

WEC A SPA L'AUDI VINCE IN UNA SFIDA AD ELIMINAZIONE

AUTO SPRI NT

n. 19

Anno LV - Settimanale 10-16 maggio 2016

3 Euro (Italy only)



BETTINOL



TARGA FLORIO CENTO E LODE

Passione, miti, e folla d'altri tempi. "A Corsa" tra passato, futuro e un nuovo record di Andreucci

QUANTE STORIE!



INTERVISTE IN ESCLUSIVA

Horner e Marko parlano dopo la staffetta Verstappen-Kvyat in Red Bull e svelano i retroscena

FERRARI VERSO IL GP SPAGNA

Voci di paddock, ipotesi, indiscrezioni sulla Rossa che rincorre la Mercedes

TOTAL

COLOMBO

APR 16 09 - DE 6 00 € - 5 500 €
L'ESPRESSO
PUBBLICITÀ
CHIEDI 700 € - 640 000 €



RENAULT
Passion for life

Renault CLIO R3T

Tenere a freno le emozioni sarà impossibile.



Ph: Jakob Ebrey

Nuovi Trofei Renault ti aspettano
nella stagione 2016 che sta per partire.
Iscriviti subito, il mondo del rally Renault
è aperto ad ogni pilota.



   renault.it

Quante **storie** tutte in una volta soltanto

Targa Florio numero 100. Un week end lungo e indimenticabile, un serpentine di passione enorme ma soprattutto un vero e proprio ombelico del mondo da corsa che conta davvero capace di attrarre una folla strabocchevole. Insieme a tante delle stelle filanti che accendevano A Corsa, a rincorrersi tra le pieghe leggendarie e i contrafforti delle Madonie, c'era il presidente FCA John Elkann in versione pilota, c'era il presidente della Fia Jean Todt e c'era anche il cattivissimo Helmut Marko, il personaggio del momento. Quello che ha rimescolato le carte con Kyvat in Toro Rosso e Verstappen alla Red Bull. Interrottato dal nostro Mario Donnini a Palermo s'è lasciato andare e ha spiegato: «*E' stata la cosa migliore per Kyvat, che soffriva troppo la pressione, per Verstappen, che avrà una grande chance, per Red Bull che acquista un pilota in netta ascesa e per Toro Rosso, che può ricostruire il morale a Daniil. Credo immensamente in Verstappen. Ho fatto una scommessa doppia e pure grande. Non è una frase fatta, ma una ri-*

velazione: ci ho scommesso su davvero, di tasca mia: in due anni Ricciardo sarà campione del mondo. Verstappen in tre. Ci credo proprio».

Quante storie su Autosprint questa settimana. E tutte da leggere. Come l'intervista esclusiva di Cesare Maria Mannucci a Cristian Horner che racconta la voglia di tornare grande della Red Bull all'indomani della clamorosa staffetta e dentro alle pieghe di una stagione dove l'ex team di Sebastian Vettel può diventare un fastidioso terzo incomodo nella lotta finora a senso unico tra Mercedes e la Ferrari. Già, la Rossa. Ci sono voci, indiscrezioni, rumori alla vigilia del quarto round della stagione in quel Gp di Spagna che potrebbe davvero segnare una svolta per la SF16-H.

Ps: da questo numero inizia a collaborare con As anche Gordon Kirby, giornalista-icona del motorsport statunitense e autore di libri veri best-sellers. Siamo onorati di ospitare la sua grande firma che debutta intervistando un'altra icona: Roger Penske.

NEL WEEK END LA TARGA FLORIO NUMERO 100 È DIVENTATA L'OMBELICO DEL MONDO DA CORSA

domenicaserre



FORMULA UNO

- 10 VERSO LA SPAGNA FERRARI AGITATA
- 14 VERSO LA SPAGNA PARLA HORNER
- 22 CUORE DA CORSA LA RIPROVA DEL COCKPIT

VELOCITÀ

- 26 WEC L'AUDI CHE NON TI ASPETTI
- 48 GP2 AL VIA
- 52 GP3 AL VIA
- 54 ELMS SHOW A IMOLA
- 56 PENSKE 50 E NON LI DIMOSTRA
- 60 WTCC A MARRAKECH
- 62 DTM AD HOCKENHEIM
- 64 BLANCPAIN GT SPRINT A BRANDS HATCH
- 66 F4 AD ADRIA
- 68 TURISMO AD ADRIA
- 70 SEAT LEON AD ADRIA
- 71 SEAT IBIZA AD ADRIA
- 74 LOTUS CUP A MISANO

STORIE

- 32 TARGA FLORIO CENTO E LODE
- 38 TARGA FLORIO PARLA HELMUT MARKO

RALLY

- 40 TARGA FLORIO ANDREUCCI BEFFA TUTTI
- 46 ACROPOLIS SIRMACIS IL NUOVO CHE AVANZA

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 6 IL FLOBERT
- 20 LE INTERVISTE RITROVATE
- 47 RALLYSPRINT
- 76 PISTASPRINT
- 78 CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO





L'8 maggio **Gilles** ti pensiamo

Era l'8 maggio 1982. Una vita fa. Nessuno poteva pensare che quella data sarebbe diventata una ferita mai rimarginata nell'immaginario emotivo dei duri e puri. Quelli che in F.1 tifavano Gilles Villeneuve, che quel giorno s'immolò a Zolder, volando un'ultima volta. Sono passati ben 34 anni da allora, eppure il suo ricordo non s'è affievolito in chi l'ha visto correre, perfino rinascendo nell'immaginazione di chi ha solo percepito i racconti delle sue gesta. Per questo, Gilles, ti ricordiamo così come sei ora dentro di noi. In controsterzo. Indomabile. Nel 1979. L'anno in cui dovevi essere iridato. E sappi che per noi lo sei.

COLOMBO

Questioni dell'a

DALL'USO EUFEMISTICO DEL TERMINE DA PARTE DEL PRESIDENTE DELLA FERRARI MARCHIONNE AD ALTRE VICENDE ANCHE PROFONDE: IL CIRCUS REGALA NUMEROSE INTROSPEZIONI. VEDIAMOLE

Anima

«Mi rompe l'anima veder soffrire la Ferrari così...»: le parole accorate sono di Sergio Marchionne, presidente di Maranello, il quale ventiquattr'ore dopo Sochi ha esternato a Torino, presentando le ultime versioni della Tipo. L'anima ovviamente è un'altra cosa: Marchionne ha usato un eufemismo per nascondere le due cose rotonde che davvero gli rompevano sin da domenica pomeriggio alle 14.03. Poi ha aggiunto che in effetti la Mercedes è forte e che il divario resta attorno al secondo a giro. Costatazione triste, che sentiamo da anni senza più stupirci né deprimerci, ma sfiorando l'indifferenza. Infine ha aggiunto un'altra delle frasi più abusate nel lessico dei Gran Premi: «C'è ancora tanto lavoro da fare». Beh, Sergio, lo sapevamo, ma speravamo che almeno tu ci illuminassi, dopo i sogni che ci avevi fatto covare nell'inverno. Sei proprio un bel Tipo...

Senza

L'accordo freschissimo tra Chrysler e Google, vale a dire tra Fiat e Google, quindi tra Ferrari e Google, prevede clamorosi sviluppi sul fronte dell'automobile che va per conto proprio. Senza pilota, dunque. Pare sia frutto dei rapporti tra il presidente Marchionne e la coppia Vettel-Raikkonen, da sostituire al più presto, per carità, con un bel computer e ciao, risparmiando tra l'altro una cifra della Madonna. Lo scenario prossimo prevede dunque delle Ferrari senza piloti, possibilmente impegnate in circuiti senza spettatori, con soste ai box senza meccanici per gare seguite da telecamere che funzionano da sole, disputate in assenza di giornalisti e affini, ci mancherebbe altro. Della serie: finalmente delle buone notizie!

Pacca

Quando Nico Rosberg si è trovato davanti Putin nel salottino retro-podio a Sochi, appena finita la corsa, gli ha mollato una bella pacca sul braccio al momento della stretta di mano. Il leader maximo russo stava russando sino a quel momento, tramortito da una corsa vivace quanto l'intervallo di una partita di pallamano. Al colpo si è ridestato domandandosi chi fosse quel biondino lì, sfrontato al punto da prendersi certe confidenze. È stato il suo capo-scorta a spiegargli la situazione, evitando l'incidente diplomatico con l'intera Germania.

Monza

Quello che è successo a Monza è l'immagine del Paese: ministri nominati da Renzi che poi si trovano senza poltrona, nomi che tornano, nomi che si propongono per il prossimo giro di giostra, oramai imminente. E intanto Bernie non sa più con chi prendersela né con chi incazzarsi. Ha visto troppa gente, ha sentito troppe voci, ma nessuno che gli abbia mollato i quattrini che desidera, spinto dai costruttori che dovranno spartirsi. Tra questi anche Flavio Briatore, tornato improvvisamente in campo (è un po' come se Schillaci rientrasse di colpo con la Nazionale), per accompagnare Ecclestone da Maroni. Boh, ci siamo sentiti persi, noi che a Monza siamo cresciuti attaccati alla rete. Ma la situazione è oramai chiara. Per finire il giro manca solo l'ultimo incontro di Ecclestone con Cirino Pomicino e Bruno Vespa come garante: poi finalmente il Gp d'Italia del 2017 sarà varato!



SUTTON-IMAGES.COM

nima



QUEI RITORNI IN SCOOTER

Per la seconda volta quest'anno Vettel ha usato uno scooter per tornare ai box: quasi-quasi nel giorno di Gp ha guidato più il motorino che la Rossa



Guai

Un collega, a fine gara, ha osato esprimere il seguente ragionamento: «Beh, sfortunata mica tanto. Il cambio danneggiato in Cina è stata la conseguenza di un errore di Vettel. La cui conseguenza ha prodotto l'arretramento di cinque posizioni sulla griglia. Di conseguenza Vettel si è trovato nel casino al giro uno. Quindi, come capita talvolta in questi casi, è stato tamponato ed è finito fuori. Colpa di Kvyat, certo. Ma anche di Vettel». Alcuni amici dell'eversore l'hanno convinto a tacere prontamente e per sempre perché certe opinioni, se espresse pubblicamente, potrebbero portare all'immediato isolamento e ad una gogna certa. Guai ad uscire dal coro! Non è educato, non è consono, non è patriottico, non si fa. Più!

Arroganza

La Ducati ha anticipato l'intero universo delle corse. Quando la quarta gara del mondiale era ancora all'orizzonte Jorge Lorenzo si era già accordato per il 2017, lasciando a piedi Andrea (è un'anticipazione: vi diamo solo il nome di battesimo di chi sarà fatto fuori, ma voi capirete chi è). In casa Red Bull, il maestro di diplomazia Helmut Marko, dopo aver precisato che «I nomi dei due piloti saranno comunicati al Gp di Spa a fine agosto», mandando in bestia Daniil Kvyat con le conseguenze che sappiamo, ha optato per l'esecuzione sommaria. Complimenti per la delicatezza. Senza contare che nessuna esecuzione avvenne in area management dopo il pasticcio-motori dello scorso anno, ben più grave, a voler guardare. Arroganza di potere? Ma, no, dai, in F1 regna il bon ton.

Nude

Sul web circola con insistenza una vecchia foto che mostra James Hunt seduto nell'abitacolo della sua McLaren, circondato da due modelle completamente nude sdraiate sulle fiancate. Alla vista ci siamo interrogati sul nome del pilota disposto oggi a posare per uno scatto simile, considerando che le modelle disponibili restano (purtroppo, se vogliamo) in ampia circolazione. Ore e ore di meditazione a fondo perduto... Servirebbe uno scapolone, dotato di senso dell'umorismo, di un coraggio adeguato, di quella leggerezza che possiedono le vere star, abbinata ad un po' di strafottenza...

Votate!

Il premier Renzi aveva detto di non andare a votare al referendum sulle trivelle, ma ha pregato di andare a votare a quello d'autunno. La gente comune non ci capisce più niente, è confusa, non sa se attendere per infilare il proprio giudizio nell'urna o prenotare il solito viaggio settembrino-ottobriniano a Miami o Polinesia. Ma nei Gp il voto è oramai un'istituzione. Così come in Cina il "pilota della gara" era stato Daniil Kvyat (meditate, gente, meditate...) in Russia lo è stato Kevin Magnussen, settimo a un giro dal vincitore con la strampalata Renault che ritruva un accenno di sorriso. L'augurio è che questo premio non finisca per montare la testa anche a Magnussen, in Spagna, così come ha fatto per Kvyat a Sochi.

Giochi

La pista? Sì, sì, mica male. Il posto? Curioso alla vista durante la corsa. E poi? La verità è che Sochi, con tutti i suoi impianti costruiti per i Giochi Olimpici, prima e dopo il Gran Premio, fa una tristezza senza rimedio. Una via di mezzo tra un mare che pare un lago "morto" e le montagne, con dentro delle costruzioni enormi e deserte, con attorno palazzi utilizzati forse in agosto da famiglie russe sull'orlo della depressione. C'è qualcosa che non va? Beh, sì. C'è eccome.

Risparmiamo

Nei momenti di crisi bisogna stringere la cinghia. Sacrosanto contingentare l'utilizzo di gomme, motori, power-unit, centraline, batterie, volanti, guanti e altro, perché i costi salirebbero alle stelle. Sì, invece, all'utilizzo senza limiti di piloti della domenica o anche solo del venerdì che portano soldi a chi li impiega, perché di questi tempi occorre badare ai bilanci. Lo fanno tutti, anche i grandi team che hanno limitato la prima classe sui voli transoceanici solo a una quarantina di persone, per evitare sprechi. A proposito di risparmi e di come le regole siano seguite alla lettera, in Russia si è distinta la Mercedes, che per trasportare da Londra a Sochi la nuova Mgu-H di Hamilton ha affittato



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





MAX E JOS FUMO NEGLI OCCHI PER KVYAT

Max e Jos Verstappen a colloquio con Helmut Marko: roba da fumo negli occhi per Daniil Kvyat, sotto a destra che sentiva vacillare la sua posizione in seno alla Red Bull. Il russo, sempre più sotto pressione, ha scatenato l'inferno al via del Gp di Russia tamponando per ben due volte in pochi metri (roba da record) Sebastian Vettel. Alla vigilia del Gp di Spagna Red Bull ha presentato il conto. Daniil è stato scaricato dalla Toro Rosso. Al suo posto da Barcellona ci sarà Verstappen

un aereo privato alla modica cifra di 40 mila euro. In F.1 si economizza su tutto, sappiatelo: la Nasa, per mettere a disposizione una navetta spaziale, voleva 10 volte di più!

Turbo

Dialogo tra due che la sanno lunga.

«Ma tu hai capito come funziona una power unit?».

«Sì, l'aria del turbo va dentro un altro turbo che la spara giù».

«Giù nelle batterie?».

«Mica tutta. Un po'».

«Il resto va nel motore».

«Mica tutta. C'è anche l'impianto di riscaldamento».

«Credevo nel condizionatore».

«Nel condizionatore in Malesia, nel riscaldamento in Canada».

«Dipende dal clima, no?».

«Anche dall'aerodinamica»..

«Beh, certo».

«Ciao».

«Ciao».

Quattro

Kvyat 1: «Adesso vado là a dirgliene quattro», ha sibilo inviperito sabato mattina, dopo che sua maestà Lewis Hamilton gli aveva rovinato un giro lanciato.

Kvyat 2: «Sono cose che succedono nei Gran Premi», ha detto il prode Daniil domenica pomeriggio, dopo aver speronato per due volte Vettel, il quale – di rimbalzo – ha danneggiato l'altra Red Bull di Ricciardo.

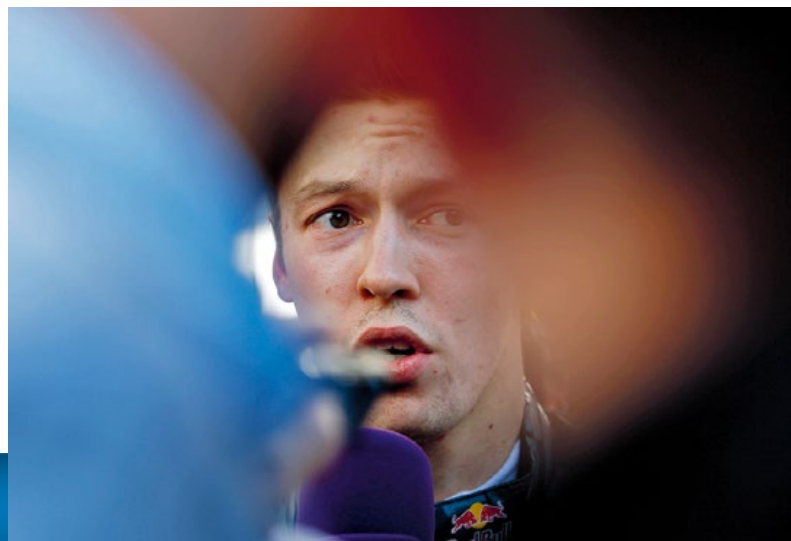
«Adesso vado a dirgliene quattro», ha urlato Vettel quando è tornato ai box. Infatti si è recato al muretto della Red Bull, dove c'era solo Christian Horner. Il quale, evidentemente, ha ascoltato e riferito. Mica a Kvyat, ovviamente.

Moralismo

In molti, dopo il doppio tamponamento, hanno ripescato il dialogo Vettel-Kvyat al termine del Gp Cina, notando, ma certo, una arroganza, una strafottenza, un atteggiamento indisponente del russo di fronte alle lamentele di Sebastian. Come dire: si vede da qui che tipaccio è il pilotino. Il quale, allora non faceva altro che cercare di stemperare un'accusa assurda, prodotta dall'altrettanto comprensibile nervosismo di Sebastian. Le vie del moralismo sono infinite. Soprattutto quando si tratta di infierire per compiacere.

Pastor

Il nostro caro Pastor è tornato! Proprio nell'imminenza del Gp di Spagna che ha segnato la sua unica vittoria in F.1, ecco Maldonado di nuovo al volante di una monoposto. Di Gp2 al momento, per collaudare i prototipi di gomme Pirelli che poi, in altra versione, vedremo sulle F.1 del 2017. Simpatico, educato, pragmatico nel privato quanto vulcanico in pista, Pastor quando gareggiava nei Gran Premi aveva accumulato 9 punti di penalizzazione sulla patente di corsa. Dovrebbe tornare se li ritroverebbe sul gobbone o vorrebbe graziato? Dite la vostra su Autosprint.it, magari gli diamo una mano. ●





IL CAPITALE UMANO

Attorno alla Ferrari s'agitano gli uomini. Sotto, Aldo Costa, possibile cavallo di ritorno. Nell'altra pagina, James Allison, Sergio Marchionne e Maurizio Arrivabene: destini che s'incrociano, i loro

Ferrari ag



Un cambio nuovo a zero chilometri. Per il Gp di Spagna la Ferrari non commette lo stesso errore della Cina e sostituisce il cambio a Vettel - che a Sochi non aveva finito la gara - senza incorrere in penalità. Proprio quelle che, invece, il pilota della Ferrari aveva dovuto scontare in Russia. Non è solo questa la novità in Ferrari. Dovrebbero arrivare aggiornamenti aerodinamici, come la nuova ala posteriore, portata a Sochi ma poi non utilizzata. Questa settimana la Ferrari ha iniziato sulla pista di Fiorano i primi test per conto della Pirelli in ottica 2017. Rispolverata la poco gloriosa F14T del 2014 Jean-Eric Vergne ha collaudato le

IL DIFFICILE INIZIO DI STAGIONE HA MOSSO LE ACQUE. E SI PARLA DI UN CLAMOROSO RITORNO, QUELLO DI ALDO COSTA, CON ALLISON CHE DIVENTEREBBE TEAM PRINCIPAL AL POSTO DI MAURIZIO ARRIVABENE!

di [Cesare Maria Mannucci](#)
foto [Colombo, Sutton-Images.com](#)



itata

prime mescole realizzate in ottica 2017, però ancora nel formato delle gomme attuali. In sostanza gli stessi pneumatici che Maldonado aveva già testato su una Dallara Gp2. Si è trattato di test "ciechi" come si dice in gergo. Ossia il pilota e i tecnici della Ferrari non hanno ricevuto nessuna informazione sulle gomme che stavano provando e ogni minima modifica alla vettura doveva essere concordata con i tecnici Pirelli.

Il primo test dei 24 che dovrebbero essere effettuati quest'anno, e che serviranno alla Pirelli per definire le gomme nuove del 2017. Non solo come dimensioni ma anche come mescole, costruzione e caratteristiche tecniche. Per andare incontro alle richieste dei piloti che vorrebbero soprattutto un prodotto più costante nella continuità delle prestazioni. Se a questo aggiungiamo che nello stesso momento un'altra Ferrari, questa volta il modello 150 Italia, girava sulla pista di Daytona affidata a Giancarlo Fisichella, per preparare le finali Ferrari che si terranno quest'anno in America, per il Cavallino è stata una settimana decisamente intensa.

Certo, il Gp di Spagna arriva in un momento difficile, dove la mancanza di risultati nelle prime quattro gare ha reso più difficile il clima all'interno della squadra. Una vittoria sarebbe il sistema migliore per spazzare via le tante voci che comunque circolano e che sarebbe sciocco ignorare. Per rinviare i tanti scenari futuri che vengono prospettati, anche come conseguenza delle nuove nomine nel Consiglio d'amministrazione della Ferrari.

Nell'occhio del ciclone

Maurizio Arrivabene sarebbe nell'occhio del ciclone, la sua gestione giudicata complessivamente avara dei risultati che Sergio Marchionne riteneva possibili. Si prospetta così uno scenario a medio termine, diciamo da diventare operativo verso la fine dell'anno, che prevederebbe la nomina di James Allison nel ruolo di team principal, proprio al posto di Arrivabene. In questo caso, il tecnico inglese lascerebbe il ruolo di direttore tecnico, non direttamente coinvolto nelle problematiche della progettazione, per assumere la gestione di tutto il team. Un po' com'era successo a Ross Brawn quando aveva fondato la propria squadra e nei primi anni con il team Mercedes.

La Ferrari così sarebbe già sul difficile e ristretto mercato dei tecnici per assicurarsi un nome di valore, anche perché il lavoro da fare è tanto considerando che la vettura 2017 sarà tutta nuova. Esattamente come è già successo quest'anno. Ma in futuro perché cambierà radicalmente il quadro regolamentare. Radio box parla di un'offerta alla quale sarebbe impossibile dire di no fatta dalla Ferrari ad Aldo Costa, per creare le condizioni del suo ritorno a Maranello. I rapporti tra Mercedes e Ferrari non sono mai stati collaborativi come adesso. È vero che quando si spostano nomi di questo calibro i team si proteggono sempre con clausole che impongono una lunga inattività, di almeno 6 mesi. Ma forse per Costa un accordo potrebbe essere trovato. In questo caso, il tecnico italiano tornerebbe ad assumere la direzione tecnica della Ferrari, mentre Allison, nel ruolo di team principal, si occuperebbe



della gestione politica e organizzativa della squadra. Lavoro che in parte faceva anche alla Lotus.

Rossa in cerca di tecnici

La Ferrari è alla caccia di tecnici, anche motoristi, per rinforzare un'organigramma oggi forse un po' più debole o perlomeno più inesperto, rispetto a quello della Mercedes.

Sul mercato i nomi di spessore non sono tanti. Adrian Newey è stato "accontentato" dalla Red Bull con il progetto della Supercar da realizzare per conto dell'Aston Martin. Alex Hitzinger, ex-direttore tecnico della Porsche, si è trasferito già a San Francisco dove dovrebbe essere coinvolto in un grande progetto legato al mondo dell'automotive. Per lui addirittura si parla di un ruolo di rilievo nella futura Google car.

Sono momenti importanti per la Ferrari, anche per il suo futuro. Perché sarebbe superficiale considerare l'ingresso di John e Lapo Elkann nel Consiglio d'amministrazione del Cavallino come un semplice passo burocratico-amministrativo che non implicherà cambiamenti nelle future decisioni che riguardano la Ferrari. Non solo legate alla produzione ma in questo momento forse più correlate al futuro organizzativo del team di F.1.

Arrivabene ci mette la faccia

La Ferrari arriva a Barcellona dopo aver dominato le due sessioni di test invernali. Con tempi, realizzati con diverse mescole, che per tutti erano risultati inavvicinabili. Anche se oggettivamente la Mercedes aveva impostato tutto il lavoro alla ricerca dell'affidabilità. Perché in questo quadro regolamentare, quello rimane il valore di punta, la condizione principale non negoziabile. In Russia Maurizio Arrivabene si è forse accollato anche colpe non sue, come è giusto che facciano i capi nei momenti difficili. «Se non siamo abbastanza affidabili, la colpa è mia, abbiamo spinto come mat-



UN BEL ROMPICAPPO

Vettel davanti a Raikkonen in pista e, sotto a destra, piuttosto perplesso ai box. un'immagine emblematica della Ferrari di oggi. Anche Arrivabene, in basso a sinistra, appare perplesso

ti per migliorare le performance, anche a scapito dell'affidabilità. Ma per Barcellona sono fiducioso, perché è un circuito che permetterà di usare al meglio il motore evoluto rispetto a quanto avvenuto a Sochi. Non è ancora finita, la battaglia per il titolo è ancora aperta. La Ferrari dispone delle risorse tecniche, umane e finanziarie per rimanere in lotta per il Mondiale e rovesciare l'attuale situazione». Alla recente presentazione dell'Alfa Romeo Giulia, Sergio Marchionne aveva dichiarato: «Ci meritiamo di vincere il titolo piloti, non perché siamo più intelligenti ma come semplice conseguenza del lavoro che abbiamo fatto nel 2015. La cosa più importante adesso è continuare a lavorare. In tre gare su quattro abbiamo dimostrato d'avere l'abilità per vincere. Sfortunatamente, a causa di errori, sfortuna e altri fattori, non siamo riusciti a vincere. Ma abbiamo disputato solo 4 Gp, ne restano ancora 17, è ancora tutto aperto. Sochi per noi è stata la gara più difficile. Avevamo bisogno di un motore davvero al massimo della potenza. Fossimo partiti davanti alle Mercedes per loro sarebbe stato difficile superarci, soprattutto se fosse stato Vettel ad essere davanti. Non commento le recenti decisioni della Red Bull. Kvyat ha chiesto scusa a Vettel, per quanto mi riguarda il caso è chiuso».

Crocevia per il futuro

Barcellona non sarà una gara determinante solo per il futuro della Ferrari ma anche per quello del campionato, visto che nei test in programma la settimana successiva debutterà il nuovo motore Renault da cui Christian Horner, come ammette nell'intervista che trovate su questo numero di As, s'aspetta tantissimo. Se sarà davvero competitivo come sembra, se il lavoro di Mario Illien avrà portato i risultati sperati dalla Red Bull, allora il team di





Quelle scelte condivise

FERRARI E MERCEDES SI MARCANO A VISTA NELLE MESCOLE PER IL GP SPAGNA. SPECIE PER QUANTO RIGUARDA LE HARD

La Pirelli comunica la scelta delle varie mescole fatte dai piloti in previsione del Gp di Spagna. Questa volta le differenze tra Ferrari e Mercedes sono minime: 5 treni di gomme medie per il team campione del mondo, 4 per la Ferrari, che però disporrà di 8 treni di soft contro i 7 della Mercedes. Mentre per le gomme hard c'è comunione d'intenti, visto che il solo set scelto è quello imposto per regolamento da Pirelli. Contrariamente a quanto accaduto nelle prime gare di campionato, ora la scelta tra piloti della stessa squadra appare comune, anche se probabilmente maggiori differenze dovrebbero essere in arrivo per il Gp di Montecarlo. Dove rimane ancora molta autonomia interpretativa sulle strategie e sul modo d'impostare il lavoro tecnico durante il week-end. Da segnalare che Kvyat e Verstappen hanno "ereditato" le precedenti scelte di mescole fatte dall'altro perché comunicate alla Fia quattro settimane fa, in periodi ancora non ancora sospetti. ●

#44 HAMILTON	1	5	7
#6 ROSBERG	1	5	7
#5 VETTEL	1	4	8
#7 RAIKKONEN	1	4	8
#19 MASSA	1	5	7
#77 BOTTAS	1	5	7
#3 RICCIARDO	2	4	7
#33 VERSTAPPEN	2	4	7
#27 HULKENBERG	2	5	6
#11 PEREZ	2	5	6
#20 MAGNUSSEN	2	4	7
#30 PALMER	1	5	7
#26 KVYAT	1	6	6
#55 SAINZ	2	5	6
#14 ALONSO	1	5	7
#22 BUTTON	1	5	7
#9 ERICSSON	2	6	5
#12 NASR	2	6	5
#94 WEHRLEIN	2	5	6
#88 HARYANTO	2	5	6
#8 GROSJEAN	2	3	8
#21 GUTIERREZ	1	4	8

Dietrich Mateschitz rientrerà in gioco. Magari non come aspirante per il titolo ma come elemento di disturbo, come possibile vincitore in quei circuiti dove magari l'apporto del telaio e dell'aerodinamica saranno più rilevanti. E in questo caso, aumentare la rosa dei possibili vincitori, delle vetture più competitive, non è detto che per la Ferrari sia proprio una cosa positiva. ●



15 MAGGIO

PARTENZA ALLE ORE 14.00

Circuito Catalunya, Spagna
4655 m / 66 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: R.Barrichello (Brawn Gp Bgp001/Mercedes, 2009)
1'19"954 media 209,595 km/h

In gara: K.Raikkonen (Ferrari F2008, 2008) 1'21"670 media 205,191 km/h

Distanza: F.Massa (Ferrari F2007, 2007) 1H31'36"230 media 198,102 km/h

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

VENERDÌ 13 MAGGIO

SkySportF1	libere 1	10.00
SkySportF1	libere 2	14.00
RaiSport2	libere 1	14.30
RaiSport2	Prove 2	19.00

SABATO 14 MAGGIO

SkySportF1	libere 3	11.00
SkySportF1	Qualifiche	14.00
RaiSport2	libere 3	15.30
Rai2	Qualifiche	17.55

DOMENICA 15 MAGGIO

SkySportF1	Gara	14.00
Rai 2	Gara	21.00

LA GP2 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

VENERDÌ 13 MAGGIO

SkySportF1	Qualifiche	15.55
------------	------------	-------

SABATO 14 MAGGIO

SkySportF1	Gara-1	15.40
------------	--------	-------

DOMENICA 15 MAGGIO

SkySportF1	Gara-2	10.35
------------	--------	-------

IL GP CON



Diretta di prove e gara da venerdì
13 a domenica 15 maggio
su www.autosprint.it
e su twitter @autosprintLIVE
e @autosprint

VERSO IL GP SPAGNA

Horner Red Bull

IL SUPER MANAGER DEL GRUPPO CHE SCHIERA DUE TEAM IN F.1 SVELA TUTTI I RETROSCENA DELLA PROMOZIONE DI VERSTAPPEN NELLA SQUADRA TOP E DELLA "RETROCESSIONE" DI KVIAT

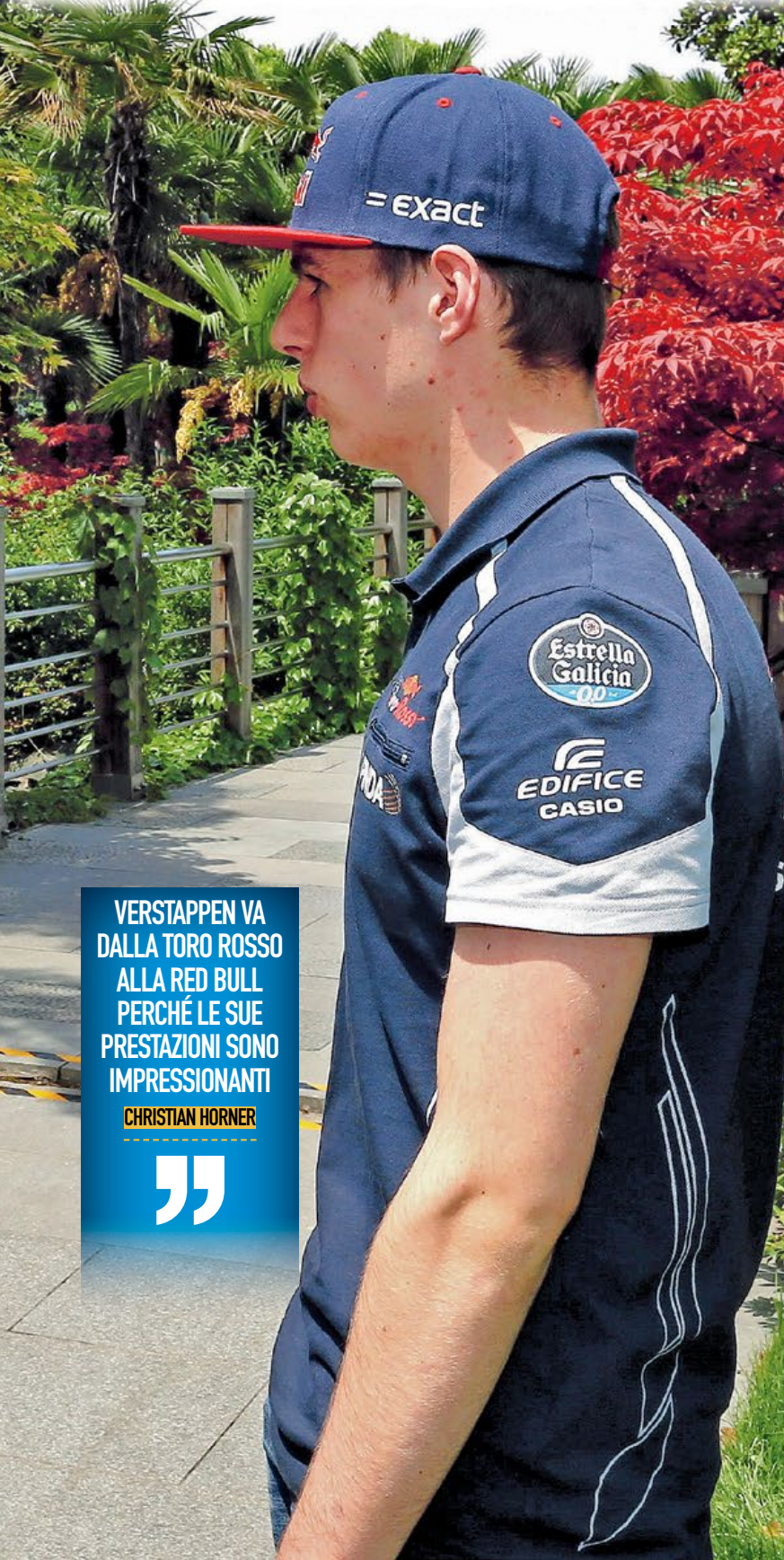
di Cesare Maria Mannucci
foto Colombo, Getty Images



LA FOTO RIVELATRICE!

Helmut Marko e Christian Horner, da sinistra, sono con Max Verstappen: probabilmente, gli stanno dicendo di prepararsi a salire dalla Toro Rosso alla Red Bull, come avverrà al Gp di Spagna!

ullal Max



VERSTAPPEN VA
DALLA TORO ROSSO
ALLA RED BULL
PERCHÉ LE SUE
PRESTAZIONI SONO
IMPRESSIONANTI

CHRISTIAN HORNER



Non c'è solo lo scambio tra Max Verstappen e Daniil Kvyat a partire dal prossimo Gp di Spagna. Operazione che già avevamo anticipato in occasione del Gp Cina, è che è stata alla base degli ultimi due "agitatissimi" Gp disputati dal pilota russo. Purtroppo sempre incrociando il cammino di Sebastian Vettel. L'impressione è che presto la Red Bull tornerà ai vertici e che la Red Bull in testa ad un Gp, come avvenuto a Shanghai con Daniel Ricciardo davanti a Nico Rosberg nei primi giri di gara, non è destinato a rimanere un fatto isolato. La Red Bull, rispetto alla parte iniziale del campionato 2015, è il team che ha mostrato i maggiori progressi. Non solo in pista, ma anche nel ricostruire un rapporto di lavoro con la Renault. Oggi impostato - nonostante il Costruttore francese sia appena tornato nei Gp con una squadra tutta sua - su basi molto più franche e collaborative di quanto accaduto nel 2015. Quest'anno le cose tra Red Bull e Renault sono più chiare e soprattutto è più chiaro il ruolo di Mario Ilgen e della Ilmor. Non più usati come elemento di disturbo per l'una o l'altra parte ma come autentico asset, come un valore comune. Che potrebbe fare, in meglio, la differenza. Tanto che il nuovo motore che debutterà al Gp del Canada, sia per la Red Bull che per la Renault, potrebbe essere la prima grande sorpresa di questo campionato, in grado di sovvertire il copione delle prime quattro gare. Che hanno visto la Mercedes ossessivamente davanti e la Ferrari costretta ad inseguire con affanno. Nell'intervista che ci ha concesso, Christian Horner ci parla di questo e di altro. Del rapporto con l'Aston Martin, del futuro dei piloti Red Bull - che sembrano piacere tanto alla Ferrari - e del futuro della F1 dopo Ecclestone. Che potrebbe anche coinvolgerlo. Ma veniamo al tema caldo del momento...

ALLA TORO ROSSO
KVYAT POTRÀ
RECUPERARE
LA FORMA E
MOSTRARE TUTTO
IL SUO POTENZIALE


CHRISTIAN HORNER



- Dunque: fuori Kvyat dentro Verstappen...

«Max ha dimostrato d'essere un giovane talento straordinario. Le sue performances con la Toro Rosso sono impressionanti e siamo contenti di dargli l'opportunità di correre ora per la Red Bull. Siamo nell'esclusiva posizione di poter disporre di 4 piloti attraverso appunto Red Bull e Toro Rosso, così disponiamo della flessibilità per spostarli all'interno dei due team. Kvyat continuerà la sua fase di sviluppo presso Toro Rosso, una squadra che gli è familiare, che gli darà la possibilità di recuperare la sua forma e dove potrà mostrare tutto il suo potenziale».

- Ci sono molti rumori in merito alla possibilità che la Ferrari nel 2017 possa ingaggiare Daniel Ricciardo o Max Verstappen. Puoi chiarire la loro posizione contrattuale?

«La situazione è molto chiara, anche se ricordo che i contratti sono confidenziali. Così come chiediamo la riservatezza ai nostri piloti, lo stesso dobbiamo fare noi... Ciò premesso, gli attuali piloti Red Bull F1, 

hanno firmato contratti pluriennali che vanno oltre il 2016, quindi da un punto di vista legale e contrattuale Ricciardo e Verstappen saranno ancora nostri piloti. Nel 2017 entrambi avranno un contratto valido con Red Bull Racing. Fine di tutti i discorsi».

- Rispetto alla vettura del 2015 non solo è migliorato il motore ma anche il telaio sembra aver fatto progressi consistenti...

«Durante i test di Barcellona abbiamo subito capito che si trattava di un progetto sano, senza problemi rilevanti da sistemare. Rispetto alla vettura che aveva finito il 2015, siamo stati subito sensibilmente più veloci. Una condizione che ci aiuta maggiormente in gara piuttosto che in qualifica, dove non siamo ancora al massimo. Tutto sta andando a posto e verso metà campionato dovremmo finalmente essere in grado d'esprimere il nostro vero potenziale. L'anno scorso è stato enormemente frustrante, probabilmente per entrambe le parti, noi e Renault. La ristrutturazione organizzativa alla quale è andato incontro il Costruttore francese è enorme.

Ora hanno intensificato l'impegno in maniera fenomenale perché sono adesso consapevoli di tutte le problematiche della F.1, come proprietari di team e fornitori di motori. Lo scorso anno abbiamo avuto a disposizione il primo motore sviluppato solo in Brasile, penultima gara di campionato. Ora invece il primo consistente sviluppo arriverà in Canada e siamo fiduciosi dei progressi che rappresenterà. Stiamo solamente iniziando a vedere il frutto del loro intenso lavoro».

- Eppure, proprio come lo scorso anno, Renault è quella che finora ha speso meno gettoni di sviluppo per la versione del motore omologata per il primo Gp della stagione, l'Australia...

«Non bisogna mai mettere in stretta relazione gettoni di sviluppo e potenza. Dipende da come li spendi, i gettoni. Dipende da quello che si sta cambiando e da cosa s'intende ottimizzare. Credo che stiano gestendo questo processo con saggezza. Non stanno seguendo la tabella di marcia di Ferrari o Mercedes e la cosa apre interessanti prospettive».

- Per il futuro, con ancora 24 gettoni da spendere, sembri molto fiducioso...

«Il Gp del Canada per noi sarà una gara importante. Montreal è una delle piste che sollecita maggiormente il propulsore, sarà quindi il circuito ideale per valutare i progressi del Renault Evo. Da lì in poi potremo avere un'idea più precisa del nostro potenziale durante il campionato: è sempre meglio avere più gettoni da spendere rispetto a chi invece li ha già spesi. Questo, almeno, in teoria...».

- In che maniera Adrian Newey è coinvolto ora nell'attività F.1? S'è visto a Barcellona per i test pre campionato e in Australia, poi basta: la macchina la sviluppa ancora lui?

«Il contratto di consulenza tecnica che avevamo per

IO EREDE DI ECCLESTONE? HO 42 ANNI E RISULTATI IMPORTANTI ALLE SPALLE MA CHI PUO DIRLO?

CHRISTIAN HORNER



LA RED BULL NON È SOLO NEWEY. ABBIAMO UNA DELLE MIGLIORI STRUTTURE TECNICHE

CHRISTIAN HORNER



NEWEY LAVORA AL 50 PER CENTO SULLA F.1 2017 E AL 50 SULLA SUPERCAR FIRMATA ASTON MARTIN

CHRISTIAN HORNER



la Coppa America di vela è arrivato al termine, quindi oggi Adrian è coinvolto al 50 per cento con i progetti di tecnologia avanzata e per il 50 per cento nell'attività di Formula Uno. E sta già lavorando alla monoposto del 2017, che come sappiamo presenterà un quadro regolamentare molto diverso e che deve essere affrontato con maggiore anticipo di tempo rispetto, ad esempio, a quanto non è successo nel passaggio tra vetture 2015 e vetture 2016. Oltre a questo, Adrian si dedicherà alla nuova Supercar stradale che Red Bull progetterà per conto di Aston Martin. Si tratta di un progetto davvero emozionante, nei confronti del quale Newey è molto motivato. Nello stesso tempo vedete i progressi che abbiamo fatto sulla vettura dal 2015 al 2016: quello è un lavoro nel quale Adrian è stato solo marginalmente coinvolto: è stato svolto soprattutto dal resto dell'ufficio tecnico. Che ancora una volta ha dimostrato d'essere un'organizzazione molto efficiente e che non dipende solo dall'estro o dalle qualità del singolo. La guida di Newey ha prodotto in Red Bull una generazione di tecnici di alto livello. Ed era proprio quello che gli abbiamo chiesto di fare quando abbiamo rivisto il suo impegno e ridiscusso il suo contratto. Dicevano ad esempio che saremmo andati in crisi quando Peter Prodromou ci ha lasciato per passare alla McLaren. Fortunatamente non è successo, perché Red Bull dispone di una delle migliori strutture tecniche oggi presenti in F.1».

- Non temi che il progetto Aston Martin tolga risorse al programma F.1, specialmente in un momento così tipico di cambiamenti regolamentari?

«Mettiamola così: la Red Bull produce bevande energetiche, la divisione Red Bull Racing è concentrata soprattutto sull'attività di F.1. Poi abbiamo creato una struttura che trasferisce le conoscenze e la tecnologia maturata in tanti anni di F.1 ai vertici, in modo tale che vada a beneficio della tecnologia del-

CHRISTIAN, BERNIE

E ADRIAN

Christian Horner con Ecclestone, sopra: radio box vuole il manager Red Bull come erede di Mister F.1. A destra un sorridente Newey con Horner



le auto stradali. Tutto mi sembra molto chiaro e diviso in maniera razionale. Aston Martin è un grande marchio, un'opportunità da non perdere. Vedremo come evolveranno le cose, garantisco che il progetto cui stiamo lavorando è davvero speciale, unico e diverso rispetto all'attuale produzione di Supercar. Newey è entusiasta perché potrà progettare una vettura senza troppe restrizioni regolamentari, come invece purtroppo gli è accaduto spesso negli ultimi anni di F.1».

- Alla luce di come vanno le cose, le minacce di Mateschitz di abbandonare la F.1 alla fine del 2015 sembrano adesso una decisa forzatura...

«Mateschitz è soddisfatto dei progressi che stiamo facendo. È sempre stato un tipo competitivo e lo scorso anno ha vissuto momenti di grande frustrazione, quando vedeva che non c'era modo di cambiare le cose. Oggi vede i nostri progressi e soprattutto ha capito che il regolamento tecnico molto diverso dall'attuale, che avremo nel 2017 rappresenta per Red Bull Racing una grande opportunità di cambiamento rispetto allo status quo vigente. Mateschitz sente che le cose in futuro potrebbero di nuovo essere in crescita. Certo, inizialmente noi avremmo preferito un regolamento diverso, più libero, poi alla fine è passata la proposta McLaren, basata sui nostri concetti ma che rappresenta un compromesso al ribasso rispetto alle attuali regole tecniche. Perché comunque non potevamo mantenere l'attuale regolamento per altri tre anni visto il vantaggio che un team in particolare sembra avere. Si tratta comunque di una nuova sfida perché inizialmente saremo tutti alla pari».

- Le nuove regole approvate la scorsa settimana in materia di power unit vi hanno definitivamente fatto passare la voglia di costruirvi in proprio la vostra power unit?

«Realizzare un proprio motore, visto il livello tecno-

RIVALITÀ FRA GALLETTI

Sopra, Ricciardo davanti a Rosberg; sopra a destra Kvyat che lascia il posto a Verstappen: la rivalità fra i piloti della galassia Red Bull è sempre più marcata. Sperando che non produca effetti indesiderati, come i due incidenti di Kvyat con Vettel...



logico attuale, rappresenta un impegno veramente enorme, al di fuori delle possibilità di chiunque non sia un Costruttore automobilistico. Guardate i problemi che sta tuttora incontrando Honda, sebbene sia ormai al suo secondo anno del ritorno in F.1. Oppure i problemi che ha avuto Renault nonostante la sua grande cultura tecnica e tradizione in materia di motori sovralimentati. Con le regole attuali, per un team indipendente come il nostro non ha nessun senso investire la maggiore parte delle risorse economiche nel progetto di una propria power unit. Basta analizzare un prospetto di costi per capire che stiamo parlando di qualcosa al di fuori della portata di un team indipendente».

- Non ci fosse stato il problema con il detrito che gli ha forato un pneumatico, Ricciardo avrebbe potuto vincere il Gp Cina?

«Realisticamente, non credo. Rosberg e la Mercedes avevano un ritmo di corsa più veloce di circa 1"3-1"5 al giro rispetto a noi. Non avevamo nessuna chance di farcela. Mentre invece, visti i presupposti, penso che il secondo posto sarebbe stato ampiamente alla nostra portata».

- Hai dichiarato che nelle prossime gare Red Bull potrà pensare seriamente di attaccare, se non la Mercedes, almeno la Ferrari...

«L'obiettivo, con l'arrivo del motore evoluto, rimane quello, considerando anche le caratteristiche delle prossime piste. Diciamo che adesso possiamo iniziare a concentrarci sulle vetture che ci sono davanti piuttosto che guardarci da quelle che ci sono dietro. Cosa che, invece, non succedeva nel 2015».

- Nel dettaglio, quanto vi manca per lottare alla pari con Mercedes e Ferrari?

«Nel dettaglio circa 30 Kw di potenza, che tradotti in cavalli motore sono circa 40. Consapevoli però che gli altri non staranno certo fermi ed evolveranno

← sicuramente a loro volta».

- Dopo un 2015 un po' difficile, dove alla fine aveva fatto meno punti di Kvyat, ora Ricciardo sembra essere tornato al top...

«Il suo è un talento naturale, ora sta guidando molto bene. La fiducia in se stesso, nelle sue capacità, è tornata al massimo. Ricciardo è un pilota talentuoso che riesce ad esprimersi a questi livelli senza sforzo e che risulta spaventosamente veloce in ogni condizione. Daniel ha tutti gli attributi e le caratteristiche per combattere alla pari con i migliori. Ora dispone di un'esperienza maggiore: dall'inizio del campionato sta guidando benissimo. Non lo abbiamo ancora visto impegnato in una battaglia per il titolo iridato, quindi non sappiamo come possa comportarsi con la pressione che caratterizza quella situazione. Lo si può sapere solo quando ci si trova dentro. Ma per tutto quello che ha mostrato sinora, credo che Ricciardo possieda tutti i requisiti per essere un futuro campione del mondo».

- Ormai la successione di Ecclestone, non fosse altro per motivi di età, non sembra più molto lontana. In passato sei stato spesso indicato come possibile suo erede al comando della Fom e quindi sul ponte di comando della gestione della F.1. Tu cosa dici al riguardo?

«Attualmente ci sono molti fattori politici che stanno circondando la F.1 e stanno cercando di condizionarla. La domanda costante riguarda il futuro di Ecclestone e quale sarà la sua posizione futura. Lui c'è da moltissimo tempo, ma tutti quelli che in precedenza hanno cercato di fargli la guerra, che hanno cercato di prendere il suo posto, alla fine quella battaglia l'hanno persa. Quello che io voglio adesso è rimanere focalizzato sul mio lavoro, sul mio obiettivo primario. Che rimane quello di riportare la Red Bull in posizioni più competitive rispetto a quelle attuali. Il resto credo che si giocherà e si deciderà nel giro di uno o due stagioni. Oggi io ho 42 anni, come team principal ho già raggiunto importanti traguardi: diciamo che non ho molte altre aspirazioni, grossi obiettivi ancora da raggiungere. Sinceramente, non posso prevedere cosa succederà nei prossimi 5 anni lungo la strada. Ma chi mai può farlo?».

- Oggi sei più attratto dalle problematiche finan-



ziare oppure da quelle organizzative del team Red Bull?

«Devi occuparti di entrambe con le stesse intensità e precisione. In questo momento la priorità è riportare il team Red Bull nelle posizioni di vertice nel minore del tempo possibile».

- Come team principal di una squadra indipendente, avverti la pressione che arriva dai quattro Costruttori presenti oggi in F.1 e dal loro desiderio di assumere un maggiore controllo del business?

«Un fabbricante di motori dispone di un grande potere d'influenza sulle altre squadre, perché dipende da loro se darti il motore o meno. E senza motore non puoi correre. Senza il propulsore non ci sarebbe la F.1. I team indipendenti oggi hanno un'influenza davvero secondaria sulle tante discussioni che sono in agenda. Per questo motivo c'è una grande pressione. Non penso che il dibattito sia finito con la definizione delle nuove regole per i motori. Purtroppo, il

nostro potere d'influenza in quel tipo di discussioni è inesistente».

- Come hai vissuto il passaggio della Renault da fornitore di power unit a Costruttore che possiede un team completo e che è diventato a tutti gli effetti vostro rivale in pista?

«È una decisione che loro hanno preso circa un anno fa, quando hanno stabilito che i benefici in termini di marketing di

TRA QUESTO ED IL PROSSIMO CAMPIONATO VEDRETE I PROGRESSI RENAULT E NOSTRI!

CHRISTIAN HORNER



cui potevano godere nell'essere solo fornitori di motori non erano più sufficienti. Che era necessario cercare un'altra forma di partecipazione. Che la situazione di avere un solo posto attorno alla tavola non andava più bene. Così hanno preferito rilevare il controllo di una squadra intera e tornare in pista con una propria vettura completa».

- Il fatto che oggi siete quasi 2" al giro più veloci rispetto a loro ti rende orgoglioso?

«Assolutamente no! Il team Renault non è un nostro rivale. I nostri rivali al momento sono Ferrari e Mercedes. Negli ultimi sette anni abbiamo sempre realizzato un telaio molto buono e con la Renault abbiamo vinto 8 titoli. Poi loro sono andati in difficoltà con le nuove regole. Adesso hanno ristrutturato tutto il loro impegno, rinnovato le persone, stanno recuperando, stanno tornando. Tra questo campionato e il prossimo vedrete i progressi che avranno fatto e che noi faremo con il loro motore».

- Sino a quando esisterà la formula Hybrid, realisticamente, la Red Bull ha la possibilità di essere di nuovo campione del mondo?

«L'obiettivo è proprio quello: vogliamo tornare a vincere il titolo e in tempi rapidi. Quando Red Bull è entrata in F.1 con un proprio team, quanti avranno pensato che avremmo ottenuto i risultati che poi abbiamo fatto? Dicevano che eravamo lì solo per organizzare le feste, non ci prendevano sul serio. Poi abbiamo vinto 8 titoli e 50 Gp. Noi continuiamo a credere che l'impossibile è, invece, possibile». ●

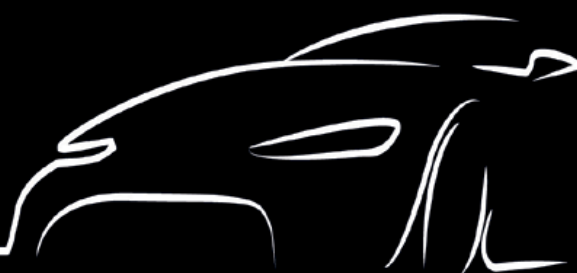
E Kvyat non perde il buonumore

Horner brinda ai tempi dei trionfi Red Bull, in alto: oggi appare più difficile alzare il calice. Anche se Kvyat, sotto, nonostante la "retrocessione" alla Toro Rosso se la ride...



 **FIERA
ROMA**

**20-22
MAGGIO**



SUPERCAR

roma auto show

IL MONDO DELLE AUTO
IN **UN**
SALONE SPETTACOLO

ESIBIZIONI AUTO • 4x4 • MOTORSPORT • AFTERMARKET
DEMO E TEST DRIVE • CONVEGNI • ESIBIZIONI
SIMULATORI • AUTO D'EPOCA • CLUB

area tematica

**ecotech
mobility** Mobilità
e Tecnologia
Ecosostenibile

con il patrocinio di

media partner

partner tecnico



www.supercarshow.it

Formula Uno e dintorni secondo l'Avvocato

AGNELLI IN CONCERTO

**INTERVISTA
ESCLUSIVA**

FIAT & FERRARI: «Perché vi sia un reale vantaggio da parte della Fiat, il contatto fra le auto da corsa e quelle di grande serie deve diventare una regola»
FIAT & FORMULA UNO: «Senza l'accordo con la Ferrari la Fiat non avrebbe mai corso in F. 1»
CONSIGLIO A ECCLESTONE: «Attento a non fare indigestione»

di Marino Bartoletti

TORINO - C'è qualcuno — in Italia e forse in Europa — che «conti» più di Gianni Agnelli in campo automobilistico? C'è qualcuno — in Europa e sicuramente in Italia — che abbia fatto qualcosa più di lui e della sua famiglia per l'industria moderna dell'automobile? C'è qualcuno più brillante, più arguto, più qualificato, più esperto, più credibile di lui per rispondere a domande che spaziano dalla produzione alle corse, dalle strategie aziendali alla genuina passione per sport del motore? Ovviamente no. Ed è per questo che «Autosprint» — per festeggiare nella maniera migliore i propri venticinque anni — s'è appunto

«regalato» un'intervista con l'Avvocato. Intervista che, pur con qualche divagazione (persino di carattere personale) si limita a toccare prevalentemente — in sintonia con la «materia» della nostra rivista — argomenti relativi alla Formula Uno. Forse è un peccato, perché Agnelli è in grado di fornire pareri qualificanti ed attendibili pure al di fuori dei propri abituali pascoli di competenza: forse è anche un bene, perché è giusto che, in tema di automobilismo da corsa, intervenga ogni tanto anche un opinion leader meno usurato di quelli che siamo abituati a sentire una settimana sì e una no.

— Qual è stata Avvocato — se ci consente un esordio di carattere quasi intimo — la prima «macchina della sua vita» a livello di ricordi personali? Ovvero la vettura, grande o piccola che sia stata, che non dimenticherà mai, quella cui sono legate le nostalgie più sincere?

«Senza dubbio la "Topolino", perché è stata la prima macchina che ho posseduto».

— Non ha mai avuto la tentazione, lei che è nato fra le automobili, di dedicarsi alle corse? Non le è mai venuta voglia, per esempio, di iscriversi ad una «Mille Miglia»?

«Sì, certo, ne avrei avuto molta voglia, ma mi è sempre sembrato inopportuno per tante, ovvie ragioni».

— Che pilota sarebbe stato? Alla Lauda o piuttosto alla Villeneuve?

«Non avendo mai potuto cimentare me stesso non lo saprei, sinceramente, dire: magari sarei stato un pilota modestissimo».

— C'è un pilota del passato o del presente che più di altri ha eccitato la sua fantasia? Che lei ha ammirato o addirittura amato?

«Tazio Nuvolari. Perché era grande proprio nel periodo in cui io più ammiravo i piloti».

— Enzo Ferrari ha detto che ogni tifoso juventino è un potenziale tifoso ferrarista. Lei è d'accordo? E, comunque, che cos'hanno in comune la «zebra» e il «cavallino»?

«Hanno in comune la qualità».

— Se fosse il dottor Faust che cosa sarebbe disposto a dare al diavolo — senza esagerare ovviamente — in cam-



Agnelli in concerto

bio dell'accoppiata Coppa dei Campioni - titolo mondiale di Formula Uno?

«Al diavolo non ci credo. Ma consideriamo che la Coppa dei Campioni '85 è della Juventus con una probabilità su due e che il Mondiale di Formula Uno è della Ferrari con una probabilità su tre o quattro, mi starebbe bene qualsiasi baratto che desse almeno un trentesimo».

— Il titolo mondiale di Formula Uno dell'84 (per fermarci all'ultimo disputato) ha realmente premiato a suo parere il pilota più forte del mondo?

«Il campionato di Formula Uno attribuisce un titolo solo formalmente dedicato al pilota. In realtà il ruolo determinante ricoperto dalla macchina e dall'efficienza della squadra costringe ad esprimere giudizi di carattere "complessivo": in effetti la squadra più forte dell'84 — prendendo appunto come esempio la stagione passata — è stata la McLaren».

— La collaborazione che la Fiat dà alla Ferrari è legata soltanto a un discorso di prestigio o di solidarietà nazionale o anche a un effettivo discorso di convenienza Fiat?

«Nello sport il concetto di convenienza industriale, tecnica o commerciale è difficilmente quantizzabile. Sono inne-

gabili i vantaggi in termine di immagine che derivano alla Fiat, e più in generale al prodotto "made in Italy" dalla partecipazione alle corse da parte della Ferrari. Dal punto di vista del prodotto è però proprio la Ferrari a beneficiare più direttamente ed in maggiore misura dei risultati dell'attività sportiva. Perché vi sia un reale vantaggio da parte della Fiat il contatto fra le auto da corsa e quelle di grande serie deve diventare una regola, un vero e proprio metodo di lavoro, cosa che oggi è soltanto casuale».

— Perché l'ing. Ferrari si lamenta spesso della modestia dei contributi economici che gli arrivano da Torino? La Fiat è davvero così «risparmiosa» con Maranello?

«Il costo delle corse, è noto, è ragguardevole e le sponsorizzazioni coprono solo in parte le spese che la partecipazione al mondiale di Formula 1 comportano. Per quel che riguarda la Ferrari si deve dire che, oltre al contributo delle sponsorizzazioni esterne, la grande maggioranza delle spese è sostenuta dalla stessa società, che fa parte della Fiat Auto».

— Se non ci fosse stata la collaborazione con Ferrari crede che la Fiat, prima

o poi, avrebbe tentato l'avventura in Formula 1 come hanno fatto Renault e altre grandi fabbriche?

«Siamo entrati nella Ferrari in un momento delicato della sua storia e siamo contenti di averlo fatto. Senza questo accordo la Fiat non avrebbe mai corso in Formula 1».

— Molti affermano che la Formula 1, travolta da una spirale di costi, sia vicino al collasso. Secondo lei, è una frase fatta, un luogo comune oppure esistono rischi obiettivi?

«La Formula 1 soffre per la costante lievitazione dei costi del prodotto, dei piloti, dell'organizzazione. Nessuna squadra, per quanto vasta sia la sua esperienza, può pensare di progettare e realizzare una monoposto in perfetta autonomia senza ricorrere a strutture di ricerca e sviluppo a livello industriale. Solo in questo modo è possibile ridurre i tempi di applicazione delle nuove tecnologie (materiali, elettronica, ecc.) ed ottenere consistenti vantaggi in corsa».

— Lei quanti Gran Premi riesce a seguire (in TV o personalmente) in un

anno?

«Circa la metà».

— Quando assiste ad un Gran Premio si scopre a reagire da «tifoso», oppure il tifo lo riserva solo alla Juventus?

«Vi sono delle corse di Formula 1 e delle partite di calcio in cui si verificano le condizioni nelle quali si creano forti emozioni che sollecitano l'animo del tifoso. Ma ve ne sono anche altre noiosissime. Questo comunque avviene in qualsiasi spettacolo sportivo».

— Se potesse prendere Ecclestone a braccetto e dargli un paio di consigli affettuosi che gli direbbe?

«Attento a non fare indigestione. Ricorderei ad Ecclestone che i contenuti spettacolari della Formula 1 sono sempre più affiancati da quelli tecnici e industriali. Non si possono investire decine di miliardi per progettare vetture sempre più sofisticate e sempre più all'estremo delle conoscenze tecnologiche senza avere poi adeguate garanzie di regolamenti chiari, fatti osservare e che siano effettivamente funzionali allo sviluppo della tecnica automobilistica».

□



Avvocato da rileggere



Siamo alla fine di maggio del 1985 quando l'Avvocato Gianni Agnelli rilascia questa intervista a Marino Bartoletti. L'abbiamo ripescata volentieri dal nostro archivio perché ci sono temi ancora attuali e alcuni passaggi che fanno capire l'origine dei rapporti tra la Fiat e la Ferrari già a quei tempi. Al di là di questo colpiscono le riflessioni dell'Avvocato sul mondo della Formula Uno. Puntualizzazioni precise, perché quando parlava Gianni Agnelli era una goduria starlo a sentire ed ai Gp quando arrivava lui c'era sempre una fila interminabile di giornalisti a inseguirlo. Perché le sue battute e le sue annotazioni erano un titolo da rilanciare il giorno dopo, perché col suo stile l'Avvocato ti strappava sempre un sorriso. ●

da As n.22 28 maggio 1985

CUORE DA CORSA



La riprova del **cockpit**

L'IDEA DELLE MONOPOSTO AD ABITACOLO CHIUSO È ANTICA QUANTO LE CORSE. SCOPRIAMO
MOTIVAZIONI, TENTATIVI E RETROSCENA DEI PIONIERI DEL TETTO, ALTERNATIVO AL CIELO APERTO

di [Mario Donnini](#) - foto [Sutton-Images.com](#)



DA PIÙ DI OTTANT'ANNI NELLE CORSE PER MONOPOSTO AI MASSIMI LIVELLI SI PORTANO AVANTI ESPERIMENTI DI CHIUSURA DELL'ABITACOLO. DAPPRIMA A SCOPO DI OTTIMIZZAZIONE AERODINAMICA E IN SEGUITO ANCHE PER MOTIVI DI SICUREZZA. RIPERCORRIAMO LA LUNGHISSIMA E FINO A OGGI OSCURA EPOPEA EVOLUTIVA DEI CLOSED COCKPIT, DALLA F.1 ALLA INDYCAR

L'esigenza che la Federazione introduca in Formula Uno una struttura di protezione per la testa del pilota è ormai avvertita come certa e imprescindibile. La sicurezza innanzi tutto. I tragici epiloghi degli incidenti di Henry Surtees in F.2 nel 2009, Dan Wheldon a Las Vegas 2011, Jules Bianchi a Suzuka 2014 e Justin Wilson a Pocono 2015, oltre al drammatico infortunio di Massa in qualifica nel Gp d'Ungheria 2009, rappresentano segnali ineludibili d'una frequenza agghiacciante della vulnerabilità nella zona scoperta dell'abitacolo. Indicanti tutti - pur in contesti tra loro diversissimi - che è tempo di fare qualcosa.

Da qui gli studi di fattibilità della Fia e le proposte d'intervento portate avanti dai team più competitivi e a maggior budget nel panorama della F.1, vale a dire Mercedes, Ferrari e Red Bull. Halo (che impiccia visivamente al pilota non meno del pilone visto sull'Eifeland F.1 del 1972), canopy o qualsivoglia

protezione che venga individuata come ideale, il futuro dovrà misurarsi non solo con la volontà di raggiungere il miglior compromesso strutturale possibile tra sicurezza e visibilità del pilota, ma anche con uno scetticismo filosofico di fondo d'una parte non trascurabile di appassionati e addetti ai lavori.

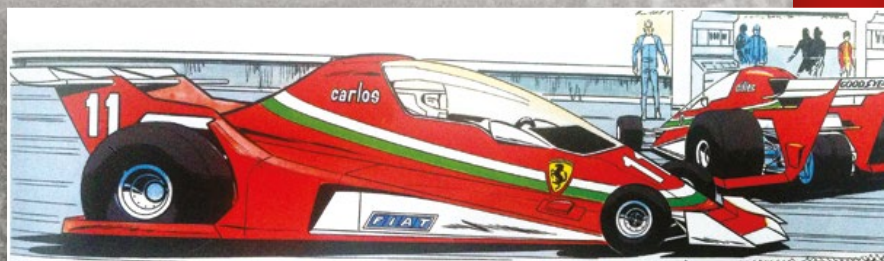
Il tabù dell'abitacolo chiuso

Costoro, i conservatori, a ragione o a torto, sostengono che le monoposto da competizione non possono non possedere due caratteristiche filosoficamente, strutturalmente e storicamente irrinunciabili: ruote scoperte e cielo aperto.

Tutto ciò che va contro questi punti fermi assoluti, fa parte del nuovo, di un'evoluzione stravolgente quanto inusitata e poco rispettosa della tradizione e dei principi fondamentali delle competizioni, all'interno delle quali una dose ragionevole di rischio può e deve pur resistere. →

L'IMMAGINAZIONE VA AL POTERE?

La Ferrari futuribile del 2000, ad abitacolo chiuso, in una storia a fumetti di Michel Vaillant, intitolata "Un certo Grand Prix" edita nel 1979 da Jean Graton



CLOSED COCKPIT: NIENTE DI NUOVO SOTTO IL SOLE

Sopra, Brian Hart su Protos F.2 al Gp di Germania F.1 1967. A sinistra, la struttura Halo della Ferrari. Canopy è la risposta Red Bull, nell'altra pagina. Quanto all'ingombro di visuale, nel 1972 la Eifeland, a destra, aveva corso con specchietto a pilone...





◀ In poche parole, il cockpit aperto rappresenterebbe il tabù, le colonne d'Ercole, l'ultima Thule della libertà progettuale. Oltre la quale non si deve andare, perché nessuno c'è mai andato.

Ecco, questa settimana Cuore da Corsa va a battere dove il dente duole, per andare a dimostrare con vari esempi - senza peraltro esaurire l'ampia casistica - che una tradizione inviolabile e assoluta delle monoposto col posto di guida a cielo aperto non esiste e in realtà non è mai esistita. E, laddove i regolamenti l'hanno poi suggerita, è stata facilmente elusa, in verità più per motivi riguardanti l'aerodinamica che la sicurezza, ma questo non sposta i termini della questione. Monoposto a cockpit carenato, semi-avvolgente o gabbiano si sono già regolarmente presentate al via di un Gp di F.1 o della Indy 500 - anni luce prima di halo o canopy - senza che nessun purista avesse qualcosa da ridire. Anzi, al contrario, suscitando curiosità, colore e simpatia.

L'Auto Union col cockpit stile aeromobile

Già a metà Anni '30, in piena formula Grand Prix, mentre Nuvolari con l'Alfa fa miracoli sfidando i tedeschi, l'Auto Union ricorre, squisitamente per ragioni aerodinamiche - leggi per migliorare la penetrazione e diminuire le turbolenze alle altissime velocità -, a un abitacolo coperto che sembra quello di un odierno aereo di linea, utilizzabile peraltro solo per tentativi di record e in corse di formula libera. Hans Stuck Senior la usa al Gp di Tripoli, ma in gara si ritira col motore in fiamme e la carenatura fino all'ultimo gli impedisce di rendersi conto del problema, tanto che la scappa d'un soffio.

L'Auto Union col tettuccio si ripresenta al via della prima manche, nel 1935, all'Internationales Avus Rennen, due rettilinee paralleli da 9 chilometri racchiusi da due curve. La "Rekordwagen" è guidata dal coraggioso Rosemeyer, che però si ritira per una foratura e problemi al motore.

E va sottolineato che la stessa "Rekordwagen" poteva correre a Tripoli e all'Avus in quanto gare di Formula Libre, tant'è che l'Alfa Romeo coglie l'occasione schierando a sua volta la fantasmagorica "Bimotore" per Nuvolari.

La Sumar Special ci prova a Indianapolis 1955

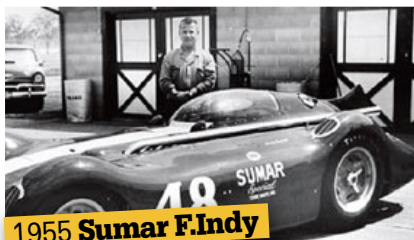
Passano vent'anni, siamo nel 1955, ci si sposta a Indy, dall'asfalto ai mattoncini, ma per i racing heart l'esigenza è quella di sempre. Andare più veloci degli altri. Allora arriva la Sumar Special, su base Kurtis-Offenhauser, che sbalordisce tutti per la sua linea ipercarenata e un cupolino di plexiglass a coprire il pilota Jimmy Daywalt. Ma c'è un problema. La Sumar così agghindata è pesante, le gomme e i freni surriscaldano, dopo pochi chilometri e il pilota manco respira, rischiando il soffocamento. Per qualificarsi, Daywalt torna all'assetto tradizionale e la Sumar, tutta dimagrita, sembra una stufa a legna con un termosifone attaccato. In questa guisa, Jimmy si qualifica 17esimo e in gara, col suo orribile marchingegno, finisce buon nono.

La Formula Uno cede al fascino del tetto, ma...

Nella seconda metà degli Anni '50, in corrispondenza col tramonto del motore anteriore, nei Gp la po-



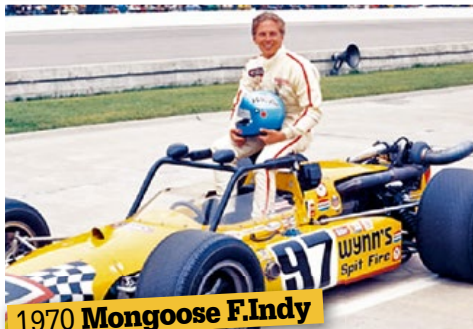
1967 Brabham F.1



1955 Sumar F.Indy



1958 Vanwall F.1



1970 Mongoose F.Indy



1971 Lola F.Indy



1984 Caracal F.Vee

QUELLA VOGLIA MATTA DI STARE NELLA BOLLA

Esperimenti di chiusura parziale o totale dell'abitacolo nei decenni se ne contano tanti. Tra questi, molto pittoresca risulta anche la Caracal di F.Vee, sopra, vista in azione senza particolare fortuna con il pilota Bill Bowman, negli Usa, a metà degli Anni '80

tenza brutale resta importante, ma acquisisce valenza speciale l'aerodinamica, con esperimenti che vedono i costruttori inglesi al primo posto quanto a creatività e audacia. Da questo punto di vista, la copertura dell'abitacolo viene sperimentata da Jack Brabham a Reims con la Cooper, peraltro già lanciata in progetti sperimentali con la carenatissima T40 "Bobcat", e anche dalla Vanwall, a Monza 1958, in prova, davanti a una platea attenta e sbalordita. Moss ne esce piuttosto schifato, perché pure lui fa fatica a respirare e in più un fenomeno di risonanza col motore (anteriore) rende la guida ad abitacolo semichiuso un assordante supplizio. Così, anche stavolta, fine della storia prima che cominci.

Il fenomeno Protos Formula 2

A fare da ulteriore pioniere nel campo dei closed cockpit è così la Protos, monoposto di F.2, commis-

1935 Auto Union Formula Libre



1963 Kurtis F.1



1967 Protos F.2



1974 Eagle F.1



1985 McLaren F.1



2010 Red Bull X2010 Virtual

sionata da Ron Harris a Frank Costin, che realizza una vettura originalissima, visto l'ampio utilizzo di materiale ligneo per la parte strutturale e soprattutto per la carenatura a goccia dello schermo che copre quasi interamente l'abitacolo, in più con una piccola fessura orizzontale posta davanti al pilota. All'inizio pesante e tutta da sgrossare, nell'Euro F.2 1967 la monoposto ottiene con Brian Hart un bellissimo 2° posto a Hockenheim. E con lo stesso Hart - e Kurt Ahrens - la Protos F.2 prende il via in due esemplari come tappabuchi anche al Gp di Germania 1967, divenendo quindi il primo modello ad abitacolo semichiuso a schierarsi in un Gp iridato, anche se l'avventura termina con un duplice ritiro.

Le gabbie di Indianapolis

A partire dal 1963 in prova, le gabbie di protezione - stile dirt car, dove diventeranno la regola -, dispo-

UNA STORIA LUNGA MA SENZA ACUTI

L'idea di migliorare l'aerodinamica tramite carenatura a goccia dell'abitacolo in realtà sulle monoposto non ha mai prodotto risultati concreti. E le "roll cage" protettive, sperimentate a Indianapolis a inizio Anni '70, hanno rappresentato tentativi randomici e privi di seguito. Eppure ogni episodio citato finisce col comporre una storia lunghissima e all'insegna della creatività

sitivi a tutti gli effetti precursori dell'halo, iniziano a fare qualche timida apparizione nella IndyCar, segnatamente nelle pre-qualifiche della Indy 500. E col suo Kurtis gabbiato Junior Johnson, leggenda Nascar, non riesce a portare a termine il rookie orientation program, ossia l'esame dei deb.

Nel 1970 a Indy riecco due esoscheletri: Bruce Walkup su Mongoose in gara si ritira dopo 44 giri, mentre il compagno di colori nel team Wynn's Spitfire, il figlio d'arte Bill Vucovich, non riesce a prendere il via con la sua Edmunds-Offy. Walkup torna in qualifica l'anno dopo con una gabbiatissima Lola, ma resta fuori dai 33 partenti. Non finisce qui. Nel 1974 Mel Kenyon, il re delle midget, terrorizzato dal crash mortale di Swede Savage dell'anno prima, prova a qualificare a Indy un'Eagle opportunamente gabbiato, ma manca il bersaglio.

Esperimenti targati F.1

A volte è l'immaginazione a prefigurare il progresso. Nel 1979 Jean Graton, creatore di Michel Vaillant, sforna una storia a fumetti alla Jules Verne, ambientata in un futuro possibile, nell'anno 2000, quando la trama delinea monoposto ipersicure, con appendici posteriori anti-aggancio e, soprattutto, cockpit chiusi e ben protetti. Un passo avanti reso possibile dal fatto che ormai non si teme più il peggior nemico degli Anni '60 e '70: il fuoco.

E, comunque, tornando alla realtà, al di là dei recenti esperimenti per incrementare la sicurezza, in F.1 i test sono andati puntualmente alla ricerca di ottimizzazioni aerodinamiche, a partire da una famosa prova svolta da Jack Brabham a Monza 1967 sulla sua Bt24: uno scatto mostra "Black Jack" mentre approfitta della relativa tranquillità di un momento al paddock per gustarsi un bel gelato, al riparo dell'immenso parabrezza... Una prova equivalente (per l'aerodinamica, non per il gelato) verrà svolta anche vent'anni dopo da Prost con la McLaren-Tag-Porsche, ma senza seguito.

Newey sposa il closed cockpit

Nell'era moderna la frangiflutti, anche se virtuale, è la Red Bull X2010 (già X1), dreamcar da competizione realizzata per il videogioco della PlayStation 3 Gran Turismo 5 e Gran Turismo 6. Il prototipo, poi più volte evoluto, è concepito da Adrian Newey in collaborazione con Kazunori Yamauchi, creatore della serie Gran Turismo.

Si potrebbe andare avanti con gli esempi, ma lo scopo è già bell'e raggiunto.

Oltre ottant'anni di storia delle corse per monoposto ai massimi livelli - comunque vada e quale che sarà la scelta della Fia per la F.1 -, dimostrano che i closed cockpit non sono affatto un tabù, ma un'antica, costante e pittoresca eccezione, ormai sempre più pronta a trasformarsi in salvifica regola. ●



L'Audi che non t'aspetti

ROTTURE E GUAI TOLGONO DI MEZZO LE PORSCHE E LE VELOCISSIME TOYOTA E VA A VINCERE LA VETTURA DEI QUATTRO ANELLI. TERZA È LA REBELLION

di Cesare Maria Mannucci

SPA - A poco più di un mese dalla 24 Ore di Le Mans nessuno può dirsi pronto. Quella di Spa è stata come una gara Endurance di una volta, con i problemi d'affidabilità a colpire tutti e distacchi misurabili in giri. Alla fine l'ha spuntata l'Audi R18 di Duval-Di Grassi-Jarvis, l'unica vettura tra le sei della classe Lmp1 H al via a non accusare problemi tecnici gravi. E sul podio, al terzo posto, è salita persino una Rebellion, quella di Imperatori-Kraihamer-Tuscher.

Sebbene lenta in pista, l'Audi torna così alla vittoria dopo Silverstone ma questa volta non ci sono squalifiche a ribaltare il risultato. Una corsa ad eliminazione, che la Porsche ha dominato nelle fasi iniziali, che la Toyota sembrava avviata a conquistare addirittura con ad una clamorosa doppietta e che invece alla fine ha premiato l'Audi. Che, come lo stesso Ulrich ha ammesso alla fine, questa volta aveva messo in mostra una preparazione precaria e una velocità sul giro scarsa.

Duval dopo l'incidente

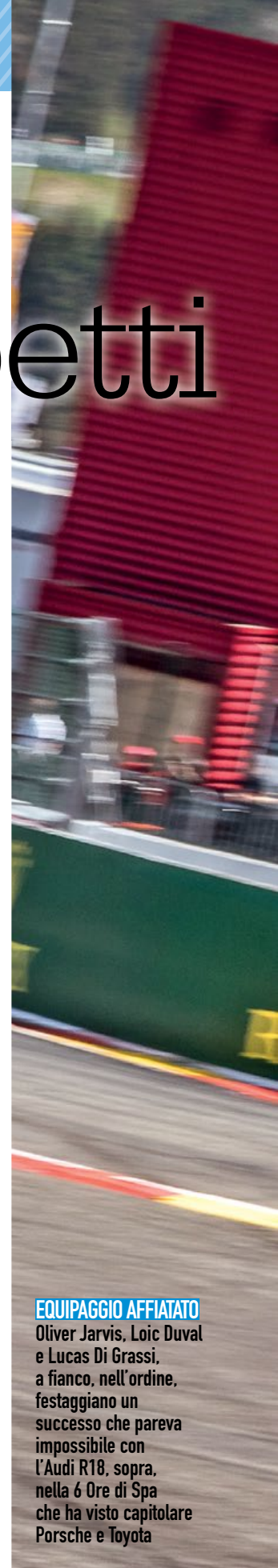
Alla fine la spuntano Duval-Di Grassi-Jarvis, con il pilota francese che torna alla vittoria dopo il suo

terrificante schianto di Le Mans che tante perplessità aveva creato in merito al suo completo recupero. L'Audi è andata in testa a 2 ore dalla fine, dopo che la Toyota era apparsa imprevedibile, in virtù di una scelta di gomme più rischiosa ma più indicata e che spieghiamo a parte. Il giro più veloce è stato realizzato dalla Porsche di Hartley in 1'58"431 mentre l'Audi vincitrice con Di Grassi non è andata oltre 1'59"952, a dimostrazione di un gap prestazionale rilevante. L'Audi non solo ha sbagliato la scelta delle gomme ma anche l'aerodinamica, adottando la configurazione a bassa deportanza realizzata per Le Mans. Che a Spa, con queste temperature e queste gomme, proprio non funzionava. Tanto che durante l'ultima neutralizzazione, a 47' dalla fine, Jarvis è rientrato ai box perdendo 1 giro - tanto ne aveva 3 di vantaggio - per sostituire il cofano e l'ala posteriore nel tentativo di avere più carico e far funzionare meglio le gomme. Sul traguardo l'Audi ha preceduto di 2 giri la Porsche 919 di Jani-Dumas-Lieb - subito in sofferenza con il sistema ibrido fuori uso dopo i primi minuti - nonostante la lunga sosta finale ai box. Un gap enorme nell'Endurance moderna, che la dice lunga su come l'assenza genera



EQUIPAGGIO AFFIATATO

Oliver Jarvis, Loic Duval e Lucas Di Grassi, a fianco, nell'ordine, festeggiano un successo che pareva impossibile con l'Audi R18, sopra, nella 6 Ore di Spa che ha visto capitolare Porsche e Toyota



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Di Grassi-Duval-Jarvis (Toyota); 2. Dumas-Jani-Lieb (Porsche); 3. Imperatori-Kraihamer-Tuscher (Rebellion)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



le di affidabilità dei tre Costruttori presenti in campionato, oggi sia stata drammaticamente palese. Del resto, l'inarrestabile corsa alla classe energetica più alta ha prodotto vetture più potenti ma interessate a temperature funzionali sempre più elevate, che poi finiscono per mettere in crisi tante parti vitali. L'altra Audi, affidata a Lotterer-Fassler-Treluyer, ha concluso al 5° posto, a 5 giri di distacco. Treluyer ha lamentato problemi al fondo, danneggiato in un passaggio sui cordoli, poi Lotterer s'è fermato per far pulire i radiatori e le prese d'aria che, intasate, avevano fatto salire le temperature. E la complessa aerodinamica anteriore della nuova R18 non ha certo agevolato il compito dei meccanici. Poi Fassler è stato coinvolto in due collisioni con vetture della classe LmP2 e in un caso ha scontato una penalità con passaggio obbligato ai box. Altro tempo è andato perso per sostituire ripetutamente gli elementi della carrozzeria. Insomma, un disastro. Aggravato dal fatto che l'Audi abitualmente più veloce questa volta non c'era neanche in termini cronometrici.

La Porsche sopravvissuta

Una prima fila tutta Porsche e i primi giri con le due 919 H affidate a Hartley e Lieb subito al comando con autorità, lasciavano presagire un dominio della Casa di Stoccarda. Anche le Porsche hanno corso nella configurazione Le Mans a bassa deportanza, ma anche loro - come l'Audi - hanno toppato la scelta delle gomme. I problemi, però, sono cominciati presto. Dopo solo 6 giri Lieb s'è ritrovato con il sistema hybrid inservibile e un gap di potenza enorme. Un guasto che ha finito per condizionare anche l'efficienza dei freni. Rapidamente è stato ripreso e superato dalle Audi e dalle Toyota e buon per lui che dai box gli hanno detto di continuare, seppure in queste condizioni, nonostante i tempi sul giro si fossero alzati di 4". Così, una vettura che ad un certo punto sembrava andare avanti solo per onore di firma, alla fine ha salvato l'onore in casa Porsche e soprattutto ha ottenuto punti fondamentali nell'economia di campionato. L'altra vettura, quella di Hartley-Bernhard e Webber, sembrava avviata ad un'agevole vittoria. Poi è arrivata una foratura, per un detrito raccolto subito dopo la libnea del traguardo, che ha costretto Bernhard a percorrere un giro intero su tre ruote. In questa fase s'è danneggiata la carrozzeria ed ai box Porsche hanno commesso l'errore di non valutare questo aspetto. Così Webber, ripartito dai box, ha subito forato di nuovo, questa volta perché la gomma era stata "tagliata" dalla carrozzeria a pezzi. Nuova sosta per cambiare gomme e carrozzeria, poi, quando il distacco ormai era di 5 giri, hanno ceduto il differenziale anteriore ed il Kers. Alla fine, i campioni del mondo hanno terminato 27esimi a 48 giri ma hanno visto la bandiera a scacchi, riuscendo così a prendere punti d'per il campionato.

Debate motori per la Toyota

Dopo il debutto di Silverstone la nuova Toyota TS050 avrebbe meritato la vittoria. Al comando per 4 ore, grazie al rischio preso con la scelta delle gomme e con una configurazione a media deportanza in



LE OCCASIONI PERDUTE

Le Toyota Ts050, sopra quella di Kobayashi, Sarrazin e Conway, hanno perso una grossa occasione per vincere. Anche per le due Porsche, scattate dalla prima fila, in alto, si può parlare di successo fumato

grado di assicurare un maggior carico rispetto anche alla configurazione Le Mans, la Toyota sembrava imprendibile. Soprattutto quella dei bravissimi Davidson-Buemi-Nakajima, che improvvisamente parevano tornati quelli dell'invincibile stagione 2014. Nelle prime fasi Buemi aveva evitato il detrito che aveva colpito la Porsche di Bernhard poi alla base della doppia foratura.

«Qui siamo a posto con le gomme e l'aerodinamica - diceva Buemi a metà gara - mentre le Audi sono in grave difficoltà con la configurazione aerodinamica che hanno scelto».

Poi, quando ormai la Toyota sembrava avviata ad una vittoria trionfale, prima è saltato il motore della vettura di Kobayashi, in quel momento terza, poi quello del leader Nakajima, quando mancavano 40 giri al termine e la Toyota comandava con quasi 2 giri di vantaggio. All'ultimo giro, per prendere la bandiera a scacchi e quindi i punti di campionato, Buemi è tornato in pista, riuscendo a percorrere i



LA SCELTA RISCHIOSA DI PASCAL VASELON ERA GIUSTISSIMA!

Azzardo gomme Toyota

Per questa gara la Michelin aveva solo mescole Soft, divise in tre tipi: A) basse temperature, per temperatura della pista sino a 18 gradi, B) alte temperature, per temperature dai 20 ai 35 gradi. C) alte temperature plus, indicate per temperature della pista oltre i 35 gradi. Audi e Porsche, considerando l'abituale clima di Spa, hanno scelto le mescole per le temperature più basse. Sembrava la mossa saggia, visto che una settimana prima della gara a Spa c'erano 5 cm di neve... La Toyota invece, basandosi sull'istinto di Pascal Vasselon, non certo sulle previsioni atmosferiche, visto che la scelta è stata fatta tre settimane prima, ha optato per le gomme per le temperature più alte. Un rischio enorme, che però ha pagato visto che si è corso con la temperatura della pista superiore a 45 gradi e caldo torrido.

Per questo motivo le Toyota erano imprevedibili, per questo motivo le vetture giapponesi erano le uniche a percorrere il doppio stint senza perdere nulla in termini cronometrici. Mentre Porsche e Audi, sommando l'errore della scelta delle gomme a quello della configurazione aerodinamica sbagliata, che generava poca deportanza per il tipo di pneumatici scelti, questa volta s'erano mostrate complessivamente meno performanti. Già segnalati problemi d'affidabilità a parte.



7 km del circuito di Spa solo utilizzando la potenza prodotta dal sistema ibrido. Ha concluso al 26esimo posto, a 46 giri di distacco, ottenendo però 12 punti per il campionato. L'altra vettura, quella affidata a Conway-Kobayashi e Sarrazin, prima è stata coinvolta in un incidente provocato da Conway, che per questo è stato anche penalizzato. Poi, dopo aver sostituito gli elementi della carrozzeria, s'è fermata anche lei per l'improvviso cedimento del motore. Da ricordare che quest'anno nel Wec è stato introdotto il limite dei 5 propulsori a disposizione per tutto il campionato. Per la prima ora di gara, Toyota e Porsche si sono sfidate alla pari, poi è successo che mentre Bernhard ha dovuto cambiare le gomme Buemi ha continuato con il doppio stint, guadagnando così subito 30 " di vantaggio, grazie alla scelta di gomme più indicata. A quel punto la gara era virtualmente finita ed era nelle mani delle Toyota. Prima che entrambe fossero decimate dalla moria dei propulsori. ●

PASSERELLA FINALE

L'equipaggio dell'Audi vincitrice sfila ai box, sopra a destra, tra gli applausi. In alto la Rebellion di Kraihamer, Tuscher e Imperatori, abili nello sfruttare i guai altrui e salire sul podio della 6 Ore di Spa

MENZES, LAPIERRE, RICHELMI IN VOLATA

Oreca Lmp2 al fotofinish

Battaglia infernale nella classe Lmp2, con 4 vetture nello spazio di 5" al termine. Alla fine la vittoria è andata all'Oreca di Menezes-Lapierre-Richelmi, al comando nelle ultime 3 ore di gara, che quasi in volata hanno battuto la Ligier di Dalziel-Cumming-Derani, con il fantastico brasiliano che a 2 giri dal termine riesce persino ad issarsi al comando, sebbene per poche curve. In precedenza, per due ore aveva condotto l'Oreca di Graves-Stevens-Jakes e, nell'ora iniziale, l'Oreca di Rusinov-Berthon-Rast. Non classificata la BR di Minassian-Mediani-Markozov.

Ferrari ancora prima

RIGON E BIRD RIPETONO IL SUCCESSO DI SILVERSTONE MA DOPO CHE A CALADO E BRUNI CEDE IL MOTORE A SOLI NOVE MINUTI DALLA FINE

È la Ferrari che vince, che dopo Silverstone ottiene un altro convincente successo e allunga già le mani sul campionato. Di fronte ad una concorrenza oggettivamente non irresistibile, ma difficile da valutare con precisione per le strategie "al ribasso" che interessano la 24 Ore di Le Mans e che spieghiamo a parte, Davide Rigon e Sam Bird vincono ancora. Questa volta però vanno al comando solo a nove minuti dalla fine, quando sulla vettura di Bruni-Calado, al comando in modo perentorio sin dal primo giro, cede di schianto il motore. Senza nemmeno la possibilità di percorrere l'ultimo giro, prendere la bandiera a scacchi e ottenere così i punti di campionato...

Una gara dominata dalla Ferrari e da Gimmi Bruni che già al primo giro, nella discesa verso il Raidillon, aveva infilato Bird che gli partiva davanti e subito era andato al comando. Nei primi giri, per tenere il suo passo, Bird era anche arrivato lungo. Poi le due Ferrari avevano corso sempre in coppia, a vista. Confortate da un vantaggio superiore al giro rispetto alle ancora acerbe Ford Gt. In seguito, Rigon-Bird avevano perso 8" per aver rifornito in regime di corsa libera, mentre Bruni-Calado lo avevano fatto in regime di neutralizzazione. Dai box non avevano dato ordini ma vista la superiorità avevano ricordato ad entrambi gli equipaggi di non correre in modo scriteriato, mettendo a rischio gli interessi della Ferrari. Invece, a 9 minuti dalla fine come detto, per Calado è arrivata la beffa. Ancora tradito dal motore, così come accaduto dopo le qualifiche di Silverstone. Mentre Rigon e Bird ora si ritrovano al comando del campionato con un cospicuo vantaggio, impensabile alla vigilia. Distanziata di 1 giro, al secondo posto, ha concluso la Ford di Franchitti-Priaulx-Tincknell, mentre si è rischiato il dramma con l'altra Ford di Mucke-Johnson-Pla, con il pilota tedesco che s'è schiantato contro le barriere del Raidillon per l'improvviso cedimento di un pneumatico. Immagini successive mostrerebbero però che sarebbe stata la perdita di un elemento della carrozzeria a determinare la perdita di controllo da parte del pilota. Grande spavento, Mucke incolume tranne una forte contusione ad una gamba, ma anche la constatazione che il gap tra Ford e Ferrari è oggi rilevantissimo: 2'18"485 il giro più veloce di Bird contro il 2'19"999 di Marino Franchitti. Nella Gte-Am la vittoria è andata all'Aston Martin di Lamy-Lauda-Della Lana, che hanno preceduto la Ferrari 458 di Perrodo-Collard-Aguas e la Corvette di Ruberti-Ragues-Yamagishi. ●



Nella Gte si gioca a nascondino

LE CASE IMPEGNATE CERCANO DI MASCHERARE IL VERO POTENZIALE PR OTTENERE UN BALANCE OF PERFORMANCE MIGLIORE A LE MANS

È un problema che riguarda tutti. Vetture conformi al nuovo regolamento - Ferrari 488 e Ford Gt - e vetture aggiornate nell'aerodinamica come Porsche 911 Rs, Corvette C7-R e Aston Martin Vantage. Sebbene l'Aco abbia messo le cose in chiaro, come del resto l'Imsa, che aveva puni-

to con severità esemplare la Lamborghini, che a Daytona aveva ingannato, nascondendo le reali prestazioni cronometriche nella classe Gtd. Ora nel Wec sta succedendo la stessa cosa. Con l'obiettivo di arrivare a Le Mans con un balance of performance (Bop) favorevole, perché definito su

presupposti prestazionali ingannevoli.

Nel dettaglio, Davide Rigon durante le qualifiche ha ottenuto il suo giro più veloce in 2'17"632, quando lo scorso anno Gimmi Bruni con la oggi obsoleta 458 aveva realizzato il giro più veloce in 2'16"420, ossia 1"2 più lento, nonostante sul-





RIGON SORRIDE

Davide Rigon e Sam Bird, a destra, sorridenti dopo il successo tra le Gt con la Ferrari 488 numero 71. Un successo maturato quando sulla vettura di Bruni e Calado, in basso, ha ceduto il motore. A destra le Ford Gt, in ritardo



la carta la nuova Ferrari 488 dotata di motore più potente ma soprattutto di aerodinamica più estrema, avrebbe dovuto essere 1"5 più veloce. A confondere ancora di più le cose la Ferrari ha usato in qualifica le gomme più dure, le meno performanti, perché con la miscela più tenera sarebbe stata ancora più veloce di 1". La Ferrari è partita dalla pole che nessuno sembra più volere, quindi pensate quanto si sono auto-rallentati gli altri! Lo scorso anno la velocità massima in qualifica era stata fatta segnare dalla Porsche di Lietz a 266 kmh. Quest'anno lo stesso pilota, la stessa vettura ma dotata di estrattore e con nuova aerodinamica dal centro ruota in giù, non ha fatto meglio di 260 kmh. La nuova Ferrari 488 con Calado ha raggiunto 261

kmh, la Ford a sorpresa aveva raggiunto 275,3 kmh ma nel tempo sul giro poi risultava molto più lenta della Ferrari. Addirittura, nelle qualifiche della 24 Ore di Spa nel 2015 che si è disputata con vetture Gt3, l'Audi R8 ha ottenuto la pole in 2'18"130, a pochi decimi dalla pole realizzata da Rigon quest'anno.

Dopo la 6 Ore di Silverstone, l'Aco ha convocato una riunione d'urgenza tra i Costruttori presenti per risolvere questo problema. Perché è emerso che a Silverstone la Ford non usava nemmeno tutta la pressione di sovralimentazione consentita...

La Porsche, da parte sua, ha ammesso che quest'anno il campionato Wec classe Gte a loro non interessa, che l'unica gara in cui saranno presenti ufficial-

mente è la 24 Ore di Le Mans, quindi non vedono le ragioni per mostrare adesso il loro reale potenziale.

Una situazione surreale, soprattutto perché l'Aco sta facendo di tutto per dissuadere questo comportamento. Sino allo scorso anno il regolamento era immutabile sino a Le Mans, solo dopo si potevano apportare cambiamenti al Bop. Ora invece il regolamento è modificabile ad ogni gara, inoltre a Le Mans si sono riservati il diritto di cambiarlo anche dopo le prove di giovedì,

qualora emergesse un atteggiamento in mala fede da parte di un Costruttore. E, addirittura, in gara potranno essere inferte penalità qualora improvvisamente una vettura trovi velocità e performance in precedenza nascoste. Da questa situazione emerge in maniera desolante il fallimento della nuova filosofia regolamentare che la Fia ha pensato per la nuova classe Gte. Dove si diceva che il concetto della "finestra prestazionale" avrebbe sostituito il Bop, evitando così questo tipo di problemi. La

finestra però dev'essere rimasta aperta, perché la situazione ha finito per prendere la mano, a tutti. I test sulla pista della Michelin a Ladoux, effettuati da Marc Gounon e Christophe Bouchut, a conti fatti non sono serviti nulla. Così come il nuovo regolamento Gte, che ha ammesso vetture nuove e vecchie aggiornate, non ha chiarito le cose. Ed oggi, ad un mese dalla 24 Ore di Le Mans, quasi nessuno nella classe Gte conosce realmente la propria competitività rispetto all'altro. ●

Targa cento e lode

DECINE DI MIGLIAIA DI APPASSIONATI DA FLORIOPOLI A CERDA, TIFO DA STADIO,
CAMPIONI MITOLOGICI IN MACCHINE DA SOGNO SU UN ASFALTO SACRO





L'ISOLA DEL TESORO

Una folla strabocchevole, un trasporto emotivo tutto siciliano di vivere A Corsa. Sulle strade del mito, i holidi che incendiarono di passione è stato come essere tornati indietro nel tempo

di **Mario Donnini**

foto **Bettiol**

FLORIOPOLI - Targa Florio numero cento non è una sigla, ma un'idea grande. Decine di migliaia di appassionati, dalle tribune di Floriopoli a Cerda, tifo da stadio, campioni mitologici in macchine da sogno su un asfalto sacro. **Nino Vaccarella** su tutti, con la Ferrari P4, come se mezzo secolo non fosse passato. Niente Drs, mescole ad alto degrado o alchimie regolamentari, no, basta. Viva la P4, che non vuol dire solo Ferrari anno di grazia 1967.

Quattro volte P, gli ingredienti dei vecchi tempi: purezza, piede, pericolo, passione. E a scorrere ovunque, direttamente dalle vene dei siciliani, l'elettrizzante adrenalina delle corse vissute come rito e sublimazione antica ma rinnovata.

Se la F.1 lo show lo cerca con mille trabocchetti, qui lo spettacolo è garantito dall'ingrediente più antico del mondo: l'umanità. Lo statunitense **Glickenhau**s smette di fare conti su quanto valga la sua Ferrari - «*Se arriva uno con 30 milioni di dollari, mica gliela do, sono pochi*» - perché quando Vaccarella lo chiama, tremolante gli si siede al fianco. E parte. Al diavolo i soldi, è tempo di godere una fetta del "Piccolo" delle Madonie. L'italo-americano **Joe Nastasi** s'accomoda al fianco di **Helmut Marko** e si fa accompagnare nei chilometri più belli della sua vita sulla gloriosa Alfa Romeo 33tt3 del 1972 di cui è proprietario, con la quale l'ex pilota austriaco fu 2° in Targa, segnando il secondo giro più veloce di tutti i tempi.

Merzario e Munari finalmente fanno pace

«*Arrivai qui e pensai che erano tutti matti - confessa Helmut - a correre tra alberi e strapiombi. Però andavo forte e stavo bene. In gara sentii l'odore della vittoria e dimenticai lo spirito di conservazione, tirando a vita persa. Perché un pilota è questo. Razionalità che sfuma, quando si mescola alla red mist, alla nebbia rossa, che lo chiama all'impresa*».

Quattro decenni sono passati, Marko torna a indossare la tuta di driver e, rispetto a dieci minuti prima, quando era in polo, l'increspatura asettica delle sue labbra diventa un sorriso.

Nel 1972 **Merzario** con la Ferrari gli restò davanti d'un soffio, nella rincorsa più disperata e bella in tutta l'ultrasecolare storia delle Madonie, stavolta - guarda tu il destino -, gli parte dietro. Sgomma al via, il comasco, lasciando caucciù sul catrame: «*Perché un pilota è un pilota. Non esistono parate. Balle. Esistono bei momenti e questo è uno di quelli intensi*». Arturo, altra star che buca pelli e epoche solo a sentirlo nominare. Il giorno prima l'hanno chiamato sul palco con **Munari**, col quale non si parlava da millenni. Storie di vecchie diatribe sul dosaggio dei meriti di quella vittoria del 1972, con la Ferrari 312

TARGA CENTO E LODE

Pb neoridata. I due si sono guardati come antichi gladiatori. Attimo di silenzio ansiogeno e dilatato. Poi hanno iniziato a parlar bene l'uno dell'altro. Carezzandosi, inumidendosi le ciglia a vicenda. Come due ex incarogniti che a reincontrarsi dimenticano ciò che li ha divisi e quasi si reinnamorano.

Perché la Targa è anche questo. Non c'è più, ma c'è ancora. E fa magie. Avvicina ere e cuori. Stimola sensibilità. Rimpianti. **Jacky Ickx** confessa, a 71 anni, che in fondo vincere qui gli è mancato e gli manca: *«Ho vinto tutto e ovunque, in Targa sono riuscito a disputare solo due giri. Invecchiando t'accorgi di ciò che conta e non hai. Avrei voluto qualcos'altro, sulle Madonie. Credevo di venire per un revival e invece mi sono abbeverato dell'entusiasmo della gente, scoprendo che interiormente tutto questo vale una vittoria. Mia, ma soprattutto loro. Degli appassionati»*. Poi gli altri porschisti di vaglia. Vic **Elford**, Gijs **van Lennep** e Herbert **Linge**. E soprattutto il mito Alfa Romeo, mai come ora forte, ruggente, caldo.

Con **Nanni Galli** che torna a dire Trentatré, ma non dal dottore, no, dall'abitacolo dell'Alfa 33/3, dando consigli a Marko, nella prepartenza, su come evitare le buche più dure.

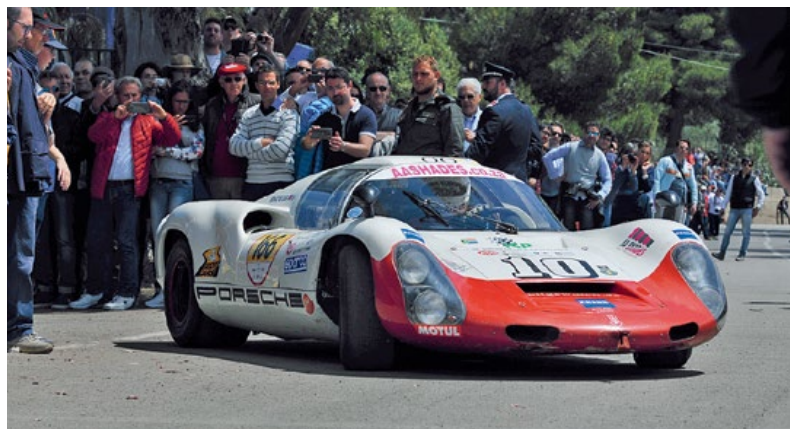
Tanti i ricordi che riaffiorano dalla memoria

Sì, viaggiare. Come **Carlo Facetti**, quasi in quota 85 primavera, che guida una Cisitalia. Come **Andrea De Adamich**, classe 1941, che qui ancora rammentano per una vittoria maledetta sfuggita, nel 1973: *«Riaffiorano i ricordi - racconta Andrea -. In quell'anno ne ho due terrificanti. Un certo Adamo, con la sconosciuta Lancia-Ombra, che, doppiato, mi butta fuori mentre sto per vincere la Targa. E poco dopo Schekter nel Gp di Gran Bretagna F.1 provoca il mega-crash che chiude la mia carriera. Schekter e l'Ombra, i miei due incubi, che in un giorno di stupenda festa come questo posso guardare con serenità, finalmente esorcizzandoli, visto che ritrovo amici e sento forte l'affetto della gente»*.

Poi c'è Mauro **Pregliasco**, altro idolo dei siciliani, uno di quelli ai quali si sono affezionati quando la Targa da stradale è diventata rally, per toccare il magico cento.

La stradale l'ha disputata con la Stratos, poi in Sicilia ha fatto grandi cose coi traversi. Una scolaresca intera tifava per lui e ora, oltre tre decenni dopo, i bambini d'allora senza grembiuli e fiocchi, ma con tanto di barbe e pancette, l'hanno invitato a Cefalù, per una cena di quelle che ti fanno far pace con la vita.

Ecco, ti volti e vedi **Jochen Mass** che sale su un'Alfa dell'anteguerra, pronto a fermarsi per strada per firmare mille autografi, confessando che: *«La Targa l'ho scoperta e assaporata da giovane, troppo presto, ma ho fatto in tempo a capire che è un'esperienza mistica. Un uomo solo contro il cronometro e tutta la natura attorno, in una sfida infinita. Ho girato tanto col mio veliero e in fondo è la stessa cosa. Ho corso e vinto in F.1 e nei prototipi, su tracciati ben diversi da questo, ma ho abbastanza anima dentro per capire che la Targa è bella come il mare»*. Sorride, Angelo **Sticchi Damiani**, Presidente dell'Acì. Ha voluto e propiziato la rinascita del mito



LA VOGLIA DI STRINGERE QUEI MITICI VOLANTI

Neanche il presidente della Fia, Jean Todt, a lato, ha resistito al fascino di mettersi al volante sulle strade della Targa Florio. Sopra Arturo Merzario, sotto a sinistra Ickx. A destra van Lennep e Marko e sotto Ghione anche lui in azione con una Fulvia barchetta. Nell'altra pagina il presidente Fca John Elkann con la moglie Lavinia: hanno percorso le strade delle Madonie, alternandosi al volante, a bordo di una Giulietta SZ Zagato



Elkann «Non potevo mancare»

IL PRESIDENTE FCA SI È ALTERNATO ALLA GUIDA DI UNA GIULIETTA SZ ZAGATO CON LA MOGLIE LAVINIA: «QUI C'È GRANDE PASSIONE»

No, *guardi, non potevo mancare*. Si aggiusta il cappellino John Elkann e scende dal lato passeggero della Giulietta SZ Zagato mentre sua moglie Lavinia è ancora dentro alla vettura con le mani che stringono il volante. «*Ci diamo spesso il cambio alla guida su queste strade davvero impegnative*». Il sole sopra Cefalù picchia forte verso mezzogiorno di un venerdì di autentica passione col presidente FCA che ha appena concluso il classico giro sulle Madonie. «*Attraversi questi paesini meravigliosi della Sicilia e sei assalito dalla passione della gente - racconta Elkann - . Una passione clamorosa, un grande abbraccio per questa che è la corsa più antica del mondo. Non potevo mancare ai 100 anni della Targa Florio. Una manifestazione bellissima che coincide proprio col momento del rilancio dell'Alfa Romeo*». È il passato che si lancia verso il futuro col volto del presidente che si illumina quando parla di certi argomenti. «*Le corse mi piacciono molto. La scintilla è scoccata con la Mille Miglia del 2012 che ho disputato con la Fiat 8V, berlinetta sportiva costruita in piccola serie. Proprio quella vettura venne ideata con l'obiettivo di rilanciare il marchio Fiat in coincidenza col Salone di Ginevra del 1952. Adesso l'operazione si è ripetuta per il rilancio del lancio della nuova Giulia. E poi la mia presenza ha anche un risvolto calcistico se vogliamo. Penso al nostro Dybala che qui in Sicilia è stato allevato alla grande nel Palermo prima di venire alla Juventus e avete visto tutti il clamoroso talento del giocatore argentino. Insomma essere qui alla corsa più antica del mondo per me ha mille motivi e tante implicazioni*».

Andrea Cordovani



TARGA CENTO E LODE

Targa e c'è perfettamente riuscito. Ora che la sua parte l'ha fatta, toccherà ad altri approfittare della grande opportunità, per far sì che il culto diventi impegno spontaneo e continuo.

Sorride il presidente della Fia **Jean Todt**, anche lui apripista d'eccezione: «Sono orgoglioso di vedere tutti insieme tanti campioni e fantastici bolidi che hanno fatto la storia dell'automobilismo».

E, pur stremato, perfino **Gian Carlo Minardi**, alla fine è entusiasta, col suo compito ben portato a termine: «Gestire 440 macchine in quattro eventi per un weekend pieno, in un'area così vasta, era un impegno immenso, ma le cose hanno funzionato. Bravi tutti».

E, per una volta, sopra il rally, il rally d'epoca e la Targa Classic per Veteran, la Targa Historic Speed ha brillato superbamente.

Coi commissari elastici, lo starter Nuccio Salemi ipereccitato ma in fondo abbastanza benevolo da far sì che qualsiasi spettatore potesse toccare e accarezzare il suo campione da vicino, vivere l'attimo. Riassapora l'automobilismo che sa essere vicino alla gente, sfiorandola con colori e rombi che mettono brividi.

Le corse per cercare la gente

Il messaggio forte che parte dalla Targa Historic Speed, l'evento speciale creato per rendere indimenticabile l'edizione numero cento, è proprio questo. Le corse devono tornare a cercare la gente, affinché la gente torni ad avere

il piacere di riscoprire le corse. Un giorno, il cantante e poeta George Mustaki disse che nella vita di un uomo il 70% delle emozioni è fatto di nostalgia. La Targa Historic Speed questo è stato. Nostalgia purissima che diventa emozione. Comunanza. E' qui l'essenza di tutto. Nella frase di un vecchio spettatore che vedendo la giacca a vento di Autosprint mi picchetta sulla spalla e dice: «Posso dirle due parole? Sa, quarant'anni fa a Bivio Polizzi prestai l'obiettivo della mia Nikon al vostro Franco Lini. Adesso parlare di nuovo ad Autosprint per me è come fermare il tempo. È un'illusione bellissima, sa? Talmente bella che forse non è neanche un'illusione».

"Nino, Nino!" come ai vecchi tempi

L'Historic Speed è agli sgoccioli. Il pubblico scande forte "Nino, Nino!" e Vaccarella, mezzo secolo dopo, è ancora lì, eterno trionfatore per acclamazione.

Scende dalla P4 neanche sudato, beve un goccio d'acqua e dice semplice semplice: «Ho fatto una passeggiata e mi sono divertito. E con me in tanti, proprio come allora. La verità? Quando vedo in Tv un Gran Premio di F1, dopo i primi giri, dormo. Oggi è stato diverso e attorno a me ho visto migliaia di appassionati, siciliani e non, tutti belli svegli».

A contemplare un passato che mai come ora ha così tanto da raccontare al futuro, da meritare di farne parte. ●



TANTE STORIE APPASSIONATE

Sopra Sandro Munari vincitore della Targa Florio assieme ad Arturo Merzario nel 1972. Sotto l'appassionatissimo Renato Pozzetto. In basso la Stratos che fa battere ancora tanti cuori



QUEI GIOIELLI VISTI DA VICINO

Non ha davvero età la passione alla Targa Florio dove sono tornati a farsi vedere in azione tanti draghi del passato. In alto a destra Muthar Kent Ceo di Coca Cola, De Adamich e van Lennep e il presidente dell'Acì Sticchi Damiani





**IL PRESIDE VOLANTE
FA ANCORA INNAMORARE**
Una leggenda che si muove
acclamata sulle
strade della sua Sicilia.
Nino Vaccarella continua a
far battere il cuore a intere
generazioni di appassionati
fuori di testa per le imprese
del preside volante



Marko Io cattivo?

Solo responsabile

«SU RICCIARDO E VERSTAPPEN HO FATTO UNA SCOMMESSA CI HO GIOCATO DEI SOLDI: DANIEL SARÀ CAMPIONE TRA DUE ANNI, MAX FRA TRE. VEDRETE»

di **Mario Donnini**

foto Bettiol

FLORIOPOLI - Helmut Marko guarda l'Alfa Romeo 33tt3 di Joe Nastasi, con cui giunse 2° nella Targa 1972, accarezza una fiancata e ci appone la firma. Con cura. Sorridendo.

- **La dipingono come un cattivo, un mangiacristiani.**

«Macché, non sono cattivo, sono responsabile. Devo mettere le persone giuste al posto giusto».

- **Be', Kvyat l'ha sistemato in Toro Rosso e magari era più contento in Red Bull.**

«È stata la cosa migliore per lui, che soffriva troppo la pressione, per Verstappen, che avrà una grande chance, per Red Bull che acquista un pilota in netta ascesa e per Toro Rosso, che può ricostruire il morale a Daniil».

- **La decisione era stata presa da tempo?**

«No, è stata presa dopo Sochi. Giuro».

- **Quanto crede in Verstappen?**

«Immensamente. Ho fatto una scommessa doppia e pure grande. Non è una frase fatta, ma una rivelazione: ci ho scommesso su davvero, di tasca mia: in due anni Ricciardo sarà campione del mondo. Verstappen in tre. Ci credo proprio».

- **Lei qui è vestito da pilota Anni '70. E forse dentro ancora lo è. Come fa a trovarsi bene in questa F.1?**

«Sono ambienti diversi. Ciascuno col suo bello. Io cerco di portare lo spirito degli Anni '70 nel clima ipercompetitivo della F.1 di oggi. Tempo fa ho organizzato una bella festa per tutti i miei piloti. Un mix è possibile».

- **Lei al volante è stato sfortunato.**

«Molto. E non tutti sanno quanto. Al Gp di Francia 1972 mi battei per avere la Brm P160, telaio nuovissimo, posto di guida tutto diverso dal modello vecchio. In gara presi un sasso in faccia da Ronnie Peterson. Con la vettura vecchia non sarebbe successo. Non mi avrebbe centrato».

- **Crede nel destino?**

«Credo nella sfiga, quando c'è».

- **Poi?**

«Poi un dolore immenso, quasi insopportabile, due settimane d'ospedale, tre operazioni. Tanti punti in faccia. La falsa speranza di uscire dal tunnel, fino a che una notte capisco e decido. Basta, non ci penso più. Non sarò mai più pilota. È stata dura, ma nella vita certe volte ci vuole il coraggio»





di tracciare una linea per terra e dire, okay, da qui comincia una nuova esistenza».

- Quella precedente era bella, con sviluppi fantastici e quella mancata, favolosa.

«Sì, a volte, è buffo, penso che la mia vita successiva l'abbia vissuta Niki Lauda. Austriaco come me, alla Brm come me, poi alla Ferrari, come me. Dall'Alfa, subito dopo la famosa Targa 1972, ero approdato in Ferrari, con un approccio ottimo e il preaccordo di fare la F.1. Poi il dramma del Gp di Francia. Ci ho messo decenni per vincere dei mondiali anch'io, lavorando nel team Red Bull, ma ce l'ho fatta. Ho solo dovuto prendere strade diverse, con persone nuove e con soddisfazioni stupende. E con Niki sono amico».

**SONO IN F1
PER PASSIONE
E SFIDA E NON
PER SOLDI DI
QUELLI NON NE HO
BISOGNO**

HELMUT MARKO

”

- Peterson le ha mai detto qualcosa dopo averle involontariamente sparato quel dritto addosso?

«Un anno dopo, si disse molto dispiaciuto. Era un signore. Lo ho apprezzato molto. Non aveva alcuna colpa. Era andato largo senza volerlo, non ci aveva guadagnato niente, a farlo. Solo che ci ho perso io».

- L'incontro con Mattheschitz, mister Red

Bull, le ha cambiato la vita. Come è avvenuto?

«In modo strano, come capitano tante cose importanti. Ho due alberghi e un giorno lui è stato mio ospite per un periodo di relax. Ci siamo conosciuti, piaciuti, abbiamo legato e poi da cosa è nata cosa».

- Il grande vivaio Red Bull. Un'opportunità per tanti giovani ma anche una selezione spietata. Qualcuno dice troppo.

«Davvero? Eppure abbiamo allevato tanti campioni, mica solo Vettel. Guardi Hartley, dopo noi, ha sfondato con Porsche. E lui è uno di tanti».

- Quindi?

«Semplice. Sa come vanno lette le diverse posizioni sui futuri regolamenti della F.1? Tutti i team realizzano monoposto. La diversità è altrove. Noi costruiamo piloti, uomini, altri in F.1 costruiscono motori. Ora la F.1 è una disciplina di motore, io e la Red Bull vogliamo che torni a essere una formula per uomini. Tutto qui».

- Lei quando aveva un team di F.1 ha gestito Montoya.

«E una volta l'ho fatto arrabbiare. Mangiava spazzatura e non curava il fisico. L'ho avuto mio ospite, l'ho tenuto a stecchetto e costretto a fare un sacco di strada a piedi. Non mi rivolse la parola per quindici giorni (ride, ndr)».

- Marko, perché lei è in F.1?

«Passione e sfida. Non per soldi, non ne ho bisogno. Sa qual è la differenza tra un pilota e uno come me? Un pilota arriva al circuito alle 9 e va a casa alle 5 di sera, dopo che ha guidato. Io arrivo alle 7 di mattina e vado a casa alle 10 di sera, dopo che mi sono occupato di mille problemi». ●



Il nome di Helmut Marko da giorni tiene banco in Formula Uno. La decisione di spostare subito alla Red Bull Verstappen e di sistemare Kvyat alla Toro Rosso ha fatto discutere, ma il manager austriaco non c'è stato tanto a pensare ed è tornato a guidare alla Targa Florio l'Alfa Romeo 33t3 con la quale chiuse 2° nel 1972



rally sprint



Andreucci beffa tutti

BASSO VINCE GARA-1, NUCITA GARA-2. MA PER LA DECIMA VOLTA LA TARGA FLORIO È APPANNAGGIO DEL CAMPIONISSIMO TOSCANO, MAESTRO DI GRINTA E TATTICA

TARGA NUMERO 10

Decima vittoria in Sicilia per Paolo Andreucci, che allunga in vetta alla classifica del Tricolore

di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

CEFALÙ - Dieci vittorie in cento edizioni della Targa. Basta questo dato per raccontare la grandezza di Paolo Andreucci, ancora una volta davanti a tutti nel terzo appuntamento del Tricolore e di nuovo trionfatore su quell'asfalto che ha fatto la storia delle corse su strada: «La gara più suggestiva del campionato» gondola "Ucci" prima di brindare sul podio all'ombra del Duomo arabo-normanno (e bizantino) di Cefalù.

Aveva ben chiaro il suo obiettivo sin dal primo metro, il campionissimo toscano che non ha esitato un attimo a sacrificare il successo in Gara-1 al fine di conservare quattro pneumatici nuovi per Gara-2 e mettere così le mani sulla Targa Florio numero 100. Voleva "a Corsa", Andreucci, e non ha mai esitato quando s'è trattato di scegliere le scarpe adatte in due giorni tutt'altro che semplici. Già, perché quando alla fine della prima tappa è arrivata la pioggia a bagnare l'asfalto del budello di Collesano - 1800 metri che avrebbero deciso le sorti del duello con Giandomenico Basso, al quale in quel momento era davanti per tre decimi di secondo... - il garfagnino non s'è scomposto quando l'altro ha montato quattro Michelin nuove adatte al bagnato (dopo aver usato la Pirelli per tutto il giorno) e s'è limitato a montare soltanto due gomme da pioggia sulla sua 208 T16. In quel modo ha perso la battaglia, ma ha messo da parte le munizioni per vincere la guerra. Alla fine non ce n'è stato neppure bisogno, perché Basso ha dovuto alzare bandiera bianca subito dopo il parco assistenza di metà seconda tappa per un problema alla trasmissione della sua Fiesta. Così il trevigiano è passato dalla gioia del successo di sabato all'incredulità di fronte ad un ritiro amarissimo,

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16); 2. Nucita-Nucita (Ford Fiesta R5); 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5)

Gara-1: 1. Basso-Granai (Ford Fiesta Ldi); 2. Andreucci-Andreussi; 3. Nucita-Nucita.

Gara-2: 1. Nucita-Nucita; 2. Andreucci-Andreussi; 3. Scandola-D'Amore.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



avvenuto quando era in piena lotta per una vittoria che avrebbe significato moltissimo sia per il morale sia per la classifica di campionato.

Mastica amaro Basso, che pur avendo a disposizione per il finale di gara due gomme nuove in meno dell'avversario aveva ancora nel mazzo ottime carte per provare a mettere la sua Fiesta davanti a tutti. E invece, al termine della sua migliore gara in questa stagione, torna a casa con solo i punti conquistati il primo giorno e vede da una parte Andreucci spiccare il volo nel Tricolore - dove ora guarda tutti dall'alto dei suoi 45,5 punti - e dall'altra sente Scandola avvicinarsi in classifica. Ora, il pilota con la Skoda ha 30 punti contro i 31,75 dell'alfiere Brc.

Per Scandola è stata una Targa Florio a due facce: all'inizio della prima tappa ha pagato dazio per i capricci della valvola pop-off. Risolto il problema, la situazione è un po' migliorata ma senza che mai scattasse la scintilla tra il campione italiano 2013 e le strade siciliane. Eppure, complice lo stop di Basso, il bilancio finale non è completamente negativo, soprattutto in vista delle prossime gare su terra, fondo su cui Scandola si esprime al meglio e dove toccherà agli avversari diretti in campionato spazzargli la strada. Eppure, rileggendo la storia di questa Targa, resta la sensazione che al Cir 2016 manchi qualcosa. Pesante l'assenza di Alex Perico, che sull'asfalto resta una pedina importante negli equilibri del campionato, pesantissimo il fatto che uno come Nucita, capace di battere Andreucci nella seconda tappa, sia trasparente ai fini del campionato. ●



FORMAVANO LA CHICANE DI CAMPOFELICE, SONO SPARITE!

Il mistero delle rotoballe

Ore 7.21 di domenica mattina. Dovrebbe partire la prova di Campofelice di Roccella, la più importante di Gara-2 con in suoi 14,40 km da percorrere tre volte. Passano gli apripista, le vetture di sicurezza, poi tutto si ferma. Motivo? Sulla strada mancano le rotoballe che delimitano le chicane di rallentamento! O sono state rubate nella notte, o qualcuno s'è scordato di posizionarle... E non è tutto: il fine prova è stato spostato 400 metri più avanti rispetto a quello indicato sul radar, tanto che nessun equipaggio ha fatto le note dell'ultimo tratto "fantasma". Ma come possono accadere cose del genere in una gara di Campionato Italiano, che oltretutto gode del coefficiente 1,5? E l'elenco non finisce qui. Può capitare infatti, nel 2016, che nel sistema di cronometraggio non compaia alcun tempo ad oltre un'ora e mezza dalla disputa di una prova speciale? Purtroppo sì, è accaduto alla Targa Florio. Dove nessuno ha previsto un modo di inviare i tempi da Piano Battaglia, località sprovvista di segnale telefonico cellulare...



FRATELLI DA CORSA

Andrea Nucita ha corso e vinto con la Fiesta della Twister navigato dal fratello Giuseppe, che è anche pilota a sua volta. Sotto, Basso cerca sconsolato il guasto alla trasmissione che lo ha fermato in Gara-2

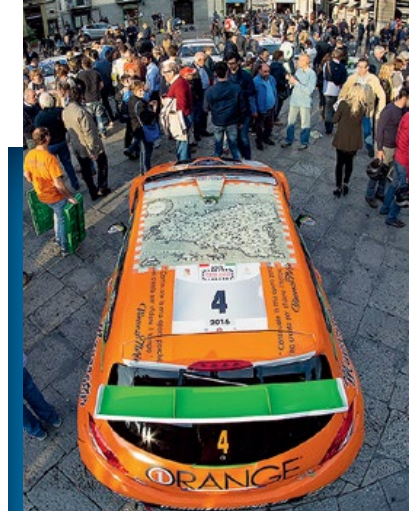
Il capolavoro di Nucita

DEBUTA SULLA FIESTA R5 CHIUDENDO A PODIO GARA-1 E VINCENDO GARA-2. STORIA DI UN TALENTO CRISTALLINO

C'erano un tempo giovani piloti che appena salivano su un'auto da assoluto vincevano le prove e lottavano per l'assoluta. Senza timori reverenziali, senza troppi tatticismi, senza cautele costruite ad arte. C'erano e ci sono ancora e Andrea Nucita lo ha dimostrato. Dopo una stagione praticamente in panchina, il siciliano s'è fatto notare a Sanremo sulla Fiesta Rrc della Delta Rally ed è letteralmente esploso alla Targa con la Fiesta R5 della Twister. Vettura assaggiata in appena 20 km di test il venerdì. Poi, via subito nella mischia. Il messinese, in coppia col fratello, è stato subito pro-

tagonista, capace di vincere il primo passaggio a Pollina il sabato - e questo mentre Andreucci e Basso se le stavano dando di santa ragione per il successo in Gara-1 - e addirittura capace di fare meglio l'indomani, firmando tre scratch consecutivi nei due passaggi a Campofelice di Roccella e nel secondo giro a Piano Battaglia, tanto da chiudere secondo assoluto nella classifica generale e davanti a tutti nella seconda tappa.

Uno così meriterebbe un posto in pianta stabile nel Tricolore. E lo stesso Cir guadagnerebbe non poco dalla presenza fissa di un Nucita così. ●



CAMPEDELLI DELUSO

Sicilia amara per Simone Campedelli. Il romagnolo (sopra il tetto della sua 208 T16, dedicato alla Targa numero 100 ed a Vincenzo Florio) ha disputato una prima tappa giudiziosa, migliorando sensibilmente i propri tempi tra il primo e il secondo passaggio, fino a far segnare il terzo crono nella piasse 7. Poi, mentre era quinto e s'apprestava ad affrontare l'ultima ps di Gara-1, il motore ha ceduto, costringendolo alla resa...

RIECO CARROTTA

Alberto Carrotta, uno dei più limpidi talenti del rallismo siciliano anni '80, non ha voluto mancare alla Targa Florio numero 100 e s'è iscritto con una Renault Clio R3C: sono passati esattamente trent'anni dal suo ultimo rally, appunto la Targa Florio, nel 1986, che disputò con una Fiat Ritmo vincendo il Gruppo N. «Per fortuna le auto di oggi sono più semplici e meno faticose da guidare - ha dichiarato Carrotta alla fine - con quelle di allora non ce l'avrei fatta a concludere il rally!». Specialmente nella prima giornata, Carrotta ha fatto segnare tempi di tutto rispetto. Perché la classe non è acqua...

RUNFOLA PER 1/10

Confronto tiratissimo tra Marco Runfola e Totò Riolo: due generazioni di piloti siciliani a confronto, sulla stessa identica vettura, visto che entrambi hanno corso con le Peugeot 208 T16 della PA Racing. Alla fine, con un'ottima ultima speciale, ha prevalso Marco Runfola, che nella generale ha battuto Riolo per l'inezia di un piccolissimo decimo di secondo!





E Pollara tiene Testa

ENTUSIASMANTE SFIDA FRA I DUE GIOVANOTTI NEL CIR JUNIOR, CON IL SICILIANO ORA PRIMO IN CAMPIONATO

Uno a uno e palla al centro. Continua nel Tricolore Junior la lotta sul filo di lana tra Giuseppe Testa e Marco Pollara, che si sono guadagnati sul campo il ruolo di prim'attori nel Cir Under 25. Numeri alla mano, sono loro i due nomi più interessanti della serie

che, di gara in gara, si diverte a proporre nuovi equilibri e a dare spazio a sempre nuovi protagonisti. In Sicilia in Gara-1 ha goduto Testa, che dopo un inizio prudente ha alzato il ritmo prova dopo prova senza mai commettere errori. Da parte sua Pollara ha avuto di

che recriminare per il tempo perso alle spalle di una vettura che non gli ha dato strada. Ma, nonostante l'inconveniente, il giovane siciliano (*sopra*) non s'è perso d'animo e ha mantenuto la freddezza necessaria a ripartire da capo il giorno dopo, quando ha vinto e convinto in Gara-2, chiudendo davanti a Testa. Adesso in campionato Pollara guida il gruppo con 3 punti di vantaggio nei confronti di Testa, mentre Casella - dopo i due terzi conquistati alla Targa - occupa la terza piazza in campionato davanti a Giorgio Bernardi, due volte quarto in Sicilia e quarto anche nel Tricolore Junior. ●

DOPO IL RITORNO SFORTUNATO A SANREMO, L'ESPERTO LIGURE DOMINA IN SICILIA

Suzuki a Vallino

Nel "suo" Sanremo a Claudio Vallino (*sotto*) le cose non erano andate per il verso giusto. Quindi, il savonese puntava forte sulla Targa per rimontare nella classifica del Suzuki Rally Trophy e, pur sudando le proverbiali sette camicie, ce l'ha fatta a portare a casa il successo totale frutto del primato in Gara-1 e della piazza d'onore in Gara-2 dietro a Lucarelli. Impresa non facile, visto che sia Lucarelli che Saresera sono sempre più arrembanti e per l'occasione alla compagnia dei più veloci si è aggiunto pure un efficacissimo Coppe, capace in alcune occasioni di fare meglio di tutti e terzo allo sprint su Saresera. Veramente serrati i duelli Vallino-Lucarelli e Coppe-Saresera, che si sono presentati al via dell'ultima prova in Gara-2 divisi da pochi decimi. Giornata meno brillante per Martinelli, preceduto anche da Rao, che dopo la rovinosa uscita sanremese ha badato a non sbagliare ancora. Curiosità: nella gara per le storiche erano in scena i patron dei campionati Swift, Massimo Nicoletti e Massimo Nalli. (g.c.)



A ROCCA IL REGIONALE

Vittoria per Carlo La Rocca e Claudio Palermo (Mitsubishi Lancer R4), nella gara valida per il Campionato Regionale, che era limitata alla prima tappa della Targa Florio. Alle loro spalle hanno chiuso Roberto Lombardo e Andrea Spanò (Clio Williams).

GUAGLIARDO CHE GT!

Pur se fermato nella prima tappa dalla rottura di un semiasse, Domenico Guagliardo ha avuto modo di dare spettacolo con la Porsche 997 R-Gt ex-Delecour. Il siciliano vorrebbe ripresentarsi in qualche altra gara del Cir.

CONTROLLI GOMME

Ha debuttato finalmente il nuovo codice a barre per gli pneumatici voluto da Acì Sport. Lo sticker, realizzato appositamente per le gare italiane, viene applicato dai commissari in aggiunta a quello vulcanizzato sulla gomma dal Costruttore.

VIA LA CHICANE

Ha fatto discutere la barriera all'inizio della ps di Pollina. Realizzata con tondini di ferro e rete da cantiere, la chicane è stata "aperta" da Andreucci che l'ha affrontata per primo e che ha dovuto suo malgrado farsi strada così, visto che una R5 normalmente non ci sarebbe quasi passata. Per il secondo passaggio la direzione gara ha deciso di far partire la speciale 2 chilometri dopo...

STORICO A COMAS

Nell'anno del centenario casca a pennello il successo di una Lancia Stratos nel terzo appuntamento stagionale del Cir storico. Non solo. Si tratta della vettura che nel 1978 vinse con Carello e Perissinot la prima Targa Florio rally e che stavolta era pilotata da Erik Comas! Il francese ex-F.1 ha rispettato i pronostici, conquistando nella giornata d'apertura secondi preziosi nel primo giro di prove e guadagnando un gruzzolo decisivo nel secondo su "Lucky" con la Lancia Delta Gruppo A. Nel giorno 2, a parte ritardi e cancellazioni di prove, a livello di podio si è proseguito su questa traccia con Comas e "Lucky" una spanna su tutti. (g.c.)

Panzani è sempre al Top

CON I PUNTI CONQUISTATI IN SICILIA IL TOSCANO FA SUO IL SUCCESSO NEL PRIMO GIRONE DEL TROFEO CLIO R3T

Due giorni di lotta appassionante tra Ivan Ferrarotti con la Renault Clio R3C e Luca Panzani con la versione R3T. Due giorni a suonarselle di santa ragione sul filo dei secondi, in un confronto tecnico tra auto e pneumatici diversi – il primo disputa la stagione con le Michelin, il secondo monta Pirelli in ossequio al regolamento del Trofeo Clio Top – che però si è concluso prima del tempo. Quando ancora tutto era in gioco, infatti, Luca Panzani ha forato l'anteriore destra sulla prova di Piano Battaglia, fermandosi a sostituirla. Risultato? Quasi 3' concessi all'avversario e addio secondo posto in Gara-2 nel Tricolore 2 Rm. Per fortuna però, il successo nella tappa siciliana del Trofeo Clio Top, dominato in lungo e in largo sino a quel punto, è arrivato comunque per Panzani. Nel monarca della Casa francese gode anche Kevin Gildoni, che alla sua prima Targa

Florio, dopo due giorni passati a scoprire con giudizio le tante insidie della gara siciliana, chiude secondo.

Il pilota della Gima si prende pure la soddisfazione di ter-



minare quarto in Gara-2 fra le 2Rm, davanti a Gianandrea Pisani che in questa occasione ha visto il traguardo in entrambe le tappe, portando a casa un quarto e un quinto

posto. E adesso nel Tricolore 2Rm, con due successi "pesanti" per via del coefficiente, Ferrarotti può guardare alla seconda parte della stagione con grande serenità. ●

GENERAZIONI CLIO A CONFRONTO

Con la versione R3T, nella foto, Panzani ha duellato per la vittoria tra le 2 Ruote Motrici ma il successo è andato alla R3C aspirata di Ferrarotti, in alto. In Sicilia ha esordito la Twingo R1: in basso quella di Rosso



Una Twingo di colore Rosso

I DUE ESEMPLARI AL DEBUTTO HANNO CONQUISTATO IL TRAGUARDO. A CONFERMA CHE L'AFFIDABILITÀ C'È

Per il debutto del Trofeo Twingo R1 s'è scomodato il direttore generale di Renault Italia: Bernard Chretien non ha voluto mancare alla Targa Florio numero 100, che ha coinciso con la prima del nuovo Trofeo dedicato alla piccola Twingo realizzata dalla Gima. Un progetto tutto italiano, al quale la Casa guarda con attenzione, tanto che in Sicilia si è fatto notare pure Joseph Ferrer, responsabile rally di Renault Sport Racing. In gara due equipaggi, entrambi al loro esordio nel Tricolore e con pochissima esperienza alle spalle. S'è imposta in entrambe le frazioni la coppia formata da Emanuele Rosso e Fabrizio Gianotto, davanti a Manuel Sartori e Sergio Rossi. Subito bene le vetture, entrambe al traguardo senza problemi. ●





Sirmacis

il nuovo che avanza

IL 21ENNE LETTONE AL DEBUTTO CON LA SKODA R5, VINCE UNA DELLE GARE PIÙ DURE E PRESTIGIOSE. GRAZIE ANCHE AGLI ERRORI DEGLI ESPERTI RIVALI

di Gianni Cogni

Viva la gioventù di chi vince una gara-mito come l'Acropoli ad appena 21 anni, per di più all'esordio al volante di una R5: la Skoda Fabia del team Srt. L'autore dell'impresa è il lettone Ralfs Sirmacis, che ha messo la sua firma su una gara difficile e rocambolesca. E nel modo che meno si potrebbe associare ad un ragazzino: con la costanza e la capacità di non sbagliare, cosa che invece hanno fatto a piene mani i favoriti d'obbligo, ovvero i duellanti per il titolo continentale: Kajetan Kajetanowicz e Alexey Lukyanuk. E persino l'idolo di casa, Lambros Athanassoulas, arrivato addirittura in lacrime alla fine dell'ultima prova dopo essere stato raggiunto in speciale dal pilota che gli partiva dietro. Era convinto d'aver perso il secondo posto, invece lo ha conservato per appena un decimo su Jaromir Tarabus!

Sirmacis ha confermato quanto aveva già messo in evidenza nel 2015, cioè una grande maturità a dispetto della scarsa esperienza, anche se di sicuro non s'aspettava tanta generosità dai favoriti. Sin dalle prime battute è apparso chiaro che anche sta-

volta l'Acropoli - nonostante lo spostamento da ottobre a maggio - sarebbe stato durissimo e con ampie possibilità di cadere in errore.

A dare il cattivo esempio il campione europeo in carica Kajetanowicz, che ha capotato in una curva lenta, perdendo oltre 14' prima di riuscire a riportare sulla strada la sua Fiesta. Così la sua corsa è diventata una rincorsa a qualche punto ed a quelli di bonus per il più rapido nella graduatoria stralcio nella seconda giornata. Obiettivo centrato dal polacco, ottavo assoluto e nettamente primo della seconda giornata. E capace alla fine di far meglio del suo rivale istituzionale, Alexey Lukyanuk. Il russo, che aveva bat-

tagliato per tutta la prima giornata con Sirmacis e con una penalità di 10" per partenza anticipata poi annullata. Così, al via della tappa conclusiva, in testa c'era il russo, seppure per soli 2 secondi, ma sulla prova d'apertura Lukyanuk forava, per poi rompere due prove dopo un braccetto dello sterzo. Per lui un deludente decimo posto ed una grande occasione persa. ●

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Sirmacis-Simins;
2. Athanassoulas-Panayiotounis;
3. Tarabus-Trunkat (Skoda Fabia)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Storia di Ralfs baby prodigio

Lettone non ancora 22enne, Ralf Sirmacis ha iniziato a correre nel 2009 ad appena 15 anni! Anche se la sua prima vera stagione è quella del 2011, con una Renault Clio nei rally nazionali. Vinta la classe R2 con una Fiesta l'anno successivo, nel 2013 e nel 2014 ha fatto le sue prime esperienze all'estero, sempre con la Fiesta R2. L'anno scorso il salto nell'Europeo con la Peugeot 208 R2 che ha portato al secondo posto nello Junior dietro a Bergkvist. Quest'anno, prima dell'Acropoli aveva disputato una sola gara, in patria, con una Mitsubishi Lancer Evo9.



Ralfs Sirmacis, sopra, sorride quasi in credulo. Al debutto con la Skoda Fabia R5, il 21enne lettone ha vinto una gara-mito come l'Acropoli. Ma Kajetanowicz e Lukyanuk gli hanno dato una grossa mano...

AUSTRALIA OK

Il comune di Coffs Harbour ci ha ripensato ed ha deciso di patrocinare la prova australiana del Mondiale anche nel 2017. Non solo: sta anche pensando di supportare la prova dal 2018 al 2020. L'effetto Paddon (e la concorrenza della Nuova Zelanda...) si sono dunque fatti sentire molto rapidamente, risvegliando l'interesse dei politici australiani.

LONGHI A MANIAGO

Piero Longhi sarà la guest star del 2° Città di Maniago (4/5 giugno) in una serata dedicata ai "miti dei rally" organizzata da Knife Racing e RinnovaMente. Novità di shakedown per il rally day pordenonese (iscrizioni fino al 30 maggio), che ripropone le piezze di Poffabro (7 km) e Meduno (5,20) tre volte.

PRONTA LA 208 EVO

Hanno debuttato alla Targa Florio le evoluzioni della Peugeot 208 T16 annunciate ad inizio anno. Sulla vettura vincitrice con Paolo Andreucci c'erano così il nuovo servosterzo con pompa elettrica, il nuovo radiatore con relativo scambiatore e la ventola più grande. Inoltre, Peugeot Sport ha deciso di riposizionare la pompa dell'acqua, modificando di conseguenza tutto il giro delle tubazioni.

TUTOR TRICOLORI

Compagni di squadra del Cir ai tempi della Subaru, si sono rivisti nel Cir Piero Longhi e Andrea Navarra. Il primo fa da tutor a Nucita, l'altro è ricognitore e consigliere di Campedelli. Senza scordare Franco Cunico, sceso in Sicilia per aiutare Scandola dopo il debutto a Sanremo...

ABETI SHOW

Sport e spettacolo al Rally degli Abeti valido per il Campionato Regionale Toscano (4-5 giugno). Gli organizzatori hanno pensato allo show, sia confermando la prova spettacolo di Gavinana, sia prevedendo un'esibizione del comico livornese Paolo Ruffini, che andrà in scena sabato sera sulla pedana di partenza subito dopo il passaggio di tutti gli equipaggi.



TEST DEL 4 VOLTE IRIDATO CON LA NUOVA TOYOTA YARIS

Makinen prepara il 2017

Il prototipo della Toyota Yaris Wrc 2017 (sopra) è finalmente uscito allo scoperto effettuando una serie d'importanti test di sviluppo in Finlandia. La Wrc nipponica, preparata dal Toyota Gazoo Racing nella factory allestita da Tommi Makinen vicino a Puuppola, ha effettuato nelle ultime settimane una serie di test sugli sterzati del Keski Suomi con lo stesso Tommi Makinen (che ha percorso ben 1000 km) e Juho Hanninen per altri 700 km. «Questo è solo l'inizio di un lungo lavoro di sviluppo - ci ha dichiarato Makinen - . Ora la Yaris sarà messa alla frusta in diverse location, la prima delle quali tra un paio di settimane nel sud dell'Europa, visto che andremo in Spagna per proseguire le nostre sessioni di prove sulla terra. Siamo soddisfatti, la Yaris Wrc sta crescendo bene». Sulla vettura provata è montato un motore già configurato in base al regolamento 2017, dunque con flangia al turbo portata a 36mm.

PER LE NUOVE E PIÙ PERFORMANTI WRC PLUS DEL PROSSIMO ANNO

Piloti osservati speciali

Jarmo Mahonen, Fia Rally Director, ha dichiarato che la Federazione Internazionale intende monitorare i piloti che porteranno in gara le Wrc Plus 2017 che come noto saranno più potenti e performanti rispetto alle attuali. Trattandosi di auto a disposizione solo dei

team ufficiali, per il momento la Fia vigilerà unicamente sul nome dei piloti che verranno iscritti alle gare, verificando se questi avranno i requisiti per guidare queste nuove Wrc. Non è ancora una superlicenza come per la F.1 ma qualcosa di simile...

QUESTA SETTIMANA IL 1000 MIGLIA RICCO DI PROTAGONISTI

A Brescia è CiWrc

Dopo l'esordio all'Elba, dove ha vinto Paolo Porro, il CiWrc fa tappa nel week-end a Brescia per la 40esima edizione del 1000 Miglia. Dove ci sarà l'esordio in campionato di Marco Signor, che sarà al via con la sua Focus Wrc e che dovrà vedersela fra gli altri con lo stesso Porro, Corrado Fontana, Lorenzo Della Casa, Luca Pedersoli. E Stefano Albertini, che sarà della partita con una Fiesta Wrc. Tra gli altri bresciani da tenere d'occhio, infine, Massimo Pedretti, alla seconda gara con la 208 T16 derlita Pa Racing dopo il buon debutto all'Elba. La gara scatta venerdì 13 alle 21.15 nel Piazzale Arnaldo, a Brescia. Il giorno seguente gli equipaggi affrontano le prove Irma, Petiche, e Moerna, tutte da ripetere. Arrivo sabato sera dalle 19.10.

Amiki miei

Miki Biasion



QUESTA SETTIMANA

A Verona c'è Amiki miei

Torna Amiki Miei, la manifestazione ideata da Miki Biasion e destinata a lancisti doc e appassionati di rally a 360°. Questa volta la sede è quella di Verona Legends Cars Show, presso Verona Fiere, all'interno della quale domenica 15 convergeranno oltre 100 proprietari di Lancia Delta e dove Biasion farà una serie di esibizioni. Un intero padiglione di Verona Fiere sarà riservato alle vetture del museo storico Lancia. Presenti anche sei esperti, che risponderanno a tutti i quesiti che verranno loro posti dai proprietari di Lancia Delta.

SVELATO IL PERCORSO DEL TOUR

Corsica con dieci speciali

Presentato il Tour de Corse 2016 che prevede 10 prove per un totale di 390 km, con parco assistenza da Corte a Bastia e arrivo a Porto Vecchio. Confermata la partenza ad Ajaccio, dove venerdì 30 settembre prenderà il via la prima tappa (Ajaccio-Bastia) che prevede 2 speciali, Acqua Doria e Sarro-la, ripetute. Sabato 1 ottobre seconda tappa (Bastia-Bastia) ancora con 2 crono ripetuti: Orezza e Novella. Domenica 2 finale (Bastia-Porto Vecchio) con 64 km per due prove: Antisanti di 54 km e Porto Vecchio (power stage) di 10 km.

GLI ISCRITTI SONO BEN 82

E il Portogallo fa il pieno

Ben 82 gli equipaggi iscritti al Rally del Portogallo (19-22 maggio), tra i quali 19 Wrc, 25 Wrc2, 17 Wrc 3. Di questi ultimi, 11 parteciperanno anche alla prima prova del Mondiale Junior. Da segnalare tra gli italiani Lorenzo Bertelli (Ford Fiesta Wrc), i due equipaggi di Aci Team Italia Andolfi-Fenoli e De Tommaso-Rocca, Enrico Brazzoli, Fabio Crugnola e Simone Tempestini, questi ultimi iscritti al Junior Wrc.

Gp2 Italia

DA BARCELONA SCATTA LA STAGIONE 2016. QUELLA CHE VEDE AL VIA MARCIELLO, GHIOTTO E GIOVINAZZI. ECCO TUTTE LE NOVITÀ

di Alessandro Gargantini

Con un mese di ritardo rispetto alla passata stagione, questo fine settimana a Barcellona scatterà il nuovo campionato della Gp2 Series. L'attesa particolarmente lunga, abbinata alla qualità delle forze in campo, ha senza dubbio contribuito ad alimentare le aspettative attorno al debutto stagionale.

Le due sessioni di test collettivi svolte in marzo a Barcellona e Jerez lasciano presagire un'edizione particolarmente combattuta. Secondo un'opinione largamente condivisa da gran parte dei protagonisti, non dovremmo assistere ad un predominio assoluto, come accadde nel 2015 con Stoffel Vandoorne capace di dominare per ben sette volte la Fature Race. La battaglia si preannuncia quest'anno dall'esito meno scontato. Certo, le scuderie che tradizionalmente si collocano al vertice della graduatoria, come le francesi Art Grand Prix ed Dams, o la spagnola Racing Engineering, costituiranno il punto di rife-

rimento per tutti. Ma la concorrenza appare molto qualificata, a cominciare dalla compagine italiana, che si presenta molto agguerrita e determinata. Sia dal punto di vista piloti che squadre il nuovo campionato promette spettacolo.

Armata tricolore con modulo a tre punte

Sarà, sia sul versante drivers che team, la stagione delle tre punte. In pista ci rappresenteranno il più esperto Raffaele Marciello, insieme ai rookies Luca Ghiotto ed Antonio Giovinazzi. Il trio, non serve sottolinearlo, è il meglio che l'automobilismo italiano sta esprimendo in questo momento. Al muretto, poco distante l'uno dall'altro, ci saranno i team Trident, Rapax e Prema, che sarà la grossa novità del 2016. Se le prime hanno già ampia conoscenza della serie, non vi sono dubbi sul fatto che anche il team di Grisignano, che da anni vince a mani basse nella terza serie europea, abbia il potenziale per farsi



Luca Ghiotto Trident



Antonio Giovinazzi Prema

ARRIVANO I NOSTRI

Dalla Catalunya parte la stagione 2016 della Gp2 Series che quest'anno vede al via tre italiani che possono davvero mettersi in luce in mezzo a una concorrenza agguerrita





UNDICI SFIDE NELLA CORSA AL TITOLO

13-15 maggio	Barcellona
26-28 maggio	Montecarlo
17-19 giugno	Baku
1-3 luglio	Red Bull Ring
8-10 luglio	Silverstone
22-24 luglio	Hungaroring
29-31 luglio	Hockenheim
26-28 agosto	Spa-Francorchamps
2-4 settembre	Monza
30 settembre-2 ottobre	Sepang
25-27 novembre	Yas Marina

rispettare da subito. I nostri portacolori avranno nel mirino una serie di avversari di primissimo livello. La scuderia regina della serie, la Art Gp, avrà il russo Sergey Sirotkin, molto convincente nella passata stagione, ed il confermato nipponico Nobuharu Matsushita. Dams ha scelto un duo ex Prema, composto da Alex Lynn, al secondo anno, e Nicolas Latifi, per riprendersi il titolo. La Racing Engineering ha invece confermato Jordan King, affiancandogli Norman Nato.

Le tigri dell'Indonesia

Davvero rilevante l'investimento che arriva dall'Indonesia nella categoria. Il gruppo industriale legato al beverage e all'alimentare guidato da Ricardo Galael sarà alle spalle di ben quattro vetture. Due verranno messe in pista dal Campos Racing, che schiererà il figlio Sean e l'esperto Mitch Evans. Il rosso ed il giallo, livrea che caratterizza il gruppo malese, faranno capolino anche sulle vetture di Antonio Giovinazzi alla Prema e di Philo Paz Armand alla Trident, accanto a Luca Ghiotto. Artem Markelov farà coppia con Raffaele Marciello alla Russian Time, mentre insieme ad Antonio Giovinazzi alla Prema vedremo i colori Red Bull del francese Pierre Gasly. Ottime anche le credenziali del team Rapax, che schiererà il francese Arthur Pic e lo svedese Gustav Malja. È arrivato in extremis l'annuncio della Arden International, che schiererà Jimmy Eriksson e Nabil Jeffri. Al momento, Trevor Carlin ha annunciato soltanto Marvin Kirchhoefer. Oliver Rowland sarà, infine, la punta di diamante della Mp. ●



Raffaele Marciello Russian

Ghiotto: Voglio entrare fra i top-5

LUCA AMMETTE: «SENTO PARECCHIO LA SFIDA TRA ITALIANI MA VOGLIO ESSERE SUBITO CONCRETO E RACCOLGERE IL MASSIMO»

C'è molta attesa per il debutto di Luca Ghiotto 22enne veneto, reduce da un' esaltante stagione nella Gp3, dove è stato l'incubo più ricorrente per Ocon.

- Quali sono gli obiettivi 2016?

«*Col cambio di categoria ci sono parecchie incognite. Se devo basarmi sulle mie percezioni e sul livello di competitività espresso nei test collettivi di inizio stagione, sono fiducioso. L'obiettivo è quello di stare nei primi 5 ed essere concreti, raccogliendo sempre il massimo. Non vedo davvero l'ora di scendere in pista: il periodo di pausa è stato troppo lungo quest'anno!*».

- Reputi vincente la scelta di rimanere con Trident?

«*Si, ne sono convinto. Gli ultimi test collettivi dicono che potremo da subito inserirci nelle prime file, attorno al quinto tempo. Insieme al team mi propongo l'obiettivo di crescere, per arrivare dopo qualche gara al 100%. Trident ha un adeguato potenziale sia tecnico che economico. Si è creata un'ottima cooperazione, mi sento come in una famiglia e questo è un altro punto di forza.*».

- Quella fra italiani in Gp2 è una sfida nella sfida...

«*Sento parecchio questa rivalità*

tutta italiana. È inevitabile il fatto che saremo paragonati, anche si partiamo da un livello di esperienza diverso, un elemento da tenere in considerazione. Marciello è al terzo anno nella categoria, mentre Giovinazzi arriva dalla F. 3 e correrà con la Prema, che si inserirà immediatamente tra i top team. Se ci sarà un solo posto in F.1, verrà supportato solo il migliore di noi. Sarà comunque importante il raffronto con tutti. Per quel che concerne i pretendenti al titolo, penso che Sirotkyn, Gasly e Lynn saranno un osso duro per tutti.».

- Come hai trovato il passaggio dalla Gp3 alla Gp2?

«*C'è un grosso salto tra le due categorie. La categoria superiore richiede una guida molto differente, soprattutto per quel che concerne la frenata. In Gp3 avevo freni in acciaio e 400 cv, quindi la staccata andava anticipata. In Gp2 ci si attacca ai freni molto tardi, e bisogna abituarsi modificando lo stile di guida. Da questo punto di vista, reputo forse più propedeutica la F.3, anche se ho girato solo con una Dallara 308 e non sull'ultimo modello. In Gp2 l'esperienza è davvero importante, soprattutto nella gestione delle gomme, sia in gara che in qualifica.*» ●



Marciello: Punto al titolo

AL 3° ANNO NELLA SERIE RAFFAELE NON SI TIRA INDIETRO: «NON MI NASCONDO VOGLIO LOTTARE PER VINCERE IL CAMPIONATO»

Anagraficamente, sono solo tre i mesi che separano Marciello da Ghiotto. Eppure, per il pilota della Russian Time, questo sarà il terzo anno nella categoria: Lello ha l'occasione di trarre profitto dall'esperienza accumulata.

- Quali sono gli obiettivi 2016?

«*Il mio obiettivo dichiarato è quello di lottare per il titolo, non mi tiro indietro. Certo, se poi alla fine dovessi chiudere tra i primi tre, la considererei comunque un'annata positiva. La mia sensazione è che assisteremo ad una stagione diversa rispetto al 2015, contraddistinta da un soffocante dominio della Art e di Vandoorne. Non penso*

che ci sia nessuno nella condizione di ripetere la stagione del pilota belga. Punto ad essere molto costante e a chiudere sempre nei primi 5. Quest'anno la costanza di rendimento sarà l'arma in più!».

- Che sensazioni hai dopo i test?

«*I test pre-stagionali hanno sempre un valore relativo. Basti pensare che a Barcellona abbiamo girato circa tre secondi più veloci rispetto alla corsa di campionato! Le condizioni di grip erano diverse. Inoltre i treni di gomme non erano limitati, e quindi anche i meno esperti hanno avuto modo di far pratica e migliorarsi. Nei fine settimana di gara, invece, non c'è*





Si presentano con esperienze diverse gli italiani in Gp2: Marciello, sopra, è al terzo anno nella categoria mentre per Ghiotto e Giovinazzi, sotto a destra, si tratta di un vero e proprio debutto

tempo e bisogna andare subito forte e sfruttare al meglio le gomme, soprattutto in qualifica. Il deterioramento delle gomme in gara è, invece, soprattutto legato al set-up della macchina: il pilota influisce relativamente. I rookies quest'anno saranno pochi, in molti conoscono già tutti i segreti».

- E il triello d'Italia?

«Sinceramente, questo è un aspetto che io non sento molto. Sì, ci sarà un raffronto tra di noi, ma reputo fondamentali i risultati in assoluto. Non sarei contento di essere il primo tra gli italiani, se non mi trovassi nelle primissime posizioni. Il valore di un pilota è a prescindere dalla nazionalità. Penso che saremo forti sui long run, mentre in qualifica abbiamo qualcosa da migliorare. Tra i teams vedo bene le scuderie storicamente al

top, come Dams e Art. E anche la Prema sarà subito al top, li conosco bene!».

- L'anno scorso sei salito su una vettura del Dtm. Sarebbe un'opzione valida passare alle ruote coperte?

«Per andare in F.1 servono budget illimitati, non alla portata di tutti. Il mio primo obiettivo è andare avanti come pilota professionista: quindi, sogno un ingaggio nel Dtm, così come della Indycar. In LmP1, invece, la cerchia di piloti è molto più ristretta e c'è meno spazio».

- In molti si lamentano che in Gp2 si gira poco. Cosa ne dici?

«È un problema relativo. Ci sono piloti che impiegano più tempo ad andare forte, altri sono più reattivi. Ma è un criterio di selezione per valutare le potenzialità di un pilota e quindi va bene così!».

Giovinazzi: Devo crescere

ANTONIO SOTTOLINEA: «IL MIO OBIETTIVO INIZIALE È NON FARE ERRORI E ACQUISIRE ESPERIENZA GARA DOPO GARA»

Antonio Giovinazzi e la Prema saranno pure rookies, ma fanno già paura a tanti.

- Quali sono gli obiettivi per la nuova stagione?

«Non fare errori e crescere gara dopo gara. Siamo tornati dai test con la consapevolezza di aver svolto un buon lavoro, ma tutto è ancora da dimostrare. In corsa ci saranno tante variabili non facili da decifrare come il deterioramento delle gomme, le strategie ed i pit-stop. Tutto nuovo per me. Non conosco diverse piste, né le Pirelli, se non limitatamente ai test finora svolti. È necessario crescere velocemente».

- Pensi che nei recenti test tutti abbiano giocato a carte scoperte?

«Non ho l'esperienza per giudicare. Per quel che si è visto nelle prove, siamo riusciti ad esprimere sui livelli dei top team, ma è difficile prevedere se sarà così anche nel corso della stagione. In campionato avremo meno tempo a disposizione e sarà fondamentale presentarci preparati».

- Una sfida nella sfida fra italiani?

«Il confronto tra di noi è inevitabile, anche se non credo si debba insistere più di tanto sulla rivalità, anche perché ci presentiamo

con un back-ground diverso. Mentre Marciello è al terzo anno, io e Ghiotto siamo all'esordio ma arriviamo da categorie diverse. Solo sul finale potremmo essere più facilmente comparabili».

- Per la prima volta nella tua carriera ti ritrovi a correre in una scuderia italiana. Ti sembra strano?

«È dal kart che non lavoro in un team interamente italiano. Devo dire che è una bella sensazione, anche se gli standard organizzativi in certe categorie sono di fatto simili e di livello internazionale. La scuola inglese mi ha comunque dato molto, mi ha aiutato a crescere e relazionarmi con persone con una cultura ed un approccio diverso».

- L'anno scorso hai debuttato nel Dtm a Mosca. Sembrava già sicuro il tuo passaggio alla serie tedesca, mentre ora ti ritrovi in Gp2..

«Reputo il Dtm un'ottima categoria per un pilota professionista. Sicuramente non un ripiego. Il livello dei piloti è molto alto e le gare appassionanti. Certo, ora che la Gp2 mi avvicina alla F.1, è comprensibile che io dia il massimo per cercare di aprirmi anche nuove strade!».



La prova del Fuoco

È UN ANNO CRUCIALE PER IL PILOTA FDA E LA TRIDENT. UNICO ITALIANO AL VIA DELLA SERIE CHE SCATTA DA BARCELONA PUÒ DAVVERO PUNTARE MOLTO IN ALTO

di **Alessandro Gargantini**

L'approdo a Barcellona della F.1 porta con sé anche l'apertura della Gp3, che per 9 volte accompagnerà i Gp e incoronerà il successore di Ocon. L'esordio dell'attesissima Dallara Gp316, l'arrivo di diversi piloti di livello dalla terza serie e di nuove scuderie rende quest'anno la serie particolarmente interessante. L'introduzione della vettura di ultima generazione dovrebbe comportare, almeno dal punto di vista tecnico, un parziale reset dei valori. Per quel che, invece, concerne il line-up, ci sono diversi ragazzi che spiccano per le loro doti e che potranno fare la differenza.

L'anno scorso Ocon riuscì in extremis a soffiare il primato a Ghiotto, autore di una stagione sensazionale e, in assoluto, il miglior italiano nella storia della categoria, ormai arrivata all'8ª edizione. Il team Trident, che nel 2016 schierò il veneto, ora rilancia prepotentemente la sfida con Antonio Fuoco. Il binomio è affascinante, il potenziale elevato. Una serie di sessioni di test collettivi disputati integralmente nella penisola iberica, con le squadre che hanno fatto la spola tra le miti Portogallo e Spagna, ha proposto diversi protagonisti al vertice e consentito anche alle scuderie e piloti meno blasonati di trovare spazio. Citando David Bowie, si può anche essere eroi almeno per un giorno. Ma ora si fa sul serio, ci sono da conquistare punti veri e la selezione naturale sarà inevitabile.

È aperta la caccia al titolo di Esteban Ocon

Il neo-campione Esteban Ocon, che già aveva vinto da rookie il Fia F.3, si è ritagliato un ruolo di primissimo piano, tra il sedile di terzo pilota Renault - ma già alcune voci lo vedono insidiare il titolare Palmer - e un redditizio contratto con la Mercedes nel Dtm. L'obiettivo dichiarato di parecchi protagonisti è proprio quello di ripercorrere le orme del transalpino. L'entry list del 2016 è molto eterogenea e presenta specialisti della categoria, rookie di belle speranze e, grossa novità, tanti piloti provenienti dalla F.3 europea. Promesse come Leclerc, Albon, la Caldéron, Ferrucci e Dennis hanno cambiato rotta e si sono dati appuntamento su un inedito palcoscenico, per loro non privo di insidie. Il recente passato ha infatti evidenziato che il passaggio da una categoria all'altra non è poi così semplice, anche per i piloti il cui talento è acclarato. Soprattutto a inizio stagione, i nuovi arrivati hanno pagato dazio soprattutto perché gli pneumatici Pirelli richie-



ANTONIO CON LA BARBA STILE HAMILTON

Con la nuova Dallara Gp3, sopra, e una barbeta in stile Hamilton, Antonio Fuoco si ripresenta ai nastri di partenza della Gp3 con propositi davvero bellicosi

dono una specifica esperienza, tanto per quel che concerne il degrado quanto per l'uso in qualifica. Sono ancora nella memoria di tutti le rincorse dei vari Bottas, Kvyat o dello stesso Ocon.

Ecco le forze in campo

Se Matthew Parry va considerato tra i più temibili esperti della categoria, sono tanti i nomi di qualità che arriveranno dal campionato cadetto. Il primo della lista è Charles Leclerc, che ha scelto l'Art, regina della categoria, per puntare al titolo. Il promettente monegasco troverà accanto a sé Alex Albon, sorprendente nella passata edizione in F.3

con la Signature. Il team di Vasseur e Todt, che potrà contare anche su Nick De Vries e Nirei Fukuzumi, sarà ancora il termine di riferimento per tutti. Da tener d'occhio anche Jake Dennis, che l'anno scorso ben figurò con la Prema. Da non trascurare anche le potenzialità di Alex Palou, Oscar Tunjo, Jake Hughes, Jack Aitken e Santino Ferrucci. Il development driver americano di origini italiane della Haas, che ha conquistato la fiducia di Gunther Steiner, potrebbe essere una delle rivelazioni e sarà schierato dalla debuttante Dams. Molto quali-

ficata anche la formazione della Arden che, oltre ai citati Aitken e Dennis, avrà una vettura per Tatiana Caldéron, reduce da tre stagioni in Fia F.3 ed impossibilitata a proseguire a causa delle norme recente-

NOVE ROUND NELLA CORSA AL TITOLO

13-15 maggio	Barcellona
1-3 giugno	Red Bull Ring
8-10 giugno	Silverstone
22-24 giugno	Hungaroring
29-31 luglio	Hockenheim
26-28 agosto	Spa-Francorchamps
2-4 settembre	Monza
30 settembre-2 ottobre	Sepang
25-27 novembre	Yas Marina



mente introdotte. Dulcis in fundo, la Trident. L'anno scorso vicinissima al titolo con Ghiotto, l'unica compagine italiana della serie rilancia la sfida proponendo un line-up molto valido. Insieme a Fuoco, che sarà l'unico italiano al via, ci saranno Artur Janosz, Sandy Stuvik e Giuliano Alesi.

Trident 2016 parla il team manager Ricci

Per Trident il 2015 ha rappresentato una svolta in positivo. La presenza costante di Ghiotto al vertice della graduatoria, una serie di prove molto convincenti nel complesso e un'ottima organizzazione hanno portato il team italiano al vertice del ranking della categoria. E anche per il 2016, il trend appare



**FUOCO SI È
INSERITO MOLTO
BENE NEL NOSTRO
TEAM MA PER ORA
NON VOGLIO FARE
PROCLAMI**

GIACOMO RICCI (TRIDENT)



AL DEBUTTO LA NUOVA MONOPOSTO

Dallara Gp316 grande novità

C'è attesa per il debutto in gara della nuova Gp316 presentata a Monza lo scorso settembre. Sul nuovo modello, che dispone di un motore Mecachrome aspirato di 3,6 litri che eroga circa 400 cv, l'aerodinamica è stata appositamente studiata affinché i sorpassi siano agevolati. Il nuovo modello di cockpit consente anche ai piloti più alti di essere ospitati adeguatamente. La nuova vettura ha debuttato senza grossi problemi lo scorso marzo a Magny-Cours, dove non ha evidenziato alcun problema.

in ascesa. Un line-up di quattro vetture completato con largo anticipo e una ben assortita combinazione di piloti preannunciano una stagione ancora sulla cresta per il team condotto in pista da Giacomo Ricci, che ha spiegato come la squadra si appresta all'esordio stagionale. «Sì, usciamo da un'ottima annata e contiamo di ripeterci ad alto livello. L'esordio della nuova Dallara comporterà un certo riallineamento dei valori, ma penso che chi aveva in dote un buon pacchetto tecnico sarà avvantaggiato. Certi elementi, come gli pneumatici Pirelli, rimangono infatti una costante critica».

Il team manager di Baveno ha presentato il nuovo line-up: «Antonio Fuoco si è inserito molto bene nella nostra squadra. Sono certo che il suo supporto ci aiuterà a crescere ulteriormente. In questo momento preferisco essere scaramantico e non fare proclami, visto che sarà la pista a dare i responsi. Quanto a Artur Janosz, sono certo che abbia un ottimo potenziale per fare bene. Sandy Stuvik deve prendere confidenza, mentre da Giuliano Alesi mi aspetto una stagione in crescita».

Ricci si è poi soffermato sulla scelta di Jean Alesi, che ha scelto per il suo rampollo la Gp3 Series. «Penso che il salto per Giuliano non sia troppo ampio e che la scelta sia corretta. In Gp3 si gira relativamente poco, ma è una categoria che insegna molto in direzione Gp2 e F.1. Conoscere le gomme Pirelli è molto importante, ed è quello che spesso manca ai piloti che arrivano dalla F.3, dove si fanno più chilometri ma si cresce, spesso, più lentamente. Inoltre, la Gp3 è un vero monomarca dove la qualità dei piloti emerge in maniera indiscutibile, mentre in F.3 si riesce a farsi largo solo se si corre in un numero molto ristretto di team. Per non parlare dei budget richiesti!».

Tornando sulla stagione che sta per partire, Giacomo è certo che le scuderie con le quali ci si giocherà il titolo saranno, alla fine, sempre le solite: «Sì, l'Art ha un line-up molto forte. Non sottovaluterei Koiranen e Arden. Poi ci sarà da seguire l'esordio della Dams, che ha tre ottimi piloti. Tutti dovranno fare i conti con noi, che vogliamo riportare a Milano un titolo che ormai pareva nostro. Sarà senz'altro un'annata tutta da seguire!».

Elms show a Imola

LA SERIE SCENDE IN RIVA AL SANTERNO E PER CHI DISPUTERÀ LA 24 ORE DI LE MANS SARÀ L'ULTIMO TEST IN GARA. FAVORITA LA GIBSON G-DRIVE VINCITRICE A SILVERSTONE

di **Dario Lucchese**

Dopo il primo appuntamento a Silverstone, la European Le Mans Series approda nel fine settimana a Imola, unica tappa tricolore, per il secondo dei sei round in calendario. Tra le 42 vetture iscritte alla 4 Ore che si disputerà sul circuito del Santerno, 14 sono LmP2 (sei Ligier, cinque Oreca e una a testa per BR, Gibson e Morgan) e 20 le LmP3 (tutte Ligier-Nissan, ad eccezione di una Ginetta), mentre le restanti otto completano la classe LmGte riservata alle Gran Turismo: cinque Ferrari 458, due Porsche 991 Rsr e una Aston Martin Vantage V8. La trasferta emiliana è per molti equipaggi l'ultima gara prima della 24 Ore di Le Mans e per questo ancora più importante, costituendo un ottimo banco di prova in vista dell'impegno sul circuito della Sarthe.

Per prima cosa, a Imola bisognerà verificare se Simon Dolan, Harry Tincknell e Giedo van Der Garde, vincitori in Inghilterra con la Gibson 015S-Nissan nei colori della G-Drive, saranno ancora in grado di mantenere il comando. Gli sfidanti sono i soliti, ovvero la Smp Racing Br01 (sempre motorizzata Nissan) di Stefano Coletti, Julian Leal Covelli e Andreas Wirth e la Ligier Js P2-Judd della So24! by Lombard Racing affidata a Vincent Capillaire, Jonathan Coleman e Olivier Lombard. Senza dimenticare poi i campioni in carica della Greaves Motorsport, che si presentano al via con la Ligier-Nissan affidata ad un equipaggio di tutto rispetto, composto da Julien Canal, Jakub Giermaziak e Memo Rojas; fermati a Silverstone da un problema al cambio nel corso dell'ultima ora.

Da seguire infine gli uomini della Thiriet Tds Racing, vincitori a Imola 2015 con l'Oreca 05-Nissan affidata quest'anno al titolare Pierre Thiriet ed a Mathias Beche e Ryo Hirakawa, che qualche settimana fa hanno inaugurato la stagione con la pole position.

A destare curiosità c'è poi la presenza della leggenda inglese del ciclismo su pista, il sei volte medaglia d'oro olimpica Chris Hoy, e dell'ex-portiere della nazionale di calcio francese Fabien Barthez. Se il primo, ormai pronto all'esordio di Le Mans, può vantare la conquista del titolo piloti LmP3 nel 2015,



ALLA 4 ORE ANCHE BARTHEZ E HOY

L'ex-portiere della nazionale francese ed il ciclista sei volte medaglia d'oro ai giochi olimpici sono fra i piloti che si daranno battaglia nella 4 Ore Elms a Imola. In queste pagine, due immagini della passata edizione vinta da Thiriet, Badey e Gommendy con l'Oreca-Nissan

l'ex-numero uno dei "Bleus", campione del mondo nel 1998, sul circuito francese ci ha già corso nel 2014 in Gte-Am e solo da poco tempo ha fatto il salto dalle Gran Turismo alle LmP2 nel team che ha fondato assieme a Olivier Panis.

Italiani da LmP3 ed LmGte

Gli italiani sono presenti in forze solo nelle altre due classi LmP3 e LmGte. La Villorba Corse schiera un terzetto tricolore molto agguerrito ed affiatato, composto da Roberto Lacorte, Giorgio Sernagiotto e Niccolò Schiro. Altri equipaggi totalmente tricolori sono quelli dell'Eurointernational, al via con Giorgio Mondini, Andrea Roda e Marco Jacoboni, i quali si divideranno il volante della Ligier-Nissan Js P3 numero 11; e l'altro equipaggio formato da Andrea Dromedari e Fabio Mancini (il terzo pilota, al momento in cui scriviamo, non è ancora stato ufficializzato), che avranno a disposizione un'identica vettura. I favori del pronostico sono però per la United Autosports, reduce dalla doppietta di Silverstone e forte di un pilota di rango come il figlio dell'ex F1 Alex Brundle.



Storie di durata con grandi sfide

SIN DAGLI ANNI 50 LE SPORT HANNO DATO VITA AD EPICI DUELLI IN GARE ENDURANCE SULLA DISTANZA DI 250, 500 E 1000 KM

Bertolini in cerca di rivincita

Dove la pattuglia azzurra potrà recitare un ruolo primario, non solo a Imola ma anche nel corso dell'intera stagione, è nella categoria LmGte. Cinque sono, come già detto, le 458 iscritte, due delle quali da Af Corse. Su una si alterneranno Piergiuseppe Perazzini, Marco Cioci e Rui Aguas; mentre l'altro equipaggio sarà formato da Matt Griffin, Duncan Cameron e Aaron Scott. Di ottimo livello i loro avversari. Primi tra tutti i "platinum" Davide Rigon e Andrea Bertolini. Il primo va ad affiancare i Talkanitsa padre e figlio; l'emiliano è invece con i britannici Robert Smith e Rory Butcher sulla 458 della Jmw Motorsport, vincitrice a Silverstone ma poi squalificata per la mancata conformità regolamentare dello splitter anteriore. Uno smacco, che Bertolini vorrà certamente cancellare su quella che di fatto è per lui la pista di casa. Ma occhio anche all'Aston Martin di Howard, Turner e MacDowall (prima in Inghilterra dopo la squalifica della 458 Jmw) e alle due Porsche Proton, sulle quali saranno impegnati veloci specialisti come Wolf Henzler, Christian Ried ed il nostro Gianluca Roda. ●

Per il quarto anno consecutivo, la 4 Ore di Imola funge da secondo appuntamento nel calendario della European Le Mans Series. Sul tracciato del Santerno si disputa la più importante gara di durata riservata alle vetture Prototipo organizzata in Italia. Il legame di Imola con le competizioni endurance è antico e glorioso: affonda le sue radici nelle prime edizioni della 250 Km (il Gp Shell) disputate tra il 1954 ed il 1956 e che videro come grandi protagonisti i nomi più importanti dell'epoca, campioni come Eugenio Castellotti, Umberto Maglioli, Cesare Perdisa e anche un giovane Jack Brabham.

Poi vennero i giorni delle favolose 500 Km: sei edizioni consecutive tra il 1968 e il 1973; teatro delle sfide di assi del calibro di Derek Bell, Jacky Ickx, Arturo Merzario, Brian Redman, Nino Vaccarella e Teodoro Zeccoli, al volante di vere leggende quali Alfa Romeo 33, Mirage Ford M3, Porsche 917, Ferrari 712 e via così continuando. La 500 Km divenne nel 1974 una 1000 Km mon-

diale, ma solo per un anno. I vincitori di quell'unica 1000 Km furono Gérard Larrousse ed Henri Pescarolo con la Matra Ms670C.

Anche in altre occasioni Imola ospitò prove iridate ma dalla durata ridotta. Ci riferiamo al 1976, quando s'imposero Ickx-Mass con la Porsche 936, e al 1977 segnato dal successo di Vittorio Brambilla al volante dell'Alfa 33 TS12.

Qualche anno prima era iniziata l'epopea dell'Euro 2 litri, la serie riservata alla barchette di piccola cilindrata che, con l'attuale format della Elms, ha più di un punto in comune. Un'analogia potrebbe essere quella ad esempio che vede i prototipi della categoria regina LmP1 banditi dalla serie europea legata alla 24 Ore di Le Mans in favore delle LmP2: anche nel Campionato Europeo Sport 2 litri non erano ammesse infatti le cilindrata "maggiori" ma solo le barchette più piccole, quelle che contribuiscono a rendere affollate le griglie di partenza, garantendo spesso uno spettacolo di rango più elevato. ●

Penske 50 e non li dimostra

IL TEAM DI MAGGIOR SUCCESSO NELLA STORIA DELLE CORSE USA COMPIE MEZZO SECOLO. E IL SUO FONDATORE ROGER PARLA DI IERI, OGGI E DOMANI

di Gordon Kirby

foto Getty Images, Sutton-Images.com

Quando Roger Penske ha creato il suo racing team, 50 anni fa, c'erano solo due dipendenti: il pilota Mark Donohue e il capo meccanico Karl Kainhofer. Oggi la Penske Racing o Team Penske che dir si voglia, ha sede a Mooresville in North Carolina ed è famosissimo in America con un record di 400 vittorie e 450 pole position ottenute in diverse categorie, incluse 16 vittorie alla Indy 500 e una dozzina di campionati Indycar.

Ma Penske non è solamente il team owner di maggior successo in America, no, è molto di più. Si è affermato come uno degli uomini d'affari di punta negli Stati Uniti, 50 anni fa ha fondato la Penske Corporation trasformandola in un'azienda di trasporto a livello globale che dà lavoro a 53.000 persone, noleggia quasi duecentocinquanta camion e vende oltre 400.000 auto ogni anno. Quest'anno al Gp di Long Beach dell'Indycar ho incontrato Roger per parlare del suo team e del suo impero economico. Ha iniziato a parlare con grande entusiasmo di quanto forti siano state fino ad ora le sue due Ford alla Nascar Sprint Cup. Brad Keselowski ha vinto il campionato Nascar nel 2012 mentre lo stesso Keselowski e Joey Logano si sono aggiudicati una doppietta per Penske a Las Vegas, in marzo.

«Il fatto che siamo riusciti a inserire negli annali la vittoria di una Nascar con l'aggiunta di una doppietta di Brad e Joey a Las Vegas, poche settimane fa, dimostra la forza del team - ha detto Roger -. Naturalmente le Toyota sono molto forti. Hanno quattro o cinque piloti che possono vincere delle gare, ma noi abbiamo dimostrato che siamo veloci ed eravamo in perfetta forma per il campionato lo scorso anno con Logano finché non è stato buttato fuori da Kenseth a Martinsville. È stata una grande delusione ma siamo andati avanti. Per quanto riguarda la Indycar, sono molto ottimista. Naturalmente siamo concentrati sulla gara numero 100 della Indy 500, in aprile abbiamo corso

sull'ovale corto di Phoenix con tutti i nostri piloti. Questo li ha aiutati a prendere confidenza con il pacchetto per il catino. Simon Pagenaud sta facendo un ottimo lavoro e allo stesso tempo sta acquistando sempre più sicurezza. È in testa al campionato e lo scorso anno a Indianapolis ha disputato una bellissima gara. Quindi penso che quest'anno abbiamo quattro fortissimi "proiettili" per la 500: Helio, Juan, Will e Pagenaud. Due di loro hanno già vinto la gara alcune volte, Will ci è andato vicino più volte e quest'anno tutti e quattro possono giocarsi la vittoria. Penso quindi che in ottica Indy 500 siamo in ottima forma. Sarà questione di esecuzione, affidabilità e anche di un pizzico di fortuna. Ci

presentiamo a Indianapolis con oltre 600 anni di esperienza totale nel team e questo fa una grande differenza. Se consideriamo il numero totale di persone che abbiamo nella nostra officina nel Team Penske arriviamo a 3000 anni di esperienza. Abbiamo sviluppato una vera e propria dinastia di persone che vogliono lavorare per noi e costruire il successo assieme a noi come team».

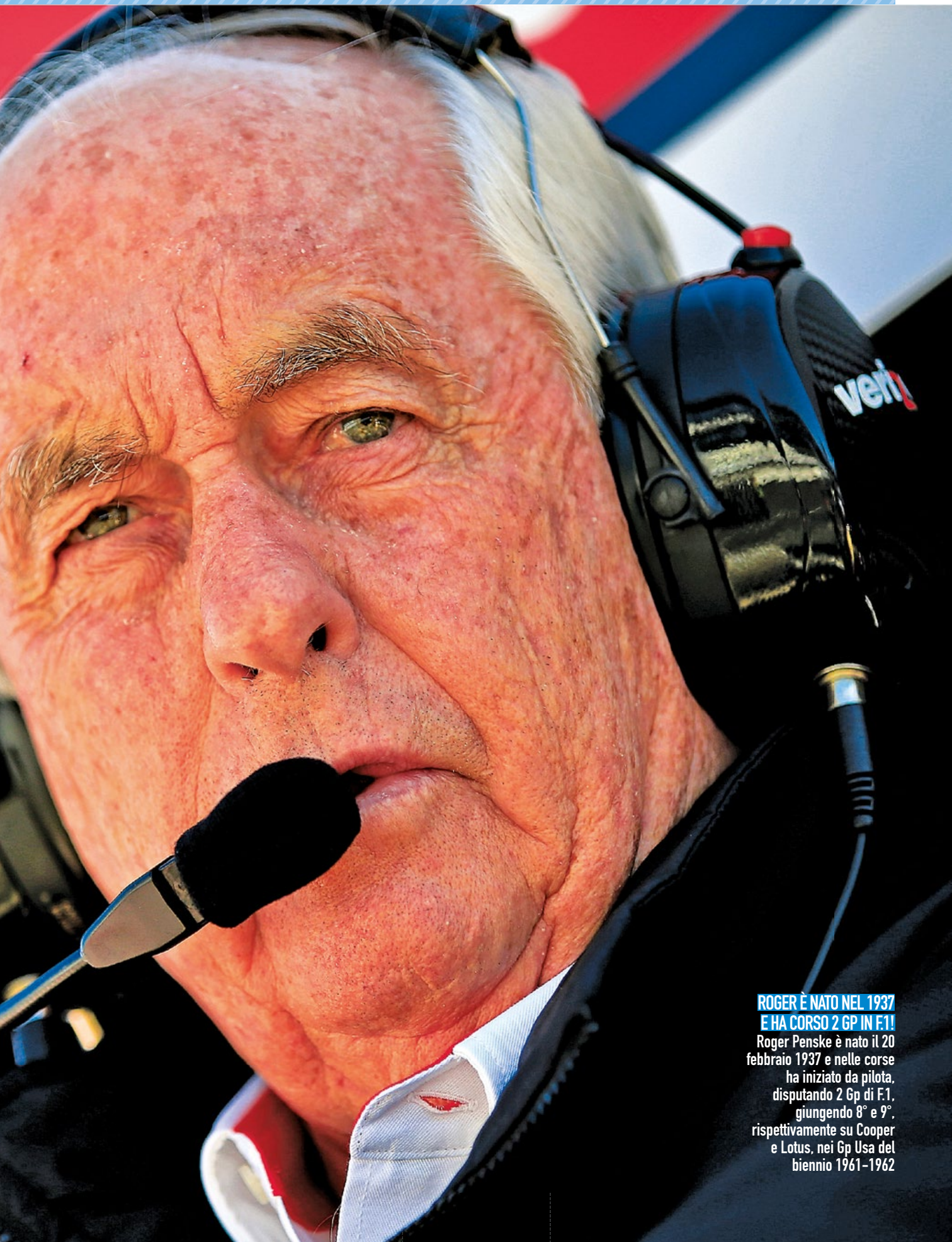
Penske predica sempre ai suoi piloti il lavoro di squadra. Li incoraggia a lavorare a stretto contatto senza avere alcun segreto. «Gestisco quotidianamente le mie attività e se gli uomini

chiave non lavorassero in collaborazione tra loro non avremmo successo. Penso che nel lungo termine questi piloti sappiano di avere tutti le stesse opportunità. Non abbiamo un pilota numero uno o un numero due o tre. Per me sono tutti numeri uno. Qualsiasi cosa io possa fare per sostenerli, nel caso pensino che non hanno le dotazioni giuste o le persone giuste attorno a loro, io lo faccio e posso decidere di fare dei cambiamenti. È molto semplice. Ripensiamo a Mark Donohue e al successo che abbiamo avuto con lui nel periodo in cui abbiamo formato la nostra squadra corse. Mark era uno che spazzava per terra, guidava il camion, dormiva nell'officina di gara. Lui era quello che guidava le

GUARDO ALLA
100ESIMA INDY 500
CON LE MIE
QUATTRO PUNTE
E PAGENAUD È
LEADER IN INDYCAR

ROGER PENSKÉ

”



**ROGER È NATO NEL 1937
E HA CORSO 2 GP IN F1!**

Roger Penske è nato il 20 febbraio 1937 e nelle corse ha iniziato da pilota, disputando 2 Gp di F1, giungendo 8° e 9°, rispettivamente su Cooper e Lotus, nei Gp Usa del biennio 1961-1962

PENSKÉ, 50 E NON LI DIMOSTRA

← auto da corsa, ma avrebbe fatto qualsiasi cosa, come chiunque altro del team. Si deve guidare dall'alto e penso che sia proprio questo ciò che Mark ha fatto. Quando Mark rimase ferito mentre provava la Porsche per la Can-Am ad Atlanta nel 1972 abbiamo inserito George Follmer perché lo sostituisse. Per George era un compito duro perché la vettura era molto potente, turbocompressa, non era una macchina facile da guidare. Alla fine della giornata George aveva avuto un'opportunità per mettere in mostra cosa poteva fare come pilota e per dimostrare che era in grado di inserirsi e lavorare in squadra. Quell'anno penso che George abbia dimostrato di essere un grande pilota di auto da corsa. Ha lavorato con Mark e il team per imparare come ottenere il meglio dalla vettura ed è riuscito a vincere il campionato Can-Am».

Penske ha in mente di ampliare nei prossimi anni il team Nascar da due a tre auto e ritiene che la Serie

stia ottenendo buoni risultati nonostante il recente calo di pubblico e di indici di ascolto Tv in molte gare. «Penso che la Nascar goda di ottima salute», ha dichiarato. «Una gara media richiama quasi 100.000 persone. Ho gestito il Super Bowl nel 2006 a Detroit ed eravamo felici quando avevamo 75.000 presenze o giù di lì quindi penso che avere il pubblico del Super

Bowl alla Nascar ogni weekend sia una cosa piuttosto positiva. Tutti gli sport sono un po' in sofferenza dal punto di vista televisivo, ma bisogna però tener presente anche l'aspetto social media. Ci sono tante cose nuove là fuori e tanto streaming; penso che se si considera il quadro nel suo insieme, combinando tutte queste cose, la Nascar sia in ottima salute».

Penske sottolinea il modo in cui la Nascar ha lavorato assieme ai suoi team per stabilire il pacchetto di regole sulla bassa deportanza che tutti, piloti, team e appassionati, preferiscono al pacchetto dello scorso anno sull'alta deportanza.

«Penso che riporti il pilota alla guida dell'auto e c'è molta più strategia. Le gomme si usurano perché la vettura slitta un po' di più e ci sono più sorpassi. Se hai una vettura migliore in un momento particolare durante la gara, puoi superare. La Nascar ha fatto un buon lavoro e ora con il sistema di franchigie (charter system) c'è un comitato tecnico che aiuta nel processo decisionale e stabilendo quando devono essere effettuati i cambiamenti».

Penske dice che gli piacerebbe vedere la IndyCar seguire le orme della Nascar nella diminuzione della deportanza. «In particolare sugli ovali: non si può correre in un posto come Phoenix in 18 secondi. Penso che le vetture a Phoenix e Iowa, siano troppo veloci. Non c'è possibilità di sorpasso e se c'è un incidente può portare a esiti pericolosi. Per



AL TOP A INDY ANCHE CON MONTOYA
Sopra, Montoya, vincente col team Penske alla Indy 500 nel 2015. In alto Keselowski e Logano, autori per la squadra di una recente doppietta nella serie Nascar Sprint Cup

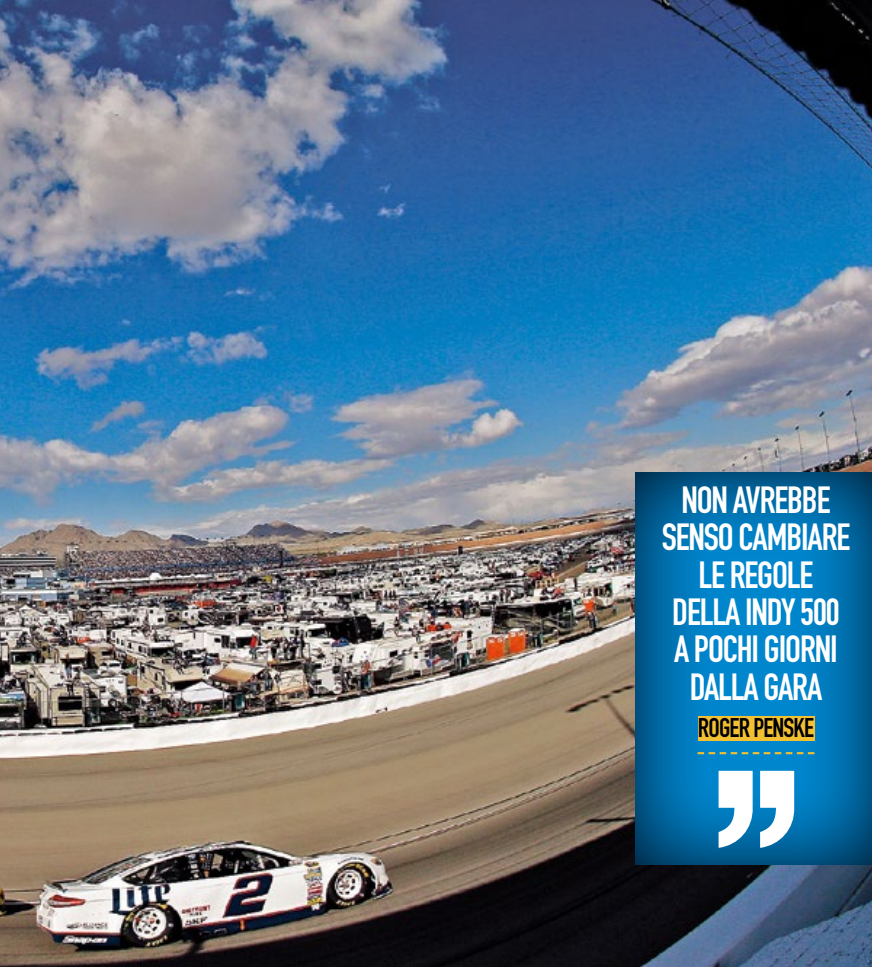
andare forte a Indianapolis, toglie la deportanza, in quel modo si rimette il pilota alla guida dell'auto. E penso che questo sia quello che tutti vogliono veramente vedere. A me, Rick Mears ha detto che tutto ha a che fare con la deportanza. Vorrei che Rick fosse il portavoce per la diminuzione della deportanza. Ha il mio appoggio totale».

Penske si augura che la IndyCar non apporti modifiche dell'ultimo momento al pacchetto regolamenti proprio quest'anno, per la gara n.100 della Indy 500: «Come sapete dobbiamo tutti montare quei pezzi sotto l'alettone in modo che la vettura sia un po' più alta per impedire che si sollevi in aria. Dal punto di vista della sicurezza penso sia la cosa giusta da fare. Non entro nel merito dell'equilibrio delle prestazioni, perché nessuno è mai perfetto. Tuttavia non penso si debbano cambiare le regole a

CONSIDERANDO I VARI FATTORI PENSO CHE LA NASCAR NEL SUO INSIEME SIA IN OTTIMA SALUTE

ROGER PENSKÉ





**NON AVREBBE
SENSO CAMBIARE
LE REGOLE
DELLA INDY 500
A POCHI GIORNI
DALLA GARA**

ROGER PENSKE



trenta giorni dalla gara. Penso che le regole vadano annunciate e poi mantenute come sono».

Ho anche chiesto a Penske quali sono i suoi programmi economici, oggi e in futuro. «L'attività è cresciuta e quindi l'abbiamo consolidata in due attività primarie. Una è di logistica e leasing di camion che abbiamo portato da 300 veicoli a 238.000 con oltre un migliaio di sedi negli Stati Uniti e nel mondo. L'altro ramo è la rivendita di auto al dettaglio. Il 2015 è stato un anno eccezionale. Abbiamo venduto oltre 430.000 unità con rivendite in America e nel mondo. Siamo presenti in Italia, Spagna, Germania, Regno Unito, Irlanda del Nord, Nuova Zelanda, Indonesia e naturalmente Stati Uniti. Qui negli Usa abbiamo anche un'attività di distribuzione di camion attraverso la nostra divisione Premier Truck con sede a Dallas. Un'attività che abbiamo

**DONOHUE, IL PILOTA
CON CUI TUTTO INIZIO'**

In alto a destra, Penske con Mark Donohue, pilota stimatissimo da Roger, col quale il team intraprese anche l'avventura in F1. Donohue morì per le ferite riportate in un incidente a Zeltweg, nel 1975. Sopra, Pagenaud, protagonista nella Indycar



anche in Australia e Nuova Zelanda, con risultati interessanti. Tutte queste attività stanno andando a gonfie vele. La nostra società di leasing ha avuto il suo miglior anno di sempre. Abbiamo una flotta di 230.000 camion, la maggior parte con il brand Penske e gli altri con il brand dei clienti. Alcuni dei clienti più importanti sono nel settore della logistica. Inclusi Ford e Toyota. Queste attività sono collegate al trasporto e molti dei nostri rapporti commerciali sono nati attraverso la nostra attività racing».

Penske gestisce il suo impero economico e i suoi team con l'aiuto di una flotta di sette jet aziendali che fanno base a Detroit, Charlotte e Delaware. «L'azienda ha aerei associati alle diverse attività commerciali. «Io ho un piccolo aereo che uso negli Stati Uniti e poi abbiamo un Gulfstream 550 che usiamo per affari internazionali e oltreoceano. Io, in un anno, passo tra le 900 e le 1000 ore in volo.

È bello stare in aereo perché c'è l'accesso a Internet. Abbiamo il wi-fi e la connessione telefonica è come quella che ho quando sono seduto alla mia scrivania. Ci sono tutte le notizie Bloomberg e tutte le altre notizie economiche in TV e su Internet. Ti dà la possibilità di avere un po' di calma, un po' di tempo per poter pensare a tante cose su cui stai lavorando e cerchi di sviluppare qualche pensiero strategico su ciò che stai andando ad affrontare. Volare ti dà anche la possibilità di trascorrere un po' di tempo in tranquillità con persone con cui vuoi parlare senza interruzioni delle loro intenzioni e del futuro dell'attività o di come poter migliorare. Oggi chi riesce a usare meglio il proprio tempo va più avanti».

Penske è ottimista sul futuro dell'industria automobilistica e del trasporto nel mondo. «La nostra attività nel settore auto nell'Europa occidentale ha avuto un aumento a due cifre e l'attività nel Regno Unito è in crescita - dice -. Da quando è iniziata la crisi finanziaria abbiamo avuto otto o nove anni di espansione del mercato nelle vendite di auto di lusso, che continua a salire. Siamo passati dal 17% del mercato al 25% nel settore lusso e alta gamma. Poi guardiamo agli Stati Uniti, con 17 milioni di veicoli venduti su base stagionale. Potrebbe essere in calo, ma se gli Usa si attestano a 17 milioni di vetture vendute ogni anno e noi possiamo continuare a mantenere la nostra quota di mercato, continueremo a fare ottimi affari per molto tempo. Siamo in ottima forma. Si è parlato di credito e disponibilità, ma abbiamo il più basso tasso di disoccupazione e la più alta possibilità di accesso al credito e nelle auto abbiamo un maggior numero di nuovi prodotti lanciati ogni anno. Quindi direi che l'industria automobilistica è in buonissima salute». ●

Marocco tricolore

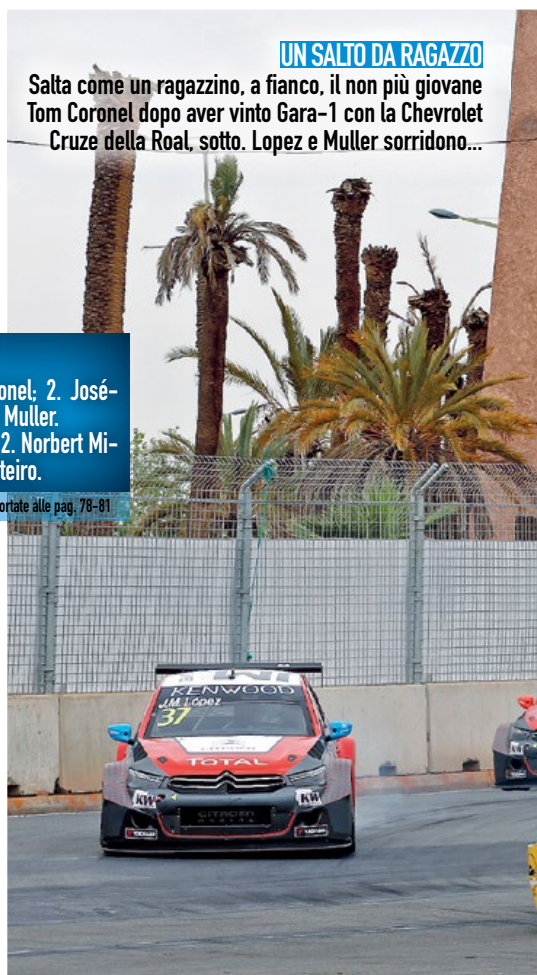
LE VITTORIE DI TOM CORONEL CON LA CHEVROLET CRUZE DELLA ROAL E DI ROB HUFF CON LA HONDA CIVIC DELLA JAS RIPORTANO IN ALTO IL MADE IN ITALY

di **Fulvio Cavicchi**

La gioia straripante della Jas per la fantastica tripletta nella main race fa il paio con quella della Roal dopo l'opening race e soprattutto è un grande evento che deve far festeggiare noi italiani. Che grazie alle due formazioni tricolori torniamo a far sventolare la nostra bandiera in un campionato nato nello Stivale come Etcc e da noi cresciuto fino a diventare Wtcc ma che oggi ci vede sempre meno presenti.

La squadra Honda con sede nel milanese ha concluso un week-end fantastico che ha portato le prime tre posizioni in qualifica e tutto il podio nella corsa principale, segno che la macchina ha fatto grandi passi avanti e continua a crescere durante la stagione. Lo dimostra il fatto di essere stata competitiva per vincere nelle prime due gare, quando non aveva

zavorra, ed in Marocco, dove è stata capace d'essere la più efficace pur con 40 kg di peso aggiuntivo. L'ingegnere Alessandro Mariani ha tenuto a spiegare la posizione Jas riguardo al mancato gioco di squadra a favore di Monteiro per cui in molti si sono interrogati: attualmente il portoghese è secondo in campionato a 14 punti dal bicampione López ed avrebbe potuto essere 10 lunghezze più vicino se in Honda avessero voluto favorirlo facendolo passare. Ma in squadra ritengono sia troppo presto in campionato per fare questi calcoli e l'unico accordo era quello di mantenere le posizioni come decretato dalle qualifiche, cosa poi avvenuta in entrambe le corse. Questo anche per conservare il giusto spirito in squadra, che al momento appare molto positivo grazie anche ad una classifica che vede i piloti delle Civic in seconda, terza e quarta posizione. Felicità anche sul fronte padovano con la Roal, grazie al risultato ottenuto nella prima gara dal veterano Tom Coronel, che è stato capace di sfruttare al massimo gli errori ed i contatti all'inizio, dove in molti hanno cercato di approfittare del mucchio dei primi giri per riuscire a superare in un tracciato che di certo non aiutava. Questo ha regalato al sesto passaggio la leadership all'olandese, che a quel punto è riuscito a raddoppiare la larghezza della sua Chevrolet per impedire alle rimontanti Citroën di scavalcarlo. Così facendo è arrivato un successo molto importante sia per lui che per la squadra, che lo rilancia anche nel Wtcc Trophy, la speciale classifica per i piloti privati. Nessun festeggiamen-



UN SALTO DA RAGAZZO

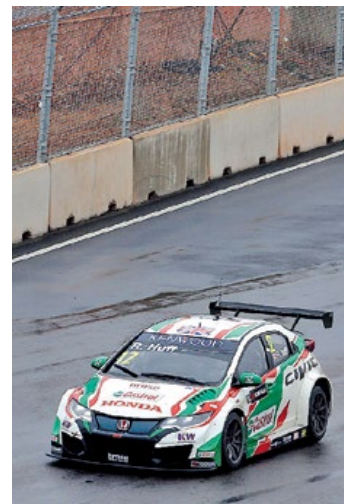
Salta come un ragazzino, a fianco, il non più giovane Tom Coronel dopo aver vinto Gara-1 con la Chevrolet Cruze della Roal, sotto. Lopez e Muller sorridono...

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Tom Coronel; 2. José-Maria López; 3. Yvan Muller.
Gara-2: 1. Rob Huff; 2. Norbert Michelisz; 3. Tiago Monteiro.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

to per Citroën in un week-end del Mondiale Turismo è un evento più unico che raro da quando la Casa francese è entrata ufficialmente nel Wtcc e questo... ha fatto persino piovere in Marocco! Finora era successo solo una volta (in Cina, a Goldenport, nel 2014) che non arrivassero vittorie ed è segno che probabilmente l'attuale situazione delle zavorre è arrivata a dare pari possibilità a tutti. Possibilità che però le Volvo S60 sono state le uniche a non sfruttare, dopo aver perso la grande occasione della Opening Race quando Thed Björk è stato centrato in pieno e senza tanti complimenti da Nicky Catsburg, visto che lo svedese era veloce e avrebbe potuto lottare con Coronel per la vetta. ●





Le **modifiche** non convincono

IL TRACCIATO CITTADINO DI MARRAKECH È STATO AGGIORNATO PER RENDERLO PIÙ ATTRAENTE MA IL RISULTATO LASCIA PERPLESSI

La vecchia versione del circuito cittadino di Marrakech era un tracciato poco appassionante, dove contava molto la vettura che si guidava per essere competitivi sui lunghi rettili. Per il 2016 il circuito Moulay El Hassan è stato rivoluzionato con l'obiettivo di renderlo più guidato ma il risultato è riuscito solo a metà. Sicuramente è apparso più come un circuito vero e proprio che non un semplice insieme di lunghi rettili e chicane, ma era in molti punti veramente stretto e comunque con poca personalità. Un circuito come tanti, che non rimane nella mente. Il Campione del Mondo José-María López ha detto senza mezzi termini: «*Rimpiango le vecchie chicane!*». Si tratta di un tracciato totalmente differente rispetto a quello di prima, molto più corto e lento, che soprattutto non ha punti dove poter tentare il sorpasso, come ha dimostrato la prima gara dove sono stati gli errori di guida gli unici a creare movimento in classifica. Meglio la seconda sfida, dove però sicuramente ha influito tanto il fatto che si sia corso sul bagnato in uno stradale, che quindi permetteva differenti traiettorie poco influenzate dai punti dov'era presente più o meno gomma. Ma è difficile poter contare sempre sulla pioggia, in Marocco... ●



HUFF SORRIDE
 Vittoria di Rob Huff in Gara-2, a destra, con la Honda della Jas. A sinistra, tre vetture giapponesi in fila indiana sul tracciato di Marrakech. Sopra, le Lada Vesta occupano tutta la sede stradale





Mortara che inizio!

**SUCCESSO PER IL NOSTRO PILOTA NELLA PROVA D'APERTURA.
E IN GARA-2 S'È VISTO IL TRIONFO DI PAUL DI RESTA**

di **Alessandro Gargantini**

HOCKENHEIM - Il lavoro da alchimisti degli organizzatori, che hanno ridisegnato il sistema delle zavorre e messo mano al regolamento sportivo, ci ha consegnato un Dtm rinnovato, sicuramente avvincente per i duelli che si sono visti in pista ma anche poco decifrabile per chi deve commentare i valori o capire da casa perché i protagonisti del giorno prima vengono bocciati in quello seguente. Certo, la stagione è agli inizi ed è ancora presto per comprendere bene le regole e assimilare il concetto che, dopo le qualifiche, viene penalizzata la Casa più veloce in termini di miglior tempo teorico considerando i singoli intertempi in qualifica. Aspetti regolamentari a parte, la prima stagionale del Dtm è stata coinvolgente e gli ottantamila sulle tribune hanno apprezzato lo

show che ha avuto come grandi "Action man", ovvero protagonisti assoluti, Edoardo Mortara e Paul di Resta. Il nostro portacolori, debilitato sul volto e nel fisico a causa di un'indisposizione che gli ha fatto anche perdere parecchio peso, è stato perfetto nella prima manche, quando ha be-

fato il poleman Nico Mueller al via ed ha contenuto la rimonta di Robert Wickens, involandosi verso il successo.

«Non è stato facile - ha spiegato Edo nel dopo-

gara - . Non sono partito benissimo ma Mueller ha fatto anche peggio di me e ha di fatto bloccato lo scatto di Wickens. Nel week-end la mia macchina andava molto bene, una sensazione che ho avuto sin dal venerdì. Soltanto sul finale, negli ultimi cinque giri, le gomme sono andate in crisi ed ho dovuto alzare un po' il piede.

Fortunatamente avevo un discreto margine e Wickens non s'è troppo avvicinato». Edo non ha potuto neanche pensare al bis la domenica in quanto la zavorra aggiuntiva lo ha penalizzato nelle seconde qualifiche, relegandolo, da vincitore, in sesta fila. In gara poi, l'italiano di Ginevra è stato centrato alla seconda curva ed ha dovuto recuperare da ultimo, fino a quando si è staccato un finestrino ed ha dovuto perdere altri dieci secondi al pit-stop. Insomma, una gara-no, dove non è andato oltre il dodicesimo posto, anche grazie ai tanti ritiri. L'altro mattatore di Hockenheim è stato Paul di Resta, che ha ritrovato smalto. Quarto nella prima manche, l'ex-F1 ha siglato la pole nelle qualifiche della domenica ed ha rifilato in gara un abisso di tredici secondi al trio Bmw composto da Glock, Farfus e Martin. Lo scozzese guida ora la graduatoria con 11 punti di vantaggio su Wickens, sesto la domenica, seguito a una lunghezza da Mortara. In un fine settimana che in molti hanno soprannominato da rodeo, visti i tanti incidenti, hanno convinto Nico Mueller, terzo nella prima frazione, e Gary Paffett, protagonista di una furiosa rimonta la domenica dopo un drive through per unsafe release durante il pit-stop. Da dimenticare la prima uscita stagionale di Jamie Green, atteso protagonista, e dell'unico rookie presente: Esteban Ocon. Entrambi hanno fatto pochi chilometri a causa di ripetute collisioni. Un po' in ombra Adrien Tambay e Timo Scheider, che non hanno riposto al meglio all'appello di Dieter Gass che alla vigilia li aveva messi sotto esame. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Mortara; 2. Wickens; 3. Mueller. Gara-2: 1. Di Resta; 2. Glock; 3. Farfus.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



BENTORNATO PAUL!

Lo scozzese ex-F1 Paul Di Resta, sotto, ha dominato con la Mercedes la seconda gara dell'appuntamento d'apertura del Dtm. Sul gradino più basso del podio nella prima delle due corse Nico Muller con l'Audi, in basso



PLOTONE MULTICOLORE

Il gruppo delle vetture che animano il Dtm, sopra, s'avventa verso la prima curva della stagione 2016. Sotto, la Bmw di Glock. Sopra a sinistra un raggiante Edo Mortara festeggia il successo nella prima gara



Ullrich lascia Audi e va all'Itr?

LA VOCE, CLAMOROSA, È CIRCOLATA NEL PADDOCK DELLA PRIMA GARA. IL MANAGER DA CORSA PRENDEREBBE IL POSTO DI AUFRECHT

La grossa novità circolata nel paddock di Hockenheim riguarda il futuro assetto della Itr - la società con sede a Stoccarda che organizza il Dtm - ed il capo dell'Audi Motorport che a fine anno potrebbe chiudere la sua lun-

ga permanenza presso il colosso di Ingolstadt. Da tempo all'interno dell'Itr c'è maretta, con le Case non soddisfatte di come vanno le cose ed intenzionate ad apportare dei cambiamenti. L'ultima polemica ha riguardato il si-

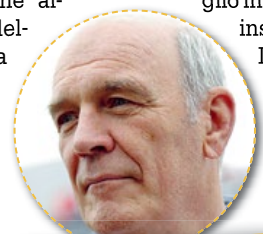
stema delle zavorre e la concessione fatta alla Bmw, che ha tolto in extremis 7,5 kg dalle sue vetture. In Germania, hanno subito rinominato il fatto "Bmw lex", ovvero legge pro-Bmw, ma all'Itr non hanno voluto rilasciare commen-

ti, né dare spiegazioni. L'indiscrezione bomba, dicevamo, riguarda Wolfgang Ullrich, la cui strada potrebbe intrecciarsi con quella della società tedesca. Dove andrebbe a ricoprire il posto dell'attuale numero uno Hans-Werner Aufrecht.

Ufficialmente ammalato nella giornata di presentazione alla stampa della nuova stagione, il capo della Hwa s'è rivisto in pista a Ho-

ckenheim. L'argomento successione è assolutamente tabù in questo momento ma qualcosa in superficie già si muove. Jurgen Pippig, membro del board e capo dell'ufficio stampa motorsport dell'Audi, s'è appena dimesso dal ruolo di Vice presidente. Una prima mossa per ridisegnare il Consiglio in attesa che si

insidi Ullrich? La notizia è tutta da verificare ma presto ne sapremo di più! ●



Wolfgang Ullrich

di **Massimo Costa**

Quest'anno il team belga Audi Wrt presenta nel campionato Blancpain Sprint ben 5 R8 Lms. Tra queste, due gli equipaggi di assoluto prim'ordine: Laurens Vanthoor e Frederic Vervisch, Robin Frijns e Dries Vanthoor, fratellino di Laurens al debutto nel mondo Gt, ma già velocissimo. L'assaggio lo hanno subito concesso a Misano dove i due esperti belgi hanno vinto il primo round stagionale. Pronostici rispettati dunque. Ma a Brands Hatch, per la 2ª tappa della categoria, è accaduto l'impensabile. Le due Audi del team di Vincent Vosse col miglior pronostico hanno vissuto una qualifica non molto felice e si sono ritrovate assieme in 5ª fila. Ed ecco allora spuntare la R8 Wrt di Christopher Mies ed Enzo Ide, col tedesco che ha saputo cogliere il quarto tempo assoluto. Finita qui? Proprio no. Perché la strana coppia, il professionista 27enne con tuta Audi ufficiale e il gentleman 24enne che ha iniziato a gareggiare in auto da pochi anni, nella corsa di qualifica ha colto il 3º posto finale e nella main race l'hanno davvero combinata grossa andando a vincere. Il più contento di tutti era proprio Vosse che gonfiava il petto nel vedere che il suo equipaggio non di punta si era messo tutti dietro. Una bella dimostrazione di forza del team Wrt.

Nella gara di qualifica, Mies ha svolto il primo stint guadagnando subito nelle prime fasi una posizione sulla Mercedes di Jaafar, poi Ide ha fatto il resto nella seconda parte tenendo un ritmo elevato che gli ha permesso di chiudere sul terzo gradino del podio. Nella finale, a prendere il via è stato Ide che ha fatto con perizia il suo compito. La strategia del team è stata di quelle perfette perché il belga col nome giapponese è stato fatto rientrare prima di tutti gli altri. Una mossa che si è rivelata vincente perché quando anche Szymkowiak-Schneider (vincitori della gara di qualifica con la Mercedes del team Htp) e Soucek-Soulet con la Ben-



L'AUDI R8 ANCORA SOTTO AI RIFLETTORI
In terra d'Inghilterra la Blancpain Gt Sprint ha vissuto un week end a sorpresa nel quale sotto i riflettori sono finiti Ide e Mies, sotto, con l'Audi R8 del team Wrt

Cose in **Audite**

A SORPRESA I MATTATORI DEL SECONDO ROUND DELLA SERIE SONO IDE E MIES, LA STRANA COPPIA DEL TEAM WRT

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Ide-Mies (Audi); 2. Szymkowiak-Schneider (Mercedes); 3. Soulet-Soucek (Bentley).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

tley, hanno fatto la sosta, si sono ritrovati dietro alla nera Audi Wrt. Mies ci ha messo del suo per tenere dietro il giovane olandese Szymkowiak ed è stato bravo a tenere la prima posizione fino alla bandiera a scacchi. Se Mies in carriera ha vinto tanto, Ide è un ricco fiammingo (business di famiglia, l'acciaio, lui si diletta con gli orologi) che a vederlo non penseresti mai a un protagonista nel motorsport. Ma l'aspetto spesso non è tutto. ●

CHE SUCCEDDE ALLE LAMBO? **Huracan di rincalzo**

Che succede alla Lamborghini? Le Huracan dovevano essere le vetture sorpresa della stagione, quelle che avrebbero dato del filo da torcere ad Audi, Bentley, Mercedes e McLaren. E invece, le Lamborghini si stanno ritrovando a battagliare per le posizioni di rincalzo, sempre troppo distanti dai migliori. A stento riescono a stare nella top ten. A Misano, la prima vettura classificata era stata quella del team Attempto per Zampieri-Niederhauser (decima), domenica a Brands Hatch ancora un decimo posto questa volta per Beretta-Stolz con la Huracan di Grasser. In mezzo si è disputata la prova di Monza della serie Endurance, con Bortolotti-Ineichen-Bleekemolen ottavi. Che succede alle Huracan?





L'importanza dell'efficienza

L'Università Niccolò Cusano compie dieci anni
Ecco i risultati ottenuti dalla Facoltà di Ingegneria

Questo contributo sarà atipico rispetto ai precedenti perché non verterà su problematiche di tipo tecnico e scientifico, ma farà il punto sul decennale della fondazione dell'Università Niccolò Cusano. Personalmente sono stato coinvolto in questo interessantissimo esperimento circa quattro anni fa quando è partita la Facoltà di Ingegneria e proprio sull'evoluzione che ha avuto quest'ultima, vorrei condividere alcune considerazioni. Come alcuni di voi sapranno un Ateneo inserito in un contesto Europeo deve sviluppare le sue attività secondo delle linee chiaramente identificate. La prima è lo sviluppo di una didattica aggiornata ed efficiente che personalmente interpreto come uno strumento in grado di trasferire con elevata efficienza, in una tempistica accettabile, una preparazione adeguata. Vale la pena chiarire il concetto di efficienza, che si potrebbe definire come la percentuale di allievi che raggiungono l'obiettivo finale, basta fare una visita sul sito delle più attraenti università europee e statunitensi per comprendere l'importanza che fuori dall'Italia si dà al con-

retto di efficienza; quest'ultimo non deve essere inquinato da una diminuzione della preparazione, ma solo da una metodologia di trasferimento ottimale. La seconda linea di sviluppo si riferisce all'attività di ricerca, mentre la terza si occupa dei rapporti che l'ateneo deve sviluppare con il mondo industriale e con importanti settori della società civile. Guardando, attraverso queste linee di sviluppo il lavoro fatto, all'interno della Facoltà di Ingegneria, si possono fare le seguenti considerazioni. Da un punto di vista didattico è stata razionalizzata l'offerta, inserendo accanto alle classiche specializzazioni industriali alcuni percorsi innovativi come l'agroalimentare e l'ingegneria medica.

Tutti i percorsi formativi sono periodicamente sottoposti al giudizio di grossi gruppi industriali mentre i percorsi formativi innovativi sono sviluppati in collaborazione con multinazionali operanti nel settore. Le modalità di erogazione della didattica sono in continua evoluzione per raggiungere quegli obiettivi di efficienza prima elencati: come tutte le cose ci sono margini di miglioramento ma il lavoro effettuato è significativo. Il risultato di quanto fatto è quan-

tificabile con le oltre 500 matricole che quest'anno si sono iscritte alla Facoltà di Ingegneria, numero rilevante che di solito si ha in Atenei con una consolidata esperienza di qualche decennio in attività didattiche. La realizzazione di oltre 100 prodotti di ricerca (pubblicazioni su riviste internazionali indicizzate) certifica la bontà del lavoro effettuato, dal corpo docente e amministrativo, in questo campo; inserisco anche la parte amministrativa in quanto il suo funzionamento efficiente è una condizione necessaria al raggiungimento di importanti obiettivi sia in ambito didattico che di ricerca. Infine, il terzo punto ha visto l'Ateneo vincitore di numerosi progetti di ricerca in ambito nazionale ed europeo: la stipula di contratti con importanti aziende automobilistiche italiane promotrici del Made in Italy, la partenza di una scuola di Dottorato concludono le attività implementate e attivate nell'ultimo triennio. All'interno delle attività svolte nel sociale, anche se non strettamente connesse con l'attività della Facoltà, è doveroso porre l'accento sull'impegno dell'Ateneo verso il mondo sportivo con un particolare riferimento a quello che vede coinvolti atleti diversamente abili, impegno che posso affermare è unico nel nostro paese da parte di una struttura accademica. Mi rendo conto che ho consumato lo spazio a mia disposizione e che quindi non posso raccontarvi gli sforzi verso una dimensione Europea dell'Ateneo con l'attivazione di un programma "Erasmus Plus" e l'accreditamento dell'Ateneo in Inghilterra con la conseguente apertura di una sede a Londra, inoltre non ho la possibilità di descrivervi i laboratori di Ingegneria e di Genetica, posso solo invitarvi a visitare il Campus e a venire a conoscere questa nuova realtà accademica.



Siebert resta in vetta

L'ARGENTINO VINCE GARA-3, CHIUDE TERZO NELLA FINALE E RIMANE LEADER DELLA SERIE. BAIZ INFILA LA DOPPIETTA

di **Fiammetta La Guidara**

ADRIA - Tre vincitori diversi nelle quattro gare disputate questo weekend sul tracciato rodigino nel secondo round del F4 Italian Championship. E' mancato il protagonista di Misano, il pilota che è stato capace di riempire la sala stampa in occasione del primo appuntamento: Mick Schumacher, vincitore di due gare su tre. «Non correremo ad Adria questo weekend», ha annunciato il figlio di Michael tramite il suo profilo Instagram. «Abbiamo deciso di non andare perché ci sarebbero troppi problemi logistici dopo i test di questa settimana. E nel campionato italiano di F4 si possono scartare cinque risultati in totale. La mia prossima gara sarà Imola».

Assente, infatti, tutto il Prema Powerteam, quindi anche il leader della classifica rookie, l'estone Juri Vips. Con 31 piloti al via e 17 nazionalità rappresentate, è stato mantenuto il nuovo format inaugurato a Misano di fronte alla presenza di oltre 40 piloti, ovvero le tre gare di qualificazione che decidono l'ordine di partenza - e le eventuali esclusioni, in caso di sovrannumero - della sfida finale. Tutte le gare, però, hanno identica durata - 25 minuti più un giro - e assegnano uguale punteggio.

Il weekend di Adria ha fatto registrare un grosso equilibrio in pista, con tre diversi piloti a salire sul gradino più alto del podio. In gara-1 la vittoria è andata al venezuelano Mauricio Baiz del team Mucke, davanti al colombiano Joao Vieira del team Antonelli e al nostro Simone Cunati, portacolo-

ri della squadra di Vincenzo Sospiri, primo dei rookies. In gara-2 è stato il messicano Raul Guzman Marchina, a piazzarsi davanti al cinese Ye Yifei del team Mucke che ha preceduto il compagno di squadra Baiz. Alfieri del Team DR Formula e autore della pole assoluta, Guzman aveva già vinto a Misano, così come l'argentino Marcus Siebert: leader della terza gara di qualificazione davanti a Simone Cunati e a Richard Verschoor, del team Bhaitech, che ha ereditato il podio dopo la squalifica di Ye Yifei, trovato sottopeso.

Nella finale, dopo una bella bagarre si installa al comando Maurizio Baiz, davanti a Ye Yifei e Marcos Siebert. Poco prima che scada il tempo regolamentare, il contatto fra Raucci e Artem porta all'ingresso della safety car: intanto scade il tempo e inizia l'ultimo giro. La safety car deve rientrare proprio nella tornata conclusiva, ma i lampeggiatori rimangono accesi fino a poco prima che prenda la via della pitlane. Baiz e il gruppetto dei primi rientrano in pitlane e i primi a transitare sotto la bandiera a scacchi sono Schlom, Maini e Malvestiti.

La classifica dei cronometristi sui monitor a circuito chiuso lo conferma. Dopo qualche minuto, però, viene ufficializzato l'ordine d'arrivo del giro precedente, con qualche polemica. Doppietta di Baiz, dunque, davanti a Yifei. Con il terzo posto Siebert si conferma al comando della classifica di campionato davanti a Guzman e Baiz, mentre Simone Cunati balza in testa alla graduatoria dei rookies. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Baiz. Gara-2: 1. Guzman. Gara-3: 1. Siebert. Gara-4: 1. Baiz.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81





GUZMAN SI È IMPOSTO IN GARA-2

Sotto corpo a corpo tra Cunati (a sinistra) e Guzman che si è aggiudicato la vittoria mettendo tutti dietro in gara-2



Sopra, Siebert leader della serie dopo due round. A lato e in basso a sinistra il venezuelano Baiz che si è imposto due volte. In basso l'italiano Galbiati in difficoltà sulla pista di Adria dove al via si sono dati appuntamento in 31



Cunati nuovo leader dei rookie

SIMONE HA CENTRATO UNA TRIPLETTA E ORA COMANDA TRA I DEBUTTANTI OLTRE A OCCUPARE IL 6° POSTO NELLA GENERALE

Il nuovo leader della classifica rookie è italiano, si chiama Simone Cunati e corre con il team di Vincenzo Sospiri. Ad Adria ha fatto tripletta, piazzandosi primo degli esordienti in tutte le gare in cui si è schierato. Cunati è anche sesto in classifica assoluta.

Nato a Como diciotto anni fa è un debuttante in F.4, anche se è fra i più grandi di età in questa compagine che vede al via per la maggior parte quindicenni. Ma ha la "fame" di vittorie dei più giovani e, nel contempo, ha accumulato già una certa esperienza. Si è tolto la soddisfazione di vincere un mondiale, in kart, nella classe 60 nel 2007 e poi ha iniziato a lavorare in questo settore: quando aveva cominciato a sviluppare il motore per kart di classe Kz per la lame.

Si è messo subito in luce al debutto a Misano ed è arrivato ad Adria con un conto in sospeso con il podio: «*Peccato per gara-3 dove mi hanno preso, quella era da vincere, considerando che partivo decimo ed ero risalito in terza posizione*», ha detto Simone il venerdì ad Adria. Inutile chiedere ai piloti della F.4 qual è il loro obiettivo: la risposta è univoca. Abbiamo provato con Cunati. E la sua determinazione non ha sorpreso, perché lo avevamo già capito da come scalava posizioni a Misano: «*Voglio vincere. Sia il campionato rookie che la classifica assoluta*».

«*E' una mini F.1 ed è tutta italiana. E il livello è molto alto, più di quello che immaginavo vedendo le gare l'anno scorso. I primi cinque/sei piloti vanno veramente forte*». ●

VOGLIO SVETTARE ANCHE NELLA CLASSIFICA ASSOLUTA E NON SOLTANTO TRA GLI ESORDIENTI

SIMONE CUNATI

”



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Colciago; 2. Viberti; 3. Giaccon J. Gara-2: 1. Colciago; 2. Viberti; 3. Costamagna.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Il ritorno di Colciago

DOPO CINQUE STAGIONI DI INATTIVITÀ, ROBERTO RIENTRA E LASCIA SUBITO IL SEGNO NELLA SERIE ARTIGLIANDO DUE VITTORIE DA VERO DOMINATORE

di **Fiammetta La Guidara**

ADRIA - È partita con molte novità la nuova stagione del campionato italiano Turismo: con gare sprint, da 25 minuti più un giro, e non più da 48, com'era nel Cite, e poi con l'impegnativa partenza da fermi anziché lanciata. Nuova anche la classe Tcs, che è riservata alle vetture più vicine alla serie. Nella versione nazionale del Tcr il mattatore del weekend sul circuito veneto è stato Roberto Colciago: un pilota che ha vinto il titolo di Formula 3 nel 1990, e che poi è passato a quello che allora si chiamava Superturismo, vincendo il titolo nel 2006. In quello stesso periodo correva anche nell'europeo e nel mondiale Turismo, e ha continuato ad essere protagonista fino al 2009, vincendo il tricolore nel Cite, per poi ritirarsi alla fine dell'anno successivo. Dopo cinque stagioni di inattività, però, il pilota di Saronno ha ancora lo stesso piede, e nel weekend del rientro ha dominato le prove libere e le qualifiche e ha stampato una doppietta, con tanto di giro veloce in entrambe le gare. La vettura è la Honda Civic Tcr che ha disputato la scorsa stagione del Tcr internazionale. «È arrivata direttamente da

DUE BIS FIRMATI HONDA

Sopra in azione, e sotto sul podio, Roberto Colciago, a destra assieme a Viberti dominatore del primo round del Tricolore Turismo. Sopra, a destra, Costamagna e in alto Nerman a segno per due volte in Tcs

Macao, dove ha corso con Gleason - spiega Colciago - L'ho provata un giorno sulla pista di Cervesi- na e poi siamo approdati qui. Ho subito individuato nella Ags di Roger Perini la mia squadra, e la Jas garantirà tutto il supporto tecnico necessario: con loro mi tolsi la soddisfazione anche di una pole position a Curitiba, nel Wtcc».

La doppietta era l'obiettivo di Colciago: «Se sono tornato non è per fare due giretti... dentro di me c'è il fuoco di fare bene, anche se adesso, a 48 anni, le sensazioni non sono più le stesse di dieci anni fa - ha detto ancora Colciago. - Il Tcr nazionale è interessante, mi ricorda il Turismo di una volta... Se non decolla così, non vedo altre soluzioni: che la formula sia ottima lo sta dimostrando anche il Tcr internazionale».

Alle spalle di Colciago si è piazzato in entrambe le gare Alberto Viberti: approdato dal Gt, dove lo scorso anno è stato in corsa per il titolo fino all'ultimo in coppia con Mirko Bortolotti sulla Lamborghini, ha corso con una Seat Leon con cambio sequenziale. Sul terzo gradino del podio si sono alternati Jonathan Gia-





con - su Leon Tcr 2016 - e Marco Costamagna, su Leon pure con il sequenziale.

Nella Tcs, ancora un successo di Honda, con il diciassettenne svedese Karl Gustav Nerman che ha centrato due successi, chiudendo sempre davanti alla Peugeot 308 di Massimo Arduini e Renato Gaiofatto. In gara-1 terza piazza per Alberto Bassi sulla Seat Leon Station Wagon, secondo delle 2000: protagonista di un'uscita nelle fasi finali di gara-2 per un problema ai freni, ha ereditato il podio Kevin Giaccon su Alfa Romeo Mito, primo delle 1.400. ●

ECCO SCHIERATI UOMINI E MEZZI

A destra, lo schieramento di uomini e mezzi al via del nuovo Tricolore Turismo che si è aperto con qualche polemica da parte di Seat che non ha gradito alcune scelte regolamentari decise per rimpolpare la griglia

Turismo al via con polemica

IL DIRETTORE GENERALE DI SEAT ITALIA WYHINNY NON CI STA: «IL NUOVO TCR SECONDO ME È TALE MA SOLO TRA VIRGOLETTE»

«**I**l nuovo Tcr secondo me è tale solo fra virgolette», dichiara Peter Wyhinny, direttore generale di Seat Italia. «La prospettiva di realizzare un Tcr compatibile con la serie internazionale non si è verificata e la griglia che abbiamo visto ad Adria è un pasticcio. Con 2 secondi a giro di forbice tra le vetture Tcr e quelle in versione Cup, più che una gara è una processione. In gara-2 la prima Leon Cup è arrivata sì terza ma a 46 secondi dal primo, in una gara di 19 giri su una pista corta come quella di Adria. Per riempire la loro griglia in Acì Sport hanno accolto le macchine della nostra Cup, anche se non erano in linea con la regolamentazione. Noi avevamo promesso la nostra partecipazione con 4 vere

ne del virus del motorsport, e forse con la nostra presenza in pista e nel paddock facciamo venire la voglia di correre a molti. E ora con tutte queste deroghe ai regolamenti, ci sentiamo danneggiati».

«I responsabili di Acì Sport ci avevano detto che la Leon Cup Racer poteva correre nel Tcr così com'era - spiega Imerio Brigladori, patron del team BF Motorsport - Invece giovedì è arrivato il contrordine: se volevo correre dovevo aggiornare le macchine secondo il regolamento Tcr, cosa che abbiamo dovuto fare in fretta e furia intervenendo sugli assetti ad Adria prima delle gare e fino al sabato non abbiamo saputo se potevamo correre o meno». «Abbiamo saputo solo all'ultimo momento che le Leon Cup Racer non potevano corre-

LA GRIGLIA È STATA RIEMPIUTA CON VETTURE DELLA NOSTRA CUP NON IN LINEA COI NUOVI REGOLAMENTI

PETER WYHINNY



re nel Tcr nella configurazione originale - spiega Massimo Poli del Team Nos - Essendo la nostra vettura non Tcr ma Cup abbiamo dovuto alzarla a regolamento Tcr, intervenendo sulle molle e quindi riparametrando tutte le geometrie. Un intervento che ci fa perdere secondi preziosi a giro... e che i piloti non hanno gradito». ●



Nel segno di Baldan

QUELLO DEL VENETO NEL PRIMO ROUND DEL MONOMARCA È UN VERO E PROPRIO DOMINIO. NICOLA FA SALTARE IL BANCO

di Fiammetta La Guidara

ADRIA - La 2ª edizione della Seat Leon Cup ha preso il via sotto il segno di Nicola Baldan: il veneto ha messo a segno infatti un weekend perfetto, a partire dalla pole per concludere con una doppietta e il giro veloce in gara-1. Per completare l'ensemble assoluto gli è mancato solo il primato cronometrico in gara-2, siglato dal cam-

pione in carica Giaccon, che però poi è stato fermato da un problema ai freni. La Leon Cup Racer è una vettura da 330 cv e per arrivare a padroneggiarla serve una certa esperienza in pista: per questo al via della stagione si sono visti in gran parte i protagonisti dello scorso anno e i volti nuovi provengono dalla stessa famiglia Seat, ov-

vero dall'Ibiza Cup. A cominciare da Carlotta Fedeli. La ventiquattrenne romana, che corre con i colori del team BD Racing, ha imparato in fretta: in gara-1 ha "spiat-tellato" le gomme con qualche frenata eccessiva e si è dovuta accontentare della nona posizione, ma nella manche della domenica si è piazzata sul podio, anche se il ritiro di Jonathan Giaccon e i problemi tecnici del fratello minore di quest'ultimo, Kevin, le hanno spianato la strada.

Arrivano dall'Ibiza Cup anche Alberto Vescovi, terzo in gara1, Alberto Biraghi e Gianpiero Wyhinny, il direttore generale di Seat Italia, che dopo aver conquistato una vittoria e due podi sull'Ibiza nel 2015, ha abbassato velocemente i tempi su giro al volante della Leon e si è piazzato settimo in entrambe le manche, girando ad appena un secondo dal vincitore Baldan in gara2. Sul secondo gradino del podio di gara2 si è piazzato un ottimo Raffaele Gurrieri, che lo scorso anno aveva concluso la stagione al settimo posto. ●

ECCO ALCUNI ACCORGIMENTI PER SVETTARE

Particolari vincenti

Per vincere in un monomarca come la Leon Cup dove le vetture sono tutte uguali, serve lavorare molto sugli assetti e sui piccoli particolari. «Una buona regola è quella di cambiare le gomme in griglia», osserva Roberto Remelli, patron del Team Pitlane Competition che schiera in pista Nicola Baldan, Alberto Vescovi e Franco Fumi, e che è reduce dal titolo mondiale nel Tcr con Stefano Comini, come struttura di supporto del team Target. «Serve anche fare un buon rodaggio delle gomme e dei freni nei primi due giri e in piste come questa di Adria, dove non ci sono lunghi rettilinei, è bene spostarsi ogni tanto dalla scia del pilota che ci precede per far raffreddare i freni». Proprio con questo team Nicola Baldan punta ad affrontare il Tcr internazionale. «La Leon Cup è la palestra ideale», osserva il pilota veneto, che di professione fa l'istruttore di guida sicura e sportiva e gestisce un kartodromo a Chioggia.



Sopra testa a testa Gurrieri-Giaccon, sotto Carlotta Fedeli. In basso, Baldan autentico mattatore del primo round con 2 vittorie



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Baldan; 2. Giaccon J.; Vescovi. Gara-2: 1. Baldan; 2. Gurrieri; 3. Fedeli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Torelli; 2. Volpato-Paggi;
3. Ferri. Gara-2: 1. Ferri; 2. Torelli;
3. Gnemmi-Tommasin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

AI FERRI CORTI

Il terzo posto in gara-1 e il 1° nella seconda sfida non sono bastati a Ferri per diventare leader: meglio di lui ha fatto Torelli, in basso che ha artigliato una prima e una 2ª piazza



Confronto generazionale

IL 25ENNE TORELLI VINCE IN GARA-1, IL 50ENNE FERRI SVETTA NELLA SECONDA SFIDA. STORIA DI UN MONOMARCA SENZA ETÀ

ADRIA - Alla sesta edizione la Seat Ibiza Cup si conferma nella formula endurance, con due gare da 48' più un giro, ma si rinnova nella griglia di partenza: tanti i piloti junior - ovvero under 25 - alcuni provenienti dal kart e al debutto nell'automobilismo. Con la piccola della Casa di Martorell, però, continuano a divertirsi e a vincere anche i piloti esperti, e in questo primo round la classifica segna una situazione di parità fra le due categorie, con il successo dello junior Gabriele Torelli in

gara-1, al quale ha fatto riscontro la vittoria del gentleman Roberto Ferri in gara-2. Due volti molto conosciuti nella Ibiza Cup: Torelli ha sfiorato il titolo lo scorso anno, in equipaggio con Gabriele Volpato, mentre Roberto Ferri si era piazzato alle loro spalle, dopo aver già conquistato la Cup nel 2014. Torelli conduce la classifica provvisoria, davanti a Ferri, che ha poco più del doppio della sua età. Un argomento sul quale il pilota milanese ama scherzare: «Mi sono qualificato con il terzo tempo,

ma la somma delle età di Volpato e Torelli fa 46 anni, e io da solo ne ho 51!».

Sul podio di gara-1 anche l'altro vicecampione, Gabriele Volpato, che quest'anno corre in coppia con Lorenzo Paggi: entrambi ventenni, si sono conosciuti al Supercorso federale nel 2012 e costituiscono un equipaggio molto equilibrato. Peccato per l'errore al via di gara-2 di Paggi, che gli è costato il ritiro. A completare il podio di gara-2 invece è stato l'equipaggio di Paolo Gnemmi e Giulio Tommasin, entrambi provenienti dal mondo dei monomarca, con Tommasin campione in carica della Green Hybrid Cup e appena diciassettenne.

Tra i debuttanti, Alessio Bormolini, figlio del gestore del ghiacciódromo di Livigno, anche lui diciassettenne e quinto in gara-2 alle spalle dell'equipaggio composto dal gentleman Casillo e dallo junior Thellung. E a proposito di età, al via anche quella che nel paddock è stata definita: «la strana coppia»: lei è Alessandra Brena, 20 anni, già vincitrice della Green Hybrid Cup nel 2013, e lui è Felice Colleoni Guardo, un gentleman di 71 anni che nella vita di tutti i giorni fa l'avvocato. I due si sono difesi bene e hanno chiuso gara-2 nella top ten. In gara-1 al via anche il campione in carica Alberto Bassi. Al primo giro, però, un'entrata garibaldina di Alberto Rodio ha messo fuori gioco per tutto il weekend la propria vettura e anche quella di Bassi, che avrebbe condiviso il sedile con Carlotta Fedeli. (f.l.g.)



Doppietta Vw si gioca a **Golf**

TCR SERIES NELLE ARDENNE BRILLANO LE VETTURE DEL LEOPARD RACING: PELLINEN E VERNAY A SEGNO

SPA - Nel sole di Spa, la Tcr approfitta della vetrina del Wec per dare spettacolo e ricompattare la classifica: dal Belgio si riparte con i due delle Seat Bamboo, Pepe Oriola e James Nash, e la Honda di Gianni Morbidelli in appena sei punti, mentre si avvicina alla vetta Stefano Comini e Jean-Karl Vernay. Le due Golf del Leopard Racing hanno brillato nelle Ardenne e soprattutto, conseguito l'atteso primo successo. Nella fattispecie, una marcia trionfale in gara-2 dove l'ambizioso team gestito dalla Wrt, che correva in casa, ha ottenuto una bella tripletta, con Vernay a cogliere il suo primo successo dopo un breve duello con un Comini diventato calcolatore (di punti) e con il finlandese Buri, presente una tantum sulla terza vettura del team.

Non è stato il weekend di Morbidelli. Appesantito da 30 kg di zavorra e bersagliato da problemi di servosterzo, il pesarese non è riuscito a entrare in Q2, vedendosi costretto a un rimontone in gara-1 per centrare il quinto posto, men-

tre gara-2 è finita al primo giro, alle Combes, per un contatto con Borkovic, che aveva ottenuto la pole. L'unica Honda Civic apparsa veramente in palla è stata quella di Aku Pellinen, con il giovane finlandese a cogliere un bel successo in gara-1 dopo una fulminea partenza dalla seconda fila, controllando bene Oriola e Nash. Pellinen sarà poi quinto in gara-2 dietro a Mato Homola, che raccoglie due quarti.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pellinen; 2. Oriola; 3. Borkovic. Gara-2: 1. Vernay; 2. Comini; 3. Buri.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Assenti l'Alfa di Romeo Ferraris e la Subaru della Top Run, rimaste a casa per continuare lo sviluppo, la varietà è stata garantita dal debutto (per una gara test) delle Peugeot 308, seguite dal Sébastien Loeb Racing e affidate all'esperto Grégory Guilvert e al giovane e veloce Jimmy Clairet, riuscito ad entrare in Q2. Affidabili e molto ben bilanciate, le vetture francesi hanno finito entrambe le gare ma hanno pagato pegno, soprattutto su una pista come questa, per il motore 1.6 che le equipaggia, ovviamente molto meno potente.

Alfredo Filippone

Per Dorrbecker la stagione è scattata subito alla grande con la doppietta infilata a Adria. In basso il via della Tcr Series in gara-2 con le Golf protagoniste capaci di artigliare le due vittorie



Dorrbecker è subito bis

AUTO GP OPEN IL 23ENNE LASCIA LA SUA DOPPIA FIRMA NEL PRIMO ATTO DELLA RINATA SERIE DI COLONI

ADRIA - Era un anno che l'Auto Gp non tornava in pista, dopo lo stop anticipato del campionato 2015. La categoria è rientrata ad Adria, con la nuova denominazione aggiunta di Formula Open, aperta alle monoposto di grossa cilindrata e gommata Pirelli. E nonostante il limitato numero degli iscritti, quando le Lola hanno scatenato i loro 550 cv in pista, gli addetti ai lavori in sala stampa hanno alzato la testa, commentando: finalmente il rumore di

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Dorrbecker; 2. Raghunathan; 3. Fekete. Gara-2: 1. Dorrbecker; 2. Sa Silva; 3. Raghunathan.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

una macchina da corsa, dopo tante... "aspirapolveri"! Insomma, pochi ma agguerriti ad Adria, con 3 piloti in particolare che se le sono date di santa ragione. Tra tutti è sveltato il tedesco/messicano Michael Dörbecker (Torino Squadra Corse), capace di partire in pole in entrambe le gare, di restare sempre in testa ed incamerare il bis di vittorie.

Una netta superiorità per il 23enne Dörbecker, che due avversari hanno cercato invano di mettere in discussio-

ne. Il più esperto di loro è risultato il driver dello Zele Racing Luis Sa Silva: l'angolano in gara-1 si è fermato per problemi ai freni, che gli hanno causato lo spegnimento del motore. La domenica Sa Silva ha concluso la corsa ma, anche per colpa di un calo fisico, non è andato oltre il posto d'onore. Il terzo pilota al top in Auto Gp è stato l'indiano del team PS Racing diretto da Diego Miotti, Mahaver Raghunathan. In gara-1 è partito male, ma è poi riuscito a risalire

re sino alla seconda piazza. La domenica mattina, sostituitogli nel corso della notte il motore per motivi prudenziali, è salito sul gradino basso del podio a ridosso di Sa Silva. Hanno fatto esperienza ad Adria i due ungheresi Zoltan (zio) e Dominik (nipote) Fekete (Zele Racing). Con l'unica F.3000 in pista non ha certo sfigurato Armando Mangini, nonostante le quasi 70 primavere. In classifica comanda Dörbecker, davanti a Raghunathan e Sa Silva.

Enrico Rosi Cappellani



Largo ai più giovani

CLIO CUP IL 22ENNE DE MATTEO VINCE GARA-1 E SALE IN GRADUATORIA. RICCIARINI (1° IN GARA-3) È IL LEADER

MISANO - Largo ai più giovani nella Clio Cup Italia, che nel secondo appuntamento di Misano ha avuto tra i principali protagonisti Alfredo De Matteo. Il pilota della Melatini Racing, 22 anni, ha brillato in gara-1, centrando la sua prima vittoria della stagione (la terza, dopo quelle di Monza e Mugello 2015). Poi, in gara-2, ha concluso terzo dietro a Cristian Ricciarini, anche se la penalizzazione per un sorpasso con safety car lo ha retrocesso sesto, chiudendo con il quarto posto di gara-3. Ma il siciliano, adesso terzo in campionato a soli otto punti dallo

stesso Ricciarini e a sei lunghezze da Fabio Francia, non è stata l'unica conferma di questo inizio di stagione. Un nome per tutti: quello del 19enne Jussi Kuusiniemi. Il finlandese della Composit Motorsport, alla sua seconda uscita nel campionato riservato alle Rs 1.6 turbo, ha impressionato tutti facendo segnare il miglior tempo al termine della prima qualifica e poi ottenendo un miglior quarto po-

sto in gara-2. In tema di rookie, ha impressionato anche il debutto (sempre con la Melatini Racing) di Nicholas Comito Viola, che dopo avere saltato la prima tappa di Imola, è andato due volte a podio centrando un secondo e un terzo piazzamento. Onore anche al più esperto Michele Puccetti, che ha messo a segno la vittoria sempre in gara-2 riscattando i colori della Rangoni Corse, dopo che Lorenzo Nicoli, poleman nella Q2, aveva avuto un problema durante il primo giro volando fuori. Bene anche Ricciarini, che facendo sua le terza gara si è confer-

mato in testa alla classifica, e Francia, autore di un terzo e un secondo posto. Da segnalare anche l'ottima prestazione di Emiliano Perucca Orfei, protagonista della Clio Cup Press League di Renault Italia. Il giornalista di Automoto in gara-1 è addirittura risalito dalla 12esima alla quarta posizione finale. In gara-2 regolare la condotta di Paolo Pirovano (MotorPad TV).

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. De Matteo; 2. Nicoli; 3. Puccetti. Gara-2: 1. Puccetti; 2. Comito Viola; 3. Francia. Gara-3: 1. Ricciarini; 2. Francia; 3. Comito Viola.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Primo successo in Rs Cup per Sandrucci. In basso a sinistra De Matteo e a destra il leader della Clio Cup Ricciarini

Trebbi l'ora del tris

RS CUP DOPO LA DOPPIETTA DI IMOLA, GIACOMO SI RIPETE E VINCE GARA-2. A SANDRUCCI LA PRIMA SFIDA

MISANO - Giacomo Trebbi punta sulla costanza. Il pilota del 4X4 Explorer, quest'anno al rientro in Rs Cup dopo avere vinto il titolo nel 2014, a Misano ha conquistato in gara-2 il suo terzo successo, dopo il bis a Imola. Un risultato che, assieme al quinto posto messo a segno in gara-1, gli ha consentito di confermarsi leader della classifica. Ma sul tracciato romagnolo il vero protagonista della prima parte del weekend è stato Gustavo Sandrucci. Il romano della Melatini Racing è stato il più veloce nelle qualifiche e nella superpole. Partito davanti a tutti al primo via, Sandrucci è rimasto sempre al comando, centrando il suo primo suc-

cesso nel campionato. Peccato che in gara-2, già nelle fasi iniziali, il suo compagno di squadra Giorgio Colombini, scattato nuovamente al palo, sia rimasto subito coinvolto in un contatto che lo ha messo fuori dai giochi e costretto Giuseppe Montalbano (precedentemente

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sandrucci; 2. Montalbano; 3. Jelmini. Gara-2: 1. Trebbi; 2. Rogari; 3. Tablò.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

secondo) ad una sosta ai box. Per Felice Jelmini un terzo posto in gara-1, mentre una penalizzazione la domenica per un taglio lo ha privato del podio. Grandi protagonisti anche Angelo Rogari e Fabrizio Tablò, secondo e terzo in gara-2, con il secondo dei due leader anche tra gli over 45. Ottima prestazione in gara-1 di Gian Domenico Sposito, sabato quarto. (d.l)





PASOTTI DA GIGANTE

Con tre vittorie messe a segno su quattro gare disputate Stefano Pasotti ha iniziato la stagione davvero col passo giusto. In basso Pegoraro che è giunto 2° al termine di gara-1

Pasotti detta legge

STEFANO METTE A SEGNO UNA DOPPIETTA, ALLUNGA IN VETTA ALLA SERIE E DIVENTA IL PILOTA DA BATTERE NEL MONOMARCA

MISANO - Nel secondo appuntamento della Lotus Cup Italia, Stefano Pasotti ha messo i punti sulle "i". Il pilota della Lg Motorsport ha conquistato a Misano una doppietta, centrando anche la pole al termine della seconda sessione di qualifiche (nella prima a svettare era stato lo svizzero Franco Nespoli) ed allungando il passo nella classifica del monomarca. Lo stesso Nespoli è stato uno dei

grandi assenti di gara-1, quando un problema meccanico lo ha privato di un podio praticamente certo, lasciando strada al duo dell'Aggressive Team, Lorenzo Pegoraro ed il giovanissimo Francesco Guerra, nell'ordine secondo e terzo al traguardo. Pasotti, invece, si è portato al comando nelle fasi iniziali dopo un ottimo avvio, rimanendoci fino all'arrivo.

Nella stessa circostanza, ancora un trionfo di Enrico Riccardi nella Pirelli Cup (la classe riservata ai piloti meno esperti), nonostante un contatto avuto nei primi giri con Andrea Baiguera che ha compromesso la vettura del primo e quella dell'ex formulista. In gara-2 si è vissuta una lotta serrata per le posizioni di te-

sta, con un continuo avvicendamento di protagonisti. Pasotti si è ancora confermato l'uomo da battere in questa parte della stagione. Ma il bresciano non avrà comunque vita facile durante l'anno, visto il livello della serie riservata alle vetture della Casa di Hethel. La dimostrazione è quella che a rispondere presente è sempre lo stesso Nespoli, che dopo lo "zero" di gara-1 ha saputo prontamente riprendersi con un eccellente secondo piazzamento finale. Una penalità di 5" per non avere rispettato i limiti della pista ha privato per l'occasione Pegoraro di un altro podio, dando viceversa il "via libera" a Pierluigi Veronesi, stoico a Misano avendo corso con 39 di febbre e reduce dal successo conquistato nel primo round di Adria. Sul tracciato romagnolo non sono mancate le sorprese. Per esempio quella di Marco Fumagalli, autore di un

ottimo rientro nel campionato che lo ha visto lottare con il più esperto Vito Utzteri e Stefano Zerbi. Lo stesso Guerra, alla sua seconda gara nella carriera in auto, non ha assolutamente deluso. Il prossimo appuntamento della Lotus Cup Italia si disputerà a Magione il 28 e 29 maggio. Quello sul circuito umbro per la categoria sarà un ritorno in piena regola, dopo avervi già fatto tappa nel 2014. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pasotti; 2. Pegoraro; 3. Morandini. Gara-2: 1. Pasotti; 2. Nespoli; 3. Veronesi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

DOPO 4 VITTORIE SU 4 GARE

Riccardi re in Pirelli Cup

Ad Adria, tre settimane prima dell'appuntamento di Misano, aveva fatto il suo debutto Enrico Riccardi. Volto noto nei rally, il lombardo è quest'anno alla sua prima esperienza in pista con i colori di Elitcar Lotus Milano, la prima concessionaria ufficiale a credere nel progetto della Lotus Cup Italia. Riccardi al momento è il leader indiscusso della Pirelli Cup, in cui ha conquistato quattro vittorie su quattro gare. A Misano è riuscito a raccogliere un sesto ed un settimo piazzamento assoluto che lo collocano nel gruppo dei protagonisti più esperti.



Valli e Zanin fanno il pieno

COPPA ITALIA IL PRIMO FA DOPPIETTA TRA LE GT MENTRE IL SECONDO METTE A SEGNO IL BIS IN TURISMO

MISANO - Tre pole di fila e tre vittorie, due delle quali conquistate nel terzo appuntamento di Misano, per Stefano Valli. L'esperto pilota della Zerocinque Motorsport, sulla pista di casa ha preso tutto nella Coppa Italia Gran Turismo, dominando le due sessioni di qualifica ed entrambe le gare, la seconda più movimentata perché disputatasi con il bagnato. In queste condizioni la Bmw Z4 del sammarinese ha dovuto inizialmente cedere strada alla Porsche 997 Gt3 R di Maurizio Fondi, per poi tornare davanti a tutti. Terzo posto per Luciano Tarabini, fino all'ultimo in lotta con lo stesso Fondi,

suo compagno di squadra della Autorlando Sport. Nelle Cup una vittoria ciascuno per i noti protagonisti del campionato Riccardo De Bellis, migliore in gara-2, e Alessandro Mazzolini, il più veloce in gara-1. Nella Coppa Italia

AL TRAGUARDO

GT - Gara-1: 1. Valli. Gara-2: 1. Valli. TURISMO - Gara-1: 1. Zanin. Gara-2: 1. Zanin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Turismo doppietta di Massimo Zanin, il quale ha saputo sfruttare bene la sua Bmw M3 E92 4.0, la più potente del lotto. Bene anche in questa occasione Alberto e Riccardo Fumagalli, padre e figlio, due volte secondi, e Mariano Bellin, con la vettura gemella di quella di Zanin, terzo in gara-1, posizione che in gara-2 è andata a Roberto Del Castello.

Dario Lucchese



Marcucci bis tra i piloti B

MITJET LORENZO SI IMPONE DUE VOLTE MA LEADER RESTA PIZZOLA. TRA I PILOTI A VINCONO ZADOTTI E PAPI

MISANO - Se l'appuntamento di Misano è stato dominato da Lorenzo Marcucci, due volte primo tra i Piloti B, a guidare il campionato della Mitjet Italian Series nello stesso raggruppamento dopo due appuntamenti c'è Mauro Pizzola, il quale può vantare un solo punto nei confronti dello stesso Marcucci e tre su Gontianti, autore di un secondo posto. Lotta serrata nella serie riservata alle vetture 2 litri, che sul circuito romagnolo ha visto mettersi in evidenza anche Davide Di Benedetto, primo in gara-1, ma in seguito escluso dalla classifica alla pari di Alberto Cola (che aveva concluso secondo) per un'irregolarità tecnica. Il siciliano della Costa Ovest in gara-2 si è in parte rifatto centrando il secondo posto, con Diego Alessi nella circostanza terzo. Posizione che precedentemente era stata appannaggio proprio di Pizzola, sicuramente tra i più regolari. Due i vincitori diversi, invece, tra i Piloti A, con la classifica che ha eletto nell'ordine Vittorio Zadotti e Cosimo Papi. Lo stesso Zadotti adesso paga una sottile lunghezza nei confronti del leader del raggruppamento Alberto Massimo, secondo in gara-1 ma in gara-2 penalizzato con un drive through. Più ampio è il vantaggio di Nicola Neri e Pizzola nella classifica per equipaggi, che li vede sempre al comando.

AL TRAGUARDO

PILOTI B - Gara-1: 1. Marcucci. Gara-2: 1. Marcucci. PILOTI A - Gara-1: 1. Zadotti. Gara-2: 1. Papi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

(d.l.)



WEEK END MOVIMENTATO

Sulla pista di Misano è stato molto movimentato il week end sia in Coppa Italia che nella Mitjet Italian Series

LAMBORGHINI USA

L'appuntamento d'apertura del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Nord America che si è disputato a Laguna Seca, ha visto imporsi nelle due gare il campione Pro-Am 2015 Corey Lewis e Shinya Michimi. Il giapponese, secondo in gara-1 con la Paramus-Prestige Performance, lo scorso anno si è messo in luce nella serie europea con il team di Vincenzo Sospiri ottenendo il quinto posto nella classifica Pro.

LIVE STREAMING

A partire dal weekend di Misano, il Gruppo Peroni Race ha esteso la diretta in streaming (visibile attraverso il sito dell'organizzatore) a tutte le gare dei propri weekend, inclusa la Clio Cup Italia e la Lotus Cup. Un impegno che si protrarrà per tutta la stagione.

TCR DA MONZA A IMOLA

Cambia sede la gara italiana della Tcr International Series, prevista a Monza il 22 maggio. Un cambio nella programmazione dell'evento brianzolo ha portato Marcello Lotti a spostare la gara sul Santerno, dove la Tcr correrà da sola e con un format inedito: tutta l'attività (libere, qualifiche e due gare) si svolgerà la domenica (22 maggio), entro le 15, per lasciare poi posto al ...concerto di Laura Pausini.

CEM FORFAIT DEI BIG

Sicurezza prima di tutto. Per le continue piogge i piloti del Campionato Europeo della Montagna, con Simone Faggioli e Christian Merli in testa, hanno deciso di non prendere il via in Portogallo della 37ª Rampa Internacional da Falperra, terzo round del Cem. Già al sabato c'era stata un'interruzione alla luce della rovinosa uscita di strada di Andrea Bormolini sull'Osella Pa21 Evo, in condizioni difficili per un percorso allagato, sporco e con fiumi di fango attraverso e a bordo strada.



BENE LA GINETTA NOVA RACE NELLA SP3

12H Zandvoort Porsche ok

È andata alla Porsche 991 Gt3 R del team Precote Herbert Motorsport divisa da Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer, la vittoria della 12 Ore di Zandvoort. A completare un podio contrassegnato da tre differenti marchi, sono stati nell'ordine la Aston Martin Vantage Gt3 di Casper Elgaard, Nicolai Sylvest, Kristian e Roland Poulsen (Massive Motorsport) e la Mercedes Sls Amg Gt3 di Kenneth Heyer, Christiaan Frankenhout, Lance-David Arnold, Michael e Chantal Kroll, vincitori con la Hofor Racing della scorsa edizione. Seconda nella classe Sp3 la Ginetta G55 Gt4 Nova Race di Luca Magnoni, Roberto Gentili, Luca Rangoni e Michael Hofmann, in testa fino a tre ore e mezza dall'arrivo, quando è stata rallentata dalla rottura del semiasse.

IL PRIMO IMPEGNO QUESTO WEEKEND IN COREA

Liberati-Amici al via del Gt Asia

Edoardo Liberati ed Andrea Amici faranno questo fine settimana il loro debutto nel campionato Gt Asian Series, in occasione del primo appuntamento in programma sul circuito di Gwangju, nella Corea del Sud. L'equipaggio tricolore avrà a disposizione una Lamborghini Huracán Gt3 schierata dalla Fff Racing Team by

Acm con cui disputerà tutta la stagione. Alto si preannuncia il livello della categoria, con la presenza confermata dei factory team Audi e Bentley. Liberati nel 2015 aveva vinto il titolo Pro-Am del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia, mentre per Amici si tratterà della sua prima esperienza in oriente.

IL COMASCO PRENDE TUTTO NELLA CARRERA CUP FRANCE

Cairolì "re" a Spa

Matteo Cairolì è stato protagonista di un weekend perfetto sul circuito di Spa, nel secondo appuntamento della Carrera Cup France. Il pilota comasco si è imposto in entrambe le gare con la vettura schierata dalla Ebimotors, dopo avere monopolizzato anche le qualifiche, "bissando" il risultato ottenuto appena sette giorni prima a Monza nel monomarca tricolore. Un ottimo biglietto da visita per il lombardo, nell'ottica del suo principale impegno nella Porsche Mobil 1 Supercup che partirà questo fine settimana da Barcellona e nel quale si presenterà al via con il team svizzero Fach Auto Tech.



SECONDO SUCCESSO NEL SUPER GT

Quintarelli 1° anche al Fuji

Due vittorie su due nel Super Gt giapponese per Quintarelli e Matsuda, che dopo avere inaugurato la stagione con il successo ottenuto ad Okayama, si sono imposti anche nel secondo appuntamento del Fuji. L'equipaggio del team Nissan-Nismo ha messo dietro le due Lexus di Kovailanen-Hirate e Rossiter-Hirakawa. Buon quinto posto per l'altro italiano Caldarelli, che ha diviso un'altra Lexus con Kazuya Oshima rimontando dalla 15esima posizione dello schieramento dopo una qualifica difficile.

IN PISTA LE VETTURE MITJET

L'Academy di Riccitelli

Il pilota e team manager Luca Riccitelli ha fondato una academy con vocazione sensibilmente sportiva, che partirà nelle prossime settimane impiegando per i suoi corsi le vetture protagoniste del campionato Mitjet. I corsi si articolano su diversi step, partendo dall'Introduction Training sino al più avanzato Race Training, passando attraverso il Performance e il Truck Day Training. I corsi della Lrda si rivolgono agli aspiranti piloti e agli appassionati che desiderano misurarsi in pista e nei confronti dei quali Riccitelli stesso mette a frutto la sua ventennale.

NUOVO ARRIVO A MISANO

Tempesta nel Gt tricolore

Simone Tempesta debutterà a Misano nel tricolore Gt col team Malucelli. Il romano, protagonista nella Mitjet Italian Series sempre con i colori della squadra forlivese, guiderà nel terzo round di Misano una Ferrari 458 Italia Gt3 che proverà sullo stesso tracciato romagnolo in occasione dei test programmati per il 19 maggio. A darsi il cambio con lui al volante ci sarà l'esperto Marco Galassi. Intanto, la scorsa settimana, a Imola hanno girato alcune squadre della serie tricolore. Tra queste la Solaris Motorsport con la Aston Martin ed il team Antonelli con la Lamborghini Huracán Gt3.





Jimmy & Cars

IN UN FORMAT IDEATO E PRODOTTO DA SPORT NETWORK, GHIONE METTE ALLA FRUSTA SPORTIVE E SUPERCAR. ECCO COME

Da ragazzino proprio non ci pensava alle corse in macchina. Al massimo le moto e comunque in fuoristrada. Poi qualche anno fa, quando era già una celebrità, gli hanno proposto di partecipare a una gara di beneficenza. E Jimmy Ghione, paladino televisivo di *Striscia la notizia*, non poteva certo tirarsi indietro. Ma come le

ciliegie anche una gara tira l'altra: alla fine il torinese si è costruito una più che rispettabile carriera da pilota. Nel suo palmares può vantare anche un titolo italiano nella Green Hybrid Cup e due successi alla 24 Ore di Adria, di cui una ottenuta alternandosi al volante con l'ex ferrarista Arturo Merzario, con cui ha anche corso al Nur-

burging in occasione, tra l'altro, del tragico rogo di Niki Lauda. La sua competenza in pista, unita alla ben nota mancanza di peli sulla lingua e al vizio di smascherare trucchi e inganni ha portato a una inedita web serie "da pista" che vede Ghione protagonista al volante delle più interessanti novità sportive del mercato a quattro ruote.

Lo scorso 5 maggio è partita *Jimmy & Cars* il format ideato e prodotto da Sport Network in esclusiva per i portali della famiglia *Corriere dello Sport*, *Tuttosport*, *Auto* e ovviamente *Autosprint*. Sportive e supercar ma anche ibride come la *Bmw 330e* "messa alla frusta" da Ghione nel primo episodio tra i cordoli del circuito romano di Vallelunga e visibile su *autosprint.it*. «*Vo-*

**VOGLIO
TRASMETTERE
SOPRATTUTTO
LE SENSAZIONI CHE
SI PROVANO SU
CERTE VETTURE**

JIMMY GHIONE

”

glio trasmettere le sensazioni di guida - ha spiegato Ghione - *Anche perché ormai l'elettronica sulle vetture ti aiuta moltissimo. Metteremo sotto la lente d'ingrandimento auto molto performanti. Lo spirito sarà quello*

iper-analitico anche se devo essere sincero è difficile trovare grosse magagne».

Daniele Quinzi, direttore marketing del Gruppo ha dichiarato: «*Siamo felicissimi perché per la prima volta Jimmy affianca una collaborazione ufficiale al suo lavoro con Striscia la notizia. Lo abbiamo scelto per tre motivi: ovviamente perché è uno dei volti più noti della Tv italiana, ma anche perché ci serviva un personaggio sopra le righe e super partes. Jimmy Ghione, visto il suo ruolo a Striscia, non può che dire la verità. Inoltre, last but not least, è anche un ottimo pilota: insomma era l'uomo giusto per questo ruolo.*» (f.c.)



**UNA SERIE WEB
DAVERO INEDITA**

Jimmy & Cars è un format in esclusiva per i portali della famiglia *Corriere dello Sport*, *Tuttosport*, *Auto* e ovviamente *Autosprint*.

Jimmy Ghione è il protagonista e metterà alla frusta le vetture con il puntiglio rigoroso che l'ha reso celebre come inviato di *Striscia La Notizia*



Leclassefiche

VELOCITÀ

WEC	SPA FRANCORCHAMPS
WTCC	MARRAKECH
DTM	HOCKENHEIM
BLANCPAIN	BRANDS HATCH
F4 ITALIA	ADRIA
TURISMO TRICOLORE	ADRIA
SEAT LEON	ADRIA
SEAT IBIZA	ADRIA
TCR	SPA FRANCORCHAMPS
AUTO GP OPEN	ADRIA
CLIO CUP	ADRIA
RS CUP	MISANO
LOTUS CUP	MISANO
IMSA	LAGUNA SECA
GT GIAPPONESE	FUJI
ECC	MISANO
MITJET	MISANO
TARGA FLORIO	CERDA
ACROPOLI	LAMIA
BELLUNESE	SANTA GIUSTINA
VALDINIEVOLE	LARCIANO
WRX	HOCKENHEIM

RALLY

VELOCITÀ

WEC

6 Ore di Spa

Resoconto della gara a pag. 26
Spa (Bel), 7 maggio 2016

Assoluta: 1. Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18) 160 giri in 6.00'32"112 alla media di 186,493 km/h; 2. Dumas-Janilieb (Porsche 919) a 2 giri; 3. Tuscher-Kraihamer-Imperatori (Rebellion R-One-AER) a 4 giri; 4. Prost-Piquet Jr-Heidfeld (Rebellion R-One-AER) a 5 giri; 5. Fassler-Treluyer-Lotterer (Audi R18) a 5 giri; 6. Trummer-Webb-Rossiter (CLM P1-01-AER) a 9 giri; 7. Menezes-Lapierre-Richelmi (Alpine A460-Nissan) a 9 giri; 8. Dalziel-Derani-Cumming (Ligier JSP2-Nissan) a 9 giri; 9. Rao-Bradley-Merhi (Oreca 05-Nissan) a 9 giri; 10. Gonzalez-Albuquerque-Senna (Ligier JS P2-Nissan) a 9 giri; 11. Rusinov-Berthon-Rast (Oreca 05-Nissan) a 10 giri; 12. Dolan-Van Der Garde-Dennis (Gibson 015S-Nissan) a 12 giri; 13. Sharp-Brown-Van Overbeek (Ligier JS P2-Nissan) a 14 giri; 14. Rigon-Bird (Ferrari 488) a 15 giri; 15. Graves-Stevens-Jakes (Oreca 05-Nissan) a 16 giri; 16. Franchitti-Priaux-Tincknell (Ford GT) a 16 giri; 17. Stanaway-Rees-Adam (Aston Martin Vantage) a 16 giri; 18. Lietz-Christensen (Porsche 911) a 18 giri; 19. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 20 giri; 20. Perrodod-Collard-Aguas (Ferrari 458) a 21 giri; 21. Yamagishi-Ragues-Ruberti (Corvette C7-Z06) a 21 giri; 22. Ried-Henzler-Camathias (Porsche 911) a 21 giri; 23. Wainwright-Carroll-Barker (Porsche 911) a 22 giri; 24. Petrov-Ladygin-Shaytar (BR01-Nissan)

a 24 giri; 25. Al Oubaisi-Heine-meier Hansson-Long (Porsche 911) a 24 giri; 26. Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS050) a 46 giri; 27. Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919) a 48 giri; 28. Cheng-Tung-Panciatici (Alpine A460-Nissan) a 17 giri; 29. Bruni-Calado (Ferrari 488) a 20 giri; 30. Minassian-Mediani-Markozov (BR01-Nissan) a 37 giri; 31. Johnson-Mücke-Pla (Ford GT) a 60 giri; 32. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota TS050) a 73 giri; 33. Leventis-Watts-Kane (Gibson 015S-Nissan) a 82 giri; 34. Thim-Sørensen-Turner (Aston Martin Vantage) a 120 giri.

Giro più veloce: Hartley in 1'58"431 alla media di 212,900 km/h.
Campionato: 1. Lieb-Janidumas 43 punti; 2. Imperatori-Kraihamer-Tuscher 30; 3. Duval-Di Grassi-Jarvis 25; 4. Piquet jr-Heidfeld-Prost 24; 5. Kobayashi-Conway-Sarrazin 18. **Case:** 1. Porsche 54 punti; 2. Toyota 45; 3. Audi 41. **Gt:** 1. Rigon-Bird 52 punti; 2. Priaux-Tincknell-Franchitti 30; 3. Bruni-Calado 18; 4. Collard-Perrodod-Aguas 16; 5. Lauda-Dalla Lana-Lamy 16. **Case:** 1. Ferrari 78 punti; 2. Aston Martin 46; 3. Ford 40; 4. Porsche 24.

WTCC

Resoconto della gara a pag. 60
Marrakech (Mar), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. Coronel (Chevrolet RML Cruze TC1) 21 giri in 29'30"458 alla media di 126,864 km/h; 2. López (Citroën C-Elysée) a 0'319; 3. Muller (Citroën C-Elysée) a 2'185; 4. Monteiro (Honda Civic) a 2'492; 5. Michelisz (Honda Civic) a 3'770; 6. Huff (Honda Civic) a 4'433; 7.

Tarquini (Lada Vesta) a 9'517; 8. Chilton (Citroën C-Elysée) a 11'403; 9. Bennani (Citroën C-Elysée) a 12'294; 10. Eklholm (Volvo S60) a 16'540; 11. Bjork (Volvo S60) a 22'376; 12. Demoustier (Citroën C-Elysée) a 31'551; 13. Ficza (Honda Civic) a 44'659.

Giro più veloce: l'11' di Hugo Valente in 1'23'087, alla media 128,7 km/h

Gara-2: 1. Huff (Honda Civic), 22 giri in 34'31"337 alla media 113,599 km/h; 2. Michelisz (Honda Civic) a 0'611; 3. Monteiro (Honda Civic) a 0'640; 4. López (Citroën C-Elysée) a 2'710; 5. Muller (Citroën C-Elysée) a 9'916; 6. Tarquini (Lada Vesta) a 10'517; 7. Valente (Lada Vesta) a 32'503; 8. Bennani (Citroën C-Elysée) a 36'143; 9. Thompson (Chevrolet RML Cruze TC1) a 37'222; 10. Chilton (Citroën C-Elysée) a 44'097; 11. Catsburg (Lada Vesta) a 46'695; 12. Coronel (Chevrolet RML Cruze TC1) a 1'04'823; 13. Filippi (Chevrolet RML Cruze TC1) a 1'07'716; 14. Ficza (Honda Civic) a 1'08'035; 15. Bjork (Volvo S60) a 1 giro; 16. Eklholm (Volvo S60) a 1 giro.

Giro più veloce: il 21° di Gabriele Tarquini, in 1'32'550, alla media di 115,5 km/h

Classifica Piloti: 1. José-Maria López 138 punti; 2. Monteiro 124; 3. Huff 98; 4. Michelisz 85; 5. Bennani 83; 6. Muller 79; 7. Catsburg 51; 8. Chilton 45; 9. Coronel 41; 10. Tarquini 36.

Costruttori: 1. Citroën 347; 2. Honda 308 punti; 3. Lada 171; 4. Volvo 90.

DTM

Resoconto della gara a pag. 62
Hockenheim (Ger), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. Mortara (Audi RS5) 25 giri in 42'11"606 alla media di 162,608 km/h; 2. Wickens (Mercedes C63) a 1'657; 3. Muller (Audi RS5) a 4'454; 4. Di Resta (Mercedes C63) a 8'818; 5. Vitoris (Mercedes C63) a 10'192; 6. Spengler a 20'097; 7. Felix Da Costa a 30'882; 8. Martin a 41'360; 9. Ekstrom (Audi RS5) a 46'455; 10. Molina (Audi RS5) a 47'198; 11. Paffett (Mercedes C63) a 52'832; 12. Tomczyk a 55'137; 13. Blomqvist a 55'530; 14. Farfus a 1'08'466; 15. Green (Audi RS5) a 1'09'184; 16. Wittmann a 1'10'496 (gli altri su Bmw M4).

Giro più veloce: Wickens in 1'35"465 alla media di 172,486 km/h.

Gara-2: 1. Di Resta (Mercedes C63) 37 giri in 1.01'42"654 alla media di 164,545 km/h; 2. Glock a 13'024; 3. Farfus a 13'905; 4. Martin a 14'493; 5. Paffett (Mercedes C63) a 15'055; 6. Wickens (Mercedes C63) a 19'377; 7. Blomqvist a 21'690; 8. Muller (Audi RS5) a 22'220; 9. Wittmann a 23'790; 10. Tomczyk a 24'454; 11. Rockenfeller (Audi RS5) a 31'303; 12. Mortara (Audi RS5) a 50'053; 13. Gutz (Mercedes C63) a 56'722; 14. Tambay (Audi RS5) a 1'02'408; 15. Vitoris (Mercedes C63) a 1'05'985; 16. Auer (Mercedes C63) a 1'05'985.

Giro più veloce: Di Resta in 1'35"335 alla media di 172,721 km/h.

Il campionato: 1. Di Resta 37 punti; 2. Wickens 26; 3. Mortara 25; 4. Muller 19; 5. Glock 18; 6. Martin 16; 7. Farfus 15; 8. Paffett, Vitoris 10; 10. Spengler 8.

BLANCPAIN GT SPIN

Resoconto della gara a pag. 64
Brands Hatch (GB)

Gara: 1. Ide-Mies (Audi R8

LMS) 39 giri in 1.00'18"769; 2. Szymkowiak-Schneider (Mercedes AMG GT3) a 0'548; 3. Soulet-Soucek (Bentley Continental) a 8'154; 4. Bell-Parente (McLaren 650 S) a 8'338; 5. Stockinger-Perera (Audi R8 LMS) a 9'143; 6. Parisy-Haese (Audi R8 LMS) a 11'891; 7. Baumann-Buhk (Mercedes AMG GT3) a 14'053; 8. Abril-Kane (Bentley Continental) a 17'035; 9. Vautier-Rosenqvist a (Mercedes AMG GT3) 19'444; 10. Beretta-Stolz a 21'588; 11. Mayr Melnhof-Winkelhoek (Audi R8 LMS) a 22'228; 12. D.Vanthoor-Frijns (Audi R8 LMS) a 22'483; 13. Van Splunteren-Mul a 22'795; 14. Monti-Sandstrom (Audi R8 LMS) a 23'147; 15. Vervisch-L.Vanthoor (Audi R8 LMS) a 23'863; 16. Eng-Sims (BMW M6) a 24'414; 17. Rosina-Bleekemolen a 24'952; 18. Buncombe-Takaboshi (Nissan GT-R) a 25'585; 19. Schmid-Jaafar (Mercedes AMG GT3) a 26'306; 20. Stippler-Salaquarda (Audi R8 LMS) a 27'313; 21. Broniszewski-G.Piccini (Ferrari 488) a 30'034; 22. Sanchez-Walkinshaw (Nissan GT-R) a 32'248; 23. Beaubelueque-Moulin Traffort (Mercedes AMG GT3) a 1'11'748; 24. Bortolotti-Pohler a 1 giro; 25. Plozman-Ledogar (McLaren 650 S) 1 giro;

26. Keilwitz-Parrow (Ferrari 458) a 1 giro; 27. Bourret-Belloc (Mercedes AMG GT3) a 1 giro; 28. Vaisechi-Mapelli a 2 giri; 29. Sdanewitsch-Lemeret (Ferrari 458) a 2 giri; 30. Giammaria-Perez Compagn (Ferrari 458) a 5 giri; 31. Gonzales-Asch (Porsche 911) a 5 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

F4 ITALIA

Resoconto della gara a pag. 66
Adria (Ro), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. Baiz 20 giri in 25'13"274 alla media di 128,558 km/h; 2. Vieir a 3'765; 3. Cunati a 4'649; 4. Shlom a 7'039; 5. Siebert a 7'571; 6. Verschoor a 13'120; 7. Rauti a 14'958; 8. Malvestiti a 15'592; 9. Colombo a 17'122; 10. Festante a 20'277; 11. Hasse-Clot a 25'485; 12. Petrov a 29'034; 13. Sato a 30'754; 14. Ponzio a 31'675; 15. Iribarne a 32'885; 16. Ciantini a 40'856; 17. Wohlwend a 42'221; 18. Maldonado a 42'405; 19. Fernandez a 1 giro.

Giro più veloce: Cunati in 1'15"368 alla media di 129,062 km/h.

Gara-2: 1. Guzman 21 giri in 26'31"802 alla media di 128,327 km/h; 2. Ye a 3'160; 3. Baiz a 3'871; 4. Vieira a 4'537; 5. Rauti a 6'689; 6. Wright a 11'058; 7. Maini a 12'257; 8. Altoè a 16'813; 9. Ciantini a 18'005; 10. Hoogenboom a 18'697; 11. Shlom a 19'618; 12. Colombo a 22'274; 13. Festante a 22'768; 14. Bertonelli a 23'939; 15. Petrov a 24'801; 16. Conwright a 26'918; 17. Galbati a 27'610; 18. Schreier a 30'915; 19. Ponzio a 34'367.

Giro più veloce: Ye in 1'15"322 alla media di 129,141 km/h.

Gara-3: 1. Siebert 21 giri in 27'09'988 alla media di 125,320 km/h; 2. Cunati a 0'847; 3. Verschoor a 4'648; 4. Sato a 5'795; 5. Rodriguez Wright a 6'389; 6. Maini a 8'595; 7. Malvestiti a 13'872; 8. Galbati a 15'291; 9. Scherer a 15'585; 10. Altoè a 16'144; 11. Fernandez a 19'744; 12. Maldonado a 26'352; 13. Bertonelli a 1 giro; 14. Bianchi a 1 giro.

Giro più veloce: Guzman in 1'15"198 alla media di 129,354 km/h.

Gara-4: 1. Baiz 20 giri in

25'41"605 alla media di 126,195 km/h; 2. Ye a 0'646; 3. Siebert a 1'404; 4. Vieira a 1'862; 5. Guzman a 2'296; 6. Verschoor a 2'860; 7. Cunati a 3'182; 8. Sato a 3'610; 9. Shlom a 35'571; 10. Maini a 36'299; 11. Malvestiti a 36'657; 12. Ciantini a 37'406; 13. Scherer a 37'782; 14. Rodriguez Wright a 38'311; 15. Colombo a 38'845; 16. Hoogenboom a 39'588; 17. Altoè a 40'619; 18. Festante a 41'398; 19. Fernandez a 42'936; 20. Bertonelli a 44'935; 21. Maldonado a 45'513; 22. Wohlwend a 46'501; 23. Bianchi a 46'870; 24. Conwright a 47'530; 25. Ponzio a 48'440; 26. Rauti a 1 giro; 27. Petrov a 1 giro.

Giro più veloce: Ye in 1'15"681 alla media di 128,528 km/h.

Campionato: 1. Siebert 103 punti; 2. Guzman 93; 3. Baiz 81; 4. Schumacher 62; 5. Vieira 58.

TURISMO TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 68
Adria (Ro), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. Colciago (Honda Civic) 19 giri in 26'35"701; 2. Viberti a 1'660; 3. Giacon J. a 5'102; 4. Montalbano a 23'170; 5. Dall'Antonia a 32'297; 6. Cappellari a 40'040; 7. Giorgi a 41'047; 8. Costamagna a 44'124; 9. Nataloni a 55'692; 10. Nerman (Honda Civic) a 1 giro; 11. Gaiofatto (Peugeot 308) a 1 giro; 12. Bassi a 1 giro; 13. Giacon K. (Alfa Romeo Mito) a 1 giro; 14. Pajuranta (Abarth 595) a 1 giro; 15. Fernandez (Abarth 595) a 1 giro; 16. Bolzoni (Alfa Romeo Mito) a 1 giro; 17. Stassano (Citroen C3 Max) a 4 giri (gli altri su Seat Leon Cupra).

Giro più veloce: Colciago 1'22"223.

Gara-2: 1. Colciago (Honda Civic) in 26'28'353; 2. Viberti a 0'580; 3. Costamagna a 46'965; 4. Piccin a 49'038; 5. Cappellari a 57'040; 6. Pisani a 57'425; 7. Fabiani a 1'23'725; 8. Chini a 1 giro; 9. Nerman (Honda Civic) a 1 giro; 10. Arduini (Peugeot 308) a 1 giro; 11. Giacon K. (Alfa Romeo Mito) a 1 giro; 12. Pajuranta (Abarth 595) a 1 giro; 13. Bolzoni (Alfa Romeo Mito) a 1 giro; 14. Fernandes (Abarth 595) a 1 giro; 15. Bassi a 3 giri (gli altri su Seat Leon Cupra).

Giro più veloce: Nerman in 1'26"747 alla media di 112,13 km/h.

Campionato: 1. Colciago 44 punti; 2. Viberti, Dall'Antonia, Piccin, Costamagna 15; 6. Montalbano, Pisani 13; 8. Giacon J., Cappellari 12; 10. Fabiani, Giorgi 8.

SEAT LEON

Resoconto della gara a pag. 70
Adria (Ro), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. Baldan 22 giri in 30'34"864; 2. Giacon J. a 12'106; 3. Vescovi a 4'531; 4. Gurrieri a 6'254; 5. Giacon K. a 36'004; 6. Biraghi a 45'515; 7. Wyhinny a 47'669; 8. Fumi a 1'03'779; 9. Fedeli a 1'07'044; 10. Formenti a 1'19'214.

Giro più veloce: Baldan in 1'21"946 alla media di 118,70 km/h.

Gara-2: 1. Baldan in 29'32'417; 2. Gurrieri a 10'293; 3. Fedeli a 14'159; 4. Biraghi a 21'135; 5. Vescovi a 25'273; 6. Fumi a 26'087; 7. Wyhinny a 33'441; 8. Formenti a 35'213; 9. Giacon K. a 1'42'896; 10. Giacon J. a 9 giri.

Giro più veloce: Giacon K. in 1'22"114 alla media di 118,45 km/h.

Assoluta: 1. Baldan 44 punti; 2. Gurrieri 23; 3. Giacon, Vescovi

La coppia B&B fa sua la 3 Ore

MISANO - Vittoria storica, quella ottenuta a Misano nel secondo appuntamento della 3 Ore Endurance Champions Cup dal binomio formato da Ivan Bellarosa e Guglielmo Belotti. L'equipaggio del team Avelon Formula ha portato per la prima volta al successo una biposto Sport spinta da un motore turbo (nella circostanza il Peugeot 1.6) con cui aveva messo a segno anche la pole. Un'affermazione scaturita al termine di un confronto con la Tatuus Py012 di Marco Biffis e Vito Rinaldi, alla fine secondi. Protagonista mancata la Wolf Cn2 "tradizionale" di Davide Amaduzzi, Gian Maria Gabbiani e Edo Varini, sempre in lotta per le prime tre posizioni ma costretta al ritiro nelle fasi iniziali per un problema allo scarico. Tra le Gold a primeggiare è stata la Bmw Z4 dei turchi Biter-Kocabybik-Ayhan, anche se va sottolineata l'ottima prestazione della Porsche 997 di Autorlando divisa da Paolo, Matteo e Giacomo Bossini. Nella Silver ha concluso davanti a tutti la Bmw M3 E92 di Mariano Bellin, Massimo e Filippo Zanin. Nel contesto della ECC si è disputato anche il secondo round della Euro Series, che ha consegnato il primo successo alla Bmw Superstars di Paolo Meloni e Max Tresoldi, che dopo avere lamentato dei problemi elettrici in qualifica, hanno concluso i 100 minuti di gara in testa al gruppo. (d.l.)

ECC

Misano (Rn), 6-8 maggio 2016

Assoluta: 1. Bellarosa-Belotti (Wolf Gb08-Peugeot) 102 giri in 1'36"584, alla media di 142,751 km/h; 2. Rinaldi-Biffis (Tatuus Py012) a 1'22"072; 3. Biter-Kocabybik-Ayhan (Bmw Z4) a 1'34"552; 4. G. Bossini-M. Bossini-P. Bossini (Porsche 997) a 1 giro; 5. P. Zumstein-M. Zumstein (Mercedes Amg Sls Gt3) a 3 giri; 6. Minetti-Ceratti-Ghezzi (Porsche 997) a 4 giri; 7.

F. Zanin-M. Zanin-Bellin (Bmw M3 E92) a 9 giri; 8. Biolghini-Scarpellini-Nichetti (Lotus Elise) a 15 giri; 9. Meloni-Tresoldi (Bmw M3 E90 Superstars) a 48 giri (1. Euro Series); 10. Speakerwas-Cristoni (Ginetta G55) a 49 giri; 11. Frazza-Marchesini (Ginetta G55) a 50 giri; 12. Mosca-Gabbiazzi (Mégane Trophy) a 51 giri.

Giro più veloce: il 40° di Biffis in 1'36"000, alla media di 158,475 km/h.

20; 5. Fedeli 15; 6. Biraghi 13; 7. Giacom 10; 8. Fumi 9; 9. Formenti 6.

SEAT IBIZA

Resoconto della gara a pag. 71
Adria (Ro), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. Torelli 32 giri in 50'35"363; 2. Volpato-Paggi a 6"410; 3. Ferri a 14'909; 4. Selmo a 37"028; 5. Altoè-Verolini a 37"344; 6. Greco-Liana a 39"324; 7. Pelatti a 48"578; 8. Casillo-Thellun a 49"725; 9. Gnemmi-Tommasin a 49"996; 10. Torresani a 55"742; 11. Palanti-Costa a 58"714; 12. Gnutti-Colombo a 1'13"309; 13. Brena-Guardo a 1'17"409; 14. Bormolini a 1 giro.

Giro più veloce: Torelli in 1'28"558 alla media di 109,83 km/h.

Gara-2: 1. Ferri; 2. Torelli a 2"829; 3. Gnemmi-Tommasin a 37"477; 4. Casillo-Thellun a 37"985; 5. Bormolini a 44"028; 6. Verolini a 44"268; 7. Pelatti a 47"061; 8. Torresani a 49"500; 9. Greco-Liana a 57"137; 10. Brena-Colleoni a 1'07"468; 11. Palanti-Costa a 1'07"933; 12. Gnutti-Colombo a 1 giro; 13. Selmo a 6 giri.

Assoluta: 1. Torelli 38 punti; 2. Ferri 33; 3. Volpato-Paggi 19; 4.

Altoè-Verolini 12; 5. Gnemmi-Tommasin 12; 6. Casillo-Thellun 11; 7. Selmo, Pelatti 8; 9. Greco-Liana, Bormolini 7.

TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 72
Spa (Bel), 6-7 maggio 2016

Gara-1: 1. Pellinen (Honda Civic) 9 giri in 23'19"800 alla media di 162,113 km/h; 2. Oriola a 0"376; 3. Borkovic a 1"294; 4. Homola a 5"476; 5. Morbidelli (Honda Civic) a 6"724; 6. Gleason (Honda Civic) a 7"208; 7. Kajaia (Volkswagen Golf) a 9"669; 8. Nash a 16"953; 9. Afanasiev a 17"076; 10. Buri (Volkswagen Golf) a 17"734; 11. Grachev (Volkswagen Golf) a 21"975; 12. Guilvert (Peugeot 308) a 22"707; 13. Clairet (Peugeot 308) a 25"880; 14. Vernay (Volkswagen Golf) a 34"596; 15. Hezemans a 44"782 (gli altri su Seat León).

Giro più veloce: Vernay in 2'33"702 alla media di 164,044 km/h.

Gara-2: 1. Vernay (Volkswagen Golf) 9 giri in 23'15"916 alla media di 162,576 km/h; 2. Comini (Volkswagen Golf) a 2"262; 3. Buri (Volkswagen Golf) a 4"584; 4. Homola a 6"791; 5. Pellinen

(Honda Civic) a 7"728; 6. Nash a 11"555; 7. Oriola a 12"326; 8. Gleason (Honda Civic) a 13"032; 9. Afanasiev a 13"356; 10. Corthals a 18"534; 11. Hezemans a 25"300; 12. Guilvert (Peugeot 308) a 26"179; 13. Clairet (Peugeot 308) a 27"116; 14. Kajaia (Volkswagen Golf) a 46"533; 15. Tassi a 47"588 (gli altri su Seat León).

Giro più veloce: Vernay in 2'33"945 alla media di 163,786 km/h.

Il campionato: 1. Oriola 84 punti; 2. Nash 82; 3. Morbidelli 80; 4. Pellinen 63; 5. Comini 59; 6. Afanasiev e Vernay 56; 8. Homola 50; 9. Borkovic 47; 10. Kajaia 26.

AUTO GP OPEN

Resoconto della gara a pag. 72
Adria (Ro), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. Dörrbecker 23 giri in 26'47"045; 2. Raghunathan a 1 giro; 23. Fekete a 1 giro; 24. Mangini a 2 giri; 25. Sa Silva a 9 giri; 26. Fekete a 19 giri.

Giro più veloce: Sa Silva in 1'08"601 alla media di 141,79 km/h.

Gara-2: 1. Dörrbecker 23 giri in 26'44"668; 22. Sa Silva a 8"985; 23. Raghunathan a 9"920; 24. Fekete a 1'00"114; 25. Fekete a 1 giro; 26. Mangini a 2 giri.

Giro più veloce: Dörrbecker in 1'08"685 alla media di 141,62 km/h.

Classifica: 1. Dörrbecker 53 punti; 2. Raghunathan 33; 3. Sa Silva 29; 4. Dominik Fekete 25; 5. Zoltan Fekete e Mangini 20. **Team:** 1. Zele 54 punti; 2. Torino 53; 3. PS 33; 4. MM 20.

CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 73
Misano (Rn), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. De Matteo (Melatini Racing) 14 giri in 26'32"470, alla media di 133,748 km/h; 2. Nicoli (Rangoni Corse) a 2"638; 3. Puccetti (Rangoni Corse) a 2"950; 4. Perucca Orfei (Renault Italia Press League by Oregon) a 11"669; 5. Poloni (Gear Works) a 15"622; 6. Longhitano (Rangoni Corse) a 18"204; 7. Bettera (Oregon Team) a 19"291; 8. Ciocca (Melatini Racing) a 18"732; 9. Danetti (Mc Motortecnica) a 23"782; 10. Fiore (Essecoorse) a 25"274; 11. Vallarino (Mc Motortecnica) a 25"886; 12. Ricciarini (Essecoorse) a 26"791; 13. Pasquali (Essecoorse) a 27"823; 14. Comito Viola (Melatini Racing) a 29"133; 15. Della Pia (Essecoorse) a 51"990; 16. Francia (Rangoni Corse) a 1 giro; 17. Kuusiniemi (Composit Motorsport) a 5 giri.

Giro più veloce: il 7° di Ricciarini in 1'52"643, alla media di 135,060 km/h.

Gara-2: 1. Puccetti (Rangoni Corse) 13 giri in 25'52"908, alla media di 127,359 km/h; 2. Comito Viola (Melatini Racing) a 1"532; 3. Francia (Rangoni Corse) a 4"714; 4. Kuusiniemi (Composit Motorsport) a 4"868; 5. Ricciarini (Essecoorse) a 10"351; 6. De Matteo (Melatini Racing) a 10"992; 7. Nardilli (Melatini Racing) a 12"120; 8. Danetti (Mc Motortecnica) a 18"313; 9. Poloni (Gear Works) a 19"483; 10. Ciocca (Melatini Racing) a 21"072; 11. Pasquali (Essecoorse) a 22"252; 12. Fiore (Essecoorse) a 22"876; 13. Longhitano (Rangoni Corse) a 25"215; 14. Vallarino (Mc Motortecnica) a 31"762; 15. Della Pia (Essecoorse) a 42"165; 16. Pirovano (Renault Italia Press League by Oregon) a 1'04"154.

Giro più veloce: il 6° di Ricciarini in 1'52"153, alla media di 135,650 km/h.

Artino centra il doppio bis

LARCIANO - Seconda vittoria stagionale e bis sulle strade di casa per Luca Artino, assoluto protagonista del Rally della Valdinievole. Una vittoria concretizzata al volante della Skoda Fabia R5, la stessa che gli ha garantito il successo al Rally del Ciocco "regionale". Una leadership mai stata in discussione, quella di Artino, che ha lasciato incertezza solo nella lotta al secondo posto, con Giuseppe Iacomini e la sua Subaru Impreza R4 secondi a conclusione di una serie di "botta e risposta" con il recordman Gabriele Tognozzi, tornato dopo ben sei anni al volante di una vettura a trazione integrale. (g.m.)

Gara-3: 1. Ricciarini (Essecoorse) 8 giri in 16'07"709, alla media di 125,770 km/h; 2. Francia (Rangoni Corse) a 0"942; 3. Comito Viola (Melatini Racing) 1"475; 4. De Matteo (Melatini Racing) a 1"931; 5. Kuusiniemi (Composit Motorsport) a 2"780; 6. Poloni (Gear Works) a 3"384; 7. Nicoli (Rangoni Corse) a 4"218; 8. Nardilli (Melatini Racing) a 5"847; 9. Danetti (Mc Motortecnica) a 6"165; 10. Puccetti (Rangoni Corse) a 7"404; 11. Longhitano (Rangoni Corse) a 10"918; 12. Bettera (Oregon Team) a 15"078; 13. Ciocca (Melatini Racing) a 17"911; 14. Della Pia (Essecoorse) a 17"963; 15. Felisa (Composit Motorsport) a 22"139; 16. Pasquali (Essecoorse) a 25"644; 17. Fiore (Essecoorse) a 37"887.

Giro più veloce: il 5° di Puccetti in 1'52"402, alla media di 135,350 km/h.

Il campionato: 1. Ricciarini 78 punti; 2. Francia 76; 3. De Matteo 70; 4. Puccetti 52; 5. Poloni 38; 6. Comito Viola 33; 7. Nardilli 31; 8. Kuusiniemi e Nicoli 30; 10. Longhitano 10.

RS CUP

Resoconto della gara a pag. 73
Misano (Rn), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. Sandrucci 11 giri in 21'09"651, alla media di 131,808 km/h; 2. Montalbano a 1"985; 3. Jelmini a 4"155; 4. Sposito a 4"236; 5. Trebbi a 4"495; 6. Bergonzini a 5"445; 7. Rogari a 10"826; 8. Bernazzani a 24"438; 9. Luzzo a 25"511; 10. Beltrami a 1'15"325; 11. Palermo a 1'47"869.

Giro più veloce: il 3° di Sposito in 1'54"213, alla media di 133,204 km/h.

Gara-2: 1. Trebbi 11 giri in 21'21"024, alla media di 130,637 km/h; 2. Rogari a 6"516; 3. Tablò a 6"878; 4. Jelmini a 9"872; 5. Bernazzani a 18"022; 6. Billo a 18"835; 7. Luzzo a 19"561; 8. Bergonzini a 30"296; 9. Beltrami a 34"165; 10. Palermo a 45"494; 11. Montalbano a 1 giro.

Giro più veloce: il 4° di Montalbano in 1'54"872, alla media di 132,440 km/h.

Campionato: 1. Trebbi 71 punti; 2. Tablò 47; 3. Sandrucci-Colombini 42; 5. Montalbano 35.

LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 74
Misano (Rn), 7-8 maggio 2016

Gara-1: 1. Pasotti 14 giri in 25'27"153, alla media di 139,469 km/h; 2. Pegoraro a 2"069; 3.

Morandini a 30"503; 4. Guerri a 43"814; 5. M. Fumagalli a 44"104; 6. Riccardi a 1'02"498; 7. Baiguera a 1'08"941; 8. Zerbi a 1'11"574; 9. Utzieri a 1'12"867.

Giro più veloce: il 13° di Pegoraro in 1'48"114, alla media di 140,718 km/h.

Gara-2: 1. Pasotti 14 giri in 26'18"777, alla media di 134,908 km/h; 2. Nespoli a 2"974; 3. Veronesi a 9"769; 4. Pegoraro a 14"207; 5. Morandini a 24"468; 6. Baiguera a 25"264; 7. Riccardi a 46"558; 8. Guerra a 1'14"377; 9. M. Fumagalli a 1'32"080; 10. Zerbi a 1'45"786; 11. Utzieri a 1'47"674.

Giro più veloce: il 13° di Pasotti in 1'48"289, alla media di 140,491 km/h.

COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 75
Misano (Rn), 7-8 maggio 2016

GRAN TURISMO - Gara-1: 1. Valli (Bmw Z4 Gt3) 12 giri in 21'09"570, alla media di 143,799 km/h; 2. Tarabini (Porsche 997 Gt3 R) a 4"317; 3. Fondi (Porsche 997 Gt3 R) a 10"768; 4. Mazzolini a 18"077; 5. De Bellis a 20"227; 6. Valentini a 32"539; 7. "Togo" a 32"995; 8. Regni a 43"325 (gli altri su Porsche 997 Gt3 Cup).

Giro più veloce: il 7° di Tarabini in 1'37"385, alla media di 156,221 km/h.

Gara-2: 1. Valli (Bmw Z4 Gt3) 11 giri in 20'37"687, alla media di 135,212 km/h; 2. Ponti (Porsche 997 Gt3 R) a 1"532; 3. Tarabini (Porsche 997 Gt3 R) a 6"376; 4. De Bellis a 25"237; 5. Mazzolini a 1'13"706; 6. "Togo" a 1'19"642; 7. Zonin a 1'20"908; 8. Regni a 1'55"855 (gli altri su Porsche 997 Gt3 Cup).

Giro più veloce: il 7° di Valli in 1'50"479, alla media di 137,706 km/h.

TURISMO - Gara-1: 1. M. Zanin (Bmw M3 E92 4.0) 12 giri in 21'00"954, alla media di 144,782 km/h; 2. R. Fumagalli (Bmw M3 E92 3.2) a 37"290; 3. Bellin (Bmw M3 E92 4.0) a 1'13"208; 4. R. Del Castello (Bmw M3 E46) a 1'29"104; 5. Borret a 1'37"945; 6. Ranzato (Seat Leon Supercopa) a 1 giro; 7. R. De Luca (Honda Civic) a 1 giro; 8. Solla a 1 giro; 9. Milli a 1 giro; 10. Orlandini a 1 giro; 11. Marsilia (Renault Clio RS) a 1 giro (gli altri Bmw M3 E36).

Giro più veloce: il 5° di M. Zanin in 1'43"026, alla media di 147,668 km/h.

Gara-2: 1. M. Zanin (Bmw M3 E92 4.0) 12 giri in 21'00"637,

Le classifiche

WORLD RX

HOCKENHEIM

Ekstrom re del Rallycross

HOCKENHEIM - A Solberg risponde subito Ekstrom. Ed era un fatto preventivabile, visto il passo che avevano dimostrato le Audi S1 del team EKS già in Portogallo. Così Mattias Ekstrom, nel "suo" week-end, visto che il World Rx si svolgeva in contemporanea al Dtm, ha colto la sua prima vittoria stagionale, portandosi anche in vetta alla classifica a pari punti con Solberg. Un week-end perfetto, quello del team Eks Rx, che ha portato a casa una doppietta grazie alla seconda posizione di "Topi" Heikkinen. Dietro alle due Audi S1 si è piazzato Ken Block. L'americano, che aveva deluso le aspettative nel primo round stagionale, ha portato la sua Focus sull'ultimo gradino del podio. La vettura nata dalla partnership tra Ford Performance ed M-Sport dimostra così di essere valida, anche se meno agile delle sue avversarie, e porta a casa il secondo podio in due gare, dopo quello conquistato da Bakkerud in Portogallo. Quarta posizione per Solberg. Il Campione del mondo ha vissuto un week-end in crescendo che però non gli ha permesso di salire sul podio. Il norvegese ora si trova appaiato in vetta alla classifica con Ekstrom. Quinta posizione per Liam Doran, su Mini Countryman e sesta per Larsson, su Audi A1. Nessuna Peugeot in finale, con Loeb eliminato nelle semifinali. Peggio è andata a Timmy Hansen che non si è qualificato per partecipare alle semifinali dopo un inconveniente tecnico: la sua vettura durante l'Heat 3 ha preso fuoco. Poi è stato squalificato perché la sua vettura era sottopeso...

Gianluca Lioce



WORLD RX

Hockenheim (D), 6-8 maggio 2016

Finale: 1. Ekstrom (Audi S1) in 5'41"784; 2. Heikkinen (Audi S1) in 5'44"331; 3. Block (Ford Focus) in 5'45"611; 4. Solberg (Citroen DS3) in 5'46"569; 5. Doran (Mini Countryman) in 5'52"371; 6. Larsson (Audi A1) in 6'16"565.

Semi-finale-1: 1. Heikkinen (Audi S1) in 5'47"102; 2. Ekstrom (Audi S1) in 5'47"572; 3. Larsson (Audi A1) in 5'51"240; 4. Loeb (Peugeot 208) in 5'52"993; 5. Jeanney

(Peugeot 208) in 5'56"816; Bakkerud (Ford Focus) in 6'13"183.

Semi-finale-2: 1. Doran (Mini Countryman) in 5'48"921; 2. Solberg (Citroen DS3) in 5'49"843; 3. Block (Ford Focus) in 5'50"244; 4. Kristoffersson (VolksWagen Polo) in 5'51"945; 5. Eriksson (Ford Fiesta) in 6'07'494; Baumanis (Ford Fiesta) in 6'17"572.

Classifica: 1. Solberg 48 punti; 1. Ekstrom 48; 3. Heikkinen 45; 4. Kristoffersson 39; 5. Larsson 34.

alla media di 144,818 km/h; 2. A. Fumagalli (Bmw M3 E92 3.2) a 54"936; 3. R. Del Castello (Bmw M3 E46) a 1'29"388; 4. Borrett a 1'29"691; 5. Bellin (Bmw M3 E92 4.0) a 1'36"485; 6. Pinato (Seat Leon Supercopa) a 1'40"790; 7. R. De Luca (Honda Civic) a 1 giro; 8. Orlandini a 1 giro; 9. Solla a 1 giro; 10. Milli a 1 giro; 11. Oliva a 1 giro; 12. Marsilia (Renault Clio Rs) a 1 giro (gli altri Bmw M3 E36).

Giro più veloce: il 7° di M. Zanin in 1'43"485, alla media di 147,013 km/h.

MITJET

Resoconto della gara a pag. 75 Misano (Rn), 7-8 maggio 2016

PILOTI B - Gara-1: 1. Marcucci 12 giri in 22'35"466, alla media di 123,463 km/h; 2. Gonfiantini a 7"018; 3. Pizzola a 19"115; 4. Zucchi a 20"559; 5. Michele Malucelli a 21"970; 6. Altoè a 23"277; 7. F. Gioia a 24"062; 8. Alessi a 24"427; 9. Ceresoli a 24"638; 10. Romagnoli a 30"452; 11. Piria a 36"011; 12. Tempesta a 38"440; 13. V. Zadotti a 2 giri; 14. Crespi a 2 giri.

Giro più veloce: l'11° di Marcucci in 1'52"215, alla media di 135,575 km/h.

Gara-2: 1. Marcucci 12 giri in 22'42"969, alla media di 133,945 km/h; 2. Di Benedetto a 0"688; 3. Alessi a 17"297; 4. Piria a 17"992; 5. Pizzola a 18"114; 6. Tempesta a 24"918; 7. Michele Malucelli a 26"111; 8. Gonfiantini a 30"234; 9. Altoè a 30"267; 10. Ceresoli a 1 giro; 11. Zucchi a 2 giri; 12. Romagnoli a 4 giri.

Giro più veloce: l'8° di Di Benedetto in 1'52"242, alla media di 135,543 km/h.

PILOTI A - Gara-1: 1. Zadotti 12 giri in 22'48"729, alla media di 133,382 km/h; 2. Massimo a 1"216; 3. Fattori a 8"799; 4. Marchetti a 9"911; 5. L. Gioia a 10"195; 6. Neri a 11"538; 7. Papi a 13"518; 8. L. Del Castello a 36"669; 9. Zamuner a 36"982; 10. F. De Luca a 1'35"483; 11. Guastamacchia a 1 giro.

Giro più veloce: il 4° di Massimo in 1'52"960, alla media di 134,681 km/h.

Gara-2: 1. Papi 12 giri in 22'58"643, alla media di 132,422 km/h; 2. Bellini a 0"934; 3. L. Gioia a 3"710; 4. Fattori a 4"593; 5. Zadotti a 10"447; 6. Benedetti a 13"162; 7. Guastamacchia a 13"656; 8. Neri a 17"237; 9. F. De Luca a 18"199; 10. L. Del Castello a 23"838; 11. Zamuner a 54"462; 12. Massimo a 1'38"166; 13. Marchetti a 3 giri.

Giro più veloce: il 5° di Zadotti in 1'52"966, alla media di 134,674 km/h.

IMSA

Laguna Seca (Usa), 1 maggio 2016

Gara P-GTlm: 1. Pew-Negri (Ligier JSP2-Honda) 80 giri in 2.00'11"145 alla media di 143,845 km/h; 2. Goossens-Dalziel (Coyote-Corvette) a 30"099; 3. Cameron-Curran (Coyote-Corvette) a 30"954; 4. Bomarito-Nunez (Lola-Mazda) a 1'03"035; 5. Legge-Rayhall (DeltaWing DWC13-AER) a 1'08"594; 6. Briscoe-Westbrook (Ford Gt) a 1 giro; 7. Pier Guidi-Serra (Ferrari 488) a 1 giro; 8. R. Taylor J. Taylor (Dallara-Corvette) a 2 giri; 9. Bamber-Makowiecki (Porsche 991) a 2 giri; 10. Garcia-Magnusson (Corvette C7.R) a 2 giri; 11. Fisichella-Vilander (Ferrari 488) a 2 giri; 12. Hand-D.Müller (Ford GT) a 2 giri; 13. Gavin-Milner (Corvette C7.R) a 2 giri; 14. Pilet-Tandy (Porsche 991) a 2 giri; 15.

Auberlen-Werner (BMW M6) a 2 giri; 16. Lühr-J. Edwards (BMW M6) a 2 giri; 17. Pittipaldi-Barbosa (Coyote-Corvette) a 4 giri; 18. Joel.Miller-T.Long (Lola-Mazda) a 46 giri.

Giro più veloce: Long in 1'19"206 alla media di 163,701 km/h.

Gara Pc-Gtd: 1. Alon-Kimber Smith 82 giri in 2.00'31"047 alla media di 147,036 km/h; 2. van der Zande-Popov a 1"736; 3. Bennett-Braun a 15"483; 4. French-Marcelli a 21"661; 5. Goikhberg-Simpson a 24"067; 6. McMurry-Mowlem a 1 giro; 7. Kvamme-Freiberg a 2 giri; 8. Farnbacher-Riberas (Porsche) a 3 giri; 9. Nielsen-Balzan (Ferrari) a 3 giri; 10. Davison-B.Davis (Aston Martin) a 3 giri; 11. Liddell-A. Davis (Audi) a 3 giri; 12. Curtis-Klingmann (Bmw) a 3 giri; 13. Keating-Bleekemolen (Dodge) a 3 giri; 14. Sellers-Snow (Audi) a 3 giri; 15. MacNeil-Keen (Porsche) a 3 giri; 16. Aschenbach-Bell (Audi) a 3 giri; 17. Lewis-Pumpelly (Lamborghini) a 3 giri; 18. Lindsey-Bergmeister (Porsche) a 3 giri; 19. Marsal-Paltala (Bmw) a 4 giri; 20. Potter-Lally (Audi) a 4 giri; 21. Knox-Skeen (Dodge) a 4 giri; 22. Sweedler-Bell (Lamborghini) a 5 giri; 23. DeGeorge-Sbirazzuoli (Lamborghini) a 17 giri; 24. Pappas-Catsburg (Porsche) a 27 giri (gli altri su Oreca-Chevrolet).

Giro più veloce: Braun in 1'20"380 alla media di 161,310 km/h.

Campionato - Prototype: 1. Cameron-Curran 121 punti; 2. Barbosa-Fittipaldi 118; 3. Boosens 117. **Gt Daytona:** 1. Balzan-Nielsen 95 punti; 2. Farnbacher-Riberas 89; 3. Lally-Potter 86 **Gt Le Mans:** 1. Gavin-Milner 130 punti; 2. Bamber-Makowiecki 118; 3. Briscoe-Westbrook 115;

Dovesicorre

VELOCITÀ

14-15 maggio

GP DI SPAGNA

4° prova Mondiale F1 a Montmeló

www.autosprint.it

GP2

1° prova della serie a Montmeló

www.gp2series.com

GP3

2° prova della serie a Montmeló

www.gp3series.com

INDYCAR

5° prova della serie a Indianapolis (stradale)

www.indycar.com

FIA F3

3° prova della serie a Pau

www.fiaf3europe.com

NASCAR

Sprint Cup a Dover

www.nascar.com

ELMS

2° prova della serie a Imola

www.europeanleamseries.com

BLANCPAIN ENDURANCE

2° prova della serie a Silverstone

www.blancpain-gt-series.com

SUPER TROFEO LAMBORGHINI

2° prova della serie Silverstone

www.squadracorse.lamborghini.com

RALLY

14-15 maggio

RALLY 1000 MIGLIA

CiWrc Brescia

www.rally1000miglia.it

RALLYDAY DELLA ROMAGNA

Campionato regionale Savignano sul Rubicone

www.rallydellaromagna.it

SALITA

14-15 maggio

COPPA SELVA DI FASANO

2° Cvm Fasano

www.acisportitalia.it

4. Fisichella-Vilander, Serra 113.

GT GIAPPONESE

Fuji (Jap), 4 maggio 2016

Gara: 1. Matsuda-Quintarelli (Nissan GT-R) 110 giri in 2.58'58"430 alla media di 168,269 km/h; 2. Kovalainen-Hirate (Lexus SC430) a 2"666; 3. Rossiter-Hirakawa (Lexus SC430) a 14"346; 4. Ito-Cassidy (Lexus SC430) a 15"025; 5. Oshima-Caldarelli (Lexus SC430) a 20"158; 6. Matsuura-Nojiri (Honda NSX) a 1'00"064; 7. Motoyama-Chiyo (Nissan GT-R) a 1 giro; 8. Motoyama-Chiyo (Nissan GT-R) a 1 giro; 9. Sasaki-Yanagida (Nissan GT-R) a 1 giro; 10. Nakajima-Baguette (Honda NSX) a 1 giro.

Giro più veloce: Daiki Sasaki in 1'30"470 alla media di 181,571 km/h.

Il campionato: 1. Quintarelli-Matsuda 40 punti; 2. Rossiter-Hirakawa 27; 3. Kovalainen-Hirate 19; 4. Motoyama-Chiyo 15; 5. Caldarelli-Oshima 14.

RALLY

TRICOLORE

100° Targa Florio

Resoconto della gara a pag. 40

Cerda (Pa), 6-8 maggio 2016

Assoluta: 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16) in 1.27'09"1; 2. Nucita-Nucita (Ford Fiesta R5) a 9"0; 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 48"0; 4. Runfola-Policino (Peugeot 208 T16) a 2'50"8; 5. Riolo-Alduina (Peugeot 208 T16) a 2'50"9; 6. Tempestini-Pulpea (Ford Fiesta R5) a 3'14"8; 7. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'11"7; 8. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 4'49"8; 9. "Ciava"-Michi (Citroen DS3 R5) a 5'40"0; 10.

Il Signor del Bellunese

SANTA GIUSTINA - Solo un guasto o un errore clamoroso avrebbero potuto privare Marco Signor (Ford Fiesta Rrc) della vittoria al 31. Rally Bellunese. Il driver trevigiano, che non sfigurerebbe nella disfida tricolore assoluta, si è fatto un ottimo allenamento in vista del 1000 Miglia di sabato prossimo e del suo ingresso in corsa nel CiWrc dove rinnova le ambizioni di vertice. In testa dall'inizio alla fine, Signor è stato "graffiato" solo dalla Peugeot 208 di Giorgio Costenaro (ps 2), poi costretta alla resa (ps 6) cedendo il passo alle Fiesta dei tenaci Adriano Lovisetto e Luciano Cobbe.

Carlo Ragnogna

Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio R3C) a 6'15"6.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Farina-Pugliese in 1.44'03"7; 2. Lo Schiavo-Lo Schiavo a 2'54"1; 3. Di Gesù-Galipò a 5'07"3; 4. Indovina-Vallelunga a 9'33"2; 5. Mollo-Daghero (Suzuki Swift) a 14'33"0 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Insaraputo-Eucaliputo (Renault Clio Rs) in 1.49'36"7.

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Vella-Catalfamo (Rover Zr 105) in 1.53'49"2.

Classe 1600: 1. Iaculano-Masotto (Peugeot 106 Kit) in 1.40'13"4; 2. Burgio-Calderone (Peugeot 106) a 2'06".

Classe 2000: 1. Beverari-Bertasini (Renault Clio Williams) in 1.46'02"7.

K10: 1. Provenza-Glorioso (Peugeot 106) in 1.46'06"6.

S1600: 1. Amendola-Villari (Fiat Punto) in 1.43'14"6; 2. Mogavero-Coniglio (Renault Clio) a 1'52"5.

S2000: 1. Freguglia-Vozzo in 1.35'50"2; 2. Vara-Rappa a 22'42"6 (tutti su Peugeot 207 S2000).

GRUPPO R

R1A: 1. Rosso-Giannotto in 1.54'57"; 2. Sartori-Rossi a 3'48"4 (tutti su Renault Twingo III).

R1B: 1. Vallino-Genovese in 1.44'56"5; 2. Lucarelli-Ferrari a 0"9; 3. Coppe-Poloni a 37"6; 4. Saresera-Tumaini a 43"7; 5. Rao-Zappugno a 54"1; 6. Martinielli-Botzari a 1'28"9; 7. Denaro-Scuderi a 1'37"9; 8. Epis-Ialungo a 4'08"4; 9. Meggiarin-Corso a 7'31"3 (tutti su Suzuki Swift).

R2B: 1. Testa-Mangiarotti in 1.34'14"8; 2. Pollara-Princiotto a 0"3; 3. Casella-Caputo a 1'23"0; 4. Bernardi-Casalini a 2'05"1; 5. Prodan-Rastegorac a 3'58"0; 6. Mazzocchi-Nobili a 3'58"7; 7. Nastasi-Cangemi a 4'15"3; 8. Montagna-Montagna (Citroen C2) a 7'44"1; 9. Calvi-Caldart a 12'44"8; 10. Arasi-Falsetti (Citroen C2) a 12'58"8; 11. Galati-Catalano a 15'46"8 (tutti gli altri su Peugeot 208 R2).

R3C: 1. Ferrarotti-Bizzocchi in 1.33'24"7; 2. Carrotta-Orobello a 14'58"4 (tutti su Renault Clio R3C).

R3T: 1. Pisani-Gonella (Abarth 500) in 1.36'40"3; 2. Panzani-Baldacci a 25"7; 3. Gilardoni-Bonato a 44"0; 4. Samarelli-Raccuia (Citroen DS3 R3T) a 24'50"3.

R4: 1. Sicilia-Cambria (Mitsubishi Lancer Evo X) in 1.47'55"4.

R5: 1. Andreucci-Andreucci (Peu-

geot 208 T16) in 1.27'09"1; 2. Nucita-Nucita (Ford Fiesta R5) a 9"0; 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 48"0; 4. Runfola-Pollino (Peugeot 208 T16) a 2'50"8; 5. Riolo-Alduina (Peugeot 208 T16) a 2'50"9; 6. Tempestini-Pulpea (Ford Fiesta R5) a 3'14"8; 7. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'11"7; 8. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 4'49"8; 9. "Ciava"-Michi (Citroen DS3 R5) a 5'40"0; 10. Bevacqua-Gallotti (Peugeot 208 T16) a 9'45"1.

R-Gt: 1. Cristoforetti-Furlini (Porsche 997 Rgt) in 1.38'56"9.

RACING START

R5D: 1. Virruso-Morana (Fiat Punto) in 1.54'02"3.

Il campionario - Piloti: 1. Andreucci 45,5 punti; 2. Basso 31,75; 3. Scandola 30; 4. Perico 19; 5. Tempestini 13,5; 6. Baccega 11; 7. Campedelli 7,5; 8. Ciavarella 5,75; 9. Rusce 5; 10. Michelini 4,5.

Junior: 1. Pollara 41,75 punti; 2. Testa 38,75; 3. Casella 28; 4. Bernardi 27; 5. Mazzocchi 21,5.

2 Rm: 1. Ferrarotti 49,5; 2. Panzani 35; 3. Testa 31,5; 4. Gilardoni 21,75; 5. Bernardi 21.

Costruttori: 1. Peugeot 48,5 punti; 2. Ford 42,75; 3. Skoda 30.

Tra: 1. Tempestini 31,5; 2. Perico 30; 3. Baccega 28,5; 4. Ciavarella 26; 5. Rusce 22.

Costruttori 2Rm: 1. Renault 26,25 punti; 2. Peugeot 6.

ERC

Acropolis

Risultato della gara a pag. 46
Lamia (Gre), 7-8 maggio 2016

Assoluta: 1. Sirmacis-Simins (Skoda Fabia R5) in 2.53'12"5; 2. Athanassoulas-Panagiotounis (Skoda Fabia R5) a 2'42"3; 3. Tarabus-Trunkat (Skoda Fabia R5) a 2'42"4; 4. Jeets-Toom (Skoda Fabia R5) a 5'51"9; 5. Chuchala-Dymurski (Subaru Impreza STI) a 8'29"9; 6. Kottun-Pleskot (Ford Fiesta R5) a 9'51"1; 7. Kasperczyk-Syty (Ford Fiesta R5) a 10'40"4; 8. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 13'58"1; 9. Jaquet-Vargas (Mitsubishi Lancer Evo X) a 20'09"6; 10. Lukyanuk-Kapustin (Ford Fiesta R5) a 20'05"5.

Classifica - Assoluta: 1. Kajetanowicz 71 punti; 2. Lukyanuk 46; 3. Breen 38; 4. Sirmacis 37; 5. Athanassoulas 27. **ERC2:** 1. Chuchala 117 punti; 2. Scattolon 74; 3. Erdi e Alonso 38. **ERC3:** 1. Besseneyev 57 punti; 2. Bostanci 53; 3. Pieniazek 48.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

**AUTO
SPRINT**

SPORT



SI PARTE CON LA SN1 2016 - Con il primo turno di prove ufficiali, i protagonisti della Sn1-Pro, hanno iniziato il proprio programma 2016. Tomas Calvagni e Mario Longo, sono subito stati protagonisti, e non poteva essere altrimenti, viste le notevoli capacità dei due drivers della Snp. Ma anche Nicola Venuto ha fatto vedere chiaramente, che quest'anno, un po' tutti, dovranno fare i conti anche con lui, visti gli ottimi riscontri ottenuti in prova. A testimonianza di ciò, è arrivata anche la prima classifica, provvisoria, della Super Pole Position Cup 2016, iniziata nello stesso week-end, che vede, appunto, Nicola Venuto, in cima alla lista dei tempi. Selezione Nazionale Piloti, per entrare nel mondo dei motori, dalla porta della passione. Per info: selezionenazionale@alice.it.

OFFICINA

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori
La potenza dell'acqua al vostro servizio

SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA

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

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

RIVISTE

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

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

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

**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 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: BPPITRXXX)).

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

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

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.2582302 - e-mail: info-service@m-dis.it

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

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

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

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

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

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.

FIIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI

**Accertamenti
Diffusione Stampa**

fotografie BIANCHI



La signora Monica madre di Cresto con Pazielli alla cerimonia laica in ricordo del figlio sulla spiaggia di Bordighera

LA CURIA DI BORDIGHERA NEGA LA CERIMONIA RELIGIOSA

Cresto rifiuto intollerabile

Il 2 maggio c'è stata una bella commemorazione di Sergio Cresto. Con sua mamma Monica e sua sorella Roberta, si sono radunati presso l'Amarea di Bordighera, tanti amici di gioventù, compagni di squadra, giornalisti, piloti e meccanici. Sergio era il mio amico del cuore e sono stato suo ds, quando

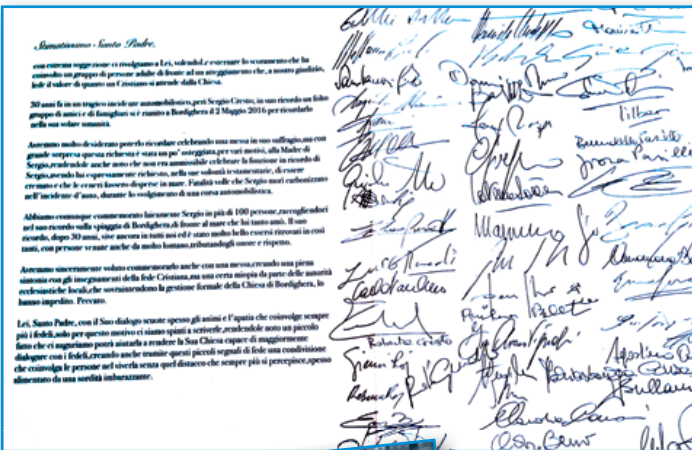
con Capone vinse l'Europeo rally, e l'ho voluto ricordare chiamando a raccontare con storie ed aneddoti noti personaggi come: Ballestrieri, Audetto, Russo, Pregliasco, Noberasco, i giornalisti Renato Ronco, Claudia Peroni. Tutti i circa 100 partecipanti, hanno anche con-

tribuito, in modo generoso, a una raccolta per l'associazione "Amici di Renato Sottile", che aiuta lo sfortunato pilota ligure immobilizzato sulla sedia a rotelle. Unica nota stonata è stata la polemica con la curia locale, che ha in qualche modo osteggiato la prevista cerimonia religiosa, da celebrarsi nella vicina chiesetta di Sant'Ampelio a Bordighera. Il fatto che le ceneri del povero Cresto fossero state disperse nel mare antistante non è risultato gradito ai rappresentanti della diocesi, i quali, indegnamente, hanno giustificato il rifiuto affermando alla sorella "Se il defunto all'epoca fu cremato non era un buon cristiano". Non c'è da commentare, sapendo che il povero Sergio morì carbonizzato nella sua Delta S4. Tutti i partecipanti hanno firmato una lettera che è stata inviata al Papa Francesco.

Luca Pazielli

Risponde Andrea Cordovani:

Non ci sono parole per commentare un fatto come questo. Anzi ce ne sarebbero molte e non starebbero bene sulle pagine del nostro settimanale. «Ho fatto presente - ha detto monsignor Antonio Suetta, vescovo di Bordighera, intervistato dall'Ansa - che per il fratello non era stata seguita la prassi della liturgia della sepoltura cristiana». Quello che è accaduto a Bordighera è totalmente inaccettabile, incomprensibile, ingiustificabile. «Un atteggiamento che lede il valore di quanto un cristiano si attende dalla Chiesa - si legge nella lettera inviata al Santo Padre e sottoscritta dai tanti amici di Sergio - Avremmo sinceramente voluto commemorarlo con una messa, creando una piena sintonia con gli insegnamenti della fede Cristiana, ma una certa miopia da parte delle autorità ecclesiastiche locali lo ha impedito». E quello che fa più rabbia sono le motivazioni addotte, quelle che hanno impedito che la funzione potesse essere effettuata. A trent'anni dalla sua scomparsa, Cresto, non aveva bisogno di un trattamento del genere in mezzo alla sua gente e in quella comunità che il 2 maggio 1986 rimase sconvolta dalla sua tragedia. A volte il comportamento cristiano fa difetto anche a chi pensa di parlare a nome del Nostro Signore. E questo non è tollerabile.



Sopra la lettera inviata al Santo Padre dagli amici di Sergio Cresto dopo che le autorità ecclesiastiche hanno negato ai familiari la possibilità di officiare una cerimonia religiosa



www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: **Ercole Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-images.com, Massimo Bettiol, Getty Images, Oliver**

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

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche



JIMMY & CARS

L'ALTRO LATO DI JIMMY GHIONE



Tutti lo conosciamo come storico inviato di Striscia la Notizia,
Jimmy Ghione è anche un pilota che è salito diverse volte sul podio dei Campionati Italiani.

Jimmy&Cars è il nuovo format prodotto in esclusiva da Sport Network che lo vedrà a bordo dei modelli delle più autorevoli case automobilistiche per avvincenti prove su strada e su pista.

auto.it

SPORT NETWORK
ADVERTISING & EXPERIENCES