

24 ORE DAYTONA TRIONFO LMP2 CON LIGIER, ITALIANI SFORTUNATI

# AUTO SPRI NT

n. 5

Anno LV - Settimanale 2-8 febbraio 2016

3 Euro  
(Italy only)

NL 650 € - AUT 650 € - BE 600 € - +5.50 €  
D 800 € - +5.50 € - SVIZZERA FC (ed. 800 CHF)  
CAVOTTONO 770 CHF - PTE COXN 5,50 €



## FOTOSHOCK

La sequenza esclusiva di Latvala che travolge uno spettatore al Montecarlo

foto MICHELE BARAZZUTTI-RALLYCIACK



# BIANCA IDEA

Vi piace  
la **Ferrari 2016**  
in livrea  
bianco-rossa?  
Maranello  
studia come  
rinnovare  
il look.  
Sarà così?

Elaborazione grafica di DANIELE SANFILIPPO



## SCHUMI 20 ANNI FA

1996, Michael è all'alba della leggenda in Rosso. Riviviamo quel debutto tra retroscena e nostalgia

Non sai cosa scegliere per il tuo cellulare?  
PASSA A TISCALI MOBILE!

# SMART 3 GIGA

LA PROMO È UNA FAVOLA!

500 MIN + 500 SMS

VERSO TUTTI

+

3 GB

11 €/mese  
PER SEMPRE

ANCHE  
PER  
PARTITA IVA



INCLUSI 12 MESI DI

infinity

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

tiscali:

tiscali.it | ☎130 | tiscali store

## 8 Clear il paziente inglese



## 32 Montoya ci mette la faccia



## 70 Scola dell'obbligo

## fiordiserra



### FORMULA UNO

- 4 FERRARI BIANCA IDEA
- 6 F1 CON L'AUREOLA
- 12 TEST PIRELLI E LE CASTELLET
- 14 MARANELLO EXPRESS
- 16 SCHUMI VENTI ANNI FA

### VELOCITÀ

- 22 24 ORE DAYTONA
- 38 GIOVINAZZI LANCIA LA SFIDA
- 56 BATHURST CORSE DELL'ALTRO MONDO
- 60 F4 ITALIA È GIÀ RECORD
- 64 SUPERCUP SERIE LOW COST
- 66 BACCI AFFARI DI FAMIGLIA
- 76 CUORE DA CORSA DE' GIUSTI

### RALLY

- 40 LATVALA CHE INCORNATA!
- 45 OCCHIO CITROEN OGIER TI GUARDA
- 46 MONTECARLO FRATELLI D'ITALIA
- 50 EUROPEO SALTA L'APERTURA
- 52 HYUNDAI R5 ESCE ALLO SCOPERTO

### RUBRICHE

- 55 RALLYSPRINT
- 68 PISTASPRINT
- 74 CLASSIFICHE
- 78 PROVA/PORSCHE 911 TURBO S
- 82 POSTASPRINT

# Bianca idea

MARANELLO STUDIA COME RINNOVARE IL LOOK DELLA F1 2016 E VORREBBE APPLICARE UNA SPRUZZATA DI BIANCO ALL'AIR SCOPE O ALL'ABITACOLO. ECCO COME POTREBBE APPARIRE LA 667

di Alberto Sabbatini



Elaborazione grafica di DANIELE SANFILIPPO

## MUSO CORTO, PUSH ROD E UN PO' DI BIANCO

Ecco, nella nostra interpretazione come potrebbe essere la livrea della Ferrari 667 (sigla di progetto) che oltre al muso corto e alla sospensione push rod potrebbe sfoggiare un po' di bianco e il tricolore sull'air scope e attorno all'abitacolo

1964 **Ferrari 158**



1975 **Ferrari 312 T**



**Un tocco di bianco.** Lassù sull'air-scope. E magari attorno all'abitacolo. Poi un bel tricolore. Niente di eccessivamente vistoso. Ma quanto basta per dare un look diverso alla Ferrari 2016. Non c'è ancora niente di deciso, ma sul tavolo di Maurizio Arrivabene ci sono due o tre proposte differenti per variare leggermente la grafica della Ferrari 2016 tra le quali nei prossimi giorni verrà fatta la scelta. L'idea, come detto, è quella di aggiungere un po' di bianco sulla carrozzeria. Ma non è ancora certo che venga alla fine scelta questa strada. Per adesso è solo una possibilità. Si dice sia stata una richiesta precisa di Sergio Marchionne per differenziare visivamente la monoposto 2016 dalle precedenti. Ma potrebbe essere anche stata una proposta di Maurizio Arrivabene, che per tanti anni quando era dall'altra parte della barricata (e rappresentava in Ferrari lo sponsor Philip Mor-

ris) influiva con una certa autorità sulla colorazione delle Rosse e sulla posizione dei marchi sulla carrozzeria. Non è la prima volta che la Ferrari cambia leggermente la grafica della propria monoposto. Il rosso totale o il bianco si alternano da anni sulle F.1 del Cavallino. Dipende anche dal "peso" dello sponsor. Bianco e rosso sono i colori base dei tre più importanti sponsor Ferrari degli ultimi quindici anni: Philip Morris, Vodafone e Santander, quindi non c'è niente di strano che compaia (o scompaia). Solo per restare nel secolo attuale, per tutta l'era Schumacher la Ferrari era rossa ma aveva le ali anteriori e posteriori e i turning vanes (i deflettori laterali) colorati di bianco. Poi nel 2007 la Ferrari tornò completamente rossa, ali comprese. Un rosso però più scuro e intenso. Mentre il bianco si spostò sulle tute dei piloti. C'è anche da dire che il rosso Ferrari è cambiato molte

volte nel corso degli anni. Per esempio, il rosso delle monoposto Anni '80 era più carico di quello del decennio 1990-2000, che anno dopo anno (su richiesta dello sponsor Marlboro) si schiariva sempre di più assumendo sfumature fluorescenti o quasi "aranciate" per migliore visibilità tv. Nel 2008 il rosso delle Ferrari si scuri ancora di più e assunse una colorazione metallizzata. E sotto le luci artificiali della gara notturna di Singapore forniva riflessi granata o quasi marroni. Dal 2009 si tornò indietro a un rosso più chiaro e ricomparve il bianco sulle ali. Nel 2013 ci fu la novità del nero nella parte inferiore della carrozzeria. Un po' per motivi grafici, ma anche per nascondere le forme precise dell'auto all'esame fotografico dei concorrenti. Ora nel 2016 sarà forse la volta del ritorno del bianco attorno all'air scope e all'abitacolo. I precedenti sono discordanti: il bianco portò fortuna nel triennio '75-'76-'77 alla 321 T di Lauda che vinse due mondiali su tre. Ma contraddistinse in modo sfortunatissimo la F93A del 1993 che fu l'ultima Ferrari, prima della disastrosa F14-T del 2014, a non vincere nemmeno una gara in stagione. Montezemolo, superstitioso com'era, non avrebbe mai scelto di nuovo quei colori. Marchionne invece è più pragmatico e meno scaramantico. ●



1993 Ferrari F93A



**LE FERRARI PIÙ BIANCHE DELLA STORIA F1**

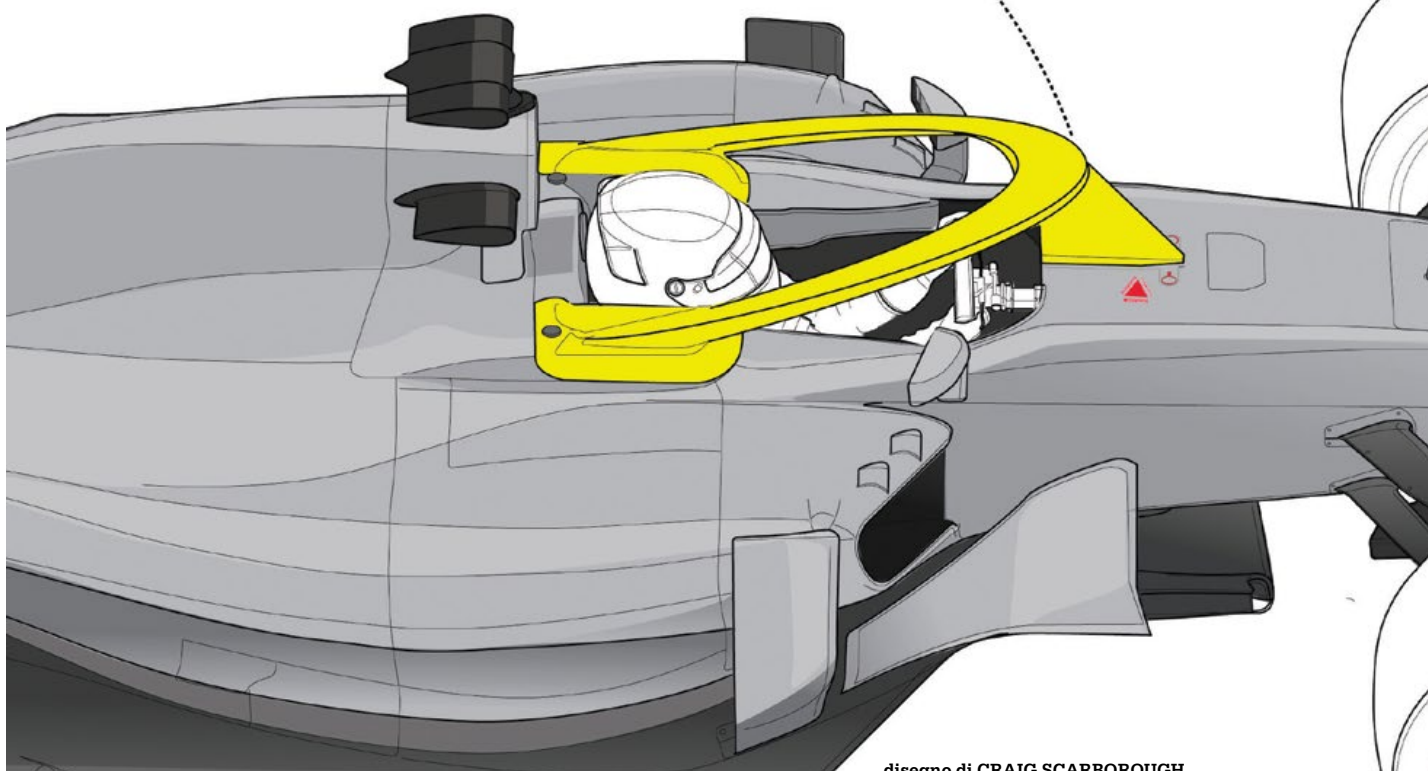
Nel 1964 la Ferrari schierò a sorpresa la 158 F1 di Surtees nei Gp Usa e Messico nei colori bianco/blu, quelli dell'importatore Usa Chinetti, perché Ferrari, in polemica con la Federazione, rinunciò volutamente al rosso nazionale. Era bianco-rossa poi dal 1975 al 1977 la 312 T che conquistò due mondiali ma anche la F93A a sospensioni attive che non vinse mai

**SUL WEB SI SONO SCATENATE LE PROPOSTE DEI TIFOSI-DISEGNATORI**



# Arriva **Halo** la F.1 con l'**aureola**

PROPOSTA DAI TEAM F.1 ALLA FIA LA SOLUZIONE PROGETTATA  
DA UN GRUPPO DI TECNICI VICINI ALLA MERCEDES.  
DAVIDSON HA GIÀ PROVATO IL SISTEMA AL SIMULATORE



disegno di CRAIG SCARBOROUGH

**D**opo aver valutato le varie proposte in campo, il Fia Safety Institute ha scelto il sistema denominato Halo per portare avanti il progetto di protezione alla testa del pilota in vista di una sua applicazione sulle monoposto a partire dal 2017. Si tratta di un progetto nato da uno staff di tecnici vicino al team Mercedes Amg di F.1 ma non è una proposta ufficiale della squadra campione del mondo. In che cosa consiste?

Halo prevede che sopra e intorno all'abitacolo della monoposto venga montata una protezione vagamente ellissoidale, a forma di delta, incernierata alla scocca tramite due perni in modo da permettere al pilota di ruotarla verso l'alto e all'indietro per uscire dall'abitacolo e sostenuta sul davanti da un piloncino. La protezione in questione deve deviare eventuali detriti che vanno verso la testa del pilota. Un po', per fare due casi eccellenti, come la molla che urtò il casco di Massa nelle prove del Gp d'Ungheria 2009 o come il pezzo di musetto che ha ucciso Justin Wilson nella gara Indycar di Pocono

**LA PROTEZIONE  
RUOTA E SI SOLLEVA**  
Nel disegno è evidenziato il sistema Halo di protezione della testa, così denominato perché la sua forma ricorda quella di un'aureola. Può ruotare verso l'alto, come indicato dal tratteggio. Al momento sono oggetto di studio i problemi di visibilità ed estricazione del pilota dall'abitacolo

lo scorso 24 agosto. Incidenti le cui drammatiche conseguenze avrebbero forse potuto essere evitate con la presenza di una protezione dell'abitacolo. Anche le lesioni poi rivelatesi fatali a Jules Bianchi avrebbero forse potuto essere meno gravi. Non lo potremo mai sapere, ma anche da questi drammi è venuta una serie di iniziative e progetti, sfociati nella volontà di fare qualcosa di concreto e rapidamente.

Dalla forma del dispositivo di sicurezza, che ricorda un'aureola, è nata la denominazione Halo al progetto. Che è stato "sposato" e proposto, qui sta l'aspetto più importante, dai team F.1 alla Fia in una riunione la scorsa settimana a Londra. Naturalmente i problemi sono tanti e vanno risolti. Da verificare in particolare la velocità d'uscita del pilota dall'abitacolo e la possibilità di abbandonare rapidamente la monoposto se è capotata. Un altro grosso problema è poi quello della visibilità ed in tal senso prove sono state condotte con Anthony Davidson su un simulatore Mercedes. ●

AL POSTO DI MALDONADO

## Magnussen in Renault

Dopo quasi un anno in stand-by, da terzo uomo McLaren, Kevin Magnussen ritorna in F1 in pianta stabile e subentra a Pastor Maldonado alla Renault. L'annuncio ufficiale dell'operazione è atteso per la giornata di mercoledì 3 febbraio - quando questo numero di Autosprint è già nelle edicole - in occasione della conferenza stampa organizzata per comunicare piani e progetti del ritorno in Formula Uno del Costruttore francese. Le nubi che s'erano addensate sull'orizzonte agonistico di Pastor Maldonado hanno scaricato tuoni e fulmini che di fatto segnano l'interruzione della sua carriera in F1. Almeno per quanto riguarda il futuro del pilota venezuelano con il team di Enstone, che dalla fine della scorsa stagione ha cambiato pelle, nome e ragione sociale ridiventando Renault.

Alla base dei problemi di Maldonado l'acuita instabilità politica venezuelana, che di fatto gli ha creato difficoltà (per via dello sponsor petrolifero Pdvsa) nell'assicurare alle scadenze stabilite i 30 milioni di euro di budget per la stagione 2016. E se prima con la Lotus eventuali ritardi e dilazioni avrebbero avuto un'accoglienza più elastica, con la Renault, la quale ha l'obbligo di far quadrare i bilanci in modo molto più sincronizzato e automatico, non ci sono possibilità di accomodamento. Non solo: l'indebolita posizione di Nicolas Maduro, che ha preso il posto nel governo venezuelano del leader Hugo Chavez alla sua morte, non poteva che avere ripercussioni su un investimento significativo e su base pluriennale come quello operato dalla Pdvsa a sostegno di Maldonado.

Kevin Magnussen - che nel 2015 non aveva preso il via per un problema tecnico al Gp d'Australia, la sola gara in cui era sceso in campo uscendo dal suo ruolo di riserva per l'infortunio di Alonso nei test pre campionato - alla Renault correrà con Jolyon Palmer, vincitore di un titolo in Gp2 e lo scorso anno pilota del venerdì per la Lotus. Palmer nei giorni scorsi ha comunicato ufficialmente anche il numero con il quale correrà: il 30. Magnussen (a fianco) invece avrà a disposizione il 20.

Da sottolineare che con l'arrivo del danese la Renault si avvarrà di due figli d'arte, visto che sia il padre di Kevin, Jan, che quello di Jolyon, Jonathan, vantano entrambi un passato da pilota in Formula Uno.

SUTTON-IMAGES.COM

# Undici esclusive per Sky nel 2016

CONFERMATA LA PRESENZA DELLA TELEVISIONE DI STATO NEL MONDIALE CHE SALE A 21 GP. E SKY MANTIENE LA SUA LEADERSHIP

**S**aranno undici, nella stagione della Formula 1 salita da 20 a 21 Gp e che inizia il 20 marzo in Australia, le dirette che Sky assicura in esclusiva. L'emittente di stato (che in queste 11 occasioni manderà

in onda il Gp con la solita formula della diretta) avrà a sua volta 10 dirette. La prima diretta Rai è al terzo Gp, in Cina, a Shanghai. Poi, chi non è abbonato a Sky potrà vedere in diretta anche il Gp più gla-

mour, quello di Monaco, e quindi a seguire la novità del Gp dell'Azerbaijan a Baku e poi i Gp d'Ungheria, Germania, Italia, Singapore, Giappone, Messico e quello conclusivo ad Abu Dhabi. ●

### APPUNTAMENTO IL 20 MARZO INJ AUSTRALIA

DATA	GP	GARA	DIRETTA TV
20 marzo	Australia	6.00	sky SPORT F1 HD
3 aprile	Bahrain	17.00	sky SPORT F1 HD
17 aprile	Cina	8.00	sky SPORT F1 HD Rai
1 maggio	Russia	14.00	sky SPORT F1 HD
15 maggio	Spagna	14.00	sky SPORT F1 HD
29 maggio	Monaco	14.00	sky SPORT F1 HD Rai
12 giugno	Canada	20.00	sky SPORT F1 HD
19 giugno	Azerbaijan	15.00	sky SPORT F1 HD Rai
3 luglio	Austria	14.00	sky SPORT F1 HD
10 luglio	G. Bretagna	14.00	sky SPORT F1 HD
24 luglio	Ungheria	14.00	sky SPORT F1 HD Rai
31 luglio	Germania	14.00	sky SPORT F1 HD Rai
28 agosto	Belgio	14.00	sky SPORT F1 HD
4 settembre	Italia	14.00	sky SPORT F1 HD Rai
18 settembre	Singapore	14.00	sky SPORT F1 HD Rai
2 ottobre	Malesia	9.00	sky SPORT F1 HD
9 ottobre	Giappone	7.00	sky SPORT F1 HD Rai
23 ottobre	Usa	21.00	sky SPORT F1 HD
30 ottobre	Messico	20.00	sky SPORT F1 HD Rai
13 novembre	Brasile	17.00	sky SPORT F1 HD
27 novembre	Abu Dhabi	14.00	sky SPORT F1 HD Rai

# Jock **Clear** al muretto rosso

L'UNICA VERA NOVITÀ NELLA SQUADRA FERRARI 2016 È L'ARRIVO DEL TECNICO INGLESE IN PISTA. ECCO COME E PERCHÉ UN UOMO CHE HA LAVORATO AL FIANCO DI VILLENEUVE, SCHUMACHER E HAMILTON PUÒ ESSERE UTILE ALLA ROSSA

di **Cesare Maria Mannucci**

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





**D**urante i test Pirelli al Paul Ricard, ha finalmente debuttato ai box Ferrari il tecnico inglese Jock Clear, destinato a ricoprire un ruolo cardine nell'organigramma del Cavallino nel 2016. Di fatto Clear si occuperà di molte incombenze tecniche in precedenza spettanti a Diego Ioverno, soprattutto in materia di preparazione delle vetture in pista. Clear però erediterà anche numerose responsabilità in precedenza dell'ex d.s. Massimo Rivola, in particolare nelle complesse procedure di applicazione dei regolamenti sportivi. Settore dove Clear è sempre stato molto competente. Diciamo che, alla Ferrari, Clear ricoprirà mansioni in parte meno tecniche, per occuparsi anche di aspetti e problematiche organizzative e regolamentari. Nello stesso tempo però, visto i suoi illustri precedenti come tecnico di pista al fianco di numerosi campioni del mondo, Clear dovrà alleggerire i compiti del d.t. James Allison sul circuito e diventare il riferimento per gli ingegneri di pista dei due piloti. Una figura di confronto per Riccardo Adami, tec-

nico di Sebastian Vettel, e per Dave Greenwood, tecnico di Kimi Raikkonen; facendo meglio quelle incombenze che nel 2015 erano state del tecnico spagnolo Toni Cuquerella, che per adesso è ancora nell'organico di Maranello ma in attesa di un nuovo incarico.

Troppe responsabilità per un uomo solo? Probabilmente no, perché Jock Clear è un tecnico di grande esperienza, tanto che dopo aver lasciato la Mercedes a fine 2014, la squadra tedesca ha comunque preteso che per un anno rimanesse lontano dalla F1, dopo che la Ferrari ne aveva annunciato l'ingaggio nel dicembre 2014. Un anno di inattività forzato, quello che gli inglesi chiamano "gardening live",

----->

#### **JOCK CLEAR CHI È**

Inglese 53 anni, Jock Clear proveniente dalla Mercedes, è l'unica importante novità nella squadra Ferrari 2016. Era stato ingaggiato da Maranello già a fine 2014 ma ha dovuto osservare un anno di astensione forzata per motivi di concorrenza



## JOCK CLEAR AL MURETTO ROSSO

← un periodo di esilio forzato dalla F.1, che di questa lunghezza abitualmente viene imposto solo ai progettisti oppure a figure apicali di grandi responsabilità. Come appunto quelle che Clear ricopriva alla Mercedes. Perché Jock Clear negli anni è stato il tecnico di fiducia di Jacques Villeneuve, di Michael Schumacher, di Nico Rosberg e infine di Lewis Hamilton. In diversi casi proprio negli anni in cui alcuni di piloti si sono laureati campioni del mondo. Nato a Portsmouth in Inghilterra nel 1963, Clear ha iniziato la sua carriera alla Lola, dove si occupava di Indycar. Il suo debutto in F.1 risale al 1989, alla Benetton, dove ricopre il ruolo di progettista dei materiali compositi. Nel 1992 passa alla Leyton House e poi alla Lotus dove al fianco di Johnny Herbert inizia a lavorare come tecnico di pista. Diventando subito tra i tecnici più apprezzati per la sua disponibilità e per la sua predisposizione a creare attorno al pilota un ambiente favorevole. Quando la Lotus finisce in bancarotta, la sua reputazione è già molto buona e la Williams lo chiama nel 1995 per lavorare al fianco di David Coulthard, che il team inglese ha scelto per sostituire Ayrton Senna.

### La prima vittoria con Coulthard in Williams

Lavorando insieme a Clear, il pilota scozzese conquista la prima vittoria in F.1 a Estoril e conclude il campionato del mondo al terzo posto. Quando alla Williams arriva Jacques Villeneuve, proprio in considerazione della sua abilità nel mettere a suo agio il pilota, Clear viene messo al fianco di Villeneuve. Il canadese arrivava dalla Indycar, dove aveva vinto il campionato e la 500 Miglia di Indianapolis correndo per il piccolo team di Barry Green. Ma la sua cultura di F.1 dal punto di vista tecnico, è molto limitata, soprattutto considerando la complessità delle monoposto dell'epoca. Clear si rivela fondamentale nel continuo processo evolutivo di Jacques Villeneuve, che in soli due anni lo porterà a diventare campione del mondo. E che sarà contraddistinta anche da una vicenda che farà chiacchierare maliziosamente, proprio nel giorno della vittoria a Jerez (vedi articolo a parte).

### La complicità con Jacques Villeneuve

L'unione e la complicità tra Clear e Villeneuve, cementata dal titolo iridato, era però diventata inscindibile. Quando il canadese abbandona la Williams per fondare nel 1999 con Craig Pollock la Bar, Clear lo segue. I due resteranno sempre insieme sino al 2003, quando David Richards appiada Jacques Villeneuve a Suzuka; Clear rimane comunque in squadra diventando il tecnico di Takuma Sato, per un team che da Bar è diventato nel frattempo Honda. Con Villeneuve ormai fuori di scena, Clear diventa un ingegnere di riferimento per questa organizza-



### CLEAR IN ROSSO COORDINERÀ GLI ING. DI PISTA DI VETTEL E KIMI

Jock Clear in pista rileverà parte dei compiti del d.t. Allison e del d.s. Rivola. Il tecnico inglese sarà il supervisore di quel che accadrà in circuito e a lui faranno riferimento gli ingegneri di pista. Vettel (nella foto) e Raikkonen saranno il quarto e quinto campione del mondo con cui Clear lavorerà dopo Villeneuve, Schumacher e Hamilton



**2009**  
Al fianco di **Barrichello**  
alla Brawn Gp



**2011**  
Con **Schumacher** in Mercedes  
negli ultimi anni del Kaiser



**2014**  
Campione del mondo  
con **Hamilton** in Mercedes



1997

Tecnico di fiducia di Villeneuve nell'anno iridato in Williams

zione che in seguito diventerà BrawnGp e più tardi Mercedes Gp. Nel 2009, Clear è al fianco di Rubens Barrichello, che si classifica al terzo posto nel campionato del mondo con la Brawn. Poi nel team subentra la Mercedes e lui viene destinato al fianco prima di Nico Rosberg e l'anno dopo di Michael Schumacher.

#### Scelto da Michael Schumacher

Proprio il fatto che un pilota così puntiglioso e ossessivamente dedicato alla messa a punto come Michael Schumacher, avesse deciso nei suoi difficili anni di ritorno in F.1 dopo l'esperienza Ferrari, di lavorare con Jock Clear, è forse per il tecnico inglese la credenziale professionalmente più valida. Nel 2013 Schumi viene sostituito da Hamilton e la Mercedes decide di designare Clear come tecnico di pista di Lewis. Proprio per le sue qualità non solo tecniche ma anche caratteriali. Hamilton inizialmente è molto diffidente, in vita sua ha conosciuto solo l'ambiente McLaren, teme di essere un estraneo dentro una squadra di fatto tedesca. Chi meglio di Jock Clear per metterlo a proprio agio, per aiutarlo a tirare fuori tutto il suo potenziale? Infatti l'idillio scocca quasi subito e il binomio Hamilton-Clear vincerà nel 2014 il titolo mondiale. L'album dei ricordi del team è pieno di immagini di Clear festante con Lewis con la coppa iridata fra le mani.

#### L'esperienza che può fare la differenza

Il resto è storia d'oggi. Clear alla Ferrari lavorerà con Vettel e Raikkonen, piloti esperti, che da lui non chiedono di essere messi a proprio agio, ma ai quali serve la sua grande esperienza nel gestire al meglio - dal punto di vista tecnico e organizzativo - la squadra durante il week end di gara. Per questo lo ha fortemente voluto James Allison, con la speranza che Clear possa comunque portare le esperienze e le conoscenze accumulate negli ultimi anni con la Mercedes.

Speriamo che Clear sia l'uomo giusto. Perché insieme alle tante novità tecniche - aerodinamiche e meccaniche - che bollono in pentola per la Ferrari 2016 (dal ritorno della sospensione push rod all'anteriore, alla nuova aerodinamica a muso corto, al motore modificato nel collocamento dell'intercooler e nei cornetti di aspirazione a lunghezza variabile) un uomo d'ordine e d'esperienza come Jock Clear potrebbe anche aiutare a fare la differenza. O almeno a rendere le cose più facili. ●

# Quella polemica a Jerez 1997

JOCK CLEAR FU PROTAGONISTA DI UN CONTROVERSO DIALOGO RADIO CON VILLENEUVE PRIMA DELLA VITTORIA DI HAKKINEN

Nel 1997 Jock Clear è protagonista suo malgrado di una vicenda molto discussa. E proprio nella gara iridata di Jerez, quella della collisione che costò a Schumacher la perdita del titolo iridato e la cancellazione di tutti i punti in campionato. In quella corsa Clear è l'ingegnere di pista di Jacques Villeneuve. Il canadese non è soltanto il pilota che batte Michael Schumacher a Jerez, ma nel corso della stessa gara è pure coinvolto insieme a Clear e a tutto il box Williams, in uno scandalo che nei giorni successivi farà molto parlare. Tanto che Max Mosley minaccerà di portare la cosa davanti al Consiglio Mondiale. Dopo l'uscita di pista di Schumi a Villeneuve basta concludere la gara per aggiudicarsi matematicamente il titolo iridato. A quel punto Jacques, che è primo, rallenta vistosamente e viene superato dalle due McLaren di Hakkinen e Coulthard. È Clear che "guida" Villeneuve nelle ultime concitate fasi di gara, mischiando consigli tecnici, strategici e psicologici. E lui che lo invita a rallentare, creando così le condizioni per la vittoria di Mika Hakkinen e della McLaren. Episodio tormentato perché a conversazioni "interpretabili", se ne aggiunsero altre più difficili come quali-

tà audio. La Williams invitò più volte Villeneuve a rallentare il ritmo, ricordando che la vittoria del campionato era più importante che quella della singola gara. Nell'ultimo giro, Villeneuve si fece passare sia da Hakkinen che da Coulthard, perché un terzo posto era sufficiente. Autosprint nelle settimane successive diffuse un Dvd assieme alla rivista in cui si rivive la stagione vittoriosa del canadese ma al cui interno è contenuto anche un dialogo radio fra Villeneuve e il suo tecnico in qualche modo imbarazzante. «Non mi abbandonare, non mi abbandonare, stai concentrato» ripeteva ossessivamente Clear al pilota canadese. Si sente Clear che ripete a Jacques di fare quello di cui avevano parlato prima del Gp e di non deluderlo (probabilmente c'era l'accordo verbale di cedere la vittoria alle McLaren se questa non fosse stata determinante per il titolo, in cambio di un aiuto fra i due team in gara). Al termine però, la Ferrari, che si trovava sul banco degli imputati per il comportamento antisportivo di Michael Schumacher in gara che aveva rifilato una ruotata a Schumi, non riuscì a dimostrare la relazione tra il rallentamento di Villeneuve e un presunto ritorno di favori alla McLaren. ●



# Prove di bagnato

**PIRELLI HA TESTATO LE GOMME DA PIOGGIA E INTERMEDIE IN MODO DA FARLE EVOLVERE. E QUESTA SETTIMANA C'È LA RIUNIONE A MILANO CON I BIG**

di **Cesare Maria Mannucci**

foto **Colombo, Getty Images**

**Q**uesta volta la stagione di F1 non è iniziata a Barcellona, con la presentazione dei nuovi modelli. È ripartita al Paul Ricard, in tono minore. Con la pista bagnata artificialmente per sviluppare le gomme da bagnato e con Ferrari, Red Bull e McLaren ancora con le vetture dell'anno prima guidate anche dai piloti titolari. Prove importanti soprattutto da un punto di vista politico, perché la Pirelli dimostra di non lesinare risorse tecniche ed economiche, a condizione beninteso di avere delle vetture disponibili per fare test. Una necessità che quest'anno diventerà fondamentale quando ci sarà da affrontare almeno 12-14 giorni di prove per sviluppare le nuove gomme più larghe e più performanti che saranno adottate a partire dal 2017. Per accordarsi sulle nuove gomme e sul calendario di questi test extra e soprattutto sulle macchine con cui svolgerli, i team, la Pirelli e lo stesso Ecclestone s'incontrano questa settimana nella sede del costruttore italiano, a Milano.

Intanto, per collaudare a fondo le nuove mescole e i nuovi disegni dei battistrada da bagnato e intermedi, la Pirelli ha noleggiato il circuito più costoso - il Paul Ricard - bagnando regolarmente e gradualmente la pista per avere parametri costanti e affidabili. Sono stati utilizzati ben 3 milioni di litri d'acqua e la marca di gomme si è caricata dei costi complessivi del test. Perché Pirelli l'ha fatto? Perché non vuole ripetere l'esperienza di Austin 2015, quando sotto il diluvio molti piloti erano scesi in pista con mescole di fatto mai provate in precedenza.

I test si sono svolti sul corto di 3530 metri, con tre piloti in pista al giorno. La McLaren ha impiegato Vandoorne; la Ferrari ha utilizzato Vettel e Raikkonen; la Red Bull è scesa in campo con Ricciardo e Kvyat. Assente la Mercedes. I test si sono svolti seguendo alcuni accorgimenti. I piloti dovevano cercare di rimanere distaccati di circa 15" l'uno dall'altro. Per evitare problemi d'affidabilità, possibili situazioni di sorpasso, ma anche per consentire all'acqua nebulizzata dal drenaggio del battistrada di depositarsi nuovamente sull'asfalto, mantenendo così costante il livello di bagnato sulla pista.

Continuamente, i piloti hanno percorso al massimo 15 giri, prima di rientrare ai box per montare un altro set di gomme. La Pirelli ha collaudato le nuove gomme da bagnato, mentre le intermedie erano uguali a quelle del 2015. Allo scopo di ottimizzare ulteriormente l'espulsione dell'acqua è stato modificato l'interno degli incavi del battistrada. A titolo indicativo, nel 2015, ad una velocità di 300 km/h, erano 65 litri al secondo. Le gomme intermedie invece, alla stessa velocità, espellono circa 35 litri d'acqua al secondo. Ferrari e Red Bull hanno completato il programma previsto da Pirelli, mentre il motore Honda ha accusato alcuni problemi, costringendo Vandoorne a due lunghe soste ai box. Tutte le vetture in pista erano in configurazione 2015 ed era vietata la possibilità di provare nuove parti aerodinamiche o meccaniche. L'unico intervento consentito ai box era quello di modificare l'assetto e l'altezza da terra per ottimizzare l'aderenza sul bagnato.

A rendere le cose ancora più "asettiche", ai piloti non venivano fornite indicazioni sulle mescole provate, per non influenzare la loro valutazione. In due giorni sono stati effettuati 659 giri, per un totale di 2326 km percorsi. Il più veloce, ma è un parametro poco rilevante, è risultato Vettel con il tempo di 1'06"759 davanti a Kvyat e Vandoorne. Tempi ottenuti nella seconda giornata, mentre il primo giorno il più rapido era stato Ricciardo in

1'08"713, mentre Raikkonen con 1'09"637 era stato l'ultimo.

Il finlandese è forse l'unico pilota a non essere rimasto soddisfatto. «*Abitualmente non eravamo contenti del rendimento delle gomme sul bagnato, quindi questi test possono avere migliorato la situazione. Per adesso posso dire che forse preferivo il comportamento delle gomme da bagnato versione 2015 ma probabilmente è troppo presto per fare una valutazione*» ha detto il ferrarista.

Per la Pirelli il fine dei test era estendere la finestra d'utilizzo sia delle gomme da bagnato che delle intermedie, per garantire un'area di utilizzo il più possibile completa, oltre che per migliorare il controllo e la direzionalità in condizioni di aquaplaning.

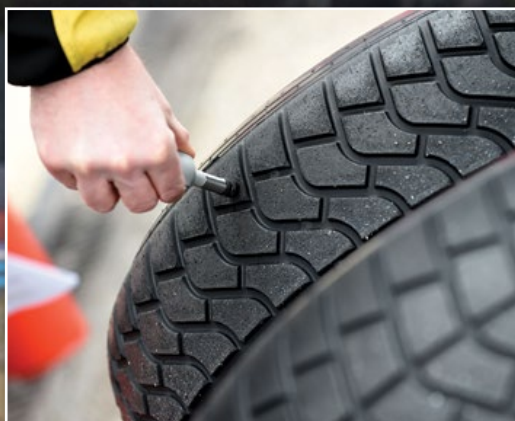
**NON ERAVAMO  
CONTENTI DELLE  
GOMME DA PIOGGIA  
E QUESTI TEST  
POSSONO AVERLE  
MIGLIORATE**

**KIMI RAIKKONEN**



## **PIOGGIA ARTIFICIALE**

Oltre 3 milioni di litri d'acqua si sono resi necessari per i due giorni di test "full wet" al Paul Ricard affrontati da Ferrari con Vettel (il più rapido) e Raikkonen; Red Bull con Kvyat e Ricciardo (sopra) e McLaren (in alto Vandoorne)



### VETTEL È STATO IL PIÙ VELOCE

	LUNEDÌ 25/1	MARTEDÌ 26/1
Vettel	-	1'06"759
Kvyat	-	1'06"833
Vandoorne	1'09"131	1'07"758
Ricciardo	1'08"713	-
Raikkonen	1'09"637	-



Positivo il commento di Mario Isola, responsabile Pirelli in pista: «Abbiamo provato molti prototipi, nuove soluzioni di gomme, il cui comportamento ora sarà valutato analizzando e incrociando i dati. Per ottimizzare il rendimento delle gomme 2015, che invece non avevano potuto beneficiare di quest'opportunità di test».

Al di là delle risultanze tecniche acquisite, di cui ora beneficeranno tutti i team, non solo quelli che erano presenti in Francia, i test al Ricard sono stati importanti per ricordare che le prove private appositamente dedicate sono la sola condizione, immancabile e insostituibile, per sviluppare un pneumatico e renderlo reattivo all'aumentare delle prestazioni.

**ABBIAMO PROVATO  
NUOVE SOLUZIONI  
E INCROCIAMO  
I DATI PER  
OTTIMIZZARE LE  
GOMME DA PIOGGIA**

MARIO ISOLA



Un concetto che Marco Tronchetti Provera e Paul Hembery ribadiranno questa settimana, quando al reparto corse della Pirelli a Milano ci saranno in visita Bernie Ecclestone, Jean Todt : tutta la F.1 che conta. Quando sul tavolo sarà affrontato il problema di come organizzare i test in funzione del 2017. Chi dovrà farli e con quali vetture. Perché la Pirelli, consapevole della sfida che si prospetta per garantire i necessari parametri di prestazioni ma anche d'affidabilità che le nuove gomme più larghe dovranno soddisfare dal prossimo anno, vuole mettere come condizione non trattabile la possibilità di effettuare almeno 12 giorni di test in pista perché le simulazioni virtuali non riescono a sostituire le prove vere e proprie. ●

# Maranello Expre

**GIUBILATI DALLA FERRARI A FINE 2014, PAT FRY E NICK TOMBAZIS VANNO A DIRIGERE LA MARUSSIA RACING CHE HA CAMBIATO NOME E POWER UNIT E ASPETTA UN PILOTA DI GRIDO**

di **Cesare Maria Mannucci**

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

**U**n esodo così da Maranello non si era visto da quando Harvey Postlethwaite e Jean Claude Migeot erano passati dalla Ferrari alla Tyrrell. La cosa si ripete con Pat Fry e Nick Tombazis, ora ai vertici tecnici del team Manor dopo avere lasciato la Ferrari nel 2014. Trasferimento strano considerando che la Manor ancora non è riuscita a vendere i due sedili, aprendo di fatto un'asta fra piloti dotati di sponsor generosi tra quelli che ancora non hanno trovato una sistemazione in F1. Assumere dei tecnici importanti, blasonati, se poi non si hanno le risorse economiche per farli lavorare non sembra un'operazione molto sensata. Anche se la Manor nel 2014 vantava tra i propri consulenti Bob Bell, in precedenza direttore tecnico della Mercedes, in predica per diventarlo alla Ferrari, e ora richiamato dalla Renault.

Fry e Tombazis, dopo le esperienze McLaren e Ferrari, sono i grandi "trombati" da Maurizio Arrivabene che ora ci riprovano, ancora una volta insieme, alla Manor. Storie diverse per destini simili. Entrambi considerati da Fernando Alonso come la soluzione dei problemi tecnici Ferrari. Lui che aveva sempre considerato Aldo Costa come una soluzione di ripiego, troppo "italiana" per essere credibile e realmente competitiva.

Non a caso Pat Fry era arrivato a Maranello il 22 giu-

gno del 2010, quando Alonso alla Ferrari, se avesse chiesto la luna, l'avrebbe ottenuta. I due si erano conosciuti alla McLaren durante la problematica stagione 2007, quando Alonso aveva perso il titolo all'ultima gara di campionato, a Interlagos. Ma Pat Fry alla Ferrari non ha mai funzionato, in nessuno dei ruoli di responsabilità tecnica che ha ricoperto e culminati con la sua nomina a direttore tecnico. Dal 2010 al 2014 ha traghettato dalla McLaren alla Ferrari numerosi tecnici, "strapagati", che a conti fatti a Maranello hanno portato davvero pochi benefici. Poco espansivo, caratterialmente riservato, quando venne sostituito alla direzione tecnica da James Allison, e per lui - per giustificare la sua presenza - venne creata una nuova posizione, quella di direttore dell'Engineering, era solito dire: «*Pensa ai soldi*», perché lui era rimasto a Maranello, anche se



# SS

# MANOR

ridimensionato, per il denaro. Non certo per attacco alla bandiera.

La storia di Tombazis è molto diversa, non fosse altro perché, dal 2006 al 2014 il tecnico greco, di Ferrari vincenti, ne ha realizzate parecchie. Pur concentrandosi solamente, in alcune occasioni, sulle problematiche aerodinamiche.

Ecco, forse l'errore commesso dalla Ferrari è stato quello di voler trasformare Tombazis da esperto aerodinamico a progettista globale che si occupava anche di aspetti meccanici delle monoposto e non solo aerodinamici. Alla Ferrari, Tombazis era il chief designer, il capo progettista. È stato lui a voler realizzare la sospensione anteriore a tirante che James Allison sulla vettura 2015 gli ha comunque permesso di mantenere, per non andare subito allo scontro con lui.

## NUOVO ANCHE IL SIMBOLO

**Perso il nome Marussia nella titolazione, ora divenuta Manor Racing, la Cenerentola della F1 di proprietà di Stephen Fitzpatrick cerca il salto qualitativo. E spera di farlo con le power unit Mercedes e una coppia di piloti non solo "paganti". A livello tecnico, tutto è ora nelle mani degli ex-ferraristi Pat Fry e Nick Tombazis, in basso a sinistra**



Recentemente Tombazis ha rivendicato i meriti per la buona stagione della Ferrari 2015, perché in effetti quella vettura portava anche la sua firma, avendo lui abbandonato la Ferrari nel dicembre del 2014.

Tombazis ha pagato anche il braccio di ferro con i motoristi. Una battaglia distruttiva per tutti, terminata con il doppio allontanamento di Tombazis e di Luca Marmorini. Ora cosa succederà alla Marussia? Il team continua ad essere di proprietà di Stephen Fitzpatrick, che al momento ha rifiutato le numerose proposte d'acquisto che gli erano pervenute da gruppi americani e cinesi. Con 44 milioni di dollari garantiti dalla Fom e quelli che arriveranno dai piloti, il futuro è meno problematico di quel che potrebbe sembrare. Anche se la Mercedes ha voluto garantirsi gli introiti della fornitura della power unit edizione 2016 prelevando direttamente i soldi dai pagamenti di Ecclestone. Evidentemente della gestione Manor, in Germania, si fidano il giusto... Sulla possibile presenza di Pascal Wehrlein, Toto Wolff ha sempre specificato: *«I piloti ricoprono un ruolo importante nella definizione del budget per la Manor. Per questo motivo non possiamo e non vogliamo imporre dei piloti, perché poi dovremmo fare fronte al budget. Mentre invece la fornitura dei motori clienti per la Mercedes è una voce fondamentale nel raggiungimento dell'equilibrio finanziario dell'attività. Wehrlein è disponibile ma la Mercedes non può sponsorizzarlo».*

**NON POSSIAMO IMPORRE WEHRLEIN ALLA MANOR PERCHÉ POI DOVREMMO PAGARGLI IL SEDILE**

**TOTO WOLFF**

”

Sarebbe logico chiedersi cosa se ne faranno alla Manor di Tombazis e Fry se poi i piloti saranno Stevens o Haryanto... Anche se super motorizzati. L'arrivo dei due tecnici ex-Ferrari ed ex-McLaren nel team più piccolo della F1 è tuttavia un segnale che i tempi sono cambiati. Così come è finita nella moda l'epoca delle super modelle, sostituite da anonime di-

ciottenni, ora è finita anche l'epoca dei super tecnici strapagati. Privilegio che ormai spetta solo ad Adrian Newey.

Alla Ferrari, il passaggio di Tombazis e Fry alla Manor è stato accolto con assoluta indifferenza. Per nulla timorosi che i due si siano portati dietro chissà quali segreti.

Tombazis a Maranello ha comunque lasciato un buon ricordo. Un tecnico di valore che in alcuni momenti forse si è fatto stritolare dalle lotte di potere e politiche che negli ultimi anni hanno caratterizzato il reparto corse Ferrari. Pat Fry e la sua corte, invece, sono sempre stati percepiti a Maranello come una sorta di truppa d'occupazione. Un piccolo John Barnard, meno spigoloso e prepotente, ma anche infinitamente meno competente e preparato. In altre parole, Tombazis alla Ferrari ha comunque progettato delle vetture vincenti, in molti si sono dispiaciuti della sua uscita. Pat Fry proprio no. ●



# Schumi

al'alba  
della leggenda  
in Rosso

VENTI ANNI FA ESATTI MICHAEL LANCIAVA AL MONDO LA SUA SFIDA: FAR TORNARE LA FERRARI IRIDATA E TRIONFANTE. ECCO TESTIMONIANZE E RETROSCENA SU QUELLA PRODEZZA RIUSCITA





## CAMPIONISSIMO SEMPRE POSITIVO

Mai una sola volta Schumi ebbe tentennamenti: nell'abitacolo della Rossa, a partire dal 1996, dimostrò sempre di credere fino in fondo alla sfida lanciata, che avrebbe fruttato cinque titoli piloti, dal 2000 al 2004, nonché sei alla Ferrari, al top già dal 1999 tra i Costruttori

di Mario Donnini

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**S**on passati vent'anni esatti, ma per chi ne ha diversi di più sembra ieri. Vent'anni dalla vigilia dell'inizio stagionale 1996, che sancì il primo periodo di Michael Schumacher alla Ferrari, per quella che sembrava la vigilia più strana e inquieta della F.1.

Perché per capire, gustare, riassaporare quell'interstagione indecifrabile non basta sfogliare all'indietro i libri di storia, ma conviene addirittura strappare le pagine successive, patinate e gloriose, tornando davvero e solo ai dubbi e alle paure d'allora.

La Ferrari giaceva perdente, boccheggiante e digiuna dal mondiale piloti dal lontano 1979, divisa a metà tra l'antenna tecnologica del progettista John Barnard, in Inghilterra, e l'involucro di Maranello, ormai depotenziato e diviso da lotte di potere interne ai reparti.

La F.1 vedeva la Benetton-Renault al top, regina Costruttori, ora con due piloti ex ferraristi a disposizione di Briatore, pronto a dimostrare con beffarda e velleitaria astuzia di poter rendere vincenti d'ambé Alesi e Berger.

La Williams, dal potenziale terrificante, con Newey e Head al tavolo da disegno e

Damon Hill e il debuttante Jacques Villeneuve negli abitacoli, aveva ormai completato la rinascita, superando lo shock emotivo della morte di Senna.

In mezzo a tutto e tutti se ne stava lui, Michael Schumacher. L'uomo che se solo fosse restato alla Benetton o avesse migrato verso la Williams, sarebbe stato campione del mondo bell'e sicuro chissà per quanti anni consecutivi, visto che con una monoposto cattiva e collaudata sotto il sedere avrebbe fatto sfracelli. Perché in giro non c'era nessuno col suo talento. E invece no. Michael aveva fatto il passo azzardato. Il più giovane tra i piloti vincenti aveva accettato l'abbraccio della più gloriosa ma bastonata delle squadre, la Ferrari.

Chiaro, non certo per un tozzo di pane, disse l'avvocato Gianni Agnelli, ma il fatto che il trasferimento fosse avvenuto a titolo spettacolarmente oneroso (un biennale da 20 milioni di dollari l'anno) nulla toglieva all'azzardo puro della sfida che il tedesco lanciava al mondo della F.1, con Ecclestone ben felice di propiziare gli sviluppi di una sceneggiatura che prometteva d'essere tutt'altro che scontata e noiosa.

Nel frattempo emetteva i primi vagiti una Ferrari futuristica, di nuovo Maranellocentrica e solo momentaneamente Barnard-dipendente, con Luca di Montezemolo sempre più sicuro al timone e già proiettata su uno staff tecnico organizzativo che l'avrebbe vista in mano dal punto di vista progettuale e strategico a teste nobili della decapitata Benetton, quali Ross Brawn e Rory Byrne, agli ordini di Todt che stava allevando Stefano Domenicali. Gente che avrebbe, nel giro di tre-quattro stagioni, dato via al ciclo più vincente nella storia della F.1. Tutto cominciò con un trionfo inatteso del nuovo motore 10 cilindri, in un pomeriggio di pioggia a Barcellona. Tante cose da lì in poi sarebbero cambiate. Questo è un viaggio all'interno di quel mondo che stava cambiando, con personaggi che hanno accettato di tornare indietro nel tempo, svelando retroscena inediti, per ricordare le gesta, rimostrare affetto e inviare un commosso abbraccio al festeggiato numero 1 di questo importante ventennale: Michael Schumacher. Sì. Tutto questo è dedicato a te, Campione. ●

# Michael grande uomo squadra

Stefano Domenicali



IL TEDESCO LAVORÒ SU TUTTO IL TEAM PORTANDOLO DALLA SUA PARTE E CURANDO ANCHE L'ASPETTO UMANO, DA VERO LEADER

**O**ra lavora in Germania, da uomo forte dell'Audi, ma nel 1996 Stefano Domenicali nella rinascenza Ferrari di F1 era un ragazzo di 31 anni con un'esperienza tutta da affinare, tante sfide davanti e una forte responsabilità sul campo.

L'arrivo di Michael Schumacher gli avrebbe cambiato la vita per sempre, anche se, al momento, non poteva ancora saperlo: «Michael era bi-campione del mondo in carica, veniva dalla Benetton e le sue caratteristiche tecnico-agonistiche erano ben note - puntualizza Stefano -. Quello che andava scoperto e che rappresentava un'incognita, era il tipo di attitudine personale verso la Ferrari e nei confronti del lavoro che avrebbe dovuto svolgere su base pluriennale. Per capire come si comportò fin dall'inizio, devo ben sottolineare tre aspetti. Il primo: lui ebbe un approccio molto tedesco, muovendosi da subito in modo pianificato e iper-organizzato, metodico nei minimi particolari, teso a trovare una soluzione per ciascun problema. Il secondo: capì benissimo una cosa non facile da metabolizzare e cioè che alla Ferrari non avrebbe potuto sempre e comun-

que modellare in toto l'ambiente a sua immagine e somiglianza. Cioè realizzò intelligentemente che non doveva imporsi e imporre, ma coinvolgerci e motivarci al cento per cento, perché in cambio tutti avrebbero dato il massimo, anzi l'anima, per lui e il team. E così andò. Attenzione, arrivo al punto tre: Michael Schumacher decise dal primo momento di diventare il parafiumine per proteggere il team. Lui avrebbe preteso il massimo, ma

nello stesso tempo all'esterno avrebbe protetto la squadra, sopra tutto e tutti. E così è andata, perché a partire da quel 1996, in cui questa grande storia ebbe inizio, anche nei momenti più delicati lui non ha mai criticato nulla o nessuno vestito di Rosso: era uno di noi, era con noi».

Quindi, dopo le tensioni interne del 1995, il 1996 fu l'anno della svolta e della ricostruzione. Con quale clima? «Ecco, Michael infondeva una fiducia immensa nell'organico, aiutava a far crescere chiunque di noi. E racconto un aspetto che potrebbe apparire secondario e invece non lo è, perché aiuta a capire quel momento. Michael è sempre stato uno sportivo straordinario e per cementare dal punto di vista umano il team volle che tutti i giovedì giocassimo a calcio insieme, in quanto aveva capito che quello era uno dei modi per fare spogliatoio. Ebbene, anche questo funzionò. Poi va aggiunta l'inte-

sa immediata col suo ingegnere di pista Ignazio Lunetta, che fino a poco prima aveva seguito Alesi. Il resto venne da solo».

Quel pomeriggio di pioggia del vittorioso Gp di Spagna 1996 cominciarono a cambiare tante cose, no? «Lì Michael fu stellare, conquistando la prima vittoria in Ferrari e dando il segnale che ci stavamo muovendo nella direzione giusta. Ottenne un successo speciale, in condizioni meteo proibitive, dandoci non solo un'emozione indimenticabile, ma anche una spinta supplementare. D'altra parte lui per noi della Ferrari è stato questo: un punto di riferimento immenso, con la capacità di mantenere i nervi saldi nei momenti difficili e quel primo anno così particolare ne fu la prova. Il 1996 resta, rivissuto oggi, un momento importante. È bello che vogliamo ricordarlo».

Torniamo a Michael... «Dico fino in fondo come la penso, anche se so d'essere di parte - risponde Stefano, con un un tono di voce che muta, colorandosi di stima, affetto e nostalgia -: Michael Schumacher è e resta il più grande pilota di sempre». ●



## F310. AL GP DI SPAGNA IL PRIMO CENTRO 1996

Sopra, l'impetuoso distacco di Schumi a Jean Alesi a Barcellona 1996. In basso, lo stesso Schumi coglie sotto l'acqua il primo trionfo Rosso al Gp di Spagna. A lato, eccolo con Todt sul podio e, sotto, con Irvine e Larini al lancio della Ferrari F310





# Kaiser in pista onore al merito

**NELLE PAROLE DEL FRANCESE, LE IMPLICAZIONI DELLO SCAMBIO FERRARI-BENETTON TRA LUI E BERGER COL PILOTA TEDESCO**

**I**l 1996 è anche l'anno del distacco tra Jean Alesi e la Ferrari. Dopo cinque stagioni d'amore reciproco, tante gioie sfiorate e una vittoria in Canada '95. Riparlare ora con lui di quei momenti è come restituirgli antiche emozioni. «Sono passati vent'anni - racconta Jean -, ma, se con la mente torno a quei frangenti, li rivivo come fossero presenti. Fine 1995: non sono strafelice, anzi, non lo sono per niente, perché mi ritrovo senza la Ferrari che è la mia vita e per certi versi sempre lo sarà. Ma, causa la situazione che s'era creata con Jean Todt, col quale avevo litigato, m'ero trovato costretto ad andare via». A Estoril, al primo test di Schumi in Rossa, ancora col 12 cilindri, ci sei anche tu: «Era un momento delicato, che abbiamo vissuto entrambi in modo gentile. Collaborativo io, per quanto possibile, e sincero lui. Tanto che a fine test mi prendeva da una parte e mi dice: "Pensavo che il 12 cilindri Ferrari fosse brutale, invece lo trovo molto gestibile"». Già, fine stagione 1995: Schumi viene alla Rossa lasciando la Benetton alla quale approdano i due ex ferraristi Jean Alesi e Gerhard Berger. «Un momento, non la mettiamo così semplice, altrimenti

Jean Alesi



ti il passo successivo è contare i tre successi 1996 di Michael con noi fermi a zero, tanto che Berger e Alesi fanno la figura degli imbecilli. No, no, facciamo un'analisi seria: la Benetton non era più quella dei tempi d'oro perché oltre a Michael se ne erano andati Rory Byrne e Ross Brawn - rilevati proprio dalla Ferrari - quindi le anime tecnico-organizzative del team. Mi ritrovo improvvisamente con Nick Wirth come tecnico, cioè con l'ex capo della Simtek e con una macchina che ha il motore Renault più affidabile di quello Ferrari, ma non certo più potente. Mi sento subito spiazzato e faccio bene, perché in pista c'è ben poco da fare contro le Williams dominatrici e lo stesso Schumi. Voglio dire, non sarebbe onesto fare confronti, anche se provo un immenso rispetto per quello che ha fatto alla Ferrari. La differenza tra lui e me è semplice: io avevo la

grinta da ferrarista, lui era il migliore. Punto. E aveva una squadra tutta da ristrutturare, dalla gestione complicatissima, con il progettista Barnard che lavorava dall'Inghilterra. Ecco, il grande merito di quella gestione fu anche la nuova linea voluta da Todt, volta a riportare e ricreare la Ferrari tutta a Maranello. Non fu facile, ma il lavoro alla lunga pagò, perché creò le condizioni per una grande era vincente. Ma attenzione, occorsero quattro anni per vedere Michael vincere il titolo piloti, non dimentichiamolo. La strada fu lunga e difficile persino per lui». Però con una prima, grande soddisfazione quasi immediata: la clamorosa vittoria bagnata in Spagna 1996, davanti a te, che della pioggia eri un piccolo re: «Quel pomeriggio di Barcellona a Michael va riconosciuto il massimo merito. Va anche detto che la differenza di prestazioni a pista bagnata tra me e lui era anomala, in quanto mi ritrovavo con una Benetton troppo bassa d'assetto. Pensa che non riuscivo neanche a dare pieno gas in rettilineo. Ma questo non cambia certo la storia: per tutto ciò che da quel giorno Michael ha fatto per la Ferrari, provo immenso rispetto». ●

# Quando Irvine fece il... pescatore

I PARTICOLARI DELLA CONVIVENZA PRESTIGIOSA MA NON SEMPRE FACILE TRA EDDIE E IL CAMPIONISSIMO TEDESCO, DAL 1996 AL 1999

**D**a fine 1996 il bolognese Enrico Zanarini è manager di Eddie Irvine, il primo compagno di squadra di Schumacher in Ferrari, anche se dall'anno prima cura la parte commerciale - alla voce rapporti con gli sponsor - del pilota irlandese. Quindi è l'uomo giusto per avere una diversa e inedita visione prospettica, da dietro le quinte, del primo anno di Schumi alla Rossa e del suo rapporto col team mate. «Vedevo una concentrazione massima di Schumi sul lavoro - spiega Enrico -, addirittura al di sopra dello standard tipico di altri top driver. Lui c'era 24 ore su 24, non si rilassava mai, sembrava un chirurgo, neanche un pilota. Concentrava l'intera attività su di sé, spremeva tutti al massimo e non lasciava spazio a nient'altro. Chi lo affiancava, non poteva che essere un secondo pilota».

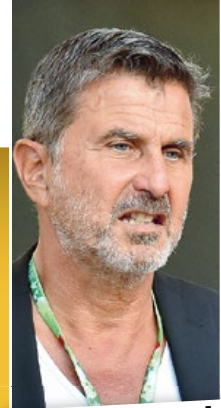
Sei uno dei pochi al mondo che ha letto e studiato clausola per clausola i primi contratti con la Ferrari di Schumi e Irvine. Quali erano le differenze, al di là dei guadagni? «Due sole diversità e, giuro e lo sottolineo, solo due: Michael aveva la prelazione, quindi il diritto di avere per primo e con priorità assoluta, le evoluzioni tecniche della monoposto, nonché, sui campi di gara, l'uso del muletto. Tutto qui. Nient'altro».

E di fatto come andarono le cose nel 1996? «Be', al di là dei risultati che tutti conoscono - un podio per Eddie alla prima gara contro tre vittorie finali di Michael -, accadde una cosa anomala proprio all'inizio, con Eddie che alla prima qualifica finì davanti al campione tedesco. L'avesse mai fatto... Da quel giorno e per sei mesi, Irvine non provò mai più una Ferrari al di là dei fine settimana di gara. Ormai si può dire, Eddie ci scherzava su dicendo che, a parte i Gp, in quel periodo era diventato il pescatore meglio pagato al mondo. Questo non toglie minimamente valore alle prodezze di Schumi, ma ne fa capire la forza, la volontà e l'approccio totalizzante. D'altro canto Eddie ha sempre ammesso con sportività la superiorità di Michael. Insieme lavoravano tutti e due sodo. Nel weekend

di Gp stavano in pista fino alle otto, le nove di sera, poi il tedesco andava dalla moglie e l'irlandese si dedicava a ben diversa compagnia, ma sul lavoro si trovavano bene e uniti. E dopo quel primo anno, Schumi dimostrò di fidarsi, delegando a Eddie tutti i test degli pneumatici, gradendo le sue scelte in materia d'assetto e pezzi di sviluppo, anche se Michael preferiva una macchina sovrastrazante, mentre Eddie la voleva sottosterzante».

La grande occasione iridata Irvine l'ebbe nel 1999, con Schumi infortunato, ma il finale di campionato meriterebbe un libro-verità... O no? «Nel 1999 la situazione cambiava a ogni gara, ci furono alti e bassi, una battaglia intensissima con Hakkinen e la McLaren, che vinse meritando. Io non sono per la tesi del complotto, lo dico ben chiaro. Semplicemente, se alla penultima gara Hakkinen non avesse ottenuto punti preziosi strappando in extremis un 3° posto a Herbert, ci saremmo presentati nel finale di Suzuka messi meglio e Schumi sarebbe stato obbligato a fare il gregario a Eddie. Ma il destino volle diversamente. Nessuno di noi nutre rimpianti: Eddie ha ottenuto da quel periodo molto più di ciò che pensava di portare a casa e tutti abbiamo bellissimi ricordi, a partire da quel difficile e importante 1996 iniziale». ●

Enrico Zanarini



## E TRE! DOPO LA SPAGNA MICHAEL SI RIPETE IN BELGIO E IN ITALIA

Schumi nel 1996 chiude l'anno con tre vittorie, trionfando pure a Spa, nel Gp del Belgio, sopra, e a Monza, sotto, nel Gp d'Italia, per la gioia di Montezemolo, a destra. Nell'altra pagina, a sinistra, Gianni Agnelli con Eddie Irvine e Michael Schumacher





# Fu Michael a imporre Eddie!

IL KAISER IN PISTA NON TEMEVA RIVALI, MA ALLA FERRARI PREFERIVA NON AVERE AL FIANCO UN PILOTA ITALIANO BEN INSERITO NEL TEAM



Nicola Larini

**N**icola Larini, da fine 1991 all'inverno 1998, è stato il tester ufficiale della Ferrari, quando ancora in una stagione si potevano percorrere decine di migliaia di chilometri e sviluppare costantemente le monoposto al di fuori dei campi di gara. Non solo. Per certi versi, realtà alla mano, Nicola fu la prima vittima designata di Michael Schumacher. Perché nella seconda metà del 1995 sembrava proprio lui il predestinato ad affiancare il tedesco in gara nel nuovo corso della Rossa, anche se poi le cose andarono ben diversamente.

A raccontare questi aspetti per tanti anni tenuti nascosti è proprio lui, che poi riuscì, da gran professionista, a stabilire un ottimo rapporto con Michael. «Sì, certo l'inizio per me non fu entusiasmante - confida Nicola -. Sapevo che ero in ballo per un posto da titolare Ferrari in chiave 1996, ci speravo tanto e dovevo vincere la concorrenza di un pilota McLaren (Hakkinen, che piaceva a Gianni Agnelli, ndr). Ormai sembrava tutto fatto. Al termine della stagione, quando attendevo soltanto l'annuncio ufficiale, esso arrivò nel weekend del Gp del Portogallo, ma con mia amara sorpresa il prescelto era Eddie Irvine e non Nicola Larini. Perché? Perché Schumi, che quanto a bravura in pista non aveva rivali, voleva ripartire da zero alla Ferrari e non vedeva di buon occhio la convivenza con un pilota già inserito da quat-

tro anni nel team e per di più italiano. Ecco, possiamo dire che mi temeva politicamente e preferì avere al suo fianco Irvine, per il quale il pianeta Ferrari era completamente sconosciuto e privo di punti di riferimento. Michael sapeva quello che voleva e come raggiungerlo, io in Ferrari fui, credo, il primo a capirlo. Aveva 26 anni ma era già, oltre che un uomo intelligente, pure un tipo estremamente astuto. Lo dimostra il fatto che quando era in Ferrari non parlava italiano e poi da pilota Mercedes sì. A lui faceva gioco così.»

Poi i vostri rapporti in seno alla Ferrari sono andati bene, visto che con lui hai collaborato fino al 1998... «Da lì in poi i rapporti tra noi furono ottimi, proficui, da professionisti veri, lui nel suo ruolo di prima guida, io nel mio di tester. E cominciai a capirlo meglio e ad apprezzarlo, perché lo meritava davvero.»

Descrivi la situazione tecnica della Ferrari all'arrivo di Schumi, a fine 1995. «Guarda, tanto per cominciare, pochi sanno che la Ferrari del 1992, quella di Migeot, non era affatto male. Era il motore che non andava. Se vai a prendere i rilievi di velocità, scopri che le quattro monoposto che montavano quel propulsore, ossia Ferrari e Minardi, erano sempre le ultime nei valori di accelerazione. Per il 1993 c'erano tante aspettative, ma i problemi restavano evidenti. La china dal punto di vista tecnico cominciammo a risalirla nel 1994 e nel 1995, anche se gradualmente. La monoposto con cui corsi nel 1994 a in Giappone e a Imola, al posto dell'infortunato Alesi, era da seconda fila, non era affatto male. A differenza di chi dice che Schumi a fine 1995 prese una Ferrari allo sbando, io ho l'esperienza diretta per dire che dal punto di vista tecni-

co non andavamo affatto male, anzi, avevamo già iniziato la ripresa, che con lui - col passaggio dal 12 al 10 cilindri e con la nuova macchina, la F310 -, portò i primi frutti concreti, con tre vittorie nei Gp. Comunque va sottolineato che Michael ebbe la forza di ripartire da zero, con carta bianca, ma anche assumendosi tutte le responsabilità».

Come valutava i tuoi feedback Schumi? «All'inizio, nel 1996 non si fidava, faceva sempre riscontri. Poi, dopo il primo anno, confidava totalmente nel mio lavoro, anche se avevamo stili diversi di guida. Lui odiava il sottosterzo, voleva una macchina tendenzialmente sovrasterzante e da questo punto di vista la pensavamo allo stesso modo. In più aveva questa caratteristica di lasciare la monoposto accelerata nel segmento, cioè entrava in curva con la farfalla aperta. Uno stile unico, da questo punto di vista. Poi era sensibilissimo alle regolazioni e maniacale nel dettaglio, tipo Senna se non di più e quando non partecipava ai test voleva essere informato su ogni cosa, con continue e-mail sullo sviluppo, al millimetro. Il tutto con un approccio personale molto tedesco, quindi sempre gentile, assolutamente ben educato ma mai socievole».

Durante quel particolare e fondamentale 1996 si poteva capire dalla tua posizione che la Ferrari stava faticosamente iniziando una nuova era, che l'avrebbe portata quattro anni dopo a dare vita alla striscia vincente più gloriosa della storia della F.1? «Guarda, la Ferrari con Schumi era sempre più okay e si desumeva da dietro le quinte che prima o poi avrebbe riaperto un ciclo vincente, unico. E adesso, se mi volto e riguardo a quei periodi, dico che erano tempi particolari e provo soltanto nostalgia». ●





# Favola Ligier-Hond

A SORPRESA, SOVVERTENDO OGNI PRONOSTICO, DERANI-SHARP-BROWN E VAN OVERBEEK RISCRIVONO LA STORIA. ANGELELLI ANCORA SECONDO: A FINE GARA SI SENTE MALE E FINISCE IN OSPEDALE. GTLM ALLA CORVETTE

di Cesare Maria Mannucci

**D**AYTONA - Trionfa a sorpresa la Ligier-Honda di Felipe Derani, Scott Sharp, Ed Brown e Johan van Overbeek. La prima vittoria di una vettura francese a Daytona, la prima per la Honda in una grande classica dell'Endurance. Dopo che Toyota, Nissan e Mazda avevano già centrato questo traguardo in precedenza. Ma soprattutto ci piace immaginare che "Patron", Guy Ligier, dall'alto abbia gioito per questo ritorno al successo. Nonostante ora il marchio appartenga a Jacques Nicolet.

Contro tutti i pronostici, una vettura della classe LmP2 sconfigge i più potenti DP. Per di più ci riesce con un equipaggio formato da un gentleman, probabilmente tra i meno dotati al via. Ma il segreto del successo del team Esm sta proprio lì. Grazie ad una strategia applicata con il bilancino, il proprietario del team Ed Brown, sempre determinante in negativo, questa volta ha preso il volante solo nei momenti di neutralizzazione, tanto che alla fine ha guidato per 1 solo giro in regime di bandiera verde.

**DAYTONA  
DELLE PRIME VOLTE**

È stata la grande giornata della Ligier motorizzata Honda che ha sconfitto i più potenti Daytona Prototype.

Per Ligier è il primo successo a Daytona. Ed è la prima volta anche per la Honda in una grande classica dell'Endurance



**AL TRAGUARDO  
PROTOTIPI-DP**



**1** Sharp-Brown-Derani-Overbeek  
Ligier-Hpdr  
in 24.00'34"607



**2** Taylor-Taylor-Angelelli-Barrichello  
Corvette/Chevrolet  
a 26"166



**3** Dalziel-Goossens-Hunter-Reay  
Corvette/Chevrolet  
a 1'27"276

Le classifiche complete sono riportate a pagina 74

la



“Neutralizzato” il fattore Brow, ci ha pensato il giovane “Pipo” Derani a costruire le basi del successo, guidando con ossessiva determinazione. Nonostante una penalità nelle ultime ore per velocità eccessiva ai box lo avesse fatto retrocedere. A favore della Ligier-Honda, al comando per 4 ore, hanno giocato i tanti problemi di affidabilità che hanno colpito gli altri Prototipi oggettivamente più veloci. La Corvette di Pruett-Barbosa-Albuquerque-Fittipaldi, in testa per 4 ore, ritardata poi dalla rottura del cambio. La Riley-Ford di Dixon-Kanaan-McMurry-Larson, in testa per 1 ora, finita fuori pista dopo innumerevoli problemi ai freni. La velocissima Ligier di Pla-Allmendinger-Pew-Negri fermata dalla rottura del motore, dopo essere rimasta al comando per 4 ore. Alla fine, a contendere la vittoria a Derani e compagni, è stato ancora una volta la Corvette di Max Angelelli - che conquista così per la 4ª volta in carriera il 2° posto a Daytona - insieme a Rubens Barrichello e i fratelli Taylor. Questa vettura è rimasta al comando complessivamente per 6 ore.

**Paura per Angelelli finito all'ospedale**

Nell'ultima ora, Angelelli ha fatto il possibile per recuperare il gap che lo separava da Derani, ma è stato tutto inutile. Appena tagliato il traguardo, Angelelli si è sentito male ed è stato portato di urgenza all'ospedale in elicottero. Un finale drammatico per una gara che ancora una volta lo aveva visto comunque correre da protagonista. La causa del malore potrebbe essere stata scatenata dalla presenza di fumi tossici all'interno dell'abitacolo non dovuti a perdite di benzina ma probabilmente a qualche raccordo del motore. Da notare che Angelelli era salito in macchina per l'ultimo stint perché a sua volta Jordan Taylor aveva l'influenza e non ce la faceva più a guidare.

**Una sfida Gt tutta da gustare**

La sfida Gt è stata vinta dalla Corvette che ha fatto doppietta. La Ferrari è quarta di classe con Pierguidi-Rojas-Premat-Serra, ad 1 giro dalla Corvette vincitrice di Gavin-Milner-Fassler, che solo in volata ha avuto la meglio sull'altra C7 R di Garcia-Magnussen-Rockenfeller. Per la 488 una gara complessivamente positiva, la meglio piazzata tra le vetture conformi al regolamento Gte 2016, mentre la Ford con la nuova Gt affonda, e la Bmw conclude al 5° posto. In una gara abitualmente così selettiva, non c'è da meravigliarsi che la classe Gte sia stata dominata dalla Corvette e dalla Porsche, che conclude al terzo posto con Bamber-Makowiecki-Christensen. ●

**AL TRAGUARDO  
PROTOTIPI PC**



**1** Miller-Goikhberg-Simpson-Koch  
Oreca/Chevrolet  
in 24.00'52" 792



**2** Alon-Kimber-Gutierrez-Bouille  
Oreca/Chevrolet  
a 4 giri



**3** Drissi-Drumwright-Vera-Mowlem  
Oreca/Chevrolet  
a 9 giri

Le classifiche complete sono riportate a pagina 74



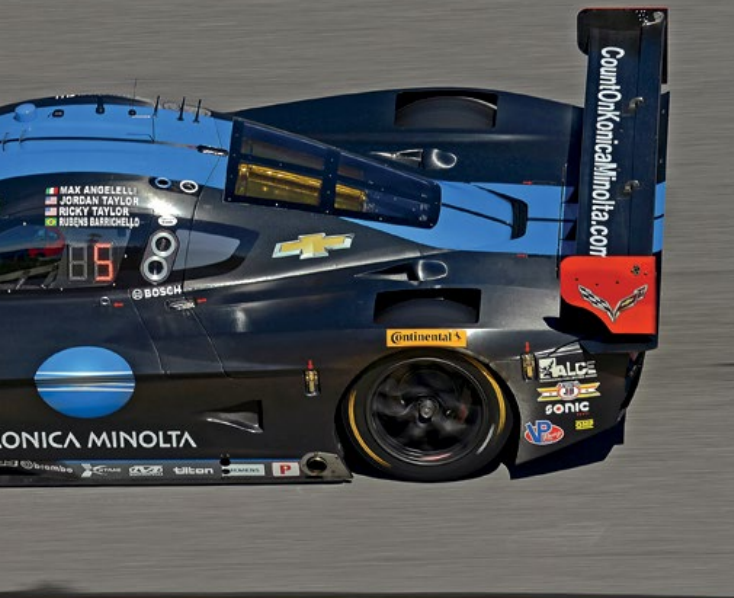
**OCCUPA LE PRIME POSIZIONI MA POI FINISCE KAPPAO**

**Deltawing gioie e dolori**

Breve ma agitata la presenza in gara della Deltawing. Addirittura allo scendere della prima ora, la vettura guidata da Legge-Meyrick-Rayhall-Wirth è pure transitata al comando. Poi per quasi 5 ore, soprattutto affidata alla brava Legge, la vettura americana ha occupato le prime posizioni. Nella notte, mentre era alla guida Meyrick, la Deltawing è entrata in collisione con l'Oreca di Cumming, che era ferma in mezzo alla pista, e il ritiro è stato inevitabile.







### ANGELELLI ANCORA UNA VOLTA SECONDO

Con la Corvette Prototype (sopra), i Taylor, Barrichello e Angelelli hanno cullato il sogno di vincere a Daytona: la vettura è rimasta al comando complessivamente 6 ore. A fianco Fittipaldi-Barbosa-Albuquerque e Pruett in lotta con la Ligier vincitrice, alla fine quarti



### NELLA CATEGORIA PROTOTIPI

## Torna la Bentley

Nel 2017 la categoria Prototipi in Imsa sarà aperta anche ad altri fabbricanti di telaio e di motore, a differenza del Wec dove invece sono stati omologati 4 telai: Dallara, Riley, Oreca e Ligier, tutti motorizzati Gibson-Zytek. La Bentley così dovrebbe tornare alla categoria Prototipi dopo il trionfo di Le Mans nel 2003. Presto un motore Bentley V8 turbo derivato dalla Continental Gt3 sarà provato su un telaio Ginetta Lmp3 per i primi collaudi. Poi nel 2017 è previsto il debutto alla 24 Ore di Daytona sul nuovo telaio Dallara personalizzato Bentley nell'aerodinamica anteriore.

### BARRICHELLO CHIUDE SECONDO

In coppia con i fratelli Taylor e Angelelli, a sinistra e sopra nell'abitacolo della Corvette, Rubens Barrichello ha chiuso al 2° posto. Sotto la Ford di Stroll-Wurz-Hartley e Priaulx finita al 5° posto. A sinistra la sorprendente Deltawing



# Ferrari 488 cresce bene

**DUE VETTURE SU TRE AL TRAGUARDO. QUARTA PIAZZA IN GTLM. E OTTIME INDICAZIONI PER IL FUTURO**

**S**e le aspettative alla vigilia sulla nuova 488 erano di trasformare la 24 Ore di Daytona in una lunga sessione di prove, il traguardo è stato pienamente raggiunto. Ma in realtà la Ferrari riparte da Daytona fiduciosa di avere realizzato una vettura già molto affidabile e performante. In grado di riprendersi quel titolo iridato sfuggito lo scorso anno in maniera rocambolesca in Bahrain. Delle tre 488 al via, ne arrivano due al traguardo. Il quarto posto finale poteva essere pure un terzo - la Corvette era fuori portata - con un Bop più equo in termini di pressione di sovralimentazione. Senza i cavalli necessari, la 488 in rettilineo era la vettura più lenta della sua classe, mentre nel tratto misto, ha messo in mostra eccellenti caratteristiche in termini di stabilità, equilibrio in frenata e minore usura delle gomme.

La vettura gestita da Scuderia Corsa di Pierguidi-Premat-Serra-Rojas è stata la grande sorpresa. Sia perché è risultata la 488 meglio piazzata, e quella complessivamente più affidabile. Al via Pierguidi è partito in ritardo per un problema alla valvola che regola la pressione della benzina, quindi ha dovuto farsi largo rinvenendo tra un "mare" di Gtd. Poi Premat è stato penalizzato di 3 minuti per non avere rispettato il semaforo rosso in pit lane. Da quel momento la Ferrari di Scuderia Corsa ha viaggiato come un orologio, probabilmente ad un ritmo leggermente inferiore rispetto all'altra vettura di AF Corse per non sollecitare troppo la meccanica. Pierguidi ha ottenuto il giro più veloce in 1'44"589, ma Bruni con l'aerodinamica anteriore danneggiata aveva ot-

tenuto 1'44"639, che probabilmente visti i presupposti, vale di più. Ma nelle ultime e decisive ore, la Ferrari di Pierguidi-Premat-Serra-Rojas ha corso sempre per la leadership.

### Turbo ko, niente 2ª piazza

Quando la Ferrari 488 AF Corse affidata a Bruni-Calado-Bertolini-Shaytar si è ritirata a 5 ore dalla fine per l'improvvisa rottura del turbo, occupava la seconda posizione a 12" di distacco dalla Corvette di Gavin-Milner-Fassler, in quel momento al comando. Come dire che i giochi erano ancora aperti e la Ferrari poteva sentiva l'odore della vittoria. Sebbene in una precedente collisione dove era rimasto coinvolto Bertolini, si fosse danneggiata la parte anteriore del paraurti, determinando una perdita di 7 km/h in velocità massima. In precedenza questa vettura aveva dovuto pagare una penalità per una infrazione durante il rifornimento, quando il tubo dell'aria compressa era finito sotto le gomme. Indubbiamente un Bop non proprio favorevole, sia in termini di capacità del serbatoio ma soprattutto in termini di pressione di sovralimentazione, ha costretto la Ferrari a spingere al massimo dal primo giro, quando invece nelle prime battute sarebbe servito forse un atteggiamento più conservativo. La differenza di 14 litri di benzina nel serbatoio rispetto alla Corvette, calcolata con i valori della sonda Lambda che calcola la percentuale di alimentazione, non hanno influenzato le prestazioni. Perché la potenza di un motore turbo dipende dalla pressione di sovralimentazione. Ma alla 488 sarebbe servito un po' più di boost e di conse-



guenza più benzina. Perché i consumi della nuova 488 sono quasi simili a quelli della 458, quindi sia Michelotto che la Ferrari non si spiegano questa differenza rispetto a Porsche e Corvette. Visto che nel 2015 si parlava di soli 5 litri.

A Daytona erano presenti i tecnici del Wec che a fine mese divulgheranno i valori del Bop, ma non sono apparsi per nulla favorevoli ai numeri determinati dall'Imsa. Positivo l'esordio della nuova coppia Bruni-Calado che correrà anche nel Wec. Tra i due c'è una buona chimica, simili nelle regolazioni tecniche, Daytona è stata una buona opportunità per conoscersi e amalgamarsi. La rottura del turbo si era verificata solo una volta durante i precedenti 6 mesi di test, e mai

quando era stata fatta l'unica simulazione su 24 ore sulla pista di Nardò.

### Team Risi guai dopo l'alba

La Ferrari del team Risi affidata a Fischella-Rigon-Vilander-Beretta ha concluso al 6° posto, a 13 giri di distacco. Per molte ore questa vettura ha girato senza problemi, tranne una porta da sostituire durante un pit stop, poi all'alba, prima Beretta è uscito di pista, poi Fischella è stato tamponato dalla Ford di Mucke, e nell'urto ha riportato gravi danni al diffusore posteriore. Inizialmente è stato montato un nuovo diffusore, poi ci si è accorti che si erano rotte le asole di serraggio e quindi si è preferito girare senza. Ma i tempi sul giro si sono alzati tantissimo. ●

## ALLMENDINGER MOLTO AGITATO

### Mi scappa la pipì

A.J Allmendinger ha sempre avuto un carattere un po' particolare. Durante le prime ore di gara, via radio ha chiesto al suo team manager di anticipare il rifornimento perché doveva fare la pipì e non riusciva più a trattenerla. «*Falla in macchina*» gli ha urlato Michael Shank, ma poi fortunatamente è entrata la safety car e Allmendinger è potuto rientrare ai box. «*Ho preferito non farla in macchina* - ha detto AJ - *almeno non nelle prime ore di gara. Ho pensato a chi doveva salire dopo di me... in fondo ai miei compagni di squadra voglio bene*».



### TURBO KO PER L'ESORDIENTE 488

A cinque ore dalla fine la Ferrari di Bruni-Calado-Bertolini-Shaytar è stata costretta al ritiro per la rottura del turbo: era seconda. Sotto la prima Ferrari al traguardo è quella della Scuderia Corsa che è stata la grande sorpresa. In basso le Corvette vincitrici davanti alla Porsche

### CLASSE GTD PER LEXUS

Nella classe Gtd Imsa, arriverà a breve anche la Lexus. Il nuovo modello RC F sarà iscritta dal team F Performance di Paul Gentilozzi, parteciperà ad alcune gare del campionato 2016 in vista di un impegno completo per il prossimo anno. Piloti designati: Scott Pruett e Sage Karam, entrambi licenziati da Chip Ganassi.

### 488 GT3 DEB A AUSTIN

Non ancora omologata per la 24 Ore di Daytona, la nuova Ferrari 488 debutterà a Austin per la prima gara del Pirelli Challenge, anticipando così l'esordio previsto inizialmente per la 12 ore di Sebring. Al volante dovrebbe esserci Olivier Beretta.

### BOP A DAYTONA

Con la necessità di mettere insieme DP e LmP2, a motore atmosferico e turbo, così come nella classe Gte, con vetture turbo già conformi al regolamento 2016 e e altre ancora in versione 2015 e dotate di motore aspirato, la definizione del Bop è stata piuttosto complessa.

### SPARCO CRESCITA USA

Sparco cresce anche nel mercato a stelle e strisce. Proprio in concomitanza con l'inizio della stagione motoristica d'oltreoceano, con la 24 Ore di Daytona, l'azienda torinese ha reso noti i dati di Sparco Usa. Una crescita importante che ha portato Sparco Motor Sport Inc., la succursale californiana della factory di Volpiano, a chiudere il 2015 con 12 milioni di dollari di fatturato a fronte dei 9 fatti registrare nel 2013, arrivando a sfiorare il 20% del fatturato globale di Sparco. Ingenti gli investimenti in sponsorship, pubblicità e promozioni commerciali che si attestano attorno al 10% del fatturato a stelle e strisce. Un impegno che ha portato l'azienda di Volpiano ad essere presente alla 24h di Daytona con ben 12 team, oltre 60 piloti su 18 vetture.



### AL TRAGUARDO

#### GTLM



**1** Gavin-Milner-Fassler  
Corvette  
in 24.02'07"335



**2** Garcia-Magnussen-Rockenfelder  
Corvette  
a 0"0034



**3** Bamber-Makowiecki-Christensen  
Porsche 911  
a 12"863

Le classifiche complete sono riportate a pagina 74



# Ford Gt la prima è un vero flop

**DOPO L'ILLUSORIO BALZO IN VETTA NELLE BATTUTE INIZIALI DI HANDY PROBLEMI ED ERRORI RIBALTANO LA SITUAZIONE. UNA GARA DA COMPRIMARI**

**Circa 160 persone** per gestire le due Riley-Ford e le due nuove Ford Gt. 160 persone che di fatto raccolgono solo un pugno di sabbia. Perché nella categoria Prototipi, Chip Ganassi si deve accontentare delle briciole, con il 5° posto finale di Hartley-Wurz-Priault-Stroll e l'altra vettura di Dixon-Kanaan-McMurry-Larson ritirata per incidente dopo ripetute noie a freni e frizione.

Il problema vero, però, viene dal debutto negativo della Ford Gt, ben oltre ogni pessimistica previsione. La vettura di Briscoe-Westbrook-Mucke conclude al 9° posto, distaccata di 162 giri dalla Corvette vincitrice. L'altra Ford di Hand-Muller-Bourdais termina 7° a 32 giri di distacco. Debuttare a Daytona con una vettura interamente nuova - anche se il gruppo motore propulsore è ampiamente collaudato da due stagioni nei DP - non è un compito facile, ma nessuno poteva aspettarsi che dopo un'ora di gara le Ford fossero di fatto già nei garage per risolvere i numerosi problemi alla trasmissione che sono emersi - sia di gestione elettronica che meccanici negli anelli di tenuta - quasi subito. Le cose erano iniziate bene per la Ford Gt, con Joey Hand che nelle prime fasi era pure andato al comando per alcuni giri. La velocità di punta sull'ovale era particolarmente elevata, 7 km/h in più rispetto alla nuova Ferrari 488. Ma i problemi sono apparsi subito, prima per Briscoe e poi per lo stesso Hand, che varie volte è rimasto fermo lungo la pista, poi ripartendo, perché la componente elettronica non riusciva a gestire la trasmissione. A complicare le cose, durante un cambio gomme, per errore è stato tranciato un raccordo dei freni. Dopo due ore di gara per la Ford Gt la 24 ore di Daytona era ormai un discorso

chiuso. A quel punto per la Ford la gara è diventata una lunga sessione di prove, e in quelle condizioni è maturato il tempo di Briscoe che ottiene il secondo giro più veloce in 1'44"391, mentre la Corvette di Garcia fa meglio di tutti in 1'44"012". C'è poi il problema delle gomme. E non perché sulle Ford si siano registrate tre forature, causa detriti. Ma perché la Michelin aveva realizzato un apposito pneumatico per Ferrari e Ford, essendo queste vetture molto simili come caratteristiche tecniche. Poi come sempre accade in Imsa, la Michelin aveva realizzato anche uno sviluppo gomme per Corvette e Bmw, e uno per la Porsche. In favore delle tre diverse collocazioni del motore. Ma mentre la Ferrari si è dichiarata soddisfatta delle nuove gomme, la Ford per la gara ha preferito utilizzare le gomme della Corvette, ritenendo che quelle prodotte specificatamente per le vetture a motore posteriore, non andassero poi così bene.

## Oltre sei mesi di test quasi inutili

Un debutto davvero difficile quello della Ford. Peccato perché improvvisamente gli oltre sei mesi di test sono sembrati quasi inutili, considerando che tra le vetture nuove già conformi alle nuove regole, la Ford Gt era quella che aveva svolto il maggiore numero di test e percorso il maggiore numero di chilometri. «*Purtroppo in gara le vetture vengono utilizzate in un modo così estremo che a volte i problemi emergono solo in corsa - dice Chip Ganassi - certo, non sono contento ma la prestazione cronometrica c'è già, ora dobbiamo lavorare sull'affidabilità. Adesso pensiamo a Sebring*».

Certo, a guardare da vicino la nuova Ferrari 488, la nuova Bmw M6 e la Ford Gt,



## ILLUSIONE AL VIA

Al via le Ford Gt sono scattate davanti a tutti in Gt1m ma è stato solo un lampo: dopo due ore le Ford erano già fuori dalla lotta per la vittoria. In basso Fisichella infila la Ford Gt di Bourdais

quest'ultima sembra davvero di un'altra categoria, frutto di una filosofia costruttiva ben più estrema. Non solo per il telaio in fibra di carbonio ma per la complessa aerodinamica e fluidodinamica posteriore, davvero poco riconducibile ad una vettura nata per un utilizzo stradale. Un po' come quando a Imola apparve la nuova Maserati Mc12 e fu subito chiaro che i legami con una vettura stradale erano del tutto assenti. Perché la Ford ha seguito una genesi davvero atipica. Prima hanno costruito il modello da competizione, poi forse tra 6 mesi, inizierà la commercializzazione del modello di serie. Che comunque sarà prodotta in solo 250 esemplari all'anno. Quando la Ferrari del modello 488 ne costruisce e vende circa 2000 all'anno. Se la Ferrari avesse voluto, anche loro avrebbero potuto realizzare un telaio in carbonio per la 488. Ma per una precisa scelta politica, si è preferito relegare questa soluzione costruttiva solo per la supercar "LaFerrari".

## Cinquant'anni dopo nessuna gioia

Cinquanta anni fa, la Ford aveva vinto la prima edizione della 24 Ore di Daytona con il modello MK II affidato a Miles-Ruby. Cinquanta anni dopo le cose sono andate in maniera diversa, ma l'importante è ricominciare, essere di nuovo in pista. Per quello che rimane il Costruttore generalista comunque più vittorioso di sempre nella storia delle competizioni. Ben tornata Ford, anche se gli schiaffi presi a Daytona riportano tutti con i piedi per terra. ●





## PER LE REGOLE 2017

# Duello Aco-Imsa

Aco e Imsa ai ferri corti per il prossimo regolamento tecnico che dal 2017 dovrebbe essere unificato. Usiamo il condizionale perché durante una turbolenta riunione a cui erano presenti i rappresentanti di Riley, Dallara, Oreca, Ligier, Bentley, Honda e altri potenziali partecipanti, sono emerse molte divisioni. Con l'Aco che approva la categoria Lmp2 mono motore Zytek solo per i privati, mentre l'Imsa vuole lasciare la porta aperta ai Costruttori. Il rischio ora è che il regolamento già approvato possa essere rimesso in discussione.

## GIDLEY, DUE ANNI DOPO

Ricordate Memo Gidley, il bravo pilota americano che aveva riportato gravissime lesioni alle gambe nella collisione con la Ferrari guidata da Matteo Malucelli a Daytona nel 2014? Gidley procede con un lento recupero ma è ancora afflitto da persistenti dolori a causa dei nervi compressi dalla spina dorsale che lo costringono a giornaliere sessioni nella camera iperbarica. Prende costantemente anti-dolorifici, e ha dovuto rinunciare alle attività commerciali che aveva nel settore dei kart e della nautica. Unica consolazione, recentemente è tornato a guidare una vettura stradale. Per i 50 anni della 24 Ore di Daytona, l'Imsa lo aveva invitato ma Gidley ha declinato perché non ancora in grado di viaggiare dalla California alla Florida.

## DIVILA IN LAMBO

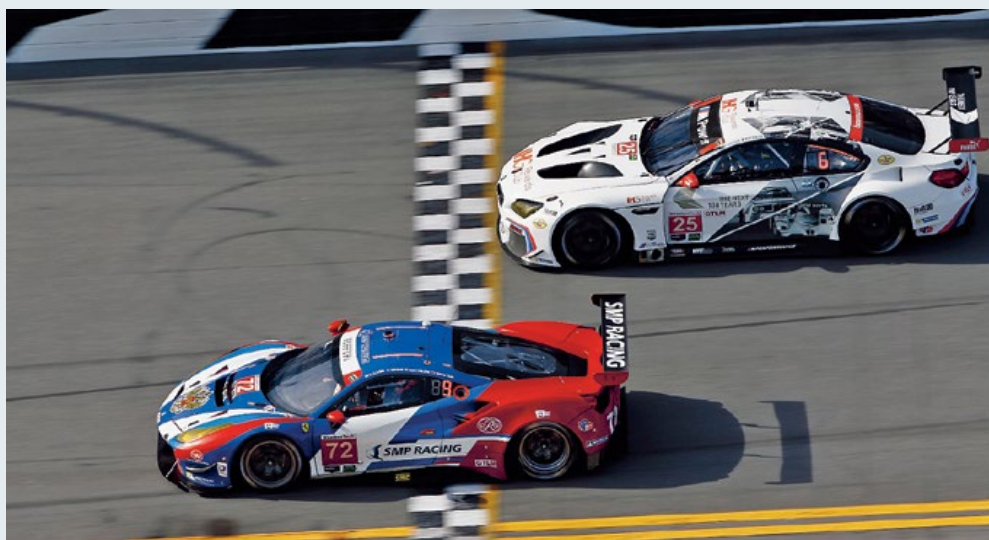
Richard Divila, il primo progettista della Copersucar, nonostante i suoi 71 anni, continua ad essere molto attivo. Dopo aver lavorato al programma Nissan Lmp1, il tecnico brasiliano era a Daytona per aiutare il team Konrad con la nuova Lamborghini Huracan

## RIVOLUZIONE AUDI

Chris Reinke, capo del programma Audi Lmp1 nel Wec è stato "retrocesso" al programma Sport clienti, prendendo il posto di Romolo Liebchen. Audi ancora non ha deciso chi sostituirà Reinke alla direzione del programma Lmp1. Novità anche per Stephan Winkelmann, attuale presidente della Lamborghini che ad aprile cederà il posto a Stefano Domenicali. Per Winkelmann è previsto un ruolo come responsabile di Quattro GmbH, società del gruppo Audi specializzata nella personalizzazione e nel tuner di modelli Audi stradali.

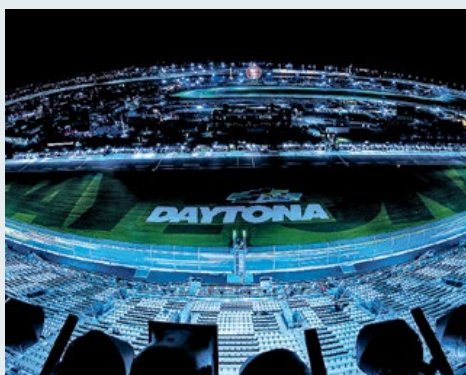
## RIGON CON RISI

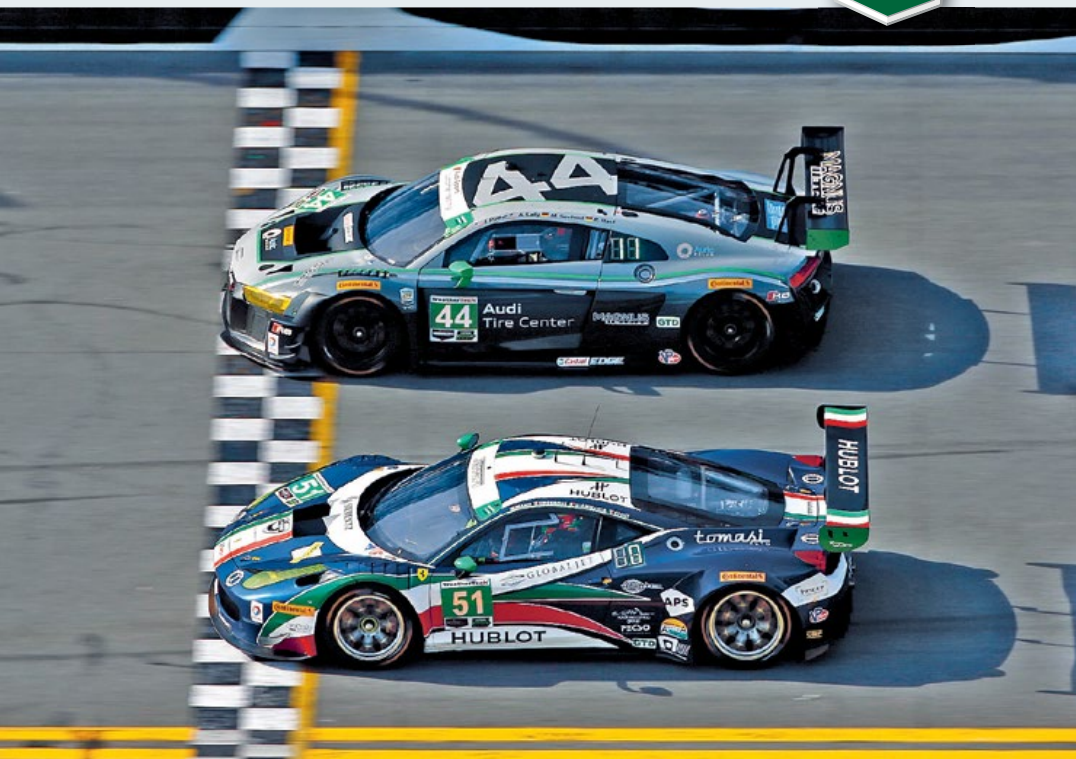
Davide Rigon correrà anche la 12 Ore di Sebring con la Ferrari del team Risi insieme a Fisichella e Vilander. Dopo la gara di Daytona, il veneto si è recato a Sebring per tre giorni di prove.



## DISTACCHI ABISSALI PER LA FORD

Sopra, Bertolini infila la Bmw di Farfus, a sinistra in azione la peggiore delle Ford Gt di Briscoe-Westbrook-Mucke che ha chiuso al 9° posto di classe distaccata di ben 162 giri dalla Corvette vincitrice





**AL TRAGUARDO**  
**GTD**



**1** **Rast-Potter-Lally-Seefried**  
Audi R8  
in 24.01'51"993



**2** **Pappas-Catsburg-Long-Pilgrim**  
Porsche 911  
a 3"048



**3** **Keating-Robinson-Foss-Mosing-Falukner**  
Dodge Viper  
a 5"059

Le classifiche complete sono riportate a pagina 74

# Lambo bel debutto

**OLTRE IL RISULTATO FINALE E LA VITTORIA PORSCHE IN GTD SI METTONO SUBITO IN LUCE LE HURACAN**

**A** l di là del 5° posto finale di Babini-Basseng-Konrad-Ineichen-Wilsey, a 1 giro di distacco dall'Audi R8 dei vincitori Rast-Potter-Lally-Seefried, il debutto della Lamborghini Huracan a Daytona va considerato positivamente, oltre le aspettative iniziali.

La Huracan è rimasta al comando ininterrottamente per le prime 8 ore di gara, poi una collisione grottesca proprio tra le Lambo di Bryce Miller e Justin Marks, mentre occupavano le prime due posizioni, ha messo definitivamente ko le ambizioni del Toro. Peccato, perché soprattutto l'equipaggio Bortolotti-Miller-Sellers-Snow, si era rivelato il più performante, rimanendo al comando per 7 ore. Problemi anche per la vettura di Bell-Piscopo-Antinucci-Sweedler attardata dopo poche ore da

noie con il comando elettronico della frizione. Babini ha illuso nelle ultime battute, quando ha passato Rast ed è andato al comando a 8 minuti dal termine, prima di fermarsi per rifornire. In precedenza questa

vettura ha pagato una penalità di 3 minuti per avere effettuato un sorpasso in regine di safety car. La vettura di Busnelli-Michaelian-Toussaint-Wilsey invece è rimasta coinvolta in una collisione, come quella di Pumpelly-Lewis-Marks-Grala.

**Huracan auto furba**

«Una vettura costruita in maniera furba - diceva il veterano Franz Konrad prima del via - cambio e motore sono gli stessi della Audi R8, il telaio è progettato in modo semplice, i meccanici hanno accesso facilmente a tutte le parti». Le

Lamborghini si sono rivelate le vetture più veloci sul tratto dell'ovale, complice anche un Bop particolarmente favorevole che ha creato molto disappunto tra gli altri concorrenti, sebbene ritoccato al ribasso dopo i test di gennaio. Positivo anche il debutto a Daytona di Bortolotti, veloce e sicuro, e che certamente meriterebbe di competere in categorie e scenari superiori nella grande Endurance internazionale.

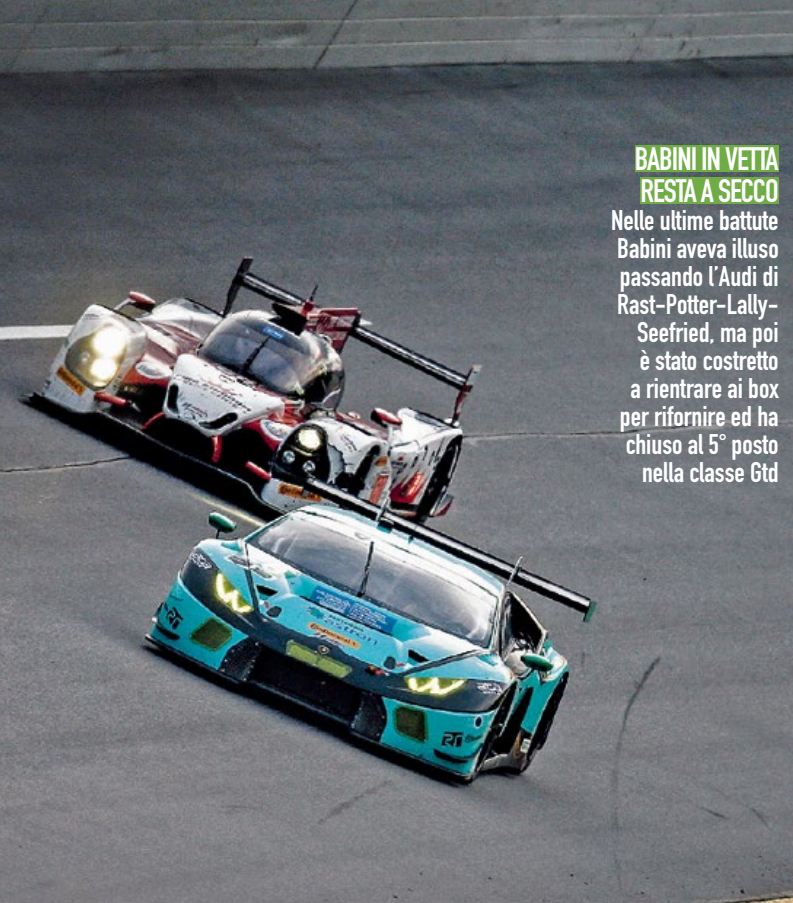
**Esordio comunque favorevole**

Per l'ancora giovane reparto

**REGINA PER SETTE ORE**

Al comando per 7 ore la Huracan di Bortolotti-Miller-Sellers-Snow ha mostrato davvero un passo interessante





## BABINI IN VETTA RESTA A SECCO

Nelle ultime battute Babini aveva illuso passando l'Audi di Rast-Potter-Lally-Seefried, ma poi è stato costretto a rientrare ai box per rifornire ed ha chiuso al 5° posto nella classe Gtd

## ANCHE SE AVEVA CHIUSO AL 9° POSTO

# BR parte in pole

Causa la pioggia incessante le qualifiche hanno avuto uno sviluppo inusuale. I giri più veloci sono stati ottenuti da 7 vetture della classe GtLM, dotate di gomme Michelin, più performanti delle gomme Continental, che per regolamento sono adottate nelle classi Prototipi, PC e Gtd. Il più veloce è risultato Nick Tandy con la Porsche 911, con il tempo di 2'01"408 davanti all'altra Porsche di Bamber autore di 2'02"364. Problemi per la Ferrari di Bruni, che ha perso il controllo causa aquaplaning sulla linea del traguardo, sbattendo contro le successive barriere. Pesanti i danni alla carrozzeria e alle sospensioni, riparati in tempo per le successive prove libere. Per via delle regolamentazioni, che compongono la griglia di partenza secondo le varie classi, dalla pole position è partita così la BR-Nissan di Aleshin, che aveva ottenuto 2'05"793, in realtà il 9° tempo assoluto, più lenta anche dell'Oreca della classe PC di Moowlem. Una cosa analoga a Daytona si era già verificata nel 2003, quando Justin Bell con la Corvette GT era risultato più veloce di tutti i Daytona Prototype ma poi aveva dovuto cedere la pole position.

corse della Lamborghini guidato da Giorgio Sanna un esordio comunque favorevole in una classica dell'Endurance, anche se alcune cose dovranno essere necessariamente migliorate.

Soprattutto nel coordinamento e nella gestione in corsa delle varie squadre. Perché sebbene i team siano clienti indipendenti, è davvero assurdo quello che è successo tra Miller e Marks, con una collisione che ha privato la Lambo di una vittoria che invece avrebbe probabilmente meritato sul campo. ●



## POTREBBE CORRERE PER GANASSI L'EDIZIONE DEL 2017

# Kristensen voglia matta

Vi avevamo già riferito del desiderio di Tom Kristensen di tornare alle competizioni ma solo per la 24 Ore di Daytona, per cercare di vincere la Triple Crown dopo i 9 successi a Le Mans e i 6 a Sebring. Nel galà alla vigilia, Chip Ganassi ha ricordato quando Kristensen gli chiese un volante in Indycar e lui, sebbene raccomandato da Zanardi, non gli diede la minima attenzione. Per farsi perdonare, Ganassi ha fatto firmare un contratto a Kristensen e a McNish su un tovaiolo di carta, con la promessa, che se nel 2017, ne avesse voglia, lui sarà felice di mettergli a disposizione una vettura. «Una serata divertente - ha detto Kristensen - c'era vino in abbondanza, è stato un gioco. Ma nella vita mai dire mai. Non ho mai corso a Daytona, avrei voluto farlo. Ma con l'Audi all'epoca non era possibile».



## TOM ADESSO SOGNA IL GRANDE COLPO ANCHE A DAYTONA

Sopra, Tom Kristensen in giacca festeggia la vittoria Ligier-Honda. Il danese ha manifestato il desiderio di essere al via di Daytona e di tornare alla grande classica che manca al suo palmares

**NEL 2015 TRIONFÒ  
A INDY-500**

La conquista del secondo successo in carriera alla 500 Miglia di Indianapolis è stato il punto più alto della stagione 2015 di Juan Pablo Montoya. La prima vittoria a Indy il colombiano l'aveva ottenuta al debutto nella categoria nel 2000, prima del suo approdo in F.1



# Montoya ci mette la faccia



**C'**è stato un momento, nella 500 Miglia di Indianapolis 2015, che non ha solo definito l'esito finale della corsa, ma ha anche influito sulla fisionomia di tutta la stagione e, probabilmente, su quella dell'anno che l'IndyCar si appresta a vivere. Con cinque giri alla conclusione, a causa di una linea troppo bassa, Juan Pablo Montoya ha perso il posteriore della sua Dallara. Una frazione di secondo ha fatto temere il peggio, ma il colombiano, come se fosse la cosa più facile del mondo, ha rimesso in traiettoria la vettura con una semplicità assoluta. È stato proprio dalla facilità con cui è uscito da una situazione apparentemente critica che si è capito come sarebbe finita la corsa. Prima si è avventato su Scott Dixon, poi su Will Power, lasciato sul posto come se si fosse fino a quel momento giocato al gatto col topo. A quel punto, è stato chiaro per tutti che il Montoya di una volta, ammesso che se ne fosse mai andato, era tornato a splendere. Quello che, per dirla con le parole di Alex Zanardi nella sua autobiografia, nel suo primo test su un superspeedway metteva la macchina di traverso a 400 chilometri orari per farla girare. Di lì a poco, avrebbe conquistato il titolo Cart prima di arrivare a Indy da rookie, nel 2000, e portare a casa un successo senza precedenti completando 167 giri in testa su 200. Già allora, qualcuno aveva storto il naso per il suo approccio, ritenuto poco rispetto-

**PERSONAGGIO  
POLARIZZANTE,  
JUAN PABLO  
CON GRANDI  
SOSTENITORI  
E ALTRETTANTI  
DETRATTORI.  
OVUNQUE  
HA CORSO  
HA LASCIATO  
UN'IMPRONTA.  
E ORA È PRONTO  
A DARE  
UN NUOVO  
ASSALTO  
IN INDYCAR**

di **Marco Cortesi**  
foto **Getty Images**

so. Più o meno nello stesso modo in cui, dopo una stagione di riaccostamento alle gare Indy, alcuni punzecchiavano un veterano un po' "appesantito" ritenendolo non più competitivo come un tempo. In entrambi i casi, non c'è che dire, la risposta è arrivata coi fatti.

Montoya è sempre stato un personaggio abbastanza polarizzante, con grandi sostenitori e altrettanti detrattori. Quel che è certo è che, nelle prime fasi della carriera come in Formula 1 e poi ancora in Nascar, la sua impronta è sempre stata forte. Pochi piloti possono vantare di essersi espressi al meglio, anche se per brevi tratti, negli anni del dominio assoluto della Ferrari con Michael Schumacher. Inoltre, risultati alla mano, Montoya resta tuttora il miglior pilota Williams dai tempi dell'ultimo mondiale. Rimane, di gran lunga, anche il pilota di impostazione semi-europea ad aver avuto più successo nelle stock-car. Anche se gli è mancata un'affermazione su ovale, i suoi risultati al team Ganassi sono sempre stati degni dei rivali più accreditati. E l'ottavo posto del pilota di Bogotà nel 2009 rimane per la scuderia il miglior piazzamento in classifica in quasi quindici anni, in un periodo in cui, grazie al boom della categoria, fior di piloti si trovavano a lottare per un posto in griglia. A fine 2014 il bivio gli si era presentato chiaro, con la chiusura di ogni spazio in Nascar e un'opportunità da non perdere per un ritorno in grande stile. Così, Montoya ha colto al volo l'offerta di Roger Penske, che, oltre a volersi riconfermare al vertice dell'Indycar, era determinato a riconquistare la sospirata Indianapolis. Il Capitano ci ha visto ancora lungo, come tante volte in passato. Al termine di una stagione di ritorno complicata, ha dato a Montoya piena fiducia, sapendo leggere tra le righe di risultati in crescendo

**TITOLO INDYCAR SFUGGITO ALLA FINALISSIMA**

Con la monoposto del team di Roger Penske, Montoya è andato vicinissimo alla conquista del titolo Indycar nella passata stagione uscendo battuto nella finalissima di Sonoma dal confronto con Scott Dixon



e di una padronanza totale della situazione in particolare sulle piste più veloci. Era ovvio che, dopo anni impegnati a combattere in una serie completamente diversa, ci volesse tempo perché il potenziale completo si rivelasse. E se negli Anni Novanta, oltre alle proprie qualità di guida, i piloti Cart potevano fare la differenza portando alle squadre un metodo vincente, lo sviluppo tecnico attuale ha reso l'Indycar estremamente più competitiva anche dal punto di vista ingegneristico. In altre parole, con vetture e metodologie così simili, il riadattamento è stato più laborioso. Come per il traverso di Indy, altri lampi di classe si erano però rivelati agli occhi più esperti, come il sorpasso millimetrico su Will Power che gli aveva regalato il ritorno al successo nella Pocono 500 2014. La passata stagione è ormai storia. Una storia che, dopo Indy, avrebbe potuto portare anche una clamorosa doppietta se un titolo che sembrava ormai alla portata non fosse sfumato all'ultimo. Vuoi per una giornata, quella di Sonoma, in cui è girato tutto storto, vuoi per un revival della straordinaria capacità di complicarsi la vita del team Penske, vuoi ovviamente per il doppio punteggio della finalissima californiana che ha premiato Scott Dixon. Andata com'è andata, non c'è alcun dubbio di quanto Montoya sia stato, ancora una volta, il pilota che ha lasciato il segno. Con una vittoria che - e non è un modo di dire - vale una stagione e la determinazione di chiudere il cerchio nel 2016, allontanando anche le sirene dell'endurance. Tornato o no, Montoya è quello dei tempi migliori. Tranquillo, rilassato e determinato come non mai. In un inverno che lo vede impegnato tra ciclismo, allenamenti, la grande passione per gli aeromodelli ed i primi passi nel karting del piccolo Sebastian, che ha già deciso di continuare la dinastia. ●

## Indy 500 sarà l'edizione n° 100

**UN 2016 DI RICORRENZE: IL CENTENARIO DELLA CORSA MITO E I 50 ANNI DEL TEAM PENSKE. INTANTO JPM SI GODE IL 2° BABY BORG**

**L**a rincorsa verso l'edizione del centenario della 500 Miglia Indianapolis è già partita, e com'è giusto che sia, Montoya ed il team Penske faranno gli onori di casa come favoriti della vigilia. Il lancio dello storico evento è avvenuto alla Nascar Hall Of Fame di Charlotte, una location scelta per sottolineare l'importanza dell'occasione, e che ha fatto perfino parlare di un possibile (ma molto improbabile) ritorno di fiamma tra le due categorie. Insieme alla ricorrenza di Indy, la scuderia del Capitano sta festeggiando il proprio cinquantenario, ed un successo ad Indianapolis rappresenterebbe un risultato eclatante, dall'impatto sportivo ed economico enorme: non si è fatto mistero che Indy sia ancora al centro del bersaglio per la struttura diretta da Tim Cindric e Roger Penske. Grazie alla ricorrenza, l'attenzione mediatica sarà senza precedenti, così come le sponsorizzazioni che sono già iniziate a fioccare. Per i team minori, la vera e propria sfida, più che chiudere il budget, sarà ottenere da Chevrolet o Honda il noleggio dei propulsori. Mentre al vertice già si sgo-  
mita. Montoya (sotto) si è potuto coccolare i suoi due "baby Borg", le riproduzioni del trofeo che spettano ai piloti vincenti nella 500 Miglia. A fare il paio con la pace car di quest'edizione, già in garage, e con la Bentley che Roger Penske aveva promesso a fidanzate e mogli dei suoi portacolori in caso di successo. Con una moglie felice, ma solo due coppe per tre figli, vuole puntare... alla parità perfetta. ●



mita. Montoya (sotto) si è potuto coccolare i suoi due "baby Borg", le riproduzioni del trofeo che spettano ai piloti vincenti nella 500 Miglia. A fare il paio con la pace car di quest'edizione, già in garage, e con la Bentley che Roger Penske aveva promesso a fidanzate e mogli dei suoi portacolori in caso di successo. Con una moglie felice, ma solo due coppe per tre figli, vuole puntare... alla parità perfetta. ●

# TI È SFUGGITO QUESTO SPECIALE?

L'antologia da corsa con la riproduzione di **17 interviste** ai grandi campioni F.1 attraverso le pagine originali degli **Autosprint** più leggendari

**RICHIEDILO  
OGGI  
STESSO**

**6 euro**

comprese spese di spedizione



## Ordina con questo tagliando la tua copia

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:

Diffusione Editoriale Srl  
Via Clelia 27,  
00181 Roma  
abbonamenti@  
diffusioneeditoriale.it  
Telefono:  
06.78.14.73.11  
da lunedì a venerdì  
ore 9-13 14-16  
Fax: 06.93.38.79.68  
Per pagamenti con  
carta di credito  
puoi visitare il sito  
[www.abbonativweb.it](http://www.abbonativweb.it)

Chi ha acquistato Autosprint in edizione digitale può richiedere comunque lo speciale **CAMPIONI PER SEMPRE** (in formato cartaceo) richiedendolo direttamente per email a **Diffusione Editoriale** all'indirizzo qui sopra

Inviatemi lo speciale **CAMPIONI PER SEMPRE** al prezzo di **€ 6,00** comprese spese di spedizione

Cognome e nome .....

Via ..... n° .....

Cap ..... Città ..... Prov. ....

Telefono .....

e-mail .....

**Ho scelto di pagare tramite:**

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "SPECIALE **CAMPIONI PER SEMPRE**" di cui allego fotocopia

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

Data ..... Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia.



# Formula E alta tensione



LA SERIE SBARCA IN ARGENTINA DOPO UN PERIODO PIUTTOSTO AGITATO FATTO DI USCITE DI SCENA E ANNUNCI IN CHIAVE FUTURA. ADESSO ECCO IL QUARTO ROUND DI UNA STAGIONE INTRIGANTE

di **Massimo Costa**

**N**on si può negare che l'ultimo mese per la Formula E non sia stato piuttosto movimentato. Siamo passati dal deludente abbandono della serie dell'unica realtà italiana, quella composta dal misterioso e mai decollato binomio Trulli-Motomatica, all'annuncio dell'ingresso della Jaguar la prossima stagione. Poi, le novità regolamentari per il futuro, la presentazione del tracciato cittadino di Parigi che ospiterà il campionato il prossimo 23 aprile e, infine, il colpo di scena del divorzio tra il team Venturi e Jacques Villeneuve a cui si aggiunge anche quello certamente meno clamoroso tra il Team Aguri e Nathanael Berthon.

C'è sempre grande fermento attorno alla Formula E, e questo non può essere che un buon segno. Sabato 7 febbraio, in questo clima di generale euforia, la categoria volerà a Buenos Aires per la quarta corsa proponendo due protagonisti assoluti come Sebastien Buemi e Lucas Di Grassi in cima alla classifica generale, separati da appena un punto. Lo svizzero della Renault e.Dams conduce con 62 lun-

## A BUENOS AIRES SI CORRE IL 4° ROUND STAGIONALE

Nel prossimo week end a Buenos Aires torna in pista la Formula E. Quello in Argentina è il quarto round di una stagione già contrassegnata da Buemi e Di Grassi, divisi da un solo punto in graduatoria ma con già più del doppio dei punti di vantaggio sul terzo in classifica: Jerome D'Ambrosio

ghezze e un eccezionale ruolino di marcia: due vittorie, Pechino e Punta del Este, due pole, Pechino e Putrajaya. In Malesia però, Buemi ha concluso solo dodicesimo in quella che per la Renault e.Dams è stata una vera Caporetto, soffrendo più di tutti gli altri il caldo e l'umidità. Di Grassi invece, punta di forza dell'Abt Schaeffler Audi Sport, conta 61 punti e come già nel campionato scorso fa della regolarità la sua forza; nelle tre gare è sempre salito sul podio con all'attivo una vittoria a Putrajaya e due secondi posti a Pechino e Punta del Este.

## DOPO 3 GARE HANNO UN VANTAGGIO IMPORTANTE

### Buemi e Di Grassi sono già in fuga

Buemi e Di Grassi hanno più del doppio dei punti di vantaggio del terzo nella classifica generale, Jerome D'Ambrosio, fermo a quota 28. Il belga del Dragon Racing, struttura americana diretta dal fi-



glio del grande Roger Penske che è squadra cilen- ti della Venturi, ha vissuto il suo momento più alto a Punta del Este siglando la pole e concludendo terzo in gara. Dietro di lui, con 24 punti si ritrovano Sam Bird e Loic Duval. L'inglese tiene in alto i colori della debuttante Citroen, unitasi col nome DS al team Virgin. Unico punto di orgoglio ad oggi, il secondo posto di Putrajaya, mentre Duval, compagno di D'Ambrosio, si è piazzato due volte quarto. Non c'è traccia del campione in carica Nelson Piquet. Il brasiliano sta soffrendo le innovazioni del Nextev TCR, la squadra con cui ha conquistato il primo titolo della Formula E. La soluzione bimotore e monomarcia scelta anche da DS Virgin, non sta ancora pagando. Piquet ha appena 4 punti arrivati dall'ottava posizione di Putrajaya. Nella altre due corse, due quindicesimi posti. Ricordiamo, dal punto di vista tecnico, che Renault impiega le due marce mentre Abt Schaeffler Audi ha optato per le tre velocità.

#### IL FUTURO TECNICO NELLE PROSSIME TRE STAGIONI

## La potenza crescerà del 25 per cento

Per quanto riguarda il futuro tecnico della serie, è già stato imbastito un programma concreto. Nel corso delle prossime tre stagioni, le monoposto di Formula E avranno un incremento di potenza pari al 25 per cento. Mentre per quello che sarà il terzo anno della categoria, 2016-2017, la potenza disponibile rimarrà un massimo di 200 Kw. Per il quarto campionato della Formula E (2017-2018) si salirà a 220 Kw per poi raggiungere nel 2018-2019 i 250 Kw. Nonostante esistesse nel regolamento la possibilità di aumentare la potenza a 250 Kw già per la terza stagione, si è deciso per ragioni di sicurezza e di costi di procedere più gradualmente. Altre novità, per il prossimo campionato, il peso delle monoposto verrà ridotto dagli attuali 888 chili a 880 mentre il permesso di rigenerazione delle batterie passa da 100 Kw a 150 Kw.

#### GIÀ FINITA L'ESPERIENZA DI JACQUES NELLA SERIE

## Venturi con Conway nel dopo Villeneuve

In Argentina mancherà dunque Villeneuve. Scelto con entusiasmo dal team e costruttore Venturi, in realtà il 44enne canadese ex campione del mondo

F.1 ha fortemente deluso le attese. Zero punti nelle due gare disputate, con l'aggravante che la terza di Punta del Este l'ha vista dai box per avere danneggiato il telaio in una uscita di pista nel corso della qualifica. Diciamo che quella è stata la goccia che ha portato al divorzio. Certamente il team

Venturi non offre ancora un pacchetto tecnico all'altezza di Renault e Dams ed Abt Schaeffler Audi, ma il confronto dei risultati con il compagno di squadra Stephane Sarrazin, tanto per fare un esempio, è decisamente imbarazzante per Villeneuve. Che ha dimostrato, nonostante l'esperienza di una lunga e brillantissima carriera, di non essersi mai adeguato allo stile di guida di queste monoposto elettriche. Sarrazin a Pechino è partito dalla sesta piazzola in griglia, Villeneuve dalla dodicesima e al traguardo il francese ha concluso nono, il canadese quattordicesimo. Sarrazin è poi scattato dalla prima fila col secondo crono a Putrajaya terminando quarto in gara, Villeneuve si è ritrovato nuovamente in sesta fila e ha visto il traguardo undicesimo, pur condizionato da un problema al pit-stop. Poi, la disastrosa prova offerta in Uruguay col crash in qualifica, ma in

quell'occasione anche Sarrazin non ha brillato, tredicesimo in prova e nono alla bandiera a scacchi. Villeneuve ha dichiarato di avere incontrato diversi problemi tecnici che hanno limitato il suo tempo in vettura e quindi la possibilità di far la necessaria pratica. Ma entrambi erano insoddisfatti, sia il pilota sia i responsabili della squadra, e si è arrivati a un inevitabile divorzio. Al suo posto è stato scelto l'inglese Mike Conway, curiosamente pilota Toyota nel Wec come Sarrazin. ●

#### CLASSIFICA DOPO TRE PROVE

	PILOTA	PUNTI
1.	Sebastien Buemi	62
2.	Lucas Di Grassi	61
3.	Jerome D'Ambrosio	28
4.	Sam Bird	24
5.	Loic Duval	24
6.	Nick Heidfeld	17
7.	Robin Frijns	17
8.	Stephane Sarrazin	16
9.	Antonio Felix Da Costa	16
10.	Nicolas Prost	11



#### STORIA AL CAPOLINEA DOPO SOLO TRE APPUNTAMENTI

Dopo solo tre appuntamenti si è chiusa l'esperienza di Jacques Villeneuve in F.E. Il canadese ex iridato di F.1 non è mai stato incisivo con la monoposto di Venturi che ora si affida a Conway



# Giovinazzi lancia la sfida

SI ALLENA E VINCE IN ALMS. MA RIMANE COI PIEDI PER TERRA E SPIEGA: «LA GP2 È COMPLESSA: PENSO A FAR BENE MA SOGNO DI CORRERE CON L'AUDI»

di Massimo Costa

**Erano rivali.** Nemici veri, sportivamente parlando. Per entrambi, l'avversario principale da battere nel Fia F.3. Ci sono stati anche momenti di tensione, come a Monza 2015. Ma tra Antonio Giovinazzi e la Prema vi è sempre stata grande stima. E appena entrambi hanno saputo che c'era la disponibilità per, finalmente, unire le proprie forze nel campionato Gp2 che li vede al debutto, l'accordo è arrivato in un batter d'occhio. Probabilmente il contratto più veloce mai stipulato dalla Prema per un pilota...

**- Come hai vissuto quelle settimane nelle quali ti sei ritrovato senza la certezza di entrare in Audi, che invece sembrava cosa fatta?**

«Inizialmente spaesato. Ma sapevo bene che non dipendeva né da Audi Sport né da me, ma da una situazione che passava sopra le nostre teste, causata dalla crisi che ha incontrato il gruppo Volkswagen (per la nota vicenda delle manipolazioni dei test sulle emissioni sulle vetture stradali, ndr) e che ha portato al taglio di una vettura LmP1 nel campionato Wec. Di conseguenza non era possibile stipulare contratti per nuovi piloti e sono rimasto tagliato fuori. Però, spero che le cose possano cambiare per il 2017, per me rimane sempre il primo obiettivo riuscire a far parte della famiglia Audi».

**- Però, per fortuna, le cose si sono sistemate piuttosto rapidamente. Ci spieghi cosa è successo dopo che l'Audi ha comunicato che non c'era spazio per te?**

«Ci siamo rimboccati le maniche e abbiamo cominciato a guardarci attorno con il mio management, con Ricardo Gelael che si è riattivato per aiutarci dal punto di vista del budget, come ha sempre fatto prima. Ricardo aveva sempre detto che il giorno che fossi diventato un pilota professionista mi avrebbe lasciato andare per la mia strada, ma appena ha saputo che con Audi non si era concretizzato nulla, si è subito prodigato per me. A inizio dicembre, Carlin mi aveva invitato ai test Gp2 di Abu Dhabi e dopo quella esperienza positiva avevamo parlato per disputare eventualmente la stagione con loro. Del resto con Trevor ho un rapporto eccezionale avendovi corso negli ultimi due anni nel Fia F.3 con risultati splendidi, specialmente nel 2015 che è stata l'anna-

ta migliore di tutta la mia carriera. Ma successivamente si è aperta la via per accedere in Prema e sono stato io a gradire questa soluzione finale. Gelael quando ha saputo che avrei voluto correre per la squadra della famiglia Rosin era contento e così velocemente abbiamo trovato l'accordo grazie all'ottimo lavoro svolto dal mio management».

**- Lo scorso anno eri molto concentrato sul tuo futuro in Audi, sul campionato Dtm e quasi non ti interessava la F.1 perché la vedevi lontano per mille motivi. Ma ora...**

«È vero, ma adesso correndo in Gp2 sono consapevole che una eventuale buona stagione potrebbe avvicinarmi a quel paddock in qualche maniera. Però, francamente, non ci voglio pensare. Tutta la mia attenzione è rivolta alla Gp2 e alla Prema. Proprio in questi giorni visiterò la sede del team, farò il sedile, prenderò confidenza con gli uomini della squadra, con il mio compagno Gasly che ha dimostrato nel suo primo anno nella serie di essere molto veloce, e con quello che sarà il mio ingegnere. Ci sarà tanto lavoro da fare, la Gp2 è una categoria molto complessa, con le gomme che svolgono un ruolo spesso determinante ed è importante sapere subito come intervenire sulla monoposto nei weekend di gara».

**- Curiosamente la Prema è stato il tuo grande rivale nel 2015 in Fia F.3, ma c'era massimo rispetto tra le parti. E sarà anche il tuo primo team italiano in carriera.**

«Sembra strano, ma è proprio così, non ho mai gareggiato per una squadra tricolore se non in un solo weekend a Monza, nella F.Abarth, con la Bvm dove addirittura ho subito vinto. Prima, avevo gareggiato nella Formula Pilota China, poi nel Fia F.3 sempre con squadre britanniche come Double R nel 2013 e Carlin nel 2014 e 2015. La scuola inglese mi è piaciuta tantissimo, ho avuto modo di apprezzare la loro metodologia di lavoro che ritengo incredibile, adesso però sono veramente molto curioso di scoprire come sarà la scuola italiana con la Prema. E conoscendo bene quel che hanno ottenuto, non ho dubbi che troverò un ambiente di altissimo livello e qualità».

**- Una delle opzioni era anche quella di ripetere il Fia F.3 con Carlin, poi è cambiato il regolamento**

**CORRERE PER I MIEI EX RIVALI? SONO STATO IO A SPINGERE PER ANDARE ALLA PREMA**

ANTONIO GIOVINAZZI

”



**UN 2016 A TUTTO GAS**

È iniziato con due trionfi in Asia Le Mans Series il 2016 di Antonio Giovinazzi che col team Eurasia e in coppia con Sean Gelael si è aggiudicato le tappe di Buriram e Sepang. Il pugliese, vice-campione Fia F.3 2015, quest'anno affronterà la sua prima stagione di Gp2 con una monoposto della Prema, sua ex rivale nella terza formula e anch'essa al debutto nella serie



**che vieta ai piloti con tre anni nella serie di ripetere ulteriormente la categoria.**

«Sì, Carlin mi voleva nuovamente e non avrei avuto problemi nel correre ancora in F.3. Certo, l'obiettivo sarebbe stato uno solo, vincere il titolo essendo stato il vice campione 2015. Gareggiando nel Fia F.3 potevo rimanere nel paddock del Dtm, a contatto con l'Audi, perché numerosi eventi si svolgono assieme, poi hanno introdotto la regola che di fatto mi ha impedito di proseguire nella categoria».

**- L'Audi è comunque sempre nei tuoi pensieri...**  
«Assolutamente, rimane il mio principale obiettivo per il futuro. Andrò sicuramente a seguire qualche gara nel corso della stagione, terrò vivi i contatti con le persone che avevano riposto tanta fiducia in me. Sono uno concreto, ambisco a diventare un professionista in questo sport e il Dtm e l'Audi sono una porta importantissima per raggiungere questo scopo».

**- Intanto hai corso e vinto con Sean Gealel le due gare dell'Asian Le Mans Series alle quali vi siete presentati nel mese di gennaio, Buriram e Sepang.**

«Con Ricardo Gelael si era parlato di fare qualcosa

**GRAZIE ALLE DUE VITTORIE IN ALMS POTREBBE PROSEGUIRE L'ESPERIENZA IN ENDURANCE**

**ANTONIO GIOVINAZZI**



assieme a suo figlio Sean per tenerci in allenamento ed è nata l'idea di legarsi al team Eurasia per l'Asian Le Mans Series. È andata magnificamente bene, abbiamo vinto le due corse ed ora grazie a questi risultati la nostra avventura nell'endurance potrebbe anche proseguire. Ancora non so come, ma sicuramente è una esperienza da ripetere con Sean».

**- Per la prima volta Sean sarà tuo rivale in Gp2...**

«Siamo stati compagni di squadra per anni e per me, come detto più volte, è un vero fratello. La famiglia Gelael mi vuole bene, trascorro tanto tempo a casa loro, a Giakarta. Ci siamo divisi nel 2015, Sean in World Series Renault ed io in F.3, quest'anno ci ritroviamo in Gp2 anche se in team diversi, lui da Campos io con Prema. E sarà bello stare di nuovo assieme nel paddock».



# Latvala ch

**ECCO LA SEQUENZA SCATTATA DA UN FOTOGRAFO ITALIANO DELL'INCIDENTE NEL QUALE IL PILOTA VW HA INVESTITO UNO SPETTATORE A MONTECARLO, SENZA POI FERMARSI. TUTTI I RETROSCENA ED I DUBBI SULLA SICUREZZA**

di **Sergio Remondino**

foto **Michele Barazzutti-Rallyciak**



**S**ui 51,5 chilometri che da Lardier portano a Faye, la prova più lunga del Rally di Montecarlo 2016, si è sfiorato il dramma e si è toccato il ridicolo. Un concorrente, Armin Kremer con la Skoda Fabia R5, ha buttato giù un palo della luce e hanno dovuto toglierlo dalla strada gli spettatori presenti, che poi si sono anche preoccupati di rimetterlo al suo posto. Il tutto mentre nessuno dell'organizzazione s'è fatto avanti, né tantomeno la prova è stata sospesa. Poi, nel secondo passaggio sul tratto incriminato, Jari-Matti Latvala ha

sbagliato una curva, investito uno spettatore, continuato fino a fine piese con la sospensione anteriore sinistra danneggiata. Facendo comunque segnare, dopo tutto questo parapiglia, l'undicesimo tempo. Solo allora il finlandese della Volkswagen s'è preoccupato di sapere se aveva ferito qualcuno e da lì, dalla sua richiesta rivolta ad un operatore Tv e dal fatto che non s'era fermato come prescrive il regolamento, è venuta fuori la squalifica per una gara - con la condizionale - a lui ed al suo navigatore, Miika Anttila. Un, doppio, episodio che ha mina-



# e incornata!

## TANTA PAURA MA NESSUN DANNO (PER FORTUNA)

Ecco il momento in cui il fotografo (rimasto sconosciuto) non accreditato (è senza la necessaria pettorina) viene "caricato" sul cofano da Latvala, nella piegge 11



to la credibilità non solo del rally più famoso ma di tutta la specialità. La sicurezza in questa occasione ha fatto acqua da tutte le parti. E noi di Autosprint siamo in grado di documentare, con la straordinaria sequenza fotografica scattata dall'italiano Michele Barazzutti e con la sua testimonianza diretta, quei momenti di... ordinaria follia.

### Lo scoop "dell'abusivo"

Barazzutti, che non è un fotoreporter professionista ma segue da anni i rally e ha la fotografia nel

### LO SCOOP DI BARAZZUTTI

Sopra, da sinistra, la sequenza dell'uscita di Latvala realizzata da Michele Barazzutti. sopra

sangue, non era nemmeno dotato di pettorina da fotografo «Perché - spiega - è praticamente impossibile ottenerla se non hai l'accredito di una testata giornalistica. Così mi arrangio senza tabard (la pettorina fotografi n.d.r.), come fanno tanti altri». Tanti, appunto. Troppi. In queste pagine riproduciamo, oltre alle foto di Barazzutti, una sequenza tratta da Facebook che testimonia con quale incoscienza alcuni "fotografi" si mettono dove non dovrebbero. Scatti che mostrano che non c'è un intervento adeguato per farli spostare. E meno male

## LATVALA CHE INCORNATA!

che, dicono, quest'anno c'era molta meno gente rispetto al passato a seguire il "Monte". Una gara che di problemi con l'abbraccio del pubblico, così soffocante da rischiare di diventare mortale, ha purtroppo una ricca casistica.

«Ero con gli amici di Rallyciak - racconta Barazzutti, 40 anni, friulano - e sabato 23 ci siamo mossi di buonora per raggiungere la prova numero 9 (11 nella ripetizione), quella appunto di Lardier et Valença, che arriva sino a Faye, a sud di Gap, verso Sisteron. Siamo giunti a metà prova circa e dalla Nazionale 94 abbiamo preso la strada di collegamento verso la prova, per parcheggiare l'auto a Savournon, un paesino in mezzo alla campagna. Da lì io, che sono abituato a farmi delle gran scarpinate, sono andato avanti, verso la conclusione della speciale, dove sapevo che c'erano dei bei posti per fare le foto. Tre di noi, invece, si sono fermati prima. E hanno assistito alla scena della Skoda di Kremer che buttava giù il palo, con alcuni spettatori che di loro iniziativa hanno liberato la strada divenuta altrimenti impraticabile. A quel punto, viste le tante uscite che si verificavano in quel punto, i miei amici

mi hanno chiamato e invitato ad andare lì. Così, in vista del secondo passaggio, ho deciso di raggiungerli, facendomi altre tre chilometri a piedi...».

- **Fatica premiata, perché hai fatto "lo scopp della vita", realizzando la sequenza che pubblichiamo in queste pagine e che documenta perfettamente l'uscita di Latvala...**

«C'era abbastanza gente - racconta Barazzutti - tutta all'esterno, in posizione non troppo sicura. E nessun commissario di percorso. Io mi sono messo in posizione sicura e grazie al teleobiettivo ho potuto realizzare la sequenza dell'uscita. Prima è arrivato Ogier, ed è passato senza problemi, ha chiuso bene la traiettoria evitando l'esterno, dove c'era dell'umido. Poi è arrivato Latvala...».

- **Il finlandese stava subendo il ritorno di Mikkelsen, che nella prova precedente gli aveva recuperato 48" in un colpo solo e stava andando a prenderlo. Jari-Matti sentiva la pressione non solo del norvegese - e di Ogier - ma anche di Meeke, scatenato con la Citroën.**

«Latvala è entrato bene nella destra dell'incidente - spiega Barazzutti - ma forse troppo veloce, non so. Fatto sta che la sua Polo ha allargato la traiettoria verso l'esterno e l'umido e la ruota posteriore sinistra è finita in un canaletto d'irrigazione dei campi. Da lì si è innescato l'incidente perché anche la ruota anteriore sinistra è finita nel canaletto e quando ha incocciato un tubo di scolo dell'acqua ha sollevato tutta la macchina. A quel punto la Polo è finita nel prato sulla sinistra della strada, avvolta da una nuvola di vapore acqueo, probabilmente generata dal contatto fra il vano motore, dove le temperature sq-



### LATVALA A PIEDE SEMPRE GIÙ

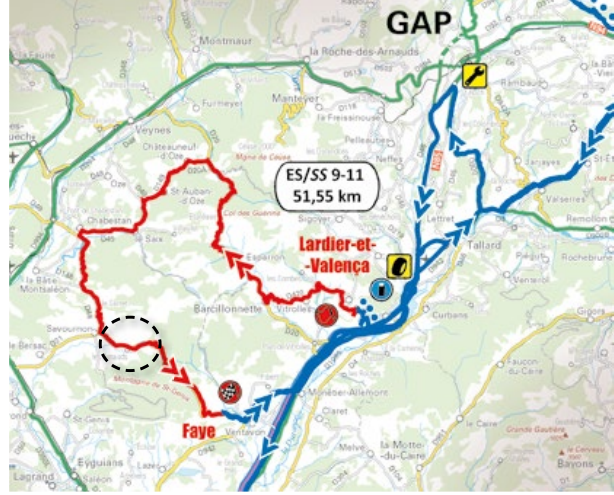
Continua dalle pagine precedenti la sequenza dell'uscita di Latvala. Che non toglie il piede dal gas e che però incoccia nel malcapitato (nel tondo tratteggiato) che voleva salvare la sua macchina fotografica, lasciata a terra sul prato dov'è finita la Polo del finlandese. In alto a destra, la cartina della prova speciale 9/11, dove s'è svolto il "fattaccio"



**C'ERA PARECCHIA GENTE, QUASI TUTTA ALL'ESTERNO CURVA, E NESSUN COMMISSARIO DI PERCORSO**

**MICHELE BARAZZUTTI**

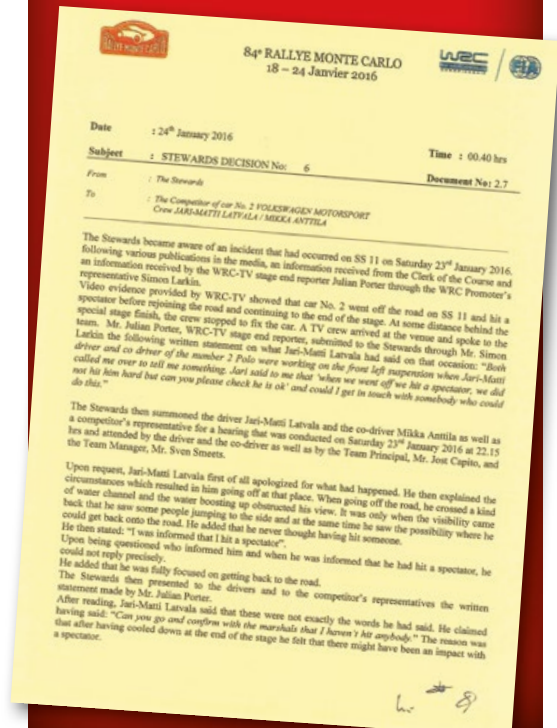




## LATVALA ORA SOTTO OSSERVAZIONE

# Squalifica con la condizionale

Ecco il documento redatto dai commissari del Montecarlo 2016 - Waltraud Wunsch, Christian Leca e Christian Calmes - dopo aver convocato alle 22.15 di sabato 23 l'equipaggio Vw - Latvala e Anttila - e Jost Capito e Sven Smeets, rispettivamente team principal e team manager Vw, per avere chiarimenti sull'incidente avvenuto nella ps numero 11. Sentiti gli interessati, i commissari hanno dichiarato di non credere alla versione dell'equipaggio, che dichiarava di non essersi resi conto d'aver investito uno spettatore, e commina a Latvala e Anttila una multa da 5mila euro, più una gara di squalifica al pilota, pena sospesa se nel corso della stagione non ripeterà l'infrazione agli articoli 40.3 e 40.4 del regolamento sportivo Fia-Wrc 2016 (Sicurezza Concorrenti) e all'articolo 12.1.1c del Codice Sportivo Internazionale.



## LATVALA CHE INCORNATA!



no alte, e l'acqua fredda del canale d'irrigazione». **- E poi che cosa è successo?** «Il prato era pieno di gente e c'è stato il fuggi fuggi generale. Latvala ha continuato a tenere giù il piede per tornare in strada ed ha inforcato sul cofano un fotografo, anche lui come me di quelli senza pettorina, che era corso per salvare una delle sue macchine fotografiche, che aveva lasciato per terra sul prato. Io ho continuato a scattare con la mia Nikon D700, seguendo Latvala che tirava dritto e tornava in strada. Poi sono andato a vedere come stava l'investito ed ho subito visto che non era grave. Per fortuna l'urto non era stato fortissimo. Aveva solo qualche contusione e si era già rialzato in piedi da solo». Già, è andata bene. Però il malcapitato, che non è stato identificato, avrebbe potuto avere traumi o le-

**DOPO LA "CARICA" LATVALA CONTINUA**  
Ed eccoci alle ultime scene della sequenza che documenta l'uscita di Latvala. Che, dopo aver "caricato" sul cofano l'incauto fotografo amatoriale, rientra in strada, avventandosi sulla prova speciale con la Polo avvolta in una nuvola di vapore acqueo. Farà segnare comunque l'11° tempo ma poi si ritirerà per fuori tempo massimo



**PUBBLICO INDISCIPLINATO IL COMMISSARIO CHE FA?**  
Ecco una sequenza (tratta da Facebook) che mostra alcuni spettatori che ignorano ogni più elementare regola di sicurezza pur di riuscire a portare a casa il souvenir tanto agognato, la foto di un concorrente (Meeke). Evidenziato dalla freccia un commissario di percorso (quello con la casacca gialla), che forse... cerca funghi anziché far spostare gli incauti fotografi non professionisti, come si nota dalla mancanza delle apposite pettorine



sioni interne, era da portare in ospedale con l'ambulanza, dopo aver sospeso la prova. E invece niente. Tutto è continuato come se nulla fosse successo, la prova è andata tranquillamente avanti e completata da tutti. Lo stesso Latvala l'ha finita e, pur con l'anteriore danneggiato, ha comunque fatto segnare come detto l'11esimo tempo assoluto, a "solo" 1 minuto e 54 secondi di distacco dal migliore, Meke. Una prova, la numero 11 del Rally di Montecarlo 2016, che è entrata di diritto nella vasta antologia dei rally ma che ha aperto - ma sarebbe meglio dire spalancato - la porta alle polemiche in merito alla sicurezza. Ci piacerebbe sapere che cosa ne pensano la Fia, le varie commissioni sicurezza e compagnia bella. E, soprattutto, perché Christian Tornatore, il direttore di corsa, non ha ritenuto di sospendere la prova per ripristinare il tutto... ●



# Occhio **Citroën** **Ogier** ti osserva

**GRANDE PROTAGONISTA A MONTECARLO, KRIS MEEKE ADESSO ASPETTA CON FIDUCIA LA GARA NORDICA. POI PROVERÀ LA CITROËN PER IL 2017**

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

**I**l grande protagonista della prima parte di gara al Rally di Montecarlo è stato senza ombra di dubbio Kris Meeke. Il nordirlandese è stato bravo a far volare la Citroën sugli asfalti stavolta poco ghiacciate delle Hautes Alpes, chiudendo in testa la prima tappa e tenendo sotto pressione Ogier per tre quarti di gara. Una prestazione impressionante, quella del driver britannico, interrotta da una "spanciata" nella 12esima piese che ha finito con il mandare in crisi la meccanica della sua Ds3 Wrc, costringendolo alla resa. Secondo qualcuno, la vettura aveva un assetto troppo basso e questo avrebbe finito con il diventare causa del ritiro.

**- Un rumor venuto fuori a fine gara, che però Meeke ha "smontato"...**

«Avevamo lo stesso set up dell'anno scorso - commenta il pilota al telefono da casa sua, a Dungannon -. La vettura aveva la stessa identica altezza della scorsa stagione, quindi non è stato quello il problema. Piuttosto, con il passaggio delle varie vetture, a 1 km dalla fine della speciale di St. Leger Les Melezes, era affiorata una pietra che non c'era nelle ricognizioni. L'abbiamo urtata e quella botta ci ha danneggiato. Prima il turbo, poi il cambio hanno iniziato a fare le bizze e nella "tyre zone" di Tallard gli ingegneri ci hanno detto di fermarci, che era impossibile continuare. Un peccato, la gara era anco-

ra in gioco».

**- Il pupillo di Colin Mc Rae è comunque soddisfatto della sua performance.**

«Sì, sono contento della mia gara, perché la nostra prestazione, cioè la mia e quella di Léfèbvre, è stata decisamente positiva. La Ds3 Wrc è ancora competitiva e l'inizio di stagione è stato buono per noi piloti e per il team. Se nella prima speciale non mi fossi girato, perdendo 7", avrei chiuso la tappa del giovedì sera con oltre 10" su Ogier e tante cose sarebbero cambiate. Sébastien poi, la differenza l'ha fatta il venerdì soprattutto nella prova speciale di Les Costes, che passa davanti a casa sua e che conosce come le sue tasche. Lì, nei due passaggi, mi ha complessivamente rifilato 18". Tanti».

**- Poi, per l'ex-campione dell'Irc viene il momento delle recriminazioni.**

«Pensandoci a freddo devo dire che avrebbe potuto andarmi meglio. Anche Ostberg ha fatto il mio stesso errore, e ha pure rischiato di uscire di strada nello stesso punto, ma a lui non è successo niente. Stessa cosa per Ogier, che è passato lì in pieno ma non ha avuto alcun problema. Peccato, almeno il secondo posto era alla



**SE LA VW DOVESSE LASCIARE PER VIA DEL DIESELGATE NON MI STUPIREI DI RITROVARE OGIER IN CITROËN**

**KRIS MEEKE**



mia portata visto che avevo ben due minuti di vantaggio su Mikkelsen...».

**- Al pilota della Citroën Ds3 va comunque il merito di aver regalato belle emozioni agli appassionati e di aver reso incerto il risultato almeno sino a tre quarti di gara. E in Svezia come andrà?**

«Lo scorso anno - commenta Meeke - alla seconda esperienza da quelle parti ho fatto segnare dei bei tempi.

Speriamo di farci valere: l'obiettivo è quello. Partirò però dietro, in una posizione forse poco favorevole, sarà tutto diverso rispetto a Montecarlo».

**- E il futuro?**

«Al momento, che io sappia, quest'anno correremo solo in Europa. Quindi, la prossima gara che faremo dopo la Svezia sarà il Portogallo. Comunque il lavoro non mi mancherà di certo, inizieremo a girare con la nuova Citroën C3 Wrc per il 2017 già a fine marzo, al massimo ad inizio aprile. E chissà che nel 2017 il mio nuovo compagno di squadra non sia Sébastien Ogier. Se le voci che girano sulla crisi finanziaria e politica della Volkswagen fossero vere e se dovessero davvero fermarsi a fine stagione, magari lo rivedremo presto a Satorry. Ma io allora sarò avvantaggiato, avrò percorso 15.000 km di test più di lui con la nuova vettura...». ●

**UN INIZIO STAGIONE ALLA GRANDE**

Lo stile aggressivo di Kris Meeke si vede tutto in questa immagine. A Montecarlo il nordirlandese ha messo il sale sulla coda a Ogier. Che, in alto a destra, osserva la Citroën del rivale in panne





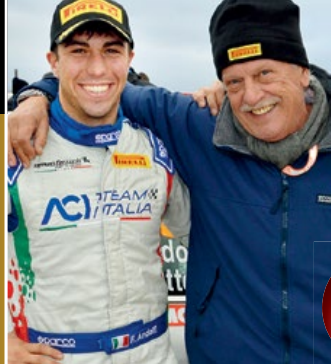
QUATTRO STORIE  
ITALIANE TUTTE  
DA APPROFONDIRE  
NEL MONTECARLO  
CHE HA APERTO  
LA STAGIONE

# Fratelli d'Italia

**S**torie del "Monte". Storie, anche, italiane. Una delegazione, quella dei nostri connazionali, che pur non avendo piloti in grado di lottare per la vittoria assoluta come ai bei tempi di Liatti, Biasion e Munari (andando a ritroso nel tempo) ha però trovato il modo di mettersi in luce nell'edizione che si è appena disputata. Tredici equipaggi biancorosoverdi al via, otto al traguardo, divenuti sette con l'esclusione di Rossetti. E con Felice Re e Mara Bariani, ventesimi assoluti, primi dei nostri con la Ds3 Wrc della D-Max. E se Lorenzo Bertelli non ha potuto concretizzare il potenzia-

di **Sergio Remondino**  
foto **Bettiol**

le della Fiesta Wrc M-Sport, altri sono riusciti a lasciare il segno. A cominciare dai ragazzini terribili dell'Acì Team Italia, Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso, che al loro primo Montecarlo hanno strabillato per prestazioni e acume tattico. Quasi fossero dei veterani anziché degli sbarbini, debuttanti nel rally più prestigioso. Capaci, i due "pulcini" che Claudio Bortoletto segue come fosse una chioccia, di far segnare sette volte il miglior tempo di Wrc3 (Andolfi) e due doppiette, per concludere terzo e quarto di categoria. Ma senza i 5 minuti complessivamente persi tra forature e inconvenienti vari,

**1****Claudio Bortoletto**

## I nostri ragazzi ci fanno sognare

IL RESPONSABILE DELL'ACI TEAM ITALIA RACCONTA COM'È MATURATA LA GRANDE PRESTAZIONE DEI DUE BABY ANDOLFI E DE TOMMASO

**C**laudio Bortoletto ha la voce pacata di quando, dentro, è veramente goduto. I giovani piloti del programma Aci Team Italia li ha voluti lui. Soprattutto Fabio Andolfi, che si sta rivelando sempre più una scelta azzeccata, vincente.

«Non posso che dire bene - gongola l'ex-diesse di Jolly Club e Lancia - . Peccato per un problema a un sensore dell'olio che ha mandato in protezione il motore facendolo spegnere, sulla Ps numero 10. Lì Andolfi ha perso circa 3' e un altro minuto e mezzo l'aveva lasciato per strada sulla 9, quando ha forato. Tra l'altro, lui e Manuel Fenoli sono stati bravissimi, hanno fatto un cambio gomma in prova velocissimo. Ed erano alla prima gara insieme. Se togliete 5 minuti dal totale vedete dove sono: primi di Wrc3, davanti a un pilota forte come il norvegese Veiby, che aveva a disposizione una Citroën Ds3 R3T, vettura di categoria superiore a quella delle nostre, peraltro ottime, Peugeot 208 R2. Certo, con i se e con i ma non si fa la storia, però lasciateci sognare».

**SENZA 5' PERSI ANDOLFI AVREBBE VINTO IL WRC3 MICA MALE PER UN DEBUTTANTE AL "MONTE"!**

**CLAUDIO BORTOLETTO**

”

**- Andolfi vi sta ripagando della fiducia accordatagli...**

«Ha fatto segnare sette volte il miglior tempo di Wrc3 e parecchie volte è stato il migliore delle 2 Ruote Motrici, categoria nella quale ha chiuso al quarto posto. Con tutti i piloti Renault che si giocavano il successo nel Trofeo Clio Europeo, per esempio. Davanti alla fine a gente con vetture ben più dotate. Andolfi è un talento e a 22 anni lo sta dimostrando, grazie anche a noi. Lo aiutiamo, la sua grande crescita è anche merito nostro. Dell'Acì Team Italia, di Aldo Ferraris e della Romeo Ferraris, della Pirelli. Di Tiziano Siviero, che lo ha seguito per quanto riguarda le note. In Finlandia sono ri-

masti a bocca aperta nel vedere i tempi che ha fatto, sempre davanti ai loro idoli nascenti, con una vettura - la Fiesta R2 - che non conosceva e su strade che non aveva mai visto».

**- Abbiamo forse trovato l'erede di Biasion?**

«È presto per dirlo, però lui è un predestinato. È tranquillo, fa tutto con naturalezza, va forte con due passaggi a prova nelle ricognizioni. Adesso bisogna continuare bene la stagione e cercare di farlo debuttare su una R5. Un paio di gare, magari una su terra e una su asfalto. L'obiettivo è portarlo nel Wrc2 il prossimo anno. Sarebbe il coronamento perfetto di un piano triennale».

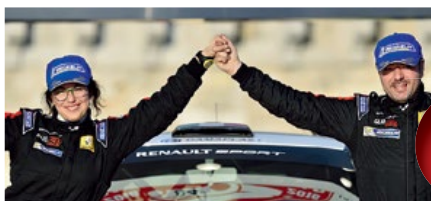
**- Anche De Tommaso, appena 19enne, se l'è cavata benino...**

«Bravissimo. Ha usato le gomme da stampo a Sisteron, con il verglas sul Col de la Fayolle, facendo il secondo tempo di categoria dietro ad Andolfi. I due ragazzi mi hanno davvero impressionato, hanno firmato un paio di doppiette di Wrc3, una delle quali sulla prova da 51 km. Adesso però guardiamo avanti, c'è il Portogallo davanti a noi...».

# ia

**QUEI RAGAZZI**  
Andolfi e Fenoli in azione a Montecarlo con la Peugeot 208 R2 dell'Acì Team Italia

Andolfi avrebbe vinto. E sarebbe stato davvero un risultato meritato e da incorniciare. Aveva vinto anche Rossetti, e il premio era succulento: 6 gare di Wrc3 con una Renault ufficiale, ma il turbo irregolare sulla Clio R3T della Dp Autosport lo ha lasciato con (molto) amaro in bocca. Poi c'è il traguardo raggiunto da Gianluca Calì, l'imprenditore che ha detto no alla mafia e che è stato rallentato da due forature che sanno tanto di sabotaggio. Storie - a lieto fine oppure no - tutte italiane e tutte da gustare. Perché il Montecarlo non è "solo" quello di Ogier e dei top team. ●



2

Luca Rossetti

# Una delusione che brucia molto

LA CLIO R3T DELLA DP AUTOSPORT È STATA SQUALIFICATA PER IRREGOLARITÀ AL TURBO. E IL SUPER PREMIO È ANDATO IN FUMO

**D**eluso, amareggiato, incredulo. Luca Rossetti non ha parole. Aveva fatto tutto in funzione di questa vittoria. E l'aveva ottenuta: con il secondo posto a Montecarlo s'era aggiudicato il Trofeo Clio Europeo e con esso un premio da leccarsi i baffi: sei gare del Wrc3 con una vettura ufficiale della Régie. Una svolta. A quasi quarant'anni poteva significare riaprire una carriera divenuta difficile dopo la chiusura del reparto corse Abarth.

**- E invece niente: squalifica per irregolarità al turbo della Clio Dp Autosport. Da battere la testa contro il muro...**

«È una brutta storia - esordisce il tre volte campione europeo, una volta campione italiano e una volta campione turco -. Sono deluso. Il motore e il turbo erano stati piombati dopo l'Alpi Orientali 2015 e mandati alla Sodemo per le verifiche di conformità. Dalla quale erano usciti a posto, con valori di potenza e coppia nella regola. Peccato che la turbina non sia stata smontata allora, sarebbe emerso il problema».

**- Cos'è successo?**

«A Montecarlo i Commissari tecnici della Fia, dopo aver fatto i soliti controlli al diametro della flangia e all'aspirazione, rivelatisi a posto, hanno voluto aprire il turbo per verificare anche quello. E lì è emerso che la misura della girante della turbina e della chiocciola non erano conformi, fuori per 7 decimi di millimetro».

**- E il premio se n'è andato in fumo...**

«Non riesco ancora a crederci. Oltretutto, le prestazioni non ne hanno tratto giovamento, tanto è vero che non sono stato multato, né ho ricevuto squalifiche».

**- Com'è potuto accadere? Di chi è la colpa?**

«Non mi sento di dirlo. Io e la Dp abbiamo lavorato un anno, il 2015, in funzione del Montecarlo 2016. Per me è un grosso danno. A 40 anni devo ricominciare da capo ed in più ho subito l'onta di una squalifica nel rally più famoso del mondo. Loro hanno investito tanti soldi nel progetto, l'hanno presa davvero male. La mia stima per il team rimane, errare è umano, ma a questo punto bisogna mettersi tutto alle spalle e ricominciare da capo». ●

**ADESSO DEVO METTERE ALLE SPALLE QUESTA BRUTTA STORIA E RICOMINCIARE DA CAPO**

LUCA ROSSETTI

”

## IL FASCINO DEL "MONTE"

Tra gli altri nostri equipaggi in gara a Montecarlo c'erano anche Manuel Villa e Michele Ferrara, 27esimi con una Peugeot 208 R5. De Tommaso e Bosi, in basso a destra, hanno chiuso 24esimi, subito dietro ai compagni di squadra Andolfi-Fenoli



3

Max Beltrami

# Il mio Monte da manager

SCOPRIAMO COME SI VIVE IL RALLY PIÙ PRESTIGIOSO STANDO DIETRO ALLE QUINTE. E COME SI PORTA L'EQUIPAGGIO ALL'ARRIVO

**F**are il pilota non è facile, ma - almeno - è divertente. Fare il team manager non è facile e non sempre è divertente. Questa volta però Max Beltrami, titolare della D-Max, ha di che sorridere. Felice Re e Mara Bariani hanno concluso ventesimi, primi degli italiani, con una Citroën Ds3 Wrc della D-Max. Niente di che, come risultato, ma a Montecarlo ve-



**4****Gianluca Maria Cali**

# La **mafia** perde contro la passione

**PIÙ VOLTE MINACCIATO PER AVER DETTO NO A RICATTI E TENTATIVI D'ESTORSIONE, IL GENTLEMAN SICILIANO NON RINUNCIA AI RALLY**



**D**ue concessionari e due attentati. A Palermo e a Milano. Cinque auto nuove bruciate. E poi le minacce, le richieste di "pizzo" in cambio di "protezione". E quelle vetture sospette, con targa risultata poi non registrata al pubblico registro automobilistico, che si fermano davanti all'ufficio della moglie prima e davanti alla scuola dei due figli poi e chiedono "informazioni" su di lui. Gianluca Maria Cali è diventato suo malgrado - o forse grazie a se stesso - un personaggio. Uno che ha detto no alla mafia, ai mafiosi, per non perdere la libertà di vivere la propria vita. Nato a Palermo nel 1973, Gianluca ha preferito presto Autosprint a Zagor e appena ha potuto ha iniziato a correre in macchina. Sono arrivati anche lì, a dirgli «Sappiamo che fai i rally, che guidi bene». Un vero e proprio avvertimento, una minaccia. Nel lessico mafio-

so vuol dire che sanno esattamente cosa fai, dove sei, dove possono trovarti.

E alla Targa Florio 2013 lo hanno trovato, nel senso che si è improvvisamente staccata una ruota sulla Citroën C2 R2 Max che Gianluca guida da qualche stagione. E con la quale ha disputato anche un rally del Galles e tre edizioni del Montecarlo, finendole tutte e facendo segnare il 15esimo tempo assoluto nella power stage lo scorso anno. Una cosa di cui l'uomo che ha detto no alla mafia va orgoglioso.

**- Quest'anno, "colpo di vita" ed eccoti al via con la Skoda Fabia S2000 della PA Racing, con la quale hai chiuso 52esimo...**

«Già, ma avrei potuto arrivare molto più avanti senza il tempo perso in due forature più che sospette, dei veri e propri sabotaggi - spiega Cali -. In due prove ho trovato delle bande cosparse di viti. Servo-

no per far esplodere le gomme, nemmeno forarle. In quel modo esci di strada di sicuro e magari ti ammazzi».

**- Forse sarebbe stato meglio lasciar perdere...**

«Già, così avrei dato ragione a "loro"! È quello che vogliono, che tu viva male, abbia paura. Io ho scelto un'altra strada. Scrivo. Rendo noto tutto quello che mi succede su Facebook. Così tutti possono sapere che razza di pericolo è la mafia. Il Presidente del Senato, Grasso, mi ha ricevuto. E Totti mi ha regalato la maglia della Roma. Gestì di solidarietà che tengono accesi i riflettori su di "loro". Meglio così, le luci li fermano, preferiscono agire al buio».

**- E nonostante tutto ti sei pure divertito...**

«Certo! La Fabia non la conoscevo, l'ho guidata per la prima volta allo shake-down. Per un "passeggiatore della domenica" come me è anche troppo. Emozionante, coinvolgente, affidabile. È stato bello. Anche se ho perso tempo con le forature e con il fatto che nelle ultime prove, la domenica, per sicurezza ho tenuto le gomme chiodate, non si sa mai... Ma volevo arrivare al traguardo e ci sono riuscito. Io non ho paura, la mia corsa contro il racket l'ho vinta anche stavolta». ●

dere il traguardo è già una soddisfazione...

«Sì, anche perché la nostra è stata la seconda Citroën all'arrivo dopo quella di Lefebvre - dice con una punta d'orgoglio Beltrami - e nell'ultima tappa Felice ha fatto anche qualche bel tempo. A 53 anni è una soddisfazione, un buon risultato. Io sono contento perché in quattro giorni non abbiamo dovuto cambiare nemmeno una vite sulla macchina. Tutto ha marciato a dovere».

**- In quanti eravate nella vostra spedizione?**

«Dodici: i due dell'equipaggio più il team manager, cioè io, e poi un ingegnere, due ricognitori, un cuoco e i meccanici».

**- Con quali mezzi avete affrontato la gara?**

«Con la macchina da corsa più una Mitsubishi Evo9 usata per le ricognizioni dall'equipaggio e poi dai ricognitori durante la gara, un camper, un bilico, un furgone con carrello, due vetture appoggio. Tutto qua».

**- Quanto costa fare un "Monte" con una Wrc?**

«Almeno centomila euro, compresi il noleggio della vettura e le gomme».

**- Soddisfatti?**

«Sì! Sono stati 5 giorni bellissimi, con il sole e senza troppo freddo. E, come ho detto, aver visto il traguardo è una grande soddisfazione». ●



# Falsa partenza Liepaja rinviato

LA MANCANZA DI NEVE E LE PIOGGE CADUTE HANNO ROVINATO IL PERCORSO E COSTRETTO GLI ORGANIZZATORI A DARE FORFAIT. IL VIA SLITTA ALLE CANARIE

di Gianni Cogni

**M**ai come quest'anno l'Europeo promette di vivere su gare e piloti dell'Est ma proprio da Est è arrivata la prima sorpresa negativa: niente neve tanta pioggia e gli organizzatori del Liepaja hanno rimandato la gara che avrebbe dovuto aprire la stagione perché in queste condizioni le strade sarebbero andate distrutte dopo pochi passaggi dei concorrenti, con problemi per la sicurezza oltre che alla normale viabilità. Dunque, tutto rimandato ai primi di marzo alle Canarie, con il Vallese riserva che con ogni probabilità rimpiazzerà il Liepaja se questo, come vien da pensare, scivolerà al 2017.

## Tutto privati

L'edizione 2016 della serie continentale si annuncia ben diversa da quelle che l'hanno preceduta dopo la fusione tra Irc ed Europeo stesso. Tre le principali novità. La prima è che il campione Europeo in carica, il polacco Kajetan Kajetanowicz, si ripresenta per confermarsi: non accadeva da quando erano i team satellite della Lancia a farla da padroni. La seconda è l'assenza di squadre ufficiali: dopo la Skoda infatti anche la Peugeot ha indirizzato la propria formazione verso il Mondiale, quindi la caccia al titolo 2016 sarà una questione fra piloti e team privati. Terza novità: il sempre interessante e combattuto Europeo Junior ora ha un ulteriore elemento di livellamen-

to dei valori tecnici derivante dall'utilizzo generalizzato delle gomme Pirelli. Il Costruttore di pneumatici milanese si presenta al via della serie nel ruolo di campione in carica ed è in cerca di conferma, con in più la garanzia di portare a casa il titolo Junior per le giovani promesse.

## I due Giacomo

Giacomo Scattolon, campione italiano Junior 2014, dopo l'infelice stagione appena passata punta ad un rilancio e guarda alla serie continentale, dove correrà con una Mitsubishi EvoX. E dove non sarà l'unico italiano in lizza. Dopo l'assaggio dello scorso anno, stagione europea completa infatti per Giacomo Costenaro, per ora l'unico a tentare l'assalto al vertice con una Peugeot 208 T16. Una francese, ma Citroën, l'avrà poi l'italo-svizzero Federico Della Casa, con compagni di marca l'ungherese David Botka ed il francese Robert Consani, che correrà con l'italiana Delta Rally. Poi c'è il mazzo delle Skoda Fabia e ci sono le altre Ford Fiesta: tutte rigorosamente R5, visto che S2000 ed Rrc sembrano del tutto scomparse. Il lettone Ralf Sirmacis, protagonista nello Junior lo scorso anno, il veloce estone Raul Jeets e l'immane Antonin Tlustak (per l'undicesimo anno consecutivo al via del campionato...) con le Skoda; l'eterna promessa Roman Odlozilik, il norvegese Frank Tore Larsen ed i polacchi Kasperczyk e Koltun con le Ford. ●

## KAJETANOWICZ CI RIPROVA

Il polacco, campione Europeo con la Fiesta R5 nei colori Lotos, sotto, punta al bis. A destra, Siim Plangi con la Mitsubishi nel Liepaja 2015: la gara è stata rinviata per mancanza di neve...





### **E C'È ANCHE L'EUROPEAN TROPHY**

In aggiunta alle 10 gare dell'Europeo ci sono le 36 dell'European Rally Trophy suddiviso in 7 Zone geografiche: Balcanica, Alpina, Iberica, Celtica, Baltica, Benelux e Centroeuropa. Le 36 gare in calendario saranno valide quali manche di qualificazione alla finale, riservata ai migliori tre classificati di Ert, Ert2, Ert3 e Junior per ciascuna Zona

## **LE GARE**

### **LIEPAJA**

**Lettonia rinviato a d.d.d.**

Sterrato velocissimo immerso nelle foreste, ricoperto da neve e ghiaccio. Ma senza neve e ghiaccio gli organizzatori lo hanno rimandato. A quando? L'impressione è che la gara finirà per andare direttamente al prossimo anno...

### **ISOLE CANARIE**

**Spagna, 10-12 marzo**

Si torna dopo due anni di assenza sul saliscendi di Gran Canaria, dove assetto e perfezione delle note sono decisivi su un fondo dal grip elevato anche in caso di pioggia.

### **CIRCUIT OF IRELAND**

**Irlanda, 7-9 aprile**

Gli asfalti intorno a Belfast di uno dei rally più antichi al mondo (prima edizione nel 1931) costituiscono una delle prove più selettive di tutto il campionato continentale.

### **ACROPOLI**

**Grecia, 6-8 maggio**

Una prima giornata su asfalto, poi i leggendari sterrati greci nella 2ª tappa. È il menu nell'entroterra del Golfo di Corinto, tornato a primavera dopo l'autunno (con inondazioni) 2015.

### **AZZORRE**

**Portogallo, 2-4 giugno**

Nell'isola più grande dell'arcipelago delle Azzorre, San Miguel, si svolge uno dei rally più spettacolari, in un teatro naturale unico. Strade spesso strettissime, che non perdonano, e condizioni atmosferiche in continuo mutamento.

### **YPRES**

**Belgio, 23-25 giugno**

Uno dei rally più celebri su un pazzesco percorso pianeggiante, fatto per lo più di grandi allunghi e curve a novanta gradi lungo una striscia d'asfalto, con fossi ai lati che non perdonano. Riuscirà Loix a vincerlo per l'11esima volta?

### **ESTONIA**

**Estonia, 15-17 luglio**

Tanto pubblico per il miglior rally dell'Erc 2015 che si gioca sui morbidi sterrati del sud dell'Estonia, all'insegna di grandi salti e medie folli. Una chicca la prova spettacolo a Tartu.

### **RZESZOWSKI**

**Polonia, 4-6 agosto**

Debutto per la gara di casa del campione d'Europa in carica. Su queste speciali in asfalto si giocano anche i campionati nazionali polacco e sloveno. Nell'albo d'oro recente, Bouffier.

### **BARUM CZECH**

**Repubblica Ceca, 26-28 agosto**

È la gara di casa della Skoda. Un evento su un asfalto spesso malridotto e pieno di buche e per giunta anche velocissimo. La superspeciale notturna d'apertura è un festival di pubblico.

### **CIPRO**

**Cipro, 8-10 settembre**

Fra asfalto e sterrato, mescolati anche sulla stessa prova, si uniscono i due più importanti campionati regionali Fia: l'Europeo e il Mediorientale. Conclusione degna, se non verrà recuperato il successivo Vallese (20-22 ottobre) al posto del Liepaja per ora solo rinviato.

# La **Hyundai R5** esce allo scoperto

PRIMI TEST PER LA BABY i20 NEW GENERATION CON ABBRING NEL SUD DELLA FRANCIA. POTREBBE FARE DA APRIPISTA A YPRES E DEBUTTARE IN GERMANIA

di **Sergio Remondino**

**P**resentata a dicembre un po' alla chetichella, messa in un angolino della grande sala dove venivano tolti i veli alla nuova Wrc a 5 porte destinazione Mondiale 2016, la Hyundai i20 R5 sembrava poco più che un manichino. Uno di quei prototipi da esposizione che ogni tanto vengono mostrati al pubblico. Invece era verissima e la conferma viene dal fatto che la baby Hyundai dalle grandi ambizioni ha già mosso i primi passi fuori dal cortile di casa, cioè dalla sede tedesca di Alzenau! È successo la scorsa settimana, nel sud della Francia, sulla terra rotta del mega complesso di Fontjonquoise, con Kevin Abbring al volante. Il giovane olandese che ha un ruolo da tester oltre che da quarto pilota del team, porterà probabilmente al debutto ufficiale la baby Hyundai a Ypres a giugno. Dove farà solo da apripista perché l'omologazione è attesa per il mese di luglio. Il debutto vero, in gara, potrebbe essere ipotizzato per il Deutschland iridato in programma ad agosto ma è presto per dirlo. Adesso la Customer Project Division Hyundai (il team clienti) istituita a settembre 2015 e affidata alla direzione dell'ingegnere ex-Abarth Andrea Adamo, ha in programma una serie di test in giro per l'Europa. Lo scopo è quello di cercare di sviluppare il più velocemente possibile la i20 New Generation R5 che ha la stessa scocca della sorella maggiore Wrc ma adotta un 1600 turbo a iniezione diretta (con flangia da 32 mm) derivato da un propulsore di serie. La baby Hyundai ha davanti a sé un periodo di duro lavoro perché la concorrenza nella categoria R5 è davvero agguerrita: Ford Fiesta, Skoda Fabia e Peugeot 208 T16 sono lì, pronte a darle il "benvenuto". La Hmi, la struttura italiana diretta da Luca Murdolo, pare intenzionata ad ordinare due esemplari, il primo dei quali potrebbe debuttare al Rally del Vallese nelle mani di Corrado Fontana. ●





**PROVE SULLE PIETRAIE  
PER CRESCERE IN FRETTA**

La Hyundai i20 New Generation in versione R5 ha mosso i primi passi a Fontjonquoise, complesso nel sud della Francia dove possono essere simulate fino a dieci diverse speciali di rally del Mondiale

# Chi fa da sé fa per 3

**IL CAMPIONATO PERDE  
UNA GARA E PUNTA TUTTO  
SU TRE APPUNTAMENTI.  
A CHILOMETRAGGIO  
MAGGIORATO PER  
TORNARE ALL'ANTICO**

di **Leo Todisco Grande**

**WRC A TUTTA**

Corrado Fontana in azione verso il successo nell'Irc 2015 con la Hyundai i20 Wrc della Hmi Italia. Al centro, Lorian Norcini



BETTIOLO

**A**ll'International Rally Cup piace stupire. Lorian Norcini, coordinatore della serie che si avvia al quindicesimo anno di vita e del quale è stato uno degli "inventori", è uomo che ama le sfide. E quella di proporre l'Irc 2016 su tre sole gare, ma dal chilometraggio di prove speciali decisamente irrobustito, è l'ultima, interessante idea che ha maturato, condiviso e proposto nel corso della premiazione della stagione 2015, avvenuta a Monza.

«Ci ho pensato un bel po' – spiega Norcini – soprattutto dopo che l'Elba ha abbandonato il nostro campionato, che pure gli ha ridato visibilità e tanti iscritti. Nel 2015 avevamo proposto l'Irc su quattro gare.

Abbiamo avuto contatti per sostituire l'Elba con vari organizzatori, alcuni di rally importanti, interessati a far parte dell'Irc 2016. Poi, parlando con vari piloti, alle prese con budget sempre più risicati, ho pensato che forse un calendario con tre maxigare poteva essere una proposta nuova da lanciare, da provare. Sono tanti – continua Norcini – i rallyisti che chiedono un ritorno alla vera natura della specialità, con gare meno sprint. Vale a dire rally con più chilometri di prove speciali, impegnativi anche sotto il profilo della durata e della resistenza fisica. Per questo



LOMBARDI

l'Irc 2016 avrà tre prove ognuna con una media di 150 km di tratti cronometrati. Quasi come una gara di Tricolore ma in poco più di una giornata. Tarò, Casentino e Valli Cuneesi sono tre appuntamenti conosciuti e apprezzati che, con coefficienti di validità a salire che stiamo studiando e senza scarti di punteggi, dovrebbero dare vita ad un campionato vivace». L'International Rally Cup è appetito anche per il ricco montepremi in palio. Verrà ridimensionato, visto il ridotto numero di gare? «A fine febbraio presenteremo il regolamento 2016 e relativo montepremi, che vorremmo della stessa consistenza dello scorso anno, suddiviso tra le vari classi». ●

## IL CALENDARIO

30 aprile-1 maggio	Rally del Tarò
15-16 luglio	Rally del Casentino
2-3 settembre	Rally Valli Cuneesi

## CINQUE VITTORIE NELLA SERIE PER IL COMASCO

### Fontana festeggia

Il quinto titolo Irc, quello 2015, e un assegno di 40mila euro sono andati a Corrado Fontana e alla Hyundai i20 Wrc del team Hmi, festeggiatissimi alla premiazione Irc all'autodromo di Monza. Accanto a Fontana il frusinate Tonino Di Cosimo, secondo con la Focus di RP Motorsport, e Rudy Michelini, terzo assoluto e primo della classe S2000/Rrc/R5/K11.

Insieme a loro sono sfilati tutti i campioni 2015: nella S1600 Luca Balbo; nella R3C/R3T e nel Trofeo Renault Clio R3C Federico Gasperetti; nel Trofeo Twingo R2B e nella classe R2B Michele Rovatti; nella N3/R2C Mirco Straffi; nel "Corri con Clio" Leonardo Pucci; nella R4/N4/R3D Marco Belli; tra le Forze di Polizia Giovanni Giaquinto; nella A5/A6/A0 Lorenzo Tschoell; nella A8/RGT/A7 Brunero Guarducci; nella Racing Start Francesco Babboni. Classifica sub judge infine nella N2/N1/N0/R1/R1 Nazionale. Per il momento è primo Paolo Iraldi davanti a Stefano Sinibaldi.

**L'IRC 2016 AVRÀ  
TRE GARE DA 150  
KM DI SPECIALE  
IN POCO PIÙ  
DI UNA GIORNATA.  
E NIENTE SCARTI**

**LORIANO NORCINI**



## È PRONTA LA CINA

Tre tappe in tre giornate, con 300 km di speciali per il Rally di Cina (9-11 settembre) che torna nel Mondiale. Il percorso è tutto su asfalto, nei distretti di Yanqing, Huairou e Miyun. Il parco assistenza è nella zona circostante lo Yanqi Lake, un centinaio di km da Pechino.

## PORTOGALLO

Presentato il Portogallo 2016, che si disputerà sempre nel nord del Paese, con sede a Matosinhos. Via giovedì 19 maggio con la superspeciale di Lousada, poi tre tappe per 368 km cronometrati suddivisi in 19 prove e power stage confermata a Fafe.

## NUOVO BREMBO

Brembo ha presentato un nuovo disco freno autoventilato progettato per Wrc ed R5. Il disco è modificato nella parte alettata per migliorare l'estrazione del calore e pesa il 6% in meno.

## ANCHE CAVE NEL BRC

Tom Cave punta al titolo britannico con una Ford Fiesta R5 Evo navigato da James Morgan. Il giovane, già pilota ufficiale Proton, si aggiunge a Vatanen ed Evans con le Fiesta R5 ufficiali, Thorburn su Peugeot 208 T16 e Anderson, pure lui su Fiesta.

## GILARDONI PER DUE

L'italo-svizzero sarà al via dei rally su asfalto del Cir e nel CiWrc con una Clio R3T della Gima. Inoltre, Gilardoni prenderà parte alla Ronde Val Merula ad Andora (Sv), per svolgere una gara test.

## FORATO DA S2000

Antonio Forato pensa al cambio di classe. Dopo aver dominato la S1600 nelle ultime due edizioni del CiWrc, il veneto volante è pronto a passare sulla Peugeot 207 S2000 (di Munaretto) nel CiWrc.

## A SALO L'ARCTIC

Juha Salo ha vinto l'Arctic Rally con una Peugeot 208 T16 dopo che il leader Nikara si è dovuto fermare sull'ultima prova per un cedimento meccanico sulla sua Mitsubishi R4. Al Rahji si è fermato alla prima ps con il cambio della Fiesta Wrc ko.



## IL POLACCO FORSE È GIUNTO DAVVERO AL CAPOLINEA

# Niente Svezia per Kubica

Robert Kubica ha sciolto ogni dubbio, ufficializzando sul suo profilo Facebook quando già anticipato da AS, cioè che non sarà al via al Rally di Svezia dove era iscritto con la sua Ford Fiesta Wrc (sopra a Montecarlo, dov'è uscito alla terza prova). È la conferma dei problemi di budget attraversati dal driver di Cracovia, che non si è visto confermare la partnership della Lotos, che di recente ha cambiato i propri vertici societari. Futuro quindi sempre più incerto nel Mondiale rally quello del pilota polacco, che sembra ora più che mai davvero orientato a tornare in pista. Dove, ad esempio, ha da tempo un'offerta della Mercedes per il Dtm.

## IL CONI LO PREMIA PER LA VITTORIA NELLA COPPA FIA PRODUZIONE

# Rendina nel Wrc2 da medagliato

Un fine 2015 tremendo, con la disavventura giudiziaria da cui è uscito assolto, ma un inizio 2016 di grandi soddisfazioni e prospettive sia come pilota che come imprenditore. La stagione agonistica di Massimiliano Rendina nel Wrc2 iri-

dato si aprirà al Rally di Svezia con una Ford Fiesta R5, mentre nei giorni scorsi il vincitore della Coppa Fia Produzione 2014 ha ricevuto per questo titolo la medaglia al valore atletico all'auditorium del Palazzo delle Federazioni a Roma.

## OMOLOGATA PER L'ITALIA LA PICCOLA CON IL 3 CILINDRI TURBO

# Twingo R1 Nazionale

La Renault Twingo verrà omologata a livello nazionale in versione R1 il 1° marzo, in tempo dunque per il Rally del Ciocco che apre il Tricolore. Per la 3 cilindri turbo a motore e trazione posteriore ci sarà una cura sportiveggiante firmata Gima (nuovo assetto, differenziale autobloccante e centralina da 130 cv) che promette talmente bene che Josep Ferrer, responsabile commerciale di Renault Sport, è pronto a estendere l'omologazione a livello internazionale. Il Trofeo si baserà su 4 delle gare valide per il Tricolore R1 - inserito nel Cir: Sanremo, Targa Florio, Friuli e Roma, con montepremi in denaro e pneumatici Pirelli sia per l'assoluta che per l'Under 23.

## NEL CIR CON UNA 208 T16

# Tassone punta su Pa Racing

Michele Tassone dovrebbe restare nel Cir e su una Peugeot 208, ma stavolta con una delle T16 R5 della Pa Racing. Il campione Junior 2015 potrebbe risultare molto utile a livello di tricolore Costruttori, rientrando fra gli Under 25, età limite per far portare punti alla seconda vettura di una Casa.

## ACCORDO SALTATO ALL'ULTIMO

# Acì non deroga Irc senza Roma

Sembrava tutto fatto fra Irc e Rally di Roma ma la mancata deroga Acì per avere la presenza delle Wrc in coda ad un rally valido per il Tricolore ha fatto saltare tutto. E gli organizzatori hanno preferito non aspettare altro tempo, decidendo come leggette nella pagina a fianco per una edizione Irc 2016 su tre gare soltanto.

## CONFERMATO IL VARESINO

# E Crugnola sviluppa la Clio

Una sessione di test sull'asfalto ghiacciato non è stato episodio isolato per Andrea Crugnola: il varesino, ufficiale Renault lo scorso anno nel Wrc3, continuerà a collaborare con la Casa francese e con Asm Motorsport. A lui sono affidati i prossimi test di sviluppo della Clio R3T, che il nostro tornerà a maneggiare tra marzo e aprile in due sessioni già programmate. Ancora incerti, invece, gli impegni agonistici, anche se Crugnola spera che la squadra schieri una seconda vettura oltre a quella di Burri.

## HA BATTUTO ANNA ANDREUSSI

# A Scattolin il Trofeo Roggia

È Simone Scattolin il vincitore del Trofeo Loris Roggia promosso dal portale Rallylink e dedicato alla memoria del navigatore scomparso al Rally del Salento 2003. Scattolin ha battuto sul filo di lana, nella votazione online, Anna Andreussi. Assegnati anche i premi per il personaggio dell'anno - Paolo Andreucci - e a promessa dei rally: Simone Tempestini.

# Bathurst

## corse dell'altro

È UNA DELLE GARE DI DURATA PIÙ AFFASCINANTI DELL'EMISFERO AUSTRALE. ECCO LA 12 ORE SUL CIRCUITO DI MOUNT PANORAMA, PISTA INSIDIOSA E INFIDA. MAPELLI SVELA I SEGRETI DELLA CORSA AUSTRALIANA CHE VEDRÀ AL VIA ANCHE ALTRI DUE ITALIANI: CAPELLI E MONTERMINI





# mondo



di **Dario Lucchese**

**N**ella terra di Mr. Crocodile Dundee e dei canguri, anche quest'anno si rinnoverà la sfida della 12 Ore di Bathurst. Sul circuito di Mount Panorama, l'annuale appuntamento con una delle gare di durata più affascinanti dell'emisfero australe, disputata per la prima volta nel 1991, vedrà al via questo fine settimana una cinquantina di equipaggi. Se nel 2015 fu la Nissan ad imporsi per la prima volta nelle 14 edizioni svolte fino ad ora, grazie al successo ottenuto dalla Gt-R Nismo divisa da Chiyo Katsumasa, Wolfgang Reip e Florian Strauss, c'è adesso grande attesa per le nuove vetture Gt3 iscritte nella classe maggiore. Cominciando dalle Audi R8 Lms schierate dal team Phoenix Racing, che ha vinto nel 2012 e si avvarrà di Laurens Vanthoor (recede dal più recente successo messo a segno alla 24 Ore di Dubai), Markus Winkelhock e Alex Davison, e dalla Melbourne Performance Center, con i cui colori scenderà in pista il nostro Marco Mapelli, autore lo scorso anno del secondo posto assoluto. Ma ci saranno anche le McLaren 650S; in

**PER L'EDIZIONE 2016 C'È GRANDE ATTESA IN VISTA DELLE NUOVE VETTURE GT3 ISCRITTE NELLA CLASSE MAGGIORE**

particolare quelle della Tekno Autosports affidate a Parente-van Gilsbergen-Webb e Bell-Will Davison-Watson. Lo stesso Nismo Athlete Global Team punterà a difendere il primato con un terzetto di piloti che al momento in cui scriviamo non è stato ancora ufficializzato. Ri-

flettori inoltre sulle Ferrari 458 Gt3, che su questo tracciato hanno sempre dimostrato di avere un ottimo passo. Su una vettura di Maranello del team Pirelli ci salirà Ivan Capelli, nel 2015 messo fuori dai giochi in seguito al tamponamento subito in regime di safety-car dopo 114 giri dei 269 completati. Da tener d'occhio anche l'altra Ferrari su cui si alterneranno Mika Salo, Toni Vilander, Scott Pye e Tony D'Alberto. Tra le squadre più accreditate c'è la M-Sport, con due Bentley Continental; una affidata a Russell-Souceck-Soulet e l'altra Bell-Kane-Smith. Completano il parterre le Mercedes Sls Amg Gt3 e le Lamborghini Gallardo. Grande interesse anche nella classe B, che raggrupperà le Porsche 997 in configurazione Cup e vedrà ai nastri di partenza con la Grove Motorsport anche il neozelandese Earl Bamber, nel 2015 vincitore della 24 Ore di Le Mans

## **CAPELLI CI RIPROVA**

Messo fuori dai giochi nella passata stagione dopo un tamponamento, Ivan Capelli torna a correre la sfida australiana con una Ferrari 458 del team Pirelli. Nel 2015 la vittoria è andata alla Nissan mentre quest'anno vero sorvegliato speciale sarà Vanthoor, in primo piano a sinistra



## BATHURST, CORSE DELL'ALTRO MONDO

← e campione della Carrera Cup Asia nel 2013 e 2014, anno in cui ha conquistato anche il titolo della Mobil 1 Supercup.

**LO SCORSO ANNO FU SECONDO AL DEBUTTO**

### Mapelli: «È quasi un circuito cittadino»

Nel 2015, in occasione del suo debutto nella 12 Ore di Bathurst con la Audi della Phoenix Racing, ha conquistato il secondo posto assoluto in equipaggio con Laurens Vanthoor e Markus Winkelhock. A distanza di un anno, Marco Mapelli sarà nuovamente al via sul circuito di Mount Panorama per puntare ad un'impresa mai riuscita ad un italiano. Il 28enne pilota brianzolo ci riproverà, portando in pista la nuova R8 Lms schierata con i colori ufficiali della Melbourne Performance Center ed alternandosi al volante con i tedeschi Christopher Mies, due volte vincitore di questo appuntamento (nel 2011 e 2012), e Christopher Haase. È proprio Mapelli a spiegarci i segreti di quella che lui stesso definisce una "gara atipica". Cominciando dal tracciato, che normalmente è aperto al traffico: 23 curve, per un totale di 6,213 km. «Una pista impegnativa alla pari di un circuito cittadino, che non lascia margine di errore, con tanti saliscendi, salti e sconnessioni. In una gara di durata, con i doppiaggi, aumentano le difficoltà, perché è come essere al Nürburgring ma con il guard-rail ed i muri ancora più vicini».

La 12 Ore di Bathurst, ogni anno fa registrare oltre 50mila spettatori. «Senti la passione del pubblico e non importa se sei un professionista o un gentleman. Qui tutto fa spettacolo. Per la gente è come andare al lago o in montagna: divertimento puro».

**TUTTI I SEGRETI DEL CIRCUITO DI MOUNT PANORAMA**

### Giro su una pista da far trattenere il fiato

Una pista particolarmente insidiosa, da far trattenere il fiato. Proviamo a immaginare un giro con Mapelli. «Parti e percorri la prima curva a sinistra, la Griffins Bend, in terza marcia. Il punto di corda è un po' ritardato, quindi entri più forte, lasci scorrere la vettura sul cordolo e scivoli via. Il rettilineo che segue è abbastanza lungo, con la parte finale in discesa. Dopo una leggera compressione, arrivi alla staccata ed è lì che si ricomincia a salire. Nella curva a destra successiva è molto importante rimanere in traiettoria, anche perché c'è una sola parte in cui riesci ad avere del "grip" che aumenta man mano che la pista si va gommando durante il weekend. Poi fai una sinistra stretta, che precede un'altra frenata per una curva dove non vedi il punto di corda. Si arriva così alla esse del Reid Park; tre curve molto belle, le più veloci della parte mista e particolarmente impegnative perché la vettura tende ad alleggerirsi in uscita. Giunti sullo Skyline, la pista inizia a scendere e c'è una doppia



#### SALO-FERRARI PIÙ DI UN AMARCORD

Sopra, la Ferrari che divideranno Salo, Vilander,

Pye e D'Alberto: una formazione temibile e che può puntare davvero in alto. Sopra a destra, Montermini in azione alla Bathurst 2015 chiusa col secondo posto di classe e la sesta piazza assoluta con una 458 del Vicious Rumour Racing.

Sotto Marco Mapelli, secondo l'anno scorso, da esordiente nella corsa australiana: ci riproverà nel prossimo week end con l'Audi

esse, con un avvallamento dove si alza facilmente la ruota sinistra. Si affronta così un altro sinistra-destra che ti obbliga a parzializzare il gas; quindi il tornante che porta al famoso rettilineo del Conrod Straight, dove si toccano oltre 270 km/h. Al termine di questo dritto segue una piega a destra e arrivi all'ultima esse e infine alle due curve finali da 90 gradi che ti riportano sul traguardo».

**NON È SOLTANTO UN AZZARDATO PARAGONE**

### Bathurst e 'Ring tante analogie

Abbiamo chiesto a Mapelli se è possibile paragonare Bathurst al Nürburgring. «Lo è, ma solo per ciò che riguarda le parti più veloci. Il resto è differente», ha risposto. Lo scorso anno è stato il secondo pilota Audi più veloce dopo Winkelhock e in gara ha ottenuto il terzo miglior tempo. Cosa significa battere a Bathurst i driver locali, inclusi gli assi della V8 Supercars? «Un'impresa possibile, visto che nel 2015 ci sono già riuscito. Ma la concorrenza è sempre agguerrita. Quest'anno, per esempio, con l'altra Audi del team Phoenix ci sarà Alex Davison, mentre suo fratello Will guiderà una McLaren 650S della Tekno Autosports. Due piloti entrambi molto esperti. Da parte nostra abbiamo l'equipaggio giusto per ambire al successo. La nuova vettura, rispetto al modello precedente, è stata notevolmente migliorata sotto tutti i punti di vista, dalla posizione di guida alla frenata, al traction control; l'aerodinamica ha un maggiore carico ed è pertanto più sensibile alle regolazioni. In generale, nella durata dello stint si ha una perdita di performance inferiore perché tutto è stato ottimizzato al meglio. La gomma è libera e rispetto al 2015, in cui ho corso con le Michelin, impiegheremo le Pirelli. Per

SENTI LA PASSIONE DEL PUBBLICO E NON IMPORTA SE SEI UN PROFESSIONISTA O UN GENTLEMAN

MARCO MAPELLI



quanto riguarda la concorrenza, ritengo che le nuove McLaren abbiano tutte le carte in regola per fare bene. Idem per Bentley e Nissan, particolarmente avvantaggiate sui lunghi rettilinei, senza trascurare le Ferrari 458. Poi ci sono i nostri compagni di squadra; uno di questi è Garth Tander, altro protagonista della V8 Supercars».

**ANDREA È ALLA TERZA PARTECIPAZIONE**

## Montermini: «Sfida da piloti con le palle»

A rappresentare la pattuglia tricolore alla 12 Ore di Bathurst 2016 ci sarà anche Andrea Montermini. Per l'ex pilota di F1 e pluricampione Gran Turismo, si tratterà della terza esperienza sul circuito di Mount Panorama, dopo avere preso parte alla 24 Ore che si disputò nel 2004 e alla gara dello scorso anno, in cui riuscì a concludere sul podio, ottenendo il secondo posto di classe ed il sesto assoluto con la Ferrari 458 Gt3 del Vicious Rumour Racing; squadra quest'ultima con cui ricomporrà lo stesso equipaggio della passata edizione, alternandosi al volante con l'australiano Renato Loberto ed il danese Benny Simonsen, ai quali si aggiungerà per l'occasione l'altro pilota locale Tony Defelice. «Nel 2015 abbiamo fatto un gran lavoro. Partiti dalla 53esima posizione per un problema avuto in qualifica, non abbiamo mai mollato un solo attimo, spingendo sino all'ultimo. Alla fine siamo stati ripagati con un bel podio, che su un circuito storico per veri "piloti con le palle", assume un valore particolare. Una pista vecchio stile, che presenta un dislivello di quasi 200 metri, caratterizzata dai continui saliscendi. Come piacere di guida la paragono a Montecarlo, Spa o Suzuka. Correre a Bathurst è un'esperienza che definisco "adrenalinica". Non hai un momento di respiro, neppure nel lungo discesone da quasi 300 km/h. Le insidie più grandi vengono dai muretti vicinissimi, da "pelare" ad oltre 200, e dai canguri che possono attraversarti la strada. Poi c'è il fattore meteo. Lo scorso anno, al via della gara, alle 6 del mattino con 8 gradi centigradi, mi sono detto: "Dai, meno male... oggi non farà un gran caldo in macchina". A mezzogiorno la temperatura dell'asfalto era salita a 57°».



**CURIOSE MA DECISE LE RACCOMANDAZIONI PRE-GARA**

## Canguri e serpenti pericoli in pista!

«C'è una raccomandazione che ti fanno sempre durante il briefing pre-gara: state attenti ai canguri». Marco Mapelli rivela quella che rappresenta un'insidia reale per i partecipanti. Perché ogni anno, a causa degli attraversamenti di pista del simpatico mammifero, si verifica almeno un incidente. E se si pensa che un esemplare arriva a pesare anche 100 kg, è facile immaginarne le conseguenze. A farne le spese nella scorsa edizione è stata la Bmw M3 Gtr dei locali Begg-Clements-Gilbertson, oltre alla

povera ma incauta bestia. Ma c'è anche un altro pericolo in agguato, che è quello dei serpenti.

«Mai sdraiarsi per terra a bordo pista. Tra la curva 11 e la 17, se ci si ferma per un qualsiasi motivo bisogna persino fare attenzione a dove si mettono i piedi», spiega Montermini. Al Nürburgring, se ci si arresta lungo il percorso, al massimo si può rimediare una bella pacca sulle spalle da uno spettatore ed un panino con crauti e salsiccia... ●

**LE INSIDIE PIÙ GRANDI VENGONO DAI MURETTI VICINISSIMI DA PELARE A OLTRE 200 K/MH**

**ANDREA MONTERMINI**



# F.4 Italia

## è già record

**L**a F.4 tricolore giunge alla sua terza stagione con tanti buoni propositi, che fanno prospettare uno schieramento record. La serie nazionale aperta anche ai 15enni, ha chiuso le pre-iscrizioni giovedì della scorsa settimana a quota +40. Un grande successo, che probabilmente scaturisce da una serie di circostanze. Partendo dalla "pubblicità" fatta lo scorso anno dal lancio della serie tedesca, sull'onda mediatica generata dalla presenza di Mick Schumacher, alla "sinergia" stessa che sembra essersi instaurata con il campionato teutonico (sono oltre 50 gli iscritti a quest'ultimo) che vede militare diversi team oggi impegnati anche nella serie italiana. La Wsk Promotion di Luca De Donno ed Aci Sport, hanno poi saputo bene attingere dal vivaio del karting internazionale, in virtù anche della "spinta" data dalla Fia alla categoria stessa, ormai è in espansione in tutto il mondo (leggasi la nascita di nuovi campionati nazionali come quello spagnolo, che tuttavia sembra ancora stentare a raggiungere un soddisfacente numero di adesioni).

A chiudere il cerchio c'è l'indiscutibile bontà del prodotto Tatuus-Abarth, con la motorizzazione 1.4 turbo da 160 cv e pneumatici Pirelli, e un costo-stagione che si aggira mediamente sui 160.000 euro. Un grafico tutto in salita per l'Italian F.4, che nel 2014 ha fatto registrare la presenza di 28 piloti di 14 differenti nazionalità e dieci team in totale. Numeri che sono ulteriormente cresciuti lo scorso anno, con una media superiore ai 25 iscritti per ciascun weekend ed un picco massimo di 27 vetture in pista a Imola. Tra le novità del 2016 c'è l'istituzione di un Trofeo Rookie aperto ai "deb" e a tutti coloro che non abbiano già disputato più di tre gare in una qualsiasi serie monoposto. Il calendario includerà come sempre sette appuntamenti, con il via da Misano nel fine settimana del 9 e 10 aprile.

Il format prevede due sessioni di prove libere di 40' e due turni di qualifiche da un quarto d'ora ciascuno che serviranno a definire rispettivamente lo schieramento delle prime due gare, entrambe del- ➤

**LE PREISCRIZIONI ALLA TERZA EDIZIONE DELLA SERIE SI SONO CHIUSE A QUOTA +40. SARÀ UNA GRIGLIA PIENA DI NOVITÀ NELLA CATEGORIA APERTA ANCHE AI 15ENNI CHE, SPINTA DALLA FIA, È IN ESPANSIONE IN TUTTO IL MONDO**

di **Dario Lucchese**

### STAGIONE IN SETTE ATTI

10 aprile	Misano
1 maggio	Monza
29 maggio	Imola
17 luglio	Mugello
11 settembre	Vallelunga
25 settembre	Imola
9 ottobre	Adria



**Manuel Maldonado**



**UNA PALESTRA  
PER GIOVANI TALENTI**

Quella del 2016 sarà un'edizione davvero molto combattuta della F4 tricolore. La categoria che ha debuttato in prima mondiale nel 2014 proprio in Italia si sta rivelando una vera palestra per giovani talenti all'esordio

**Sebastian Fernandez**



**Kikko Galbiati**



**Simone Cunati**



**Marino Sato**



## F4 ITALIA È GIÀ RECORD

la durata di 28' più un giro. La griglia di partenza di gara-3 (quella più corta, di 18' più una tornata da completare) verrà invece stabilita invertendo l'ordine dei primi dieci classificati di gara-2. Due i test collettivi ufficiali, che verranno organizzati sulle piste di Imola e Mugello nelle date del 10 maggio e 13 luglio. Importante è infine il montepremi finale, che quest'anno ammonta a 100.000 euro, destinati ai primi tre della classifica assoluta (40.000 euro vanno al campione) al migliore rookie e alla vincitrice del titolo "lady". ●



## PARERI: PARLANO SEI TEAM MANAGER IMPEGNATI NELLA CATEGORIA, ECCO CO

### GABRIELE ROSEI

Cram Motorsport  
«Sicuramente il campionato è molto valido, con un format che consente ai più giovani di girare tanto nel corso della stagione e con una monoposto "vera". La vettura è molto veloce, sostanzialmente sicura e propedeutica, essendo particolarmente sensibile alle regolazioni. I costi sono convenienti, considerando che si spendono più soldi a correre nei kart a livello professionistico. Quest'anno ci saranno almeno una ventina di "rookie", anche se il problema rimane quello dei piloti. Di italiani ce ne sono infatti pochi. È una questione di economia. Il nostro obiet-

tivo è schierare almeno due macchine, puntando anche a fare qualche puntata all'estero».

### VINCENZO SOSPIRI

Racing  
«Il lavoro svolto dalla Federazione e da Luca De Donno sta dando gli sviluppi che ci aspettavamo. La scorsa stagione, la F.4 tedesca aveva molti più partecipanti di quella italiana, ma il campionato tricolore sta crescendo. Anche quest'anno verrà proposto un calendario interessante. Da noi, rispetto a quanto succede in Germania o in Inghilterra, il clima ci permette inoltre di iniziare molto presto i programmi di test,

dando così la possibilità ai piloti di stare il più tempo possibile in macchina. La vettura impiegata ha le caratteristiche giuste per insegnare tanto ai giovani. Del resto la Tatuus ha sempre fatto degli ottimi prodotti».

### ANDREA VIOLA

Kite Viola Motorsport  
«Per il nostro team si tratterà di un debutto nel campionato. La vettura è di facile gestione, in pratica una F.Renault con il motore Abarth. Contiamo di potere dire la nostra in pista con dei piloti validi. Sicuramente la F.4 tricolore è oggi una categoria in crescita, che può godere della pubblicità che la Wsk porta in giro

nell'ambiente dei kart. Anche la Federazione ha saputo fare la sua parte. Poi c'è un discorso prettamente emozionale: tutti oggi cercano di seguire le orme di Verstappen. Per molti il passaggio ideale è quello che dal kart porta alla F.4, fino alla F.3 europea e infine alla F.1».

### MARCO ANTONELLI

Antonelli Motorsport  
«La F.4 italiana ha raggiunto un bel livello di competitività, con dei numeri sempre più interessanti, anche se per avere un vero quadro generale della situazione bisognerà ancora aspettare qualche settimana. Sicuramente con i costi che ha oggi il kart, molti sono in-

gliati ad affrettare il lento passaggio in auto. Le monoposte sono giuste per formare i più giovani, al fine di affrontare successivamente le categorie superiori. La vettura è molto veloce in curva e il fatto stesso di non avere l'autobloccante, insegna a gestire l'acceleratore con molta sensibilità. Una macchina che definirei "intelligente". Per quest'anno abbiamo già confermato Kikko Galbiati e Federico Malvestiti. Il nostro obiettivo è di portare in pista i piloti italiani, anche se fondamentalmente ai nostri mancano i soldi».

### MARCO BRAGHERO

Torino Squadra Corse



# Prema punta sull'estone Vips

DOPO AVER VINTO IL TITOLO NELLE PRIME EDIZIONI DELLA SERIE IL TEAM VENETO È ANCORA LA SQUADRA DA BATTERE. IL MERCATO



## UNA SERIE GRANDI NUMERI

Sono numeri in costante crescita quelli offerti dalla F.4 tricolore sia nel paddock che in pista. In alto a destra, l'estone Vips neo arrivo in casa Prema e sotto a destra, in azione Raul Guzman

**I**n tema di team diverse sono le conferme ed altrettante le novità, mentre si vanno definendo i primi nomi per ciò che riguarda i piloti al via. Dopo avere conquistato il titolo nelle prime due edizioni (due anni fa col canadese Stroll e nel 2015 con l'estone Aron), la Prema sarà naturalmente la squadra da battere. La formazione vicentina affronterà un doppio programma sia nella serie Adac tedesca che nel tricolore con Jüri Vips, anche lui estone, mentre sono attesi a breve i nomi degli altri piloti. Sempre sul fronte dei team che hanno rinnovato la propria pre-

senza, va citata la Cram Motorsport che scenderà in pista con Manuel Maldonado, 15 anni, cugino del pilota di F.1 Pastor. Il venezuelano ha già completato lo scorso anno una quindicina di giornate di test, benché un incidente in kart lo abbia tenuto fermo fino ad agosto. Ancora in via di definizione il pilota per la seconda monoposto. Tre vetture per il Vincenzo Sospiri Racing, che ha già finalizzato l'accordo con Marino Sato, alla seconda stagione nella serie tricolore. A fianco del giapponese ci sarà l'americano Jaden Conwright, classe '99. Con la squadra

dell'ex pilota e manager forlivese, che sarà impegnata anche nell'analoga serie del Sol Levante, potrebbe inoltre ripresentarsi il comasco Simone Cunati, il quale nel 2015 aveva preso parte al solo appuntamento di Misano, ottenendo un miglior 2° posto.

Il team Antonelli ha invece già annunciato gli italiani Kikko Galbiati e Federico Malvestiti, che avevano entrambi corso con la squadra bolognese anche la scorsa stagione. Grosse novità per la DR Formula (ex Malta Formula Racing), che vedrà sempre coinvolti sul ponte di comando Danilo Rossi, Marco Ubaldi ed il talent scout Nuno Couceiro, oltre al tecnico Roberto Venieri, riproponendo una sorta di filiera che parte dall'impegno della DR Racing Kart, squadra che fa appunto capo a Rossi, ex iridato della categoria. Il progetto è di schierare tre vetture e al momento sono già stati definiti i nomi del messicano Raul Guzman, al suo 2° anno nel campionato, e del 15enne russo Artem Petrov. Due monoposto per il team Torino Squa-

dra Corse, dalla prima edizione presente nel campionato e con il quale debutterà l'argentino Federico Iribarne.

All'appello non mancheranno Diegi Motorsport, Drz Benelli e Teramo Racing, mentre diverse sono le squadre straniere che saranno presenti. Cominciando dagli svizzeri della Jenzer Motorsport e i tedeschi della Mücke Motorsport, già al via lo scorso anno, così come il team Israel F.4. La RB Racing ha ufficializzato l'altro venezuelano Sebastian Fernandez (che correrà anche in Germania) ed il russo Yan Shliom.

Importanti anche i due nuovi arrivi Bhai Tech e Kite Viola Motorsport. Quest'ultimo nasce dalla fusione tra Kite Group, società di consulenza ingegneristica di Vincenzo Stirparo (team principal) e Pierfranco Viola, con Andrea Viola, che si occuperà degli aspetti tecnici. Grazie alle esperienze pregresse di Andrea e Pierfranco Viola nella F.Renault 2 litri e nel VdeV francese, Kite Viola Motorsport punta subito in alto debuttando con due vetture. ●

## SA DOBBIAMO ATTENDERCI DAL 2016

«Stiamo parlando di un campionato organizzato molto bene, con una vettura estremamente affidabile ed un ottimo rapporto qualità-prezzo. Una stagione la fai con cifre che partono da 150/160mila euro, incluso un mini-programma di test. Sotto l'aspetto tecnico, ritengo che la monoposto, con i suoi 160 Cv, offra una potenza contenuta a fronte di un'aerodinamica non esagerata. Quindi, come primo "step" per chi viene dal kart, è l'ideale. I numeri in crescita sono un segnale positivo, anche se con più di 30 vetture in pista la gestione dei weekend diventa impegnativa e da parte dei piloti ci vuole molta testa».

### DANILO ROSSI DR Formula

«Quest'anno la F.4 italiana avrà molti più partecipanti rispetto alla scorsa stagione. Il motivo è che la fascia di ragazzi di età compresa tra i 15 e 16 anni, che è anche quella dei kartisti di buon livello che aspirano ad andare avanti, è sempre più coinvolta in questo progetto. Una volta nel kart si facevano a salire tutte le categorie, dalla 60 Mini alla 100 Ic-A, FA e Super FA. Oggi ti ritrovi a correre nella OK Junior, che è già molto competitiva ed in cui si può militare anche a 15 anni. Quindi sono in tanti quelli che dopo un anno nella categoria decido-

no di passare in auto piuttosto che nella OK (la ex classe Kf, ndr). Se sia giusto o meno non importa; quello che conta è che le regole lo consentono. Ciò che mi preme dire è invece che non è vero che la F.4 costa quanto il kart, perché con quest'ultimo nel corso di una stagione fai più chilometri e quindi le due cose non sono facilmente rapportabili. Di certo la Tatuus-Abarth è una vettura indovinata. Il campionato è partito bene nel 2014 e lo scorso anno è migliorato un po'. Nel 2016 sembra che ci sarà un ulteriore "step" in avanti, segno che la gestione è stata positiva».



# Super Cup

## serie low cost

LANCIATO NEL 2015 COME ALTERNATIVA ALLE CATEGORIE TURISMO, IL TROFEO APRE ORA ANCHE ALLE GT FINO A 3600CC. E I COSTI SONO DAVVERO CONTENUTI

di Dario Lucchese

**L**anciato lo scorso anno come un'alternativa alle categorie Turismo, il Trofeo Super Cup si ripropone aprendo anche alle cilindrata maggiori e alle vetture Gt fino a 3600cc. 7 round, con un format concentrato solo nelle giornate di sabato e domenica, 2 gare della durata di 25 minuti per ciascun fine settimana, una sessione di prove libere ed un turno di qualifica rendono questa serie appetibile, a fronte di un budget richiesto estremamente contenuto, con costi che partono dai 600 euro ad appuntamento. Il tutto in più occasioni nel contesto dei weekend di Acì Sport, di volta in volta in concomitanza con i campionati Tcr e Tcs nazionali, Seat, AutoGp e Nascar Euro. Nello spirito del "low cost", anche quest'anno rimarrà inoltre libero l'utilizzo degli pneumatici (a scelta del team e del pilota) ed il carburante sarà sempre di tipo commerciale. Dal 2016 la categoria ammetterà inoltre le Turismo fino a 2.0 litri turbo e 3.2 aspirato. Ciò fa intendere la volontà di "riciclare" anche i modelli di auto che nelle ultime stagioni sono state protagoniste nel Cite, oggi dismesso per consentire la nascita del Tcr tricolore. E la risposta dei team non si è fatta attendere, visto che sono già diverse le squadre che hanno dato il loro assenso. Realtà storiche, che in quanto a nomi ci riportano ai tempi del Civt. Tra queste spicca il team che fa capo ad Enzo Santucci, che si appresta a fare il proprio rientro dopo qualche anno di "stop" portando in pista la gloriosa Bmw M3 E36 Gr. N con la quale per anni ha dominato la scena del Civt. Lo stesso preparatore romano, oltre ad essere impegnato come team manager, lo sarà anche nelle vesti di responsabile tecnico e della logistica del trofeo. Una conferma è quella della Lella Lombardi Autosport, altro nome di riferimento nei tempi d'oro del Civt, che dopo avere preso parte al campionato nel 2015, si ripresenterà alla via con due Clio ed un'Alfa Romeo. Due le vetture del Biscione che verranno schierate dalla Sesa Racing. La C&C Competition si presenterà invece ai nastri di partenza con una Clio Cup, un'altra 147 e due Peugeot 106. Le altre adesioni sono quelle dei Team Cipierre, che la scorsa stagione ha portato Andrea Spalletti a conquistare il titolo assoluto, la Leone Motor con una Ford Fiesta ed una Honda Civic 1.6 Gr. N ed i "privati" Silvio Bossi (con una Bmw M3 E30), Alessandro Chiarelli (Honda Civic 1.6 Gruppo A) e Mauro Cesari, il quale punterà nuovamente sulla sua "BlackM", la vettura con telaio tubolare in ac-



### 2016 IN 7 ROUND

17 aprile	Vallelunga
1 maggio	Modena
19 giugno	Varano
3 luglio	Magione
17 settembre	Adria
9 ottobre	Adria
13 novembre	Binetto

ciaio e pannelli d'alluminio da lui stesso realizzata, spinta da un motore centrale 1.4 litri da 200 Cv e dotata di cambio sequenziale a 6 marce. Tra le conferme è atteso il team Citroën Technology capitanato da Mario Giovannini, che porterà in pista una Vw Polo 1.4 sempre Gr. N ed una Citroën Ax 1.4. Poi ci saranno le altre Bmw M3 di Roberto e Luli Del Castello e Marco Jacoangeli. Con la vettura bavarese si presenterà alla via anche la L&G Racing che schiererà inoltre nella classe Gt una Ferrari 360 Challenge. Sempre in tema di Gt, ci saranno due Porsche Cayman Cup ed una 997 Gt Cup, tutte nei colori del team umbro Bell Speed. In via di definizione il resto della griglia. Oltre alle Turismo e Gt, un'ulteriore novità sarà rappresentata quest'anno dall'introduzione della classifica Tlc (Trofeo Legends Cars), riservata all'omonima monoposto a ruote coperte con motore anteriore di derivazione motociclistica





#### UN CONTENITORE PER TURISMO, GT E LEGENDS CAR

Il Trofeo Super Cup è un contenitore che raggruppa vetture della categoria Turismo e che da quest'anno apre anche alle Gt. Non mancano neanche le Legends Car, a sinistra, da 140 cv



e trazione posteriore capace di erogare 140 cv con un peso di 500 kg. Il costo della vettura pronto gara ammonta a 20mila euro, mentre il noleggio per singola gara si aggira intorno ai duemila euro tutto incluso. L'obiettivo è quello di avere a partire dal 2017 uno schieramento unico dedicato proprio alle Legends Cars e alle Fun Cup, che entreranno a loro volta nella serie sempre nel corso della stagione che scatterà il 17 aprile da Vallelunga. Poi il Trofeo Super Cup approderà sul tracciato di Modena, per affrontare in seguito le trasferte di Varano, Magione, Adria (2 le tappe che si svolgeranno sulla pista rodigina) e Binetto. Tutti o quasi, pertanto, circuito corti, onde consentire anche ai meno esperti di avvicinarsi gradualmente ed in tutta sicurezza alla categoria. Oltre alle due classifiche assolute (fino e oltre 2 litri), verrà assegnato un titolo Lady Cup e quello Under 25. ●

#### IL PARERE DI DIEGO ALESSI

## Operazione intelligente

Uno dei piloti del Team Santucci ai tempi del Civt è stato il romano Diego Alessi, oggi impegnato nell'Adac Gt Masters, campionato di cui ha vinto il titolo con i colori ufficiali Chevrolet nel 2013. Il pilota romano, sempre "fedele alla causa", è uno dei primi sostenitori del Trofeo Super Cup. «Quando Santucci mi ha parlato di questo progetto, mi è subito sembrato che alla base ci fosse una buona idea. - ha commentato Alessi - Dare la possibilità di correre, per di più in una cornice di livello, a chi dispone di budget limitati ma non vuole rinunciare a vetture prestazionali, è un'operazione intelligente. Personalmente apprezzo poi l'aspetto tecnico-storico del riportare alla vita sportiva alcune delle vetture protagoniste dell'era d'oro del Civt. Chissà... magari potrei lasciarmi sedurre da questo lato romantico e, se capitasse l'occasione, partecipare anche ad una prova del campionato».



# Bacci

## affari di famiglia

STORIA DI UNA PASSIONE TRASFORMATA IN LAVORO. DA NONNO ROMANO A PAPÀ SERGIO FINO ALL'ULTIMO DISCENDENTE ANDREA: LE CORSE NEL DNA

di Luciano Olivari

**S**e chiudi gli occhi pensi a Biondetti e Nuvolari, Moss e Ascari. Li riapri e provi a cercare il tempo che corre, che cambia, così come i nomi dei protagonisti. Ma spostando la lancetta avanti e indietro, il focus è sempre lo stesso: motori, passione, corse. Tavarnelle Val di Pesa. Siamo a due passi dalla via Cassia dove i bolidi della Mille Miglia hanno ruggito per quasi un secolo. La casa, pardon, l'azienda dei Bacci guarda il fiume Pesa, nel cuore del Chianti tra Siena e Firenze, in una valle disseminata di capannoni industriali. Ci accoglie Andrea, l'ultimo discendente di una famiglia da corsa che ha saputo trasformare l'amore per le auto in un fiorente lavoro. Dopo nonno Romano e papà Sergio, adesso il volante dell'azienda ce l'ha lui. Ed è curioso vederlo girare tra i banconi dove i suoi collaboratori trasformano, sapientemente, un'anonima barra d'acciaio in un cambio sequenziale o in un differenziale autobloccante. Sì, perché nell'azienda Bacci da alcuni



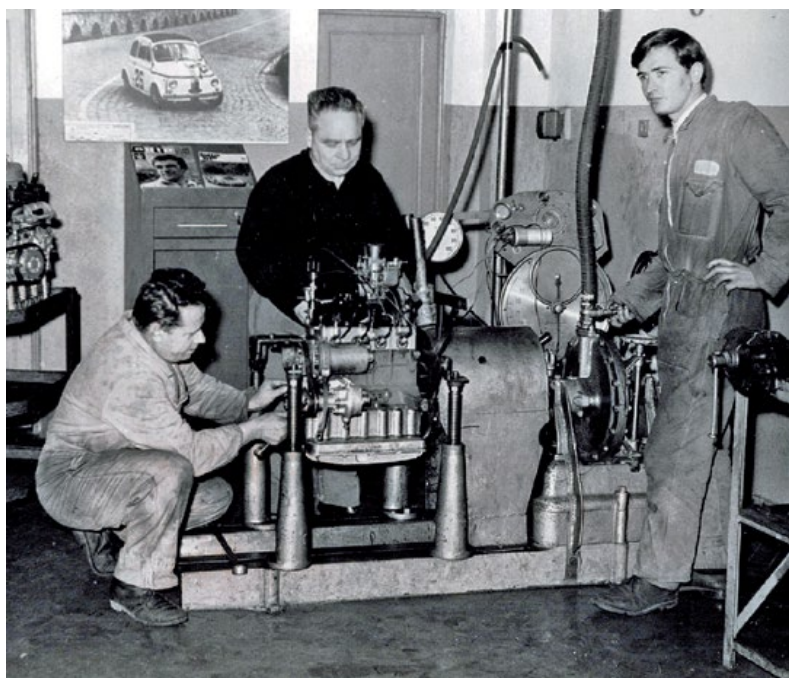
### ALLE RADICI DI UNA BELLA STORIA

A lato Romano Bacci in gara con la Topolino negli Anni '50: siamo alle radici di una passione che si tramanderà fino al nipote Andrea (sopra col nonno da bambino) che è stato buon protagonista sia in salita che in pista e che adesso guida l'azienda di famiglia



## DALLA PISTA ALL'OFFICINA

La conquista nella Super Touring del Cite 2012 con la Bmw è stato uno dei tanti successi catturati in carriera da Andrea Bacci, l'ultimo discendente di una famiglia che da una passione ha fatto crescere un'azienda che produce cambi e differenziali poi spediti in tutto il mondo. Nella foto a destra Andrea è con papà Sergio. Sotto siamo negli Anni 60: Romano e Sergio Bacci sono al banco prova



fia di casa Bacci. E Andrea, l'ultimo a raccoglierne il testimone, la incarna ancora oggi: imprenditore alla guida di un'azienda che conta 26 persone che si muovono in 2700 metri quadrati dove si producono e si assemblano quelle che diventeranno un giorno le spine dorsali delle auto da corsa. Brillante imprenditore fino al venerdì, fantastico pilota in pista nel weekend a duellare con i Tarquini e i Morbidelli di turno.

Nella sala riunione in cui ci riceve, i trofei vinti testimoniano il suo palmares da pilota: Velocità in montagna agli albori della carriera, poi Granturismo, Superproduzione, e infine Endurance (Cite) a fare a sportellate in giro per gli autodromi d'Italia. Sempre protagonista Andrea, ma soprattutto con una missione primaria da compiere: correre per collaudare in funzione dello sviluppo dell'azienda. «Testare personalmente sul campo di gara il prodotto - sottolinea - credo sia un vantaggio per chi come noi fa pezzi di altissima qualità». E dal 2014 in virtù di questa peculiarità, l'azienda ha spostato l'occhio anche sulle auto stradali. «L'80% resta racing, spediamo cambi e differenziali in tutto il mondo per auto moderne e storiche, esattamente in 65 paesi. Ma da due anni abbiamo aperto un nuovo ramo grazie alla collaborazione con FCA Abarth». Le porte di un capannone che si schiudono, dove si assembla solo ed esclusivamente il cambio a innesti frontali della Abarth 695 Biposto, ci svelano l'ultimo fiore all'occhiello di casa Bacci. Ogni mese partono lotti verso la Polonia. L'ordine di gennaio è già pronto sugli scaffali in attesa della spedizione.

Andrea è un vulcano in piena eruzione. Pensa, studia, progetta con grande dinamicità. «Ricerca e aggiornamento - aggiunge - sono di fondamentale importanza. Oltre a una struttura interna dedicata allo sviluppo in pista dei nuovi prodotti, ci avvaliamo della collaborazione con il dipartimento di Meccanica dell'Università di Firenze. Cosa stiamo preparando quest'anno di speciale? Una nuova trasmissione abbinata ai comandi al volante, del tipo paddle shift». Naturalmente sarà lui stesso a testare, correggere, aggiornare il nuovo gioiello di casa Bacci partecipando al Campionato italiano Tcr. Un occhio alla passione, un occhio al lavoro. Sempre con le corse nel sangue. ●

decenni si producono pezzi per trasmissioni meccaniche da competizione.

Certo che di tempo ne è passato da quando nonno Romano aprì un'autofficina a Tavarnelle Val Pesa e cominciò a prendersi cura delle poche auto in circolazione. «Poche unità - ricorda Andrea - che solo i signorotti di paese potevano permettersi. La Seconda Guerra Mondiale rischiò di mandare in fumo la poca attrezzatura dell'officina. Nonno ebbe un'intuizione a dir poco geniale. Gli utensili, il compressore, il bancone vennero spostati e nascosti in una cantina e l'accesso coperto di terra in cui vennero piantati dei girasoli. Quando il fronte passò da Tavarnelle gli ufficiali tedeschi, in ritirata, non si accorsero di nulla e l'attrezzatura fu salva».

Negli Anni '50 Romano Bacci prese ad appassionarsi alle corse d'auto e alla preparazione di motori da competizione e dopo lui anche il figlio Sergio. La passione per le gare correva parallelamente a quella per il lavoro. Montare e smontare pezzi meccanici. Capire, sviluppare e rimontare. Questa la filoso-



## CALENDARIO PROTOTIPI

È stato anticipato di una settimana, dall'11 al 4 settembre, il quinto dei sette appuntamenti del tricolore Prototipi in programma sulla pista di Vallelunga. La decisione è scaturita da esigenze organizzative sulla programmazione delle manifestazioni previste per lo stesso weekend.

## TEST PER NGBULANA

La Dav Racing ha esteso la propria collaborazione con il Kgt Racing Team. Sulla base di questo accordo, nei giorni scorsi il sudafricano Sisa Ngebulana è sceso in pista ad Adria per effettuare un test con una monoposto di F.4, confermando che nel 2016 correrà con la squadra gestita da Matteo Davenia.

## GSK GRAND PRIX

La Gsk Grand Prix sembra che possa fare già dal 2016 il proprio ingresso nella F.4 italiana. Dopo avere militato per diversi anni nell'Alps, la squadra di Sergio Cane sta infatti lavorando per schierare due monoposto nel campionato di Aci Sport. In passato la Gsk Grand Prix aveva preso parte alla F.Abarth tricolore e nelle ultime due stagioni è stata inoltre presente nel VdeV.

## PECCENINI PREMIATO

Pietro Peccenini è stato premiato la scorsa settimana a Parigi, dove gli è stato ufficialmente consegnato dagli organizzatori del VdeV il trofeo Gentleman Driver vinto nel Challenge Monoplace, in cui ha debuttato lo scorso anno con il team Ts Corse. A breve il pilota lombardo, classe '73, rivelerà i propri programmi per questa stagione.

## CAPPELLARI CUP RACER

Impegno "full time" per Daniele Cappellari nel Campionato Italiano Turismo. Il pilota del Team Bassano, lo scorso anno protagonista nella Coppa Italia con una Seat Leon Long Run, quest'anno porterà in pista la nuova Cup Racer della Casa iberica in tutti gli appuntamenti della serie tricolore, puntando a disputare anche diverse gare della stessa Coppa Italia. I primi test sono previsti a febbraio.



## IMPEGNO DI JAS MOTORSPORT PER I GIOVANI

# Young Start ecco il progetto

Jas Motorsport presenterà a breve, rivelandone ogni dettaglio, il programma "Young Start" legato alla partecipazione nel Campionato Italiano Turismo, dove sarà presente con la Honda Civic Type R Tcr e con lo stesso modello di vettura in configurazione Tcs. Maurizio Ambrogetti, presidente e socio fondatore di Jas Motorsport, ha sintetizzato il contenuto di questo progetto, sostenendo che la categoria Tcs possa rappresentare un'ottima base di partenza per i giovani, anche per coloro che arrivano dal kart e non vogliono puntare esclusivamente sulle monoposto. «Condivideremo questo progetto con i nostri fornitori tecnici, anche per garantire un aiuto concreto» - ha dichiarato Ambrogetti.

## CAMPIONATO ITALIANO TURISMO

### Al via la famiglia Giudici

Impegno su tutti i fronti nel Campionato Italiano Turismo 2016 per la famiglia Giudici. Il più esperto Gianni porterà infatti in pista la nuova Giulietta in configurazione Tcs. Nella stessa classe sarà presente anche il figlio Claudio, al via

con una Honda Civic Type R. Intanto continua a crescere l'interesse per la categoria e si fanno anche i nomi di Nocentini e Pit Lane, che starebbero lavorando per essere presenti nel raggruppamento Tcr.

## SI CORRERÀ ANCHE A HOCKENHEIM

# 7 round F2 Trophy

Sei appuntamenti, in abbinamento negli stessi fine settimana dei campionati tricolori, oltre a una trasferta all'estero, sul circuito tedesco di Hockenheim. La F2 Italian Trophy affronterà quest'anno la sua terza stagione con la titolazione federale Trofeo d'Italia Aci Sport. Il primo round è fissato per il 10 aprile a Misano. Il 29 maggio la serie approderà a Imola, per ritornare il 12 giugno a Misano. La tappa tedesca si svolgerà nel weekend del 17 luglio. Il 4 settembre si correrà a Vallelunga, mentre il Mugello segnerà l'epilogo il 16 ottobre. Confermata la diretta di tutte le gare su AutomotoTv e la collaborazione con Pirelli e Panta.



## CLIO CUP ITALIA

# Melatini-Ciocca è riconferma

Il team Melatini Racing ha ufficializzato il nome del primo dei piloti con cui parteciperà quest'anno alla Clio Cup Italia. La squadra marchigiana ha infatti rinnovato il proprio accordo con Massimiliano Ciocca, nel 2015 protagonista in Rs Cup. Per il pilota di Latina si tratterà di un vero e proprio debutto nel monarca riservato alle berline 1.6 turbo della Casa d'oltralpe. Il team Melatini Racing conta di presentarsi al via con uno squadrone per potere puntare al titolo assoluto, dopo avere vinto nel 2015 tra i Rookie con Alfredo Matteo.

## DAL LIBRO DI TERRUZZI A MONZA

# Senna, l'ultima notte in mostra

Dal 17 febbraio al 24 luglio, l'Autodromo di Monza ospiterà una mostra fotografica dal titolo "Ayrton Senna. L'ultima notte", ispirata dal libro "Suite 200. L'ultima notte di Ayrton Senna" scritto dal giornalista Giorgio Terruzzi ed i cui testi arricchiranno il percorso espositivo allestito nei locali del Museo della Velocità. Attraverso un centinaio di immagini realizzate dal fotografo Ercole Colombo, verrà raccontata la carriera sportiva del campione brasiliano. Saranno anche presenti alcuni oggetti "appartenuti" a Senna, tra i quali il kart originale del 1982 con cui, agli esordi della sua carriera, conquistò diversi successi.

## IN GARA CONTRO L'AUTISMO

# Delsaux in K&N Pro Series

Dopo avere militato per due stagioni nella Nascar Whelen Euro Series con the Rvd Compétition, salendo lo scorso anno per la prima volta sul podio, Ulysse Delsaux esordirà il 14 febbraio a New Smyrna nella K&N Pro Series East. Il 18enne transalpino, che ha scelto le corse per superare la forma di autismo da cui era affetto, è il più giovane del programma Nexteer Road To Daytona creato dagli organizzatori della serie europea per promuovere i suoi piloti.

## CHILTON CORRERÀ CON LOEB

### Una sola Chevy Roal nel Wtcc?

La Roal Motorsport potrebbe ridurre la sua presenza nel Wtcc da due ad una Chevrolet. L'inglese Tom Chilton, è infatti prossimo a passare a guidare una Citroën del Sébastien Loeb Racing. Di conseguenza, l'unico driver 2015 dovrebbe essere l'olandese Tom Coronel, ancora da confermare. In assenza di un pilota pagante, il team di Ravaglia e Preo potrebbe lasciare ferma una delle sue Cruze. Un'altra Chevy ancora da assegnare è quella del Craft-Bamboo lasciata libera da Demoustier, anche lui accasatosi con Loeb.

## ADAC GT MASTERS

### Abt sceglie le Bentley

Abt Sportsline e Christian Abt Racing hanno unito le proprie forze fondando il team Bentley Team Abt, che porterà in pista nell'Adac Gt Masters ben tre Continental Gt3. La squadra che fa capo all'ex pilota del Dtm e a suo fratello Hans-Jürgen, ha debuttato nel campionato tedesco nel 2009, legandosi sempre al marchio Audi con cui ha ottenuto in tutto 16 vittorie e sei titoli Piloti, Team e Gentleman. Oltre a questo programma, il nuovo Bentley Team Abt ha confermato che parteciperà anche alla 24 Ore del Nürburgring.

## INTERCONTINENTAL GT

### Niente Austin, solo 3 round

La Sro ha modificato il calendario dell'Intercontinental Gt Challenge. La serie si articolerà infatti su tre round, essendo stata cancellata la gara di Austin del 5 e 6 marzo per la difficoltà da parte delle squadre ad affrontare la stessa trasferta a causa dei calendari particolarmente fitti. Il primo atto, come da programma, rimane sempre la 12 Ore di Bathurst che si disputerà proprio questo fine settimana. Seguiranno nell'ordine la 24 Ore di Spa a luglio e la 12 Ore di Sepang, che chiuderà nel mese di dicembre. La gara americana si dovrebbe invece svolgere nel 2017.



## NUOVO LOGO PER LA CATEGORIA PROPEDEUTICA AL WTCC

### Etcc 2016 su 6 prove In Italia si corre a Imola

**N**uovo logo per l'Etcc, con la grafica in linea con le altre serie Fia, quali Wec, Formula E ed European F3. La categoria europea propedeutica al Wtcc, accoglierà quest'anno le vetture con specifiche Tc2, con premi in denaro per i partecipanti. In tutto 12 le gare (sei weekend), a partire da quella del Paul Ricard del 3 aprile, assieme al Mondiale Turismo. L'abbinamento si riproporrà anche in Slovacchia, al Nürburgring e in Portogallo. In Italia l'Etcc correrà a Imola il 2 ottobre, ultima trasferta dell'anno. Al vincitore andrà in premio la possibilità di disputare in una gara del Wtcc nel 2017.



## EUROFORMULA OPEN, C'È ANCHE CARLIN

### Rp annuncia Walilko e Kusiri

Il team Carlin Motorsport si accinge a fare il proprio ingresso anche nell'Euroformula Open. La squadra inglese si presenterà al via della serie schierando le Dallara F312 e a breve annuncerà nei dettagli i suoi

programmi. Intanto, la Rp Motorsport ha annunciato per la stagione 2016 il polacco Igor Walilko ed il thailandese Kantadhee Kusiri, entrambi già legati lo scorso anno alla formazione piacentina.

## DEBUTTO PER L'ITALIANO A NEW SMYRNA

### Ercoli in Late Model

Ci sarà anche un italiano al via della gara della Late Model Nascar Whelen All American Series che si disputerà sul New Smyrna Speedway il 14 febbraio. Si tratta del 20enne romano Gianmarco Ercoli, che nel 2015 ha conquistato, alla sua seconda stagione in auto dopo avere maturato esperienza nei kart, il titolo di Elite 2 della serie europea con il team Double T by Mrt Nocentini. Ercoli prenderà nuovamente parte quest'anno al campionato continentale, facendo tuttavia il passaggio alla classe Elite 1. La gara che disputerà in America rappresenta il premio per la conquista del titolo dello scorso anno.



## TEST GT OPEN

Si svolgerà nella data del 6 e 7 marzo la seconda sessione ufficiale dei test invernali dell'International Gt Open, in programma sul circuito francese del Paul Ricard. La categoria scenderà inoltre in pista in Spagna, a Jerez, il 25 e 26 febbraio, e Barcellona, il 15 e 16 marzo, dove saranno presenti anche i team dell'Euroformula.

## LEINDERS IN McLAREN

15 anni di esperienza nelle categorie Gt a livello internazionale, ex tester Minardi F1, fino al 2015 coinvolto nella gestione del team Marc Vds, il belga Bas Leinders ricoprirà quest'anno il ruolo di "sporting manager" della McLaren Gt. La Casa di Woking, ha già ufficializzato i piloti Fontana e Moore, che porteranno in pista le nuove 650S Gt3.

## TCR, HOMOLA CON B3

Mat'ò Homola ha scelto la Tcr International Series. Il 21enne pilota slovacco, due volte vice-campione dell'Etcc (nel 2013 e 2014), prenderà parte a tutta la stagione portando in pista una Seat Leon del B3 Racing Team. Per Homola, che nel 2015 aveva fatto un'apparizione nel Wtcc in occasione della gara di casa, si tratterà anche del suo debutto nel campionato di Marcello Lotti.

## WICKENS OK IN KART

Il canadese Robert Wickens, pilota Mercedes nel Dtm, si è aggiudicato il successo nella prima prova del Florida Winter Tour, dominando nella classe DD2 con il nuovo telaio della Maranello Kart. Da segnalare nella stessa categoria il quarto posto del suo compagno di squadra e connazionale Luke Chudleigh ed il sesto di Ruben Barrichello.

## PREMIAZIONI MITJET

Si svolgeranno sabato 6 febbraio presso ad Adria, le premiazioni della Mitjet Italian Series 2015. Tra le "star" della manifestazione Alberto Cola e Carlo Forte, vincitori del titolo assoluto in equipaggio con la Pellin Racing. A Vito Postiglione e Mauro Pizzola il riconoscimento per essersi imposti tra i Piloti B e A.



# Scola del'obbligo

**UN TRICOLORE DA ACCIUFFARE E UNA TRADIZIONE FAMILIARE DA PORTARE AVANTI. PARLA DOMENICO JUNIOR, IL NIPOTE DEL LEGGENDARIO LUPO DELLA SILA, CRESCIUTO CON I CONSIGLI DEL NONNO CHE ORA ANDRÀ A CACCIA DI GLORIA NEL CIVM**

di **Gianluca Marchese**  
foto **Caliò, Carrone, Guidarelli, Moretti**

**SONO UN TIPO CHE  
CHIEDE TANTO A SE  
STESSO, QUINDI  
NIENTE PRESSIONI  
SOPRATTUTTO  
DAI FAMILIARI**

**DOMENICO SCOLA JR.**



**S**tavolta il telefono non squilla a vuoto: «Autosprint? Scusate per prima, mi stavo allenando in palestra, devo essere in forma per la stagione». Domenico Scola ha già iniziato il Civm 2016. E in quella che potrebbe diventare l'annata più importante della carriera, fin qui, il giovanotto non vuole lasciare nulla al caso. Corre veloce il precoce cosentino di Rende. Come la sua famiglia, tra papà Carlo e zio Emilio, e soprattutto come l'omonimo nonno, una carta d'identità di scalatore da far invidia a molti (una novantina i successi assoluti, con vittorie anche a 70 anni suonati!) e un nome diventato spesso Don Mimi o Lupo della Sila. Il più anziano e il più giovane di una dinastia racing



## NONNO INSUPERABILE

Nella foto, Domenico Scola in azione con l'Osella nella passata edizione del Cvm. Sotto, il pilota calabrese in primo piano e in alto a destra eccolo con l'adorato nonno, vera icona delle corse in salite



che già si rincorrono negli albi d'oro di diverse salite, con Domenico junior che, grazie alla vittoria ad Ascoli nel 2012, a 21 anni e 14 giorni è diventato il più giovane pilota di sempre ad aver vinto in Cvm. E Don Mimi si coccola il rampollo, pur non potendolo più seguire sui campi di gara. «Mi manca nonno in quei weekend», dice il nipote prediletto, nel quale ha radicato anche alcune delle sue manie. Domenico, non senti mai il «peso» del nome di famiglia?

«Quasi mai avvertito. Sono un tipo che chiede tanto a se stesso, in ogni circostanza, quindi niente pressioni, soprattutto dai familiari. L'ho sempre vissuta con tranquillità».

**- Quanto ha influito crescere in una famiglia da corsa?**

«È stato un vantaggio. Sono stati papà e nonno a farmi provare il kart e iniziare questa avventura. Però, a dirlo tutta, fino a 18 anni disprezzavo le gare in salita, perfino a quelle di mio padre andavo raramente. Venendo dal kart ambivo a una carriera in pista, poi le cose sono cambiate».

**- Quando? Ha a che fare con l'esordio assoluto a Cellara 2011?**

«Dopo il primo test sulla nostra Osella mi sono incuriosito. Andavo a Cellara a imparare il percorso mattina e pomeriggio tutti i giorni, per un mese e mezzo! Venerdì sera prima della gara cercavo di immaginarla, mi facevo dei film in testa su come affrontare le curve. Ma in realtà la prima volta sei al buio. Nella prima prova, in un breve rettilineo ho iniziato a sentire le «reali» sconnessioni dell'asfalto rispetto alla pista e ciò mi ha disorientato. In più, l'auto tirava dal lato opposto rispetto a dove volevo andare io! Non ci ho capito nulla in quella salita... Sono ridisco dicendo che mi ero già ricreduto: la salita era bellissima! In pratica ho iniziato ad amare le cronoscalate «al buio». Poi ho cercato di fare chiarezza, capire come comportarmi nei confronti di auto e specialità. E in gara arrivai 2° assoluto dietro a una F3000. Come ci sono riuscito? Grazie agli sproni psicologici di mio nonno e all'essermi saputo gestire, concentrandomi sugli errori commessi».

**- Sproni psicologici sta per consigli o rimproveri?**

«Nonno è un tipo particolare: quando vedeva che non facevi quello che avresti potuto si arrabbiava un po', nel senso che una volta che scendevi dall'auto usava delle tecniche «psicologiche» per spronarti. Proprio dopo quella mia prima salita assoluta a Cellara, che poi cronometricamente era pure buona, continuava a ripetermi: «Che hai combinato? Che tempo ridicolo hai fatto?». Ci rimasi male, ma ho imparato che se di fronte a queste cose riesci a controllarti e a gestirle, capendole, impari molto. In effetti poi salii con più grinta».

**- Quale gara di tuo nonno ricordi con piacere?**



**PAPÀ E NONNO MI MISERO SUL KART ED È INIZIATA L'AVVENTURA: LE SALITE, ALL'INIZIO NON MI PIACEVANO**

DOMENICO SCOLA JR



«Non ero presente, ma era il mio decimo compleanno quando vinse la sua prima Rieti Terminillo nel 2001. Ci siamo sentiti e mi disse: «Ti porto pure il regalo!». Bello anche perché aveva già superato i 70 anni. Al di là delle storie (per polemiche sul tracciato presero il via soltanto quattro prototipi, ndr), alla fine conta chi vince».

**- Che rapporto avevi con Don Mimi quando correva e tu eri un bambino?**

«Eravamo complici, stravedeva per me. Anche ora a dire il vero! In tutto vivevamo una bella empatia reciproca. Andavo più d'accordo con lui che con mio padre, come fossimo due amici. A 7 anni papà è stato il primo a portarmi sul kart, lo dissi a nonno e lui mi fece subito trovare un kart nuovo di zecca. E anche per la mia prima volta su un'auto da corsa chiesi a mio padre, che stava testando un motore nuovo, ma non me lo permise. Allora andai subito da nonno, che mi disse di prendere i suoi guanti e il casco! Addirittura mi voleva già iscritto a Morano, che era quel fine settimana. In realtà andai a Cellara qualche tempo dopo: in quel test improvvisato avevano già notato che non andavo così male...».

**- Come ha commentato le tue prime vittorie?**

«Fin quando non ha avuto problemi di salute è stato sempre presente. Al mio primo centro alla Sila si è commosso tantissimo, perché lui ha una storia particolare con quella salita, e si è rivisto in me da giovane».

**- E tuo padre Carlo?**

«Come me è un po' introverso, non lo dà a vedere, ma la felicità gli si legge negli occhi. Per il fatto che proprio lui svolge la maggior parte dei lavori, compreso guidare il camion, vincere è il miglior modo di ripagarlo degli sforzi».

**- Qual è stata la tua gara perfetta, finora?**

«A livello di manche come prestazione pura Luzzi 2015. A livello di gestione, invece, Erice 2015: nonostante fosse la prima gara stagionale sono arrivato preparatissimo, allenato come mai. Avevo passato tutto l'inverno con il kart ed ero in piena forma fisica, mentale e tecnica. Purtroppo non sono riuscito a mantenerla per tutto l'anno».

**- Il tracciato che prediligi?**

«Sila e Bondone, poi mi trovo molto bene a Luzzi, gara tecnica dove è difficile andar forte. Comunque sono pochissime le salite che non mi soddisfano».

**- Il giorno più bello sui campi di gara?**

«La prima vittoria a Orvieto 2012 ha il suo perché, l'ho vissuta anche con nonno in gara, una grande gioia condivisa. Però forse ancor di più la prima in Sila con record, nel 2012. Bellissimo perché nel 2011 ero uscito di strada e subito nell'edizione successiva sono partito senza alcun timore malgrado la re-

lativa esperienza. Poi quella commozione negli occhi di nonno...».

**- Un errore che non rifaresti?**

«Proprio quella Sila 2011, seconda gara della mia vita. Nella prima manche sorpresi tutti con il 2° assoluto, ma non ero soddisfatto. Allora sono salito con la foga del principiante, ho voluto strafare e ho esagerato. Ero fuori un chilometro dopo lo start».

**- Sei all'ultima stagione da under 25: quanto sei maturato in queste prime stagioni?**

«Molto e me ne rendo conto soprattutto dai percorsi. Affrontarli 2-3 volte è significativo. Poi impari anche i limiti e il settare l'auto, riesci ad autogestirti a livello emotivo e tecnico, all'inizio sei preso più dalla foga. Spero di crescere ancora, mi sento al 60%, anche se non so a quanto possa corrispondere a livello cronometrico, se siano decimi o secondi. A differenza della pista, per la quale avrei detto l'80%, qui più passano le gare e soprattutto gli anni e più raccogli tanti riferimenti e sali con tutt'altra tranquillità. I margini sono maggiori, potresti fare bendato una curva che due anni prima ti spaventava».

**- Come ti rapporti e com'è il rapporto con i big?**

«Soprattutto con Faggioli sono in ottimi rapporti. Chiedo qualche consiglio, si parla, si scherza. Pur avendo più confidenza con lui, anche con Merli e gli altri vado d'accordo e c'è stima reciproca. Sto abbastanza sulle mie, difficilmente mi faccio nemici, per quanto ne sappia non ho screzi con nessuno».

**- Il sogno nel cassetto è il Civm: come sarà il tuo 2016?**

«In realtà all'inizio il sogno era arrivare in F1! Per la stagione sto valutando, soprattutto non so bene se restare in 2000 o passare in 3000. Abbiamo avuto offerte anche ultimamente, ma per ora al 98% continuerò con la mia Osella-Honda, con necessaria "dieta" per la vettura by Paco74 e con nuovo motore by Lrm».

**- Nell'ultimo biennio solo Faggioli e Merli ti hanno preceduto: se entrambi correranno in Europa avrai una grande occasione.**

«Ogni gara ha i suoi avversari e i piloti veloci non mancano. Certo, potrebbe essere un vantaggio, però sarebbe anche bello confrontarsi con loro sulle stesse tipologie di auto, per avere un paragone più esatto e uno stimolo a far meglio».

**- Hai iniziato la carriera in contemporanea a un altro rampollo come Michele Fattorini e spesso vi siete sfidati per assoluta o podio: sarà uno dei rivali di sempre?**

«Con la Pa2000 ex Merli ha fatto molto bene, è un avversario temibile e spero che in futuro daremo spettacolo».

**- Come prepari un weekend di gara?**

«Cerco di partire al giovedì e arrivare subito sul percorso con tanto di valigie per salire una volta e rinfrescare la mente. Al venerdì 3 o 5 salite sono fisse,



**LA CARTA D'IDENTITÀ**

**Nato a:** Cosenza  
**Il:** 8 luglio 1991  
**Esordio in kart:** 1998  
**Esordio in salita:** Cellara 2011 (Osella Pa21/S Honda)  
**Vittorie assolute in salita:** 15 (Luzzi 4 volte, Orvieto 3, Sila 2, Ascoli, Cellara, Erice, Giarre, Monti Iblei e Sarnano 1)  
**Vettura attuale:** Osella Pa2000 Honda  
**Team attuale:** Jonia Corse/Paco74 Corse

sempre dispari, come mi diceva nonno, che m'ha inculcato questa mania. In generale cerco sempre di andare negli stessi posti facendo le stesse cose. Non vado a letto presto perché non prendo subito sonno e allora mi guardo e riguardo i cameracar».

**- Che cosa consigli ai giovani che vogliono correre in salita?**

«Bisogna essere coscienti del fatto di affrontare una specialità particolare e iniziare più con la testa e con i piedi per terra che sull'acceleratore. È importante ascoltare i consigli di qualcuno fidato che abbia esperienza. Comunque sono felice che il vivaio sia in crescita rispetto a quando correva nonno».

**- Ma Domenico junior vincerà più del senior?**

«Me lo auguro! Anche se è tosta e mi toccherà correre per tanti anni. Spero sempre di avere le risorse fisiche e materiali per riuscirci».

**- Potresti mai montarti la testa?**

«Non fa parte del mio carattere e non è mai successo. Però non perdo la mia autostima».

**- Che cosa farà Domenico Scola da grande?**

«Vorrei fare un lavoro di quanto sto intraprendendo nelle cronoscalate. Sarebbe bello restare in questo ambito, sperando che in un futuro prossimo le salite siano più riconosciute e non messe in secondo piano rispetto alla pista». ●

**VINCERE QUANTO MIO NONNO? ME LO AUGURO. MA È TOSTA E DOVRÒ CORRERE PER TANTI ANNI**  
**DOMENICO SCOLA JR**



**LA PRIMA VITTORIA A ORVIETO NEL 2012**

A lato, Scola junior in azione alla salita della Castellana di Orvieto nel 2012 quando ha conquistato la prima vittoria in carriera. Sopra, il pilota calabrese è in azione a Erice nella passata stagione quando ha conquistato la vittoria







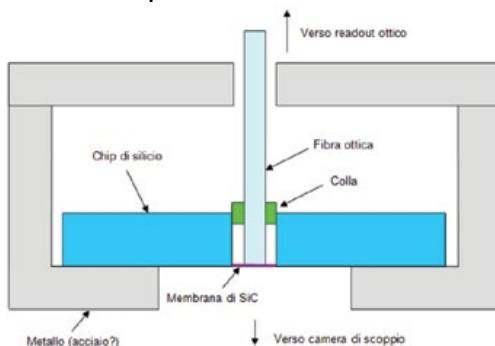
# I sensori del futuro

Progettazione, realizzazione e caratterizzazione  
Test d'avanguardia all'Università Niccolò Cusano

**U**na delle linee di ricerca, sviluppata all'interno dei laboratori di Ingegneria dell'Università Niccolò Cusano, è la progettazione, realizzazione e la fase di caratterizzazione di sensori innovativi per camere di combustione di motori a combustione interna. Tali sensori, in grado di fornire l'andamento della pressione all'interno del cilindro, possono dare un'importantissima informazione, a oggi non disponibile, al sistema di controllo e gestione del motore. Quest'ultimo ha la funzione di eseguire tutte quelle regolazioni del motore idonee a consentire un'erogazione della potenza richiesta riducendo al minimo il consumo del combustibile e garantendo un'immissione dei gas nocivi in atmosfera compatibili con i limiti normativi fissati dalle direttive europee. Oggi tutti i sistemi di gestione motore ricostruiscono l'andamento della combustione con una serie di misure dirette e indirette di pressione e temperatura; questa costosa e

poco precisa ricostruzione è resa necessaria dalla mancanza di sensori in grado di valutare direttamente l'andamento della fase di combustione in modalità continua. Esistono sensori in grado di misurare la pressione,

**Schema di principio del trasduttore di pressione interferometrico**



ma tali sensori, a causa dei materiali utilizzati, hanno una vita molto ridotta in quanto le elevate temperature presenti in camera deteriorano la risposta dell'elemento sensibile. La conoscenza del ciclo di pressione con un sensore resistente alla tem-

peratura consentirebbe lo sviluppo di un sistema di monitoraggio innovativo, molto più preciso ed efficiente del precedente. Viste le condizioni operative delle camere di scoppio di motori a combustione interna, si è arrivati alla progettazione di una tipologia di trasduttori di pressione basata sulla flessione, sotto una sollecitazione di pressione, di una membrana sottile di carburo di silicio; tale misura viene effettuata e portata all'esterno del sensore con un criterio di trasduzione basato sull'interferometria ottica. In poche e chiare parole la variazione di pressione che si ha durante la fase di combustione provoca una flessione della membrana di carburo di silicio (di diametro pari a decine di micron), l'analisi di un'onda luminosa che viene mandata sulla membrana attraverso una fibra ottica e, da quest'ultima riflessa, consente per via interferometrica di valutare l'entità della deflessione e, conoscendo le caratteristiche strutturali del materiale, anche la pressione che la sollecita. Il carburo di silicio è un materiale che si utilizza su dispositivi elettronici ad elevata densità di potenza e ha una notevole resistenza alla temperatura, mentre la metodologia di misura e trasduzione del segnale, basata su principi ottici, assicura la mancanza di interferenze da campi elettromagnetici circostanti generati da sistemi ausiliari. Il sistema è attualmente in fase di test, presso i laboratori dell'Università Niccolò Cusano: sarà nostra cura dare rilievo ai risultati ottenuti.

# Le classifiche

IMSA

VELOCITÀ

DAYTONA (USA)

## VELOCITÀ

IMSA

### 24 Ore di Daytona

Resoconto della gara a pag. xx  
Daytona (Usa), 30-31 gennaio 2016

**Assoluta:** 1. Sharp-Brown-Overbeek-Derani (Ligier/Jsp2-Honda) 736 giri in 24.00'34"607 alla media di 175,627 km/h; 2. Ricky Taylor-Jordan Taylor-Angellelli-Barrichello (Dallara-Corvette/Chevrolet) a 26"166; 3. Dalziel-Goossens-Hunter-Reay (Coyote-Corvette/Chevrolet) a 1'27"276; 4. Fittipaldi-Barbosa-Albuquerque-Pruett (Coyote-Corvette/Chevrolet) 731 giri; 5. Stroll-Wurz-Hartley-Priaux (Riley/Ford) 725 giri; 6. Cameron-Curran-Pagenaud-Adam (Coyote-Corvette/Chevrolet) 724 giri; 7. Gavin-Milner-Fässler (Corvette C7 R) 722 giri; 8. Garcia-Magnussen-Rockenfelder (Corvette C7 R) 722 giri; 9. Bamber-Makowiecki-Christensen (Porsche 991) 722 giri; 10. Guidi-Prémat-Serra-Rojas (Ferrari 488) 721 giri; 11. Auberlen-Werner-Farfus-Spengler (Bmw M6) 721 giri; 12. Fischella-Vilander-Rigon-Beretta (Ferrari 488) 709 giri; 13. Dixon-Kanaan-McMurray-Larson (Riley/Ford) 708 giri; 14. Potter-Lally-Seeffried-Rast (Porsche 911) 703 giri; 15. Pappas-Catsburg-Long-Pilgrim (Porsche 911) 703 giri; 16. Keating-Robinson-Mosing-Foss-Faulkner (Dodge Viper) 703 giri; 17. Dalla Lana-Lamy-Lauda-Stanaway (Aston Martin Vantage) 702 giri; 18. Miller-Goikhberg-Simpson-Koch (Oreca Fm09) 702 giri; 19. Ineichen-Willsey-Konrad-Babini-Basseng

(Lamborghini Huracan) 702 giri; 20. Marsal-Palittala-Martin-Krohn (Bmw M6) 701 giri; 21. Nielsen-Balzan-Segal-Renauer (Ferrari 458) 701 giri; 22. Habul-Said-von Moltke-Vautier (Audi R8) 701 giri; 23. James-Farnbacher-Riberas-Henzler (Porsche 991) 700 giri; 24. Keating-Bleekemolen-Farnbacher-Miller (Dodge Viper) 700 giri; 25. Alon-Kimber-Smith-Gutierrez-Boulle (Oreca Fm09) 698 giri; 26. Mann-Giammaria-Cressoni-Cioci (Ferrari 458) 698 giri; 27. Abbelen-Huisman-Stippler-Schmitz-Müller (Porsche 991) 698 giri; 28. MacNeil-MacNeil-Keen-van Gisbergen-Jeanette (Porsche 991) 695 giri; 29. Drissi-Drumwright-Mowlem-Vera-Gaughan (Oreca Fm09) 693 giri; 30. Bell-Sweedler-Piscopo-Antinucci (Lamborghini Huracan) 690 giri; 31. Hand-Müller-Bourdais (Ford Gt) 690 giri; 32. Liddell-Davis-Aschenbach-Bell (Audi R8) 690 giri; 33. Pilet-Tandy-Estre (Porsche 991) 687 giri; 34. Popow-van der Zande-Cumming-Hawksworth (Oreca Fm09) 685 giri; 35. Bortolotti-Miller-Sellers-Snow (Lamborghini Huracan) 655 giri; 36. Defoor-Schroeder-Hinton-Grüber-Pace (Riley-Bmw) 650 giri; 37. Curtis-Klingmann-Freiberg-Wittmann (Bmw M6) 628 giri; 38. Mediani-Minassian-Aleshin-Ladygin (BR Engineering/Nissan) 617 giri; 39. Merzon-Eversley-Yount-Lewis-Falb (Oreca Fm09) 610 giri; 40. Briscoe-Westbrook-Mücke (Ford Gt) 560 giri; 41. Shaitar-Bertolini-Bruni-Calado (Ferrari 488) 557 giri; 42. Lindsey-McMurry-Bergmeister-Siedler (Porsche 991) 524 giri; 43. Pumpelly-Lewis-Marks-Grala (Lamborghini Hura-

can) 524 giri; 44. Jönsson-Kaffer-Haase-Krohn (Audi R8) 513 giri; 45. Creel-Pérez-de Lara-Davison-Viljoen (Aston Martin Vantage) 390 giri; 46. French-Jim Norman-Josh Norman-Gdovic-Marcelli (Oreca Fm09) 385 giri; 47. Luhr-Edwards-Wittmer-Rahal (Bmw M6) 360 giri; 48. Busnelli-Michaelian-Toussaint-Wilsey (Lamborghini Huracan) 359 giri; 49. Bomarito-Nunez-Pigot (Lola-Mazda) 327 giri; 50. Pew-Negri-Allmendinger-Pla (Ligier Jsp2-Honda) 285 giri; 51. Kvamme-Johnston-Engel-Rosenqvist (Oreca Fm09) 179 giri; 52. Bennett-Braun-Wilkins-Plowman (Oreca Fm09) 160 giri; 53. Legge-Rayhall-Meyrick-Wirth (DeltaWing/Elan) 119 giri; 54. Miller-Long-Devlin (Lola-Mazda) 11 giri.

**Giro più veloce:** Derani in 1'39"192 alla media di 207,933 km/h.

## SEMPREVERDE UZZENI

### VINCE ANCORA

Successo dell'inossidabile novarese con Fappani nel Cremona Rally Circuit a San Martino del Lago



ALOUATI

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

6-7 febbraio

FORMULA E

4ª prova della serie

Buenos Aires

[www.fiaformulae.com](http://www.fiaformulae.com)

12 ORE BATHURST

Gara endurance

Mount Panorama

[www.bathurst12hour.com.au](http://www.bathurst12hour.com.au)

FORMULA TOYOTA

4ª prova della serie

Taupo

[www.toyota.co.nz](http://www.toyota.co.nz)

## RALLY

6-7 febbraio

RONDE TERRA DEL FRIULI

RallyRonde

Codroipo

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

RONDE DELLA VAL MERULA

RallyRonde

Andora

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

RALLYDAY CITTA' DI SUPINO

Rallyday

Supino

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

## GHIACCIO

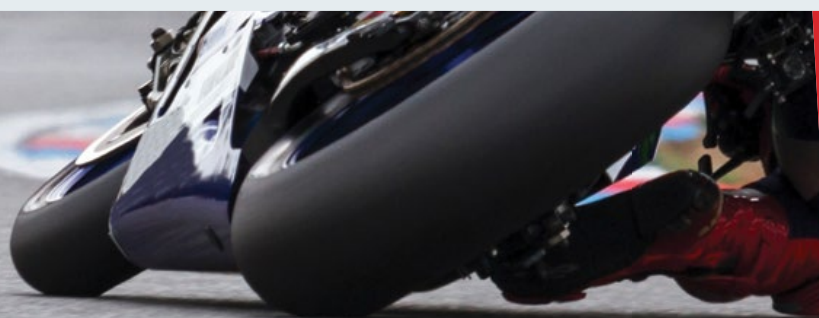
6-7 febbraio

ICESERIES

4ª prova della serie

Pragelato

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



# PIEGALA SENZA PAURA.

## MOTO SPRINT

CONTI EDITORE DIVISIONE AUTOMOTIVE.  
DOVE CORRONO LE EMOZIONI.

Scarica l'edizione digitale su



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

### • LO SPORT

News, commenti, interviste e le foto più belle dai campionati mondiali delle diverse specialità: MotoGP, Superbike, off road

### • IL PRODOTTO

Le prove su strada, le anteprime, l'abbigliamento e gli accessori, tutte le notizie

di attualità, la posta tecnica

### • LE RUBRICHE

Finestre sul mondo del motociclismo, in Italia e dall'estero, con i maggiori esperti del settore

### • UN FILO DIRETTO

Seguetece ogni giorno su [www.motosprint.it](http://www.motosprint.it)



DAL MARTEDÌ IN EDICOLA

AUTO  
SPRINT

74

## ACCESSORI



**ACQUISTA ONLINE** le tue pinze freno AP RACING sul sito [www.giefferacing.com](http://www.giefferacing.com). Nella vasta gamma trovi il modello adatto alle tue esigenze.... E risparmi!



**PIÙ DI 40 ANNI** al fianco dei migliori racing team e la professionalità di chi si occupa esclusivamente di corse. Più di 10.000 articoli acquistabili online su [www.giefferacing.com](http://www.giefferacing.com)

## SPORT

**Scuola Piloti Milano**  
Corsi di pilotaggio formula

[www.scuolapilotimilano.com](http://www.scuolapilotimilano.com)

**CORSO DI PILOTAGGIO** formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore. Proveni per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet [www.scuolapilotimilano.com](http://www.scuolapilotimilano.com)



**FRANCIACORTA** - pronto il RALLY SHOW numero 8. La gara bresciana, in programma dal 12 al 14 febbraio, anche nel 2016 andrà a caratterizzare l'inizio della stagione agonistica, con diverse

novità. La prima è l'ingresso dello staff organizzativo della piacentina Scuderia Invicta, in collaborazione con la storica società Proprietaria del Circuito bresciano di Ettore Bonara, l'imprenditore che ha costruito l'impianto permanente. Sarà una gara completamente inedita nel formato e nelle prove speciali oltre a proporre un finale nuovo, il Franciacorta Event "Daniel Bonara" Tribute. Sono previsti 73 chilometri di prove speciali sugli 85 totali del percorso, 100% su fondo asfaltato. In totale saranno sei, gli impegni cronometrati caratterizzati da un nuovo disegno e comprensivi anche dei tratti utilizzati quest'anno e lo scorso anno dal Rallycross iridato i quali sono stati recentemente asfaltati, rendendo le prove straordinariamente uniche e squisitamente tecniche, degne di un rally su strada con le sicurezze attive e passive della Velocità in Circuito. Nel "Daniel Bonara tribute" saranno inseriti i migliori 20 conduttori assoluti individuati sulla classifica della gara + 12 scelti dall'organizzatore (per un totale di 32 equipaggi), dando vita ad una esaltante e spettacolare sfida ad eliminazione, sullo stesso tracciato della PS 1, al kartodromo nuovo. Iscrizioni aperte sino al 6 febbraio. Ulteriori informazioni su [www.franciacortacircuit.com](http://www.franciacortacircuit.com)



**RALLY PISTON CUP:** a vincere è il merito Parte la Rally Piston Cup, nuova serie rallystica dove a vincere è il merito. L'inizio è fissato per il 20-21 febbraio con il 2° Round delle due torri di Vergato. A destar ancor più interesse per la serie il montepremi finale di 20.000 euro. Per info [www.rallypistoncup.it](http://www.rallypistoncup.it), e-mail [info@rallypistoncup.it](mailto:info@rallypistoncup.it)

## RIVISTE

**RICERCA AUTOSPRINT** dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Fer-

## SPORT



## SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

**SELEZIONE NAZIONALE PILOTI - Programma Sn2** - Il programma Sn2 è ormai alle battute finali. Da un nutrito numero di partecipanti, alla fine, sono emersi tre nomi, ovvero quello di Stefano Zanti, quello di Andrea Meli e quello di Simone Parisi. Zanti, ha da subito dimostrato una buona velocità, ed è cresciuto tanto, anche dal punto di vista della gestione in gara. Meli, il più esperto tra i tre, dopo una partenza un po' in sordina, è riuscito a mettersi sotto i riflettori a suon di buone prestazioni. Infine Parisi, in assoluto alla sua prima esperienza, è stato capace di progredire velocemente, facendo della consistenza, la sua arma vincente. Per questi tre moschettieri del programma Sn2, si prospetta una palpitante "volata finale". Info [selezione nazionale@alice.it](mailto:selezione nazionale@alice.it).

rari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.

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

## LAVORO

**TEAM ROMEO FERRARIS** con sede ad Opera (MI) ricerca, per la stagione 2016, ingegnere meccanico con esperienza. Inviare il CV con autorizzazione al trattamento dati legge nr. 675/96 all'indirizzo [mail info@romeoferraris.com](mailto:info@romeoferraris.com). La ricerca è rivolta a uomini e donne ex legge 903/77 e in osservanza del Dlgs. 193/03 artt. 7/13/23.

L'Outlet. Il modo migliore per comunicare.  
[outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it) 051.6227.270



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](mailto: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](http://www.abbonatweb.it)

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 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 000080721178 (dall'estero Bic BPIITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno 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](mailto: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](http://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



# De' Giusti

## I' artista in pole

SIAMO ANDATI A TROVARE L'AUTORE DELLE COVER PITTORICHE DI AS NEGLI ANNI RUGGENTI. FU ALLIEVO DI GIORGIO MORANDI E AMICO DI ENZO FERRARI

di **Mario Donnini**

foto **Diego Fundarò**

**Q**uando negli Anni '60 e '70 una foto non esisteva, no problem, c'era chi la creava con la scientifica magia d'un alchimista che sforna oro dalla pietra filosofale. A tempera e ecoline, da iperrealista puro, mostrando ritratti solenni d'Enzo Ferrari, lo sbarco sulla luna, piuttosto che Lauda salvato da Merzario, Ertl, Lunger e Edwards dalle fiamme maledette di Berwerk, nell'inferno del Nurburgring 1976.

Per i lettori più esperti e affezionati di Autosprint il maestro Antonio De' Giusti non è solo grande artista, anatomista puro

e pittore sopraffino, ma un vero e proprio schermo umano e talentuoso attraverso il quale dalle nostre cover hanno visto un mondo, quello delle corse ruggenti, innamorandosene per sempre. Per festeggiare i 70 anni dall'inizio della sua stupenda carriera, vale la pena andarlo a trovare, nella sua casa di campagna tra Modena e Bologna, a lui che di pri-

**REALIZZI  
LA COVER DEL  
PRIMO ANNUARIO  
FERRARI E COSÌ  
IL DRAKE DIVENNE  
MIO AMICO**

**ANTONIO DE' GIUSTI**

”

mavere ne ha 90 e portate con un pizzico di commovente orgoglio. «Veneto di nascita e bolognese d'adozione, iniziai a disegnare da bambino e non smisi più, perché mi piaceva - racconta il Professore -. Mi sono laureato all'Accademia, sono stato allievo di Giorgio Morandi, mio maestro d'incisione, e mi sono avvicinato agli impressionisti, poi questo periodo l'ho superato. Ma ciò che importa davvero è altro: a me le corse automobilistiche son piaciute da sempre e nella vita ho avuto la fortuna di far coincidere il mio lavoro con la passione e il divertimento. È la cosa più bella che a un uomo possa capitare». In poche parole suoi idoli, anno dopo anno, sono diventati amici ed estimatori: «All'inizio tifai Nuvolari, poi mi piacque Fangio, che conobbi e trovai molto simpatico. Quindi fu talmente bello l'incontro con Stewart a un Gp di Spagna, che battezzai Jackie uno dei miei cani. Infine apprezzai tanto Alain Prost, tanto da chiamare due miei cuccioli Prost 1 e Prost 2: glielo dovevo». E, su tutte, l'amicizia forte con Enzo Ferrari.

**HA 90 ANNI, DI CUI 70  
TRASCORSI NELL'ARTE**

Antonio De' Giusti indica uno dei suoi ritratti di Enzo Ferrari che campeggiano in una cover di As del 1963. Più a destra, una serie dei suoi lavori: il primo è un autoritratto nel quale è presente anche la moglie Nina, l'ultimo in basso mostra Alain Prost, pilota da lui assai apprezzato



DALL'INIZIO DEGLI ANNI '60 E FINO AI PRIMI ANNI '80 AUTOSPRINT PROPONE STUPENDE COVER PITTORICHE CHE DIVENTANO UNO DEI MARCHI DI FABBRICA DI "AS MESE" E "AS ANNO". L'AUTORE È ANTONIO DE' GIUSTI, ARTISTA DI LIVELLO, APPREZZATISSIMO DA ENZO FERRARI, MAESTRO DI GRAFICA PUBBLICITARIA E GRANDE APPASSIONATO DI CORSE. ECCOLO RACCONTARE LA SUA STORIA



«Lavoravo a Bologna - ricorda De' Giusti -, e un tipografo mi disse che c'era un modenese il quale s'era messo in testa di costruire macchine da corsa: era bene lo conoscessi, perché mi voleva dar lavoro. Nacque così la copertina del primo Annuario Ferrari. Il Commendatore voleva che disegnassi la Ghirlandina, simbolo di Modena, ma a me non piaceva e così feci a modo mio. Quando vide il risultato, Ferrari disse: "Questo De' Giusti non mi dà ascolto ma non è mica stupido". Era il suo modo per dire che da lì in poi mi avrebbe chiamato sempre. Sì, era un amico, anche se di manica stretta. Comunque un personaggio intelligente e affascinante. Gli ho voluto bene». E pure lui a De' Giusti. Tanto che gli originali dei ritratti dei piloti del Cavallino pubblicati negli annuari finivano puntualmente appesi alle pareti dello studio del Drake.

E, non a caso, la cover dell'ultimo volume di Enzo Ferrari, "Piloti che gente", è del maestro De' Giusti, per noi di Autosprint sinonimo di copertine sfolgoranti e mitografiche, specie su "As Mese" e "As Anno". «Mi chiamava il vostro direttore Marcellino Sabbatini, dettava il soggetto e poi toccava a me. Ho preferito lavorare con tempere ad acqua su cartoncino, a volte mescolate con le ecoline. Resistono nel tempo e consentono una precisione impensabile con i colori a olio. Ho sempre tenuto a essere originale. Ammiro altri artisti da corsa quali Michael Turner e Dexter Brown, ma siamo molto diversi».

Con Autosprint il rapporto è stato lungo, tre decenni, quanto ricco di soddisfazioni: «Per voi ho lavorato al fine di sentirmi più vicino alla mia passione. Marcellino Sabbatini, poi, è stato un grande direttore e Luciano Conti un editore illuminato. E quel periodo di competizioni era bellissimo. Molti lettori mi ricordano ancora oggi, anche se sono passati anni. Quanto a me, sono felice di aver trasmesso il mio stupore per le corse. Le cose che ho fatto, tante, le ho concepite nel momento giusto, quando l'automobilismo era più affascinante di adesso».

Già titolare di un avviato studio grafico a Bologna, Antonio De' Giusti è stato anche autore del progetto per il marchio De Tomaso e di migliaia di bozzetti pubblicitari oltre che collaboratore per Alfa Romeo, Renault, Pininfarina, Sagis e Aci Modena. Come un intellettuale esistenzialista, fumava tre pacchetti di Gitanes o Gauloises al giorno, poi di botto ha smesso ed è stato un bene. Inutile chiedergli qual è l'opera alla quale è più affezionato: «Per uno che a lavorare si diverte, l'opera migliore non potrà che essere la prossima, così potrò divertirmi ancora». Antonio De' Giusti, settant'anni d'Arte e Corse. Grazie per aver divertito e deliziato tutti noi, Maestro. ●

**HO AVUTO UNA GRANDE FORTUNA: NELLA VITA HO FATTO COINCIDERE IL LAVORO CON LA MIA PASSIONE**  
ANTONIO DE' GIUSTI



**MAESTRO E PURE MODELLISTA F1**  
A sinistra, i modellini Tamiya in scala 1:12 montati dal maestro De' Giusti per puro diletto negli Anni '70 e '80. Sopra, una piccola parte delle sue opere, più l'antico stemma nobiliare della sua famiglia

In strada **Porsche 911 Turbo S**

LA NUOVA PORSCHE 911  
TURBO S VANTA IN  
ACCELERAZIONE UNO SCATTO  
MIGLIORE DELLA 488 GTB:  
SOTTO I 3 SECONDI SULLO  
0-100 KM/H. ABBIAMO  
PROVATO A KYALAMI  
L'ULTIMA VERSIONE

Un  
per batter



**0-100 IN 2"9**

**VELOCITÀ MAX 330 KM/H**

La nuova Porsche 911 Turbo S impiega 2"9 nello scatto 0-100 km/h mentre la versione Turbo normale accelera in 3" netti.

Il boxer 6 cilindri sovralimentato della prima eroga 580 cv a 7200 giri, quello della seconda 540 a 7000 g/m



# turbo e la Ferrari

di **Alberto Sabbatini**

**M**entre a Daytona Porsche e Ferrari si sfidano nella classe Gt nella 24 Ore della Florida, un'altra sfida (pur se a distanza) si è consumata fra i due costruttori di auto sportive. E stavolta a svettare è stata la coupé tedesca. A Kyalami, famoso circuito sudafricano che ha ospitato diversi Gp di Formula 1 negli Anni '70 e '80, Porsche ha presentato la nuova versione delle 911 Turbo e Turbo S. Che, stando ai dati dichiarati dai Costruttori, risulta più rapida nello scatto 0-100 km/h della Ferrari 488 Gtb che prima era il riferimento della categoria. Più rapida d'un soffio, cioè un decimo, ma pur sempre davanti. La nuova 911 Turbo S accelera da fermo nello 0-100 km/h in 2"9 mentre la Ferrari 488 Turbo impiega 3" netti. Considerando la rivalità che c'è fra i due marchi e anche la differenza di potenza (580 cv la Porsche e 670 cv la Ferrari) è un risultato significativo. Non era mai successo negli anni recenti che una Porsche 911, anche la stessa Turbo che è la più potente della gamma, si rivelasse più rapida in accelerazione delle Ferrari di riferimento nella categoria. La Porsche 911 Turbo S capace di questo exploit è la nuova versione di un modello già esistente dal 2012. Abbiamo sperimentato di persona le incredibili doti dinamiche della più potente 911 sulla pista di Kyalami con un tutor d'eccezione: Marc Lieb, uno dei piloti ufficiali Porsche nel Wec.

Basata sulla carrozzeria tipo 991 come la precedente, la nuova 911 Turbo non ha subito profondi cambiamenti, ma soltanto piccoli affinamenti che l'hanno perfezionata in tanti aspetti. L'indizio più importante per riconoscerla sono le vistose griglie sul cofano posteriore e gli scarichi: quattro, due per lato, di forma quadrata. Che permettono anche di distinguere la Turbo S (40 cv in più) dalla Turbo "normale": quest'ultima ha i terminali cromati mentre quelli della S sono cromati neri. La 911 Turbo nuova generazione mantiene lo stesso motore 6 cilindri 3,8 litri del precedente modello. Si contraddistingue per avere due turbine (una per bancata) a geometria variabile, unica auto al mondo stradale a benzina con tale caratteristica.

La sovralimentazione con turbocompressori a geometria variabile è una tecnologia che risale alle F.1 turbo degli Anni '80. Vengono impiegate turbine con palette ad incidenza variabile che cambiano angolazione a seconda del regime per sfruttare sempre al meglio il flusso dei gas e non creare contropressioni allo scarico. Il turbo a geometria variabile permette

## SI RICONOSCE DAGLI SCARICHI

A differenza di tutte le altre 911 la Turbo ha quattro scarichi (due per lato).

Cromati per la Turbo cromati neri per la Turbo S. Sotto i nuovi fari, il labbro deportante, i freni ceramici (di serie solo sulla S) e la presa d'aria di alimentazione sulla fiancata





di generare più coppia ai bassi regimi e più potenza agli alti. La differenza tra 911 Turbo e Turbo S è nel compressore: la Turbo "soffia" a 1 bar, la Turbo S arriva a 1,2 bar e quindi la potenza erogata dai due modelli è rispettivamente di 540 oppure 580 cavalli. In più la S ha anche freni carboceramici di serie. Soltanto in pista, come abbiamo sperimentato a Kyalami, si riescono ad utilizzare a fondo e a godere dei quasi 600 cavalli della 911 Turbo. Il rettilineo del nuovo circuito sudafricano è piuttosto lungo: 900 metri. Ebbene, uscendo in seconda marcia dal "rampino" che immette sul traguardo, basta schiacciare a fondo il gas che la Turbo S divora i 900 metri in un attimo. E riesce ad arrivare alla staccata della prima curva in quinta marcia ad oltre 250 km/h. Se pensate che di marce ce ne sono in tutto sette, si capisce che i 330 km orari di velocità massima promessi sono raggiungibili davvero. Solo che servirebbe la pista di decollo di un aeroporto, non un circuito... Sia la 911 Turbo che la Turbo S hanno tre novità importanti per differenziarsi dal vecchio modello: il manettino sul volante (platealmente uguale a quello Ferrari), una trazione integrale migliorata, e quello che si chiama il Dynamic Boost. Il manettino è un pomello rotante per variare la mappatura in quattro modalità (normale, sport, sport plus e individual) e al centro c'è un pulsante che istantaneamente inserisce la funzione più sportiva: una specie di "push to pass", comodo da usare per esempio nei sorpassi, quando serve più prontezza, invece che scalare marcia. Il sistema di trazione integrale invece è stato perfezionato nel pacco lamelle che trasmettono la coppia al-

**TRAZIONE INTEGRALE  
E 4 RUOTE STERZANTI**

Entrambe le versioni della Porsche 911 Turbo sono a trazione integrale. La Turbo ha anche il sistema delle quattro ruote sterzanti ormai introdotto anche sul resto della gamma 911. Le posteriori sterzano controfase rispetto alle anteriori a basse velocità per aumentare la maneggevolezza, e nella stessa direzione oltre i 100 km/h per allungare virtualmente il passo e aumentare la stabilità

le ruote anteriori. L'efficacia della trazione integrale Porsche spiega l'eccezionale performance in accelerazione che permette alla 911 Turbo di bruciare la Ferrari sullo scatto 0-100 nonostante 90 cv in meno. Il Dynamic Boost invece è un intelligente meccanismo di gestione della potenza. Ne abbiamo notato l'utilità a Kyalami in una veloce esse sinistra-destra in discesa. Una di quelle curve dove a metà devi sollevare un po' il piede dal gas per sicurezza prima di rischiacciare a fondo. In quelle situazioni, con una vettura turbo, quando si toglie il piede dal gas, la farfalla si chiude e il compressore smette di soffiare. Per cui, nel momento in cui si torna a schiacciare l'acceleratore, si crea un po' di ritardo perché il motore torni in coppia. È quello che si chiama turbo-lag. Gilles Villeneuve 35 anni fa risolse il problema applicando in F.1 lo stile di guida dei rally, col piede sinistro sul freno mentre col destro manteneva il gas premuto per minimizzare l'inconveniente. La Porsche invece ha trovato una soluzione con l'elettronica: appunto il Dynamic Boost. Sulla 911 Turbo quando si solleva l'acceleratore, il sistema blocca solo l'afflusso di carburante al motore ma lascia ancora le farfalle aperte per due secondi. Così il turbo continua a generare pressione di sovralimentazione di modo che, quando si torna a schiacciare il gas, il motore risulta prontissimo ad erogare la massima potenza. Immutato sulla 911 Turbo il sistema delle quattro ruote posteriori sterzanti controfase a basse velocità per aumentare la maneggevolezza e in fase oltre i 100 km/h per migliorare la stabilità. La 911 Turbo costerà 180.394 euro, la Turbo S 209.308 euro. ●



**QUEL MANETTINO  
"ISPIRATO" DA FERRARI**

Per gestire le varie mappature del motore in marcia anche la Porsche ha introdotto il manettino stile Ferrari, ovvero un pomello rotante sulla destra del volante. È a 4 posizioni



# Lieb pilota e ingegnere

**A GUIDARCI PER PORTARE AL LIMITE LA 911 TURBO A KYALAMI È STATO UNO DEI CORRIDORI UFFICIALI PORSCHE 919H NEL WEC**

**I**l nostro tutor sulla Porsche 911 Turbo S a Kyalami è stato Marc Lieb, uno dei sei piloti ufficiali Porsche in Endurance con il prototipo 919 Hybrid. Ma Lieb è anche l'esempio più lampante della bontà del vivaio Porsche che ama costruirsi in casa i propri piloti. Lieb non è solo un corridore, ma anche un valido tecnico. È un pilota-ingegnere, caso più unico che raro nel panorama del motorsport ma non infrequente nella storia Porsche. Dopo un inizio di carriera in Formula Renault a 18 anni, Marc Lieb è entrato in Porsche a vent'anni come junior driver nella squadra Gt e ha vinto poi la Carrera Cup e due volte il Fia Gt con la Porsche. Poi nel 2005, mentre continuava a correre, ha ripreso gli studi di ingegneria all'università e così la Porsche ha deciso di utilizzarlo sia come pilota nelle gare internazionali Gt (Fia Gt, Le Mans), sia come ingegnere al reparto corse di Weissach dove si costruiscono e sviluppano le auto da corsa. Nel 2014 Porsche, che quando può

cerca di valorizzare i propri migliori talenti, ha promosso Lieb dalla squadra Gt a quella Prototipi schierandolo sulla 919 Hybrid nel mondiale Endurance al fianco di Jani e Dumas. Oggi Lieb, a 35 anni, è uno dei piloti più forti dello squadrone Porsche: corre sulla 919 n.18 e ha vinto due gare Wec, Brasile nel 2014 e Bahrein nel 2015. Ma per la sua esperienza tecnica e la fine sensibili-

tà viene anche impiegato come collaudatore anche per le Gt stradali più performanti. Della Porsche 911 Turbo S Lieb dopo averla provata per bene dice: «Rappresenta un grande salto in avanti. La Turbo fino a ieri era un'auto potente ma meno sportiva di altri modelli 911. Adesso, grazie alla nuova aerodinamica anteriore ha acquisito una deportanza simile a quella della Gt3 Rs che è la più sportiva della gamma 911. La Turbo ha un avantreno molto più preciso, non mostra più sottosterzo come prima. E grazie alle quattro ruote motrici ora ha una trazione formidabile in uscita dalle curve più lente». Nel 2016 Lieb continuerà nel Wec con la Porsche 919 al fianco di Dumas e Jani, inseguendo il titolo iridato dopo che lo scorso anno per giochi di squadra hanno più volte dovuto cedere il passo alla macchina gemella di Bernhard-Hartley-Webber. «Ma quando smetterò di correre so già cosa farò: tornerò a fare l'ingegnere al reparto corse di Weissach».



## LIEB SPIEGA COME ANDAR FORTE CON LA 911 T

Marc Lieb mentre ci spiega come gestire l'erogazione di potenza della 911 Turbo sulla pista di Kyalami dove abbiamo svolto il test.

Le quattro ruote motrici e l'ottimo handling garantito dalle 4 ruote sterzanti aiutano ad andare forte senza eccessiva difficoltà.

A destra, il tracciato della rinnovata pista di Kyalami che vorrebbe ospitare il Wec dopo il 2017



**KYALAMI**  
GRAND PRIX CIRCUIT

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Vandoorne al Paul Ricard con la McLaren nei test Pirelli: troppo poco per calmare la... fame di F.1 dei tifosi a digiuno dalla fine dello scorso anno

**FA DISCUTERE LA LUNGHISSIMA INTERSTAGIONE DELLA F.1**

# Nostalgia dei **test** privati

Questi test che sono stati programmati e svolti sul tracciato francese del Paul Ricard erano solo in chiave Pirelli per collaudare dei prototipi di gomme da pioggia. Mi fa rabbia leggere su siti pseudo sportivi che la Red Bull ha dato un secondo a Kimi Raikkonen oppure che nel frattempo la Mercedes

è tornata affidabile. La realtà è un'altra e molto più semplice. Servivano vetture per testare pneumatici, e tre team (vale a dire appunto Red Bull, Ferrari e McLaren) hanno dato la loro disponibilità, mentre se avesse accettato la Mercedes avremmo storto tutti il naso. La cosa triste è che va sottiline-

ata, piuttosto, è che stiamo qui ad "elemosinare" notizie pur di parlare di Formula 1. Sarebbe bello tornare ai test liberi, dove chi riusciva ad allestire una vettura riusciva a girare anche a Natale, piuttosto che fare una indigestione di presentazioni dirette in pista, come succede negli ultimi anni.

**Robipicci**

*È vero. I motori sono tornati ad accendersi, due giorni al Paul Ricard, per contribuire allo sviluppo delle gomme Pirelli da bagnato, prove che contano nulla per immaginare quale scenario vedremo in Australia. Questo va giustamente puntualizzato, altrimenti si rischia di fare dei ragionamenti vacui tirando delle conclusioni del tutto sterili. Ma sono state due giornate utili, questo sì che si può tranquillamente dire, per riaccendere un minimo l'attenzione dopo il lungo letargo invernale.*

*La parte interessante del discorso è senza dubbio l'ultima. Ossia l'insofferenza verso la lunghissima interstagione del tutto priva di attività in pista, al solo scopo di calmierare indiscriminatamente le prove e risparmiare sul budget, in base a un imposto e accettato patto di non aggressione per una F.1 più sostenibile. Peccato poi che si spendano cifre folli al paddock per motorhome da fantascienza e centri d'accoglienza da fare invidia a cattedrali. Sì, la nostalgia per i test c'è. In fondo resta vera la critica che anni fa fece Luca di Montezemolo a questa filosofia: la F.1 è l'unica disciplina al mondo nella quale ai suoi praticanti è proibito tassativamente di allenarsi, dovendo accontentarsi dei simulatori.*

**SI ACCENDE IL DIBATTITO SULLA FORMULA A EMISSIONI ZERO**

## Il valore della **F.E**

Per come la vedo io, la Formula E è una categoria alquanto sopravvalutata. Molta pubblicità e pochi contenuti. Fa tanti ascolti probabilmente perché, secondo il mio punto di vista, molta gente si fa abbindolare dalla pubblicità e dal fatto che la menano con la storia del futuro... Non offre niente di più di un normale campionato di medio livello, tanto fumo e poco arrosto. È un campionato molto commerciale. La Formula 3 europea è un campionato notevolmente migliore sotto tutti i punti di vista e viene seguito di meno, molto meno. Ma ce ne sono tantissimi altri migliori.

**Umberto**

*In realtà la F.E è una delle poche nuove proposte del mondo delle corse. E unisce il fascino futurista delle emissioni zero all'idea intelligente di riportare le gare in città, in mezzo alla gente. Quindi se non c'è fumo per definizione, l'arrosto non manca. Il paragone con la F.3 manca di omogeneità perché quest'ultima è propedeutica, mentre la F.E vede all'opera piloti già maturati.*



**AUTO SPRI NT**

**AUTO SPRI NT**

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

Direttore responsabile

**Alberto Sabbatini**

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

**Andrea Cordovani**

(caporedattore)

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

051.62.27.147

**Sergio Remondino**

(caporedattore)

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

051.62.27.226

**Cesare Maria Mannucci**

(inviato)

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

051.62.27.220

**Mario Donnini**

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

051.62.27.227

Segreteria

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

051.6227111

Grafica e impaginazione

**Alberto Rondelli**

**Roberto Rinaldi**

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

051.62.27.249

**Cinzia Balboni**

**Roberta Massa**

**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale

**Andrea Brambilla**

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

Marketing e comunicazione:

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

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

**Alberto Crippa, Mario Chiarappa**

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

**Massimo Bettiol,**

**Getty Images, Oliver**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Tecnica: **Craig Scarborough**

Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **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, Leonardo Todisco**

**Grande, Tetsuya Tsuzuki, Maurizio**

**Volitini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati

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

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Jerry Costanza, Andrew Cotton, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Alfonso Liberi, 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**

# COMPLETA LA TUA COLLEZIONE CON I NUOVI PERSONAGGI.



**LE NUOVE STATUINE DI HOLLY E BENJI  
SONO SOLO PER I VERI INTENDITORI.**

**NON FARTI SCAPPARE LE USCITE EXTRA.**

**OGNI LUNEDÌ IN EDICOLA CON IL CORRIERE DELLO SPORT - STADIO E TUTTOSPORT.**

**STADIO**  
**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE



**TUTTOSPORT**

Se non le trovi in edicola potrai richiederle all'indirizzo mail [hollybenji@corsport.it](mailto:hollybenji@corsport.it) specificando a quale statua sei interessato, il tuo Nome, Cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.  
Se non le trovi in edicola potrai richiederle all'indirizzo mail [hollybenji@tuttosport.com](mailto:hollybenji@tuttosport.com) specificando a quale statua sei interessato, il tuo Nome, Cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

Torino - Lingotto Fiere  
**12 - 13 - 14 Febbraio 2016**



# AUTOMOTO RACING

L'evento dedicato a chi ama la competizione

aessepi.com



Con il Patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



In contemporanea

**AUTOMOTORETRO**

