

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
FR 6,00 € - G 6,00 € - I 6,00 €
POL 6,50 € - P 6,00 € - R 6,00 €
CH 7,70 CHF - CR 6,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 46

Anno LV Settimanale 15-21 novembre 2016

3 Euro (Italy only)



Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 48/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

GETTY IMAGES



COLOMBO



GP BRASILE

Dopo due **interruzioni** e cinque neutralizzazioni con la safety car nel **diluvio** va in scena un grande show. Vince **Hamilton** davanti a **Rosberg**: tra loro si decide tutto ad Abu Dhabi. Ma è **Verstappen** a incantare tutti guidando alla **Senna**



BANDIERA ROSSA NON TRIONFERÀ

MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

25-26-27 Novembre 2016

Fiera Milano Rho

GRANDI CASE AUTOMOBILISTICHE
TRA MODELLI STORICI E ANTEPRIME



UNA GRANDE ESPOSIZIONE DI AUTO
DA SCOPRIRE ED ACQUISTARE



CLASSIC CIRCUIT
E TEST DRIVE



RICAMBI, MODELLISMO, ACCESSORI
E UNA SEZIONE DEDICATA ALLE MOTO D'EPOCA



RM
RM AUCTIONS

Sotheby's

presenta

ASTA "DUEMILA RUOTE"

A Milano AutoClassica la più grande
asta di auto mai avvenuta in Europa

Salta la fila ► acquista il biglietto on-line:  www.milanoautoclassica.com

Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 70.152 - +39 0572 910171 / e-mail: info@milanoautoclassica.com

La corsa è finita ma lo **sprint** resta

La corsa è finita. Con questo numero scende la bandiera a scacchi sulla mia esperienza di Direttore di Autosprint durata quasi dieci anni. È stata un'avventura esaltante iniziata nel 2007. Impegnativa ma indimenticabile. Più di 3500 giorni, oltre 500 copertine e altrettanti numeri di giornale costruiti con quella passione che ho avuto la fortuna di ereditare e che ti permette di affrontare ritmi serrati, interminabili nottate e pizze fredde per sfamarsi, senza sentirne il peso. Sempre con l'entusiasmo e l'orgoglio di chi voleva offrire agli appassionati qualcosa di più delle semplici notizie: un ritrovo per gli appassionati di corse, come me e come voi. Una specie di club di carta, accogliente e familiare, dove leggere di motorsport, rivivere emozioni, dibattere fra appassionati e crearsi un'opinione.

Ringrazio l'Editore Roberto Amodei, che ha sempre avuto fiducia in me e ringrazio la redazione, i grafici, e gli archivisti che hanno condiviso con me l'avventura per garantire a voi lettori ogni settimana il piacere di sfogliare una rivista che tenesse fede al soprannome che si era conquistata: la Bibbia dell'automobilismo. E non è una definizione mia, ma del grande Mario Andretti che lo scorso anno dal palco dei Caschi d'Oro aveva battezzato così Autosprint. Più bel complimento non poteva farci.

Guidare Autosprint in questi dieci anni è stata un'esperienza esaltante anche perché dal 2007 ad oggi non è cambiato soltanto l'automobilismo ma anche il mondo dell'informazione. Calano i giornali, cresce il web e le news ora arrivano tramite i social network. Forse i giornali hanno fatto il loro tempo in fatto di attualità informativa, ma per le opinioni e gli approfondimenti non ci sarà mai nulla di meglio della sana carta stampata: un buon articolo su un giornale, senza pop up pubblicitari e video invasivi induce alla

riflessione e al ragionamento. Perciò, di una cosa resto orgoglioso: di aver vinto assieme a una redazione appassionata la sfida che ci ha posto il mondo dell'informazione. Siamo riusciti a trasformare in questi dieci anni Autosprint dal semplice settimanale che ricordava Mario Andretti, in un "sistema" d'informazione specializzato in motorsport 24/7. Su carta e sul web. Attraverso il sito, la versione digitale per tablet, i nostri account twitter e facebook. Un Autosprint che vi aggraziosa 24 ore su 24, non soltanto una volta a settimana.

Tanti ricordi fantastici, ma il più bello forse sono i numeri speciali con le interviste legendarie ai grandi campioni. Hanno fatto scoprire imprese del motorsport d'altri tempi a chi non le aveva vissute. Impensabile realizzarlo senza l'archivio storico che di Autosprint è la vera forza.

Adesso è venuto il momento di lasciare perché è giusto ogni tanto nella vita cambiare obiettivo e trovare stimoli diversi. E le nuove sfide vanno abbracciate quando ci sono ancora le energie per affrontarle al meglio. Affido Autosprint alle sapienti mani di Andrea Cordovani che è stato per anni al mio fianco come collega, amico e uomo di fiducia. Sono convinto, e l'Editore con me, che Andrea sia l'uomo giusto per prendere il timone di AS.

Smetto di dirigere Autosprint e da domani ne diventerò il primo tifoso e un avido lettore. Ma non ci perderemo di vista: ci rivedremo su queste pagine se Andrea avrà piacere di ospitare qualche mio contributo. Buon lavoro a lui, in bocca al lupo alla redazione e un immenso abbraccio a tutti i lettori. Anche quelli che non hanno fatto mancare le critiche perché è da quelle che ho imparato di più. E non abbiate timore: i direttori passano, ma lo sprint resta.

Alberto Sabbatini

Domenicanotte di Andrea Cordovani

Da questo numero prendo totalmente in mano il timone di Autosprint. È una notte abbastanza particolare, nella quale scrivo queste righe appena terminato un Gp del Brasile intriso con acqua davvero benedetta, almeno per lo spettacolo. L'emozione della prima volta si mischia ai frenetici ritmi di lavoro: nella nostra redazione si viaggia sempre in pieno. Ringrazio l'Editore Roberto Amodei per la grande possibilità che mi offre, per la fiducia che mi concede. Ringrazio anche Alberto Sabbatini dal quale ho imparato molto, un amico e un collega come ce ne sono pochi e che ad Autosprint avrà sempre diritto di cittadinanza. Ringrazio i colleghi giornalisti e grafici che non mi hanno mai fatto mancare il loro sostegno. Inizia adesso una nuova sfida in cui sarà necessario tenere premuto il pedale dell'acceleratore, perché lo sprint non mancherà sicuramente nel vostro settimanale da corsa che si prepara a tuffarsi un'avventura tutta da vivere. E leggere.

FORMULA UNO

- 6 GP BRASILE IL COMMENTO
- 10 GP BRASILE LO SQUALO 3
- 14 GP BRASILE LA FERRARI
- 18 GP BRASILE MERCATO D'AUTUNNO
- 20 GP BRASILE LE PAGELLE
- 24 GP BRASILE LA TECNICA
- 26 GP BRASILE IL TABELLONE
- 30 GP BRASILE IL PADDOCK

VELOCITÀ

- 36 FORMULA E MARRAKECH
- 38 WEC BATTAGLIA FINALE
- 62 6 ORE DI ROMA
- 66 SUPER GT MOTEGI
- 68 LADA LASCIA IL WTCC
- 70 RITRATTO D'AZIENDA SPARCO
- 74 MOTOR SHOW LE CORSE DI NUOVO IN CITTÀ

STORIE

- 76 MACAO WEEK END CITTADINO

RALLY

- 46 MONDIALE TENTAZIONE MOLTO FORD
- 52 PIRELLI LASCIA IL WRC
- 54 TERRA NOBILE E TRICOLORE

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 12 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 34 BASTIAN CONTRARIO
- 42 CUORE DA CORSA
- 58 RALLYSPRINT
- 60 PISTASPRINT
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO





Trump in gara con "Piedone"!

Lasciate stare la qualità dell'immagine e gustate l'eccezionalità del documento, che merita una dettagliata spiegazione. Mario Andretti era stato chiaro, quand'era stato invitato alla Cena di gala Usa-Italia, in occasione della visita di Matteo Renzi al presidente Obama: *«In una competizione tra Donald Trump e Hillary Clinton giocata tutta in pista, penso che Trump prevarrebbe senza problemi. Io con Donald ci ho già corso, lo conosco bene e parlo a ragion veduta»*. In effetti, la frase scherzosa si è rivelata beneaugurante, vista la successiva elezione di Trump a Presidente degli Stati Uniti, nella sfida elettorale dell'8 novembre. E comunque trae origine da una non lontana realtà, visto che "Piedone", quando lo stesso Trump era protagonista del noto programma TV "The Apprentice", era andato a prenderlo ai piedi della Trump Tower di Manhattan con la biposto promozionale della Indycar. Ospitandolo a bordo per un fantasmagorico giro a tutto gas, frutto di una simpatica ricostruzione in sala di montaggio. In quell'occasione Trump aveva detto d'aver condiviso l'abitacolo con il più grande pilota del mondo, facendo brillare gli occhi del grande "Piedone". Quanto a Mario, nel programma Tmz Sports, alla vigilia dello showdown elettorale, aveva dato il suo endorsement a Trump, dicendosi certo che *«Pur non provenendo dal mondo della politica, Donald saprà di sicuro circondarsi della gente giusta»*. E in un tweet del 10 novembre il campionissimo ha ripreso l'immagine che lo ritrae in monoposto con Trump, didascalizzando: *«Qui siamo io e Trump in una F.IndyCar, perché Donald mi ha chiesto di accompagnarlo nella sua prima visita ufficiale ad Obama. Ho motivo di pensare che ci tenesse ad arrivare in orario...»*.

HAMILTON OTTIENE IL 9° SUCCESSO STAGIONALE. MA A ROSBERG, 2°, PER VINCERE IL TITOLO AD ABU DHABI BASTERÀ UN 3° POSTO. IN OGNI CASO IL VERO GIGANTE DI INTERLAGOS È LO SPETTACOLARE VERSTAPPEN, 3°

di **Cesare Maria Mannucci**

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

SAN PAOLO - Dopo due interruzioni con la bandiera rossa e cinque neutralizzazioni con la safety car, il risultato finale è incredibilmente quello più scontato, più prevedibile. Sebbene il Gp del Brasile sia stato drammatico e tormentato come non mai a causa della pioggia battente e dei tanti incidenti correlati al precario stato della pista e alla visibilità davvero scarsa. Che più volte ha indotto i piloti a chiedere la sospensione. Eppure alla fine vince ancora Hamilton davanti a Rosberg e Verstappen. Tutto come da copione, se non fosse che la Red Bull getta la vittoria alle ortiche per la scellerata decisione, ripetuta due volte, di sostituire le gomme da bagnato con quelle intermedie. Che costringono sia Verstappen che Ricciardo ad una corsa stile yo-yo. Su e giù dai piani nobili della classifica, anche se il finale del giovane Verstappen, la sua lunga teoria di sorpassi agli ultimi giri, che lo porta a risalire dopo l'ultimo restart, dalla 15esima posizione alla terza, entra di diritto nella storia della F.1.

Discorso aperto per il mondiale

Hamilton annulla anche il secondo match ball di Rosberg, lascia il discorso aperto per il titolo iridato sino ad Abu Dhabi. Dove però i 12 punti di vantaggio di Rosberg gli permetteranno davvero di affrontare il weekend con relativa tranquillità. Al tedesco della Mercedes basterà salire sul podio, anche al terzo posto, per laurearsi campione del mondo. Hamilton invece è ancora condannato a vincere - cosa che ha fatto con grande naturalezza nelle ultime tre gare - per cercare di mantenere la corona. Sperando che le Red Bull e le Ferrari, o più realisticamente un guasto tecnico alla vettura di Rosberg, possano aiutarlo nella sua missione, che ora appare quasi impossibile.

Il Gp del Brasile ha messo, però, in risalto il grande spessore caratteriale di Hamilton. Perfetto ad ogni ripartenza dietro la safety car, in pochi chilometri è sempre riuscito a costruire subito un vantaggio quantificabile in secondi, che ha tolto ogni velleità a Rosberg. Entrambi si sono lamentati per le condizioni climatiche in cui si è corso, Lewis però ha sempre spinto come se davvero non ci fosse un domani, Nico invece - su una pista che in passato lo aveva visto più competitivo rispetto al compagno di squadra - ha sempre corso pensando ad Abu Dhabi e a come potrà amministrare il suo ancora cospicuo vantaggio. Frutto essenzialmente del ritiro di Hamilton in Malesia, quando era saldamente al comando.



Lewis



**HAMILTON VINCE
MA ROSBERG È SERENO**

Hamilton procede irraggiungibile sul bagnato verso il nono centro 2016, ma Rosberg 2° è a +12 punti in classifica generale e adesso per vincere il titolo gli basterà salire sul podio ad Abu Dhabi...

passa la prova del 9



La pioggia è andata in favore di Hamilton

Il maltempo ha giocato indubbiamente a favore di Hamilton, gli errori commessi dal box Red Bull a favore di Rosberg. Perché quando Verstappen aveva passato il tedesco della Mercedes con autorità, rimanendogli pure davanti sebbene avesse perso il controllo all'inizio del rettilineo di arrivo e ne avesse percorso un lungo tratto di traverso, il campionato in ottica di Abu Dhabi avrebbe potuto avere una storia diversa. Perché se Rosberg avesse concluso al terzo posto ad Interlagos, i suoi punti di vantaggio su Hamilton si sarebbero ridotti a 9, quindi un terzo posto a Yas Marina non sarebbe stato più sufficiente.

I numerosi incidenti occorsi ad Ericsson, Raikkonen e Massa hanno trasformato la pista di Interlagos in una sorta di "jungla vietnamita", dove i detriti di carbonio e la possibilità di essere coinvolti in collisioni con vetture che carambolavano incontrollate, è stato davvero alto. Da queste condizioni "infernali", Max Verstappen è emerso come un gigante. Sin dal primo sorpasso ai danni di Raikkonen, poi per il modo perentorio, a volte quasi irrisorio per chi subiva il sorpasso, per come ha avuto la meglio su Sebastian Vettel, Carlos Sainz, Sergio Perez, Nico Hulkenberg e tanti altri. Uno spettacolo davvero esaltante che ha riconciliato il pubblico presente sulle tribune. Che in precedenza, quando la gara era stata interrotta con la bandiera rossa, avevano espresso il loro disappunto con il pollice verso, stile Colosseo romano con i gladiatori.

Premiate capacità e intensità dei piloti

E questa volta di gladiatori si è davvero trattato, perché l'intensità nella guida, i rischi che sono stati richiesti, il pericolo estremo sempre presente in condizioni di visibilità quasi inesistente, questa volta ha fatto davvero onore agli attuali piloti di F1. Come ormai accade abitualmente, in condizioni di pioggia, la maggiore parte dei piloti ha accusato il rendimento delle gomme Pirelli in condizioni di bagnato. Ma se Grosjean finisce contro le barriere nel giro di formazione griglia, la colpa non è certo della Pirelli.

Lewis Hamilton non ha mai perso il controllo, Verstappen nell'ultima fase di gara è stato inarrestabile, frenando anche 20 metri dopo gli altri e percorrendo traiettorie che ad Interlagos non si erano mai viste. Certo, Raikkonen ha perso il controllo in pieno rettilineo al momento di ripartire dopo la neutralizzazione. Massa ed Ericsson hanno sbattuto quasi nello stesso punto. Che guarda caso coincide con il più difficile in condizioni di aderenza precaria. Come dire che ricondurre tutto al rendimento delle gomme Pirelli sul bagnato, è una chiave di lettura troppo semplificata.

Due interruzioni tra loro ben diverse

Il Gp del Brasile è stato interrotto due volte, la prima dietro insistente richiesta dei piloti. La seconda volta in modo sorprendente, perché le condizioni atmosferiche non erano certo peggiori. Poi, quando i commissari avrebbero potuto chiudere il Gp lì, assegnando il punteggio dimezzato dopo la seconda neutralizzazione, improvvisamente si è deciso di

il commento
del Gp



SEMBRERÀ STRANO
MA PER ME È STATA
UNA DELLE
VITTORIE PIÙ FACILI
CHE IO ABBA
MAI OTTENUTO

LEWIS HAMILTON



andare sino in fondo. Il regolamento prevede che la gara debba dichiararsi conclusa 4 ore dopo l'orario prefissato di partenza, ma i commissari avrebbero potuto dire basta anche prima. Invece dopo la seconda sosta è iniziata la sfida più infernale, con la pioggia che aveva aumentato di intensità e con la visibilità sempre più precaria. Così sorprendono alla fine le parole di Hamilton che dice: «Sembrerà strano, ma per me è stata una vittoria davvero facile. Probabilmente una delle più facili che abbia mai ottenuto. Non ho fatto nessun testacoda, non ho mai perso il controllo della vettura, tutto è andato in maniera liscia. Quando ho vinto sotto la pioggia



GIOIA PER LEWIS MA LO SHOW È DI MAX

A sinistra, l'entusiasmo di Hamilton nell'immediato dopo corsa, anche se il vero spettacolo in pista lo ha assicurato Verstappen, nello sfondo, sulla sinistra, giunto 3°. Ecco Lewis festeggiare sul podio con Rosberg, in basso a sinistra, dopo una gara che ha dovuto subire ben due interruzioni con la bandiera rossa, in basso le vetture in fila sulla pit-lane, e ben cinque neutralizzazioni con la Safety-Car

tazione commesso dai box Red Bull nel preferire le gomme intermedie a quelle da bagnato, probabilmente i suoi ultimi giri sarebbero stati meno tranquilli. Perché anche lui avrebbe dovuto fare i conti con il "ciclone Verstappen".

Rosberg rendimento insufficiente

Al termine Nico Rosberg ha detto: «Considerando come la gara si era messa, il secondo posto mi va bene, anche se in realtà io correvo per vincere». Forse lo voleva nelle intenzioni, ma in una gara che avrebbe potuto chiudere definitivamente il discorso per il campionato, il rendimento di Rosberg è stato semplicemente insufficiente. Sia in termini di velocità in condizioni di aderenza precaria, che nella sua disponibilità a prendersi certi rischi. Quando Verstappen lo ha raggiunto e lo ha superato, gli ha semplicemente girato intorno, come poi in seguito l'olandese farà anche con gli altri che incontrerà sulla sua strada. A Rosberg è andata bene che nel suo cammino non abbia trovato altri piloti in grado di metterlo in difficoltà, di costringerlo a guidare al limite in quelle condizioni. Al termine pure lui ha detto che con quelle gomme era impossibile fare di meglio. Ma le sue gomme erano le stesse di Hamilton e Verstappen, che però hanno corso con ben altra intensità. In realtà da tre Gp a questa parte, Nico Rosberg corre con il preciso obiettivo di contenere i danni, di gestire il suo vantaggio di punti, che comunque da Austin a San Paolo si è ridotto di 21 punti. Ad Abu Dhabi ci arriva in una condizione di ancora relativa comodità. Ma questo finale di stagione non gli fa certo onore.

Per Max una gara meravigliosa

Pur fermandosi 5 volte ai box per cambiare le gomme, rispetto alle sole 2 soste dei piloti della Mercedes, Max Verstappen sale sul podio al termine di una gara irriducibile e inarrestabile. Sotto la pioggia battente si è preso il lusso di "divorare" Sebastian Vettel, in precedenza riconosciuto come il migliore pilota in condizioni di bagnato e aderenza precaria. Ancora una volta Vettel ha avuto da ridire sul modo come Verstappen lo aveva superato, ha urlato «Mi ha buttato fuori» dimenticando che due giri prima, lui aveva fatto lo stesso con Alonso. Un sorpasso pulito, come era stato il suo con Fernando, tanto che i commissari non hanno nemmeno aperto una investigazione. Un Vettel ancora confuso, poco efficace in qualifica, e che nelle prime fasi di gara, era pure finito in testacoda, evitando però il contatto con le barriere. Considerando che anche Raikkonen ha perso il controllo sul rettilineo di arrivo, schiantandosi contro il muretto dei box, e che alla fine Vettel non va oltre il 5 posto, per la Ferrari un'altra gara deludente, al di sotto delle aspettative, persino dietro la Force India di Perez. La pioggia e le terribili condizioni meteo, che sulla carta potevano essere un alleato per la Ferrari un elemento per rimescolare le carte, invece alla fine non hanno alterato nessun valore in campo. E ormai non si capisce più a cosa Maranello si debba ancora attaccare per cercare almeno di risalire sul podio. Cosa che ormai non accade più dal "lontano" Gp di Italia. ●



di Silverstone nel 2008 è stato molto più difficile. Ad Interlagos non avevo mai vinto, ed esserci riuscito è davvero fantastico, perché qui si corre in una atmosfera quasi surreale. Certo, gestire l'aquaplaning è stato molto impegnativo, ma complessivamente una vittoria facile. Sono alla caccia di Rosberg e non posso fare altro che correre come ho fatto negli ultimi tre Gp, pur sapendo che non potrebbe bastare. La pista di Abu Dhabi mi piace e finalmente la mia vettura è diventata affidabile». Certo, Hamilton ha avuto il vantaggio di non dovere mai lottare in maniera ravvicinata, di fatto ha sempre corso in splendida solitudine. Ma senza l'errore di valu-

IO CORREVO
PER VINCERE, MA,
PER COME SI ERA
MESSA LA GARA,
IL 2° POSTO
MI VA BENISSIMO

NICO ROSBERG



Uragano Verstappen

il fenomeno del Gp

TUTTI PAZZI PER MAX, SHOWMAN ED EROE DI INTERLAGOS. NEL DILUVIO HA DIMOSTRATO DI ESSERE UN GRANDE E SENZA GLI ERRORI RED BULL SULLE GOMME, POTEVA FARE ASSAI MEGLIO CHE 3°

SAN PAOLO - Più lo criticano e più questo va forte. Insensibile a ogni pressione esterna, a ogni minaccia da parte dei suoi colleghi o a telefonate cordiali di Toto Wolff per chiedergli di non compromettere la gara dei piloti Mercedes, Max Verstappen se ne frega e tira dritto. Sotto il diluvio di Interlagos, l'olandese compie forse la sua gara più bella da quando è in F.1, e il terzo posto finale gli va decisamente stretto: «Una corsa in condizioni molto difficili, soprattutto il rettilineo del traguardo era davvero pericoloso. All'ultima ripartenza ero riuscito a passare Rosberg, occupavo saldamente il secondo posto, poi ho perso il controllo in pieno rettilineo. Forse ho toccato il cordolo interno, mi sono intraversato e ho bloccato le quattro ruote, ma sono riuscito ad evitare il contatto con il rail e ho ripreso il mio secondo posto. Direi che in quella situazione è stato un 50% fortuna e un 50% di abilità nel controllare la vettura. Ma è stato un momento davvero al limite. Poi dai box mi hanno detto di rientrare per mettere le gomme intermedie, ma subito dopo ha iniziato a piovere nuovamente più forte.

LA MIA RIMONTA DAL 15° POSTO FINO AL 3° È STATA MOLTO DIVERTENTE E LA MIA VETTURA ERA OKAY

MAX VERSTAPPEN

”

La scelta non ha funzionato e sono così dovuto rientrare ai box per rimontare un set di gomme da bagnato. Così da secondo mi sono ritrovato in 15esima posizione, con pochi giri ancora da percorrere. Lì ho iniziato una lunga serie di sorpassi sino al terzo posto, ed è stato molto divertente. In molte occasioni ho dovuto prendere delle traiettorie diverse, perché se restavo in scia non avrei visto nulla. Anche il mio sorpasso a Raikkonen nel primo giro è avvenuto quando ho visto che lui prendeva una traiettoria diversa. Mi sono fiondato all'interno, lui non poteva vedermi per via della nube di acqua alle sue spalle, e l'ho passato in modo chiaro. I primi giri sono stati tranquilli perché dietro di me erano più lenti e io cercavo di tenere il passo delle Mercedes. Poi sono arrivate le due interruzioni con la bandiera rossa a complicare le cose. Quando siamo ripartiti per la seconda volta, la pioggia aveva pure aumentato di intensità. Con Rosberg la battaglia è stata corretta, poi quando l'ho passato per un momento ho pensato di poter raggiungere anche Hamilton. Poi dai box mi hanno detto che Ricciardo aveva appena montato le gomme intermedie e stava guadagnando un

GRAN TERZO MA POTEVA ANDARE PURE MEGLIO!

Max Verstappen sembra quasi scusarsi d'essere arrivato solo terzo, a causa delle scelte di gomme poco oculate da parte del muretto Red Bull. Ma lui è andato davvero al massimo, correndo alla grande

secondo al giro su tutti, così mi hanno fatto rientrare per fare la stessa cosa. Solo che la pioggia è aumentata di intensità e l'ultimo settore con le gomme medie era davvero inguidabile. Così mi sono fermato nuovamente ai box. Poi dal fondo ho iniziato una rimonta ossessiva, ma a quella velocità e con quella visibilità, la cosa è stata molto impegnativa, e in alcuni momenti anche poco gradevole. Oggi forse la vittoria non era alla mia portata, ma il secondo posto direi di sì. Lo avevo conquistato sul campo. Probabilmente la scelta di adottare le intermedie è stato un azzardo, fatto per cercare di vincere, ma che non ha funzionato. Per quanto riguarda le mie traiettorie, molte sono state dettate dalla mancanza di visibilità, ma anche il rendimento della mia vettura mi ha aiutato. Sul fatto che le vetture sul bagnato sembrassero inguidabili io ho una mia idea. Non guidavo le monoposto del 2007, ma adesso abbiamo più potenza, i motori hanno più coppia, le velocità massime sono più elevate e sono raggiunte più in fretta, ma

STAVOLTA MAX HA SORPRESO PERSINO ME. NON PENSAVO FOSSE CAPACE DI CORRERE COSÌ...

JOS VERSTAPPEN

”

GIÙ IL CAPPELLO, IL MODO IRRESISTIBILE IN CUI MAX HA CORSO MI LASCIA SENZA PAROLE

NIKI LAUDA

”

nello stesso tempo abbiamo meno downforce. Il prossimo anno le cose miglioreranno, sarà più facile guidare con la pioggia perché avremo molta più downforce. Certo le gomme sono sempre migliorabili, ma i problemi odierni credo che siano più correlati ad una mancanza di deportanza delle attuali vetture».

Max ha sorpreso perfino suo padre Jos

Persino nelle analisi tecniche, Max Verstappen si differenzia dagli altri, appare diverso ma più oculato e preciso. Rispetto ad esempio ad un Romain Grosjean, che per non ammettere il suo grossolano errore nel giro di pre griglia, altro non fa che dare la colpa alle gomme.

Ma la corsa di Verstappen a Interlagos ha sollevato gli entusiasmi di tutti. Dice il padre Jos, tirato dentro alla vigilia in un mare di polemiche per la telefonata di Toto Wolff: «Oggi Max ha sorpreso pure me, non pensavo che fosse in grado di correre in quel modo. Ho visto tutte le sue corse, ma oggi è stato davvero incredibile. Purtroppo il suo impegno in pista non è stato aiutato da una strategia altrettanto brillante. La sua gara, il suo entusiasmo è stato di grande aiuto per la promozione e lo spettacolo della F.1».

Lauda si toglie il cappello

«Mi tolgo il cappello - sottolinea Niki Lauda - il modo irresistibile come ha passato tutti, ci lascia senza parole. Sappiamo che è molto bravo, ma oggi lo ha dimostrato in un modo davvero spettacolare». Christian Horner aggiunge: «Oggi da Max è arrivato uno dei migliori pilotaggi che in F.1 si siano mai visti. Il suo recupero è stato sorprendente. Purtroppo ci siamo sbagliati con Ricciardo, che con le gomme intermedie appena cambiate era partito alla grande, segnando subito i migliori intertempi. Un rischio da prendere perché se andava bene, avremmo vinto la corsa. Purtroppo la pioggia ha ripreso intensità e Max si è ritrovato in una situazione molto difficile, scivolato in ultima posizione quando la gara è ripartita. I suoi ultimi 15 giri sono stati pazzeschi. Sembrava che guidasse un go-kart, anche come traiettorie che prendeva rispetto agli altri. In condizioni davvero terrificanti, ha corso al massimo senza paura. Molti sorpassi li ha fatti all'esterno, in condizioni di zero visibilità. Ha entusiasmato tutti e gli spettatori alla fine gli hanno riconosciuto il dovuto onore».

Cesare Maria Mannucci



GETTY IMAGES



Se Senna recensiss

COLOMBO

“Si può sapere chi è questo Max? Tutti a nominarlo, dalle mie parti. Ammiccano, mi guardano. Beh?”.

Camicia azzurra, pantaloni color ghiaccio, una bella cera. “Ayrton, che piacere! Ma, scusa, che ci fai qui?”.

“Voglio sapere che succede. Io, le corse, non le vedo da un pezzo, ho altro da fare, figurati un po’, con tutti i problemi che abbiamo...”.

- “Che abbiamo dove, scusa?”

“Su, da noi, non immagini il casino. Gli americani, un disastro, sono tutti agitati, preoccupati. Una settimana d’inferno, anche se l’inferno per fortuna è nello scantinato e noi stiamo nell’attico. Comunque, ce l’hai la cassetta della gara? Voglio vederla. Gran Premio del Brasile, del resto, casa mia”.

- “Non ci sono più le videocassette”.

“Ma figurati, accendi, dai, vediamo un po’”.

- “Vabbeh...Ecco, piove, quello lì si chiama Hamilton... campione del mondo”

“Lo so, mi ha copiato il casco”.

- “Sì, è fissato con te. Questo è Rosberg, in testa al Mondiale. Quello sì è Max. Max Verstappen. Ha 19 anni. Molto dotato”.

“Ah, ecco. Mi pare un po’ giovane per somigliare

A VOLTE NULLA È EVOCATIVO QUANTO E COME LA PIOGGIA E IN QUESTO CASO È BELLO IMMAGINARE CHE IL DILUVIO DI INTERLAGOS ABBA EVOCATO PROPRIO COLUI CHE IN BRASILE È CONSIDERATO IL RE DEI RE. E...

a me”.

- “Beh, guardati la corsa, giudica tu”.

“Ma cosa fanno? Partono dietro la Safety car?”.

- “Sì, succede sempre in questi casi”.

“Fa ridere”.

- “Mica tanto. Se hai pagato il biglietto per niente”.

“Bel sorpasso”.

- “Appunto. È lui, Max”.

“Sì ma il pilota della Ferrari... un po’ pollo. Chi è?”

- “Raikkonen. Finlandese”.

“Corre ancora? Andava forte da ragazzo”.

- “Se la cava”.

“Quello è l’altro pilota della Ferrari? Un errore un po’ grave, ti pare?”.

- “Beh, può succedere. Si chiama Vettel, ha vinto 4 titoli mondiali, uno più di te”.

“Ma dai, non vedi che cosa combina? E gli è pure andata bene”.

- “Sì, non è un gran momento per quello lì”.

“Ahia, che botta! Raikkonen, vero?. A lui non è andata bene, è andata benissimo. Pieno rettilineo. Roba da accendermi un cero”.

- “Non fare il megalomane. Un cero va bene. Alla Madonna, casomai”.

“Che fanno? Fermano la corsa?”.



se Max

superato sarebbe Rosberg, il leader del Mondiale?”

- “Sì, è lui. Avrà paura di perderlo, il Mondiale”.

“Allora lo perde di sicuro”.

- “Guarda, stai attento!”

“Verstappen, di nuovo. Però! È davvero bravo. Hai visto come controlla la macchina? Sì, un bel numero”.

- “Solo che adesso va ai box a cambiare le gomme”.

“Buon per Rosberg, mi sa. Ma la sua squadra sta facendo una sciocchezza, te lo dico io che di bagnato me ne intendo”.

- “Infatti, tra poco cambia le gomme di nuovo”.

“Quindi, lo show di questo Max è tutto qui?”.

- “No, il bello viene adesso. Tieni d’occhio il ragazzino”.

“Vedo...viaggia...passa. Caspita, come passa. Ha palle questo qui. Non avrei detto che riuscisse a recuperare così bene”.

- “Ecco, è per questo che ti scocciano. Perché ricorda un po’ te”.

“Ma dai, io ero più simpatico...”

- “Beh, mica sempre, va là”.

“Ero più bello...”

- “Più bello è vero, non ci vuole tanto”

“Ero più...”

- “Eri Ayrton Senna. I paragoni non hanno senso”

“Ecco, bravo. Comunque, questo Max torno a vederlo, se non ti dispiace. Mi pare ne valga la pena”.

- “Bravo... E adesso che c’è. Perché ti commuovi?”.

“Mi commuove Felipe Massa. È uno dei miei ragazzi. Piccolo come Barrichello ma non come Barrichello...”

- “Si ritira”.

“Lo so. Se la Formula Uno è questa roba pasticciata e se gli avversari sono come quel Max, fa benissimo a piantarla lì”.

- “Te ne vai?”

“Sì, ma torno. La prossima corrono ad Abu Dhabi? Ma che razza di posto è?”.

- “Certo. Con tutti quei detriti mi pare il minimo”.

“Perché quel Vettel si lamenta? Ha montato le gomme intermedie, cosa vuole? Se pensa che sia pericoloso, poteva rimontare le gomme da bagnato pesante”.

- “È uno che si lamenta, ci vuole pazienza. Anche tu, ai tuoi tempi, del resto...”

“Non parlarmi dei miei tempi. Safety car...ne ho vista una sola e mi è bastata”.

- “Adesso ripartono”.

“Ma com’è che nessuno conosce il regolamento. Tutti che domandano, che non sanno cosa fare...”

- “Eh, un mistero”.

“Ripartono, meno male. Sempre con ‘sta Safety... ma come, sono appena ripartiti e si fermano di nuovo? Assurdo”.

- “L’ha deciso il direttore di corsa. Charlie Whiting”.

“Ma dai, è ancora in giro? Incredibile, avrà 90 anni. Mai fidarsi di quelli della Federazione”.

- “Guarda che hai perso la nozione del tempo a furia di stare nell’attico”.

“Silenzio, ora ripartono di nuovo. Quanto lo pagano quello che guida la Safety? Lavora più lui dei piloti”.

- “Occhio che viene il bello”.

“Eccolo qui il Verstappen. Però...e questo che viene

È STATO BELLO SOGNARE E GIOCARE COME SE SENNA FOSSE STATO DAVANTI ALLA TV

Il sorriso di sempre, gli occhi intensi, l’espressione curiosa e divertita: l’aplomb di Ayrton, sotto, verso il sensazionale Max, eroe di Interlagos, sopra, non poteva che essere questo...



GETTY IMAGES

il **flop**
del **Gp**

Ferrari

ANCORA UNA GIORNATA DIFFICILE PER LE ROSSE. RAIKKONEN SBATTE DURO E VETTEL VA IN TESTACODA ED È 5°, A CONFERMA DI QUELLE DIFFICOLTÀ CHE SONO ORMAI CRONICHE. E DIRE CHE IL TEAM SPERAVA NELLA PIOGGIA

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

SAN PAOLO - «Forse sia in qualifica che in gara avremmo potuto fare di più ma adesso è inutile recriminare. L'incidente di Raikkonen è stato un vero peccato, mentre Vettel si è reso protagonista di una bella rimonta. Ora pensiamo solo ad Abu Dhabi: sarà l'ultima gara della stagione ma, come abbiamo sempre detto, non molleremo fino alla fine». Questo lo stringato commento di Maurizio Arrivabene al termine del Gp del Brasile. Poche parole perché c'era il solito aereo da prendere subito dopo la gara. Poche parole anche perché fossero state di più, poco avrebbero aggiunto ad una giornata che per la Ferrari è stata del tutto negativa. Kimi Raikkonen si è ritirato al 19° giro, mentre occupava la quarta posizione, perché ha perso il controllo in pieno rettilineo subito dopo la nuova partenza. «In pista c'era molto aquaplaning, dopo la curva 4 ho rischiato più di una volta di girarmi. Poi, sul rettilineo, non ho potuto controllare il testacoda e ho sbattuto - spiega Raikkonen - . Sono stato molto fortunato che nessuno mi abbia colpito, in quelle condizioni poteva succedere di tutto. Certamente oggi non era la giornata ideale per mantenere in temperatura le gomme. E con tanti giri dietro la Safety Car le cose si complicano inevitabilmente. Per quel po' che ho corso posso dire che è stata una gara durissima». Pochi giri prima, il controllo - non verbale ma della vettura - lo aveva perso anche Vettel, nel tratto della "salita del caffè" che porta al traguardo. Anche in quel caso la Ferrari ha perso aderenza non tanto per le pozze d'acqua presenti in rettilineo, quanto per la cronica difficoltà nel mandare in temperatura le gomme. Il fatto che nelle prime fasi di gara, due piloti come Raikkonen e Vettel, in precedenza sempre tra i migliori nel correre sotto la pioggia, abbiano perso il controllo della vettura, è la dimostrazione lampante dei tanti problemi meccanici e aerodinamici che affliggono la SF16H. E che nonostante siano ormai passati dieci Gp, l'attuale staff tecnico non è riuscito minimamente a risolvere.

CHE SPAGHETTO KIMI!

La sequenza del terrificante incidente di Raikkonen, al 19esimo giro. La Ferrari è rimasta ferma in pista, al contrario del senso di marcia, e veniva sfiorata dalle altre vetture...

AUTO
SPORT
11



fa acqua splash



SONO STATO MOLTO FORTUNATO CHE NESSUNO MI HA COLPITO. IN QUELLE CONDIZIONI POTEVA ACCADERE DI TUTTO

KIMI RAIKKONEN

”




 il flop del Gp

Vettel 5° di rimonta su Sainz

Sebastian Vettel ha concluso al 5° posto dopo essere stato protagonista di una buona rimonta che dalle retrovie lo ha portato a risalire sino alla quarta posizione: «La mia prima parte di gara non è stata certamente ideale: il testacoda, gli aquaplaning. Ma ci sono state anche altre cose, altri errori, e alla fine sono riuscito a recuperare. Difficile però rimontare. Non riuscivo a superare Carlos Sainz, ho impiegato un sacco di giri prima di sentirmi a mio agio con la vettura». Sull'ennesimo duello contro Max Verstappen, il tedesco aggiunge: «Eravamo uno accanto all'altro, lui mi ha visto e io, non so, forse era più veloce e basta, ma il modo in cui mi ha sorpassato in curva penso non sia stato corretto, mi ha spinto fuori, non avevo spazio. Oggi abbiamo corso in condizioni impossibili, poteva succedere di tutto. Non sono l'unico a essere stato vittima dell'aquaplaning, ma per fortuna non ho fatto alcun incidente».

Alonso si lamenta di Seb che si lamenta di Max...

In realtà, Vettel che ha contestato la manovra di Verstappen, due giri prima aveva fatto lo stesso con Alonso, mandando lo spagnolo su tutte le furie: «Vettel deve capire che la pista appartiene a tutti, non solo a lui - sottolinea Fernando - . C'era una via di fuga in asfalto e ho usato quella ma se ci fosse stato un muro la cosa sarebbe stata diversa. Se la prossima volta con Vettel dovesse ripresentarsi la stessa situazione magari gli vado addosso e finiamo tutti e due contro il muro. Sono sicuro che lui perderà più punti di me. Arriverà l'occasione che sarò costretto a finirgli addosso, così imparerà che la pista è di tutti».

Problemi con le gomme

Davvero un week-end tormentato per la Ferrari, sin dalla vigilia, quando i commissari Fia avevano rigettato la proposta di revisione della classifica del Gp del Messico. Pronti-via e Kimi Raikkonen ha subito ceduto la terza posizione a Verstappen. Nei pochi giri disputati in regime di corsa libera, il finlandese sembrava mantenere la posizione ma poi sono emersi i soliti problemi di guidabilità della Ferrari in condizioni di aderenza precaria. Questa volta entrambi i piloti non hanno colpe. Raikkonen ha perso il controllo in rettilineo a causa dell'aquaplaning, lo stesso era accaduto a Vettel poco prima. Poi il tedesco si è lanciato in una entusiasmante rimonta, ad un certo punto era tra i piloti più veloci in pista.

Ma resta il fatto che guidare con delle gomme da pioggia già non ottimali nel loro rendimento, e che sulla Ferrari faticano a raggiungere le temperature, in giornate come questa può diventare un vero tormento. Alla vigilia, Vettel aveva detto di confidare nella pioggia: «Può succedere di tutto», pensando di sovvertire una inferiorità tecnica che dopo le qualifiche sembrava non concedergli nessuna chance. Il guaio che la pioggia è arrivata ma, rispetto a quanto mostrato in prova, per la Ferrari le cose sono peggiorate. Le ultime complicate fasi, per il tedesco, sono state un tormento. Incapace di raggiungere Sainz, Vettel ha perso forse troppo tempo per avere la meglio su Alonso, permettendo così a Verstappen di avvicinarsi in brevissimo tempo. Poi, all'ultimo giro, è riuscito ad avere la meglio su Sainz ma per lui che sul bagnato aveva sempre dimostrato di non avere rivali è stato un finale di gara piuttosto crepuscolare. ●



Vettel passa Button in uno dei tanti sorpassi effettuati per recuperare il terreno perduto

Sconfitta in pista, per la Ferrari le cose non vanno certo meglio a livello politico. Contro la decisione dei commissari Fia in Messico di penalizzare Vettel di 10" per come aveva protetto la posizione ai danni di Ricciardo, la Ferrari presenta appello, chiedendo la revisione di quella sanzione, per ripristinare così la classifica finale con Vettel al terzo posto.

Una procedura inusuale ma che la Ferrari ha presentato, adducendo la presenza di nuovi elementi probatori. In un comunicato ufficiale, la Ferrari spiegava: «Chiediamo la revisione della decisione dei Commissari per infrazione all'articolo 27.5 del Regolamento Sportivo F1 2016, in conseguenza della condotta di gara di Vettel alla curva 4 del 70esimo giro. Si tratta della prima volta che questo articolo viene applicato sulla base dell'interpretazione fornita dalle note del Direttore di Corsa sulle manovre difensive che sono entrate in vigore dal Gp degli Stati Uniti. La Scuderia Ferrari ritiene che, dopo l'emissione della decisione, siano emersi numerosi nuovi elementi che la rendono rivedibile, in base all'articolo 14.1 del Codice Sportivo Internazionale». Maurizio Arrivabene aggiungeva: «Abbiamo il diritto di presentare nuovi elementi, lo abbiamo fatto, per chiedere la revisione di quella decisione». Una procedura formalmente corretta quella della Ferrari ma davvero con poche possibilità di successo. Perché le decisioni dei commissari sportivi sono di fatto inappellabili. Cosa di-



ABBIAMO IL DIRITTO
DI PRESENTARE
NUOVI ELEMENTI E
LO ABBIAMO FATTO.
PER CHIEDERE
LA REVISIONE

MAURIZIO ARRIVABENE



Ferrari chiede la **revisione**

IL CAVALLINO NON ACCETTA LA PENALIZZAZIONE DI 10" COMMINATA IN MESSICO A VETTEL E FA APPELLO. MA LE SPERANZE SONO POCHE

versa per le decisioni di carattere tecnico, dove una diversa interpretazione, una diversa forma di misurazione, può essere ascoltata in sede di appello ed avere successo.

La Ferrari però non ha presentato appello, ma domanda di revisione.

La posizione Ferrari

I nuovi elementi che avrebbero dovuto indurre i commissari Fia a modificare la classifica del Gp del Messico, erano così basati per la Ferrari su diverse motivazioni. L'analisi del tracciato Gps ma soprattutto la Ferrari sosteneva che Charlie Whiting, in qualità di direttore di gara, conforme all'art. 27.4 del regolamento sportivo, avrebbe avuto il "Potere" di istruire Verstappen a restituire la posizione, nonostante il

giro prima fosse uscito di pista e fosse rientrato davanti a Vettel, ottenendo un vantaggio. La Fia così ha dato via ad una istruttoria abbastanza inusuale, nei tempi e nei modi. Per prima cosa si sono riascoltati in teleconferenza i commissari sportivi che hanno preso la decisione in Messico. Ossia Danny Sullivan, Gary Connelly, Silvia Bellot e Jorge Rodriguez. Poi, davanti a loro, è iniziato il dibattimento. La Ferrari era rappresentata da Jock Clear, la Red Bull da Christian Horner e il team manager Jonatan Wheatley. Qui sorge la prima domanda. Perché la Ferrari si è fatta rappresentare da un tecnico e non da un manager, come invece ha fatto la Red Bull? Forse perché l'inglese di Maurizio Arri-

vabene o Diego Ioverno non è sufficientemente buono per sostenere un contraddittorio con i 4 commissari e Charlie Whiting? Dopo avere ascoltato le parti e analizzato i nuovi elementi indicati dalla Ferrari, i Commissari del Gp del Messico, hanno però confermato la decisione di penalizzare Vettel di 10", basandosi su questi presupposti:

- In relazione al "Potere" del Direttore di corsa di informare Verstappen a restituire la posizione a Vettel; l'art 27.4 attribuisce al Direttore di gara " assoluta autorità" nel farlo, ma non implica un "obbligo". Il fatto che il Direttore di gara non abbia esercitato questo potere a sua discrezione, non è rilevante per la decisione presa.

- in merito al tracciato GPS, i Commissari han-

no ricordato che queste informazioni erano già disponibili al momento della prima decisione, sia per i team che per i commissari.

Ma Whiting non cede

Ai commissari è stato chiesto se il tracciato Gps fosse in contraddizione con i dati della telemetria e delle altre prove video. La risposta è stata la conferma che Vettel ha sterzato mentre si trovava in fase di frenata. Lo stesso Jock Clear ha ammesso che il tracciato Gps non era in contraddizione con i dati della telemetria.

L'art 14.2 del regolamento sportivo, concede ai commissari il potere di ammettere che esistono nuovi elementi per rivedere una decisione. Ma dopo avere ascoltato le parti e analizzato le prove, i com-

missari decidono che non sono apparsi nuovi elementi tali da richiedere la revisione. Per questo la classifica del Gp del Messico viene confermata. Per la Ferrari una sconfitta politica pesante, alla quale da Maranello hanno reagito con emotività, annunciando subito che presenteranno appello al tribunale Fia.

Azione che ha poche possibilità di avere successo, visto che anche in Brasile, Whiting ha ripetuto: «Nel suo duello con Ricciardo; Vettel ha sbagliato. Prima si è spostato sul lato destro, poi in fase di frenata si è spostato verso il lato sinistro, costringendo Ricciardo ad una azione evasiva. Se ci fosse stato un contatto tra la ruota anteriore destra della Red Bull contro la posteriore sinistra della Ferrari, le conseguenze potevano essere ben più serie. Per questo i commissari hanno valutato il possibile scenario per il pericolo che poteva prospettarsi». Whiting ha poi spiegato perché Hamilton non è stato penalizzato in Messico per la sua uscita di pista alla prima curva al primo giro, quando poi era rientrato in pista mantenendo il comando: «Ci stavamo preparando a farlo, chiedergli di rallentare per fare in modo che non avesse ottenuto un vantaggio in termini di distanza. Poi abbiamo visto dalla telemetria che lo aveva già fatto da solo, poi subito dopo la corsa è stata neutralizzata con la safety car virtuale, quindi non c'erano più i presupposti per ulteriori penalità. Che senza la neutralizzazione, sicuramente sarebbero state applicate». ●

Mercato

gli affari del Gp

puzzle quasi completo

SAN PAOLO - Vanno a posto gli ultimi tasselli del mercato piloti. La Renault conferma Jolyon Palmer al fianco dell'acquisto Nico Hulkenberg, mentre Kevin Magnussen passa alla Haas al posto di Esteban Gutierrez. Che a sua volta potrebbe andare alla Manor al fianco di Wehrlein, per l'ultimo sedile ancora disponibile. Perché la Force India ha ingaggiato Esteban Ocon, che correrà al fianco di Sergio Perez, mentre la Sauber si avvia alla riconferma di Ericsson e Nasr.

Renault, politica contraddittoria

Ancora una volta la Renault sbaglia la campagna acquisti e alla fine, senza alternative concrete, riconferma Palmer in cambio di un po' più soldi, per la precisione 10 milioni di euro. Quando invece disponeva di un'opzione su Esteban Ocon, che sorprendentemente però non intende esercitare. Una storia complessa, la trattativa tra Renault ed Ocon, che alla fine non va in porto perché alla Renault non interessa legarsi al francese solo per due anni. Visto che la Mercedes sino a fine 2018 manterrà gli attuali piloti, poi si guarderà attorno, "pescando" tra i giovani oggi sotto contratto. Che per il momento sono appunto Ocon e Wehrlein. Toto Wolff era disposto a "prestare" gratuitamente Ocon per due anni alla Renault ma è rimasto sorpreso, in negativo, quando si è sentito chiedere dei soldi dalla Renault per far correre un pilota francese. Il più vincente nelle formule minori.

«Abbiamo ritenuto che per il prossimo anno l'opzione di confermare Palmer fosse migliore che assumere Ocon - ha detto Frederick Vasseur - e non è una valutazione solo di merito. Ogni pilota ha le sue caratteristiche. Il fatto che la Mercedes mantenesse il controllo sul futuro di Ocon a medio termine non ha giocato a suo favore. Considerando il progetto a lungo termine che stiamo costruendo. Palmer non è una seconda scelta. Potevamo prendere tre piloti giovani, più o meno debuttanti, ma abbiamo ritenuto che in un anno di grandi cambiamenti come il prossimo, l'esperienza sarà un valore importante. Dopo un inizio di stagione difficile, dove ha sofferto in termini prestazionali, Palmer ha mostrato grandi progressi, risultando veloce quanto Magnussen». La trattativa con Ocon si è

MAGNUSSEN ALLA HAAS. PALMER ANCORA RENAULT. OCON ALLA FORCE INDIA. NASR RIMANE IN SAUBER. ORA C'È UN SOLO SEDILE LIBERO, ALLA MANOR. ANDRÀ A GUTIERREZ?

IL VALZER DEI SEDILI

Renault e Force India, con l'ingaggio rispettivamente di Hulkenberg e Ocon, hanno dimostrato di aver voglia di cambiare e coraggio nelle scelte

foto: SUTTON-IMAGES.COM

così definitivamente bloccata. La Renault però avrebbe anche valutato insufficienti le prestazioni di Ocon alla Manor e le sue performance nei test al volante della vettura francese. È così iniziata un'asta tra i vari piloti rimasti, per vedere chi aveva il budget maggiore. Alla fine ha prevalso l'idea di confermare Palmer, che pareva invece non rientrare più nei programmi futuri. «Vogliamo due piloti leader» diceva Vasseur appena un mese fa. Poi si è accontentato di uno solo, visto che Palmer - cui vanno comunque riconosciuti degli inenunciabili progressi nella seconda parte di campionato - non ha certo lo spessore per riportare la Renault ai vertici. Ma la riconferma del figlio, è certamente la consacrazione delle qualità manageriali di Jonathan Palmer.

Haas, silurato Gutierrez

Prima di confermare Palmer, la Renault aveva proposto il sedile - a parità di sol-



Kevin Magnussen

di - a Kevin Magnussen, che però ha rifiutato l'offerta, dopo che per mesi era stato tenuto in lista di attesa con opzioni che la Renault rinnovava settimanalmente. «A lungo ho aspettato le loro decisioni - dice Magnussen - sapevo che avevano proposto il mio sedile a tanti piloti, quindi mi sembrava evidente che non fossero molto interessati al mio lavoro. Avvertivo una certa mancanza di fiducia nei miei confronti. Così mi sono guardato attorno e alla fine mi sono accordato con la Haas. Proprio in quel momento, alla Renault mi hanno proposto un contratto di un anno ma ormai era tardi, ho detto no. L'attuale management ha un modo abbastanza strano per gestire le cose del team». Frederick Vasseur, cui la Renault ha affidato la gestione del team, memore dei successi alla Art, pensando forse di aver trovato un nuovo Jean Todt, alla fine s'è fatto travolgere dai movimenti sempre più complessi e contorti che regolano il mercato pilo-

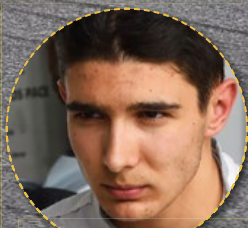


COSÌ LE SQUADRE NEL 2017

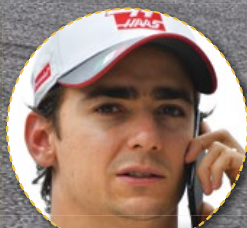
Ferrari	Vettel-Raikkonen
Mercedes	Hamilton-Rosberg
Red Bull	Ricciardo-Verstappen
Force India	Perez-Ocon
Williams	Bottas-Stroll
McLaren	Alonso-Vandoorne
Toro Rosso	Sainz-Kvyat
Renault	Hulkenberg-Palmer
Haas	Grosjean-Magnussen
Manor	Wehrlein-Gutierrez? King?
Sauber	Ericsson-Nasr



Jolyon Palmer



Esteban Ocon



Esteban Gutierrez

ti. Ha perso troppo tempo dietro e Sainz, non si è dimostrato per nulla interessato a piloti giovani di Gp2 come Gasly o Giovinazzi, non ha chiuso la trattativa con Ocon ed ha finito per confermare un pilota che ripetutamente aveva dichiarato di non voler tenere...

Alla Haas, Kevin Magnussen sostituisce Esteban Gutierrez, al quale Gene Haas non perdona di non aver ottenuto nemmeno un punto. In un ambiente meno politico, in un team più piccolo, dove però le responsabilità sono più chiare e definite, probabilmente Magnussen si troverà maggiormente a suo agio. Considerando l'inconsistenza dei risultati di Gutierrez, per la Haas un piccolo passo avanti. Ma il messicano si ritiene vittima di una grande ingiustizia: «Mi sono dovuto rapportare con problematiche che erano al di fuori del mio controllo. Il team è di Gene Haas, faccia quello che vuole, ma considerando tutti i problemi che ho avuto non è una

decisione corretta. Molti i problemi di affidabilità, molti gli errori commessi dal team. Certo, anche io ho fatto i miei, ma sono stati meno rilevanti. Il mio rendimento complessivo non è stato valutato in modo corretto e imparziale».

L'arrivo di Magnussen alla Haas chiude il discorso sul possibile sbarco in F.1 di Antonio Giovinazzi. Che ora ormai sembra fuori da tutti i giochi, a prescindere che vinca o meno il campionato Gp2.

Ocon batte Wehrlein

«È la dimostrazione che a volte il talento ha il sopravvento sul denaro. Il prossimo anno vedrete uno dei migliori giovani emergenti disporre di una vettura molto competitiva». Questo il commento di Toto Wolff quando la Force India ha annunciato l'assunzione di Ocon al posto di Hulkenberg. La Mercedes aveva offerto entrambi i suoi piloti sotto contratto: Wehrlein e Ocon. La Force India ha prefe-

rito il pilota francese, forte dell'esperienza che aveva avuto con entrambi durante i test. Nelle prove del venerdì, nei Gp d'Austria e Spagna 2015, Ocon aveva offerto un rendimento giudicato migliore, più costante e analitico. Inoltre, la sua personalità è stata ritenuta più facile da gestire, meno spigolosa di quella di Wehrlein. Che non ha certo gradito la "bocciatura". «Non so quale criterio abbiano usato per la selezione - sostiene Wehrlein - . Se sono stati i test che abbiamo disputato per la Force India oppure i risultati in pista. Perché in questo caso sarei tranquillo. Chiederò cosa è successo, così nel caso potrò migliorarmi. Sicuramente ho perso una opportunità ma non è la fine del mondo». Limitatissimo il contributo offerto dalla Mercedes, non certo la fornitura dei motori come scritto da alcuni. Di fatto, la Mercedes paga lo stipendio di Ocon e fornisce un piccolo aiuto tecnico, tipo un po' di ore di galleria del vento. Ocon resterà alla Force India due anni, sino a fine 2018.

Sauber, ora tutti amici

Dopo aver trovato le porte sbarrate alla Renault, alla Haas e alla Force India, ora Felipe Nasr è tornato sui suoi passi e dice che: «Rimanere alla Sauber sarebbe un'opzione molto interessante». Quando invece pochi mesi prima, all'epoca delle continue polemiche con Ericsson e il team svizzero, di rimanere ancora lì proprio non ne voleva sapere. Ancora di più quando la Sauber aveva annunciato che avrebbe utilizzato il motore Ferrari vecchio di un anno. Senza contare l'incidente di Monaco con Ericsson e la quasi rissa ai box. Ma durante le ultime trattative è emerso che i soldi che Nasr prometteva, in realtà sono di meno. Perché il Banco do Brasil ha cambiato management e il supporto al brasiliano è stato rimosso in discussione. Visti gli scarsi risultati. I 15 milioni di dollari iniziali, ora si sono ridotti a circa 8. Questa è anche una delle ragioni per cui Nasr non ha trovato posto in altri team. La Sauber confermerà entrambi: Nasr ed Ericsson, nella speranza che Jorg Zander, fresco direttore tecnico, possa fare un altro miracolo.

Gutierrez e King per la Manor

L'ultimo posto ancora da assegnare è quello della Manor al fianco di Wehrlein. Potrebbe andare a Gutierrez, che però dovrà entrare in competizione "economica" con Jordan King, che ha provato la vettura durante il Gp di Austin e il cui padre figura tra gli azionisti del team. Per tutti gli altri, porte ormai chiuse, a cominciare dai dominatori della Gp2, Gasly e Giovinazzi. Che per il prossimo anno dovranno guardare ad altre categorie.

Cesare Maria Mannucci

10

8

Lewis Hamilton

Per continuare a sperare è costretto a vincere e lo fa con grande autorità. Non sbaglia nulla, mai un errore, nonostante le interruzioni e le neutralizzazioni lo costringano ad un impegno davvero stressante dal punto di vista mentale. Al termine dice che è stato tutto facile. Ma forse anche questo fa parte della guerra psicologica con il compagno di squadra.

Carlos Sainz

Bravissimo. In condizioni estreme corre al meglio, non sbaglia nulla nonostante la sua esperienza sia ancora limitata e conclude al 6° posto, davanti a vetture molto più veloci della sua. Per molti giri resiste a Vettel, cui cede solo nelle ultime battute. Una certezza per costruire la Toro Rosso del futuro.

Sergio Perez

Il quarto posto finale è un eccellente risultato. Non sbaglia nulla e negli ultimi giri è intelligente nel non cercare di resistere a Verstappen, vista la differenza cronometrica tra i due. Rimonta molte posizioni grazie ad una strategia perfetta e dimostra maturità nel finire una gara del genere così in alto.

Felipe Nasr

Sotto la pioggia s'è sempre trovato bene. Se a questo aggiungete l'adrenalina che viene dal correre in casa e l'incertezza sul suo futuro, ecco che il brasiliano sforna la miglior gara da quando è in F1. Non sbaglia nulla, per molti giri resiste pure a Vettel con autorità e conclude al 9° posto. Risultato che permette alla Sauber di passare la Manor nel Costruttori.



SUTTON-IMAGES.COM

IL TOP DEL GP

Max Verstappen

Uno dei più grandi talenti mai apparsi in F1 negli ultimi 20 anni. Al via supera Raikkonen poi ha la meglio anche su Rosberg. Il controllo della vettura che mette in mostra quando si intraversa in pieno rettilineo è una cosa mai vista. Scivolato nelle retrovie per la strategia del team, dà vita ad un'esaltante serie di sorpassi che lo riporta al terzo posto. Divorando in successione Alonso, Vettel e Perez. Che manco lo vedono...

10



COLOMBO

7

Sebastian Vettel

Il Re della pioggia non può certo essere contento per un 5° posto finale. La sua gara è a fasi alternate. Perde il controllo ma evita l'impatto con le barriere. Rientra ai box per cambiare le gomme, riparte dalle retrovie e poi è protagonista di un'esaltante rimonta. Mostra i muscoli nel sorpasso con Alonso ma ancora una volta subisce da Verstappen. Ma la vettura che guida, con la cronica carenza nello scaldare le gomme, non lo aiuta di certo.

Nico Rosberg

Facendo la "formichina" nelle ultime tre gare di campionato, probabilmente raggiungerà il suo scopo, ma oggi Hamilton lo sovrasta in tutto. Non regge neanche il passo di Verstappen, che supera solo quando il pilota della Red Bull sprofonda nelle retrovie per due cambi gomme inutili. Conclude al secondo posto senza fare il minimo sforzo, dando per scontato che Hamilton lo sovrasta.

SAINZ E NASR SORRIDONO

Ricciardo sorride, sopra a destra, ma Verstappen lo ha sovrastato. Massa e Alonso "ruote nelle ruote", a destra. Sainz, a sinistra, ottimo 6°. Nasr, in alto, è 9° e porta 2 punti miracolosi alla Sauber

Nico Hulkenberg

Al termine è contento. Per il risultato ma soprattutto per come riesce ad evitare all'ultimo momento la Ferrari di Raikkonen che gli carambola davanti in piena velocità. Un detrito della Ferrari colpisce la sua ala anteriore, danneggiandola. Lo avesse colpito, le conseguenze sarebbero state serie. Scampato il pericolo, guida bene, di mestiere, e conclude al 7° posto.

Daniel Ricciardo

Conclude all'8° posto e al termine è molto deluso. Anche la sua gara viene compromessa dalla scellerata decisione dei box di montargli le gomme intermedie che a conti fatti, dopo pochi giri si dimostrano inguidabili. Tornato alle gomme da bagnato e ripartito dalle retrovie, mette in mostra meno determinazione e aggressività rispetto a Verstappen nel cercare di recuperare le posizioni perse.

6

Fernando Alonso

Parte decimo e arriva al traguardo nella stessa posizione ma il suo rendimento è insufficiente. Considerando che una gara in queste condizioni, dovrebbe far emergere il suo spirito da lottatore e la sua esperienza. Invece, Alonso perde molte posizioni quando la gara riparte, finendo nell'erba. Poi prova a resistere invano a Vettel, che lo supera in maniera maschia ma corretta. Che però Alonso non gradisce.

Valtteri Bottas

Per correre in queste condizioni, servirebbe molto carico aerodinamico, cosa che manca cronicamente alla Williams. Bottas con una vettura impossibile da guidare, fa tutto al meglio, evita gli incidenti e termina all'11° posto. Di più oggi era impossibile fare.

Esteban Ocon

Vista la sua limitata esperienza, concludere al 12° posto, senza commettere errori, sarebbe un grande risultato. Purtroppo nella giornata dove la Manor fa tutto al meglio, sfrutta gli errori altrui e si mette alle spalle numerose vetture, il risultato di Nasr con la Sauber la fa sprofondare all'11° posto della classifica Costruttori, perdendo così un bonus di oltre 45 milioni di dollari.



GETTY IMAGES

LA PRESSE



5

Daniil Kvyat

Tamponato violentemente da Palmer, questa volta non ha colpe. Ma sebbene la sua vettura non ha riportato danni, non va oltre il 13° posto. Nelle sue mani la Toro Rosso è una vettura da retrovie, affidata a Sainz invece vola.

Kevin Magnussen

Non ha certo voglia di prendersi dei rischi alla sua penultima gara con la Renault. Evita gli incidenti, ma il suo rendimento è molto inferiore a quello dei piloti di Sauber e Manor. Conclude al 14° posto, dopo avere sempre guidato con il "braccino" corto.

Pascal Wehrlein

Per tutto il week-end mostra nervosismo per essere stato bocciato dalla Force India. Conclude al 15° posto ma forse per la prima volta in gara si dimostra meno performante del compagno di squadra. Debuttante pure lui su questa pista e in queste condizioni, è bravo a portare la vettura intatta a casa.

4

Felipe Massa

Dal primo giorno non fa altro che rilasciare dichiarazioni sul fatto che questo sarà il suo ultimo Gp del Brasile. Sino a pochi minuti prima del via recita questo copione, impossibile mantenere la concentrazione.

Si schianta contro le barriere al 46° giro, poi inizia uno show incredibile rientrando ai box. Dove persino il figlio Filipinho, di soli 5 anni, entra in pit lane mentre la gara è in pieno svolgimento. Surreale!

Jenson Button

Ormai si vede che ha tirato i remi in barca. Disastroso in qualifica, in gara naviga sempre nelle retrovie e conclude ultimo. Cosa per lui non abituale. Dai box gli dicono di passare alle gomme intermedie, in quel momento più veloci, ma lui preferisce restare con quelle da bagnato. Perché più sicure in quelle condizioni. «Non mi interessa cosa fanno gli altri - urla via radio - io le intermedie non le voglio».

Jolyon Palmer

Si ritira al 20° giro quando si schianta contro la Red Bull di Kvyat che segue in scia, senza rendersi conto che gli è arrivato addosso.

3

Marcus Ericsson

Perde il controllo della vettura all'11° giro e si schianta contro le barriere. In una corsa dalle condizioni climatiche per lui semplicemente troppo difficili.

Kimi Raikkonen

Al via viene superato da Verstappen con disarmante facilità. Poi, mentre si trova al quarto posto, perde il controllo sul rettilineo d'arrivo e si schianta contro il muretto box. Per lui non è giornata.

Esteban Gutierrez

Si ritira al 60° giro per problemi elettrici che si manifestano, compromettendo progressivamente la funzionalità della vettura. Al termine, nei box, se la prende con un meccanico e con Gunther Steiner, che dopo averlo sopportato per un anno intero, per la prima volta sembra perdere la pazienza. Qualora non dovesse trovare un volante, per la F1 uno come Gutierrez non sarà certo una gran perdita.

1

Romain Grosjean

Dopo avere ottenuto la migliore qualifica dell'anno, un 7° posto pieno di aspettative, il francese spreca tutto schiantandosi contro le barriere nel giro di pre formazione. Ad una velocità di circa 80 km/h. E invece che fare autocritica, dà la colpa alle gomme.

COLOMBO

**L'ULTIMA VOLTA DA TELENOVELA DI FELIPE MASSA**

Dopo essere andato a sbattere nell'ultimo Gp del Brasile della sua carriera, Felipe Massa torna a piedi ai box e i suoi ex-meccanici della Ferrari non mancano di tributargli un affettuoso saluto

domenicaserre



Segui la settima stagione di Safe-Drive Motorsport!
Ogni settimana le immagini più belle e i racconti più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.



SAFE-DRIVE

GUIDA AL MESE

MOTORSPORT

PROGRAMMAZIONE TV

- Reteconomy Sky 512 sabato alle 13.00
- Nuvolari canale 61 DT sabato alle 22.00
- Odeon canale 177 DT domenica alle 21.00



Partners:

AEZ
LEICHTMETALLHÄDER

YOKOHAMA

DIABOLINA
FUOCO

DOTZ
TUNING WHEELS

HANKOOK
driving emotion

Una produzione:

3EMME&2A
PRODUZIONI MULTIMEDIALI

Redazione: Via della Liberazione 71 - 20068 Peschiera Borromeo (MI)
www.safe-drive.it - info@safe-drive.it - www.3emme2a.it

IN COLLABORAZIONE CON

MAGNETI
MARELLI

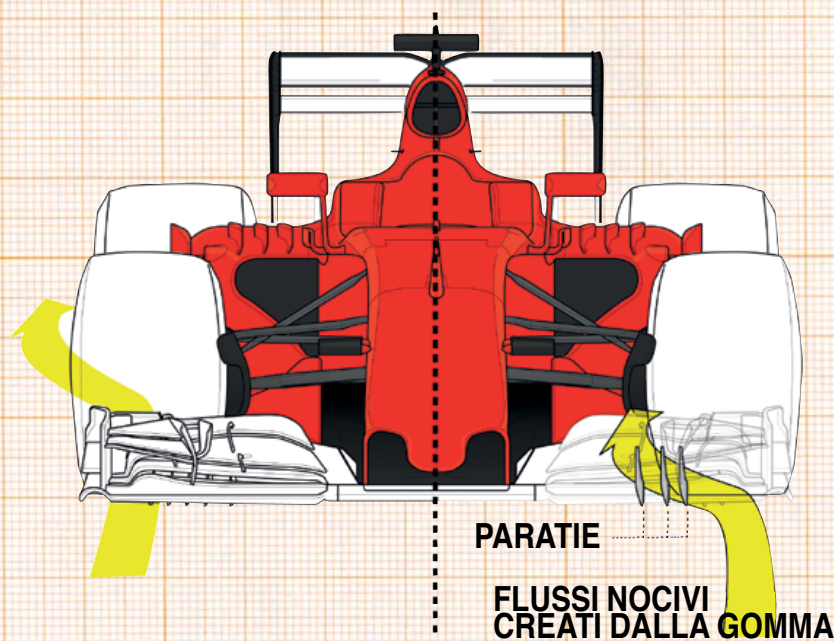
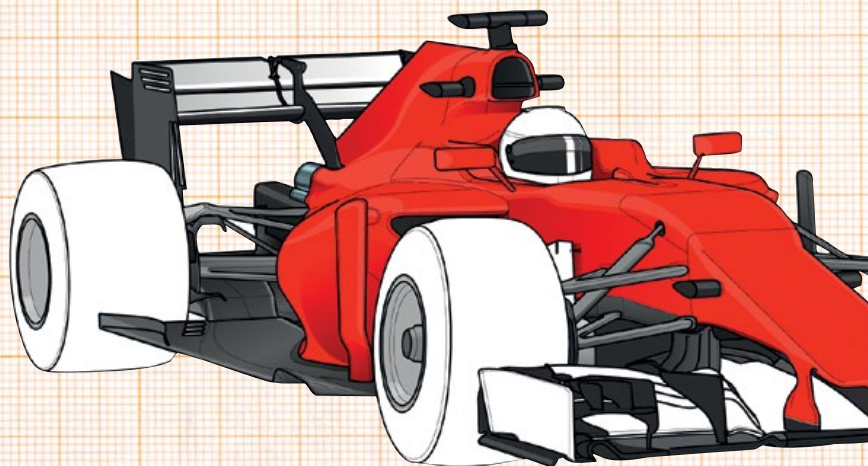
Con il passaggio a gomme più larghe nella F.1 per il 2017, i team saranno contenti della maggiore tenuta che offrono in curva e della maggiore trazione in frenata-accelerazione. Tuttavia con le nuove gomme, più larghe di circa 60mm, sorgono anche questioni che rappresentano un problema per i team. Ci sono due importanti questioni aerodinamiche: in primo luogo le gomme più larghe causano maggiore resistenza aerodinamica semplicemente per la loro dimensione, e secondariamente l'aria spinta via dalle gomme crea maggiori turbolenze non richieste. Questi problemi erano prevedibili, e dalle prove del venerdì i team stanno già cercando di risolverli.

Per prima esaminiamo la questione aerodinamica: molta della resistenza di un'auto di F.1 deriva dalle ruote scoperte che girano nel flusso d'aria, ed aumentare le dimensioni delle gomme nel 2017 può solo peggiorare questa situazione. Per la Fia lo scopo è sempre stato aumentare la tenuta in curva con una maggiore e più potente aerodinamica, perché ciò avrebbe velocizzato notevolmente i tempi sul giro. Per contrastare l'eccessiva velocità, l'idea di una gomma più larga avrebbe aumentato la resistenza aerodinamica e ridotto le velocità massime, mantenendo la riduzione del tempo sul giro entro l'obiettivo di 5 secondi della Fia. Naturalmente i team vorranno la nuova velocità in curva e la vecchia velocità nei rettilinei, per cui il lavoro dei team sarà ora quello di progettare una monoposto per il 2017 con una resistenza aerodinamica molto inferiore. Con le norme attuali, molto del lavoro aerodinamico sul dettaglio che vediamo attorno all'avantreno è volto a ridurre la resistenza aerodinamica, migliorando il flusso d'aria verso il retro montando un alettone posteriore più piccolo. Molte di queste soluzioni creano una piccola resistenza aerodinamica esse stesse, ma il vantaggio di un alettone posteriore più piccolo controbilancia questo aspetto.

Per il 2017 molta della deportanza posteriore deriverà dal diffusore posteriore più grande, per cui se ne richiederà meno all'alettone, rendendo inutili le soluzioni attuali a sostegno dell'ala posteriore. Di conseguenza, per ridurre la resistenza aerodinamica nella prossima stagione, i team stanno scartando concetti sviluppati negli ultimi anni per eliminare la resistenza aerodinamica che tali concetti producevano.

Abbiamo già visto la McLaren provare diversi concetti per il 2017, per primo il disegno più semplice dell'endplate dell'alettone anteriore. Gli alettone attuali sono eccessivamente complessi, infatti sono conformati in modo da spingere fuori l'aria intorno alla gomma anteriore. Ciò fa fare molti giri al flusso d'aria, provocando resistenza aerodinamica, per cui l'endplate più semplice e più diritto dell'a-

I problemi dell



L'ARIA SI MUOVE ATTORNO ALLA GOMMA

L'effetto del Tyre Squirt sarà amplificato dalle nuove gomme più larghe, con i flussi attorno alle ruote che verranno ancora più influenzati dall'aria spostata dagli pneumatici. Per contrastarlo verrà indirizzato verso l'interno della ruota, con delle paratie, il flusso più potente che esce dall'ala anteriore

lettone anteriore può rappresentare un aspetto migliore rispetto al disegno orientato verso l'esterno sempre più usato con le gomme attuali.

La McLaren ha fornito anche un indizio sul fatto che nella prossima stagione l'asse anteriore aperto non sarà così efficace. Abbiamo già visto i team chiudere spesso l'asse nelle corse ad alta velocità, dove si deve ridurre la resistenza aerodinamica. Spesso a Monza i team non soffiano aria attraverso l'asse, perché questo crea resistenza aerodinamica e l'effetto conseguente è meno vantaggioso con le minuscule ali montate per i lunghi rettilinei.

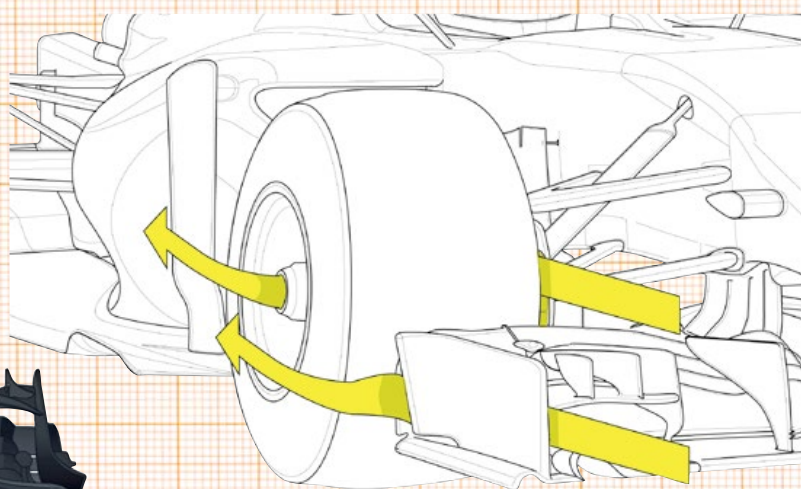
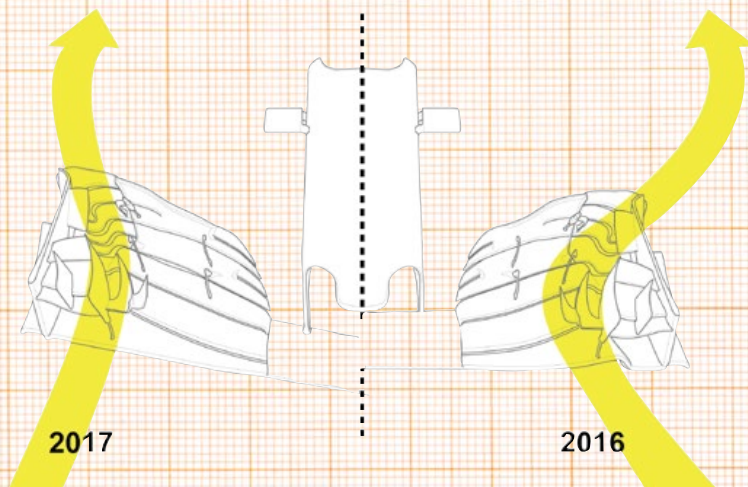
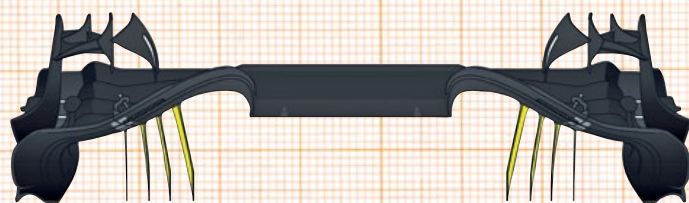
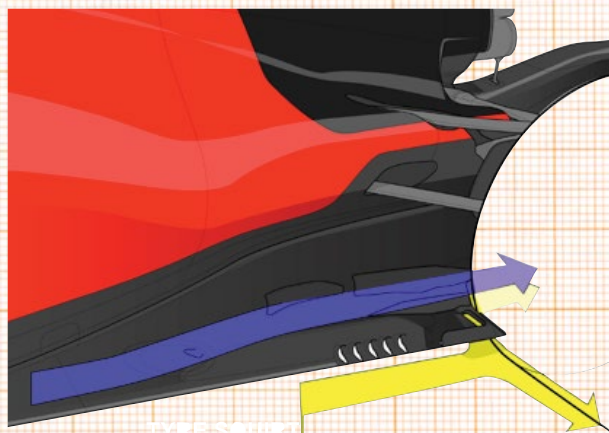
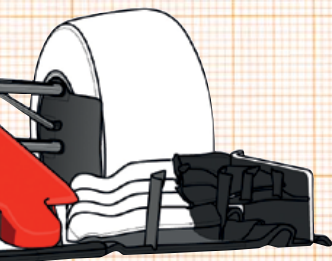
Un altro problema aerodinamico delle gomme sta nel fatto che l'aria che spostano alle alte velocità si diffonde intorno al lato della gomma, scompigliando gli altri flussi d'aria più importanti che scorrono

e gomme XL

IL 2017 VEDRÀ L'ARRIVO DEGLI PNEUMATICI PIÙ GRANDI, ED I TEAM STANNO GIÀ PENSANDO ALLE DIFFICOLTÀ CHE NE DERIVANO

NUOVA FILOSOFIA SULL'ALA ANTERIORE

Per ridurre la resistenza anteriore, nel 2017 si semplificherà l'endplate, che nel 2016 è conformato in modo da spingere l'aria fuori intorno alla gomma anteriore



lungo l'auto. Questo effetto di spargimento è noto col nome di "tyre squirt": i team lo contrastano già in diversi modi, sia nelle gomme anteriori che nelle posteriori. Con gomme più larghe questa turbolenza creata dalla gomma sarà maggiore e sconvolgerà il flusso d'aria dall'alettone anteriore fino al diffusore.

Sulle gomme anteriori l'aria si diffonde verso l'interno della ruota, incrociando il flusso che proviene dall'alettone anteriore, per cui il flusso più potente che esce dall'alettone anteriore deve essere indirizzato sul lato della gomma per contrastare il "tyre squirt". Ciò spesso si ottiene con le paratie montate sotto l'ala. Abbiamo visto Williams e McLaren montarne di più per ottenere un effetto maggiore al fine di risolvere il problema. È probabile che questo

STUDIO DEI FLUSSI

Sul posteriore sarà fondamentale studiare bene come l'aria si muoverà all'interno della gomma, al centro, perché andrà a disturbare il lavoro del diffusore, sopra, su cui saranno presenti soffiature e deflettori per controbilanciare. Sopra a destra il flusso con l'asse anteriore aperto, che nel 2017 sarà meno efficace

sarà un fattore chiave dell'aerodinamica per i team l'anno prossimo.

Nelle gomme posteriori lo stesso flusso d'aria che passa attorno all'interno della gomma disturba il flusso in entrata nel diffusore. Poiché nel 2017 il diffusore sarà più grande, quindi più importante, i team vorranno contrastare anche questo problema. Attualmente lo risolvono con soffiature sul fondo davanti alla gomma posteriore e con deflettori sopra il fondo. Sia soffiature che deflettori convogliano un forte flusso d'aria per controbilanciare il "tyre squirt". I team possono prevedere fino a quindici soffiature e da due a tre deflettori sul fondo posteriore. Questi dettagli potranno solo moltiplicarsi nel tentativo di risolvere i problemi dell'interazione tra gomma posteriore e diffusore. ●



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Magnussen	7°	24"986
Button	8°	24"192
Alonso	9°	24"821
Bottas	9°	24"724
Massa	9°	29"421
Kvyat	9°	25"758
Palmer	9°	24"745
Ericsson	9°	25"395
Vettel	10°	29"981
Gutiérrez	12°	25"147
Verstappen	13°	24"186
Ricciardo	13°	24"623
Kvyat	17°	25"355
Palmer	17°	24"656
Hamilton	20°	33"30"361
Rosberg	20°	33"29"747
Verstappen	20°	33"29"643
Hülkenberg	20°	33"28"504
Pérez	20°	33"28"398
Sainz	20°	33"28"828
Nasr	20°	33"28"206
Ricciardo	20°	33"28"600
Ocon	20°	33"29"052
Wehrlein	20°	33"28"464
Alonso	20°	33"28"789
Bottas	20°	33"28"595
Magnussen	20°	33"28"979
Button	20°	33"30"062
Vettel	20°	33"30"637
Massa	20°	33"29"630
Gutiérrez	20°	33"31"147
Kvyat	20°	33"31"266
Hülkenberg	22°	24"282
Hamilton	28°	24"42"048
Rosberg	28°	24"41"624
Verstappen	28°	24"41"433
Pérez	28°	24"42"290
Sainz	28°	24"43"053
Nasr	28°	24"43"214
Ricciardo	28°	24"44"725
Ocon	28°	24"45"092
Wehrlein	28°	24"44"979
Alonso	28°	24"43"818
Bottas	28°	24"43"957
Magnussen	28°	24"44"474
Button	28°	24"44"987
Vettel	28°	24"43"923
Hülkenberg	28°	24"45"304
Massa	28°	24"45"969
Gutiérrez	28°	24"44"444
Kvyat	28°	24"44"388
Massa (+5")	31°	29"754
Button	34°	25"006
Bottas	38°	24"994
Ricciardo (+5")	40°	29"621
Magnussen	41°	24"265
Verstappen	43°	24"435
Button	44°	24"754
Gutiérrez	47°	17"835
Ricciardo	52°	24"521
Wehrlein	52°	25"509
Verstappen	54°	24"041

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



COLOMBO

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L. Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	3.01'01"335	101,393	1'25"639	44
2°	18	N. Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 11"455	101,287	1'26"222	47
3°	15	M. Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 21"481	101,193	1'25"305	67
4°	12	S. Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 25"346	101,157	1'27"093	41
5°	10	S. Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	71	a 26"334	101,148	1'26"195	70
6°	8	C. Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	71	a 29"160	101,122	1'27"153	38
7°	6	N. Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 29"827	101,116	1'26"728	69
8°	4	D. Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 30"486	101,110	1'25"532	42
9°	2	F. Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	71	a 42"620	100,997	1'27"547	70
10°	1	F. Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	71	a 44"432	100,980	1'27"104	70
11°		V. Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 45"292	100,972	1'26"062	70
12°		E. Ocon (Francia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 45"809	100,967	1'27"796	47
13°		D. Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	71	a 51"192	100,918	1'27"476	42
14°		K. Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	71	a 51"555	100,914	1'26"524	69
15°		P. Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 1'00"498	100,832	1'27"919	69
16°		J. Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	71	a 1'21"994	100,634	1'26"983	38

RITIRATI

	E. Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	60	Elettrico	93,371	1'27"805	43
	F. Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	46	Testacoda	84,389	1'26"767	39
	J. Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	20	Incidente	134,521	1'34"334	11
	K. Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	19	Testacoda	137,252	1'28"847	12
	M. Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	11	Testacoda	134,220	1'31"265	11
	R. Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	N.P.	Testacoda	-	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL VENTESIMO GRAN PREMIO

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

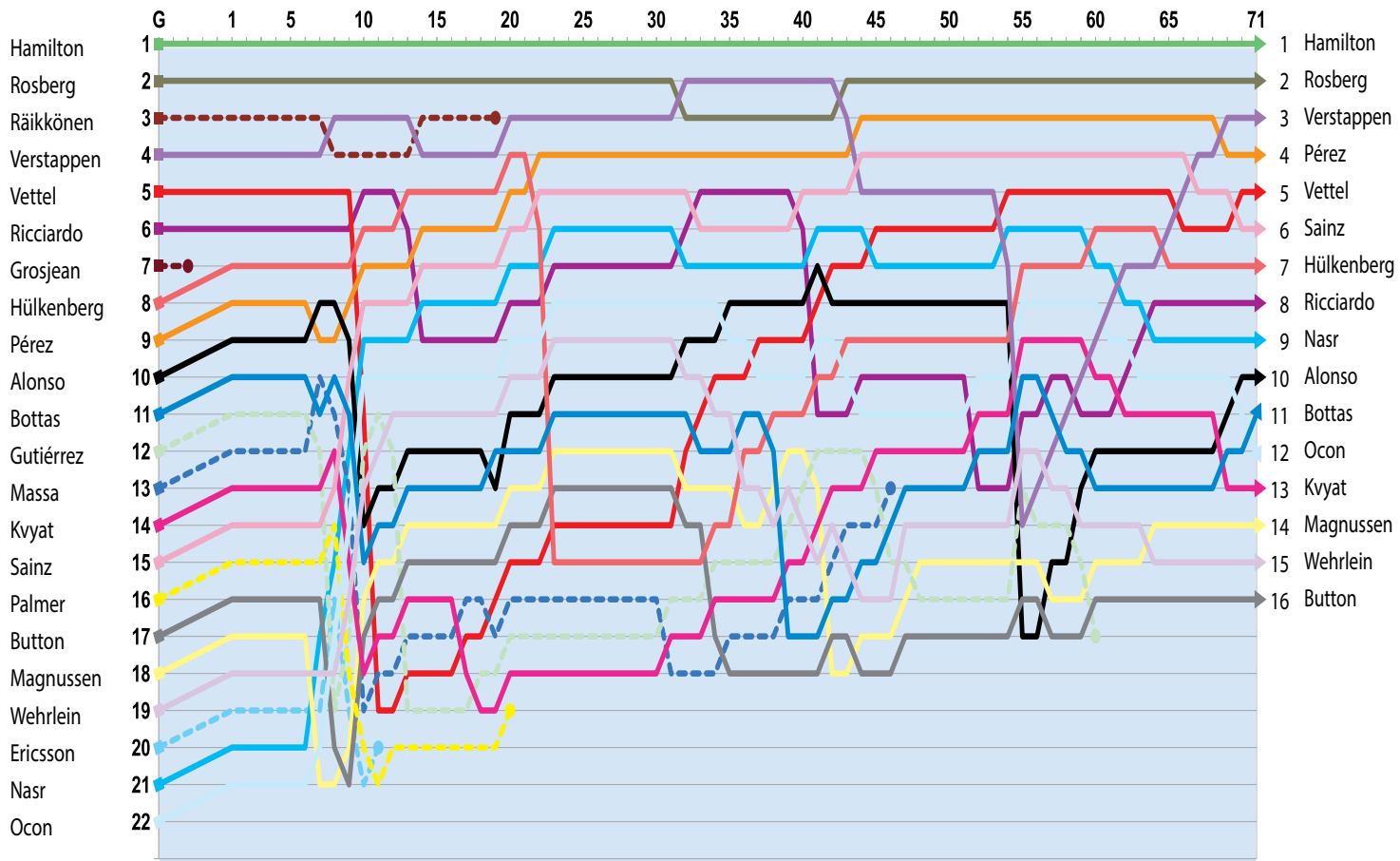
STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

BRASILE | 20ª gara del mondiale F1 | 13 novembre 2016 | Autodromo Jose Carlos Pace (4,309 km)
 | Distanza: 305.909 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e pioggia in gara

LEGENDA

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

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
 90 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

QUALIFICAZIONI

Raikkonen	338.1
Rosberg	337.8
Grosjean	336.4
Pérez	336.3
Hamilton	335.1
Hülkenberg	334.3
Massa	333.7
Gutiérrez	333.3
Vettel	333.1
Bottas	331.2
Ricciardo	330.0
Ericsson	329.8
Ocon	329.6
Sainz	327.1
Palmer	326.7
Kvyat	326.6
Alonso	326.4
Verstappen	325.7
Button	325.5
Nasr	322.8
Wehrlein	322.5
Magnussen	318.2

GRAN PREMIO

Verstappen	295.6
Ricciardo	289.0
Vettel	288.3
Pérez	286.5
Rosberg	285.6
Kvyat	285.5
Bottas	285.0
Alonso	282.8
Hülkenberg	281.3
Hamilton	280.0
Button	279.7
Sainz	279.7
Gutiérrez	273.4
Wehrlein	271.7
Nasr	271.3
Ocon	270.7
Magnussen	268.5
Massa	258.8
Ericsson	251.0
Raikkonen	251.0
Palmer	229.9

I DISTACCHI



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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

IMBATTUTO
R.Barrichello
(Ferrari F2004, 2004)
1'09"822 media 222,170 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO
J.P.Montoya
(Williams FW26/BMW, 2004)
1'11"473 media 217,038 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
J.P.Montoya
(Williams FW26/BMW, 2004)
1h28'01"451 media 208,517 km/h

GIRI IN TESTA

Hamilton 1°-71°

NOTE

- (a) Non presente in griglia di partenza a causa di un incidente nel giro di schieramento.
- (b) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica.

PROVE LIBERE

VENERDÌ 11 NOVEMBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'11"895	1'12"271
2° Verstappen	1'11"991	1'12"928
3° Rosberg	1'12"125	1'12"301
4° Ricciardo	1'12"371	1'12"828
5° Bottas	1'13"129	1'12"761
6° Massa	1'13"318	1'12"789
7° Vettel	1'13"567	1'13"002
8° Raikkonen	1'13"569	1'13"047
9° Pérez	1'13"289	1'13"918
10° Hülkenberg	1'13"293	1'13"299
11° Button	1'14"252	1'13"440
12° Alonso	1'14"296	1'13"572
13° Kvyat	1'14"090	1'13"689
14° Sainz	1'13"711	1'13"801
15° Grosjean	1'14"507	1'14"074
16° Magnussen	s.t.	1'14"109
17° Nasr	1'14"631	1'14"309
18° Ocon	1'14"827	1'14"317
19° Palmer	1'14"908	1'14"436
20° Gutiérrez	s.t.	1'14"558
21° Ericsson	1'14"654	1'14"695
22° Wehrlein	1'14"948	1'14"958
23° Leclerc	1'15"391	s.t.
24° Sirotkin	1'15"800	s.t.

SABATO 12 NOVEMBRE

	3ª SESSIONE
1° Rosberg	1'11"740
2° Hamilton	1'11"833
3° Vettel	1'11"959
4° Raikkonen	1'12"027
5° Verstappen	1'12"077
6° Ricciardo	1'12"287
7° Bottas	1'12"614
8° Palmer	1'12"968
9° Massa	1'12"990
10° Alonso	1'13"002
11° Hülkenberg	1'13"203
12° Pérez	1'13"231
13° Magnussen	1'13"255
14° Sainz	1'13"293
15° Grosjean	1'13"344
16° Gutiérrez	1'13"596
17° Kvyat	1'13"609
18° Button	1'13"750
19° Wehrlein	1'13"972
20° Nasr	1'13"992
21° Ocon	1'14"222
22° Ericsson	s.t.

GRIGLIA

1ª FILA	6 Rosberg Mercedes 1'10"838	44 Hamilton Mercedes 1'10"736
2ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'11"485	7 Raikkonen Ferrari 1'11"404
3ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'11"540	5 Vettel Ferrari 1'11"495
4ª FILA	27 Hulkenberg Force India 1'12"104	8 Grosjean Haas 1'11"937(a)
5ª FILA	14 Alonso McLaren 1'12"266	11 Perez Force India 1'12"165
6ª FILA	21 Gutierrez Haas 1'12"431	77 Bottas Williams 1'12"420
7ª FILA	26 Kvyat Toro Rosso 1'12"726	19 Massa Williams 1'12"521
8ª FILA	30 Palmer Renault 1'13"258	55 Sainz Toro Rosso 1'12"920
9ª FILA	20 Magnussen Renault 1'13"410	22 Button McLaren 1'13"276
10ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'13"623	94 Wehrlein Manor 1'13"427
11ª FILA	31 Ocon Manor 1'13"432(b)	12 Nasr Sauber 1'13"681

POLE POSITION

SABATO 12 NOVEMBRE	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Hamilton	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'11"511	1'11"238	1'10"736	17"752	36"360	16"573
2° Rosberg	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'11"815	1'11"373	1'10"838	17"680	36"408	16"619
3° Raikkonen	Ferrari SF16-H	1'12"100	1'12"301	1'11"404	17"770	36"973	16"636
4° Verstappen	Red Bull RB12	1'11"957	1'11"834	1'11"485	17"824	36"637	16"800
5° Vettel	Ferrari SF16-H	1'12"159	1'12"010	1'11"495	17"819	36"919	16"740
6° Ricciardo	Red Bull RB12	1'12"409	1'12"047	1'11"540	17"812	36"774	16"850
7° Grosjean	Haas VF-16	1'12"893	1'12"343	1'11"937	17"949	37"257	16"709
8° Hülkenberg	Force India VJM09	1'12"428	1'12"360	1'12"104	17"893	37"283	16"816
9° Pérez	Force India VJM09	1'12"684	1'12"331	1'12"165	17"917	37"297	16"851
10° Alonso	McLaren MP4-31	1'12"700	1'12"312	1'12"266	17"997	37"278	16"881
11° Bottas	Williams FW38	1'12"680	1'12"420		17"928	37"570	16"778
12° Gutiérrez	Haas VF-16	1'13"052	1'12"431		18"056	37"510	16"865
13° Massa	Williams FW38	1'12"432	1'12"521		18"048	37"584	16"771
14° Kvyat	Toro Rosso STR11	1'13"071	1'12"726		18"292	37"329	17"104
15° Sainz	Toro Rosso STR11	1'12"950	1'12"920		18"160	37"579	17"134
16° Palmer	Renault R.S.16	1'13"259	1'13"258		18"140	38"015	16"948
17° Button	McLaren MP4-31	1'13"276			18"314	37"929	16"993
18° Magnussen	Renault R.S.16	1'13"410			18"280	37"858	17"133
19° Wehrlein	Manor MRT05	1'13"427			18"150	38"292	16"840
20° Ocon	Manor MRT05	1'13"432			18"195	38"335	16"902
21° Ericsson	Sauber C35	1'13"623			18"295	38"287	17"022
22° Nasr	Sauber C35	1'13"681			18"263	38"292	17"097

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



NEL COLLEGIO DELLA FIA

Mika Salo commissario

Questa la composizione del collegio dei commissari Fia a Interlagos: Tim Mayer in rappresentanza degli Stati Uniti, Nish Shetty, di Singapore, membro della Corte di Appello della Fia, e Mika Salo in rappresentanza degli ex piloti.

A PRIMAVERA 2017

Kimi sarà di nuovo papà

Presto Kimi Raikkonen sarà papà per la seconda volta. Sua moglie Minttu, sotto, è incinta e il nuovo erede dovrebbe nascere a maggio 2017. Raikkonen è già padre di un bimbo di due anni, di nome Robin.



ANCHE SE SI TRATTA SOLO DI UNA FORZATURA TATTICA

La Rossa flirta con la F.E

A New York, Sergio Marchionne non ha esposto solo i numeri positivi di Fca relativi al terzo trimestre 2016, ma ha pure parlato di Ferrari: «*Ho buttato nel team tutti i soldi che potevo. Come abbiamo fatto in passato. Ora abbiamo bisogno di usare meglio le risorse economiche. Prima non avveniva a causa della nostra organizzazione, ma ora la struttura è cambiata. Dobbiamo essere pazienti e modesti nelle aspettative per il 2017. Quella vettura sarà il risultato della nuova configurazione del team*». Marchionne ha poi parlato di F.E, lasciando intendere un possibile interesse



a lungo termine, se la categoria dovesse cambiare: «*La Formula E oggi necessita della sostituzione della vettura a metà gara perché si esaurisce l'energia disponibile a completare la distanza. Questo va contro la nostra visione di una competizione - dice Marchionne - poi la standardizzazione dei componenti della vettura elettrica è contraria allo spirito della Ferrari, perché impedisce lo sviluppo della monoposto. Penso che qualcosa si smuoverà in futuro, ma adesso ancora no*». L'ipotetico interesse di Ferrari e Mercedes alla F.E, sono una manovra di pressione verso Liberty Media, per non cambiare la distribuzione delle risorse economiche quando scadrà il Patto della Concordia. Copione già visto mille volte. Interpellato sulla evenienza di una Ferrari in F.E, Maurizio Arrivabene ha detto: «*Non credo proprio che la F.E sia la corretta strategia*».



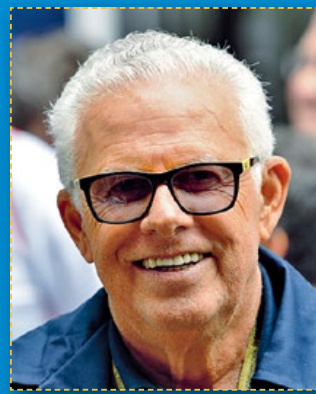
SE NE È ACCORTO PEREZ...

Il contraccolpo di Trump

L'imprevista elezione di Donald Trump ha avuto ripercussioni anche in F1. Sergio Perez aveva appena firmato un accordo di sponsorizzazione col marchio di occhiali da sole americano Hawkers, che produce una linea con il suo nome. Sul forum della Hawkers è apparso il discutibile messaggio: «*Gli occhiali per coprire le lacrime dei messicani quando Donald Trump costruirà il muro di divisione con gli Stati Uniti*». Perez ha risposto con un tweet piuttosto piccato: «*Davvero un pessimo commento, oggi romperò il mio contratto con loro. Non permetto a nessuno di prendersi gioco del mio Paese*». Hawkers aveva già prodotto 20.000 esemplari di occhiali, pronti ad essere immessi sul mercato. In passato Perez era andato allo scontro anche con la McLaren, che negli oggetti di merchandising del team, in vendita ad Austin, aveva riprodotto una maglietta con il suo nome e la bandiera messicana. Solo che al posto dello stemma in campo bianco, figurava una pianta di marjuana. In quella occasione Perez aveva minacciato l'intervento degli avvocati se le magliette non fossero state ritirate. Come poi avvenne.



A sinistra e sotto, Alonso in Bugatti sfida il campione di polo Facundo Pieres. Sopra, un ombrello in pista in prova, senza conseguenze. A destra Cleyton T C Pinteiro, presidente della Cba e, sopra, le scarpe di Wehrlein



FANNO PARTE DI UN GRUPPO DI PILOTI SOTTOPOSTI A UN PRE-ESAME

Cunati e Colombo piacciono alla Fda



La Ferrari Academy guarda al futuro e la scorsa settimana ha sottoposto 5 giovani piloti ad un intenso programma valutativo. Basato su dei giri di pista al volante di una vettura di F4 gestita dalla Prema, ma anche su prove psico-attitudinali, allenamento fisico e mentale, e poi al simulatore. Si tratta degli italiani Simone Cunati (nella foto a sinistra) di 18 anni e Lorenzo Colombo di 16 anni, del neozelandese Marcus Armstrong 16 anni e lo spagnolo David Vidales, di 14 anni, indicati da Tony Kart, a cui si è aggiunto Enzo Fittipaldi, 15 anni, nipote di Emerson, che attualmente corre in F4.

DI CINQUE METRI IN PIT-LANE

La Mercedes è stata spostata

La Mercedes occupava il posto migliore nella pit-lane, ossia il primo. È però emerso il problema che essendo il primo dopo la salita di accesso alla corsia box, entrambe le vetture toccavano con il fondo, dovendosi fermare proprio nel punto di dislivello. Charlie Whiting ha così deciso di spostare in avanti di 5 metri la postazione della Mercedes in pit lane. Per compensare questo spazio, agli altri team era stato chiesto di spostare a loro volta la postazione di 5 metri, mantenendo così il margine previsto dal regolamento, ma un team si è rifiutato di farlo. A quel punto Whiting e la Mercedes hanno trovato un compromesso spostando di 4 metri la postazione della Ferrari, 3 metri quella della Williams e 2 metri quella della Red Bull.



NEL MIRINO L'EX GP DI F1

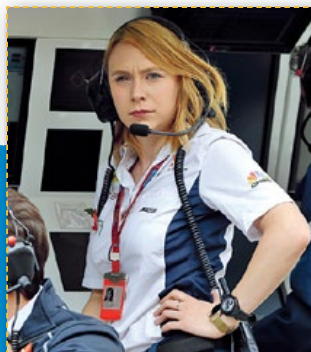
Brutta storia per Valencia

Che dietro l'organizzazione del Gp di Valencia, disputatosi sulle strade della città spagnola dal 2008 al 2012, si nascondesse una brutta storia di corruzione, da tempo stava indagando la polizia spagnola. Impuniti sono Francisco Camps, all'epoca presidente della Comunità Valenciana, l'assessore allo sport Dolores Johnson e l'ex pilota motociclistico Jorge Martinez. Mentre si disputava il Gp motociclistico sul circuito permanente di Valencia, la Guardia di Finanza spagnola ha visitato gli uffici della società Valmor, che si occupava dell'organizzazione del Gp di F1 e ha sequestrato tutta la documentazione contabile.

A CAUSA DELLE OFFESE

I team radio sotto la lente

Per non ripetere il problema delle offese pronunciate dai piloti e trasmesse in mondovisione, lo stesso Charlie Whiting ha ammesso che l'unica soluzione sarebbe quella di censurarle a monte, evitando di mandarle in onda. Proposta che ha trovato tutti i piloti favorevoli. Attualmente è la sezione televisiva della Fom che decide cosa mandare in onda. Di sicuro, però, le televisioni che pagano diritti sempre più alti a fronte di ascolti sempre più bassi, potrebbero non concordare con questa sorta di censura preventiva. Perché di questi tempi, anche le offese fanno audience.



Clima finalmente disteso, sopra, nel pre-gara tra Verstappen e Vettel. Sopra a destra, una ragazza del box Sauber pensierosa: poi si consolerà con Nasr a punti. A destra, Whiting il giovedì, in conferenza stampa





DA PARTE DELLA WILLIAMS

Bel saluto a Felipe

Simpatico tributo della Williams a Felipe Massa, che per l'ultima volta ha corso a Interlagos in F1. Pur mantenendo i colori e il logo, la Williams ha sostituito il nome Martini, con quello di Massa, aggiungendo "obrigado", cioè grazie, sull'ala posteriore. Il bello è che a causa della assuefazione del marchio e dei colori, in molti non se ne sono accorti. Una cortesia che ha fatto la gioia del pilota brasiliano.

RIECCO LE GRID GIRL

Il ritorno delle belle

Lo scorso anno aveva fatto scalpore la griglia bisex, ossia ragazzi e ragazze alternati a tenere il pannello con il nome del pilota. Con l'arrivo di Heineken da sponsor, il Gp del Brasile è tornato a essere un evento infarcito di belle ragazze nello schieramento.



La bellezza torna al top grazie ad Heineken...

POSSIBILE L'ESTROMISSIONE GIÀ PRIMA DI ABU DHABI

Dennis out dalla McLaren?

McLaren e Ron Dennis ai ferri corti. Dopo che il consiglio di amministrazione ha votato la revoca di tutte le cariche societarie a Ron Dennis, in qualità di presidente e amministratore delegato, la cosa ora finisce in tribunale. Perché Ron Dennis ha ricevuto una comunicazione dalla McLaren che gli notifica l'inizio del periodo di aspettativa, quando a dicembre scadranno le sue cariche, che il consiglio ha deciso di non rinnovare. Dennis ha così fatto ricorso all'Alta Corte di Londra. Ma notizie dell'ultimo minuto dicono che il suo ricorso sarebbe stato respinto. Contemporaneamente la McLaren ha convocato un consiglio di amministrazione straordinario, con l'obiettivo di arrivare a una sospensione immediata di Ron Dennis dalle attuali cariche, prima del 31 dicembre. Che avrebbe come conseguenza di mettere Ron Dennis fuori dalla McLaren già prima del Gp di Abu Dhabi. Con questi presupposti, non si capisce come la proprietà della società possa ancora essere suddivisa tra



Ron Dennis, Mansour Ojeh e il fondo sovrano del Bahrain. Recentemente Dennis avrebbe fatto un'altra proposta di acquisto ai suoi soci, offrendo 1 miliardo e 700 milioni di euro, provenienti da un gruppo cinese rimasto ignoto. Ma visto gli ultimi sviluppi, è più facile che il fronte arabo, formato da Mansour Ojeh e il fondo Mumtalakat, rilevi la quota azionaria del 25% di proprietà di Ron Dennis.



Sopra, tifo Ferrari a Interlagos, col Cavallino Rampante in campo rosso che occupa una tribuna intera. Sotto, Verstappen proclamato pilota dell'anno. A destra, Kvyat e Sainz, appassionati di calcio, sfoderano altrettante maglie della squadra brasiliana del Corinthians



PRIMA DI CLASSE A LE MANS '68

Asta choc per un'Alpine

La scorsa settimana è andata all'asta la collezione completa di Gerard Gombert, noto collezionista francese. Un modello di Alpine A210, vincitrice della classe alla 24 Ore di Le Mans del 1968 con Andruet-Nicolas - solo 8 gli esemplari esistenti - ha raggiunto la cifra record di 890.000 euro, dopo esser partita da una valutazione di 80.000 euro. Il bello è che la vettura necessita di parecchi lavori, essendo priva della parte superiore del motore. Nel corso della stessa asta, una AC Bristol appartenuta alla scrittrice Françoise Sagan, è stata venduta per 120.000 euro.



Lente d'ingrandimento



NEL TIMORE CHE VERSTAPPEN JR SI "INTROMETTA" TRA NICO E LEWIS

Wolff chiama Jos per calmare Max

Mercedes e Red Bull di nuovo ai ferri corti, e l'oggetto della discussione è ancora Max Verstappen. Alla vigilia della partenza per il Brasile, Toto Wolff ha telefonato a Jos Verstappen per invitare suo figlio Max a non commettere manovre eccessivamente rischiose ai danni dei piloti Mercedes, come accaduto con Rosberg alla prima curva in Messico, per non compromettere l'esito del campionato del mondo. «*Ho voluto solo dire a Jos, che conosco da molti anni, che sarebbe stato un peccato se Max interferisse nella lotta per il titolo con una manovra eccessivamente aggressiva. Max rispetta Jos, probabilmente è l'unica persona che ascolta. Ultimamente si è creata una spirale di storie negative su Max, che lui non merita. Se il campionato venisse deciso per una collisione provocata da lui, la sua immagine sarebbe definitivamente compromessa. Ho solo voluto che si rendesse conto di questa evenienza*», ha detto Toto Wolff.

Quando alla Red Bull hanno saputo della telefonata, Helmut Marko è andato su tutte le furie: «*Se il signor Wolff vuole qualche cosa da noi, dovrebbe chiamare il personale della Red Bull, non il padre di un pilota. Noi corriamo per vincere le gare, se ci stessero doppiando, la richiesta di Wolff sarebbe accettabile e comprensibile, ma non è questo il caso. Non si era mai vista una roba del genere, chiamare il padre di un pilota per cercare di manipolare il figlio!*». Irritato anche Christian Horner: «*Alla Mercedes dovrebbero imparare a farsi gli affari propri. Con quale diritto dice a Max come comportarsi e come guidare? Il comportamento di Toto Wolff è stato ingenuo e arrogante*».

In tutta questa storia, quello che apparentemente ha mostrato più calma e maturità, è stato lo stesso Max che ha detto: «*Quella era una telefonata privata che è stata un po' ingigantita. Sono sorpreso di come la cosa si sia poi evoluta, ma Toto Wolff rimane una persona gradevole. Ha solo spiegato il suo punto di vista*».



Sopra, nel ruolo di vip al paddock, Slash dei Guns N' Roses. A destra, Rosberg si scarica dalla pressione soffocante del penultimo Gp andando a spasso in bicicletta, a destra, guardandosi comunque alle spalle...

DAL NUOVO N.1 DEL BRASILE

Bernie va a battere cassa

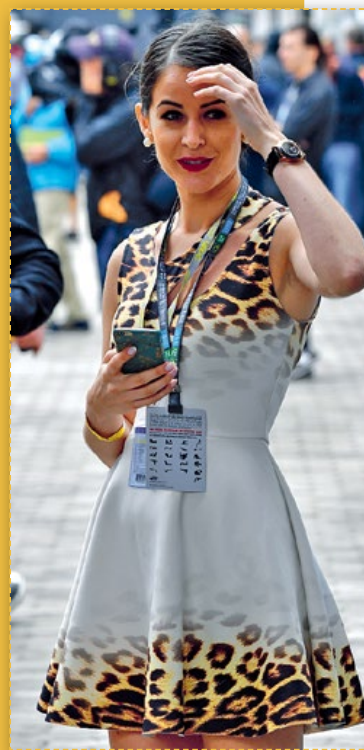
Bernie Ecclestone è molto legato al Brasile. Non solo per sua moglie Fabiana Flossi, ma anche perché possiede ad Amparo, nello stato di San Paolo, una grande fazenda che produce caffè di qualità molto pregiata. Ecclestone ha incontrato il nuovo Presidente Michel Temer a Brasilia, **nella foto**. Sebbene il Gp del Brasile abbia un contratto sino al 2020, il futuro è a rischio. Visto che il sindaco di San Paolo ha detto che non intende più investire nel Gp e anzi vuole privatizzare l'autodromo. L'organizzatore Thamas Rohony ha preannunciato quest'anno una perdita di 4 milioni di dollari. Che saranno 30 milioni di dollari nel 2017 se non si troveranno altri sponsor in sostituzione di Petrobras e Shell. Ecclestone così è andato a "battere cassa" dal Presidente del Brasile. Perché a forte rischio sono i Gp di Interlagos ma soprattutto di Hockenheim. Dopo che gli organizzatori tedeschi hanno cercato di rinnovare il contratto offrendo la metà di quello che pagano gli altri circuiti europei. Proposta che Ecclestone ha rigettato al mittente. Il prossimo Consiglio Mondiale Fia a Vienna definirà il calendario 2017. La possibilità che le gare scendano a 20 oppure 19, è abbastanza realistica.



IL 4 DICEMBRE

Finali Ferrari a Daytona

Si terranno il 4 dicembre a Daytona le tradizionali finali Ferrari. Festa del Cavallino dove si ritroveranno in pista i piloti dei vari Challenge: Europa, Nord America e Asia Pacifico, insieme a tutti gli altri piloti sotto contratto Ferrari. Nei tre anni precedenti, l'evento si era svolto a Valencia, Abu Dhabi e Mugello. Raikkonen e Vettel saranno al volante di vetture di F1. Per preparare l'assetto in funzione del banking della sopraelevata, già a febbraio 2016 Fisichella aveva sostenuto un'apposita sessione di prove a Daytona, per rendere compatibile l'elevato banking dell'ovale della Florida, alle caratteristiche tecniche di una F1 moderna.



Sopra, tracce leopardate in campo beige: al paddock il glamour è anche questo...



IL FUTURO NON POTRÀ CHE ESSERE MIGLIORE

Ulrich commosso dice ciao al Wec con l'Audi, la Vw se ne va dai rally iridati e Arrivabene medita la rivincita in F.1. Non può piovere sempre...

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Il fascino dell'attesa **culata** di rimbalzo

Assisto alla gioia una e trina del podio d'Interlagos e ripenso a quest'anno agonistico, classificandolo in realtà molto triste. Perché in F.1, nel Wec e nei rally sono successe cose tra loro assai diverse ma in prospettiva quasi tutte brutte e prive d'immediato rimedio.

In fondo, costituzionalmente, la F.1 è terra d'uomini eroi e di Ferrari - creatura metallica anomala, vissuta quale entità incarnata e femminile -, mentre di regola le Case della grande produzione è altrove che nobilmente sguazzano, vedi Wec e Wrc. E ovunque v'è sofferenza, laddove sarebbe invece lieto e bello vedere sorrisi.

Ma andiamo con ordine nel ragionamento, prendendola bella larga.

Quando il turbo iniziò a marciare benino in F.1, correva l'anno 1978, Ken Tyrrell, tupamaro del motore aspirato, si lasciò andare a uno sfogo spettacolare. Questo: «Il turbo non è solo una soluzione tecnica, ma è frutto di una filosofia che combatterò sempre. Perché dietro all'aspirato ci sono le piccole squadre e dietro al turbo spingono le grandi Case. Non ho nulla contro il turbo, ma lo odio perché si rivelerà Cavallo di Troia per fare entrare le grandi Case in F.1 e così esse distruggeranno questo piccolo mondo che si reggeva sull'equilibrio tra le piccole squadre inglesi e la Ferrari. I grandi Costruttori alla lunga devastano qualsiasi campionato in cui entrano. Prendi la Can-Am - continuava lo "Zio" Ken - : a inizio Anni '70: era la serie più creativa nel

mondo delle corse, dopo la F.1. Poi arrivò il turbo e con esso, poco dopo, la Porsche. Che subito dominò e distrusse tutto. Perché le grandi Case seducono e abbandonano. Se iniziano a vincere e vincono, a un certo punto gli conviene smettere prima che perdano. E se invece perdono, gli conviene smettere perché non possono permettersi figuracce. Quindi la F.1 non è per le grandi Case, ma per le piccole squadre e per grandi piloti. Che restano. Le Case hanno l'endurance e i rally».

Ecco. Secondo me Ken Tyrrell filosoficamente aveva e ha ragione da vendere. Perché centrò e centra l'essenza delle tre categorie più importanti dell'automobilismo da corsa: la F.1 nasce ed è concepita geneticamente come un mondiale Piloti - il Trofeo Costruttori arriva solo nel 1958, otto anni dopo e diventa mondiale solo nel 1981 - . Non solo. Il mondiale di durata sorge nel 1953 col presupposto opposto, quello di premiare le Case, tanto che per vedere il primo trofeo attribuito a un pilota bisogna attendere il 1981, con Bob Garretson.

E il mondiale rally, parimenti, è terreno di sfida tra Costruttori, tanto che viene creato come tale nel 1973 e solo dal 1979 parte il mondiale piloti premiando Waldegaard, dopo due anni di Coppa Fia.

E il fatto che oggi in F.1 il mondiale Costruttori distribuisca oceani di dollari e che nel Wec e in Wrc i titoli Piloti contino eccome, non ci deve far perdere l'essen-

za ultima e la gerarchia nobile delle singole faccende.

Ora, tanti anni dopo, ci ritroviamo in una F.1 che è tornata a essere in maggioranza un club di assemblatori non legati al mercato globale della produzione di serie - Sauber, Manor, Haas, Force India e Williams -, più Red Bull e Toro Rosso, mentre tra i grandi Costruttori sono restati solo - a comandare in tangenziale - Mercedes, Renault e Ferrari, con la McLaren che da piccolo team nei decenni s'è fatta Casa e la Honda che si limita a fornire motori.

Questa è la bella notizia. La brutta, bruttissima nuova, invece, è tutta umana.

L'antropomorfa e femminile Ferrari per varie ragioni resta a bocca asciutta di successi. Due amatissimi pluriridati, Vettel e Alonso, pure, il secondo forse per sempre. E due bellissime persone, Jenson Button e Felipe Massa, s'apprestano a lasciare definitivamente il Circus.

Quanto al Wec, al di là del fatto che un trionfo Toyota alla 24 Ore di Le Mans avrebbe fatto molto, tantissimo bene alla categoria - mentre in realtà la festa in extremis s'è tramutata in beffa by Porsche -, l'uscita di scena dell'Audi è tale da inferire un colpo non mortale ma gravissimo al campionato. E nei rally l'addio Volkswagen crea un danno financo maggiore.

In F.1 tanti uomini piangono e con loro la rossa Casa più umanizzata, mentre nei rally e nel Wec si percepisce un vuoto immenso. Insomma, sì, tira un'ariaccia.

Per tutto questo, sinceramente, in un momento come questo, proprio non trovo niente da ridere. E l'unica consolazione è che a medio termine, toccati fondi del genere, ad attendere il mondo delle corse tutte, non potrà che esserci una salutare culata di rimbalzo. ●

COMPRA UN'AUTO. PAGA L'ANTICIPO.
PAGA LA RATA. PAGA IL BOLLO. PAGA L'ASSICURAZIONE.
PAGA LA RATA. PAGA IL BOLLO. PAGA L'ASSICURAZIONE.
PAGA LA RATA. PAGA IL BOLLO. PAGA L'ASSICURAZIONE.
PAGA LA RATA. PAGA IL BOLLO. VENDI L'AUTO.

E SE ESISTESSE
UN ALTRO MODO
DI GUIDARE?



NASCE UN NUOVO CONCETTO DI MOBILITÀ: **BE FREE. 199 EURO AL MESE, NESSUN ANTICIPO, BOLLO E ASSICURAZIONE INCLUSI.** E DOPO UN ANNO LA **PUOI RESTITUIRE** QUANDO VUOI.

FINO AL 30 NOVEMBRE.

SCOPRI DI PIÙ SU FIAT.IT

Offerta di noleggio riferita a Fiat 500 1.2 69 CV POP. Canone mensile **€ 199 (IVA inclusa)**. L'offerta include: 48 mesi e 60.000 Km. Servizi: copertura RCA con penale risarcitoria, tassa di proprietà, assistenza stradale, servizio di infomobilità I-Care; Utilizzo di una App gratuita per la gestione dei servizi; **Possibilità di riconsegnare l'auto a partire dal 13° mese senza penalità di restituzione anticipata.** Servizio di manutenzione acquistabile separatamente. Offerta disponibile presso la rete di concessionarie Fiat soggetta a disponibilità dei veicoli, all'approvazione di LEASYS S.p.A ed a variazione listini, **valida fino al 30/11/2016.** Immagini vetture indicative. Consumi ciclo combinato gamma 500: bz/ds da 3,4 a 4,9 (l/100km); GPL 6,5 (l/100 km). Emissioni CO₂ ciclo combinato gamma 500: da 89 a 115 (g/km).



LEASYS



CON LEASYS I DRIVER SONO PROTAGONISTI.
OGNI MARTEDÌ ALLE 21.00 SU AUTOMOTO TV, CANALE 148 DI SKY.



Cuscus in salsa svizzera

SÉBASTIEN BUEMI DOMINA IN MAROCCO LA PRIMA GARA ELETTRICA DI SEMPRE NEL CONTINENTE AFRICANO, PRIMA DELLA LUNGA PAUSA

di [Fulvio Cavicchi](#)

Con la gara di Marrakech la Formula E è sbarcata anche in Africa, e la vittoria è andata nuovamente a Sébastien Buemi. Il campione in carica, già vincitore nella prima sfida di Hong Kong, è andato a guadagnarsi la vittoria nonostante la quarta fila di partenza. In realtà lo svizzero aveva fatto segnare il secondo tempo alle spalle del rookie Felix Rosenqvist, ma l'estintore trovato sottopeso sulla Spark-Renault Z.E 16 gli è valso una penalità di cinque posizioni in griglia. Ciò nonostante Buemi è andato senza problemi a vincere la gara davanti alla Ds di Sam Bird ed alla Mahindra di Rosenqvist, con lo svedese rimasto comunque in testa fino a sei giri dal termine.

La lunga sosta fino a metà febbraio, quando si avrà a Buenos Aires la terza corsa di Stagione 3, manderà ora in letargo gli animi competitivi, così si può fare una prima analisi delle forze in campo. Lampante l'attuale superiorità Renault, che oltre ad essere veloce è anche ottima nel recupero di energia (portato da 100 kW a 150 questa stagione), e questo permette ai suoi piloti di poter tirare con meno preoccupazioni sull'energia ancora a disposizione nella batteria. Audi e Ds si confermano competitive, ma pare le e.dams abbiamo aumentato il van-

CHE SCOPERTA... SVEDESE

Buemi, al centro, ha vinto dimostrando un passo irraggiungibile per tutti, ma il rookie Rosenqvist, sotto, ha guidato la gara fino a 6 giri dal termine.

In alto Nelson Piquet e Jean-Éric Vergne in lotta

taggio sugli inseguitori. Bella crescita di Mahindra, ottimo debutto di Techeetah con Jean-Éric Vergne (grazie al powertrain Renault). Grande ritorno in cima per la cinese NextEv Nio, che con "Nelsinho" Piquet a Marrakech era quarta fino ai problemi avuti al pit-stop, e comunque ha chiuso settima con Oliver Turvey. Fatica invece il tri-campione turismo José María López, così come i team Andretti, Dragon Racing e Venturi. Ma soprattutto si vede quan-

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Buemi (Renault); 2. Bird (Virgin); 3. Rosenqvist (Mahindra).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





ROMA SI RICORDA DEL 2012

L'Italia scopre finalmente la F.E

Ci son volute "solo" tre stagioni, ma pare che qualcosa cominci a muoversi anche nel nostro paese riguardo alle competizioni elettriche. Certo, è da Stagione 2 che Enel è partner ufficiale del campionato, ma sono state le parole di settimana scorsa di Sergio Marchionne a dare la giusta scossa: in una teleconferenza con gli analisti della Borsa di New York ha ammesso che il futuro potrebbe vedere la Ferrari scendere nell'arena elettrica, una volta che sarà ibridizzata la gamma. Però solo se verrà abbandonata la sostituzione della vettura a metà gara (cosa prevista per Stagione 5) e si potrà intervenire proprio sulla vettura e non solo sulla meccanica. Quindi non a breve, visto che Spark Racing Technology ha vinto l'asta di monofornitura della nuova vettura, che sostituirà l'attuale nella stagione 2018/19 e verrà utilizzata per tre annate. Uscita la notizia, il Comune di Roma si è improvvisamente "ricordato" che nel 2012 Alejandro Agag aveva portato la Formula E sulle strade della capitale, parlando per una gara con la giunta Alemanno, ed ecco che sabato sui giornali è uscita la notizia che il sindaco Virginia Raggi voglia proporre Roma per un ePrix per Stagione 4. Si parla di un tracciato da 4 km in zona Eur...



to conti l'esperienza in Formula E guardando le difficoltà di Jaguar Racing, in un campionato dove si fa tutto in un solo giorno e quindi c'è pochissimo tempo per valutare i dati e correggere l'assetto. Inoltre la gara in Marocco ha permesso, per la prima volta, di capire quale sia la reale velocità delle F.E. Fino ad ora, infatti, la categoria ha corso quasi sempre su tracciati nuovi, su cui quindi non esistevano riferimenti. Nei pochi casi in cui hanno messo le ruote su asfalti "conosciuti" (Long Beach, Montecarlo, Città del Messico e la pista di Donington su cui si svolgono i test), la formula elettrica ha sempre accuratamente cercato di modificarli per evitare paragoni, accorciandoli o ponendo delle chicane temporanee. Quindi Marrakech ha offerto finalmente la possibilità di scoprire quanto realmente vadano le Spark che animano il campionato.

Sabato il giro più veloce è stato l'1'20"599 di Sébastien Buemi nelle prove libere, quasi un secondo meglio dell'1'21"457 di José María López di maggio nelle qualifiche del Wtcc. Volendo paragonare l'electric circus alla F.1 possiamo quindi sfruttare il Mondiale Turismo, che corre sulla stessa pista del circus a Budapest. In Ungheria la Citroën C-Elysée di López in qualifica è stata più lenta di 26" rispetto alla pole position della Mercedes di Nico Rosberg (1'46"109 contro 1'19"965). Insomma la differenza tra le due monoposto è ancora tanta, ma giusto dare tempo al tempo visto che già in Stagione 4 si passerà da 200 kW a 220 di potenza di propulsione, per poi arrivare ai 250 previsti per Stagione 5. ●



DS SEMPRE EFFICACE

In alto la Ds Virgin Racing di Sam Bird, secondo a Marakech, sotto la Ms Amlin Andretti di Robin Frijns. A destra il prototipo di Formula E davanti a Colosseo ed Arco di Costantino a dicembre 2012





di **Cesare Maria Mannucci**

Assegnato a Shanghai il titolo Costruttori LmP1 alla Porsche, ora l'attenzione si sposta in Bahrain, dove per l'ultima gara del Wec, restano ancora da assegnare i campionati riservati ai piloti LmP1, e i due trofei relativi alla classe Gte Pro: Costruttori e piloti. L'equipaggio della Porsche composto da Lieb-Jani-Dumas, dispone di 152 punti nei confronti dell'equipaggio Toyota formato da Kobayashi-Conway-Sarrazin, fermi a quota 135. Una differenza ampia, che dovrebbe consentire al terzetto della Porsche di giocare in difesa, controllan-

Wec battaglia

**A SAKHIR ROUND
CONCLUSIVO
DEL MONDIALE
ENDURANCE.
IN BALLO
CI SONO TITOLO
PILOTI LMP1
E TITOLO PILOTI
E COSTRUTTORI
IN GTE-PRO:
FERRARI SPERA**

do le fasi della gara. Anche se la Toyota dovesse ottenere la pole e vincere la corsa, alla Porsche di Jani e soci, basterà concludere al 5° posto per laurearsi campione del mondo.

Gte-Pro Costruttori, Ferrari vs Aston

Situazione decisamente più contesa nella classe Gte-Pro. Per quanto riguarda i Costruttori, è sfida a due tra Ferrari a 261 punti, e Aston Martin a 251 lunghezze. In questo caso, la possibilità di sommare i punti ottenuti da entrambe le vetture rende lo scenario ipotetico delle posizioni molto più complesso e imprevedibile. Quasi impossibile fare delle previsioni. Il Bahrain è una pista tradizionalmente "amica" della Ferrari, che si concilia in modo ottimale alla maggiore velocità di percorrenza in curva della 488 e alla sua migliore efficienza in fase di frenata. Per l'Aston Martin cercare di recuperare



finale

10 punti di svantaggio è quasi una missione impossibile. Dal punto di vista tecnico, più che aritmetico. Perché le ultime modifiche al Bop entrate in vigore prima della gara di Shanghai, il nono aggiustamento dall'inizio del campionato, hanno interessato tutte le vetture della classe Gte, e hanno ulteriormente ridotto il vantaggio che era stato concesso all'Aston Martin dopo la 24 Ore di Le Mans. L'ultima correzione regolamentare ha previsto un aumento di potenza per Porsche 911 Rsr, Aston Martin e Ferrari 488. Quantificabile in un allargamento della strozzatura di 0.4 mm per Porsche e 0.2 mm per Aston. Mentre la Ferrari ha beneficiato di un aumento nella rotazione. Per quanto riguarda il carburante, 2 litri in più per la Porsche, 1 per la Ferrari e 3 per la Ford, mentre all'Aston è stata concessa la possibilità di allargare di 1,5 mm il restrittore sul bocchettone di rifornimento.



Sopra, Bruni, Calado, Rigon e Bird: ecco il poker della Ferrari che può centrare la doppia impresa (titolo Piloti e Costruttori) nel Gte-Pro. Poco più di una formalità, invece, la conquista del Mondiale Piloti LmP1 per Lieb-Jani-Dumas che comandano abbondantemente sulla Toyota di Sarrazin-Conway e Kobayashi

Episodio di compensazione

In termini di peso minimo invece, la Porsche è "dimagrita" di 10 kg, il peso dell'Aston è aumentato di 10 kg. Questo il quadro regolamentare aggiornato con il quale si è corso a Shanghai e che probabilmente, con qualche minima correzione, sarà mantenuto in Bahrain. Non c'è stata nessuna correzione ulteriore alla vigilia di Shanghai ai danni della Ferrari, come erroneamente riportato da AS si è trattato solo di una "compensazione" alla pressione di sovralimentazione, per i motori di Ferrari e Ford, conseguente al mutamento della pressione atmosferica da sabato a domenica. Compensazione



← abituale, che si pratica da quando esistono i motori sovralimentati e la loro pressione viene controllata a livello regolamentare. Compensazione che dal prossimo anno sarà fatta in automatico, in maniera elettronica, attraverso un apposito sensore applicato all'apparato di sovralimentazione.

La variabile Ford

Il fatto che in Cina le Ford siano risultate così dominanti ottenendo una convincente doppietta è da ascrivere a due fattori che nulla hanno a che vedere con il quadro regolamentare. Prima cosa i due lunghi rettilinei del circuito di Shanghai, che avanzano la Ford, soprattutto quando il valore di velocità massima correlata alla potenza viene raggiunto, ed emergono le caratteristiche di scorrevolezza della vettura. Inoltre la Ford, dopo il sofferto debutto di Daytona, ha raggiunto ora il suo sviluppo ottimale, così come il team europeo diretto da Howard Chappell che invece nelle prime gare di Silverstone e Spa era apparso in grave difficoltà organizzativa.

Titolo Piloti Gte-Pro, l'ora delle scelte

Per quanto riguarda il titolo Piloti, probabilmente alla Ferrari è giunto il momento delle scelte. Perché i 12 punti che separano Rigon e Bird dai danesi Sorensen-Thiim impongono ora ad Antonello Coletta ed Amato Ferrari, delle decisioni sofferte, impopolari, ma forse inevitabili.

Ossia "sacrificare" l'equipaggio Bruni-Calado, che con 110 punti, sulla carta avrebbe ancora delle remote possibilità aritmetiche di laurearsi campioni. In Bahrain, invece, Bruni e Calado dovrebbero cor-

SI PUNTA TUTTO SUL NUMERO 71

Sopra la Ferrari 488 numero 71 di Rigon e Bird, il duo destino alla conquista del Mondiale Piloti. Per quanto riguarda il titolo Costruttori Gte-Pro la Ferrari vanta 10 punti di vantaggio sull'Aston Martin.

Nell'altra pagina in alto Coletta, Rigon, Bird e Amato Ferrari e sopra Calado, Bruni e ancora il boss di Af Corse. Nell'altra pagina a fianco la Ferrari 458 di Perrodo-Collard-Aguas a un passo dalla conquista del titolo in Gte-Am

rere con compiti di copertura, per aiutare Rigon e Bird a recuperare un gap di punti molto ingente. Perché in caso di pole e di vittoria di Rigon e Bird; all'Aston Martin di Sorensen-Thiim potrebbe non bastare arrivare al quarto posto. Per questo è importante per la Ferrari giocare a due punte. Perché Rigon e Bird devono ottenere il massimo dei punti disponibili e Bruni-Calado dovranno tassativamente portarne via alla Aston Martin dei due piloti danesi.

La grande occasione di Rigon

Per Davide Rigon sarà comunque la gara della vita. Dopo una promettente carriera in monoposto, fermatasi bruscamente in Gp2 con il violento incidente a Istanbul, il veneto ha saputo riciclarsi in Endurance con determinazione. Gli inizi per lui non sono stati facili. Veloce su un giro, il vicentino soffriva nelle condizioni di duello ravvicinato e con la pista bagnata.

Quest'anno l'arrivo di un pilota veloce e "selvaggio" come Sam Bird, ha accelerato il suo processo di miglioramento. Vincitori delle prime due gare a Silverstone e Spa, in seguito la coppia con la Ferrari n°71 ha dovuto correre in difesa per il ritorno ai vertici di Aston e Ford. Importante per loro sarà non farsi prendere dall'emotività. In questo caso l'esperienza di Sam Bird, vincitore nel 2015 del campionato LmP2, sarà di grande aiuto.

Per Bruni una gara di sacrificio

Per Gimmi Bruni - del tutto infondate le voci tornate a circolare di una trattativa con la Porsche visto che il pilota romano ha un contratto firmato con la



Ferrari sino al 2020 - non sarà facile in Bahrain correre sapendo che forse dovrà sacrificarsi a favore dei compagni di squadra. Dopo che nel 2015 aveva abdicato il titolo a causa della 458 ormai obsoleta. Bruni e Calado hanno pagato caro i passi falsi di Spa e Le Mans - zero punti in queste due gare - e a quel punto il loro successivo recupero è parso di fatto inutile. Perché 21 punti da rimontare a Sorensen-Thiim è un'aspettativa di fatto molto improbabile da realizzarsi.

In danesi dell'Aston Martin le grandi sorprese

L'equipaggio danese dell'Aston Martin è stato per certi versi la grande novità e sorpresa del campionato. Marcus Sorensen è approdato in Endurance dopo due anni di Gp2 dove ha ottenuto una vittoria a Sochi. In termini cronometrici, si è rivelato più incisivo di Darren Turner, da sempre il pilota di riferimento in casa Aston. Il suo compagno Nick Thiim, figlio di Kurth, noto pilota Dtm della Mercedes negli Anni '90, è invece cresciuto nella classe Gte, passando dalla categoria Am a quella Pro. Vincitori della gara di Austin, hanno impostato la loro stagione all'insegna della regolarità. E non potrebbe essere altrimenti. Visto che la loro Aston Martin Vantage V8, è una vettura al quinto anno di vita, ormai obsoleta e al termine del suo sviluppo, sebbene aggiornata aerodinamicamente. Remote possibilità anche per l'equipaggio Ford di Pla-Mucke, pure loro a 110 punti, distaccati da 21 punti.

Super2017 per Ferrari tra Wec e Blancpain

In Bahrain così la sfida sarà soprattutto tra Ferrari e Aston Martin, tra vetture conformi al nuovo regolamento e vetture fedeli ancora alle vecchie regole. Motore turbo contro motore atmosferico. Ferrari contro Aston Martin in lotta per un campionato del mondo. Per ritrovare un precedente simile, bisogna risalire al 1959, quando la Dbr1 e la Testa Rossa 250 si sfidarono per tutta la stagione, sino all'ultima gara a Goodwood, che vide il successo finale della Aston Martin. Comunque vada a finire, l'impegno ufficiale della Ferrari nel Wec continuerà anche per il 2017.

Le possibilità relative alla presenza di una vettura guidata da piloti ufficiali Ferrari nel campionato Blancpain nella categoria Pro per il prossimo anno, non è alternativa, quanto piuttosto complementare. E dovrebbe vedere la presenza di Giancarlo Fisichella e l'apporto economico di un gruppo di sponsor russi come Smp e Karpesky, sempre gestito da Af Corse. Prima gara in programma alla 24 Ore di Daytona, per una categoria - Gtd e Gt3 - che vedrà al via anche la presenza di tre nuove Mercedes Amg gestite direttamente dalla Riley.

Perrodo-Collard-Aguas, le mani sulla Gte Am

Sempre in tema di titoli da assegnare, oramai è solo un pro forma la vittoria dell'equipaggio Perrodo-Collard-Aguas nella categoria Gte-Am. A cui basterà coprire il 70% della distanza per essere campioni. Un piacevole "colpo di coda" della vecchia Ferrari 458 ormai destinata alla pensione. Visto che dal prossimo anno, la 488 potrà competere anche nella classe Am. ●



DAL '99 AL 2012 CAPELLO È STATO TRA GLI ARTEFICI DELLA STRAORDINARIA VICENDA SPORTIVA E TECNOLOGICA DELLA CASA DEGLI ANELLI NELL'ENDURANCE, ORA PROSSIMA ALLA FINE. ECCO I SUOI RICORDI PIÙ BELLI

C'era una volta l'epopea **Audi**

CAPELLO HA CORSO UFFICIALMENTE CON VETTURE AUDI PER VENTIDUE STAGIONI, DAL 1994 NEL TURISMO PER APPRODARE AI PROTOTIPI NEL 1999. VIVENDO QUASI TUTTA L'ERA MAGICA DELLA CASA, DIVISA TRA LE MANS, L'ALMS E POI ANCHE NEL WEC. "DINDO" È L'UOMO GIUSTO PER NARRARE LA GRANDE STORIA DEL COSTRUTTORE NELL'ENDURANCE, DESTINATA A FINIRE AL TERMINE DEL 2016

di Mario Donnini
foto Colombo, Getty Images

Sì, l'Audi se ne va dall'endurance, terminando una saga gloriosa durata 17 anni, con 13 trionfi a Le Mans. E l'uomo ideale per rievocare l'epopea è uno dei suoi più gloriosi protagonisti: "Dindo" Capello, astigiano, 52 anni, pilota della Casa degli Anelli dal 1994 e dal 1999 al 2012 tra i prototipi, dal 2013 al 2015 in Gt e da qui all'eternità ambasciatore Audi.

«La decisione dell'uscita di scena Audi dal Wec era nell'aria, ma non con questa tempistica fulminea - commenta "Dindo" - È una scelta al di sopra di ragioni tecnico-agonistiche ed è dovuta a strategie ad altissimo livello. Certo il dieselgate non può che esserne il presupposto: quando poi sono a rischio dei posti di lavoro, i tagli vanno a toccare i punti ritenuti meno vitali, tra questi l'attività nel Motorsport. Peccato, però, perché per l'Audi tagliare con gran parte delle corse significa incidere nel core business...».

- Torniamo alle origini del mito.

«A me cambia la vita a 1993 inoltrato, quando Biele ha l'influenza e l'Audi, che ha bisogno di un pilota per un test preparatorio al Mondiale SuperTurismo a Monza, chiede a Emilio Radaelli di consigliargli un sostituto. Emilio può scegliere tra me e Beppe Gabbiani e indica me. Da lì in poi sono l'uomo giusto al posto giusto».

- Fondamentale è il divieto che scatta a non usare le quattro ruote motrici nel SuperT, visto che l'Audi prende la storica decisione di cambiare categoria dedicandosi ai prototipi, dal 1999 in poi.

AUDI E CAPELLO SINONIMO DI TRIONFI

In gara con l'Audi, a lato, nei prototipi fino al 2012, Capello ha vinto tre 24 Ore di Le Mans, cinque 12 Ore di Sebring e due titoli American Le Mans Series. Sotto, eccolo col gran capo Ulrich in un'immagine risalente al 2007

«Vengo impiegato in una avanscoperta a Le Mans 1998 con Pirro e Bscher, su una McLaren Gtr».

- E il primo test segreto con un'Audi prototipo?
«Avviene sulla pista Audi di Neustadt, nel ferragosto 1998, su una R8R nero-carbonio, con un radiatore anteriore che butta così tanto calore, che se apro la visiera del casco rischio di bruciarmi il volto... Poi nel 1999 il debutto a Sebring, con Johansson e Alboreto, miei idoli, che mi regalano l'orgoglio di qualificare la macchina e la cosa mi mette i brividi... Quindi c'è la prima presa di contatto con Le Mans, su un'Audi ancora poco competitiva. Triboliamo sostituendo tre volte il cambio, passando infine, per concludere la gara, da quello al volante al manuale».

- Il vostro salto di qualità nel 2000 è impressionante. La nuova Audi R8 è di un altro pianeta...

«Nell'endurance l'era Audi inizia davvero. Pensa che nell'outlap in prova, cioè al primo contatto col tracciato, otteniamo già lo stesso tempo dell'anno prima in qualifica: in poche parole, stavolta l'Audi è un missile. L'unico problema potrebbe





«essere l'affidabilità, ma si ricorre al retrotreno intercambiabile in 4 minuti».

- Cosa che tu sperimenti direttamente, peraltro.
«Diciamo chiaro: l'equipaggio Capello-Alboreto-Abt poteva vincere, ma quest'ultimo di notte fa un dritto, va nella sabbia, entra ai box, fa cambiare il retrotreno e quel tempo perso dà via libera all'equipaggio della vettura gemella. Comunque, siamo vincenti e ciò è quello che conta. E si apre anche la partecipazione nell'American Le Mans Series, dando inizio a uno dei momenti più gloriosi dell'epopea Audi. Certo, le gare statunitensi hanno il difetto di svolgersi lontane dall'Europa e con una mentalità totalmente differente, ma è qui che colgo la maggior parte dei miei successi, gareggiando per tre stagioni consecutive con la R8, poi tornando per altre tre annate dal 2006 al 2008 quando inizia il ciclo TDI turbodiesel».

- Il tuo palmares, statunitense e non, è semplicemente impressionante.

«Cinque volte vincitore della 12 Ore di Sebring: 2001, 2002, 2006, 2009 e 2012. Cinque volte vincitore della Petit Le Mans: 2000, 2002, 2006, 2007 2008. Tre volte vincitore della 24 Ore di Le Mans: 2003 (ma con la Bentley), 2004 e 2008, con tre pole. Due volte vincitore dell'American Le Mans Series, nel 2006 e 2007, con una pole a Mosport 2008 che mi dà il record velocistico per un prototipo su un tracciato chiuso. Quindi non dimentichiamo il SuperTurismo, dove sono campione italiano 1996. In poche parole, divento ben presto il pilota Audi con il maggior numero complessivo di successi su prototipo».

- Dai un giudizio complessivo, in ordine cronologico, su tutti i prototipi Audi.

«La R8R del 1999 è la nostra palestra, nell'era del warm-up, del nostro riscaldamento. La R8 turbo a benzina, dal 2000 al 2005, è la macchina della striscia vincente dorata, quella che inaugura la vera leggenda Audi. Ma attenzione al 2006, perché con la R10 TDI c'è la virata al V12 turbodiesel: al debutto vinco a Sebring, anche se a Le Mans mi accontento della pole e in gara a cogliere lo storico successo è un altro italiano, Emanuele Pirro. Comunque per me sono due anni di ricordi fantastici, col trionfo in Alms 2006 e 2007. Quindi nel 2008 rivinco a Le Mans con l'Audi R10. E l'anno dopo sono al top nella 12 Ore di Sebring con la debuttante Audi R15, con cui sono pure 3° alla Sarthe».

- Spiega la R15 TDI del 2009...

«Guarda, la definisco una macchina complicata aerodinamicamente, perché bastano pochi gradi d'oscillazione della temperatura esterna e cambia tutto il suo bilanciamento. Si tratta di una vettura fantastica all'interno della finestra di utilizzo in condizioni ideali, ma fuori da essa diventa assai difficile sfruttarla a dovere...».

- Tanto che nel 2010 arriva la R15 TDI Plus, quale evoluzione.

«Sì, è una crescita migliorativa, anche se non si riesce a risolvere il suo problema di fondo, tanto che il modello resta ipersensibile ai cambiamenti delle caratteristiche delle condizioni della pista. Ma ho un buon ricordo del debutto della vettura, alla 8 Ore del Paul Ricard, dove colgo un bel successo in coppia con McNish».



**PER L'AUDI È STATA
UN'ERA FANTASTICA
NELL'ENDURANCE
CHE HA MUTATO
LA PERCEZIONE
DEL SUO BRAND**

"DINDO" CAPELLO



- Nel 2011 tutto cambia, con l'avvento della nuovissima R18 TDI.

«Per l'Audi nell'endurance è il secondo passo epocale, perché abbraccia l'idea di una macchina tutta chiusa, per ottimizzare l'aerodinamica, anche se soffriamo sulle prime - il debutto è a Spa -, di problemi di visibilità. Intanto inizio a programmare il mio ritiro, tanto che il 2011 dovrebbe essere il mio ultimo anno, ma a Le Mans il mio compagno McNish ha un incidentone, ne esce illeso per miracolo e Ullrich decide di dare a me e Kristensen, che non avevamo neanche preso il volante, un'ulteriore chance per il 2012, mentre Lotterer-Fassler-Treluyer, dopo il crash notturno di Rockenfeller, tengono duro e vanno a vincere».

- Così completi il cerchio della tua esperienza Audi, guidando anche la R18 E-Tron Quattro.

«Sì, arrivo a sperimentare perfino l'era ibrida, anche se la mia ultima storica vittoria la ottengo a Sebring, proprio nel 2012, ma con la vettura turbodiesel semplice, tanto che l'Audi a fine carriera me la regala e ora la tengo esposta ad Alessandria, in una delle quattro concessionarie della Casa che gestisco in Piemonte. Quindi, come preventivato, dopo il 2° posto a Le Mans 2012 con la ibrida, chiudo la mia carriera nei prototipi».

- Senza di te l'impegno Audi continua intenso, sino alla fine di questa stagione.

«La rivalità coi cugini della Porsche è molto senti-



**UNA STRISCIA VINCENTE
LUNGA TRE LUSTRI**

Sopra, l'Audi R8 a Le Mans 2000, a sinistra "Dindo" sul podio in mezzo a McNish e Kristensen della 24 Ore 2012 e, a destra, in gara con la R18 E-Tron Quattro con cui è giunto 2°. Nell'altra pagina, dal basso, nel 2010, nel 2007 e al top a Sebring 2006



ta e soprattutto dal 2013 in poi l'Audi capisce che sta finendo l'era del diesel. Ormai correre con serbatoio piccolo e refuelling allungati sta diventando uno svantaggio decisivo, tanto che nelle ultime gare 2016 ci si rende conto che il problema non è la mancanza di competitività, quanto piuttosto l'impossibilità strategica di competere con i rivali. Da lì l'uscita di scena diventa un'opzione sempre più considerata, fino a tramutarsi in scelta e annuncio vero e proprio.

- Quanto a te, hai corso dal 2013 al 2015 nel Gt Italiano, sempre su Audi, stavolta su Audi R8 Lms Ultra, a completare la tua carriera, fin oltre i 50 anni d'età.

«Sincero? Gli ultimi tre anni ho fatto fatica a mantenere motivazioni e stimoli, anche se ho provato a fare del mio meglio. Ma per me la carriera vera era finita uscendo dalla squadra Audi per i Prototipi, a 2012 inoltrato».

- Chi è per te Wolfgang Ullrich?

«È il grande condottiero Audi in tutta questa lunga e gloriosa era e per me è un fratello maggiore che mi ha sempre supportato. Un signore sotto tutti i punti di vista, che ottiene il massimo dal pilota motivandolo senza spremere. Il suo sostituto naturale è Dieter Gass, che gli somiglia in tante cose».

- E Michele Alboreto?

«Grande pilota e grande uomo. Lo ricordo e lo penso ogni giorno, tuttora. Era onesto, buono, fortissi-



**QUANDO È INIZIATA
LA SUA AVVENTURA
ENDURANCE,
PER L'AUDI ERA
UNA STORIA.
ORA È LEGGENDA...**

"DINDO" CAPELLO



mo e immensamente corretto. Vedendo che lui aveva sfondato presi coraggio, perché pure io in fondo sono un buono. Quando nel 2000 bisognava scegliere tra me e lui per correre negli Usa, indicò me all'Audi, dicendo che ero l'uomo giusto. Michele era così. Non lo dimenticherò mai».

- "Dindo", come giudichi l'epopea Audi nelle corse, peraltro la più lunga, intensa, gloriosa e tecnologicamente innovativa del nuovo millennio?

«Stupendi step e salti di qualità del brand, fin dagli Anni '80: con la Quattro nei Rally, con la V8 nel Dtm, quindi nell'Imsa, nel Super T, quindi nell'endurance l'apoteosi è nel 2006 a Le Mans, col Diesel».

- E ora?

«Per l'Audi, specie a Le Mans, spero sia solo una pausa, non un addio».

- Quanto a te?

«Non corro più, ma sono sempre qui, da ambasciatore d'un marchio col quale vivo una storia così infinita da giustificare la definizione di leggenda. E, comunque vada, l'Audi resterà leggenda». ●



MONDIALE

rally sprint



TEST SULLE ALPI ITALIANE

La Fiesta Wrc Plus 2017 in azione nei test su asfalto svolti in Italia sulle Alpi Cozie, in provincia di Cuneo. In alto i tre piloti Volkswagen, che stanno rimescolando il mercato piloti Wrc in vista della prossima stagione

Tentazione molto Ford

di **Marco Giordo**

foto **Magnano**

LA FIESTA 2017 PROMETTE MOLTO BENE E NE È ASSAI CONVINTO IL BOSS DI M-SPORT MALCOLM WILSON, CHE PUNTA AD ASSICURARSI ALMENO UNO DEGLI EX UFFICIALI VW. INTANTO LA NUOVA WRC PLUS CRESCE

Malcolm Wilson sfoglia la margherita: Ogier e Latvala, Ogier o Latvala, Latvala o Ogier? Ma come finirà questo mercato piloti improvvisamente riaperto lo sapremo dopo il Rally di Australia, quando la Volkswagen libererà definitivamente i suoi piloti rescindendo i vari contratti e permettendo a Sébastien Ogier, Jari-Matti Latvala e Andreas Mikkelsen di poter provare le Wrc della concorrenza, ed accasarsi altrove in vista della prossima stagione. L'indiscrezione è praticamente ufficiale perché arriva direttamente da una persona dell'entourage della casa di Wolfsburg, e fa capire che tutti quelli che ora si sentono in giro sono solo dei rumors più o meno attendibili. La stessa fonte ha inoltre rivelato che è del tutto infondata la voce della nascita di un team Red Bull, che dopo aver acquistato le Polo direttamente dalla VW le farebbe correre nel prossimo Mondiale. L'unica cosa oggi certa è che sono già partite varie trattative, ma al momento sembra difficile che Sébastien Ogier tornerà a vestire di rosso e a correre nuovamente per la Citroen. A meno che il Ceo della Psa Carlos Tavearez non decida di mettere mano all' "argent de poche" del gruppo francese. Ora come ora infatti le possibilità che il 4 volte campione del mondo approdi di nuovo alla corte della casa di Satory sono bassissime, quasi nulle, così come quelle che il driver di Gap vada a correre per la Toyota, progetto per il quale nessuno tra i top driver nutre fiducia. Tutto sembra così propendere per un arrivo del pilota transalpino alla M-Sport, con Malcolm Wilson che con tutte le sue forze sta per mettere as- ➔





← sieme il budget necessario per far salire al volante della Ford Fiesta Wrc Plus il campionissimo francese, e puntare a vincere il titolo 2017.

LA NUOVA FIESTA WRC 2017

Tante speranze per la nuova stagione

Malcolm Wilson e Christian Loriaux nutrono una fiducia enorme (peraltro ben ripagata) in Chris Williams, il 43enne ingegnere della M-Sport che è stato messo a capo del progetto Fiesta Wrc 2017. Per intenderci si tratta del tecnico che ha svezato la Fiesta R5 e la R2, le due vetture più vendute in assoluto nella recente storia dei rally. Al suo fianco c'è un italiano, Massimo Carriero che è il responsabile della parte tecnica del progetto. Carriero, 38enne, pescarese come Jarno Trulli, laureatosi in ingegneria meccanica al Politecnico di Milano, ha iniziato la sua carriera seguendo in Procar Rossetti, Sousa e Basso, e poi si è occupato in Jas del progetto Honda Civic Rally prima di approdare nel 2011 in M-Sport. «Ho iniziato a lavorare con Chris Williams nel progetto Fiesta R5 - ha dichiarato il tecnico abruzzese - e poi sono ora di nuovo al suo fianco nel progetto Fiesta Wrc 2017 con l'incarico di responsabile tecnico del progetto. In pratica sovrintendo il gruppo che si occupa dell'architettura del veicolo, cioè di design, telaio, trasmissione, sospensioni e via dicendo. Abbiamo iniziato a lavorare alla nuova vettura nel settembre del 2015 con un gruppo ristretto di tecnici, ma già a gennaio eravamo in 30 e poi pian piano è stato coinvolto tutto il team. La cosa principale da dire è che questa è una Wrc del tutto nuova, per la quale ci siamo anche avvalsi della no-



LA VETTURA
VA BENE, C'È
OTTIMISMO, MA
PER LE CERTEZZE
DOBBIAMO
ASPETTARE

MASSIMO CARRIERO



stra precedente esperienza relativa alla Fiesta Wrc 2015. Ma la grande differenza è che stavolta siamo volutamente partiti da zero, da un foglio bianco. Abbiamo iniziato prima con la parte posteriore della Fiesta, che è completamente nuova sia per quanto riguarda l'assale che le sospensioni e gli spoiler. Poi è stato fondamentale il rapporto che abbiamo avuto con i fornitori che è di profonda sinergia. E così sulle sospensioni il lavoro effettuato con la Reiger ha prodotto ottimi feedback. Altrettanto dicasi per l'impianto frenante, dove la collaborazione con la Brembo è stata davvero molto proficua. Abbiamo svolto infatti un profondo lavoro su pinze e dischi che ha prodotto un ottimo risultato. Anche la trasmissione è completamente nuova e a riguardo abbiamo fatto un gran lavoro con la Ricardo. Siamo tornati infatti in questo settore ad un regolamento simile a quello del 2006, passando dall'attuale differenziale meccanico a quello idraulico. Una soluzione che reintroduce l'elettronica e che dà certamente più guidabilità alla vettura. A riguardo abbiamo lavorato ripartendo da quanto realizzato da Christian Loriaux sulla Ford Focus Wrc che corse all'epoca. Infine un'altra area sulla quale sono cambiate tante cose è quella relativa all'aerodinamica, in quanto questo nuovo regolamento ci permette di costruire una vettura sia più larga che più lunga e quindi nel complesso più stabile».

- Come procede lo sviluppo?

«Alla fine i km di test percorsi dai nostri piloti variano tra i 6.000 e i 10.000, ma di una cosa siamo certi: la vettura va bene e sin dai primi km ha fornito feedback positivi grazie alla sua stabilità. Il progetto quindi è partito bene, ma dobbiamo avere pazienza perché sarà solo il cronometro a dirci dove siamo rispetto alla concorrenza. Il responso



L'ANNO PROSSIMO
VINCEREMO
QUALCHE GARA
E TORNEREMO
AD ESSERE
PROTAGONISTI

MALCOLM WILSON



FIESTA CRESCE

Ancora la Fiesta Wrc Plus 2017 in azione nei test svolti in Italia. La vettura sta crescendo molto bene con Camilli, Ostberg e Tanak che si alternano alla guida

lo avremo quindi solo il 20 gennaio, alla fine delle prime prove speciali del Rally di Montecarlo. C'è ottimismo, ma per avere certezze dobbiamo ancora aspettare».

NELLA FACTORY A DOVENBY HALL

Nascosta nel verde dei prati inglesi

In casa M-Sport l'unica cosa oggi sicura è quella che si lavora a pieno ritmo per preparare al top la nuova Fiesta Wrc già per Montecarlo. Così Autosprint, per capire qual è lo stato dell'arte di questo interessante progetto, è andato a visitare la struttura della squadra di Wilson a Dovenby Hall, località situata nel cuore della Cumbria a due miglia e mezzo da Cockermouth. Arrivando ci si immagina di vedere dei moderni capannoni industriali, invece immersa nei prati di quest'angolo situato all'estremo nord ovest della verde Inghilterra, accanto a una serie di locali ben camuffati che ospitano le officine, c'è una classica casa inglese ristrutturata, risalente in parte al 1100 ed in parte al 1700. È quella la sede della

Wilson «Mercato molto aperto»

UNICA CERTEZZA PER IL 2017 CAMILLI, PER LE ALTRE FIESTA TUTTO DIPENDE DAGLI EX UFFICIALI VOLKSWAGEN «TRATTO ANCHE CON KUBICA»

Malcolm Wilson è molto orgoglioso della nuova Wrc Plus, che sin dai primi passi ha dimostrato di promettere davvero bene. «È un progetto partito da zero, perché contrariamente a quello che si può pensare – ha commentato il 60enne team principal britannico – la vettura è al 97% del tutto nuova, ed addirittura il motore è totalmente nuovo al 100% in ogni sua parte. A capo del progetto c'è l'ingegner Chris Williams, che si è già occupato sia della R5 che della R2 e della R2 turbo, mentre l'italiano Massimo Carrero si occupa invece della parte tecnica e Nigel Arnfield di quella motoristica. Christian Loriaux lavora ora soprattutto per la Bentley, ma essendo il responsabile tecnico della M-Sport sovrintende qualsiasi cosa si faccia qui a Dovenby Hall, in pratica è il nostro supervisore».

- Si dice un gran bene di questa vettura, lei cosa ne pensa?

«Dobbiamo essere realisti, non abbiamo il budget delle altre squadre ufficiali, ma abbiamo un ottimo team e questa è secondo me la miglior vettura da rally che abbiamo prodotto noi di M-Sport. Sono molto fiducioso, i ragazzi stanno facendo un ottimo lavoro e sono loro i primi a credere nella qualità di questa nuova Wrc, che ha fatto intravedere cose molto positive».

- E delle attuali Wrc cosa ne farete?

«Abbiamo prodotto in totale solo 6 Fiesta Wrc della seconda evoluzione, 4 saranno vendute in Francia, Italia, Estonia e Gran Bretagna al loro ritorno l'Australia, vale a dire quelle di Ostberg, Camilli, Tanak e Bertel-

li. Le altre due che restano in circolazione sono invece di proprietà una di Prokop e l'altra di Kubica».

- A proposito, ma Robert Kubica secondo lei rientra nel Mondiale o no?
«Ho la sensazione che lo rivedremo all'opera nel 2017, lui vorrebbe un programma misto tra Wrc e Wrc2 e stiamo mettendoci d'accordo, anche perché ha trovato degli sponsor (la federazione polacca ndr)».

- Ed invece il team ufficiale come sarà composto?

«Dopo il ritiro della Volkswagen tutti i giochi sono ancora aperti (il che evidenzia la piena volontà di Wilson di trattare sia con Ogier che con Latvala ndr). Posso dire che Eric Camilli sarà dei nostri al 100%, inoltre con Ott Tänak siamo in trattative avanzate. Lorenzo Bertelli si è prenotato per il momento per tre gare, cioè Svezia, Sardegna e un'altra da scegliere. Sto anche parlando con Mads Ostberg, mentre per Evans, che ha avuto un 2016 molto positivo nel campionato britannico e nel Wrc2, stiamo cercando di allestire un programma con la DMack. Elfyn è molto motivato e indubbiamente merita di avere una chance alla guida della nuova Wrc».

- Quando presenterete la vettura?

«La porteremo direttamente a gennaio a Montecarlo. Adesso siamo troppo impegnati nei test, alla guida della Fiesta Wrc 2017 ci saranno Camilli, Ostberg e Tänak, e dopo le prove effettuate in altitudine in Italia e sull'asfalto sulle Alpi francesi effettueremo altri 3 giorni di test sulla terra in Inghilterra, ed altri 3 giorni sempre sulla terra in Spagna, prima di provare sulla neve in Svezia».

Che aspettare dalla Fiesta Wrc 2017?

«A mio avviso la nuova Wrc è nata davvero bene, è infatti la miglior vettura che abbiamo prodotto in assoluto nella storia della M-Sport. Sono sicuro che l'anno prossimo vinceremo qualche gara, e lo dico a ragion veduta. L'ho anche guidata ed il feeling è stato ottimo sin dal primo chilometro. Torneremo ad essere protagonisti, ne sono certo». ●



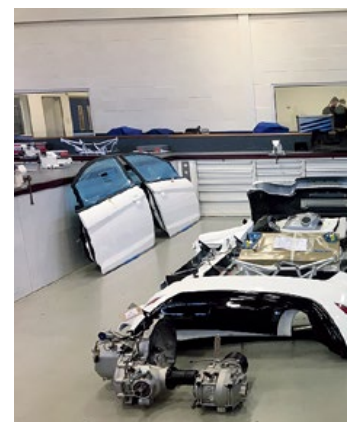
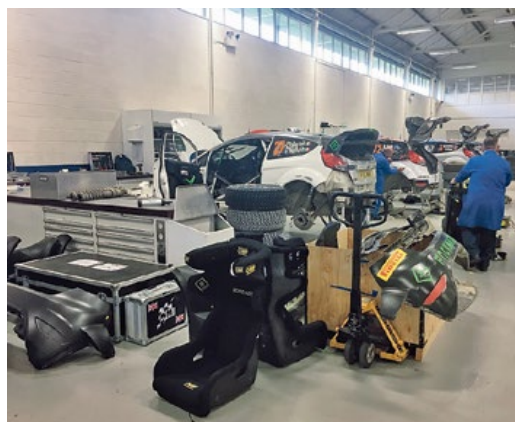
TENTAZIONE MOLTO FORD

← celebre scuderia fondata da Malcolm Wilson, che è nativo di queste parti ed acquistò nel 1997 quest'area dismessa, che ospitava sino al 1985 un ospedale psichiatrico dove lavoravano oltre 500 persone, trasformandola in qualcosa dove potrebbe andare tranquillamente in scena una puntata dell'ex celebre programma Rai "Orizzonti della scienza e della tecnica". Qui vengono infatti progettate e costruite di sana pianta, dalla A alla Z, tutte le Fiesta da rally griffate Ford che vediamo abitualmente in gara. Qui lavorano ben 246 persone di 14 nazionalità diverse in vari settori, cioè telaistica, carrozzeria, motori, cambi, impianti elettrici e via dicendo. Con una precisione addirittura maniacale del controllo di qualità, dato che vengono verificati anche tutti i pezzi che arrivano dai fornitori esterni quali ad esempio i turbo e gli impianti frenanti. Ogni settimana a Dovenby Hall viene prodotta una Fiesta R5, la vettura da corsa più venduta in assoluto degli ultimi decenni con i suoi 190 esemplari sinora sfornati, che generano un giro d'affari di oltre 8 milioni di euro annui, mentre nella factory polacca di Cracovia sono state sinora ben 65 le R2 già assemblate e vendute. Ed è qui, non lontano dal confine scozzese che dista solo una quarantina di km, che sta crescendo la nuova nata della squadra inglese, la Ford Fiesta Wrc 2017 Plus.

STA NASCENDO LA NUOVA FACTORY DI M-SPORT

In arrivo anche la pista-test

La M-Sport sta ampliando la sua base di Dovenby Hall. Malcolm Wilson sta infatti facendo le cose in grande e sono iniziati i lavori per la nuova struttura, il cosiddetto "Mec" (M-Sport Evaluation Centre), con la costruzione di nuovi capannoni e di una pista test su asfalto lunga 2,5 km che saranno pronti per il 2018. Oggi i test su asfalto vengono svolti su una strada a circa 10 km dalla factory, mentre quelli sulla terra vengono effettuati nella foresta di Greystoke, a circa 30 km dalla base di Dovenby Hall. L'operazione fa parte di un masterplan decennale che include anche la costruzione di un hotel di lusso con 60 stanze e di 25 case ad uso abitazione. Il Mec occuperebbe a fine lavori uno spazio di oltre 117.000 mq, dove poter effettuare anche sviluppo, test e valutazione tecnica di vetture stradali in partnership con varie case costruttrici. Sarebbe un modo per la M-Sport di ampliare il suo raggio di azione ed occuparsi in futuro anche di supportare lo sviluppo di vetture stradali, inserendosi così in un mercato di nicchia. ●





In Australia per il titolo **Wrc 2**

DALL'ALTRA PARTE DEL GLOBO LA CHIUSURA DEL MONDIALE, CON LA SFIDA TRA NEUVILLE E MIKKELSEN PER IL POSTO DI VICECAMPIONE

Il Rally di Australia, ultima prova del Mondiale 2016, si svolgerà questo weekend sugli sterrati del New South Wales. L'appuntamento iridato che si svolge nella terra dei canguri prevede quest'anno 312,98 km cronometrati suddivisi in 23 prove speciali, tra le quali spiccano il crono lungo 50 km di Nambucca, il ritorno della super speciale di Coffs Harbour e la confermata power stage di Wedding Bells. L'arrivo finale, vista la differenza di fuso orario di 10 ore, avverrà domenica quando in Italia saranno solo le 4 del mattino. La prova australiana sarà decisiva per l'aggiudicazione del titolo mondiale Wrc 2. Il pilota ufficiale della Škoda Motorsport Esapekka Lappi, che ora è terzo a quota 107 punti, è l'unico infatti che può ancora superare Teemu Suninen, leader della serie con 120 punti così come Elfyn Evans. Ma il gallese, nonostante abbia ottenuto gli stessi identici punteggi del finlandese, gli sta dietro per la discriminata dei piazzamenti in classifica generale relativi ai secondi posti. Lappi, per diventare campione, dovrà finire la sua gara almeno secondo nel Wrc 2, balzerebbe così in testa a quota 123, visto che deve scartare i due punti che aveva ottenuto in Sardegna. Il rally australiano, che vedrà stavolta al via solo 36 vetture, avrà poi tra i big un altro leit-motiv, cioè la volata finale per il titolo di vice campione del mondo tra Thierry Neuville (Hyundai) e Andreas Mikkelsen (Volkswagen). Con il belga favorito, visto che ora è secondo alle spalle di Ogier con 143 punti, seguito dal norvegese che segue al terzo posto a quota 129. ●

IN AZIONE NELLA QUIETE INGLESE

A sinistra la sede M-Sport a Dovenby Hall, dove vengono assemblate le Fiesta vendute in tutto il mondo. In alto le macchine in lavorazione, e sotto i pezzi preparati da spedire. A destra meccanici al lavoro sul motore e il nostro collaboratore in visita nella factory inglese



Pirelli lascia il Wrc

LA CASA MILANESE NON SI PRESENTERÀ AL VIA DELLA PROSSIMA STAGIONE IRIDATA. E DOPO VOLKSWAGEN IL MONDIALE PERDE UN ALTRO PEZZO DI STORIA

di Marco Giordo - foto Bettiol



Dopo la Volkswagen il Mondiale Rally perde un altro pezzo pregiato. La Pirelli ha alzato bandiera bianca e la prossima stagione non ci sarà. Una pessima notizia per l'Italia rallistica, che perde la sua punta di diamante nel campionato del mondo e che l'anno prossimo sarà quindi ancor meno rappresentata nella serie iridata. Un vero peccato. La Casa milanese ha volutamente rinunciato a presentare entro il 31 ottobre alla Fia la lista delle gomme ed i disegni dei battistrada da omologare per la prossima stagione. E non potranno, ora, calzare i suoi pneumatici le vetture impegnate nel Wrc2. Addio dunque alle coperture sviluppate dall'esperto tecnico sardo Terenzio Testoni e dai suoi diretti collaboratori sul campo Giuliano Orizio, Claudio Di Fabio e Luciano Cigarini, il mitico "Ciga". Una squadra, quella milanese, compatta e competente, stimata dall'ambiente, che da sempre orgoglio dell'Italia da corsa ai massimi livelli.

Forse lo stop è solo per un anno

Ma perché la Casa della Bicocca ha preferito abbandonare una specialità così prestigiosa e nella quale





STORIE ITALIANE CON PIRELLI

Bertelli, sopra, e Andolfi, a sinistra, hanno corso quest'anno con le Pirelli. Sotto, la vittoria di Solberg e Mills nella prima edizione del Rally Italia Sardegna nel 2004: sul podio con loro Brivo e Testoni (da sinistra)



Le reazioni

”

CI DISPIACE NON POTER PIÙ AVERE UN CONFRONTO DIRETTO CON LORO, PERCHÉ SONO TANTI ANNI CHE CI DIAMO GRANDE BATTAGLIA A LIVELLO TECNOLOGICO. È SEMPRE NEGATIVO IL MOMENTO IN CUI UN COSTRUTTORE SI RITIRA, PERCHÉ OVVIAMENTE PIRELLI È UN COMPETITOR DI ASSOLUTO VALORE E PER I RIVALI È UN CONCORRENTE QUALIFICATO IN MENO CON CUI MISURARSI

PASCAL COUASNON

MICHELIN

”

SPERO SIA SOLAMENTE UN ARRIVEDERCI E CHE SIA QUINDI UNA DECISIONE TEMPORANEA, PERCHÉ LA PIRELLI È CRESCIUTA NEL MONDIALE, UN CAMPIONATO DOVE HA FATTO SCUOLA, OTTENENDO IN PASSATO MOLTI TITOLI. MI AUGURO QUINDI DI RIVEDERLI GIÀ NEL 2018, ANCHE PERCHÉ PER TUTTI NOI È UN IMPORTANTE COMPETITOR DI RIFERIMENTO CON IL QUALE CONFRONTARCI

FIORENZO BRIVIO

D MACK

è cresciuta? «Abbiamo fatto un po' di valutazioni e deciso di supportare l'anno prossimo solamente il campionato Europeo e i campionati nazionali - ha commentato il tecnico Mario Isola al telefono da Interlagos, dove era impegnato per il Gp del Brasile di F1 - . Siamo presenti in oltre 300 campionati e abbiamo deciso di razionalizzare le nostre risorse. Ci vogliamo concentrare su determinati campionati Fia, come l'Europeo, e nei principali campionati nazionali, come quello italiano o quello britannico. Non stiamo abbandonando la specialità, non lasciamo i rally, stiamo cercando di ottimizzare il nostro impegno. Non è solo un problema di budget ma anche di fornire un servizio adeguato sui campi di gara con il nostro personale tecnico. Oltre al prodotto, infatti, bisogna offrire oggi un'adeguata struttura di assistenza e servizio, discorso che vale anche per i campionati monogomma. Sappiamo per esperienza che non si può lasciare un campionato in balia del destino. In ogni modo, voglio sottolineare che il nostro non è un addio al Mondiale ma un arrivederci. La nomina gomme è annuale, siamo usciti nel 2017 ma potremo tornare già nel 2018».

Polvere di stelle

Da sempre la Pirelli è legata a doppio filo al rallismo di vertice, sin dall'inizio degli anni '70. Erano i tempi dell'ingegner Mario Mezzanotte, l'"inventore" del mitico P7, il primo pneumatico ribassato da corsa. Poi, alla fine degli Anni '80, è arrivata l'epoca di Dario Calzavara ed in quel periodo sono cresciuti nel reparto corse della Casa milanese Gianfranco Martelli e Fiorenzo Brivio, due tecnici di assoluto spessore nella costruzione delle gomme da competizione. Martelli ci ha prematuramente lasciato nove anni fa mentre Brivio nelle ultime stagioni si era occupato solo di produzione e pista nel settore Gt. Poi, nel settembre del 2015, è passato alla D Mack, che ha visto subito migliorare le sue prestazioni... A gestire il reparto corse nel settore rally è stato invece negli ultimi anni Terenzio Testoni, competente tecnico sardo cresciuto al fianco di Brivio e Martelli. Sotto la sua guida, negli ultimi anni, gli pneumatici milanesi sono sempre stati protagonisti nei vari campionati nazionali, cogliendo vittorie a ripetizione.

Passando alle statistiche, l'ultima delle 180 vittorie ottenute dalle Pirelli nel Mondiale a partire dal 1973 risale al 2010, quando Loeb ed Elena si aggiudicarono il Rally del Galles sulla Citroën C4. Allora si correva in regime di monogomma, mentre le ultime vittorie ottenute dalle coperture milanesi in regime di concorrenza sono arrivate grazie a Petter Solberg e alla Subaru Impreza Wrc nel 2005, in Messico e in Galles. Sempre Solberg, nel 2003, ha regalato alla Pirelli l'ultimo titolo iridato in regime di concorrenza. Un anno dopo invece l'ultima vittoria iridata in Italia, ottenuta nella prima edizione del Rally di Sardegna, sempre grazie a Solberg. Fu quello un vero capolavoro di Testoni, che consigliò le gomme giuste al campione norvegese, che così ebbe la meglio sul pur scatenato Loeb. Infine, gli ultimi riconoscimenti alla Casa milanese sono arrivati con la Coppa Fia Produzione andata nel 2014 a Rendina e nel 2015 a Linari. ●

LA SERIE STERRATA DIVENTA NUOVAMENTE CAMPIONATO ITALIANO. È LA GRANDE NOVITÀ DEI RALLY 2017 NEL BELPAESE. MA NON TUTTI SONO CONVINTI. ECCO PERCHÉ

di Daniele Sgorbini

Passa dalle strade bianche, dalla polvere e dai sassi la vera novità di Rallylandia per l'anno (si spera) di grazia 2017. Il Trofeo Rally Terra, nato alla fine degli Anni '80, diventa un vero e proprio Campionato Italiano. Dopo anni di profonda crisi e la rifondazione del 2016, passata attraverso l'incorporazione delle gare della serie Raceday, più corte ma cariche di fascino e sempre molto ben frequentate, ecco la definitiva rivoluzione per la serie riservata ai terraioli che assume la stessa titolarità e la stessa dignità del CiWrc. Ora perciò non ci sono più scuse: se è ve-



Terra

nobile e tricolore

ro che nel nostro Paese si corre troppo poco sugli sterrati e che il loro peso all'interno del Tricolore Assoluto resta troppo sottodimensionato, è altrettanto vero che il prossimo anno chi vorrà cimentarsi esclusivamente sulla terra lo potrà fare puntando a un titolo tricolore. Un motivo in più per amare una serie che, grazie all'innesto di gare più corte e più economiche, può essere affrontata con un budget ridotto a quello imposto dal Cir e che è sicuramente propedeutica per avvicinarsi al Mondiale, visto che la serie iridata si corre in gran parte sulla terra. Tutti contenti, dunque? Non proprio, perché la promozione del Terra al rango di Campionato Italiano, ripropone la solita questione relativa ai troppi scudetti assegnati in Italia, come fa notare senza troppi giri di parole Eugenio Franzetti per Peugeot Italia: «Da sempre siamo contrari alla proliferazione di campionati e la nostra è la stessa idea da anni, non è cambiata. Credo che sia profondamente sbagliato avere tre Campioni Italiani di Rally, per Assoluto, Wrc e Terra. Così alla fine vincono in tanti e questa co-

POLVERE E GLORIA

Con la Subaru Gigi Ricci in azione al Rally della Valdorcia che ha chiuso i giochi nel Trofeo Terra 2016: dalla prossima stagione la disfida terraiola nazionale tornerà ad avere validità tricolore

sa non aiuta affatto a comunicare in modo chiaro la performance. Secondo me – continua Franzetti – bisognerebbe proteggere il Cir come fosse un Panda in via di estinzione, perché il Cir deve rappresentare il vertice assoluto del motorsport su strada. Tutto il resto deve venire dietro ed essere facilmente distinguibile. Invece con questo assetto non lo è affatto, sarebbe come se nel calcio chi vince la Lega Pro potesse chiamarsi campione d'Italia e cucirsi lo scudetto sulla tuta. Non ci siamo proprio». Poco convinto dello scudetto polveroso pure Massimiliano Fissore, direttore generale della Brc: «A titolo personale non posso che essere perplesso da questa novità – argomenta – per come la vedo io ci sono troppi campionati e soprattutto troppe gare e questa porta a una polverizzazione degli iscritti e a un impoverimento generale della qualità delle gare. In questo modo l'interesse è sempre più frazionato e sempre più in calo, dunque in quest'ottica mi pare che abbia ben poco senso fare un ulteriore Campionato Italiano».





AVERE TRE CAMPIONATI ITALIANI DI RALLY NON AIUTA A COMUNICARE BENE LA PERFORMANCE

EUGENIO FRANZETTI



PIÙ CHE DI UN ALTRO CAMPIONATO CREDO CHE IN ITALIA ABBIAMO BISOGNO DI PIÙ TERRA NEL CIR

RICCARDO SCANDOLA



«Anche se Brc avrebbe già in casa due piloti adattissimi a vincere entrambi i titoli: «Questo è vero – riflette Fissore – però onestamente mi sembra assurdo. Dirò di più: io sono per una riduzione drastica delle gare, non ne vorrei centinaia in Italia come avviene ora ma solo qualche decina ma molto più partecipate. E vorrei che i rally fossero davvero degli eventi, quelli del Campionato Italiano dovrebbero durare quattro giorni, quello del Terra due e via dicendo. Invece ora siamo all'assurdo di avere gare cortissime che si decidono sul filo dei decimi e nel bilancio complessivo della stagione si spende più per i test che per le gare, proprio per ricercare quel decimo che alla fine fa la differenza. Ha senso?». Non è convinto neppure Riccardo Scandola, patron

LA STAGIONE 2017

GARA COEFF.

CIR

Ciocco

Sanremo

Targa Florio

Adriatico

Salento 1,5

San Marino

Roma Capitale

Due Valli 1,5

CiWRC

Elba

1000 Miglia

Marca Trevigiana

Friuli

S.Martino di Castrozza

Como

CIT

Liburna Terra 0,75

Adriatico 1,5

San Marino 1,5

Nido dell'Aquila 0,75

Costa Smeralda 1

Val d'Orcia 0,75

COPPA ITALIA 1ª ZONA

Lanterna

Alba

Rally Valli Cuneesi

Rally del Rubinetto

COPPA ITALIA 2ª ZONA

Laghi

Benacus

Valli della Carnia

Bassano

COPPA ITALIA 3ª ZONA

Matese

Lucca

Pico

Pistoia

COPPA ITALIA 4ª ZONA

Casarano

Caltanissetta

Tirreno

Porta del Gargano



PER COME LA VEDO IO CI SONO TROPPI CAMPIONATI E SOPRATTUTTO TROPPE GARE: QUESTO NON AIUTA

MASSIMILIANO FISSORE



RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Sopra, Della Casa in azione al Costa Smeralda, sotto a sinistra Dalmazzini e in basso Marchioro: sono stati tre grandi protagonisti del Terra 2016. Nell'altra pagina Andrea Navarra e Simone Campedelli in basso in azione all'Adriatico

SERIE TRICOLORI E COPPA ITALIA

Stagione 2017 tutte le novità

Già annunciato l'ingresso del Salento, che nel 2017 festeggerà le 50 edizioni, spicca il coeff. 1,5 assegnato proprio alla gara pugliese. Niente più punteggio maggiorato dunque per il Targa Florio, mentre è confermato l'1,5 per il Due Valli, quale ultima gara del Tricolore. Nel CiWrc si registra l'ingresso del Friuli, mentre il nuovo Tricolore Terra conferma il medesimo assetto già visto nel 2016, con le 2 gare in coabitazione col Cir a coeff. 1,5, il Costa Smeralda a coeff. 1 e le più corte Liburna, Nido dell'Aquila e Val d'Orcia a coefficiente 0,75. La Coppa Italia, che passa da 3 a 4 zone, ciascuna composta da 4 gare. Spicca, in calendario, l'assenza di Cremona.

di Skoda Italia Motorsport: «La novità del Terra Italiano l'ho saputa da giornali – esordisce il fratello di Umberto – e francamente non ne ho compreso la ragione. Più che di un altro campionato, credo che in Italia abbiamo bisogno di più terra nel Cir, visto che due gare sono davvero troppo poche. Invece si continua con la tendenza di voler premiare un po' tutti». Dunque pollice verso anche per voi? «Da un punto di vista lavorativo – analizza Riccardo – potrebbe anche essere un bene perché un mio cliente che noleggia una vettura da me ora può ambire anche a diventare Campione Italiano Terra. Però per tutto il resto credo che l'idea non funzioni. Bisogna valorizzare maggiormente il Cir e soprattutto bisogna inserire più terra nel massimo campionato». ●



Navarra il Terra 2017 è una figata!

IL CESENATE TRE VOLTE VINCITORE DELLA SFIDA STERRATA E ORA COACH DI CAMPEDELLI NON HA DUBBI SULLA VALIDITÀ DELLA SERIE

«**I**l Trofeo Terra diventa Campionato Italiano? Con le prove del Liburna, del Costa Smeralda e tutte le altre? Che figata!». Il primo commento di Andrea Navarra è da romagnolo purosangue. Il cesenate che ha posato da qualche anno il corredo del traverso – ultima apparizione “vera” l’Adriatico 2011 vinto al volante della Mini Wrc targata Grifone – che ha in bacheca tre titoli riservati ai terraioli e che soprattutto è stato uno dei nostri migliori specialisti sulle strade bianche, non ha alcun dubbio: «Secondo me hanno fatto benissimo a promuovere il Trofeo Terra allo status di vero e proprio Campionato Italiano, perché il Mondiale si corre in gran parte sulla terra e dunque è giusto investire su questa superficie anche da noi. Sono perfettamente d’accordo con questa decisione. Poi il fatto che il Terra ora assegni un titolo Italiano potrebbe essere la spinta decisiva per convincere qualche Casa a investire di più per creare un Trofeo, come aveva fatto la Subaru ai tempi che aveva promosso in modo decisivo le corse su sterrato».

Insomma, Navarra – che negli ultimi mesi ha deciso di supportare Simone

Campedelli – consiglierebbe a un giovanissimo di farsi le ossa nel nuovo Tricolore Terra? «Senza dubbio sì – risponde deciso – proprio perché come ho detto a livello Mondiale si corre soprattutto sulla terra. Quindi se non si hanno le possibilità di correre subito all’estero, l’idea dell’Italiano Terra mi pare più che buona». Buona per gli altri, o buona anche per un possibile ritorno in servizio per il pilota capace



di chiudere 4° assoluto nel Rally d’Italia 2004? «A dire il vero mi piacerebbe proprio e se potessi tornare, lo farei senz’altro in un contesto del genere. Al momento però gli impegni di lavoro non me lo permettono, poi sto seguendo Campedelli e voglio farlo nel modo migliore. Ma il mio alle corse non è un addio, è soltanto un arrivererci». ●

L'ALBO D'ORO DEL TERRA

1989	Gr.A R.Deila	Lancia Delta Integrale
	Gr.N Vicario	Lancia Delta Integrale
1990	Gr.A Gregis	Lancia Delta 16V
	Gr.N Sipsz	Lancia Delta 16V
1991	Gr.A Buscone	Lancia Delta 16V
	Gr.N Novello	Ford Sierra Cosworth 4x4
1992	Gr.A Stagni	Lancia Delta 16V
	Gr.N S.Fabbri	Ford Sierra Cosworth 4x4
1993	Grossi	Lancia Delta HF Integrale
1994	Grossi	Lancia Delta HF Integrale
1995	Grossi	Toyota Celica 4WD
1996	Ercolani	Subaru RS-Impreza WRX STi
1997	Grossi	Toyota Celica GT4
1998	Gregis	Subaru Impreza WRX STi
1999	Tempestini	Subaru WRX STi-Toyota Corolla
2000	Cunico	Subaru Impreza WRC
2001	Cunico	Subaru Impreza WRC
2002	Navarra	Subaru Impreza WRC
2003	Navarra	Subaru Impreza WRC
2004	Navarra	Subaru Impreza WRX STi
2005	Grossi	Peugeot 206 WRC
2006	Grossi	Peugeot 206 WRC
2007	Campedelli	Mitsubishi Lancer Evo IX
2008	Trentin	Peugeot 207 S2000
2009	Rossetti	Abarth Grande Punto S2000
2010	Arminen	Subaru Impreza WRX STi N14
2011	Mikkelsen	Škoda Fabia S2000
2012	Trentin	Peugeot 207 S2000
2013	Ricci	Subaru Imoreza WRX
2014	Travaglia	Mitsubishi-Peugeot 207 S2000
2015	Trentin	Peugeot 207 S2000
2016	Ceccoli	Skoda Fabia S2000



SCANDOLA E IL MONTE

Dopo la bella prestazione in Sardegna, quando fu costretto al ritiro per un problema dopo aver fatto segnare tempi al vertice del Wrc2, Umberto Scandola guarda con sempre maggiore interesse alla categoria iridata. E, sfumata la possibilità di schierarsi in Galles per il finale del Tricolore, a Verona stanno pensando di schierare Scandola e D'Amore a Montecarlo.

ROVANPERA JR.

Al Monza Rally Show (2-4 dicembre) ci sarà anche Kalle Rovanner Junior. L'appena 16enne figlio d'arte sarà seguito da papà Harri, ex-pilota ufficiale Peugeot.

TERRE DEL SALENTO

Iscrizioni aperte per la 1ª edizione del Terre del Salento, Rally Day valido per il Campionato Regionale 5ª Zona in programma l'11 e 12 dicembre. Due le prove speciali previste, Corsano e Torre Vado. Partenza e arrivo saranno a Torre Vado e marina di Morciano di Leuca.

POWER CAR CROATA

Buon risultato per l'altoatesino Bernd Zanon, che ha chiuso al terzo posto il Rally do Porec in Croazia con una Peugeot 207 S2000 di Munaretto.

FEDERIGHI NAVIGA

La due volte campionessa "rosa" sarà al via del Rally di Pomarance a fianco di Marco Runfola sulla Clio R3 che gli ha assicurato il titolo nazionale. Una breve parentesi, perché la pilotessa massese sta valutando l'idea di affrontare il Rally Day della Fettunta di inizio dicembre al volante di una Renault Clio S1600.

PEUGEOT RILANCIA

Il Peugeot Competition 2017 promette novità per la 208 R2B. La filiale italiana sta definendo infatti due serie riservate alla vettura: una legata al Cir ed una legata ad una dozzina di gare varie scelte nel resto del calendario nazionale. Possibile anche una terza serie aperta agli altri modelli Peugeot e legata ai Campionati Regionali come quest'anno.

RICOVERATO IN OSPEDALE L'EX-IRIDATO MANAGER TOYOTA

Makinen che crash test!

La scorsa settimana Tommi Makinen (sotto, foto Holmes) ha avuto un brutto incidente nella zona di Valence, nel centro della Francia, mentre stava provando sull'asfalto la nuova Toyota Yaris Wrc. La vettura ha subito forti danni e le prove sono state immediatamente sospese. Ed il quattro volte iridato divenuto team manager è stato per precauzione portato in ospedale per accertamenti.



Tra l'altro, la squadra giapponese stava contemporaneamente provando sulla terra nel sud della Francia, a Chateau Lastours, con Hanninen, a conferma della continua ricerca di competitività per la nuova Wrc nipponica. Si mormora che dopo ben 86 giornate di test, la vettura non mostri ancora segni di miglioramento apprezzabili, per una situazione che appare difficile. Uno scetticismo che continuerà a circolare almeno sino al 13 dicembre, quando la Yaris Wrc 2017 sarà presentata ad Helsinki.

MENTRE A SVILUPPARLA SARÀ QUASI CERTAMENTE MIKKELSEN

Demaison progetta la Polo R5

Saranno il responsabile tecnico, François Xavier Demaison, e il team principal, Sven Smeets, ad occuparsi direttamente del programma di sviluppo della nuova Volkswagen Polo R5 che la Casa tedesca farà esordire nel 2018. Ad occuparsi dello sviluppo di questa nuova vettura potrebbe essere addirittura Andreas Mikkelsen, che dopo il clamoroso ritiro della Vw dal Mondiale sembra sia stato sinora poco richiesto dai vari team manager degli altri team impegnati nel Wrc.

MENTRE LA HYUNDAI 2017 HA GIRATO AD ALMERIA CON SORDO

Meeke e la C3 da test in Galles

Citroën e Hyundai hanno provato a fondo la settimana scorsa in vista della prossima stagione. La Casa francese è stata impegnata nella sessione denominata "#Test 9" con Kris Meeke e la C3 2017 sugli sterrati del Galles; mentre il team sudcoreano ha svolto prove tecniche in Spagna con la i20 Wrc Plus, sugli sterrati della zona di Almeria con Sordo.

OTTO MINI, TRE TOYOTA E QUATTRO PEUGEOT UFFICIALI AL VIA

La Dakar fa il pieno

Il 23 novembre a Parigi si terrà la tradizionale conferenza stampa di presentazione della Dakar 2017 che prenderà il via da Assuncion, in Paraguay, il 2 gennaio, per terminare a Buenos Aires il 14 dopo 11 tappe attraverso Paraguay, Bolivia ed Argentina e con giorno di riposo a La Paz. La X Raid schiera ben 8 Mini - per Hirvonen, Terranova, Menzies, Al Rajhi, Garafulic, Przygonski, Schott e Abu Issa - mentre la Toyota schiera De Villiers, Roma e Al Attiyah. Infine la Peugeot, che con la nuova Dkr3008 si affida ad un team colaudato: Peterhansel, Sainz, Loeb e Despres.



CON FAPPANI SULLA C3 WRC

Cairoli sfida Rossi a Monza

Dopo aver battuto Valentino Rossi lo scorso anno nel Master Show, Tony Cairoli è pronto a rendere dura la vita al pesarese anche nel rally vero e proprio. La prossima sarà infatti la quarta partecipazione consecutiva dell'asso del tassello a Monza, una gara in cui ha sempre dimostrato di essere molto competitivo. Al fianco di Cairoli sulla Citroën Ds3 Wrc Marelli (in alto) ci sarà Danilo Fappani. I due avranno come compagni Alessandro Bosca e Roberto Aresca, con una Fiesta Wrc.

E FA IL MONZA CON LA HYUNDAI

Andolfi prova la Skoda R5

Fabio Andolfi sarà al via del Monza con una Hyundai i20 R5. Nel frattempo, il 23enne giovanotto di belle speranze che corre con i colori di Acì Team Italia ha provato la Skoda Fabia R5 sugli asfalti del Rally Due Valli. Per il programma nel Wrc2 del prossimo anno con Andolfi, dopo il recente ritiro dal mondiale della Pirelli, Acì Team Italia dovrà ora trovare una nuova partnership per le gomme.

INVESTITO UN FOTOGRAFO

Tragedia in Corsica

Tragedia in Corsica al Rally regionale Mare e Machja disputato sabato 12 nei dintorni di Ajaccio. La Renault Clio S1600 dell'equipaggio Poli-Santoni (sotto) è uscita di strada nella seconda prova speciale, la Marato-Bellevalle, ed ha investito il fotografo locale Stephane Giraudi che è poi deceduto a causa delle ferite riportate. La gara è stata sospesa e Christian Leca, presidente dell'Asac Tour de Corse, ha prontamente invitato gli appassionati locali a seguire con maggior responsabilità le competizioni automobilistiche.



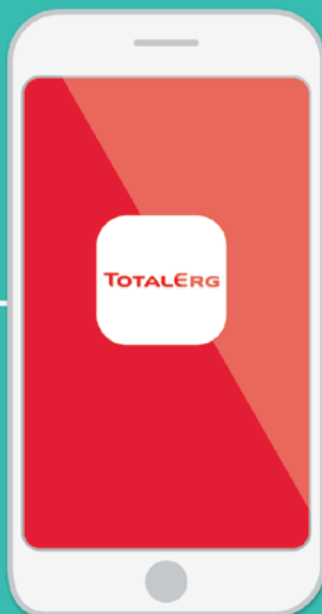


GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



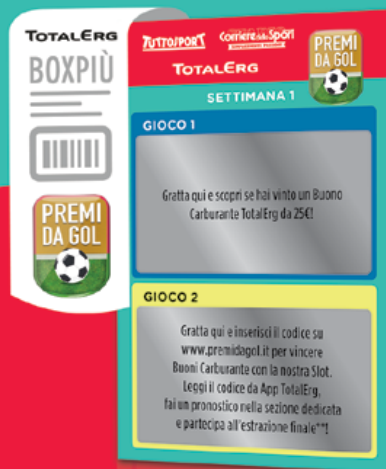
FAI UN
PRONOSTICO

SCOPRI SE
HAI VINTO!



SCARICA
L'APP

TOTALERG



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

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

Iniziativa valida dal 24 ottobre 2016 al 5 febbraio 2017.
Montepremi di 513.200€. Regolamento completo su www.premidagol.it

SEMPRE TIPO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG

CHINI CON DOUBLE T

Prime conferme per la Nascar Whelen Euro Series 2017. Dopo avere vinto il titolo della Elite 2 lo scorso anno con Gianmarco Ercoli ed il Trofeo Rookie 2016 con Riccardo Geltrude, il team Double T ha ufficializzato l'accordo con il gentleman Massimiliano Chini, che guiderà una Ford Mustang facendo il proprio debutto assoluto nella serie.

TCR LASCIA MACAO

Le gare di questo weekend nell'ex Protettorato della International Series saranno le ultime del Tcr sul Circuito da Guia. Il caos creato dalla Fia (inserite al via anche le vetture turbo del Ctcc e Btcc, senza chiedere nulla agli organizzatori) ha spinto l'entourage di Marcello Lotti a rinunciare definitivamente a Macao per il calendario 2017. Torna il Wtcc?

TROFEO NAPPI

Definito il programma del 10° Trofeo Natale Nappi organizzato dalla Scuderia Vesuvio. Sul Circuito del Sele di Battipaglia, sabato 19 novembre si comincerà con le verifiche, le prove libere e quelle di qualifica. Domenica la lunga sequenza di gare (due manche da sei giri ciascuna), con la classifica stilata sulla base del miglior tempo siglato da ciascun pilota.

24 ORE DI ADRIA

Si svolgerà il 26 e 27 novembre la 24 Ore di Adria. Protagoniste, come l'anno scorso, saranno le Seat Ibiza da 200 cv già impiegate nel monomarca tricolore. Ogni equipaggio si potrà comporre di un minimo di sei fino a un massimo di dieci piloti, confermata la partnership con Yokohama Italia.

SCOMPARSO PATRIARCA

Martedì 9 è venuto a mancare Bruno Patriarca, costruttore di biposto Sport, Junior, Baby Junior, Berlinette e quadricicli da città. Aveva 81 anni. Suo il merito di aver assistito la prima monoposto di Andrea De Cesaris. Era stato pilota di ottimo livello e si era ritirato in un paesino dell'entroterra teramano continuando a lavorare fino all'ultimo.



IL LECCESE CONFERMATO ALLA PRESIDENZA ACI

Ok per Sticchi Damiani

Angelo Sticchi Damiani è stato confermato presidente dell'Ac per il quadriennio 2017-2020. Il leccese è stato votato dall'Assemblea dell'Automobile Club d'Italia con una maggioranza del 97 per cento. Salito al vertice della Csa nel 2009, è stato eletto per la prima volta alla presidenza Ac nel 2011 ed è attualmente membro del Senato Fia, del Consiglio Mondiale dello Sport e dell'European Board della Federazione Internazionale. In campo sportivo, tra i vari meriti, a Sticchi Damiani va riconosciuto di avere da subito creduto recentemente nel progetto Fia della F.4, oggi vera fucina di giovani talenti.

A GIUGNO LA TRASFERTA DI BRNO

5 tappe per la 3h Endurance 2017

Alla 6 Ore di Roma è stato ufficializzato il calendario 2017 della 3 Ore Endurance Champions Cup. Si articolerà come quest'anno su cinque appuntamenti. Novità la tappa di

Brno del 10 e 11 giugno, unica trasferta estera. Prima gara al Mugello il 9 aprile. Terzo round a Misano il 16 luglio, poi Imola l'1 ottobre. Epilogo sempre alla 6 Ore di Roma, il 19 novembre.

UN PROTOPO CELEBRA LA YAMAHA XSR 900 ABARTH

Ecco la Tributo XSR

È la concept car svelata dalla Casa dello Scorpione per celebrare la presentazione della nuova Yamaha XSR 900 Abarth, la prima moto nata dalla collaborazione tra i due marchi. Caratterizzata dalla sua livrea grigia con finiture rosse, questo prototipo presenta diverse componenti in fibra di carbonio che condivide con la Yamaha XSR Abarth, così come l'impianto di scarico Akrapovic ultraleggero. Dello scorso anno la serie speciale 695 biposto "Yamaha Factory Racing Edition", con una livrea blu e bianca e motore da 190 cv.



ESORDIO A HOMSTEAD

Mancinelli 1° nel Ferrari Usa

Daniel Mancinelli ha coronato con due vittorie e la pole, ottenuta in entrambe le sessioni di qualifica, il suo debutto nel Ferrari Challenge Trofeo Pirelli North America, avvenuto a inizio mese sul circuito di Homstead. Il pilota marchigiano, quest'anno protagonista nel Campionato Italiano Gran Turismo con la Ferrari 488 Gt3 della Easy Race, è sceso in pista con i colori del team The Collection supportato dalla TR3 Performance, dominando la prima gara fin dal via e concedendo il "bis" in gara-2, quando ha recuperato subito la posizione di testa che aveva perso in partenza.

TEST FIA WEC

Dracone con la LmP 1 di Kolles

Francesco Dracone prenderà parte ai Rookie Test del Wec in programma sul circuito del Bahrain il 20 novembre, all'indomani dell'ultimo appuntamento del Mondiale Endurance. Il piemontese, che nel 2015 ha preso parte a cinque gare della IndyCar dopo diverse stagioni di militanza nella Auto Gp, scenderà in pista al volante della LmP1 del team Kolles. Dracone, che sta attualmente lavorando per un programma 2017, quest'anno ha fatto solo qualche apparizione nella serie VdeV, dove è stato fondamentalmente impegnato nel ruolo di "coach driver".

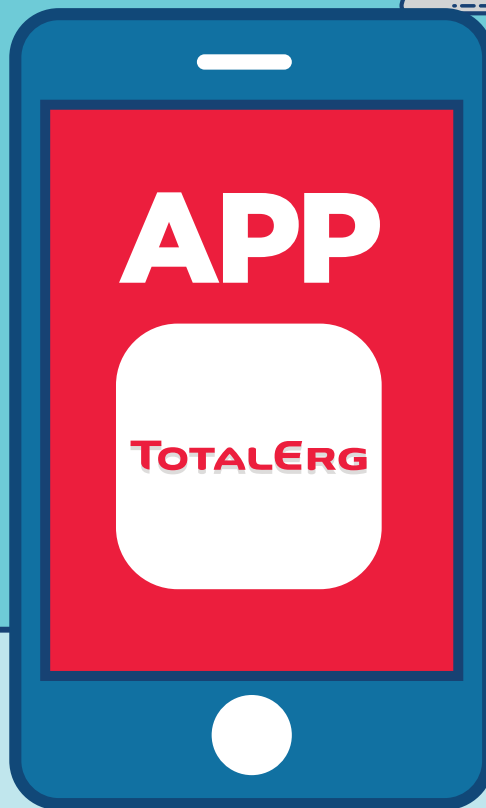
GT CHALLENGE

A Sepang due Audi Phoenix

Fervono i preparativi per la 12 Ore di Sepang, ultimo appuntamento dell'Intercontinental Gt Challenge, che si terrà il 9 e 10 dicembre. Il team Phoenix Racing schiererà due R8 Lms, una per René Rast, Pierre Kaffer e Markus Winkelhock, mentre sull'altra si alterneranno Robin Frijns, Christopher Haas e Laurens Vanthoor. Quest'ultimo guida al momento la classifica, con sei punti di vantaggio, e proverà a portare alla Casa di Ingolstadt anche il titolo costruttori.

**PER RISPARMIARE
SUL CARBURANTE,
SCARICA L'APP
TOTALERG.**

TOTALERG



Info, condizioni e regolamento Box Più® su totalerg.it

TOTALERG

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Dromedari-Mondini-Uboldi (Ligier Jsp3); 2. Cioci-Fischella-Moiseev (Ferrari 488 Gt3).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



La sete non ferma la **Ligier**

IL MAGGIORE CONSUMO DI CARBURANTE ED IL SERBATOIO PIÙ PICCOLO NON FERMANO L'ASSALTO DI DROMEDARI-MONDINI-UBOLDI CHE VINCONO DAVANTI A CIOCI-FISCHELLA-MOISEEV

di [Dario Lucchese](#) - foto [FotoSpeedy](#)

CAMPAGNANO DI ROMA - Una vittoria tutt'altro che scontata, quella che Andrea Dromedari, Giorgio Mondini e Davide Uboldi hanno ottenuto nella 6 Ore di Roma, portando al successo la Ligier LMP3 del team Eurointernational, alla sua prima uscita in Italia. Esordio trionfale per la vettura francese sul circuito laziale, a dispetto della concorrenza nei confronti della quale pagava un consumo superiore, disponendo al contempo di un serbatoio più piccolo. A premiare è stato un anno di esperienza nella Elms, che ha portato la squadra di Antonio Ferrari a attuare una strategia dei pit-stop perfetta, incluso uno "splash and go" effettuato a 20 minuti dal traguardo, che ha



Roma gara test in vista del 2017

A VALLELUNGA SI SONO VISTI TANTI NUOVI POSSIBILI ACCOPPIAMENTI CHE POTREBBERO AVVERARSI NEI VARI CAMPIONATI ENDURANCE



LIGIER VINCENTE

Sopra la vettura dell'Eurointernational, quando passa sul traguardo e poi Dromedari, Mondini e Uboldi in festa a fine gara sulla griglia di partenza. A destra la Ferrari 458 seconda classificata di Cioci, Fisichella e Moiseev. In basso a sinistra la sfortunata Renault R.S. 01 di Kubica, Bobbi e Roda, a destra la partenza



Giunta alla 26ª edizione, la endurance capitolina anche quest'anno ha potuto contare su uno schieramento di elevato livello. Il tradizionale appuntamento di fine stagione, pur non riuscendo a riproporre i numeri di alcuni anni fa (18 gli equipaggi al via, tre in più comunque rispetto al 2015), rimane una gara di riferimento per team e piloti, anche come banco di prova in ottica della stagione successi-

va, anticipando diverse novità. È in questo senso che va vista la presenza di Davide Uboldi sulla Ligier Jsp3 della Eurointernational. Il neo-campione italiano Prototipi, già vincitore della 6 Ore nel 2007, sta infatti valutando la propria partecipazione nell'European Le Mans Series 2017 con la squadra di Antonio Ferrari. Lo stesso impegno dell'Orange 1 Team Lazarus, che sette giorni prima aveva festeggiato

a Barcellona il titolo dell'International Gt Open, potrebbe essere inteso come un'anteprima per un possibile coinvolgimento nella serie Blancpain del prossimo anno.

La squadra di Tancredi Pagiario a Vallelunga ha fatto debuttare sulla Huracán Gt3 Nicola De Marco, il 23enne polacco Artur Janosz (in arrivo dalla Gp3) ed il francese Nathanaël Berthon. Un ottimo esordio, nonostante si trattasse della prima volta con le gomme Pirelli, condito dal terzo posto assoluto.

"Gara test" anche per Roberto Gentili, che ha fatto il proprio esordio sulla Lamborghini della Ombra Racing con cui sta cercando di imbastire un programma proprio nell'International Gt Open.

Ad alternarsi al volante con il romano sono stati Marco Cassarà ed Alex Frassinetti, che dei tre era l'unico ad avere già esperienza su questa vettura, con cui aveva conquistato tra l'altro una vittoria proprio a Vallelunga nel Campionato Italiano Gran Turismo. I 20 giri persi, prima per cambiare una gomma e poi per un problema ad una sospensione conseguenti al contatto avuto nelle fasi iniziali con la Ferrari 458 di Jaime Melo, hanno relegato in nona posizione l'equipaggio del team guidato da Davide Mazzoleni. ●



consentito di completare gli ultimi giri, subito dopo un intervento della safety car, in totale sicurezza. A riprova del ritmo elevatissimo di questa edizione, il fatto che la vettura di testa abbia completato 222 tornate (11 in più di quelle percorse lo scorso anno), nonostante due neutralizzazioni. A mancare è stato il confronto con la R.S. 01 ed una coppia di tutto rispetto come quella formata da Robert Kubica e Matteo Bobbi, i quali si sono alternati al volante con Davide Roda. Il polacco in qualifica ha stabilito il quarto tempo, mantenendo la terza posizione durante il primo "stint" di guida; in seguito un problema ai freni ha tuttavia rallentato e poi costretto al ritiro l'equipaggio dell'Oregon Team.

Ancora sfortuna, dunque, per la squadra di Jerry Canevisio e Giorgio Testa: nel 2015 era stato un inconveniente alla pompa della benzina, dopo avere centrato la pole, a decretarne lo stop. Chi ha potuto festeggiare un eccellente secondo posto è stato il terzetto della Kaspersky Motorsport, formato da Alexander Moiseev, Giancarlo Fisichella e Marco Cioci, che si sono alternati sulla Ferrari 488 prima tra le Gt. Per questi ultimi si è trattato di una sorta di prova generale dopo l'annuncio che nel 2017 prenderanno parte con la squadra russa alla Blancpain Gt. Fisichella, dalla seconda fila, ha preso il comando ed ha lottato per diversi giri con Mondini, prima che il pilota svizzero riuscisse a passarlo. Un contatto con un doppiato ha poi coinvolto senza colpe Cioci, costringendolo a rientrare ai box con un cerchio rotto; senza questo fuori programma, probabilmente per il romano (con cinque affermazioni il più vittorioso nella 6 Ore) ed i suoi compagni sarebbe stato più facile mettere pressione al terzetto di testa. Podio e secondo posto di classe per la Lamborghini Huracán Gt3 dell'Orange 1 Team Lazarus, con Nicola De Marco, Natanaël Berthon e Artur Janosz. Il poleman Ivan Bellarosa e Guglielmo Belotti, altri protagonisti mancati con la Wolf GB08 della Avelon Formula e vincitori della scorsa edizione, non si sono invece neppure schierati per un problema di motore. Tra i Prototipi va segnalato il quarto posto, ed il secondo tra i Bronze, della Tatuus Py01 di Marco Biffis e Vito Rinaldi, primi nella 3 Ore Ecc che ha visto il traguardo dopo 180 minuti. Anche se a conquistare il titolo della categoria, che si decideva proprio a Vallelunga, è stato Luca Pirri. Festa amara per il pilota della Lp Racing, che si alternava con Gabriele Lancieri e Diego Romanini su un'altra Wolf Cn2, ferma a pochi minuti dal termine per un problema meccanico. Degno di nota il quinto posto assoluto della Porsche di Autorlando, divisa da Giacomo, Matteo e Paolo Bossini. ●

ENDURANCE 2.0

Bmw M3 di nuovo al top

Walter Palazzo e Paolo Meloni nel nome del padre. A Vallelunga l'equipaggio del W&D Racing Team ha riportato al successo, nella quinta edizione della Endurance 2.0 che si è svolta a supporto della 6 Ore di Roma, la stessa Bmw M3 E46 in configurazione 24 Hours Special con cui nel 2014 il compianto Walter Meloni "Senior" aveva conquistato il terzo posto nel Tricolore Endurance, al termine della sua ultima stagione. Un vittoria costruita fin dalle qualifiche con la pole di Meloni "Junior", reduce dalle due doppie affermazioni di Adria e Mugello nella Coppa Italia Turismo. Il sammarinese, durante i primi 60 minuti ha accumulato un vantaggio di quasi 10" nei confronti della Seat Leon divisa da Andrea Argenti e Fabian Peroni. Gap che Palazzo è poi riuscito ad estendere ulteriormente nel corso del secondo stint. Podio per due terzi monopolizzato dalle vetture iberiche, con l'altra "Cup Racer" di Alessandro Ravello e Filippo Vita alla fine terzi davanti alla Lotus Elise di Filippo Manassero e Mario Minelli. Ottimo il quinto posto assoluto ottenuto dall'equipaggio formato dai giovanissimi Francesco Massimo De Luca e Michele Malucelli, in equipaggio sull'unica Mitjet presente con il rientrante Enzo Stentella (la cui ultima apparizione risaliva al 2005). Un problema alla sospensione, ha messo invece fuori dai giochi Alessio Caiola ed Ercole Cipolla, anche loro al via con una Seat Leon.

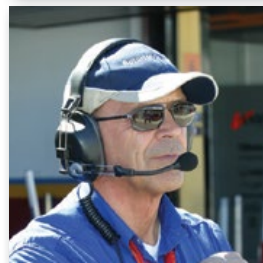


TANTI PROTAGONISTI

In alto, la Lamborghini di De Marco, Berthon e Janosz, sopra la partenza della Endurance 2.0, a destra la Wolf GB08 di Deodati-Romani, sotto la Ferrari 458 della Easy Race di Geri, Melo e Schirò



BUON COMPLEANNO ORLANDO



-PREPARAZIONI-
ORLANDO REDOLFI s.r.l.
www.orlandor.com – info@orlandor.com



てぎ



TWIN RING MOTEGI



Il riscatto dell'ex



HEIKKI KOVALAINEN HA VINTO IL TITOLO SUPER GT GIAPPONESE ASSIEME A KOHEI HIRATE, A SCAPITO DEI NOSTRI RONNIE QUINTARELLI E ANDREA CALDARELLI

di [Marco Cortesi](#)

MOTEGI - Quello che doveva essere un confronto esaltante per i colori italiani si è trasformato nel primo titolo nel Super Gt giapponese per Heikki Kovalainen. Arrivato sul tracciato della prefettura di Tochigi alla rincorsa di Ronnie Quintarelli ed Andrea Caldarelli, il finlandese, sfruttando al meglio la "bomba" che la Lexus gli ha messo in mano e l'eccellente contributo del compagno di squadra Kohei Hirate, si è regalato un weekend perfetto. Per Quintarelli, in coppia col giapponese Tsugio Matsuda, non è arrivato il terzo titolo consecutivo. Un titolo che avrebbe aggiunto un nuovo record alla bacheca del veronese, già pilota più vincente della storia della serie, della Nissan e probabilmente di tutto l'automobilismo nipponico. Caldarelli, insieme a Takuya Izawa, ha lottato al meglio arrivando a diventare il rivale più pericoloso del team Sard, ma pagando lo scotto di due pit-stop non ottimali. Oltre che di un costruttore... contento così ed intenzionato a non rischiare il titolo per una scaramuccia interna. Alla fine, è arrivato un secondo posto in gara-2 e nel campionato.



TE



IL BILANCIO DEGLI ITALIANI

Dispiacere e volontà di riprovarci

Forse, il terremoto avvertito in pista sabato mattina era già di per sé un cattivo presagio per i colori italiani. La delusione più grande è stata proprio quella subita dalla Nismo, dove si è restati al comando tutta la stagione pur lasciando per strada qualche "se", come la vettura a secco negli ultimi giri a Suzuka, l'incidente in doppiaggio di Buriram ma soprattutto, in ultimo, le difficoltà con le gomme hanno messo fuori strada Quintarelli e compagni sin dall'inizio a Motegi. Dopo un venerdì bagnatissimo e caratterizzato da un clima invernale, sabato e domenica hanno portato un miglioramento che ha richiesto ai "gommisti" capacità di adattamento. Si è così aperto un gap che in Michelin è stato duro da recuperare, con una scelta di gomma sbagliata per la prima corsa 1 ed una difficoltà a mantenere lo stesso passo degli avversari per i lunghi stint. Viceversa, in Lexus è fatto tutto bene, presentandosi con un motore aggiornato e dotato di più spinta ai regimi medio-alti. Agli uomini in rosso della Nismo non è bastato l'impegno, dopo l'avvio con due vittorie che avevano portato carica ma anche tanta zavorra da gestire. Non è bastato nemmeno il lavoro "dietro le quinte".

La positività dell'ingegnere Takeshi Nakajima, compagno di tante vittorie per Quintarelli, il "tocco" del preparatore atletico Ohta san, ed il calore di un pubblico sterminato che ha trasformato le tradizionali "pit walk" in vere e proprie maree umane. Caldarelli, che poteva disporre della vettura più performante grazie al lavoro della casa madre delle tre ellissi, ha fatto tutto il possibile. Accompagnato in pista per l'occasione dall'amico Federico Sceriffo, campione del drifting internazionale riuscito ad entrare nell'élite nipponica della disciplina, il pescarese si è dovuto arrendere ad un risultato che non ha controbilanciato l'effettivo andamento del weekend, anche se i riscontri, già dalla prima qualifica, davano Kovalainen come primo attore assoluto. Forse anche per questo in Toyota ci si è un po'... accontentati. Con una vettura sul punto di vincere

il titolo, non si è voluto rischiare, cosa che di fatto ha limitato le possibilità di tutti gli altri compagni di marca di attaccare con più aggressività. Dopo una stagione, quella passata, ricca di complicazioni, Kovalainen e Hirate si sono riproposti al meglio in questo 2016. Per il primo, si tratta di una bella conferma dopo l'uscita dalla Formula Uno e la necessità di cambiare tutto il suo stile di guida, ora meno aggressivo che nella massima serie. Per il secondo, arriva un'affermazione che fortifica il suo status di grande e popolare professionista. Al team Sard si è giocata la partita al meglio sin dai test, ed il risultato è stato sensazionale, con un ritorno alla corona sospirato e meritato. Per l'Italia, con Quintarelli inamovibile e Caldarelli prossimo alla riconferma, se ne riparlerà nel 2017.

IL PUBBLICO

Tanta attenzione per gli appassionati

È tanta, tantissima la passione dei tifosi che accompagnano il Super Gt. A Motegi, tracciato di certo non facilmente raggiungibile e posizionato in piena campagna, si è arrivati a numeri da record. Ed in pista sembra sempre festa. Dagli appassionati in grado di presentarsi la mattina presto e attendere seduti per ore solo per entrare per primi alla pitwalk, ai tanti che hanno unito alla gara una scampagnata con famiglia, da coloro che sulle tribune stendono plaid e fanno picnic, rigorosamente con tutto l'armamentario coordinato coi colori della loro vettura preferita, ai tanti fotografi amatoriali con dotazioni tecniche da fare invidia ai professionisti europei. A stupire poi è in particolare l'attenzione per i bambini, protagonisti di una loro pit-walk e allietati con le tante mascotte per le quali vanno pazzi. Il successo (decine di chilometri di coda in uscita a parte) è il risultato di una promozione intelligente, orientata a far crescere la fedeltà verso la disciplina sin dai più piccoli tramite un clima appassionante e sinceramente gioioso. Una situazione che meriterebbe di essere osservata anche da tutti gli altri campioni che ambiscono ad un ruolo primario nel mondo delle corse. ●

A MOTEGI FESTA LEXUS

Sopra il via della gara che ha assegnato a Kovalainen e Hirate, a sinistra, il titolo conseguito con la loro Lexus, in basso a sinistra. In alto la Nissan Gt-R del quattro volte campione Ronnie Quintarelli e la Rc F di Andrea Caldarelli

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sasaki-Yanagida; 2. Kovalainen-Hirate.
Gara-2: 1. Kovalainen-Hirate; 2. Oshima-Caldarelli

Classifiche compl. riportate alle pag. 80-81



TUTTI E TRE I PILOTI A PIEDI

I tre portacolori Lada, cioè Gabriele Tarquini, Nicky Catsburg e Hugo Valente, ora dovranno trovare un nuovo programma per il 2017

Se Lada a gambe

COLPO DI SCENA NEL WTCC, LA CASA RUSSA LASCIA IL CAMPIONATO E METTE IN CRISI TUTTO IL MONDIALE TURISMO

Giovedì scorso un fulmine ha colpito in pieno l'albero (già non proprio in salute) del Wtcc, dandogli fuoco. Certo, poi sono arrivate le parole di Eurosport Events a gettare acqua per salvare il salvabile, ma l'impresa è ardua. Tralasciando la figura retorica, i fatti: Alexander Bredikhin, Direttore Marketing di AvtoVaz, ha annunciato al Russian Motorsport Forum del Moscow Raceway che Lada rinuncerà dal prossimo anno al Mondiale Turismo. Si concentrerà, assieme al suo sponsor principale Rosneft, sulla Russian Circuit Racing Series, cioè il campionato sovietico a ruote coperte.

Abbinata al già ben noto abbandono della serie da parte di Citroën, le cui C-Elysée saranno ancora portate in pista dalla Sébastien Loeb Racing, significa che il prossimo anno il Mondiale si ritroverà con solo Honda e Volvo in forma ufficiale, e per fortuna che la Casa svedese è entrata nella serie questa stagione! Non si sa, invece, se le Vesta Tc1 verranno portate in pista in forma privata, visto che l'ex squadra ufficiale, gestita da Viktor Shapovalov, non ha voluto commentare l'interruzione del programma.

Anche i programmi di Gabriele Tarquini, Hugo Valente e Nicky Catsburg dovranno completamente essere ricostruiti. Il "Cinghio" ha commentato, con ironia: «Qualcosa da fare lo troverò, non posso mica smettere così giovane!».

E la griglia di partenza del Wtcc, che questa stagione ha avuto come massimo le 19 auto di Motegi, di certo non potrà gioire per queste ennesime mancanze.

Le vetture Tc1 sono evidentemente troppo costose, e i piloti privati preferiscono i campionati Tcr nazionali e internazionali. E le Case li seguono, per vendere loro le vetture da corsa.

Lada ha annunciato che costruirà due nuove versioni della Vesta: una da 320 cv per la Classe Touring del Rcrs, ed una da 260 cv per quella Super Production. La serie maggiore segue proprio le specifiche Tcr, cioè un regolamento per il quale sono presenti già Seat, Honda, Volkswagen, Audi, Kia, Opel, Peugeot, Ford, Subaru e Alfa Romeo. Non ci sarebbe da stupirsi se a breve dovessero bussare alle porte di Togliatti clienti interessati alla Vesta Tcr per una partecipazione all'International Series. Forse Marcello Lotti è riuscito in quello che tutti gli appassionati di ruote coperte sognano, cioè un nuovo D2. Un regolamento che allinea tutti i campionati, e permette un mercato dell'usato da corsa non solo nazionale, ma nuovamente mondiale.

Fulvio Cavicchi

EUROSPORT SI ASPETTA UN GRANDE 2017

Promoter poco preoccupato

François Ribero, responsabile di Eurosport Events, ha così voluto commentare la scelta di Lada: «Nel motorsport i costruttori vanno e vengono. Nonostante Lada continui ad andare piuttosto bene con le vendite, il mercato dell'auto in Russia negli ultimi due anni ha subito un calo del 50%. Il Wtcc ha certamente aiutato Lada a costruirsi una sua immagine e posizione sul mercato». E riguardo alla scelta del marchio russo per le specifiche Tcr, Ribero non si è mostrato particolarmente preoccupato: «Eurosport e la Fia stanno continuando a lavorare intensamente sul futuro della massima categoria turismo. Che Lada preferisca concentrarsi dal 2017 nella serie turismo del suo paese non influirà negativamente sul nostro campionato, che regalerà agli appassionati un'altra grandissima stagione, che si preannuncia combattuta».



follow us   

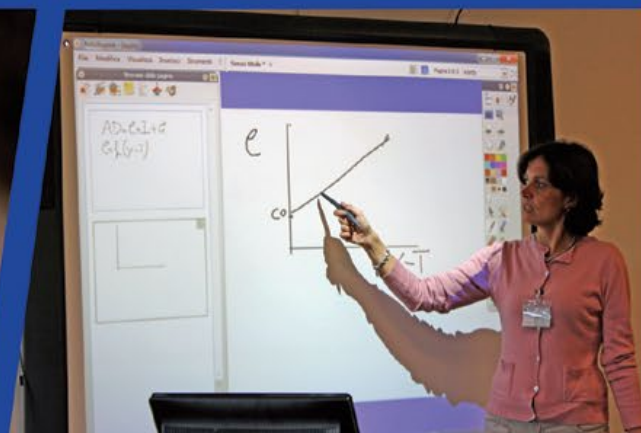
UNIVERSITA' NICCOLO' CUSANO



ONLINE

E IN PRESENZA

18 CORSI DI LAUREA



**UNIVERSITA'
NICCOLO' CUSANO**

NUMERO VERDE
800 98 73 73

WWW.UNICUSANO.IT

Sparco

ago, filo e motori

Si passa la scarpetta tra le mani. La soppesa, la studia. Ne accarezza la pelle sottilissima: «Senta, senta come è leggera. Eppure è conforme agli standard Fia e dal prossimo anno sarà disponibile per tutti». Claudio Pastoris, amministratore delegato della Sparco, ci posa tra le mani le scarpe studiate per calzare i piedi dei piloti più esigenti. Non sono ancora in commercio, ma arriveranno presto. In meno di 150 grammi c'è uno stivaletto capace di resistere a tutte le sollecitazioni – fuoco compreso – impresse dalla guida al limite di una vettura della massima formula. Il manager, che è dal 2006 nell'azienda torinese, che il prossimo anno festeggerà i suoi primi quarant'anni di vita e che da sempre è il marchio per eccellenza nell'abbigliamento e negli accessori racing, racconta la vita e i prodotti Sparco col piglio cortese e deciso di chi dà molta più importanza ai fatti che alle parole. Un dirigente capace di parlare alle persone, mettendo al centro il lavoro, la qualità e i prodotti, senza far ricorso a inglesismi o parole a effetto che spesso servono soltanto a coprire, con discutibili strategie, l'assenza di contenuti reali. Qui, in questa azienda che nel 1977 ha iniziato a vestire i piloti di ogni categoria, siamo lontani anni luce da tutto ciò. Qui, davvero, lavoro, competenza e passione sono al centro di tutto. Così, la visita alla sede principale di Sparco a Volpiano, alle porte di Torino, diventa un'occasione d'oro per conoscere segreti e processi di una produzione che da sempre affascina gli appassionati duri e puri. Come nasce una tuta? Come si realizzano un sedile da corsa o un casco? Davvero i piloti di F.1 hanno tute fatte completamente su misura? E ancora, quanto di ciò che viene sperimentato nell'attività di vertice diventa poi disponibile sul mercato? Domande cui Pastoris e i suoi collaboratori rispondono senza che nemme-

**IN VISITA ALLA
COMPAGNIA,
TUTTA ITALIANA,
NUMERO UNO
AL MONDO PER
L'ABBIGLIAMENTO
DA CORSA
ALLA SCOPERTA
DI TANTI
PICCOLI SEGRETI**

di **Daniele Sgorbini**

**SIAMO IN GRADO
DI REALIZZARE
UNA TUTA
SU MISURA
E PERSONALIZZATA
IN UN GIORNO**

**CLAUDIO PASTORIS
AMM. DELEGATO SPARCO**

”

no sia necessario esplicitarle, tanta è la voglia di raccontare e raccontarsi. Le parole scorrono veloci mentre ci si muove tra gli oltre 16.000 metri quadrati della sede principale della Sparco.

Gli altri stabilimenti sono a pochi chilometri da qui, a Leini dove si produce il carbonio e in Tunisia, dove in conformità a tutte le certificazioni italiane e con processi interamente gestiti dall'Italia si realizzano parti in carbonio e tutti i principali prodotti racing. A Volpiano si trova però il cuore dell'azienda, con la progettazione, il design e la produzione di tutto l'abbigliamento personalizzato. Il magazzino è enorme, per stoccare le circa 7.000 referenze, viste le declinazioni di taglie e colori dei centinaia di prodotti a catalogo e azzerare così i tempi di attesa. Ma quello che davvero colpisce, è il reparto produttivo. Dove nascono le tute ignifughe, ad esempio; con un processo produttivo che unisce tecnologia sofisticatissima alla migliore tradizione artigianale. La realizzazione di una tuta personalizzata inizia da un bozzetto disegnato, che dopo essere stato approvato viene passato all'area Cad in cui viene realizzato il modello.

A questo punto entrano in funzione le macchine da taglio – a Volpiano ne sono in funzione due – che preparano i tessuti pronti per essere cuciti e assemblati per dar vita alla tuta. Contemporaneamente si realizzano i ricami. Il fiore all'occhiello di tutto il reparto è l'area "Fast Track", creata qualche anno fa per gestire le "emergenze", che nel Motorsport non mancano mai. Ancora Pastoris: «Qui siamo in grado di realizzare una tuta su misura e personalizzata in un giorno, come è successo recentemente per il ritorno in pista di Alex Zanardi».

La straordinaria vittoria di "Zanna" al Mugello è dunque un poco anche di queste sarte abilissime, il cui lavoro custodisce parecchi aneddoti della sto-





UNA SICUREZZA PER TUTTI I PILOTI

Sopra i tre portacolori McLaren in F1, cioè Jenson Button, Stoffel Vandoorne e Fernando Alonso, con la loro divisa 2016, e vari angoli dell'azienda Sparco, in basso, che le ha realizzate

ria del Motorsport. «Ne sono capitate tante – Pastoris sfoglia l'album dei ricordi – come il furto subito in autodromo al Gp di Ungheria del 2011. Mancano due giorni all'inizio dell'attività in pista e meccanici e piloti McLaren si ritrovano senza tute. Così abbiamo lavorato a pieno ritmo anche di notte e siamo riusciti a recapitare le tute nuove grazie ad alcuni giornalisti che le hanno imbarcate con loro. Ma ci è capitato anche di volare noi direttamente negli Stati Uniti, per portare in tutta fretta alcune tute al team Ganassi, dopo aver rifatto al volo alcuni loghi». Questo reparto, nei momenti di punta, è in grado di produrre anche 1.500 tute al mese. All'anno ne vengono realizzate oltre 10.000, visto che il grosso si produce nei primi sei mesi, quando i campionati hanno inizio. Consegne che non possono essere rimandate e che ricordano come nelle corse ogni dettaglio possa fare la differenza. Anche il più piccolo. Un altro esempio? Nel reparto di fianco, quello dedicato al lavoro programmato, si stanno cucendo colletto e polsini per i sottotuta di Fernando



TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

[HTTP://SOEK.IN](http://soek.in)

Alonso. Lo spagnolo, come tutti i campionissimi, è attento a ogni dettaglio e cura con attenzione anche questi aspetti. L'evoluzione che ha riguardato le tute negli ultimissimi anni è per certi versi incredibile: nel 2010 una tuta al top di gamma come quelle usate in F1 pesava circa 1.300 grammi. Poco, trattandosi di un capo che veste interamente il pilota e che deve resistere al fuoco in conformità alla norma Fia 8856-2000. Ma quelle attuali, le "Prime" già usate dai piloti McLaren, pesano meno della metà e sono ormai sotto i 600 grammi: «Le tute sono elementi di protezione – argomenta Pastoris – ma devono anche essere sempre più leggere, traspiranti e confortevoli». E belle, aggiungiamo. Perché da sempre la tuta è l'armatura del pilota, la divisa di quelli che un tempo erano i cavalieri del rischio e che ora sono diventati anche icone social e della moda. A Volpiano, però, non si cuciono soltanto i vestiti dei piloti ma si lavora anche per realizzare parti per l'industria automobilistica. Sedili soprattutto, ma non solo. Dopo aver iniziato a produrre i sedili per le auto da corsa, da tempo Sparco realizza anche quelli di primo equipaggiamento per alcune tra le sportive più estreme. Per dire: in fabbrica fa bella mostra di sé la scocca di una Ford Gt40, per le prove di installazione.

E qui nascono pure i sedili dell'Alfa Giulia, ma anche per le sportive di Lotus, Audi, Lamborghini, Bugatti e via elencando.

Le parti in carbonio vengono realizzate internamente, nel vicino stabilimento di Leini. A Volpiano vi sono finitura e assemblaggio, mentre nel reparto occupato da un'azienda partner, si effettua la verniciatura di altre parti in composito, come ad esempio il tettuccio e lo splitter anteriore della Giulia. Il futuro? «Il prossimo anno Sparco compirà quarant'anni – spiega fiero Pastoris – e vogliamo continuare a svilupparci. L'azienda è nata nel 1977 e per i suoi primi 25 anni di vita ha continuato a crescere in modo costante. Poi, nella seconda metà degli Anni 2000, anche a causa della difficile congiuntura economica, c'è stato un momento di difficoltà. Nel 2009, dopo il cambio di proprietà (la Sparco è stata rilevata da Aldino Bellazini, ex Ceo di Petronas Lubricants Italia, ndr), l'azienda ha ricominciato a marciare a pieno regime e da allora abbiamo raddoppiato il fatturato. L'obiettivo è di continuare così. Per questo abbiamo anche allargato i nostri orizzonti. Il mondo racing resta il nostro mercato principale, con il 65-70% del fatturato. Stiamo, inoltre, attivando altre opportunità di crescita e di sviluppo in settori attigui, mettendo a frutto l'esperienza acquisita sui prodotti di sicurezza, a partire dalle scarpe e dai sedili».

IL PROSSIMO ANNO SPARCO COMPIRÀ QUARANT'ANNI E VOGLIAMO CONTINUARE A SVILUPPARCI

CLAUDIO PASTORIS



MERITO DEL TOSCANO I MIGLIORAMENTI

Sviluppato da Andreucci il nuovo casco

Non solo tute e scarpette superleggere. Il futuro prossimo di Sparco passa anche attraverso karting e caschi, settore in cui l'azienda italiana ha investito copiosamente.

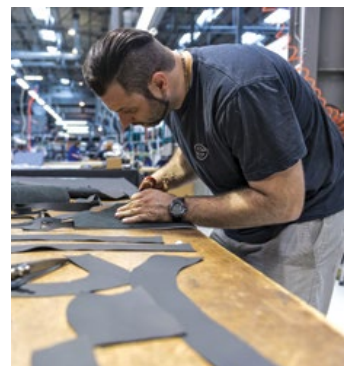
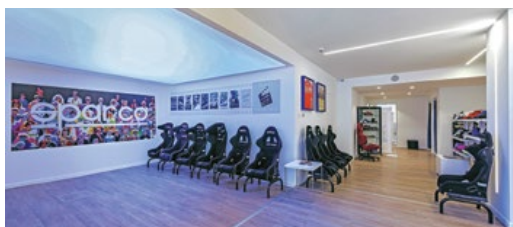
Il modello jet da rally, con omologazione 8859, è stato sviluppato con Paolo Andreucci e Anna Andreucci: l'equipaggio ufficiale di Peugeot Italia ha lavorato per due anni sui prodotti che verranno resi disponibili al pubblico il prossimo anno: «Abbiamo fatto un gran lavoro – racconta il toscano – visto che siamo intervenuti su ogni aspetto del casco. Siamo partiti per rifarlo completamente e ci siamo riusciti, migliorando la vestibilità, la leggerezza e soprattutto la qualità del suono».

I nuovi interfonni hanno una centralina completamente digitale e i risultati si vedono: «Abbiamo testato diversi prototipi e ogni volta introducevamo qualche particolare nuovo o miglioravamo la qualità di quelli esistenti. Alla fine siamo molto soddisfatti del risultato raggiunto, perché ora la qualità del suono e la limpidezza dell'audio sono molto migliori. Per dire – ancora Ucci – sui nuovi caschi l'alloggiamento del microfono, che funge anche da protezione, è sì rigido ma anche regolabile. In questo modo la posizione del microfono si può adattare alla perfezione alla bocca sia del pilota sia del navigatore. Così, la possibilità di capire male una nota diminuisce di molto».



VESTENDO TUTTO IL MONDO DEI MOTORI

Alla Sparco vengono realizzate oltre 10.000 tute l'anno, personalizzate secondo le richieste dei piloti, anche dei più attenti ai dettagli



An event by



ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO
IN PREVENDITA SUL SITO
WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



PASSIONE A 360 GRADI

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



SPORT



autopromotec



Le corse di nuovo in città

IL RITORNO DEL MOTOR SHOW PERMETTERÀ NUOVAMENTE AGLI APPASSIONATI DI VEDERE TUTTE LE AUTO DA COMPETIZIONE DALLE TRIBUNE DELL'AREA 48

di Dario Lucchese

A poco più di due settimane dall'apertura dei cancelli del quartiere fieristico di Bologna, che darà il via all'edizione 2016 del Motor Show, si comincia a delineare il fitto programma di gare. Piatto forte della kermesse emiliana sarà infatti l'attività dell'area 48, riservata alle manifestazioni agonistiche. Il "plateau" che verrà offerto al pubblico sarà ancora una volta di elevato livello. Sono in tutto 15 gli appuntamenti della velocità, nove quelli dei rally. Il "clou" nel conclusivo weekend, con il Trofeo Pucci Grossi Night Sprint ed il tradizionale Memorial Bettega.

Da sabato 3 a mercoledì 7 dicembre i riflettori saranno puntati sulle categorie della pista. Il format sarà quello solito ad "inseguimento" tra due vetture, con le prove cronometrate che serviranno a formare i vari abbinamenti per i quarti di finale; da lì in avanti chi otterrà il miglior tempo al termine delle varie manche eliminerà direttamente il suo avversario ed otterrà l'accesso alle semifinali e così proseguendo alla finale o alla "finalina" per il terzo e quarto posto. Due le tipologie del tracciato, ap-

positamente allestito: la prima di 650 metri di lunghezza e la seconda di 750 metri, con l'aggiunta di un tornantino. Si inizierà con il *Campionato Italiano Gran Turismo*, aperto alle vetture Gt3 e "Cup", in azione nel primo fine settimana in concomitanza con il tradizionale *Historic Challenge* by Scuderia Bologna. Riflettori puntati, nello stesso contesto, sulle *Formula Uno storiche*: pezzi rari, appartenenti a collezionisti e privati, rimessi a lucido per l'occasione.

A completare il palinsesto di **domenica 4 dicembre** ci sarà inoltre il *Mini Challenge*, che vede fin da adesso confermata la presenza di alcuni dei principali protagonisti del monomarca animato dalle John Cooper Works da 260 cv. Tra questi il neocampione Ivan Tramontozzi, che ha conquistato il titolo con i colori del Fimauto by Superchallenge Team; e sarà ancora sfida con Filippo Maria Zanin, che quest'anno ha concluso secondo in classifica assieme a Gianluca Calcagni. **Lunedì 5 dicembre**, ad affrontare per la prima volta l'arena del Motor Show, saranno le *León Cup Racer* da 330 cv, nel 2016 pro-



ORSI

SFIDA DAI DUE VOLTI

Il pubblico presente a Bologna, sopra, potrà nuovamente godere delle gare su asfalto, a destra la Nascar Whelen Euro Series, e dei rally su terra, a sinistra





tagoniste della seconda stagione della serie di Seat Motorsport Italia. In pista lo stesso giorno anche le Cupra St, identico modello di quello che ha consentito ad Alberto Bassi di fregiarsi del titolo tricolore Tcs, e le altre vetture che daranno vita alle gare del *Campionato Italiano Turismo*. Altra chicca assoluta sarà quella della *F.4 tricolore*: in azione questa volta le monoposto Tatuus gommate Pirelli e spinte da una motorizzazione Abarth 1.4 turbo, che animano la categoria propedeutica voluta dalla Fia e di libero accesso anche ai quindicenni; l'appuntamento è per **martedì 6 dicembre**, quando si svolgerà il *Trofeo Abarth Selenia*, sempre all'insegna della Casa dello Scorpione. Spettacolo dunque annunciato con le 695 Assetto Corse Evoluzione.

Tra le presenze certe, quella del vincitore del titolo assoluto Cosimo Barberini, dello svedese Joakim Darbom e Alex Campani (quest'anno nell'ordine secondo e terzo in campionato), e del campione della classe Gentleman "Gioga". Nella stessa giornata è in programma l'appuntamento del *Campionato Italiano Sport Prototipi*, riservato alle biposto nelle varie configurazioni, che offrirà un interessante confronto tra scalatori e pistaioli. **Mercoledì 7** sarà ancora il turno delle monoposto, con il *F.2 Italian Trophy*.

Ma ci sarà anche il ritorno della *Nascar Whelen Euro Series*, che dopo il debutto del 2014 riproporrà una sfida entusiasmante tra le vetture V8 che danno vita alla serie continentale in "stile Usa". Una sfida che assegnerà il primo Trofeo Angelo Caffi, intitolato al padre dell'ex pilota di F.1 Alex (presente nella categoria con un suo team). Insolita la collocazione del *Lamborghini Super Trofeo*, che si disputerà **domenica 11**. Questo per consentire ai team di rientrare da Valencia dove, appena sette giorni prima, si svolgerà la Finale Mondiale riservata alle vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese. Al via,

su un tracciato ovviamente asfaltato e "parallelo" a quello dei rally, le Huracán Lp 620-2 e alcune delle squadre di punta del monomarca europeo, con il supporto e la presenza in loco di Lamborghini Squadra Corse. Non mancheranno infine le consuete esibizioni e le gare del *Drifting*.

Dall'asfalto alla terra

A partire da giovedì 8 dicembre, il Motor Show cambierà volto. La pista darà infatti spazio ai rally, su un circuito di 1100 metri appositamente allestito, ed anche in questo caso si può parlare di un programma ricchissimo. Si comincerà con i protagonisti del *Campionato Italiano Rally*, del *Trofeo Rally Terra* e del *Tricolore Rally Junior R2*. **Venerdì 9**, spazio al *Campionato Italiano Wrc* e *Trofeo Rally Suzuki*, sempre con lo spettacolo delle due ruote (Superquad Motard Motor Show Cup, Polaris Side by Side Cup e poi anche le Supermoto) a contorno. **Nell'ultimo weekend** entrerà dunque nel vivo il *Memorial Bettega*, con le vetture ed alcuni dei piloti impegnati nel campionato Wrc, unico evento agonistico ad avere un regolamento a parte. I piloti saranno infatti suddivisi in due gironi da quattro. Alla conclusione delle due giornate di gara, i primi due classificati di ciascuno di questi accederanno alle semifinali e alla finalissima di domenica. Già al termine del sabato i primi due classificati, sempre di ciascun girone, parteciperanno però alla semifinale ed eventualmente alla finale del *Trofeo Pucci Grossi Night Sprint*. Tra i primi nomi si fanno quelli di Paolo Andreucci, del belga Thierry Neuville e di Alessandro Bettega, figlio del compianto campione a cui dal 1985 è intitolata la manifestazione che ha fatto in un certo senso la storia del Motor Show stesso. All'appello non mancherà neppure il *Campionato Italiano Rally Autostoriche*, in scena sempre domenica. ●



di **Alessandro Gargantini**

Primi della classe, eppure ripetenti. E anche felici di esserlo. Può succedere soltanto a Macao, dove quest'anno si ritroveranno in un'inedita sfida ben tre piloti che provengono da categorie superiori e hanno già avuto l'onore di salire sul gradino più alto del podio della più importante corsa stagionale riservata alla terza serie. Il due volte vincitore Felix Rosenqvist, dopo aver eguagliato nel 2015 il record di due vittorie di Edoardo Mortara, ora punta a stabilire un nuovo primato. Lo svedese ritroverà in pista due "big" come Daniel Juncadella e António Félix da Costa, anch'essi frequentatori dell'ambito circus della serie a ruote coperte di stampo marcatamente germanico. Ripetere l'esperienza sulle insidiose stradine dell'ex protettorato portoghese rappresenta certamente una sfida, ma dà anche l'opportunità di rivivere un'avventura dai contorni sicuramente inediti e che, a detta di molti, non ha eguali nel motorsport. Non è un caso che anche con il pilota più affermato, quando si parla di Macao, la discussione si rianima subito. Un esempio: Mika Hakkinen. Nella sua parentesi nel Dtm, contrassegnata da alti e bassi, capitava spesso di vederlo un po' perso disquisire con la stampa tedesca sui vari argomenti della serie. E bastavano due considerazioni sulla classica corsa asiatica, nella quale finì fuori a seguito di un discusso contatto con Michael Schumacher nel lontano 1990, per ravvivare gli occhi del finlandese. «Ecco, Macao è una corsa davvero unica, che avrei voluto rifare» aveva confessato anni fa Mika.

TRE CAVALLI DI RITORNO

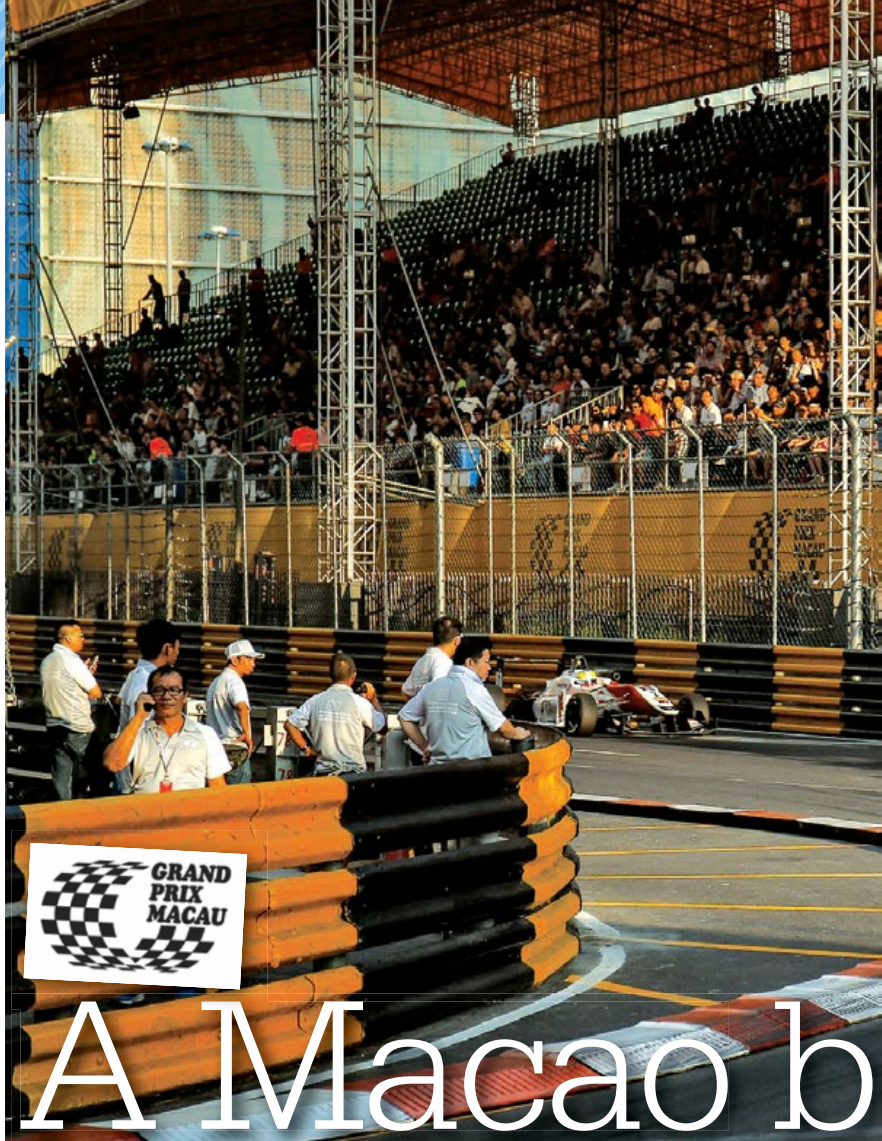
L'esperienza conta e si farà sentire

Tornando alla corsa che si disputerà domenica, i tre "senior" entrano di diritto nel novero dei pretendenti alla vittoria. Fa molta paura Felix Rosenqvist, che avrà a disposizione una Dallara-Mercedes della Prema, che l'anno scorso consentì al piccolo pilota di Malmö di centrare il titolo europeo ed il successo in terra macaense. Daniel Juncadella era tornato a Macao già nel 2015, quando strabiliò in qualifica, ma fu costretto alla resa a seguito di un contatto con Antonio Giovinazzi, che determinò nei confronti del pugliese una discussa penalizzazione. Infine, è arrivata anche la notizia della partecipazione di António Félix da Costa. Il portoghese sarà ancora con il Carlin Motorsport, la scuderia con la quale aveva ottenuto il primo centro.

I NOMI INTERESSANTI ALLA PRIMA ESPERIENZA

I rookie non sono da sottovalutare

Il club dei favoriti non si limita certamente ai quotati ripetenti. Dalla serie europea arriveranno i promettenti Callum Iott, George Russell, Maximilian Günther e Joel Eriksson. Sono soprattutto loro a rappresentare il nuovo che avanza. Il britannico del



A Macao b



rip

L'EDIZIONE 2016 VEDRÀ IN GRIGLIA BEN TRE EX VINCITORI DELLA COPPA DEL MONDO DI F3 A CERCARE DI RIPETERSI NELL'EX PROTETTORATO PORTOGHESE. SARÀ SUPERSFIDA

Van Amersfoort Racing, che a causa della discontinuità di rendimento dodici mesi fa perse il supporto della Red Bull, è alla sua seconda esperienza tra le vie di Macao. L'inglesino, che l'anno scorso sorprese tutti sin dal primo turno di qualifica, andrà seguito con particolare attenzione. Dopo una terza posizione un po' al di sotto delle attese nella terza serie continentale, George Russell è atteso al riscatto in quella che potrebbe rivelarsi la sua ultima corsa nella categoria, visto che sta valutando anche la Gp3. Maximilian Günther, che ha chiuso alle spalle del vincitore Lance Stroll nella serie continentale, punta con decisione a quella che sarebbe la vittoria più prestigiosa della sua carriera e che potrebbe agevolare il suo approdo in Gp2. Lo svedese Joel Eriksson, eccellente rookie nel 2016, si è già garantito un contratto Bmw come pilota di riserva nel Dtm. Il passaggio diretto del nordico alla categoria a ruote coperte è stato però impedito del ridimen-



EMOZIONI CITTADINE

Tanto pubblico sulle tribune nella veloce zona del porto del tracciato cittadino asiatico, in cui spesso si vedono anche grandi incidenti, in basso, soprattutto alla famosa curva Lisboa. A sinistra il due volte vincitore Felix Rosenqvist

allo dei...

etenti



sionamento da otto a sei macchine del contingente della Casa di Monaco. Un discorso a sé lo merita Nick Cassidy, ormai veterano della categoria. L'ex vincitore della serie nipponica cerca un successo per rifarsi da una stagione che ha solo parzialmente convinto. Potrebbe fare bene anche David Beckmann, in rottura con il Mücke Motorsport, mentre non si attendono grandi sorprese dai piloti che provengono dal campionato giapponese.

A MACAO PUÒ SUCCEDERE DI TUTTO

Giusto permettere la ripetizione?

La contemporanea presenza di tanti piloti d'esperienza, che curiosamente arrivano tutti dal Dtm, di fatto stride un po' con lo spirito della categoria, che dovrebbe principalmente esaltare il valore delle nuove promesse, che questa volta rischiano di essere messe in ombra. Ma Macao merita forse un'eccezione, essendo storicamente una corsa al di fuori di ogni logica di campionato, alla quale anche in passato avevano preso parte protagonisti di categorie superiori. Questa unicità fa parte del suo fascino, ed è forse corretto non mettere troppe regole e lasciare che di anno in anno possano partecipare i piloti pronti a viverla nella maniera più autentica. Anche perché a Macao tutto può succedere!

OLTRE AL CANADESE NON C'È NEANCHE LORANDI

Lance Stroll e gli altri assenti illustri

Fatte salve poche eccezioni, rinunciare alla sfida in Estremo Oriente rappresenta sovente per i piloti che escono dai vari campionati della terza serie un'occasione perduta. Soprattutto quelli che non hanno combinato un granché nel corso della stagione. Fece scalpore la scelta di Lewis Hamilton, che dopo aver vinto la F3 Euroseries disertò Macao a vantaggio dell'ormai definito programma nella Gp2. Una scelta dolorosa per l'inglese, ma di fatto lucida. Stesso discorso quest'anno per il vincitore della terza serie europea Lance Stroll, totalmente coinvolto nella preparazione del debutto in Formula Uno con la Williams. Per la prima volta, dopo numerose edizioni, quest'anno non ci sarà alcun pilota italiano. Dopo essersi aggiudicato il Gran Premio di Pau Alessio Lorandi è entrato in rotta con il Team Carlin, e ha concluso in anticipo il rapporto con la scuderia che ha sede alle porte del tracciato di Silverstone. Il teenager di Salò ha valutato alcune alternative per disputare la classica asiatica, senza però riuscire a trovare la combinazione giusta, soprattutto perché la maggior parte dei team di prima fascia erano ormai al completo. Il bresciano sarà a Abu Dhabi nella tappa conclusiva della Gp3. Il team inglese sta invece cercando di riposizionarsi al termine di una stagione deludente. L'accordo con Félix da Costa e la conferma di Jake Hughes, brillante terzo al debutto nella finale di Hockenheim, fanno pensare che il buon Trevor Carlin stia provando a risalire la china! ●

Gran Turismo

gran spettacolo



LA COPPA DEL MONDO PER VETTURE GT STA CRESCENDO SEMPRE PIÙ PER IMPORTANZA. PARLA MORTARA ALL'ULTIMA USCITA CON AUDI

Sta prendendo sempre più quota la Fia Gt World Cup, che ha trovato a Macao la cornice ideale per assegnare il trofeo al termine di un'unica prova, come avviene anche per la terza serie. Nella passata edizione, quella inaugurale, la Mercedes Sls Amg Gt3 del tedesco Maro Engel si rivelò imbattibile e dominò sia la corsa di qualifica che la finale. Ulli Fritz, a capo della spedizione Mercedes in Asia ha quindi deciso di confermare in toto l'accoppiata composta dallo stesso Engel e dall'olandese Renner van der Zande, per l'ottava volta a Macao. Le vetture della Casa di Stoccarda godono del favore del pronostico, ma sulle insidiose vie della metropoli orientale non si possono escludere sorprese. I colori italiani saranno molto ben rappresentati. Ci sarà la novità Mirko Bortolotti, all'esordio con una Lamborghini Huracán della Fff Racing, che schiererà il nostro portacolori accanto all'esperto pilota locale André Couto. Non poteva mancare nemmeno Mister Macao, ovvero Edoardo Mortara, all'ultima corsa con l'Audi prima di passare alla Mercedes. Mortara, che ha mancato di un soffio il titolo nel Dtm, proverà a congedarsi dal colosso di Ingolstadt con una gara tutta all'attacco.

Il ventinovenne, che ha già vinto a Macao per due volte il Gran Premio di F3 e per tre volte la corsa riservata alle serie Gt, ha spiegato che gli sarà molto difficile ripetersi, dal momento che le prestazioni delle Audi R8 Lms sono eccessivamente penalizzate da un balance of performance molto sfavorevole.

- Edo, ci spieghi bene come stanno le cose?

«Mi aspetto una situazione simile al 2015: saremo nettamente inferiori rispetto alle Mercedes sia in termini di velocità che in termini di potenza. Onestamente, credo che le mie chances di vincere siano davvero minime. Nella parte portuale e iper-veloce del circuito, che va dal Melco Airpin alla Lisboa, nella passata edizione perdevamo almeno un secondo al giro e non mi aspetto uno scenario differente. Se anche riuscissimo a difenderci in qualifica grazie ad un giro alla morte, poi in gara non avremmo la possibilità di restare davanti».

- Dai l'impressione di sentirti già battuto in partenza. Allora perché accettare nuovamente la sfida?

«L'eccessiva influenza del balance of performance è la negazione del concetto di sfida. Se le armi sono impari, di fatto viene meno il confronto diretto. L'anno scorso allo start ero scattato addirittura in anticipo per portarmi al comando, ma nel rettilineo che segue la piega del Mandarin mi hanno subito ripreso e superato agevolmente in tre! Il nostro setup è molto buono, ma ci manca potenza sul dritto. Io darò il cento per cento e correrò comunque all'attacco, come da mia abitudine».

- Macao sarà l'ultima tua corsa con l'Audi. Quali sono le tue sensazioni?

«Ci tengo molto a fare bene, questa è una corsa particolare dal punto di vista emotivo. Tuttavia, non cambierà nulla per quel che concerne le mie motivazioni, visto che io corro in primis per me stesso e cerco di dare sempre il massimo a prescindere dalla situazione».

- Quest'anno il Gran Premio di F3 si preannuncia come la corsa dei senatori. Ci saranno i tuoi rivali di tutti i giorni nel Dtm come Juncadella, Rosenqvist e Félix da Costa. Hai mai pensato di ributtarti anche tu nella mischia?

«Nei mesi scorsi, mi è stato proposto dalla Volkswagen di disputare nuovamente la corsa della terza serie, dato il tenore della sfida. Ci sono state reali possibilità, dunque. Ci ho pensato su ed alla fine ho deciso di dire di no. In primis, a mio avviso sarebbe una scelta inopportuna. Inoltre, probabilmente non sarei competitivo come lo ero sei o sette anni fa. Penso poi che bisogna guardare avanti e non indietro e che in quel momento si sia definitivamente chiuso il mio capitolo nella serie cadetta. Ho declinato l'offerta senza rimpianti. Inoltre, quest'anno la sfida nel Gt sarà davvero di alto livello».

- Ti crea problemi il fatto di correre a Macao contro la Mercedes, che ti ha ingaggiato per la prossima stagione nel Dtm?

«Io sarò ufficialmente pilota Mercedes dal primo gennaio 2017. Quando è stato ufficializzato il mio cambio di casacca, l'accordo per disputare Macao con Audi era già siglato e sono contento di finire sulle strade dell'ex protettorato portoghese la mia esperienza con la Casa di Ingolstadt. Dal punto di vista contrattuale avrò la possibilità di salire su una

COME NEL 2015
SAREMO
NETTAMENTE
INFERIORI ALLE
MERCEDES IN
VELOCITÀ E POTENZA

EDOARDO MORTARA





PRIMA EDIZIONE DI STAMPO TEUTONICO

Lo scorso anno la seconda posizione al via non è bastata ad Edoardo Mortara, a sinistra, e la sua Audi, in basso, per ottenere un'altra vittoria a Macao, andata a Maro Engel e la Mercedes in un podio tutto tedesco



Mercedes Dtm soltanto l'anno prossimo, sempre che le due Case coinvolte non si accordino per una soluzione diversa».

- Quest'anno hai fallito l'attacco al titolo nel Dtm per un soffio. Hai qualche recriminazione?

«No, penso proprio di non avere nulla da rimproverarmi. E anche gli uomini Audi hanno operato nella maniera migliore. Abbiamo perso il titolo soprattutto per eventi che non hanno nulla a che fare con le corse, come l'errore tecnico nella rilevazione delle slow-zones a Zandvoort che mi è costata un drive-through. L'episodio mi ha fatto perdere punti che sarebbero risultati decisivi insieme al ruolo di primo pilota Audi, circostanza che mi ha poi costretto ad agevolare Green al Nurburgring, che dopo la corsa olandese mi aveva sopravanzato in graduatoria. L'errore tecnico dei rilevatori avrebbe dovuto essere valutato in maniera differente dagli steward: questo è il mio unico cruccio. Non è co-

munque per come sono andate le cose che sono passato alla Mercedes».

- Allora cosa ti ha spinto a voltare pagina?

«Da tanti anni competo con Audi e non sono ancora riuscito a cogliere il titolo nel Dtm, come è invece successo ad altri piloti della Casa di Ingolstadt. E ho pensato che forse non sarebbe mai accaduto. È stata soprattutto la ricerca di nuovi stimoli e la voglia di ricominciare in un contesto differente a spingermi al cambiamento».

- Dove pensi che ti possa portare il passaggio alla Mercedes?

«Sicuramente non in F.1! Ho ventinove anni e non vedo spazio in quella direzione. Era il mio grande sogno, che purtroppo non si è mai avverato. Il mio obiettivo è quello di essere vincente con la Casa di Stoccarda e continuare a correre da professionista in un contesto di altissimo livello. Ma questo fine settimana non farò sconti a nessuno!». ●

CI TENGO MOLTO A FARE BENE, QUESTA È UNA CORSA PARTICOLARE DAL PUNTO DI VISTA EMOTIVO

EDOARDO MORTARA



Leclassefiche

VELOCITÀ

FORMULA E
ENDURANCE
SUPER GT

MARRAKECH
VALLELUNGA
MOTEGI

RALLY

CROSS COUNTRY

VALVASONE

VELOCITÀ FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 36
Marrakech (Mar),
12 novembre 2016

Gara: 1. Buemi (Renault Z.E. 16) 33 giri in 47'40"840 alla media di 123,374 km/h; 2. Bird (DS Virgin DSV-02) a 2'457; 3. Rosenqvist (Mahindra M3Electro) a 7'195; 4. Prost (Renault Z.E. 16) a 11'586; 5. Di Grassi (ABT Schaeffler FE02) a 13'771; 6. Abt (ABT Schaeffler FE02) a 18'233; 7. Turvey (NextEV TCR Formula 002) a 21'710; 8. Vergne (Renault Z.E. 16) a 28'011; 9. Heidfeld (Mahindra M3Electro) a 33'699; 10. Maria Lopez (DS Virgin DSV-02) a 33'863; 11. Frijns (Andretti ATEC-02) a 37'092; 12.

Sarrazin (Venturi VM200-FE-02) a 40'683; 13. D'Ambrosio (Penske 701-EV) a 42'034; 14. Carroll (Jaguar I-Type 1) a 49'026; 15. Qing Hua (Renault Z.E. 16) a 50'433; 16. Piquet Jr (NextEV TCR Formula 002) a 1'15'452; 17. Evans (Jaguar I-Type 1) a 1 giro; 18. Duval (Penske 701-EV) a 3 giri.

Giro più veloce: Duval in 1'22"600 alla media di 129,486 km/h.

Il campionato: 1. Buemi 50 punti; 2. Di Grassi 28; 3. Prost 24; 4. Rosenqvist 19; 5. Bird 18; 6. Heidfeld 17; 7. Da Costa 10; 8. Turvey 10; 9. Frijns, Abt 8; 11. D'Ambrosio 6; 12. Vergne 4; 13. Piquet jr. 3; 14. Engel 2; 15. Sarrazin, Lopez, Duval 1.

Costruttori: 1. Renault e.dams

CROSS COUNTRY

VALVASONE

Codecà 8° titolo Suzuki

VALVASONE - Vincendo l'inedito Italian Baja d'Autunno, Lorenzo Codecà (Suzuki Grand Vitara, sotto a destra), navigato da Bruno Fedullo, ha conquistato l'ottavo scudetto nel tricolore Cross Country. Il successo è maturato nel finale di questa gara spettacolare ed emozionante, con un tracciato di 18 km caratterizzato dal "Valvadrom" (parte della Baja di Coppa del Mondo), quando Elvis Borsoi è stato costretto al ritiro da un principio d'incendio mentre era al comando. Questo, in ogni caso, nulla toglie al trionfo di Codecà. Sul podio anche Angelo Montico (Yamaha Quaddy) e Alfio Bordonaro (Suzuki Grand Vitara 1.9). Quest'ultimo si è aggiudicato il titolo T2 (derivate dalla serie) e il Suzuki Challenge. Tutto storto per Andrea Lolli, causa errori e guai tecnici che l'hanno relegato nelle retrovie. Nel Gruppo TH bel duello fra Andrea Saviotti (Land Rover Defender) e Gianluca Morra (Mitsubishi Pajero) che ha bissato il titolo Scadute Omologazioni.

Carlo Ragogna

CROSS COUNTRY

1° Italian Baja d'Autunno

Valvasone (PN),
11-13 novembre 2016

Assoluta: 1. Codecà-Fedullo (Suzuki Grand Vitara 3.6) in 2.05'09"; 2. Montico-Rigoletto (Yamaha Quaddy) a 1'43"; 3. Bordonaro-Bono (Suzuki Grand Vitara 1.9) a 9'37"; 4. Cantarello-Darchi (Suzuki Grand Vitara 1.9) a 10'47"; 5. Tomasini-Toffoli (Peugeot Proto Gwr) a 11'38"; 6. Alfano-Marsiglia (Suzuki Grand Vitara

1.9) a 11'41"; 7. Morra-Abbon-di (Mitsubishi Pajero) a 16'55"; 8. Saviotti-Mengarelli (Land Rover Defender) a 16'55"; 9. Accadia-Culasso (Suzuki Grand Vitara 1.9) a 20'09"; 10. Lops-Briani (Suzuki Grand Vitara) a 29'17"; 11. Lolli-Facile (Suzuki Grand Vitara 1.9) a 2.09'40"; 12. Algarotti-Marzocco (Quaddy Zx1) a 2.10'21"; 13. Grossi-Manoni (Land Rover Defender) a 2.45'04"; 14. Sabellico-Musi (Suzuki Grand Vitara) a 2.52'24"; 15. Crozzolo-Pasian (Nissan Navara Ermolli) a 3.47'02"

74 punti; 2. ABT Schaeffler Audi Sport e Mahindra Racing 36; 4. DS Virgin Racing 19; 5. Ms Amlin Andretti 18; 6. NextEv Nio 13; 7. Dragon Racing 7; 8. Techeetah 4; 9. Venturi Racing 3; 10. Jaguar Racing 0.

ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 62
Vallelunga (Roma)
12-13 novembre 2016

6 Ore di Roma

Assoluta: 1. Dromedari-Mondini-Uboldi (Ligier Jsp3) 222 giri in 6h01'27"277, alla media di 150,536 km/h (1. Bronze); 2. Cioci-Fischella-Moiseev (Ferrari 488 Gt3) a 54'137 (1. Gold); 3. Berthon-De Marco-Janosz (Lamborghini Huracán Gt3) a 3 giri; 4. Biffis-Rinaldi (Tatuus Py01) a 7 giri; 5. G. Bossini-M. Bossini-P. Bossini (Porsche 997) a 12 giri; 6. A. Zumstein-M. Zumstein-P. Zumstein (Mercedes Gt) a 13 giri; 7. Geri-Melo-Schirò (Ferrari 458 Gt3) a 16 giri; 8. Deodati-Romani (Wolf GB08) a 25 giri; 9. Cassarà-Frassinetti-Gentili (Lamborghini Huracán Gt3) a 31 giri; 10. Gamberini-Leporelli-Malavasi-Mastroberardino (Wolf GB08) a 54 giri; 11. F. Zanini-M. Zanini (Bmw M3 V8) a 55 giri (1. Silver); 12. Lancieri-Pirri-Romanini (Wolf GB08) a 57 giri.

Giro più veloce: il 42° di Mondini in 1'31"387, alla media di 160,920 km/h.

ENDURANCE 2.0

Assoluta: 1. Meloni-Palazzo (Bmw M3 E46 3.2) 63 giri in 2h01'34"429, alla media di 127,011 km/h; 2. Argenti-F. Peroni (Seat Leon Cup Racer) a 43'535; 3. Revello-Vita (Seat Leon Cup Racer) a 3 giri; 4. Manassero-Minella (Lotus Elise) a 4 giri; 5. De Luca-Michele Malucelli-Stentella (Mitjet 2.0) a 4 giri; 6. Marco Costamagna-Fissore-R. Olivo (Seat Leon Cup) a 4 giri; 7. Bamonte-Tibiletti (Seat Leon Cup Tcr) a 4 giri; 8. F. Jelmini-G. Jelmini-Trebbi (Renault Clio) a 5 giri; 9. Tarabini-Tassi (Bmw M3 E36) a 5 giri; 10. Bensi-A. Olivio-Lilli (Bmw M3 E36) a 6 giri; 11. Mariano Costamagna-Donazzan-Ghione (Seat Leon) a 6 giri; 12. Di Iorio-Liberatore-S. Peroni (Bmw M3 E36) a 7 giri; 13. Diamanti-Fiorelli-Luciani (Bmw M3 E36) a 8 giri.

Giro più veloce: il 9° di Meloni in 1'43"235, alla media di 142,451 km/h.

SUPER GT

Resoconto della gara a pag. 66
Motegi (J), 12-13 novembre 2016

Gara-1: 1. Sasaki-Yanagida (Nissan GTR) 53 giri in 1.40'10"155 alla media di 152,425 km/h; 2. Kovalainen-Hirate (Lexus RCF) a 0'239; 3. Ito-Cassidy (Lexus RCF) a 6'003; 4. Oshima-Caldarelli (Lexus RCF) a 6'327;

Dovesicorre

VELOCITÀ

19-20 novembre
MONDIALE ENDURANCE
9° round
Al Sakhir
www.fiawec.com

GP MACAO F3
prova unica
a Macao
www.macao.grandprix.gov.mo/cogpm

WORLD GT MACAO
prova unica
a Macao
www.macao.grandprix.gov.mo/cogpm

TCR SERIES
round
a Macao
www.tcr-series.com

STOCK CAR BRASIL
11° round
a Curitiba
www.stockcar.com.br

NASCAR
Sprint Cup
a Miami
www.nascar.com

RALLY

18-20 novembre
RALLY D'AUSTRALIA
Mondiale Rally
Coffs Harbour
www.rallyaustralia.com.au

SPECIAL RALLY CIRCUIT MONZA
Rally Circuit
a Monza
www.vedovaticorse.com

BALCONE DELLE MARCHE
Ronde RaceDay
Cingoli
www.rallybalconedellemarche.it

RALLY D'OGLIASTRA
Campionato regionale
Porto Cervo
www.portocervoracing.it

RALLY DAY POMARANCO
RallyDay
Pomaranco
www.gip-ser.it

5. Sekiguchi-Kunimoto (Lexus RCF) a 10'156; 6. - Tachikawa-Ishiura (Lexus RCF) a 25'940; 7. Yasuda-Oliveira (Nissan GT-R) a 34'239; 8. Motoyama-Chiyo (Nissan GTR) a 34'548; 9. Matsuda-Quintarelli (Nissan GTR) a 43'835; 10. Yamamoto-Izawa (Honda NSX) a 57'450; 11. Matsuura-Nojiri (Honda NSX) a 57'450; 12. Mutoh-Makino (Honda NSX) a 57'685; 13. Nakajima-Baguette (Honda NSX) a 1 giro.

Giro più veloce: Hirate in 1'39"954 alla media di 172,929 km/h.

Gara-2: 1. Kovalainen-Hirate (Lexus RCF) 53 giri in 1.31'57"828 alla media di 166,026 km/h; 2. Oshima-Caldarelli (Lexus RCF) a 0'472; 3. Sekiguchi-Kunimoto (Lexus RCF) a 7'471; 4. Ito-Cassidy (Lexus RCF) a 14'666; 5. Rossiter-Hirakawa (Lexus RCF) a 16'16; 6. Motoyama-Chiyo (Nissan GTR) a 19'132; 7. Matsuda-Quintarelli (Nissan GTR) a 20'461; 8. Yasuda-Oliveira (Nissan GT-R) a 25'829; 9. Tachikawa-Ishiura (Lexus RCF) a 29'152; 10. Sasaki-Yanagida (Nissan GTR) a 36'738; 11. Tsukakoshi-Kogure

(Honda NSX) a 42'167; 12. Yamamoto-Izawa (Honda NSX) a 54'279; 13. Matsuura-Nojiri (Honda NSX) a 1'20'430; 14. Nakajima-Baguette (Honda NSX) a 1 giro; 15. Mutoh-Makino (Honda NSX) a 8 giri.

Giro più veloce: Hirate in 1'39"971 alla media di 172,899 km/h.

Classifica GT500: 1. Kovalainen-Hirate 82 punti; 2. Caldarelli-Oshima 69; 3. Quintarelli-Matsuda 62; 4. Kunimoto-Sekiguchi 58; 5. Ito-Cassidy 54; 6. Ishiura-Tachikawa 52; 7. Sasaki-Yanagida 43; 8. Yasuda-De Oliveira 43; 9. Rossiter-Hirakawa 38; 10. Motoyama 36; 11. Kogure-Tsukakoshi 27; 12. Chiyo 23; 13. Mutoh 20; 14. Yamamoto-Izawa 20; 15. Nojiri-Matsuura 16; 16. Makino 15; 17. Takaboshi 13; 18. Nakajima-Baguette 7; 19. Turvey 5.

GT300: 1. Tsuchiya-Matsui 78 punti; 2. Saga-Nakayama 60; 3. Lyons-Fujii 57; 4. Hoshino-Mardenborough 54; 5. Takagi-Kobayashi 48; 6. Iguchi-Yamauchi 47; 7. Taniguchi-Kataoka 47; 8. Couto-Tomita 38; 9. Hiranaka-Wirtheim 32; 10. Yamano 30



AUTO

FORMULA ABARTH FA010 vendo, anno 2010, privato, usata poco, in perfette condizioni. Per info mail: asmotorsport@iol.com, tel. 00386 41 706231.

BILICO



VENDESI BILICO ad uso speciale Volvo FH42 del 2002, rimorchio Lecitrailer allestimento corse. Vendibili separatamente. Telefonare allo 059-7231741.

CERCASI

TRIDENT MOTORSPORT CERCA un camion allestimento racing con sponda lunga per motorsport. Portata minima 1000 Kg, Euro 4. Trident Motorsport, e-mail tamborini@tridentmotorsport.com, fattori@tridentmotorsport.com; telefonare 347-1499515, 347-2404769.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2016. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

RIVISTE

RICERCO 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 Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana

dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

LIBRI

ELABORIAMO IL MOTORE 1-2 - 2T - Assetto - Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461-231102.

GRAFICHE



RIZZIDESIGN. Ci sono campioni dello sport che uniscono generazioni, che fanno alzare un coro unanime di apprezzamento, stima e affetto, uno di questi è Ayrton Senna. Mi chiedo come si faccia a non emozionarsi guardando un casco che trasuda artigianalità e storia anche da distante. Siccome Guido verrà sabato a ritirarlo, mentre scrivo me lo sono messo vicino-vicino. Sto parlando di un casco che anche un cieco di notte saprebbe riconoscere; ovviamente parlo di persone che nel 1991 seguivano le corse automobilistiche dove i piloti li riconoscevano dal casco, anche perché intubati nelle monoposto, era quello che più colpiva. Casco di uno dei più grandi campioni che l'automobilismo da competizione abbia mai avuto! Iniziata nel 1984, ingaggiata da Alex Hawkridge proprietario della scuderia Toleman. Prima gara in Brasile, il secondo posto sul podio al gran premio di Monaco sempre dello stesso anno, da l'avvio ad una fantastica carriera! Tre titoli mondiali, l'ultimo nel 1991, la grafica del suo casco era questa che ho appena realizzato. Guido mi ha scritto una mail da Torino, avendo già visto

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... per entrare nel mondo dei motori dalla porta della passione. Questo è lo slogan della Selezione Nazionale Piloti, una realtà fatta di passione, appunto, competenza, professionalità, che da ben 15 anni, calca le piste, con vari obiettivi, tutti raggiunti sino ad oggi. Uno di questi è, senza dubbio, quello di permettere a tutti di poter scendere in pista, e diventare dei veri piloti, capaci di guidare e correre, qualunque mezzo. Proprio come i piloti della Sn1, i "top driver" di casa Selezione. Le attività sono molteplici, tra queste segnaliamo: corsi di avviamento, in kart e auto, corsi di guida sicura o sportiva, corsi di agonistica e preparazione alle gare, infine, corsi di telastica. E per i più bravi... c'è appunto la Sn1, che fa dei suoi piloti, dei "campioni completi". Per informazioni: selezione nazionale@alice.it

qualche mio lavoro, mi chiede se gli vernico il casco Senna 91. Potevo mai dirgli di no? Arriva in ditta con il casco appena acquistato; bellissimo, tutto in carbonio. Prepararlo per la verniciatura ha richiesto un atto di violenza, vinta solo perché ero già proiettato su come disegnarlo, visto che le prese aria facevano da padrone. Tutto bianco, salvataggio per realizzare il marchio Marlboro, poi tutto giallo, trasparente di protezione per permettermi di lavorare senza rischi con il cutter. I filetti da 3mm hanno iniziato la loro danza; ancora una volta il mestiere e la passione hanno dribblato le prese aria e gli spazi rimanenti hanno preso colore! Ad un certo punto mi ha guardato dicendomi: "Ti rendi conto che siamo ancora in sala travaglio?". Tre secondi dopo è nato! A proposito, forse non l'ho detto, ma è tutto in vernice, gli adesivi per certi versi mi sono antipatici. Per domande, consigli, richieste di preventivo, i contatti diretti sono info@rizzidesign.it e 0172.489980 www.rizzidesign.it FB: RIZZIDESIGN. Rizzidesign è verniciatura moto, creazione prototipi, restauro moto d'epoca, caschi, vendita vernici, vetroresina, accessori, ricambi.

L'Outlet. Il modo migliore per comunicare i vostri annunci a tema motorsport.

Siamo a vostra disposizione per info: tel. 051.6227.270 e-mail outlet@autosprint.it



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 00080721178 (dall'estero Bic BPIITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici del 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 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI



Accertamenti
Diffusione Stampa



Button abbraccia Brawn al Prize Giving Gala a Monaco, l'11 dicembre 2009, in occasione delle premiazioni ufficiali Fia per i mondiali Piloti e Costruttori appena vinti

SUTTON-IMAGES.COM

BUTTON, PROSSIMO AL RITIRO, FU CAMPIONE A INTERLAGOS

Quando J.B. si laureò iridato

Vi scrivo per condividere una mia sensazione che provo e penso possa interessare diversi altri lettori. In questa domenica molto probabilmente per l'ultima volta in carriera Jenson Button ha corso a Interlagos. Certo, niente di sconvolgente, però proprio su questo tracciato il pilota britannico nel 2009 con un semplice piazzamento, un anonimo ma fondamentale quinto posto, ottenne la certezza matematica del suo primo, sorprendente e inatteso titolo mondiale al volante della BrawnGp destinata in quella stagione stordente e memorabile ad aggiudicarsi pure il mondiale Costruttori, grazie anche ai punti di Rubens Barrichello, comunque un onestissimo secondo pilota.

Ecco, colgo l'occasione di questo ritorno a Interlagos per ricordare quel giorno di festa ormai lontano, in un momento in cui Jenson, comunque vada il futuro, si prepara ad affrontare un passaggio di vita importan-

te, lasciando la F.1 come pilota titolare, dopo ben diciassette stagioni consecutive di militanza, a 36 anni d'età. Presto, tardi, non lo so. E il suo ruolo di riserva di lusso alla McLaren-Honda forse, al minimo inconveniente degli altri, gli consentirà in futuro qualche altra puntata nei Gp. Ma di certo in questo periodo finale del 2016 si sta chiudendo il capitolo principale di una carriera agonistica bella e importante, che fa capo ad un pilota dalla guida pulita e anche dall'atteggiamento personale piacevole, intelligente e ricco di simpatica umanità. Per questo mi piace salutare Jenson non in occasione del finale di campionato ad Abu Dhabi, ma proprio nel Gp del Brasile, per sottolineare il fascino di certi corsi e ricorsi che nel suo caso sono intensi quanto memorabili.

Marco Incerti, Firenze

Tutto vero. Ricordare Interlagos 2009 è cosa buona e giusta, perché fa tornare alla mente la

stagione forse più sorprendente in tutta la storia della F.1, quando una factory in smobilitazione, che quasi faceva fatica a pagare le bollette della luce, un team principal in apparente declino e due piloti apparentemente pre-disoccupati seppero trovare in extremis la forza di presentarsi ai test pre-stagionali risultando subito imprevedibili per tutti, grazie, è bene ricordare anche questo, a una efficacissima furbata aerodinamica relativa all'estrattore posteriore, tale da surclassare tutti nelle primissime corse della stagione e guadagnare un vantaggio poi non più colmato dall'avversaria più minacciosa, cioè la Red Bull con Vettel e Webber. Ma al di là di questo, il 2009 resterà per sempre l'anno di Jenson Button, della Brawn e del suo omonimo patron. Vediamo i tre immortalati in una simbolica immagine di premiazione per il successo nel titolo Piloti e in quello Costruttori, per un marchio che ballò una sola estate. L'unico in tutta la storia della F.1 ad aver lasciato la scena imbattuto, presumibilmente per sempre. Sono questi dei bei ricordi che non abbandoneranno mai Jenson, anche dopo l'imminente fine della sua lunga vicenda agonistica in Formula Uno.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo 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 Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **QUERIN** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

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

**1000
minuti**
VERSO TUTTI

+

**minuti
ILLIMITATI**
VERSO TISCALI MOBILE

+

**1000
SMS**
VERSO TUTTI

+

**5 GB
Internet**

14 € /4 sett.
PER SEMPRE



ANCHE PER PARTITA IVA



MONSTER
ENERGY

Monza Rally

MONZA
SHOW



2016
02-03-04 DICEMBRE

SPONSOR



LASER
INDUSTRIES
COGENERATORI BIOGAS
www.laserindustries.it

sparco

MEDIA PARTNER

RALLYLINK
www.rallylink.it

RDS
100% GRASSO 100% CORRETTA

wige

ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO SU WWW.MONZANET.IT