore su 24 sulla qualità dell'aria. Lo studio è stato realizzato da un team guidato da Christine Kendrick, membro del Portland Bureau of Transportation, l'agenzia per i trasporti della città dell'Oregon, ed è stato portato a termine con la collaborazione della stessa Epa. I risultati sono contenuti in un volume dal titolo "Diurnal and seasonal variations of NO, NO2 and PM 2.5 mass as a function of traffic volumes alongside an urban arterial". Nel presentare i riscontri del lavoro nel blog dell'Agenzia statunitense, Christine Kendrick ha evidenziato, invece, la correlazione riscontrata tra traffico e concentrazioni di ossidi di azoto e la necessità di adottare politiche adeguate per combattere l'inquinamento, a cominciare dalla segnaletica stradale, «essenziale per la sicurezza ma che può creare situazioni di traffico che provocano ripercussioni negative sulla qualità dell'aria, in particolare nelle ore di punta, con situazioni di marcia stop and go. Per questo - scrive la Kendrick - è importante analizzare le zone della città per capire se è possibile ottimizzare la segnaletica stradale al fine di ridurre le emissioni nocive dei veicoli, in un bilanciamento con altre esigenze come i tempi di spostamento e la sicurezza». I dati americani meritano dunque attenzione, ma - come i nostri lettori sanno - l'impegno dell'Ateneo romano rimane puntato verso l'ecosostenibilità e verso una svolta elettrica della mobilità.

blog dall'Epa, l'Agenzia per la protezione dell'ambiente statunitense, è frutto di un'analisi effettuata a Portland in cui sono stati analizzati e sovrapposti i dati statistici sulle condizioni del traffico raccolti 24 ore su 24 sulla qualità dell'aria. Lo studio è stato realizzato da un team guidato da Christine Kendrick, membro del Portland Bureau of Transportation, l'agenzia per i trasporti della città dell'Oregon, ed è stato portato a termine con la collaborazione della stessa Epa. I risultati sono contenuti in un volume dal titolo "Diurnal and seasonal variations of NO, NO2 and PM 2.5 mass as a function of traffic volumes alongside an urban arterial". Nel presentare i riscontri del lavoro nel blog dell'Agenzia statunitense, Christine Kendrick ha evidenziato, invece, la correlazione riscontrata tra traffico e concentrazioni di ossidi di azoto e la necessità di adottare politiche adeguate per combattere l'inquinamento, a cominciare dalla segnaletica stradale, «essenziale per la sicurezza ma che può creare situazioni di traffico che provocano ripercussioni negative sulla qualità dell'aria, in particolare nelle ore di punta, con situazioni di marcia stop and go. Per questo - scrive la Kendrick - è importante analizzare le zone della città per capire se è possibile ottimizzare la segnaletica stradale al fine di ridurre le emissioni nocive dei veicoli, in un bilanciamento con altre esigenze come i tempi di spostamento e la sicurezza». I dati americani meritano dunque attenzione, ma - come i nostri lettori sanno - l'impegno dell'Ateneo romano rimane puntato verso l'ecosostenibilità e verso una svolta elettrica della mobilità.

In strada **Seat Ibiza Cupra**

Sportiva ed essenziale

LA PICCOLINA DI CASA SEAT IN VARIANTE "RACING" O QUASI, LA IBIZA CUPRA, SI RILANCIA COME SPORTIVA DI VECCHIA GENERAZIONE GRAZIE AL MOTORE 1.8 TURBO DA 192 CV ABBINATO A UN CAMBIO MANUALE A SEI RAPPORTI

di Maurizio Voltini



ABITACOLO

CON LOOK SPORTIVO

Decisamente sportivo il look dell'abitacolo della Seat Ibiza Cupra: dal volante "tagliato" in basso, agli strumenti con contachim tarato a ben 280 km/h fino ai sedili sagomati sportivamente





MOTORE CON 12 CV IN PIU'

La Seat Ibiza Cupra 2016 ha un motore turbo a doppia alimentazione (diretta e indiretta) che ha 12 cv in più rispetto al vecchio modello grazie anche alla wastegate elettrica e alla distribuzione a fasatura variabile su entrambi gli alberi a cammes

LA SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri turbo, 1798 cc, 16 valvole, distribuzione variabile, iniezione MPI + TSI.
Potenza max: 192 cv a 4300-6200 giri.
Coppia max: 320 Nm a 1450-4200 giri.
Trasmissione: trazione anteriore con XDS, cambio manuale a sei rapporti.
Sospensioni: anteriori McPherson, posteriori multilink, con DDC.
Freni: anteriori a disco autoventilanti (ø310x25 mm), posteriori a disco (ø230x9 mm).
Ruote: in lega, con pneumatici 215/40 R17.
Dimensioni: lunghezza 4055 mm, larghezza 1693 mm, altezza 1420 mm, passo 2469 mm.
Peso: 1260 kg.
Prezzo: 21.500 euro.

Per la Seat, la denominazione "Cupra" (acronimo di Cup Racer) è sempre stata sinonimo di sportività al massimo livello per i propri modelli stradali, e non fa eccezione l'ultima piccola due volumi presentata con questa "marchiatura". Parliamo dell'ultima Ibiza sportiva, che viene lanciata proprio questo mese di gennaio e riesce ad abbinare alle sue dimensioni compatte un apparato propulsivo da incontentabili o quasi. Sotto il cofano è stato infatti installato il 1.8 turbo che già tante altre volte abbiamo trovato sulle varie Gti del gruppo, però riprogettato per questa occasione nella variante da 192 cv e 320 Nm di coppia. È la prima volta che su una Ibiza di serie si arriva a valori simili di erogazione, tali da garantire una velocità massima di 235 km/h e uno spunto da zero a cento orari di soli 6,7 secondi. Il tutto abbinato all'iniezione "combinata" sia indiretta che diretta, nonché alla trazione anteriore con cambio a sei rapporti manuale: in questo si è voluto assecondare le richieste dei puristi ottenendo anche un minor peso complessivo (e prezzo finale) che non col cambio a doppia frizione Dsg, senza comunque rinunciare al differenziale autobloccante elettronico Xds. Tuttavia, le qualità dinamiche della nuova Ibiza Cupra non risiedono soltanto nell'apparato propulsivo: l'impianto frenante è stato potenziato di conseguenza e soprattutto sono state adottate le sospensioni regolabili dall'abitacolo. È stata quest'ultima una delle particolarità che abbiamo

più apprezzato alla guida della Ibiza Cupra, assieme ovviamente alla spinta motrice garantita dalla notevole coppia. Infatti nella guida con impostazione normale (Comfort) questa piccola Seat si comporta come ci aspetteremmo da qualsiasi due volumi da famiglia; ma se vogliamo un comportamento senza compromessi basta passare in modalità Sport. A questo punto il settaggio di sterzo (elettrico) e sospensioni viene migliorato di ben il 20% offrendo, grazie anche alle ruote da 17 pollici, una guida molto precisa e reattiva. Sono sempre previsti i sistemi Esc (controllo di stabilità) assieme a quelli di trazione, di assistenza alle partenze in salita, di frenata anticollisione e pure quello per rilevare la stanchezza del guidatore. Grande novità della gamma 2016 Ibiza una decisa svolta verso la multimedialità tramite un bel display generoso nella plancia e il sistema di connettività Seat Full Link che permette di sfruttare al meglio le potenzialità e le applicazioni del nostro smartphone, Apple o Android. È stata inoltre realizzata la Seat Drive App per poter gestire anche in vivavoce i vari "social" ma pure le modalità di guida o la posizione in cui si è parcheggiato. Ci sono anche tante altre novità sia meccaniche sia di infotainment (molte di prossimo arrivo) sulla nuova Ibiza Cupra, che presenta gli aggiornamenti esteriori e interni già visti sull'ultima generazione di Seat Ibiza. La Seat Ibiza Cupra costa 21.500 euro, con carrozzeria solo a tre porte. ●

APPLE CAR PLAY E CAMBIO SOLO MANUALE

La Ibiza Cupra prevede solo il cambio manuale 6 marce per assecondare i puristi della guida sportiva. A lato, l'infotainment di bordo prevede Apple Car Play; a destra il pulsante assetto sport in plancia



FUGGIANO

Silenzio, parla il "Drago".
Si riconoscono, da sinistra,
anche Nannini, Pirro e Ghione



È PIACIUTO L'INTERVENTO DEL "DRAGO" AI CASCHI DI AS

Le parole d'oro di **Munari**

Scrivo questo breve pensiero solo per rendere omaggio a una persona che tra gli Anni '70 e '80 ha saputo rendere grande l'Italia dei rally. Parlo ovviamente di Sandro Munari. Ero presente alla consegna dei Caschi d'Oro di Autosprint e ho

davvero apprezzato l'aneddoto da lui raccontato circa l'importanza ricoperta dalla vittoria al Montecarlo del 1972 per riaprire la catena di montaggio della Lancia Fulvia da poco chiusa, con il conseguente reintegro degli operai ritrovatisi all'im-

provviso disoccupati, ma soprattutto per rilanciare l'auto tricolore sul mercato mondiale. Un'interessante e importante riflessione che ha messo in luce, se mai ce ne fosse stato bisogno, le qualità di un campione che non ha dimenticato di essere anche un uomo comune inserito in un contesto sociale. Qualcosa che i piloti moderni, immersi nei privilegi e nell'esclusività, oltre che attornati da personaggi che dettano loro agenda e pensieri, difficilmente avrebbero potuto pronunciare. Quindi chapeau Drago! Grazie.

Chiara Rainis

Le parole che ha pronunciato Sandro Munari la sera dei Caschi d'Oro hanno lasciato il segno. E non a caso, perché (hai ragione, Chiara) provengono da un grande personaggio, intelligente e vero. E rappresentano una delle perle che hanno brillato in una serata memorabile, occasione non solo di festa, ma anche d'incontro, riflessione e dibattito, nel solco della linea che da sempre caratterizza il nostro (e vostro) settimanale.

IL NUMERO DA COLLEZIONE USCITO A FINE ANNO HA INCONTRATO I GUSTI DEI LETTORI

Un **As** che accende la passione

Grazie per l'ultimo numero dell'2015 dedicato ai "Campioni per sempre". Con questo numero non solo vi siete superati, ma avete dimostrato nuovamente la passione e l'amore che tutti voi avete per il mondo delle corse. Leggere e/o solamente sfogliare qualsiasi vostro numero, è come viaggiare nella "macchina del tempo". Infatti ciascun fascicolo tratta sia argomenti recenti, che argomenti del passato nonché argomenti... futuristici. Così facendo noi lettori ci facciamo una cultura sulle corse. Con questo andare dal presente al passato io rivivo e rivedo la mia vita di appassionato delle corse, mentre andando verso il futuro, sogno come potranno essere le auto di domani. Anche per questo, grazie!

Francesco Barsotti

Carissimo Alberto Sabbatini, avete fatto centro anche stavolta! "Campioni per sempre" è un libro di testo per chi oggi crede che la Formula Uno stia perdendo il sapore di una volta. Grazie alle avventure che ci avete fatto leggere questo Natale (che bel regalo!), oggi milioni di appassionati

in tutto il mondo continuano ad amare questo Sport. E a chi oggi teme che l'Automobilismo stia perdendo il suo fascino, queste pagine danno risposte utili per l'avvenire. Così come ci sarà futuro finché i team continueranno a cercare la trovata geniale per guadagnare il decimo in più, finché ci saranno i Rosberg e gli Hamilton che si guardano storto sul podio di un Gp, finché migliaia di tifosi osanneranno un pilota messicano giungere ottavo, dalle tribune di casa loro. Ecco, fino a che vedremo cose come queste, nel mondo ci sarà sempre passione per la FormulaUno.

Del resto imparare dalla storia è una lezione da sempre indiscutibile e preziosa. Allora grazie, Autosprint, per ricordarci anche stavolta che cosa è la Formula Uno, chi è stato a farla diventare grande e soprattutto come. Alla prossima antologia! Lo avete promesso, vero?

Carlo Carzaniga

Lettere come queste sono uno sprone importante e danno segnali di passione importanti quanto veraci. Ne terremo conto anche in proiezione di future iniziative.



AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile

Alberto Sabbatini

a.sabbatini@autosprint.it

Andrea Cordovani

(caporedattore)

a.cordovani@autosprint.it

051.62.27.147

Sergio Remondino

(caporedattore)

s.remondino@autosprint.it

051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci

(inviato)

c.mannucci@autosprint.it

051.62.27.220

Mario Donnini

m.donnini@autosprint.it

051.62.27.227

Segreteria

segreteria_as@autosprint.it

051.6227111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli

Roberto Rinaldi

grafici_as@autosprint.it

051.62.27.249

Cinzia Balboni

Roberta Massa

Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale

Andrea Brambilla

a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:

Marco Angrisanis mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo,**

Alberto Crippa, Mario Chiarappa

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

Massimo Bettiol,

Getty Images, Oliver

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Tecnica: **Giorgio Piola**

Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **Roberto Chinchero,**

Gianni Cogni, Massimo Costa, Alfredo

Filippone, Alessandro Gargantini,

Marco Giordo, Martin Holmes, Piero

Libro, Dario Lucchese, Domenico

Luiso, Fernando Morandi, Arturo

Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani,

Daniele Sgorbini, Alessandro

Stefani, Leonardo Todisco Grande,

Tetsuya Tsuzuki, Maurizio Voltini,

Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati

abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRI NT **MOTO**

AM Gs **SPORT STYLE**

ESISTE UNA SOLA

auto

CAPACE DI FARTELE VIVERE TUTTE.

› VESTE GRAFICA RIVOLUZIONATA, MODERNA E IMPATTANTE

› LETTURA PIÙ SEMPLICE E FUNZIONALE

› NUOVE RUBRICHE DEDICATE AL LIFESTYLE E TANTE AUTOREVOLI PROVE SU STRADA



LE NOVITÀ 2016 TUTTE LE AUTOMOBILI CHE GUIDEREMO DURANTE L'ANNO
ANTEPRIMA A BORDO DELL'INNOVATIVA MERCEDES CLASSE E
HI TECH L'AUTO A RISCHIO HACKER: ECCO COME DIFENDERSI
PROVE LAMBO AVENTADOR SV - BMW X1 - PEUGEOT 208 - SSANGYONG TIVOLI
PRIMI TEST RENAULT MÉGANE - LEXUS RX 450H - PORSCHE MACAN GTS

IL NUOVO NUMERO È IN EDICOLA



MOTOR BIKE EXPO

22 23 24 JANUARY 2016

THE INTERNATIONAL MOTORCYCLE SHOW

VERONA - ITALY



CAFE RACER



CUSTOM



SPORT



SCOOTER

TOURING

OFF ROAD



www.motorbikeexpo.it
info@motorbikeexpo.it