RALLY ITALIA-SARDEGNA MAXI GUIDA AL MONDIALE SULL'ISOLA

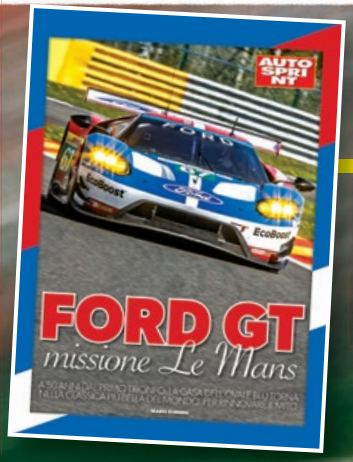
AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF - CH 8,00 CHF

AUTO SPRINT

n. 23

Anno LV - Settimanale 7-13 giugno 2016

3 Euro (Italy only)



FORD GT LA SFIDA

Inserto da collezione Operazione Le Mans

FERRARI EVOLUTA AL GP DEL CANADA

Power unit aggiornata sulla Rossa che a Montreal vuol tornare protagonista. Ora, però, i gettoni stanno per finire

MONOPOSTO OLTRE OGNI LIMITE

Differenze anche di 2,5/3" al giro per le nuove vetture extralarge con l'arrivo delle nuove regole. Ma già adesso le prestazioni cronometriche sono da record

F.1 2017 LE PIÙ VELOCI DI SEMPRE

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TOTALERG



TUTTOSPORT

PIENO DI EUROPEI



IN PALIO € 124.200 DI BUONI CARBURANTE TOTALERG

RICHIEDI LA CARTOLINA OGNI LUNEDÌ INSIEME AL CORRIERE DELLO SPORT – STADIO E TUTTOSPORT, OPPURE RECATI IN UN PUNTO VENDITA TOTALERG ADERENTE ALL'INIZIATIVA E FAI UN RIFORNIMENTO DI ALMENO € 20.
Per te subito € 1 di sconto su € 20 di rifornimento e la possibilità di vincere fino a € 2.000

Iniziativa valida dal 13 giugno al 24 luglio 2016. Montepremi € 124.200. Regolamento completo su www.pienodieuropei.it

AUTOSPRINT

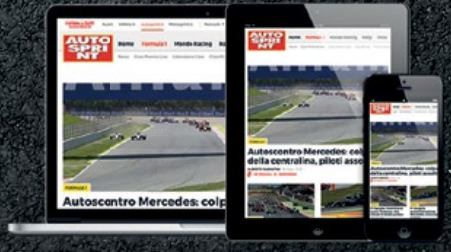


AUTOSPRINT.IT IL PRIMO A DARTI LE NEWS SULLE GARE.

Autosprint.it, il punto di riferimento per tutti gli appassionati di gare automobilistiche, si rinnova.
L'unico sito in grado di offrirti:

- Navigazione più veloce ed intuitiva.
- Sezione Live con aggiornamenti in tempo reale.
- Rubrica dedicata alla Formula 1.
- Contenuti multimediali.
- Anteprime e news.

Vieni a scoprire il restyling della versione online del settimanale Autosprint.



Tempo di **riflessioni**

Nella settimana che introduce al Rally d'Italia Sardegna col Mondiale che sbarca sull'isola per la tredicesima volta consecutiva restano sospesi diversi interrogativi che da sempre agitano il mondo del motorsport. Sullo sfondo rimane negli occhi di tutti la tragedia di Salom nella Moto 2 a Barcellona. Una morte che induce a una inevitabile riflessione. A metà degli anni 2000, la F.1 ha preteso che quella curva dove ha perso la vita il giovane centauro spagnolo e la successiva, che immette sul rettilineo di arrivo, venissero modificate con una chicane a largo raggio, perché la velocità di percorrenza era troppo elevata. Di fatto quella era la curva più veloce e pericolosa di tutto il campionato del mondo di F.1. Per essere più esatti, non furono tanto i piloti a chiederne la modifica, quanto il Race (Royal Automobil Club de Espanha) e gli organizzatori. In quanto - testuale - "l'elevata velocità di percorrenza metteva in pericolo gli spettatori seduti sulle tribune all'esterno di quelle curve". Tribune che erano in muratura e non potevano essere rimosse o arretrate, visto che dietro passa la strada statale. Certo, in F.1 è scomparsa una delle curve più da pelo, che faceva la differenza tra i piloti più temerari, ma di morti non ce ne sono stati. La MotoGp aveva la fortuna di ritrovarsi una chicane già fatta e perfettamente armonizzata come cordoli, eppure ci hanno messo più di 10 anni prima di utilizzarla. E per convincerli c'è voluto un tributo di sangue. Corse in auto e in moto sono mondi diversi, poco confrontabili, con problematiche specifiche. Si è discusso tanto dopo il Gp di Monaco per i 7 giri al via dietro alla Safety Car: ma forse l'elevato istinto di autoconservazione che caratterizza la F.1 degli ultimi anni va nella giusta direzione.

Ps Anche noi di Autosprint vogliamo dare l'ultimo saluto a Muhammed Alì. Nella foto sotto lo riproponiamo star indiscussa alla 500 Miglia di Indianapolis del 2003. Una leggenda del ring che trascende ogni sport, Alì la cui immagine era stata usata anche sulla vettura Nascar di Elliott nel 2001. Un'immagine di sportivo leggenda che rimarrà nel cuore di tutti.



GETTY IMAGES

domenicaserra



FORMULA UNO

12 VERSO GP CANADA F.1 2007
18 VERSO GP CANADA F.1 XXL
22 VERSO GP CANADA FERRARI EVOLUTA

VELOCITÀ

28 INDYCAR DETROIT
34 GP2 NATO NEL NOME DI BIANCHI
38 TEST LE MANS
43 FORD GT RITORNO AL FUTURO
70 DTM LAUSITZRING
72 GT OPEN-EUROF.OPEN PAUL RICARD
73 TCR SALISBURBO ADAC GT LAUSITZRING
74 CEM ECCE HOMO

RALLY

52 ITALIA-SARDEGNA MONDIALE AL VIA
64 CIWRC SALENTO
66 EUROPEO AZZORRE
67 COPPA ITALIA ALBA

L'ALTRA STORIA

80 DANIELE AUDETTO SI CONFESSA

RUBRICHE

6 SCATTO FISSO
8 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
30 CUORE DA CORSA
51 INTERVISTA RITROVATA
68 RALLYSPRINT
75 PISTASPRINT
86 CLASSIFICHE
87 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
89 LIBRISPRINT
90 POSTASPRINT


AT&T
TOTAL
TAG Heuer
ASTON MARTIN
UBS

SUTTON-IMAGES.COM

Gran Casinò **Verstappen**

«Che cosa ho imparato dal Gp di Monaco? Semplice: a stare lontano dai muri!». Tre errori in due giorni e connotati della Red Bull cambiati in tutte le occasioni, Max Verstappen ha definitivamente capito che le stradine del Principato hanno rail molto resistenti. Inutile tentare di distruggerli. La botta picchiata l'anno scorso al termine di un sorpasso oltre ogni limite ai danni di Grosjean non era stato un monito sufficiente. E così dai trionfi di Spagna, il giovane talento olandese che ha fatto riscrivere la storia della Formula Uno s'è ritrovato a dover spiegare il perché e il percome di un week end a Montecarlo costellato da carrozzerie stropicciate a un passo dal Casino. Una vera e propria roulette sull'asfalto più glamour del pianeta, quella di Max che ha chiarito: ***«Ora devo analizzare cos'è andato male e perché sono finito in questa situazione, ma tutto questo fa parte della curva di apprendimento e di una maggiore esperienza da fare. Ora però penso al Gp del Canada e voglio fare un buon lavoro»***. Guarda avanti Verstappen. Il passato è passato.

Un pugno

IL BRACCIO ALZATO, LA MANO STRETTA A PUGNO: RICCIARDO HA FESTEGGIATO COSÌ LA POLE A MONACO RICORDANDO I NERI SMITH E CARLOS AI GIOCHI OLIMPICI DEL MESSICO. MA POI DOPO CON GLI ERRORI RED BULL...



Pugno

Braccio alzato, la mano stretta a pugno. Daniel Ricciardo dopo la pole a Montecarlo, sembrava Tommy Smith dopo la medaglia d'oro nei 200 metri a Città del Messico. Niente guanto nero, ma un gesto altrettanto rivoluzionario, soprattutto in un posto dove ogni segno eversivo può portare alla fucilazione. Smith, insieme con John Carlos, terzo nelle stessa gara ai Giochi messicani, manifestava a favore dei diritti umani e del potere nero; Ricciardo a favore di se stesso e del potere Red Bull. Smith e Carlos vennero immediatamente espulsi dal villaggio olimpico; Ricciardo è stato espulso dal primo posto durante la gara. Il mancato cambio gomme pare sia stato ordito per ritorsione: certi gesti filo comunisti, in F.1 non sono tollerati, guai.

Stazioni

Maurizio Arrivabene, cuore d'oro (ma chi l'avrebbe detto?): alla fine del Gp di Monaco, parlando con la stampa internazionale, ha avuto parole di conforto nei confronti di Raikkonen, coprendo sin dove ha potuto il clamoroso errore a inizio gara, appena si è tolta di mezzo la Safety Car: *«Sapete* – ha detto – *Kimi non si è mai trovato bene su questo tracciato, gli è sempre stato indigesto».* A parte il fatto che ci ha pure vinto, nell'era paleolitica in cui correva con la McLaren, qualcuno ha voluto sottolineare a Flobert il luogo in cui Raikkonen ha sbattuto: la curva della Vecchia Stazione. Kimi in realtà desiderava scendere dalla Ferrari e salire sul primo treno per Rovaniemi e andare a farsi consolare da Babbo Natale, evitando di tornare in Svizzera via Maranello. Ma nessuno lo aveva informato che i treni, in quella stazione, non passano più. Anzi, anche la stazione è stata abbattuta.

Pippa

Mentre a Montecarlo campioni e campioncini la mettevano giù dura, lei si preparava per la 500 Miglia di Indianapolis. Pippa. Pippa Mann, l'ultima donna in cerca di gloria nel motorismo sportivo. Il problema, come si evince all'istante, sta nel nome. Con tutto il rispetto, come si fa a dare fiducia a una Pippa? Suggeriamo un salto all'anagrafe.

Mano

Gerhard Berger ha annunciato di aver accolto la richiesta di Nico Rosberg. Gli sta dando una mano per rinnovare un contratto adeguato, con Mercedes possibilmente; con altri magari. Il problema è che Nico ha immediatamente piantato lì di dare una mano a Berger. Dopo una gara così, anche quella vecchia lenza di Gerardo si è nascosto in un gozzo ormeggiato a Mentone.

Padre

Ma sapete chi ha voluto che fosse Gerhard Berger a occuparsi di Nico? Nientemeno che Keke, l'ex-campione del mondo. È stato lui a telefonargli poco prima di Montecarlo dicendogli: *«Guarda, mio figlio ha un problema da risolvere con la Mercedes, puoi dargli una mano?»*: E al generoso Gerhard non è parso vero intervenire nella trattativa, trovando come controparti Niki Lauda, austriaco, e Toto Wolff, austriaco pure lui. Il vero problema sarà quando Nico, fresco di rin-

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi

di mosche





POLE IN PUGNO E GP SFUGGITO DI MANO
Il pugno alzato dopo la conquista di una magica pole position, da parte di Daniel Ricciardo evoca ricordi del passato. Il giorno del Gp, invece, l'australiano ha fatto i conti col presente: Red Bull è andata in confusione durante un pit stop e lui ha visto sfuggire la vittoria

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

novo multimilionario con Mercedes, scoprirà che dovrà dare il 90% dei guadagni a Berger, per i prossimi 25 anni, intascando di meno di oggi…

Padri

Ci siamo abituati da anni a padri di piloti che compaiono ovunque accanto ai figli, spesso rompendo. Per cui questa nostra vuole essere una nota seria, di stima e rispetto nei confronti di Keke Rosberg che ha fatto crescere suo figlio senza la propria influenza, senza quasi mai apparire nelle foto, senza fare dichiarazioni nel bene o nel male. Complimenti.

Sorriso

Un po' tutti hanno notato il regale atteggiamento di Charlène Wittstock, moglie del principe Alberto di Monaco, al fianco del consorte sul trespolo appositamente attrezzato per il Grand Prix. Numero di sorrisi offerti prima, durante e dopo la gara: zero. E meno male che la pioggia ha vivacizzato un po' la corsa. Complimenti alla simpatia.

Bianchi

La decisione della famiglia Bianchi di portare in tribunale un po' tutti, dalla Fia agli organizzatori di Suzuka è apparsa dolorosa quanto scellerata. Se non altro per il decorso della faccenda che obbligherà i genitori di Jules ad una serie di udienze che dovranno rivangare un dolore profondo.
Pare molto difficile che un processo possa dare ragione ai Bianchi, visti gli esiti delle inchieste. Ora, siccome mettere una mano sul cuore fa bene sempre, soprattutto a chi il cuore l'ha duretto, suggeriamo qui un bell'incontro finalizzato ad un accordo, magari economico, stretta di mano e ciao. Bernie, ci pensi tu? Dai, dai, dai!

Botta

Anche qui un caso curioso in tema di nomi e cognomi. Bottas, per esempio, potrebbe assumere un soprannome adeguato, eliminando la "S" finale. Botta e ciao. Botta di sonno, meglio ancora. Ne è vittima, infatti, il finnico, in continuazione. Ogni tanto, tracchete, si addormenta e ciao. Scompare, dorme. Rallegrando peraltro l'intera famiglia Massa. E pensare che c'è in giro della gente pronta a scommettere che il Valtteri sia un fenomeno. Buonanotte.

Tombini

Montecarlo? Come Napoli. Oramai anche nel Principato i tombini saltano e vien fuori di tutto. Ma pure da quelli che rimangono chiusi, nella zona nuova del porto vecchio, trasudano un odore di fogna ed escrementi che andrebbe controllato, viste le nobili frequentazioni del luogo. Però il tombino che è volato sotto la macchina di Rosberg, finendo per colpire la sfigata McLaren di Button, è stato troppo. Pare che sia stato un topo ad aprirlo, ma sentito il rumore assordante che veniva da sopra, è poi scappato prendendo il tunnel per Nizza e Fontvieille, meno trafficato. Ma si è dimenticato di girare la manopola e il coperchio del tombino ha preso la sua strada. Il responsabile della chiusura dei tombini è stato ovviamente impiccato, perché a Montecarlo la legge è legge, non come in Italia. È per questo che tanti italiani rigorosi della legalità e dell'etica, preferiscono vivere là. Per dovere di cronaca, la notizia dell'impiccagione non è ufficiale.

Nando

Le quotazioni di Fernando Alonso sono in netta ripresa, al pari dell'umore del pilota spagnolo. Ogni volta che vede Vettel, il cui muso rasenta l'asfalto, Nando gode come un riccio. Ogni volta che un ferrarista lo vede farsi in quattro sopra una McLaren da musi lunghissimi, rimpiange e rivaluta segretamente i tempi grami e andati. Nel nostro piccolo riceviamo continuamente dei messaggi inviati dalla tifoseria rossa che suggeriscono un clamoroso ripescaggio. È una cosa fuori da ogni discussione intendiamoci, ma il solo fatto di trattarla ridendo e scherzando qui, la dice lunga sull'umore della truppa.

Tresche

Attorno alla McLaren si è visto uno strano via-vai di bellezze da box e non certo per i 50 anni del team. C'era un ben noto manovratore occulto che trafficava fra porte secondarie e appuntamenti dopocena, senza sapere che qualcu-



SUTTON-IMAGES.COM



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM







GETTY IMAGES



Sopra, Valtteri Bottas: ribattezzato anche Botta... di sonno per l'andamento incostante della sua stagione. In alto Charlène Wittstock, moglie del Principe Grimaldi si complimenta con Hamilton. A lato, Alberto di Monaco con Fernando Alonso e Claudio Ranieri, il mister del fenomeno Leicester. A sinistra nell'altra pagina il "nuovo" Briatore e sotto il tombino saltato in pista



no lo osservava. Mandate a Flobert le vostre ipotesi sui personaggi coinvolti in questa storia, a fine anno ci sarà un premio!

Pastor

È ricomparso, un suo ritorno è atteso a grande richiesta. Pastor Maldonado conta su uno zoccolo duro di fans. Motivo: è simpatico, a differenza della quasi totalità dei suoi ex colleghi; è un tupamaros da corsa, sempre pronto a inventare qualcosa pur di far divertire grandi e piccini.

Franco

La miglior battuta del weekend l'ha sfornata il nostro amico Marco Leo dopo aver visto Nasr ed Ericsson impegnati in un attentato ai danni del loro team. *«Sauber è l'unico svizzero senza un franco. Che facciano un referendum e lo sbattano fuori da tutti i cantoni»*. Data la tradizione, il rischio "francamente" c'è.

Flavio

Dov'è Flavio? Ma quale Flavio? Perché a Monaco ce ne sono due, entrambi noti. Uno è Flavio Vitali, prezioso collaboratore dell'ufficio stampa. L'altro? Beh, diciamolo pure, è Flavio Briatore. Che ha fatto la sua prima uscita pubblica dopo la famosa cura dimagrante e abbellente. Non aspettatevi sorprese, è più o meno come prima, sempre con la battuta pronta per tutti e il risvolto divertente. La Formula Uno? Acqua passata, se non per il legame con Alonso che ancora lo vincola. Ma ha in mente altre cose. Ci sorprenderà.

Ranieri

L'unico Ranieri che si sia visto a Monaco è lui, l'uomo dell'anno, King Claudio, allenatore del Leicester che ha vinto la Premier. In un ambiente di montati che frequentano il gran premio solo per farsi vedere e intervistare, pareva uno di un altro mondo: misurato, educato, riservato, gentilissimo. *«Vengo a Monaco per la F.1 da anni, compatibilmente ai miei impegni di lavoro. E qui ho anche allenato. La Formula Uno mi piace molto, l'ho sempre seguita, mi diverte»*. E alla fine un grazie a chi gli rivolgeva la parola. Un marziano. ●

F.1 2017 le più veloci di se

LE PRESTAZIONI CRONOMETRICHE GIÀ ADESSO DA RECORD SUBIRANNO UN'ULTERIORE IMPENNATA CON L'ARRIVO DELLE NUOVE REGOLE: DIFFERENZE ANCHE DI 2,5/3" AL GIRO

di **Cesare Maria Mannucci**
foto **Colombo, Sutton-Images.com**

"Come te nessuno mai". Si intitolava così un film di Gabriele Muccino sull'amore giovanile ai tempi della scuola. "Come te nessuna mai" potremmo adesso parafrasare così, analizzando le performance cronometriche della attuali vetture di F.1 e di cosa si prospetta nel 2017, quando entreranno in vigore le nuove regole tecniche.
A Montecarlo, nel corso di una sessione di qualifica particolarmente intensa ed emozionante, Daniel Ricciardo ha ottenuto la pole position in 1'13"662, come dire solo un decimo più lento del record della pista in questa configurazione, che appartiene a Sebastian Vettel che nel 2011 ottenne il tempo di 1'13"556. Durante le qualifiche del Gp del Bahrain, Lewis Hamilton ha ottenuto il nuovo record del circuito di Sakhir con il tempo di 1'29"493, migliorando il precedente primato che resisteva dal 2005 e apparteneva a Mark Webber con il tempo di 1'29"527. Prepariamoci ad un'estate da record, con le attuali vetture hybrid che al terzo anno del loro regolamento tecnico, e assecondate da gomme Pirelli molto efficaci dal punto di vista cronometrico, stanno finalmente mettendo in mostra tutto il loro potenziale velocistico. Con progressi che rispetto al primo anno di questa formula, si quantificano anche in 5" al giro.

F.1 2017, oltre ogni limite

Dal 2017 tutto dovrebbe diventare ancora più estremo, con le nuove gomme più larghe e l'aumento di grip meccanico e downforce, come conseguenza delle nuove regole aerodinamiche. Se realmente le prestazioni cronometriche miglioreranno di 4" al giro come auspicato dalla Fia, o fossero anche "soltanto" 2" al giro, ci troveremo di fronte ad una situazione del tutto nuova, e a scenari da affrontare - in termini di sicurezza - ancora oggi non del tutto



mpre

CONFRONTO POLE POSITION DEI PRIMI GP

Come si vede l'incremento velocistico è elevatissimo, in parte giustificabile per la mescola più morbida messa a disposizione dalla Pirelli rispetto al 2015 e in parte per i progressi raggiunti dalle power unit e nell'efficienza aerodinamica.

	2015	2016	DIFFERENZA
Gp Australia	Hamilton 1'26"327	Hamilton 1'23"837	- 2"490
Gp Bahrain	Hamilton 1'32"571	Hamilton 1'29"495	- 3"076
Gp Cina	Hamilton 1'35"782	Rosberg 1'35"402	- 0"380
Gp Russia	Rosberg 1'37"113	Rosberg 1'35"417	- 1"696
Gp Spagna	Rosberg 1'24"681	Hamilton 1'22"000	- 2"681
Gp Monaco	Hamilton 1'15"098	Ricciardo 1'13"622	- 1"476

QUEI SECONDI SBRICIOLATI

In un quadro generale già da record quest'anno con l'arrivo delle nuove regole 2017 si calcola che potrebbe esserci un miglioramento delle prestazioni cronometriche in F.1 anche di tre secondi a giro

identificabili. Quando Toto Wolff e la Mercedes si erano schierati contro questa ennesima rivoluzione regolamentare in nome della sicurezza, in tanti avevano pensato che dietro ci fosse solo il desiderio e la volontà lecita, di mantenere lo status quo attuale, per confermare l'attuale superiorità tecnica. *«Diamo tempo a questi motori e a queste vetture di evolversi»*, diceva Paddy Lowe: i fatti gli stanno dando ragione. Non solo come incremento prestazionale progressivo, ma anche in termini di allargamento della competitività. Come prima la Ferrari e ora la Red Bull e la Renault stanno dimostrando.

F.1 2016, già adesso le più performanti

Le attuali vetture sarebbero già loro le più veloci nella storia della F.1. Non dispongono dei 1400 cv che per soli 3 giri i motori turbo di 1.5 litri potevano esprimere negli Anni 80. Non sono caratterizzate da soluzioni aerodinamiche estreme e pericolose come le wing-car di una volta. Non dispongono di gomme appositamente costruite per l'esigenza di ogni vettura e di ogni circuito, come accadeva all'epoca della guerra Michelin-Bridgestone. Ma ciò nonostante, sebbene in termini energetici siano più efficienti persino di una vettura di serie, sono quelle che mediamente, nell'arco di una gara, esprimono la maggiore potenza nella storia della F.1. Circa 940-950 cv a disposizione costantemente, prodotti insieme dal motore termico e dai motori elettrici. La configurazione aerodinamica, sebbene fortemente limitata come dimensioni e forme dei pontoni laterali, e con il disegno della parte centrale dell'ala anteriore, uguale per tutti; è oggi in grado di generare più deportanza di quanto non accadesse nella seconda parte degli Anni 2000. Quando le vetture erano coperte di profili alari su tutta la superficie della carrozzeria e non esistevano limiti di tempo e di utilizzo nella ricerca aerodinamica in galleria del vento. Le velocità di percorrenza in curva sempre più elevate, sono lì a dimostrarlo.

F.1 2017, i numeri della rivoluzione

Eppure in una situazione che dovrebbe essere già inquietante adesso, la Fia e i team hanno approvato un nuovo regolamento tecnico che modifica sensibilmente l'attuale. Partendo dal presupposto che le attuali vetture sarebbero troppo facili da guidare e poco esigenti dal punto di vista dello sforzo fisico. Quando la Fia ha deciso di modificare il regolamento dal 2017, come parametro si sono presi i tempi segnati sul circuito di Barcellona nel 2015 e da quelli si disse che l'incremento doveva essere di 4-5 secondi. Considerando che 2"5 sono già stati guadagnati quest'anno - pole di Rosberg nel 2015 in 1'24"681, pole di Hamilton nel 2016 in 1'22"000 - il prossimo anno, aspettiamo un incremento velocistico di circa 2"5-3", riconducibili in parte all'aumento dei valori di grip meccanico, come conseguenza delle gomme più larghe; e in parte per una aerodinamica complessivamente più deportante. Attualmente, sui circuiti di maggiore carico aerodinamico, i tecnici della Pirelli hanno rilevato quasi 1000 kg di deportanza ad asse, come dire una deportanza complessiva di circa 2000 kg che agisce sulla vettura. Ben oltre 3 volte il peso complessivo della vettura stessa. I tecnici più qualificati, hanno calcolato che la nuova configurazione aerodinamica, determinerà un aumento di circa il 15% sugli attuali valori di deportanza. Ma l'aumento in termini di kg di carico stimato sarà superiore, circa 400 kg in più. Perché alla maggiore deportanza si sommerà la maggiore velocità di percorrenza in curva, derivante dal maggiore grip meccanico. Valore elevato quando si parla di forze che agiscono sulla vettura, di sollecitazioni che interessano tutte le componenti del telaio e della meccanica, e che incide anche nelle sollecitazioni sulle gomme. Questo rappresenta un aumento considerevole, che costringerà a rivedere moltissimi parametri: tecnici e costruttivi. In termini di drag (resistenza) le nuove vetture saranno probabilmente più penaliz-

F.1 HYBRID OLTRE OGNI LIMITE

Sono in netta crescita quest'anno le performance delle vetture hybrid che sono arrivate al top con progressi rispetto al primo anno di questa formula quantificabili anche in 5" al giro





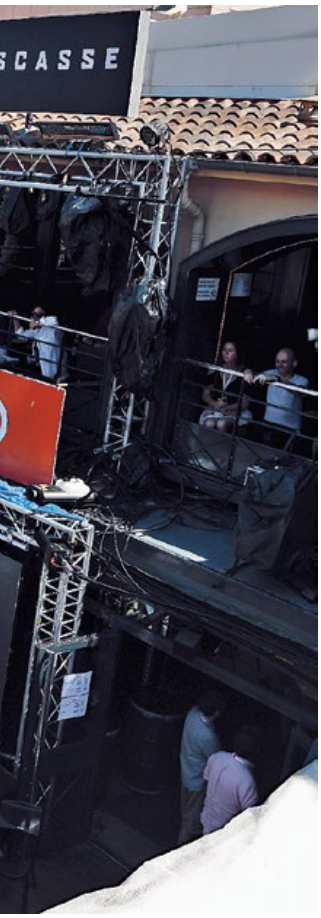
zate. Quindi fortunatamente non aumenteranno le velocità massime - già ora a livello di allarme rosso - nonostante i prevedibili miglioramenti sulla power unit. Mentre dovrebbero aumentare sensibilmente le velocità di percorrenza in curva.

Qualità costruttiva

Questo cosa vuole dire? Che da un punto di vista costruttivo, i team dovranno riprogettare e rinforzare i punti di attacco della sospensione anteriore al telaio, e di quella posteriore al cambio. La stessa scatola del cambio subirà maggiori sollecitazioni, e in questo caso chi ha già adottato un carter "modulabile", come Mercedes o Ferrari, sarà certamente avvantaggiato. Da rinforzare anche i punti di fissaggio delle appendici alari. Come la loro flessibilità, per la quale la Fia potrebbe anche modificare i valori degli attuali criteri di valutazione. Poi ci sarà il problema dei circuiti, in particolare delle vie di fuga. Proprio così, anche gli autodromi della "Tilke generation" potrebbero mostrare i primi segni del tempo, per la prima volta potrebbero mostrarsi obsoleti ai nuovi requisiti che le vetture conformi ai nuovi regolamenti, inevitabilmente solleveranno. Non è un problema da poco. Toto Wolff lo aveva indicato tra le principali motivazioni nel suo opporsi a cambiare quadro regolamentare. Chi invece voleva cambiare tutto - soprattutto Red Bull e McLaren - dissero che si stava facendo dell'allarmismo gratuito. Speriamo che il team principal della Mercedes non avesse ragione. Perché altrimenti bisognerà poi compensare l'aumento della velocità di percorrenza con altri provvedimenti, e allora saremmo di nuovo al punto di partenza.

ALONSO: LE ATTUALI F.1 SONO FACILI

Sotto Alonso: per lo spagnolo le attuali F.1 sono troppo facili e non necessitano di uno sforzo fisico richiesto in precedenza da altre monoposto







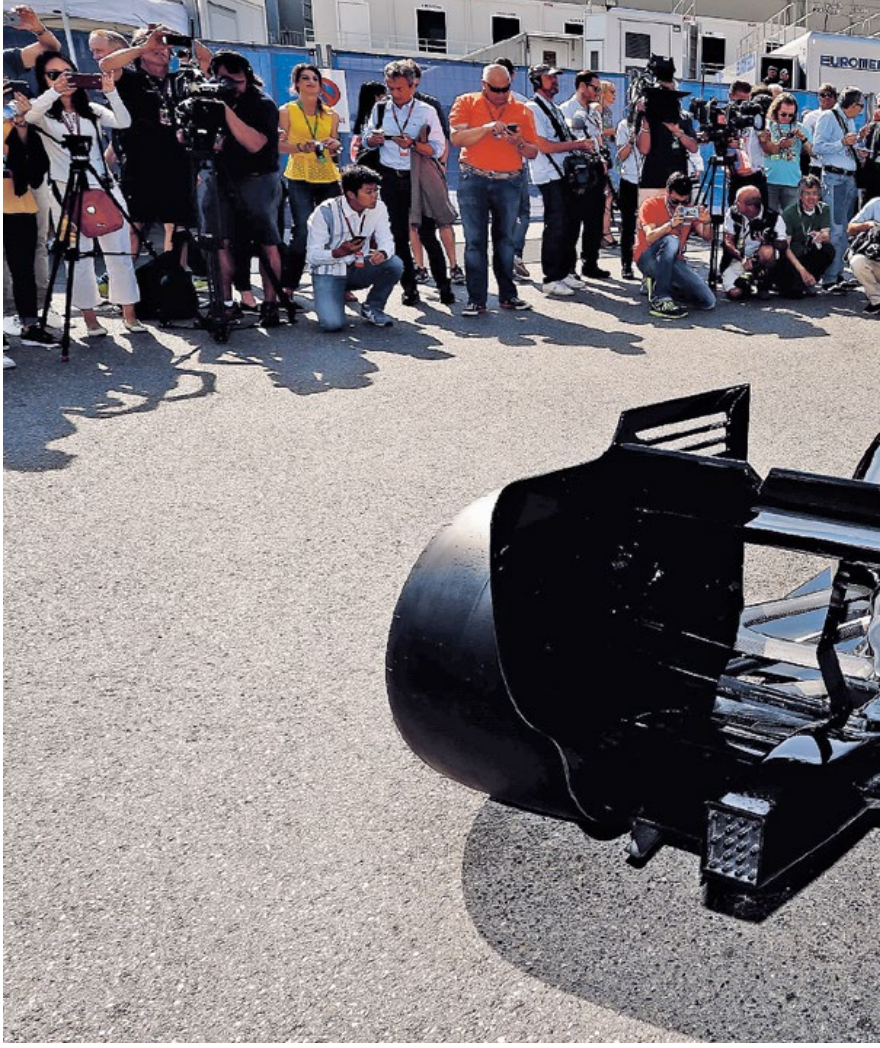
Più spettacolari o più impegnative nella guida?

I Gp del 2017 saranno più spettacolari? Le nuove vetture diventeranno più difficili da guidare? Christian Horner ha detto che i piloti torneranno a sudarsi lo stipendio, e necessariamente dovranno tornare in palestra per rafforzare il loro fisico. «*Le attuali vetture sono troppo facili* - ha detto Alonso - *in Cina ho corso con due costole rotte, lo scorso anno in Malesia ho corso senza problemi pur avendo saltato di fatto tutti i test invernali e la prima gara. Con le vetture che usavamo nel 2004-2006, questo sarebbe stato impossibile. Ricordo di gare dove alla fine non avevo nemmeno la forza per salire sul podio*». Certo, 10 anni fa i piloti finivano le corse distrutti, quest'anno, invece, Hamilton al termine del Gp di Monaco, sembrava che fosse andato in centro a prendere un caffè. Ma siamo sicuri che la maggiore velocità media, sia da mettere necessariamente in relazione allo sforzo fisico? Negli Anni 80, i piloti guidavano vetture lentissime rispetto alle attuali, eppure al termine quasi tutti erano al limite delle loro forze. Molti lamentavano problemi alle vertebre, i meno preparati venivano colti da collasso e crampi durante la gara, i muscoli del collo spesso non erano sufficientemente forti per tenere la testa diritta. Ora non è più così, anche se le attuali vetture sono infinitamente più veloci. Perché in realtà, così come le vetture di serie moderne, le attuali monoposto sono più comode, costruite meglio rispetto ad una volta. Le vibrazioni interne all'abitacolo sono quasi scomparse, i freni bbw hanno azzerato lo sforzo che una volta era necessario fare con i dischi in carbonio, quando certi piloti non riuscivano a mandarli in temperatura, perché non riuscivano ad esercitare la pressione necessaria sul pedale. L'idroguida ora riduce lo sforzo da applicare allo sterzo, l'ergonomia è migliorata. Così come il vestiario dei piloti. Con i caschi attuali che pesano un quarto rispetto a quelli di 20 anni fa. Quindi le sollecitazioni sul collo si riducono, mentre le tute consentono una migliore respirazione della pelle, rispetto a certi " scafandri" che i piloti dovevano indossare una volta. La stessa erogazione della potenza è oggi più progressiva e continua e riduce le sollecitazioni che una volta agivano sul corpo in fase di accelerazione e cam-

biata. Grazie alla gestione elettronica delle power unit e ai cambi di tipo "seamless", ossia ad innesto continuo. Mentre le sospensioni e gli ammortizzatori sono più efficaci nel compensare le asperità del manto stradale e il rollio. Questo trend continuerà anche in futuro, non pensiamo proprio che il prossimo anno sarà necessario avere dei fisici stile Froilan Gonzales o Alberto Ascari. Perché le auto da tempo non si guidano più con le braccia. Anche se rispetto a quest'anno si andrà anche 3" più veloci. Ci saranno meno sorpassi? Probabilmente si, perché aumentando i valori di grip meccanico, si riducono gli spazi di frenata, quindi si accorcia ulteriormente il numero dei metri dove tentare la manovra di sorpasso. Ma la cosa necessariamente non sarà negativa. Con buona pace dei sempliciotti che mettono sempre in relazione la spettacolarità di una gara con il numero dei sorpassi, o associano il rumore alla potenza.

Pericoloso e difficile sono concetti diversi

Le vetture del prossimo anno saranno dunque più veloci di circa 2"5-3" rispetto alle attuali. Considerando l'elevato standard costruttivo che caratterizza le attuali vetture, siamo certi che questo incremento velocistico sarà perfettamente accompagnato nella qualità costruttiva della vettura. Così come per i pneumatici, con la Pirelli che in virtù dei 25 giorni di test programmati quest'anno, saprà realizzare gomme perfettamente adeguate ai nuovi sforzi e sollecitazioni che si prospettano. Molti hanno criticato che la partenza del Gp di Monaco, sia stata neutralizzata in regime di safety car. In realtà Charlie Whiting ha fatto benissimo a prendere questa decisione. Perché a Montecarlo non esistono le vie di fuga, e le vetture con il kers, hanno tutte il brutto difetto che, in frenata, le ruote posteriori continuano a "spingere" quando il recupero di energia è in fase di ricarica. Quindi il controllo della vettura, in condizioni di aderenza precaria e barriere attaccate alla pista, diventa molto più complesso da esercitare. Si fosse partiti normalmente, dopo pochi giri ci sarebbero state almeno 10 vetture coinvolte in incidenti vari, soprattutto quelle che partivano nelle retrovie ed erano più coinvolte in situazioni di traffico e frenata. A quel punto il Gp di Monaco sarebbe stato neutralizzato per oltre un'ora per rimuovere i rottami, ripulire i detriti di carbonio, saldare i rails e ricostruire le barriere di sicurezza. E in corsa ci sarebbero rimaste poche vetture. Sarebbe stato un Gp di Monaco così più interessante ed eccitante? Crediamo proprio di no. Metà dei piloti al via a Montecarlo, nella loro carriera hanno corso a Macao in F.3. Dove abitualmente affrontano a 240 km/h il terrificante curvone in discesa del Pescatore. Dove se sbagli, oltre il rail non c'è una via di fuga ma... il mare giallo della Cina. Gli attuali piloti, al contrario, meritano moltissimo rispetto, perché oltre che guidare vetture estremamente complesse dal punto di vista tecnico e intellettuale, guidano le vetture più performanti e veloci nella storia della F.1. Visto che il parametro della velocità su un giro sembra essere piuttosto pertinente per valutare la complessità di guida di un'epoca rispetto all'altra. E immagina-



Sopra, la show car Pirelli che a Monaco ha mostrato le nuove gomme più larghe per il 2017: gli pneumatici posteriori passeranno da 325 mm a 405 mm, quelli anteriori da 245 a 305 mm

te cosa sarà il prossimo anno con le nuove regole! Se ne faccia una ragione chi continua a criticare l'attuale F.1. Perchè lo sport del Golf è molto difficile da giocare bene, ma non è per nulla pericoloso. Giocare alla Roulette russa invece, sarebbe molto facile da fare, ma dannatamente pericoloso. La differenza tra la vecchia e la nuova F.1 è proprio questa. Perché pericolo e difficoltà non sono necessa-





riamente parametri correlati. La cosa importante è che il nuovo regolamento che entrerà in vigore nel 2017, elevi pure le difficoltà di guida, abbassi il tempo sul giro ed aumenti le velocità medie. Ma preservando e anzi aumentando gli attuali standard di sicurezza. Che non possono essere mediati o barattati in nome di un aumento della spettacolarità che poi sarebbe tutta da dimostrare. ●

Smessa la carriera da pilota, Emanuele Pirro non è soltanto tra i commissari Fia più attivi in Formula Uno ma è anche membro delle tre commissioni Fia endurance, storiche e piloti

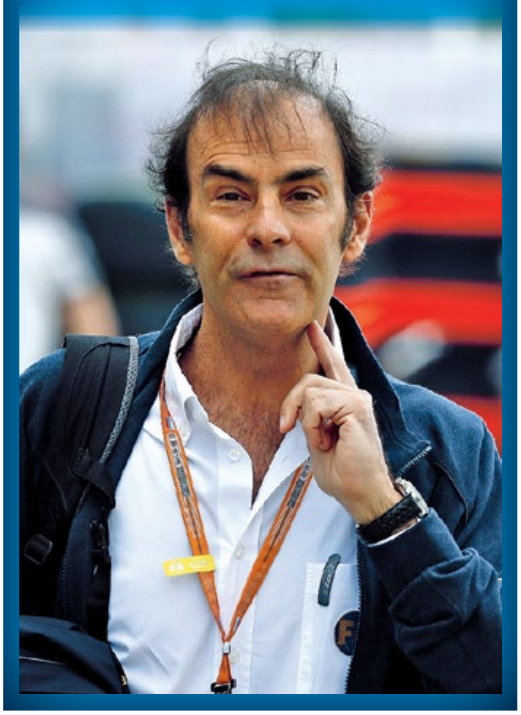
COSÌ CAMBIANO LE PRINCIPALI MISURE SULLE MONOPOSTO DEL 2017

	2016	2017
gomme anteriori	245 mm	305 mm
gomme posteriori	325 mm	405 mm
sospensioni larghezza	1800 mm	2000 mm
ala anteriore larghezza	1650 mm	1800 mm
ala posteriore altezza	950 mm	800 mm
ala posteriore larghezza	750 mm	950 mm
fondo piatto larghezza max	1400 mm	1600 mm
fondo piatto larghezza min.	1300 mm	1400 mm
diffusore posteriore altezza	125 mm (iniziava dopo l'asse posteriore)	175 mm (inizierà 175 mm prima dell'asse posteriore)
carrozzeria larghezza max	1400 mm	1600 mm
carrozzeria peso min.	702 kg	722 kg più 5 kg di gomme
carburante utilizzabile	100 kg di benzina	105 kg di benzina (per ora)

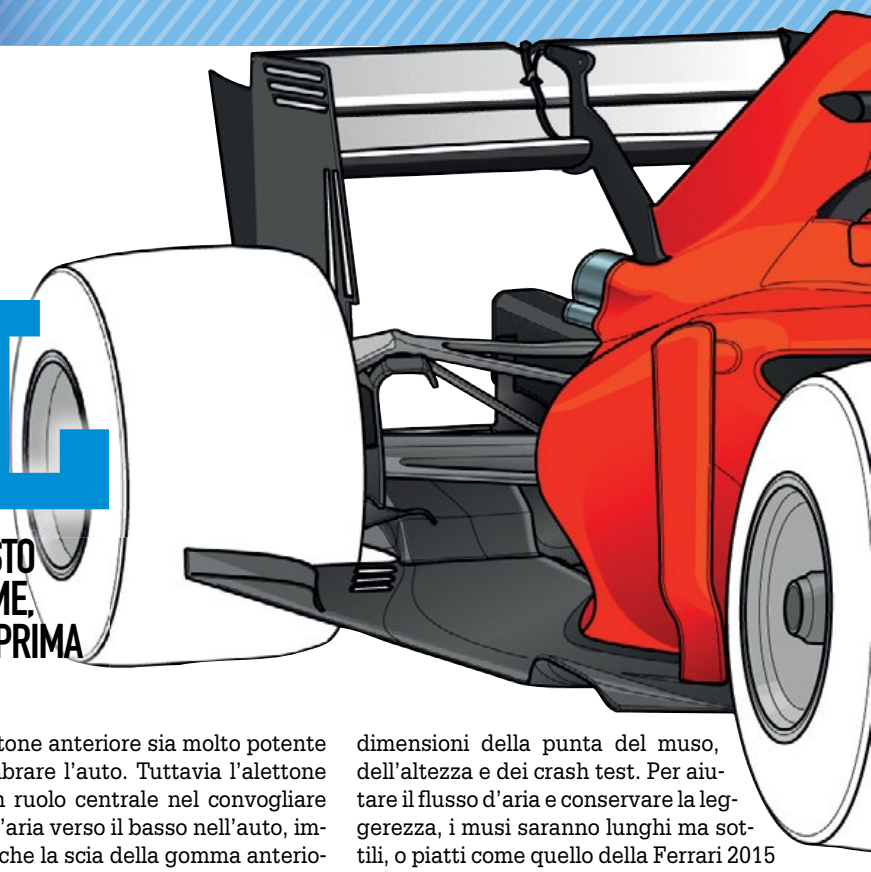
PIRRO SPIEGA LE NUOVE REGOLE

Più velocità meno **sorpassi**

Emanuele Pirro non è solo tra i Commissari Fia più attivi in F.1 - era presente nel Collegio anche a Montecarlo - ma è pure membro delle tre commissioni Fia: Endurance, Storiche e Piloti. Oltre che Presidente della Commissione Karting italiana. *«È difficile stabilire quali sono gli obiettivi da raggiungere con i nuovi regolamenti che entreranno in vigore nel 2017. Di sicuro l'aumento della velocità sul giro non ha nulla a che vedere con l'aumento dei sorpassi o della spettacolarità. Anzi, riducendo lo spazio di frenata, certamente si vedranno meno sorpassi. Guardiamo la F.E, corrono su piste lente, strette e tortuose, però hanno una downforce minima, usano gomme durissime, gli spazi di frenata sono molto più lunghi, e le gare sono caratterizzate da moltissimi sorpassi. Personalmente sono contrario all'aumento della downforce, che è nemico sia della spettacolarità che della sicurezza. Però forse dietro ogni nuovo regolamento, c'è anche la volontà di rendere le cose più imprevedibili, e il cambiamento il prossimo anno sarà molto rilevante. Mentre mi piace il fatto che le gomme saranno più larghe. Per le sensazioni che trasmettono al pilota e anche per un fattore estetico. Non sono preoccupato per la solidità delle vetture, perché ormai le attuali hanno raggiunti una perfezione tecnica assoluta. Basta guardare come si comportano le sospensioni quando i piloti saltano su un cordolo. Di sicuro sarà un cambiamento corposo che potrebbe rivoluzionare la gerarchia dei valori».*



F.1 XXL



SARÀ TUTTO PIÙ LARGO NELLE MONOPOSTO IN VERSIONE 2017: LE VETTURE, LE GOMME, IL FONDO E GLI ALETTONI. ECCO UN'ANTEPRIMA

di Craig Scarborough

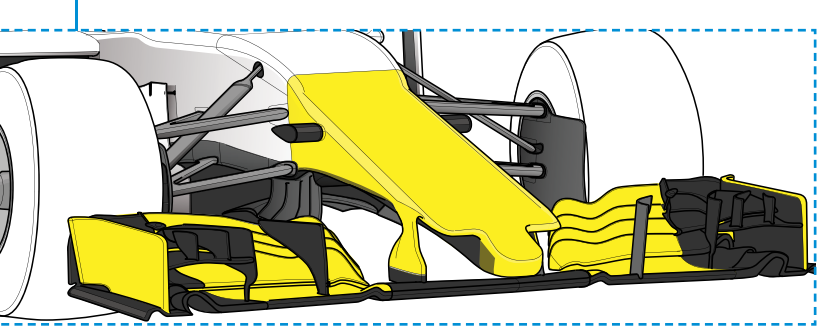
Si delinea il regolamento del 2017: oltre a effettuare giri molto più veloci le nuove monoposto avranno un aspetto tanto diverso. La Fia ha scelto di fare vetture più larghe, gomme più larghe e fondo più largo. Gli alettoni sono stati allargati e hanno forme inclinate con un aspetto più entusiasmante. È stata anche definita l'attesa introduzione del dispositivo Halo attorno all'abitacolo. Con queste modifiche le F.1 2017 saranno molto più veloci in curva mantenendo le velocità massime del momento abbassando così i tempi sul giro. Ciò porterà a nuove sollecitazioni dei telai con inevitabile maggior peso delle auto. Questo è l'inizio di un'enorme sfida per le Case automobilistiche. Autosprint ha preso in esame 6 zone chiave per illustrare le modiche in chiave 2017.

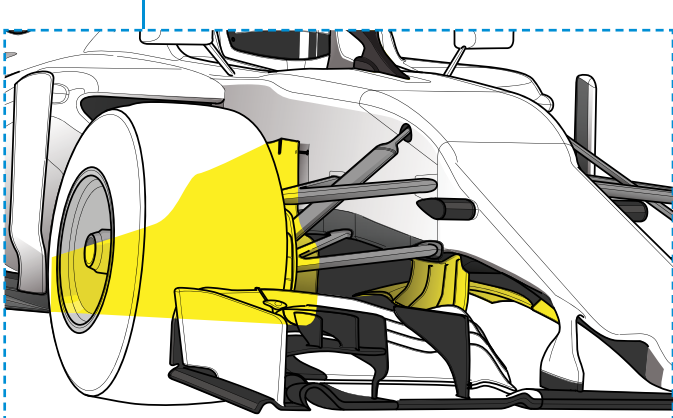
Avantreno

Con l'alettone anteriore a forma di delta, più largo e collocato davanti a nuovi pneumatici più larghi, tutta la struttura del flusso d'aria cambia intorno al frontale. I team dovranno riprogettare e riconsiderare tutte le funzioni dell'alettone anteriore. Il diffusore più grande aiuterà in quanto crea deportanza sia nella parte posteriore che centrale dell'auto: non è necessario che l'alettone anteriore sia molto potente per equilibrare l'auto. Tuttavia l'alettone svolge un ruolo centrale nel convogliare il flusso d'aria verso il basso nell'auto, impedendo che la scia della gomma anteriore comprometta la prestazione del diffusore e per il 2017 l'alettone anteriore dovrà anche impostare il flusso d'aria che arriva alla parte anteriore del fondo. Potremo vedere alcune forme estreme degli alettoni, sia nel punto d'intersezione con la sezione neutra centrale di 50cm che esternamente sulle punte dell'alettone. Il flusso d'aria sarà complicato dalla forma a delta, perché l'aria dovrà scorrere lateralmente lungo l'apertura alare e diritta sopra di esso. I team potranno essere in grado di sfruttare questo flusso lungo l'apertura alare impostando vortici complicati. Nel primo anno è prevedibile vedere soluzioni molto diverse per gli alettoni anteriori dei diversi team. Poiché crea maggiore deportanza e le velocità in curva sono più elevate, l'alettone sarà sottoposto a carichi ben maggiori: dovrà essere più robusto, con conseguente maggiore fabbisogno di fibra di carbonio. Nel 2017 tutti i team dovranno lottare con il peso dell'alettone anteriore. Il muso dovrà essere più lungo: devono però rimanere i requisiti relativi alle dimensioni della punta del muso, dell'altezza e dei crash test. Per aiutare il flusso d'aria e conservare la leggerezza, i musi saranno lunghi ma sottili, o piatti come quello della Ferrari 2015 o arrotondati, come una versione allungata dell'alettone Mercedes di quest'anno: in definitiva, ritorneranno le forme a formichiere.

Deflettori

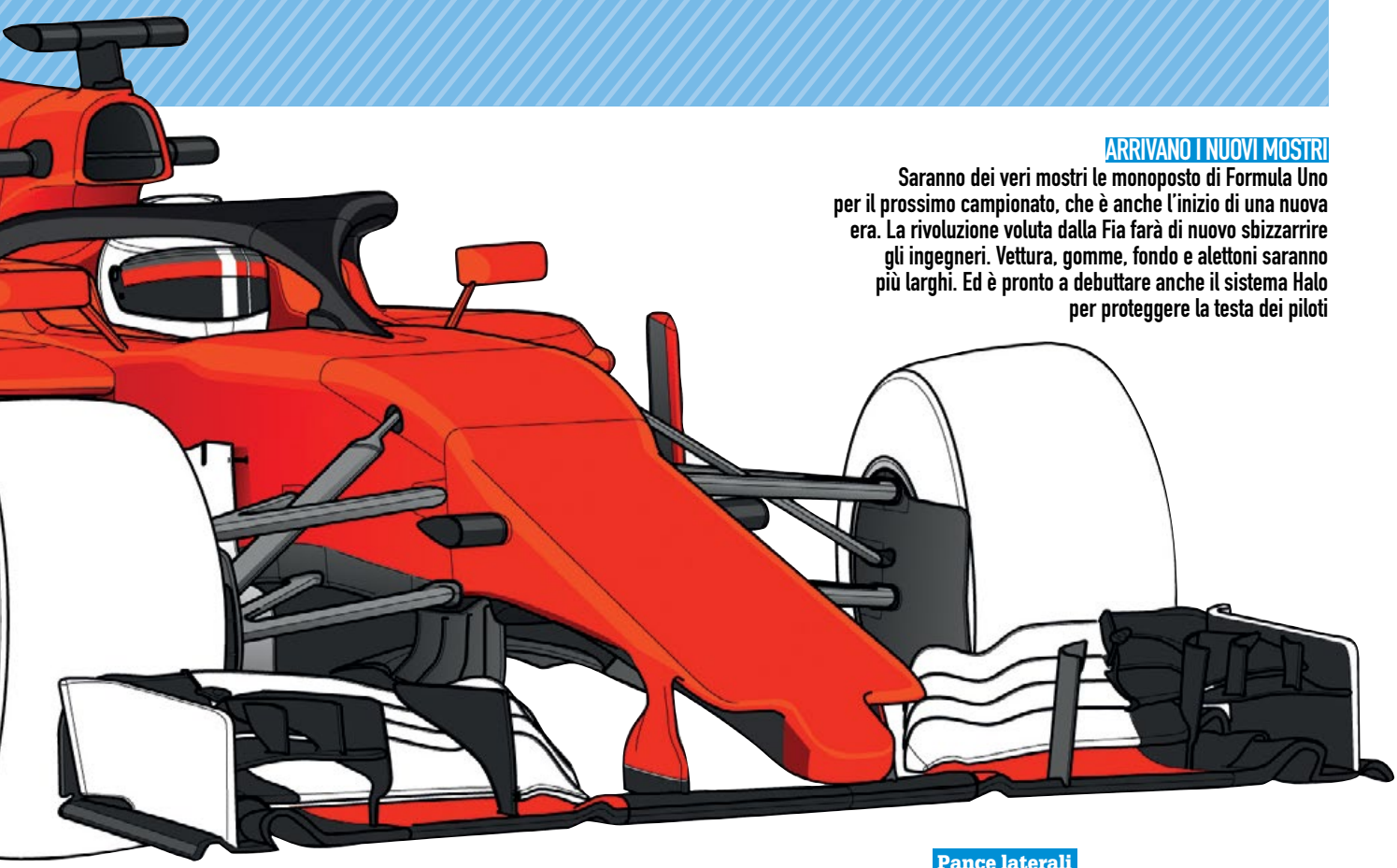
Al secondo posto per importanza nell'impostazione del flusso d'aria davanti ai nuovi fondi più grandi sono alette e deflettori. Per il 2017 aumenta nella carrozzeria lo spazio davanti alle carene laterali, per cui vedremo deflettori molto più complessi. Negli ultimi anni i deflettori lungo il lato della monoposto erano importanti per il vortice Y250 che allontana dalla carrozzeria dell'auto la scia della gomma anteriore. Un'altra loro caratteristica è quella di creare il flusso d'aria che passa sotto la monoposto, col diffusore più grande che crea la giusta distribuzione di pressione attraverso il bordo d'attacco inferiore, cosa che rappresenterà un aspetto fondamentale nella progettazione dei deflettori, per cui questa zona diventerà sicuramente molto complicata, molto presto.

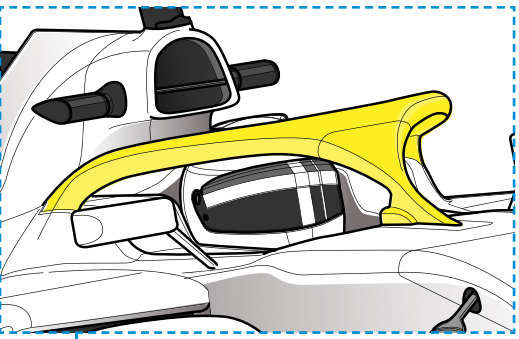




ARRIVANO I NUOVI MOSTRI

Saranno dei veri mostri le monoposto di Formula Uno per il prossimo campionato, che è anche l'inizio di una nuova era. La rivoluzione voluta dalla Fia farà di nuovo sbizzarrire gli ingegneri. Vettura, gomme, fondo e alettoni saranno più larghi. Ed è pronto a debuttare anche il sistema Halo per proteggere la testa dei piloti



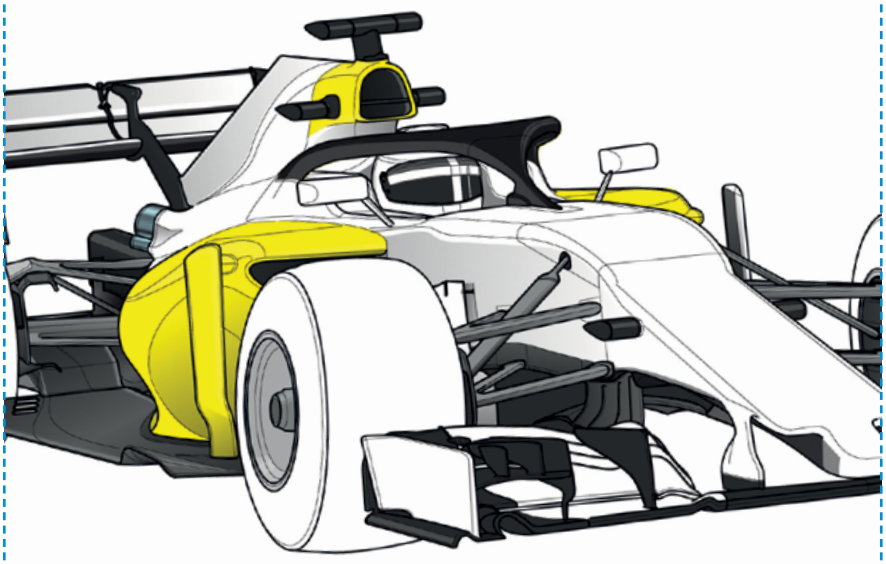


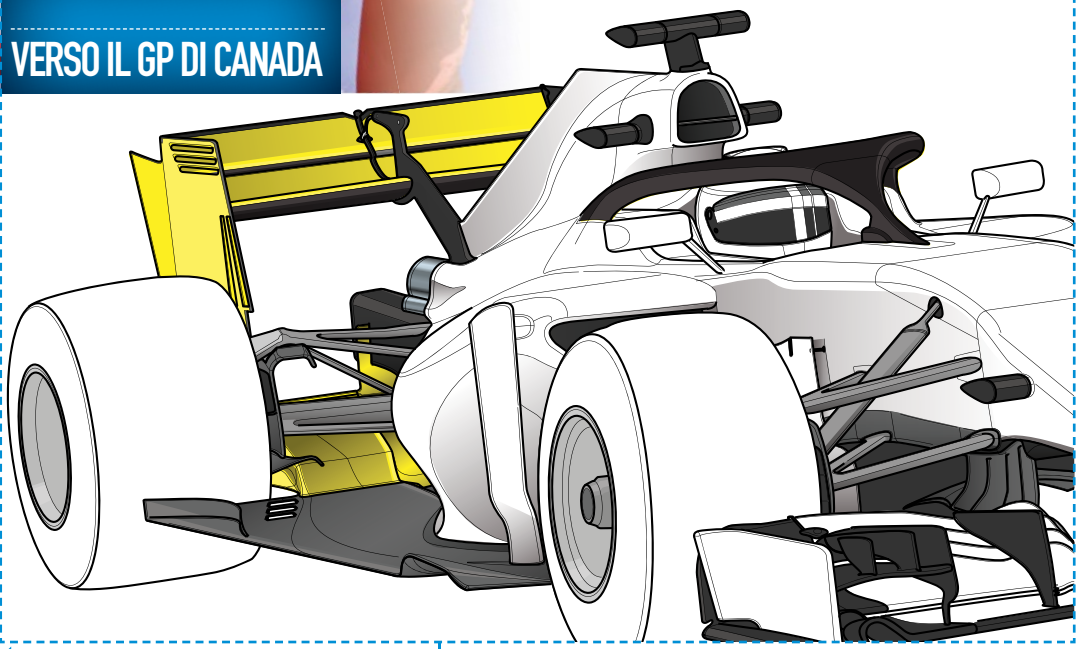
Halo

Anche se non c'è ancora la firma ufficiale di scuderie e Consiglio Mondiale, è opinione diffusa che nel regolamento sarà inserita una nuova versione del sistema Halo, con la soluzione Aeroscreen di Red Bull che lo sostituirà nel 2018. La versione del roll hoop Halo, promossa dal team Mercedes e testata dalla Ferrari nei test invernali era la prima versione del sistema Halo. È probabile che venga accettata la versione Halo2, che assomiglia molto alla prima versione, ma è stata leggermente rivista con materiali più leggeri e aerodinamica migliorata, ma essenzialmente è simile alla versione di prova della Ferrari. Per ridurre il peso, la gabbia sarà in tubi di titanio che consente di arrivare a circa 5 kg. Mentre il suo effetto sull'aerodinamica sarà migliorato con un attacco leggermente diverso tra il montante anteriore e il cerchio superiore. La versione Halo2 avrà un impatto sull'aerodinamica della monoposto, con l'entrata del roll hoop meno efficace, cosa che ha ripercussioni sull'airbox del motore e il raffreddamento alimentato dall'apertura sopra il pilota. Quindi la versione Halo2 si monta con cerniere a lato della testa del pilota e ha un altro punto di montaggio sulla struttura anteriore. Si dovrà rafforzare la monoscocca in questo punto per impedire che l'Halo2 ne penetri la struttura in caso di urto. Anche questa modifica aggiungerà peso alla monoposto, nonostante la versione Halo2 sia più leggera. Una volta formalmente accettato l'Halo2, i team vorranno immediatamente approvare i propri progetti di monoscocca per dare il via alla produzione: ciò ha causato un ritardo della costruzione di questo componente che richiede un lungo tempo di fabbricazione.

Pance laterali

Col fondo più largo arriva la possibilità di una carrozzeria con pance laterali larghe quanto il fondo: i team possono decidere se avere pance laterali della larghezza attuale o allargarle ulteriormente. Le carene più larghe possono avere un loro fascino e offrire la possibilità di creare tagli più profondi per dirigere l'aria sopra il diffusore. Ma la maggiore larghezza ha un effetto sul trasferimento del peso e va a discapito della progettazione. Molti team potrebbero desiderare di mantenere le carene strette basandosi sulle loro auto attuali. Le carene laterali non si possono abbassare perché il longherone anteriore antiurto laterale deve essere a un'altezza specifica, così resteranno alte davanti. Un effetto negativo dell'Halo2 può essere la ridu-





NOVITA ANCHE NELLA PARTE POSTERIORE
Nelle monoposto 2017 sarà diversa anche la parte posteriore a partire dal fondo più largo, dal diffusore più lungo e alto, dall'alettone posteriore arretrato e dalla posizione del mokey seat. In basso le nuove dimensioni degli pneumatici con sospensioni che dovranno essere più larghe per avere la giusta geometria

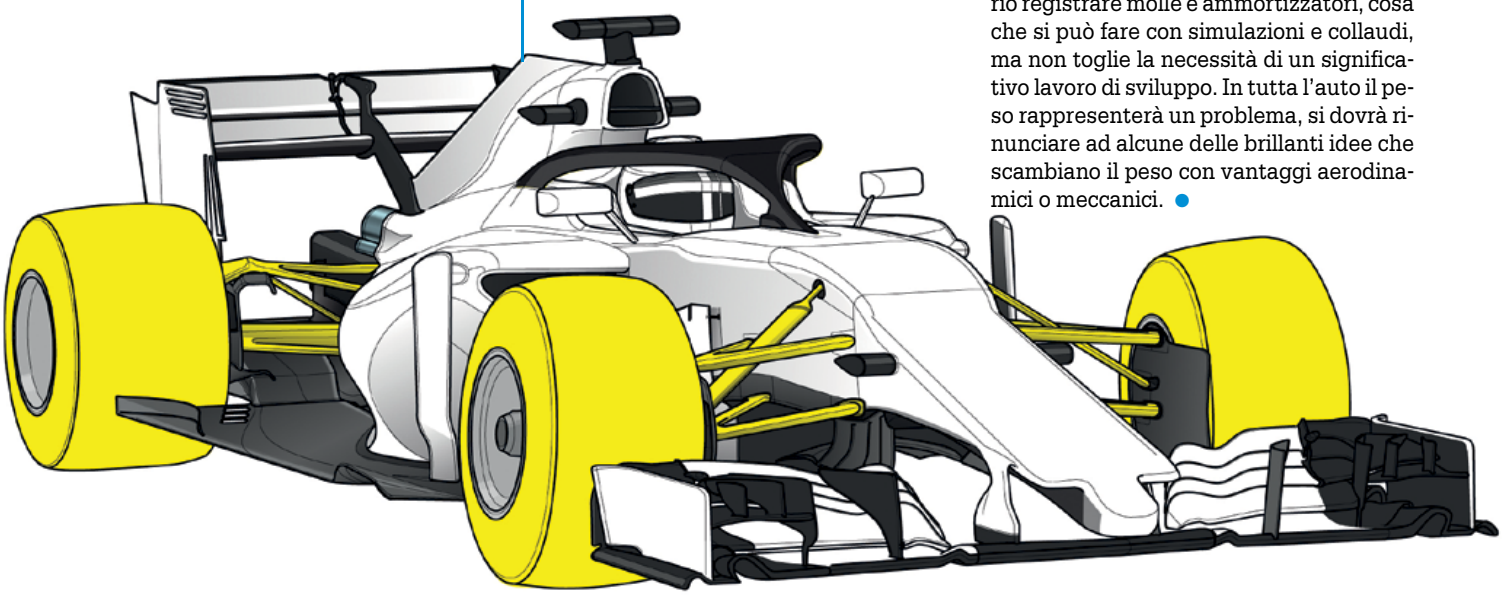
zione del raffreddamento proveniente dal roll hoop perché ostruisce il flusso d'aria. Per cui i team potrebbero voler aggiungere raffreddamento alle carene, o forse dare all'entrata del roll hoop una forma concava in modo da evitare turbolenza.

Retrotreno

Sarà diversa anche tutta l'aerodinamica posteriore. A partire dal fondo più largo, dal diffusore più lungo e alto, dall'alettone posteriore arretrato e dalla posizione del monkey seat. Anche se le dimensioni sono diverse, resteranno i trucchi usati per il diffusore attuale, vale a dire flap complessi intorno al bordo d'uscita, forme che si allargano lateralmente e dettagli complessi negli angoli esterni. La maggiore larghezza e la posizione arretrata dell'alettone posteriore rispetto al flusso in uscita dal diffusore faciliteranno il collegamento col flusso d'aria dall'alettone sopra, rendendo tutta l'aerodinamica posteriore più potente: questo porterà alla straordinaria prestazione in curva delle auto del 2017. Col diffusore e l'alettone posteriore che lavorano di nuovo vicini, sarà interessante la questione se siano o meno utili i monkey seat. Da un lato non sono necessari in quanto i due flussi d'aria sopra e sotto lavorano già insieme, oltre al fatto che l'alettone posteriore è molto più indietro rispetto allo spazio concesso al monkey seat. Mantenere in funzione il flusso d'aria è un fattore importante anche per le prestazioni delle auto del 2017, per cui possono ancora arrivare dei vantaggi dalle piccole alette che fanno defluire il flusso d'aria verso l'alto attraverso la parte posteriore.

Meccanica

Sia la larghezza che la maggiore velocità in curva avranno effetti su sospensioni e i freni. Le ruote più larghe per montare gomme più larghe dovranno naturalmente essere più robuste, quindi più pesanti. Anche le sospensioni dovranno essere più larghe per avere la giusta geometria. Essendo più larghe, devono essere più forti e con la maggiore velocità in curva devono essere ancora più forti. Per cui i bracci trasversali delle sospensioni dovranno essere più pesanti e forse passare ad una forma strutturalmente più efficiente, di conseguenza la forma congiunta dei bracci trasversali usata da Mercedes, Red Bull, Force India ecc. può risultare meno attraente nonostante i vantaggi aerodinamici. Mentre forse le scuderie più ricche potrebbero risolvere questo problema del rapporto tra peso e forza, le altre dovranno arrivare a un compromesso. Con queste modifiche le auto sono più pesanti, per cui i freni potrebbero essere al limite. Le pinze e i dischi dei freni non hanno diametri maggiori per il 2017, ma la Fia ha concesso che il disco sia più spesso di 4mm, portando così il suo spessore a 32mm. Ciò non aumenterà la potenza frenante, ma permetterà che i dischi durino tutta la corsa. È possibile che i team, in alcuni dei circuiti più impegnativi, comincino a trovarsi ai limiti della potenza frenante. Con sospensioni più pesanti sarà necessario registrare molle e ammortizzatori, cosa che si può fare con simulazioni e collaudi, ma non toglie la necessità di un significativo lavoro di sviluppo. In tutta l'auto il peso rappresenterà un problema, si dovrà rinunciare ad alcune delle brillanti idee che scambiano il peso con vantaggi aerodinamici o meccanici. ●





MINI CHALLENGE 2016. WINNING FEELING.

La prima gara del MINI Challenge a Imola ha regalato grandi emozioni. Talento e sfide hanno creato uno spettacolo entusiasmante, in cui grinta e passione sono state le protagoniste assolute. Il campionato è appena iniziato: non perderti la prossima tappa del MINI Challenge nel weekend dell'11 e 12 giugno sul circuito di Misano.

Risultati primo weekend di gara, Autodromo Enzo e Dino Ferrari, Imola:

Vincitore Gara 1 MINI John Cooper Works:
Gianluca Calcagni e L'Automobile by Progetto E20

Vincitore Gara 2 MINI John Cooper Works:
Ivan Tramontozzi e Fimauto by Super Challenge Team

Vincitore Gara MINI Cooper S:
Fabrizio Ongaretto e Ceccato Motors by C.Z. BASSANO R.T.





SCOPRI TUTTI I DETTAGLI SU MINI.IT/CHALLENGE

Thanks to: FASTWEB MINI ACCESSORIES XBOX MINI FINANCIAL SERVICES GENART

Technical support: PIRELLI OMP BILSTEIN Eibach Power ALIANT

Consumi MINI John Cooper Works versione stradale ciclo misto (litri/100 km): da 5,7 a 6,3. Emissioni CO_2 (g/km): da 133 a 147.

Ferrari Evo

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

Unici Costruttori a non aver ancora ottenuto una vittoria, Ferrari e Honda si presenteranno a Montreal con propulsori ulteriormente evoluti.

Per la Ferrari dovrebbe trattarsi del secondo aggiornamento della power unit dopo quella che ha debuttato al Gp di Russia, annunciato da Maurizio Arrivabene dopo il Gp di Montecarlo. Considerando che alla Ferrari rimangono solo 6 gettoni per lo sviluppo, probabilmente tre saranno utilizzati a Montreal, con un intervento che interessa la turbina e l'apparato di sovralimentazione. Inizialmente la Ferrari aveva cercato di far passare questa modifica come soluzione destinata a migliorare l'affidabilità, ma la proposta è stata rigettata dalla Fia.

La Honeywell, che fornisce il turbo alla Ferrari, ha realizzato un nuovo modello, che dovrebbe migliorare sensibilmente l'efficienza dell'unità Mgu-H, consentendo un maggior recupero d'energia. Questa modifica dovrebbe costare 3 gettoni, lasciando così la Ferrari solo con altri 3 gettoni sino alla fine del campionato. Situazione molto difficile, considerando che alla Renault dispongono ancora di 21 gettoni per fare evolvere la loro power unit. Come dire un potenziale di sviluppo 7 volte più ampio. La Mercedes invece dispone ancora di 11 gettoni ma in Canada si presenterà con gli stessi motori di Monaco.



ROSSA DI RABBIA
Vettel impegnato sulle strade di Montecarlo, dove non è andato oltre un quarto posto che non ha soddisfatto le attese. Forse è anche per questo che la Ferrari si presenta in Canada con motori aggiornati

motore

IL CAVALLINO "SPENDE" TRE DEI SEI GETTONI CHE GLI SONO RIMASTI PER PRESENTARE MODIFICHE AL TURBO. LA MERCEDES INVECE NON CAMBIA

PROSSIMO GP



12 GIUGNO

VIA ALLE ORE 20 DIRETTA SU SKY

Circuito Montreal, Canada
4361 m / 70 giri / ore 20.00

I PRIMATI
In prova: R.Schumacher (Williams Fw26/Bmw, 2004) 1'12"275 media 217,220 km/h
In gara: R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1'13"622 media 213,246 km/h
Distanza: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1H28'24"803 media 207,165 km/h

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

VENERDÌ 10 GIUGNO		
SkySportF1	libere 1	16.00
SkySportF1	libere 2	20.00
RaiSport2	libere 1	20.30
RaiSport2	libere 2	00.30
SABATO 11 GIUGNO		
SkySportF1	libere 3	16.00
SkySportF1	Qualifiche	19.00
RaiSport2	libere 3	22.05
Rai2	Qualifiche	23.25
DOMENICA 12 GIUGNO		
SkySportF1	Gara	20.00
Rai 2	Gara	23.00

IL GP CON AUTOSPRINT

Diretta delle prove e della gara da venerdi 10 a domenica 12 giugno
su www.autosprint.it
e su twitter @autosprintLIVE
e @autosprint



Operazione riscossa

La buona notizia per la Ferrari è che questo aggiornamento dovrebbe essere conteggiato nel capitolo unità Mgu-H, quindi non costringerà i piloti a cambiare il motore termico. Entrambi i piloti così potranno mantenere il propulsore utilizzato a Montecarlo; che per Vettel è la terza unità da inizio campionato, mentre per Raikkonen è la seconda. Questa modifica non dovrebbe essere a disposizione per i team clienti, Sauber e Haas. L'obiettivo della Ferrari è quello di recuperare il terreno perso negli ultimi due Gp di campionato che l'hanno vista finire alle spalle della Red Bull e della Force India. Considerando il poco tempo a disposizione, l'intervento sul turbo è probabilmente la modifica più immediata e fattibile da apportare, in attesa di spendere gli ultimi gettoni rimasti per ottimizzare la camera di combustione. Che abitualmente richiede interventi più complessi.

Certo che se si considerano i progressi del nuovo motore Renault, che è stato aggiornato con soli tre gettoni, forse viene il sospetto che soprattuto durante l'inverno a Maranello non abbiano ottimizzato al meglio i 23 gettoni spesi sulla power-unit che poi ha debuttato a Melbourne.

Aggiornamenti anche in casa Honda, con un nuovo propulsore per Alonso e forse anche per Button. La Honda dispone ancora di 14 gettoni, probabilmente 6 potrebbero essere spesi a Montreal, per una nuova power unit sensibilmente aggiornata. Per Alonso sarà la quarta unità, per Button invece la terza. A Montecarlo il nuovo responsabile Honda, Yusuke Hasegawa ha dichiarato: *«Il circuito di Montreal necessita di una buona potenza, è ricco di frenate e accelerazioni, che estremizzano il consumo di carburante. Al banco abbiamo visto che gli aggiornamenti che potremmo introdurre in Canada, hanno dato buoni risultati ma ancora non abbiamo preso una decisione definitiva. Certo che siamo sorpresi nel constatare i progressi ottenuti dal motore Renault a Monaco, dove hanno fatto subito la pole, utilizzando solo tre gettoni. Se è vero che sono intervenuti sulla camera di combustione, mi chiedo come ci siano riusciti utilizzando un numero di gettoni così basso».*

QUARTO MOTORE PER ALONSO

Alonso, sopra, in Canada avrà una nuova power unit ed è già la quarta della stagione per lui. Sotto, il retrotreno della Ferrari, che nel Gp nordamericano si presenta con aggiornamenti volti a ridurre il gap dalla Mercedes

La McLaren e Alonso premono per introdurre gli sviluppi già in Canada, la Honda invece vorrebbe ancora aspettare, visto che alcune nuove parti non avrebbero ancora passato gli standard di affidabilità per essere approvati. La Honda inoltre è molto impegnata nella realizzazione del nuovo reparto



BRAUN

Stile 4 volte più preciso.*

Regolatore di precisione
con intervalli di 0.5mm, per ottenere uno stile preciso come desideri.





Nuovo

Regolazioni di precisione
da 0.5mm.

* Rispetto al precedente Braun Cruzer 5 beard.

motori in Inghilterra che, quando sarà terminato, svolgerà molte delle mansioni ancora ricoperte in Giappone nel reparto corse di Sakura. Per l'Honda un'autentica rivoluzione, considerando che in precedenza il reparto basato in Inghilterra si occupava solo di piccole revisioni.

I TEMI TECNICI DEL CANADA

Allarme **velocità** incognita consumi

Il circuito di Montreal è il primo in calendario che estremizza il tema del consumo di carburante, aspetto che nel 2015 vedeva emergere la power unit Mercedes. Sarà un test più che valido per verificare se Honda, Renault e Ferrari hanno speso bene i gettoni per migliorare questa problematica. Nel 2015 la Mercedes in alcune gare poteva permettersi un risparmio di circa 5-6 kg in termini di peso di carburante, mentre in Canada poteva coprire tutta la distanza senza ridurre il ritmo negli ultimi giri. Vedremo quest'anno come staranno le cose.

Di sicuro, il quadro dei gettoni ancora disponibili dovrebbe disegnare una rivalità sempre più forte tra Mercedes e Red Bull nella seconda parte di stagione. Perché a differenza dei primi due anni di F.Hybrid, ora i gettoni possono essere "spesi" su tutte le componenti della power-unit, nessuna esclusa, mentre in precedenza c'era una lista di parti non modificabili che, di fatto, ridimensionava il ruolo e l'importanza dei "gettoni".

Considerando l'incremento velocistico evidenziato quest'anno, a Montreal l'aumento della punta di velocità massima potrebbe raggiungere aspetti inquietanti. Lo scorso anno la velocità più elevata era stata ottenuta da Grosjean con la Lotus a 341,9 kmh. Ora, considerando anche la mescola ultra soft portata dalla Pirelli, questo valore potrebbe sfiorare i 348-350 kmh. Che per un circuito di derivazione stradale e dalle vie di fuga comunque molto limitate rappresenterebbe un valore decisamente insano.

LE ROSSE PUNTANO SULLE SUPERSOFT

Mescole diverse per i top team

A disposizione in Canada ci sono le stesse mescole del Gp di Montecarlo, sebbene si tratti di circuiti radicalmente diversi. Ancora una volta, la scelta tra Ferrari e Mercedes si differenzia leggermente. Entrambe adottano 3 set di gomme soft ma la Ferrari sceglie un set in più di supersoft, mentre la Mercedes avrà l'analogo vantaggio nel numero di set delle ultrasoft.

Ancor più diversa la scelta della Red Bull, con 4 set di soft; mentre avendo la priorità di percorrere più giri possibile nelle prove libere la Renault opta per 5 set di soft e nessuno di supersoft. Scelta ancora più radicale per il team Haas, con 3 set di soft, nessuno di supersoft e addirittura 10 di coperture nelle mescole ultrasoft. ●



Risollevato dal successo a Monaco, in Canada Lewis Hamilton continua l'inseguimento a Nico Rosberg

QUESTE LE SCELTE DI GOMME PER MONTREAL

PILOTA	YELLOW SOFT	RED SUPERSOFT	PURPLE ULTRASOFT
#44 HAMILTON	3	2	8
#6 ROSBERG	3	2	8
#5 VETTEL	3	3	7
#7 RAIKKONEN	3	3	7
#19 MASSA	3	3	7
#77 BOTTAS	2	4	7
#3 RICCIARDO	4	2	7
#33 VERSTAPPEN	4	2	7
#27 HULKENBERG	4	3	6
#11 PEREZ	4	3	6
#20 MAGNUSSEN	5	0	8
#30 PALMER	5	0	8
#26 KVYAT	2	4	7
#55 SAINZ	2	4	7
#9 ERICSSON	2	5	6
#12 NASR	2	5	6
#14 ALONSO	3	4	6
#22 BUTTON	3	4	6
#94 WEHRLEIN	3	4	6
#88 HARYANTO	3	4	6
#8 GROSJEAN	3	0	10
#21 GUTIERREZ	3	0	10

AUTODROMO NAZIONALE MONZA

2016

COPPA INTEREUROPA STORICA

63ª COPPA INTEREUROPA

18-19 GIUGNO



RADIO MONTE CARLO

Media Partner

www.monzanet.it

Ingresso 14€ - Libero accesso al paddock e parcheggio gratuito

FIA LURANI TROPHY FOR FORMULA JUNIOR CARS

HISTORIC Formula 2

HISTORIC GRAND PRIX CARS ASSOCIATION

ALFA ACTIVAL CUP

Partner

ENGEL & VÖLKERS



Detroit X 2
Bourdais e Power

IL FRANCESE VINCE GARA-1 MENTRE L'AUSTRALIANO TRIONFA NELLA SECONDA SFIDA. AL COMANDO DELLA SERIE RIMANE PAGENAUD CHE HA CHIUSO AL 2° POSTO GARA-2



di Marco Cortesi

Non ci sono molti piloti al mondo come Will Power. L'australiano del team Penske si è costruito una fama per essere appassionato, determinato e, nei momenti "buoni", imprendibile per chiunque altro. Ma è anche diventato celebre per dei clamorosi errori e per le circostanze sfortunate che hanno spesso infierito su di lui. A Detroit, il suo weekend è stato una perfetta rappresentazione degli alti e bassi incontrati in una carriera sicuramente unica. Due qualifiche complicate, con anche una penalità la domenica quando era già praticamente in pole, e due gare eccellenti, in cui, a dispetto della posizione allo start, si è portato al vertice in modo eccezionale. E se nella prima corsa ci ha pensato una ruota fissata male a metterlo ko, nella tappa della domenica niente e nessuno l'ha potuto fermare.
Power subisce e incassa il colpo. Ma resiste e reagisce sempre. Non l'ha fermato la strategia dei 4 avversari che hanno posticipato l'ultimo stop, incluso il vincitore del sabato Bourdais. E non l'ha fermato la bagarre con i compagni di squadra. La storia di una vita intera. Dagli anni delle gare in Europa, quando, sotto l'ala protettrice di Mark Webber, si barcamenava con pochi soldi e materiali presi in prestito, alle prime esperienze Usa. Concentrato al



AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. Bourdais; 2. Daly; 3. Montoya. Gara-2: 1. Power; 2. Pagenaud; 3. Hunter-Reay.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 86-88

cento per cento sulle corse, Will viveva in un appartamento semivuoto in quel di Indianapolis, senza nemmeno un armadio, quasi come un robot. Ma le soddisfazioni sono arrivate, allora come oggi. Poco dopo l'ultimo re-start di gara-2, ha messo a segno un attacco da urlo a Pagenaud, all'esterno e con gomme fredde. Una mossa decisiva che ha segnato il suo ritorno alla vittoria. Era ora. Anche perché per un ragazzo semplice, velocissimo ma a volte fin troppo fragile e durissimo con se stesso, la mancanza di risultati porta a domande che non dovrebbero esserci. Ironico che un daltonico (ha affrontato anche questo) abbia così bisogno del… colore della vittoria, per dare prospettiva alle cose. Senza nulla togliere alla performance vincente di Bourdais, aiutata dalla strategia del Team Principal Jimmy Vasser con uno "splash" finale in gara-1, la seconda corsa al Belle Isle Park ha anche riportato l'IndyCar ad una realtà di valori diretti. In cui, indipendentemente da pit-stop, gomme e carburante, sono state velocità, rabbia, tempismo e talento puro a decidere le cose. Una menzione se la merita anche chi, in entrambe le situazioni, si è saputo distinguere, ovvero Conor Daly. L'americano del team Coyne ha chiuso secondo al sabato, sulla stessa strategia del vincitore Bourdais, prima di terminare sesto la domenica in concorrenza diretta con gli avversari. ●

Montoya che ti succede?

OLTRE IL TERZO POSTO DELLA PRIMA GARA, JUAN PABLO È FINITO A MURO PER LA SECONDA VOLTA IN TRE GARE. E IL PIATTO PIANGE

Che succede a Juan Pablo Montoya? Il colombiano del team Penske è finito a muro per la seconda volta in tre gare, nell'appuntamento di casa per la Chevrolet e per il suo Team Owner: periodo difficile o calo di motivazioni? Certo, per come si batte in pista, forse il secondo caso è da escludere, ma non si può non notare come diversi degli attacchi più duri di Montoya siano arrivati nei confronti di compagni di squadra, con i quali ormai, ogni volta che si scende in pista, c'è da incrociare le armi. Forse, così come gli altri piloti del pacchetto del Capitano, Montoya soffre la presenza e la prestazione ingombrante di un Simon Pagenaud in forma stellare, e sempre più leader in classifica. Forse, visto l'inizio stagione complicato, fatica nel digerire le difficoltà che, al contrario del compagno in momento di forma positivo, incontra sulla sua strada. In gara-1 ha terminato terzo, mentre nella seconda corsa si è tolto di mezzo da solo. Ad Indianapolis, la tensione per lui era visibile prima e dopo l'impatto. Perso il titolo 2015, non ha iniziato la stagione con lo slancio che avrebbe voluto. Montoya ha bisogno di quello che in inglese chiamano "momentum": il momento di forma vincente. Lo ritroverà in Texas? ●



DUE GARE, TANTI PROTAGONISTI
A lato Montoya che ha chiuso 3° la prima gara andando a muro nella seconda. In alto il leader della serie Pagenaud. A sinistra Bourdais vincitore nella gara del sabato. In alto Power a segno nella sfida della domenica







CHI È IL RECENTE VINCITORE DELL'EDIZIONE NUMERO CENTO DELLA INDY 500? E COME SI COLLOCA NELLA STORIA DELLA CORSA LA SUA INCREDIBILE AFFERMAZIONE? SCOPRIAMOLO

Rossi

UNA PARTECIPAZIONE ALLA VIGILIA ANONIMA, UNA PRESTAZIONE IN CRESCENDO E UN FINALE STORDENTE NEL QUALE ALEXANDER ROSSI CONTRO OGNI PRONOSTICO HA BEFFATO I MOSTRI SACRI DI INDY, ANDANDO A COGLIERE UN TRIONFO DA SOGNO. TUTTI BUONI MOTIVI PER ANDARE A CONOSCERE VITA E CARRIERA DEL ROOKIE CHE HA SCONVOLTO E SBANCATO LA FATIDICA 500 MIGLIA NUMERO CENTO

mica va lentino

di Mario Donnini - foto Getty Images, Sutton-Images.com



UNA SOLIDA ESPERIENZA IN GP2 E POI LA F.1
In gara nella F.1, a sinistra, Rossi aveva debuttato lo scorso anno con la Marussia, dopo una solida esperienza in Gp2, nell'altra pagina. Poi è arrivato il giorno magico di Indy, sotto e a lato, che lo ha visto vincere il Borg Warner Trophy, simbolo della 500 Miglia di Indianapolis

C'è una vecchia storia a Indianapolis, recitata con un certo orgoglio dai veterani. Questa non è una gara per uomini qualunque tanto che mai un mister Smith qualsiasi ha preso il via della 500 Miglia più famosa del mondo. Oddio, l'incantesimo sembrò spezzarsi a metà Anni '90 quando lo statunitense Mark Smith, ragazzo di buona famiglia, ci si mise di buzzo buono per sfatare la cosa, ma una serie di sfortune casalinghe e di circostanze negative - compresa la morte del fratello in un incidente d'elicottero, che lo obbligò a dedicarsi agli affari al posto suo -, gli impedirono l'impresa.

Nell'edizione numero cento è accaduto l'impensabile, perché in un colpo solo ha debuttato e vinto un signor Rossi, la variante semantico-italofona del mister Smith anglosassone, all'interno di una competizione dai mille volti, quasi indecifrabile in diretta e caratterizzata da un finale col cuore in gola.

Perché? Semplice. La maggior parte delle vetture con un pieno percorre mediamente non più di 32 giri dello speedway e in quel momento il debuttante Alexander Rossi da Nevada City, nel nord California, dopo una gara stupenda, tutta in crescendo, stava cercando disperatamente di completarne 36 di fila, già che c'era, grazie all'azzardo, andando a vincere la corsa caratterizzata dal numero più rotondo della sua ultrasecolare storia.

Come in un film pieno di fantasia

Chiaro, sembra la sceneggiatura d'un film di serie B scritta da uno che di fantasia sembra averne troppa. Da mesi il branco dei lupi della IndyCar ringhia per mettere le zanne sulla succulenta edizione numero cento e nel finale ecco che invece piazza la zampata decisiva un 24enne giubilato pochi mesi prima dalla F.1 e dalla Manor, il più modesto dei team, e reduce da una sola altra corsa su ovale in vita sua, per di più corto, a Phoenix, dove s'era piazzato mansuetamente 14esimo.

Ma a Indy in quasi tre ore la vita di un uomo può cambiare. L'ultimo giro con le coronarie in fuorigiri, la bandiera a scacchi e in cuffia Bryan Herta che gli dice: *«Accosta, non ne hai più: è finita, hai vinto»* e Alex Rossi spegne e scende, preparandosi a gustare latte in Victory Lane e a riscuotere un assegno a lui intestato recante la simpatica cifra di 2 milioni e 548mila dollari, circa 2 milioni e 300mila euro.

Nel frattempo, mentre si dirige quasi ipnotizzato e afono in Victory Lane, Alexander è mezzo imbaraz-

zato, perché non ha la minima idea di come si dovrà comportare al cerimoniale, sa solo che dal 1955 il vincitore beve latte, già, ma quanto? Tutta la bottiglia o solo un sorso? Mai visto un adulto così incerto sulla poppata e mai visto un trionfatore più inatteso e improbabile, dagli avi e dalla storia che piacerebbero così tanto al regista Martin Scorsese.

Rossi, ma statunitense al 100%

Intendiamoci, il cognome italico ha il suo fascino e il sodalizio che lo ha portato alla vittoria risponde al nome plurimo di Andretti Herta Autosport-Curb Agajanian, eppure la famiglia Rossi con quella Andretti non ha in comune il ferreo legame con le origini tricolori. Alexander si sente al cento per cento statunitense, a ben guardare lo è e ha tutte le ragioni per esserlo. È nato ad Auburn il 25 settembre 1991 e il padre Peter e la madre Dawn hanno tutto ma proprio tutto della "Us born family", che non guarda troppo alle antiche ascendenze ma preferisce concentrarsi sul futuro, costruendo la carriera del baby da zero, ossia dal tinello di una bella casa di Nevada City, nel nord della California.
È così da quando Alex aveva dieci anni e papà lo scarrozzava in ogni dove per farlo correre, trasportando il kart nel cassone del suo pick-up. Non invano, visto che Alex diventa campione nazionale dell'IKF nella categoria Yamaha 100cc e compiuti 14 anni arriva in semifinale nelle selezioni dei piloti americani by Red Bull, tra i primi cinque in un lotto da scremare che comprende 2000 candidati.

Ascesa poco appariscente ma costante

Un buon debutto in monoposto, da front runner, nella serie di Skip Barber, il salto in F.Bmw l'anno dopo, il 2007, con un ottimo terzo posto, quindi il passaggio al team EuroInternational, col quale fa il pieno, vincendo la serie Usa e le finali mondiali. È il viatico giusto per aggredire l'Europa, nella giovin serie di F.Masters, dove Alex vince tre gare e risulta miglior rookie. Eppure vive il gran viaggio anche con un pizzico di nostalgia, perché col cibo soffre un po' visto che predilige invariabilmente i barbecue. Poco male. Col papà in veste di manager, che racimola pool di sponsor in grado di mandarlo miracolosamente avanti, Alex fa il gran salto, prima in Gp2 Asia e poi un prudente passo indietro in Gp3, con la prestigiosa Art, nel 2010, vincendo due gare e giungendo buon quarto in campionato.
Il diploma giusto per ambire a crescere nella Word Series by Renault 2011 con Fortec, terzo in campionato dopo Wickens e Vergne, con due trionfi di tappa. Niente male, ma l'anno successivo nella stessa categoria, con la Arden-Caterham, segna una battuta d'arresto, zero vittorie e un deludente 11° posto finale, tanto che per il 2012 si sposta in Gp2 con la Caterham Junior e coglie il primo successo in formula cadetta, nella quale corre fino al 2015 arrivando alla Racing Engineering, con tre centri e un bellissimo 2° posto finale. Ormai è tempo di pensare a qualcosa di più ambizioso. Il suo vero sogno. La F.1.

Nel Circus una vita da terzo pilota

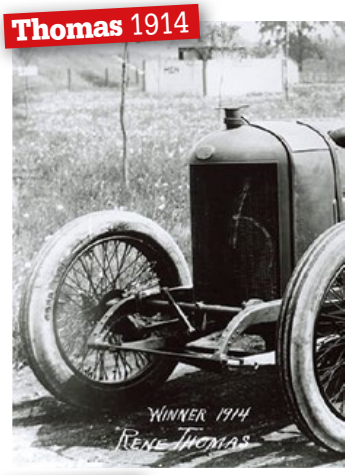
In realtà il nasino nella massima formula Alex lo mette già nel 2009 testando la Bmw Sauber a Je-



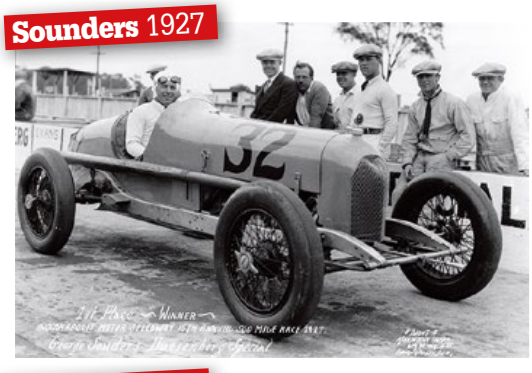
Goux 1913



Thomas 1914



Sounders 1927



Hill 1966



Montoya 2000



Castroneves 2001











OTTO DEBUTTANTI SUBITO TRIONFATORI

Ecco i rookie che si sono aggiudicati la Indy 500 nella storia. Il primo è scontato, ossia lo statunitense Ray Harroun nell'edizione inaugurale del 1911, che quindi non viene preso in considerazione in questa tabella.

ANNO	PILOTA	NAZIONALITÀ
1913	Jules Goux	Francia
1914	René Thomas	Francia
1926	Frank Lockhart	Usa
1927	George Souders	Usa
1966	Graham Hill	Gran Bretagna
2000	Juan-Pablo Montoya	Colombia
2001	Hélio Castroneves	Brasile
2016	Alexander Rossi	Usa

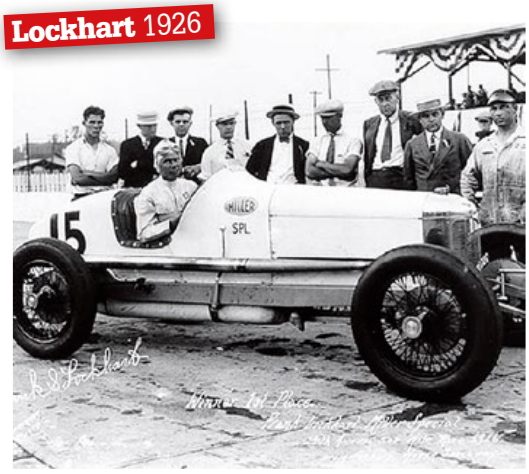
ROSSI È SETTIMO TRA I VINCITORI PIÙ GIOVANI

Quella di Alex Rossi dal punto di vista anagrafico può essere definita un'impresa, perché lui è il secondo rookie vincente più giovane della storia, dietro solo a Frank Lockhart, al top nel 1926 e il settimo di tutta l'epopea agonistica della Indy 500, giunta a cento edizioni.

ANNO	PILOTA	ETÀ	GIORNI
1952	Troy Ruttman	22	80
1912	Joe Dawson	22	318
1926	Frank Lockhart (rookie)	23	53
1928	Louis Meyer	23	314
1995	Jacques Villeneuve	24	49
1930	Billy Arnold	24	165
2016	Alexander Rossi (rookie)	24	247
2000	Juan Pablo Montoya (rookie)	24	251
1924	Lora L. Corum	25	143
2001	Castroneves (rookie)	26	17

ROOKIE E I SUOI FRATELLI
A lato, Rossi e, sotto, tutti gli altri debuttanti che sono riusciti ad aggiudicarsi la Indy 500 al debutto

Lockhart 1926



rez, quale premio per aver vinto le Finali Mondiali di Formula Bmw alla fine della stagione precedente, cosa che gli attribuisce la Superlicenza a nenche 18 anni d'età, quand'ancora era possibile.
Nel biennio 2012-2013 è tester Caterham e friday driver in tre Gp, quindi a 2014 in corso passa dalla Caterham alla Marussia, sempre da collaudatore, sparandosi altri due venerdì da leone. Ma la grande occasione per lui arriva nel 2015, in cinque degli ultimi sei Gp della stagione, dove giugne sempre al traguardo, con un dignitosissimo 12esimo posto ad Austin, pur da ultimo classificato, praticamente a casa sua. Niente male, ma non basta.
L'idea di poter diventare pilota del debuttante team di Gene Haas nella F.1 2016 lo alletta assai, ma ben presto deve fare i conti con una realtà che non lo vede tra i prescelti. A quel punto c'è poco da fare, la F.1 non è più un'opzione e va presa una decisione in fretta. La sola vera alternativa è la IndyCar, dove ricomincia tutto da zero. Le prime gare non sono per niente facili e Alex si presenta al mese topico di Indy con un modesto decimo posto come miglior risultato. Il resto si sa già ed è già storia.

A ben guardare le cifre sono dalla sua

Eppure il trionfo di Indy permette di rileggere a ritroso la carriera di Alexander e scoprire cifre gloriosamente scintillanti. In dieci anni ha preso parte complessivamente a 209 gare in monoposto, ottenendo in tutto 42 vittorie, cioè nel 20,1% delle volte, con 36 pole e 75 podii. Non solo: Formula Uno a parte, il ragazzo di Nevada City ha vinto corse in tutte le categorie in cui s'è cimentato, dalla F.Barber alla F.Bmw, passando per la F.Masters e la Gp2, per culminare con la Indy 500. In fondo sono pochissimi in giro, quelli che possono vantare altrettanto.

Un passo nella storia

E il giorno trionfale sul catino più glorioso del mondo, gli ha appena regalato anche un posto speciale in due delle graduatorie più ambite e particolari della Indy 500. In cento edizioni è l'ottavo rookie che riesce nell'impresa di vincere al debutto e tra coloro che ci sono riusciti, avendo solo 24 anni e 247 giorni, Alexander è il secondo esordiente vincente più giovane della storia. Inoltre nei raffronti complessivi risulta settimo tra i più giovani vincitori di tutti i tempi a Indianapolis.
E a queste cose conviene dare importanza, perché cifre e fatti, come si dice, sono argomenti credibili e testardi. Credibili e testardi quanto l'idea di iniziare l'ultimo giro della Indy 500 con un soffio di carburante in pancia, un tuffo al cuore e la forza d'andare a vincere con quattro secondi e mezzo di vantaggio sullo scatenato, rimontante e ruggente Munoz. Un trionfo che cambia la vita, ottenuto, paradossalmente, nelle ultime palpitanti migliaia di metri, andando il più piano possibile. Un tratto percorso cauto ed emozionato, alla signor Rossi, per poi diventare, per sempre, il grande Mister Rossi. ●

Arai HELMET
there is a difference

Nato nel nom di Bianchi

LA SCRITTA FOREVER JULES SULLE PANCE DELLA SUA MONOPOSTO E LA LEADERSHIP IN GP2, NORMAN COMANDA UNA SERIE DOVE GLI ITALIANI FATICANO ANCORA A LASCIARE IL SEGNO

di Alessandro Gargantini
foto Sutton-Images.com



Era indicata come la stagione dell'equilibrio e per il momento il pronostico della vigilia pare sostanzialmente rispettato. Nelle quattro corse disputate altrettanti vincitori si sono alternati sul gradino del podio, determinando una situazione in graduatoria generale ancora molto fluida. Certo, forse in pochi si aspettavano di ritrovarsi l'accoppiata composta da Norman Nato e Artem Markelov al vertice, ma il gruppo appare ancora molto compatto. Il francese della Racing Engineering starebbe ancora più in alto se son avesse sprecato gara-2 di Barcellona con una partenza fiacca, mentre per quel che concerne il 21enne moscovita è sorprendente quanto sia maturato in inverno e come abbia tratto il massimo profitto da ogni situazione. Se da Nato potevamo attenderci una stagione importante, il russo è al momento una delle più rilevanti sorprese della stagione. Entrambi hanno trovato il successo nella Feature Race, la corsa principale, ma solo il russo è riuscito ad andare sempre a punti. Anche la terza forza in campo, Alex Lynn, sta facendo della regolarità un'arma preziosa. Vincitore della corsa della domenica al debutto stagionale e costantemente nei primi sei, l'alfiere della Dams rimane un serissimo pretendente nella corsa al titolo. Il britannico ha incontrato alcune difficoltà in qualifica a Monaco, dove si è lamentato di essere capitato nel primo gruppo con pista poco gommata, ma è comunque riuscito al limitare a sole 8 lunghezze il divario in graduatoria generale da Nato, che è davanti di un solo punto Markelov.

Norman, ritratto di un volto nuovo

Il grande pubblico non ha ancora piena confidenza con il nome di Norman Nato 23enne che guida la graduatoria della Gp2 Series, ma certamente il suo volto è noto a molti, visto che fa parte di un'immagine pressoché indelebile che rimarrà per sempre impressa negli occhi di tanti appassionati. Il momento è di quelli solenni, siamo nella cattedrale di Santa Riparata, nel cuore storico di Nizza. È il 21 luglio 2015 e tutto il mondo del motorsport è in silenzio, raccolto, per dare l'ultimo saluto Jules Bianchi. In prima fila, davanti a tutti accanto a Fernando Alonso, Felipe Massa, Sebastian Vettel e a tanti nomi celebri c'è un ragazzo con la camicia bianca e una stretta cravatta nera, con il viso visibilmente segnato dal pianto. Lo sguardo è perso nel vuoto, i pugni chiusi. Questo ragazzo è proprio Norman, amicissimo e di poco meno di 3 anni più giovane di Jules. Lo scomparso pilota della Marussia è sempre stato un esempio e punto di riferimento per Nato, anche perché i due sono cresciuti ad una trentina di km di distanza, tra Nizza e Cannes, e si sono sempre frequentati. Dal momento del tragico incidente di Jules, Norman porta sempre una scritta sul casco in sua memoria e nel recente appuntamento di Monaco il pilota della Racing Engineering ha voluto fare ancora di più, dedicando quasi integralmente le fiancate della sua vettura al ricordo dell'amico che non c'è più. Papà Philippe Bianchi e il fratello di Jules, Tom, sono andati a salutare e abbracciare Nato

GUIDA LA SERIE CON UN PUNTO DI VANTAGGIO

Dopo i primi due round della Gp2 Series, Norman Nato guida la classifica con un punto di vantaggio su Markelov. Francese della Costa Azzurra, il 23enne della Racing Engineering ha al suo attivo una vittoria conquistata a Montmelò

e

> QUEST'ANNO MI SONO POSTO DEGLI OBBIETTIVI AMBIZIOSI, OVVERO LOTTARE PER LA CONQUISTA DEL TITOLO!
>
> NORMAN NATO



nei garage di Monaco. Philippe, commosso, continuava a ripetere *«Vincerà Nato, perché è un grande ragazzo e se lo merita!»*.

Rispetto a Bianchi, la carriera professionale di Nato è stata parecchio diversa. Partiti entrambi dalla Formula Renault, il ragazzo di Cannes ci è rimasto per ben tre anni, prima di passare alla World Series Renault, dove alla Dams ha fatto da secondo a Kevin Magnussen e Carlos Sainz Jr, poi vincitore del titolo nel 2014. Jules Bianchi aveva invece scelto il Fia F.3 per farsi le ossa e qualche gara di Wsr, prima di balzare nella Gp2 Series. Il primato in campionato di Nato, che non deve sorprendere, ed è ampiamente meritato. Vincitore al debutto a Montmelo nella corsa principale, dove è stato protagonista di una bella infilata su Gasly, a Nato solo l'intervento di ben 4 virtual safety car ha impedito di ripetere l'impresa anche nella Feature Race di Monaco. *«Sì, quando ho scavalcato Sirotkin al via ho capito che avrei potuto ripetere il successo della corsa dell'esordio. Non so se sia corretto dire che sono la sorpresa delle prime corse, visto che il nostro potenziale è realmente elevato e che nei test avevamo fatto un ottimo lavoro, risultando sempre tra i primissimi. Io mi ero posto degli obiettivi ambiziosi, ovvero di lottare per il titolo* – ha spiegato il francese, che in occasione della corsa di Monaco ha anche sfoggiato un casco commemorativo della vittoria di OIivier Panis, esattamente venti anni fa, sulle strade del Principato – *Speravo che il casco del mio amico Olivier mi aiutasse a vincere, proprio come accadde nel 2014 quando correvo con in Wsr. Mi ha comunque portato fortuna! È stato un fine settimana molto positivo, torno alla base al vertice della graduatoria. In gara-1 è stato frustrante non vincere a causa della virtual safety car, nella seconda puntavo almeno a conquistare i punti extra del giro più veloce, che purtroppo Matsushita mi*

ha soffiato nel finale. La macchina andava davvero molto bene, le gomme erano perfette. Sono molto fiducioso per il proseguo della stagione». E non vi sono dubbi a chi sarà dedicato il primo pensiero, se il titolo arriverà.

"Casa Italia" nella Gp2

Il sogno alla vigilia era quello di vedere all'attacco il tridente tricolore, ma la realtà delle prime due uscite è ben diversa e per ora ci sono soltanto i punti conquistati da Raffaele Marciello, che si è messo la maglia da mediano e, contrasto dopo contrasto, è riuscito a ritagliarsi il quinto posto in graduatoria generale. Una posizione utilissima, da sfruttare quando le cose andranno per il meglio e sarà nelle condizioni di attaccare. Ancora vuota, invece, la casella dei rookie Antonio Giovinazzi e Luca Ghiotto, che pure hanno dispensato lampi di classe ma non sono riusciti a concretizzare.

Marciello rendimento costante e un podio

Barcellona: Q 12°; Feature Race 8°; Sprint Race 5°
Monaco: Q 8°; Feature Race 6°; Sprint Race 3°

Ventotto punti in graduatoria generale, Raffaele Marciello è stato il più concreto tra i nostri portacolori, l'unico ad essere andato a punti. Sempre costante nel rendimento, il pilota della Russian Time è riuscito a salire sul gradino più basso del podio nell'ultima manche di Monaco. Nel complesso Lello non ha mai però mai brillato ed ha perso il confronto interno alla Russian Time con il compagno di scuderia Artem Markelow.

C'è da riconoscere che a Monaco, nella gara principale, a differenza del vincitore il 21enne nato a Zurigo non è stato aiutato dall'ingresso delle virtual safety car. A Barcellona, dove era scattato dalla pole nella gara Sprint, Marciello ha spiattellato una gomma e non è riuscito ad andare oltre la 5ª piazza. Nel complesso, pur avendo mostrato un buon ritmo, Lello non è ancora ritornato "martello" e non ha lasciato il segno. La sua posizione in campionato è sicuramente invidiabile e se l'ex pilota della Fda trovasse il ritmo vincente ne vedremo delle belle. L'esperienza lo mette senza dubbio in una posizione avvantaggiata rispetto ai rookies Ghiotto e Giovinazzi.

Ghiotto, buon impatto ma mancano i punti

Barcellona: Q 9°; Feature Race rit.; Sprint Race 12°
Monaco: Q 10°; Feature Race rit; Sprint Race 14°

L'impatto del veneto sulla categoria è senza di dubbio positivo, anche se i risultati, in termine di punteggio, sono al di sotto delle attese. Miglior rookie in assoluto in qualifica a Barcellona grazie al nono posto, Ghiotto è stato subito costretto al ritiro a causa di una partenza non impeccabile e al successivo contatto con Arthur Pic. Nella Sprint race spagnola, il pilota della Trident è risalito fino alla dodicesima piazza.

Positivo il decimo posto in qualifica a Monaco, posizione alla quale stava seguendo un piazzamento nella top 8 nella feature race prima che un problema elettrico all'alternatore lo costringesse alla resa. Il ritiro ha, di fatto, completamente guastato il fine settimana del pilota di Arzignano, che avrebbe giovato di una partenza in prima fila nella Sprint Race, fattore che avrebbe cambiato completamente l'esito della trasferta nel Principato.

E, invece, dopo il ritiro è arrivata una corsa a centro gruppo, nella quale il vice-campione della Gp3 Series non è potuto andare oltre il quattordicesimo posto. Ghiotto sconta probabilmente il fatto di non avere in seno al team Trident un secondo pilota di riferimento, ma ha il rilevante vantaggio di avere una squadra famiglia integralmente concentrata su di lui.









DUE RITIRI E NESSUN PUNTO PER GHIOTTO

Al debutto nella serie col team Trident Luca Ghiotto, sopra, finora ha totalizzato due arrivi fuori dalla zona punti e due ritiri. L'impatto del vice campione Gp3 con la categoria è stato buono ma al momento mancano i risultati

Giovinazzi, un inizio tra alti e bassi

Barcellona: Q 10°; Feature Race 18°; Sprint Race rit.
Monaco: Q 7°; Feature Race 11°; Sprint Race 18°

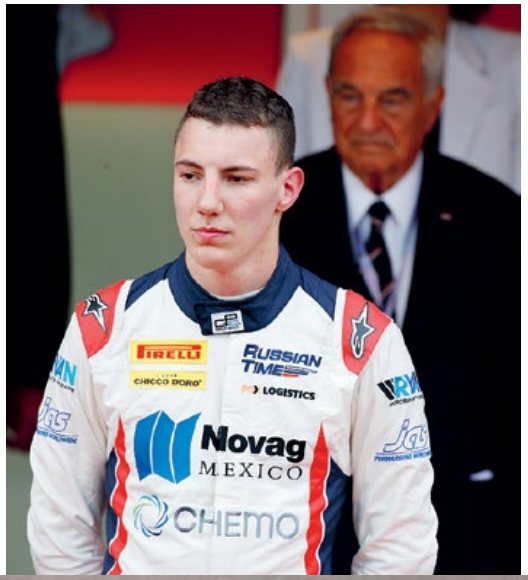
Le prime due uscite del pilota della Prema sono caratterizzate da alti e bassi. Nella feature race di Barcellona, quando la top 8 poteva essere alla portata, il ventiduenne di Martina Franca è finito contro Raffaele Marciello, spedendolo in testacoda e rimediando 20 secondi di penalità.

Nella gara successiva, Antonio è poi finito sulle ruote di Sean Gelael a seguito di un'incomprensibile



A MONACO LELLO SUL 3° GRADINO DEL PODIO

Pilota con maggiore esperienza nella categoria, Marciello, a lato e in basso, è anche l'unico fra gli italiani a essere andato a punti. A sinistra, Giovinazzi debuttante in Gp2 con Prema. Il suo inizio di stagione è stato finora con troppi alti e bassi







chiusura dell'indonesiano, compiendo un rovinoso volo che poteva travolgere anche Arthur Pic. Giovinazzi è quindi rientrato dalla Spagna con una brutta contusione a un piede. A Montecarlo, il vicecampione della terza serie europea ha fatto molto bene in qualifica, siglando il settimo tempo assoluto, pur avendo girato pochissimo. In gara, l' ottima strategia della Prema, che ha anticipato il pit-stop, avrebbe portato ad un risultato di prestigio. Il nostro portacolori, tornato in pista con l'orizzonte sgombro, girava costantemente più veloce dei primi. Quando il colpaccio pareva alla portata, la fortuna è improvvisamente girata.

Prima l'intervento delle virtual safety car, poi la rottura di un raccordo dell'impianto frenante ed un taglio di chicane, che ha portato all'inevitabile penalizzazione di cinque secondi, lo hanno fatto retrocedere all'undicesimo posto. Nella sprint race Giovinazzi ha poi avuto un problema con lo stacco della frizione, gli si è spento il motore ed ha corso nelle retrovie dopo essere scattato ultimo. Un mesto finale per un fine settimana che avrebbe potuto essere esaltante.

TRA I TRE PILOTI ITALIANI AL VIA L'UNICO CHE È ANDATO A PUNTI È MARCIELLO CHE HA MONACO È SALITO SUL PODIO

Prema Racing subito competitiva

Alla vigilia, in molti temevano la Prema. E i fatti hanno dato ragione. Subito in pole con il pilota Red Bull Pierre Gasly, abilissimo a sfruttare le gomme soft in qualifica, il francese con un terzo e un secondo posto aveva lasciato la penisola iberica da primo in graduatoria.

A Montecarlo, invece, un crash nelle libere e la mancata osservanza di un controllo peso gli hanno precluso ogni chance di fare bene. Il secondo pilota, Giovinazzi, non ha ancora siglato punti, che per quel che si è visto non tarderanno. La stessa cosa si può dire di Ghiotto con la Trident, che però non dispone al momento di un secondo pilota incisivo. Il peso specifico di Gasly e Armand è molto diverso, ma la Trident ha dato il necessario peso all'aspetto finanziario. In casa Rapax, al solito si è lavorato bene sulla crescita dei piloti. Lo svedese Gustav Malja ha impressionato, centrando subito la zona punti a Barcellona. Un discorso a se merita il francese Arthur Pic, rimasto coinvolto in parecchi contatti, ma certamente dotato del potenziale e dell'esperienza per farsi largo. ●

Di Grassi e l'Audi sorridono

TUTTI S'ASPETTAVANO LA PORSCHE MA IL BRASILIANO COLLOCA LA LMP1 DELLA CASA DI INGOLSTADT IN CIMA ALLA LISTA DEI TEMPI. TOYOTA INSEGUE



TEDESCHE CONTRO Porsche e Audi a stretto contatto nei test ufficiali in vista della 24 Ore di Le Mans: il miglior tempo è andato a Ingolstadt con Lucas Di Grassi, sopra a destra, ma a Stoccarda non si sono scoperti...



LEGANGNEUX



di Marco Cortesi

Se la rincorsa alla 24 Ore di Le Mans 2016 fosse un film, il titolo sarebbe sicuramente: "Il buono, il brutto e il cattivo". Ovvero un duello, in stile western, tra grandi protagonisti con molto da perdere e, finalmente, in parità numerica. Lo show è garantito ed i risultati espressi nella giornata di test ufficiale disputata sul circuito della Sarthe hanno confermato le impressioni iniziali, leggendo tra le righe dei tempi sul giro in vari tipi di configurazione di gomme e carburante. Si deve per forza cominciare dai "buoni" di casa Porsche, reduci dal successo quasi da cartolina della passata edizione e campioni del mondo in carica. Stoccarda non ha cambiato molto in termini di vettura, tornando anche sui propri passi per quanto riguarda le batterie, riportate alla specifica 2015 in nome dell'affidabilità. E tutto l'inizio stagione è stato improntato alla prudenza, dalla sostituzione del telaio a Spa-Francorchamps fino alle tante prove realizzate per minimizzare gli inconvenienti qualora si presentassero.

L'IMPRESSIONE DIFFUSA È CHE LA PORSCHE HA IN TASCA UN CERTO MARGINE DI VANTAGGIO SULLE RIVALI

La domanda è: il lavoro fatto sarà sufficiente a mantenere dietro gli avversari? La lotta si gioca sul filo dei decimi, se non dei centesimi. Anche se il miglior tempo è sfuggito a Mark Webber grazie ad un grande 1-2 di Lucas Di Grassi con l'Audi, va detto che una bandiera rossa ha messo fine in anticipo alle ostilità, impedendo di vedere risposte a tono. Formalmente, il primo round dell'incontro è andato ai "brutti" della Casa dei quattro anelli. L'Audi R18 in versione 24 Ore non è proprio una top-model ma tradisce comunque la determinazione con cui si è andati ad intervenire sul progetto, approcciando l'ibrido con un occhio ai "cugini" e puntando su un'aerodinamica estremizzata. Dei tre programmi ufficiali, è quello di cui forse si sa di meno, a parte le linee generali sui 6 MJ di recupero energetico e sulle batterie al litio. Più che "cattivi" infine, forse in Toyota sono incattiviti. Lo sono ingegneri, meccanici e piloti, ma anche i membri del consiglio di amministrazione che - stando alle voci emerse ai test - stanno valutando l'opportunità di "staccare la spina" a fine stagione. Ben difficilmente in Giappone verrà accettata un'altra sconfitta, a meno che non sia più che onorevole. I risultati dei test vedono sempre le vetture delle tre ellissi… "terze di tre", ma sul riscontro assoluto ha pesato il fatto di non aver utilizzato gomme nuove nell'ultima ora. Tecnicamente si è cambiato molto e la TS050 ha risposto bene nei primi due appuntamenti del Wec quanto a prestazioni generali. Ma le variabili sono tante, a partire dall'affidabilità, fino alla configurazione aerodinamica in condizioni gara. A Colonia (base delle operazioni europee) si spera che il momento in cui, nel pomeriggio, il miglior tempo di Anthony Davidson era a meno di un secondo da quello di Webber risulti indicativo della performance assoluta.

Da dire poi che, al contrario dei rivali, in Toyota non si sono cercati compromessi per quanto riguarda l'aerokit per bassa downforce, così estremo che non può essere utilizzabile appieno su altre piste: quella di Le Mans è stata a tutti gli effetti una prima uscita nonostante le tante prove private. Proprio la ristrutturazione del team Gazoo ha puntato i riflettori sul tema determinante, spesso non recepito appieno dai nipponici, ovvero l'imparare dai propri errori. Se la Porsche non aveva nulla o quasi da rimproverarsi e in Audi ha messo da parte un po' di testardaggine rinunciando al sistema ibrido



a volano, proprio i tedeschi hanno messo in archivio quello che era stato uno degli errori della Toyota: correre, anche per motivi di budget, con due sole auto contro le tre della concorrenza. Ora, per via del riassetto a due tra Porsche e Audi, i numeri sono in perfetta parità.

NELLA LMP2

Oreca padrona Gommendy vola

A dispetto dei grandi costruttori e degli enormi investimenti di Lmp1 e Gte-Pro, la categoria più tirata nella giornata test ufficiale Aco è stata la Lmp2. Vista la quantità e qualità di piloti "Pro" messi in macchina accanto ai vari "Am", silver o bronze, non c'è da stupirsi. A farla da padrona è stata l'Oreca 05, la vettura del Costruttore francese che, anche per un fatto di numeri e presenze, parte favorito. Il finale è stato piuttosto movimentato e con un Tristan Gommendy in gran spolvero, al vertice si sono piazzati i debuttanti, più o meno visto l'organico, del team Eurasia. La Lmp1-L, in attesa invece della conferenza stampa pre-gara che ne annuncerà l'incerto futuro (è tardi secondo molti per imporre cambiamenti tecnici importanti) l'armata Rebellion è riuscita a prevalere nella sfida tra "poveri" con il team ByKolles. La Gte-Am riservata alle vetture Gt con più di un anno sulle spalle, ha visto prevalere un nome a sorpresa. Nick Catsburg è stato chiamato a sostituire il pilota professionista della squadra, Paolo Ruberti, fratturatosi una vertebra lombare in un incidente ad Hockenheim durante una sessione di coaching. L'olandese si giocherà il sedile con Jean-Philippe Belloc, che ha fatto segnare il secondo tempo, anche se ad un secondo di distacco. Ultimo ma non meno importante: la buona riuscita fino a questo momento del progetto Srt41 del quadriamputato Frederic Sausset, che ha girato su tempi discreti al volante della Morgan Lmp2 che gli hanno adattato su misura. ●

REALTA VIRTUALE?

Toyota davanti a tutti, sopra, ma solo in fotografia perché sulla pista i giapponesi inseguono. Sotto, ancora un'immagine della parata di vetture che punteranno alla 24 Ore di Le Mans



TUTTOSPORT

sky SPORT HD
Per amore dello sport

STADIO Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE



GLI AZZURRI TI REGALERANNO TANTE EMOZIONI,

NOI TI REGALIAMO LA BANDIERA PER TIFARE ITALIA.



Solo su Sky vivi tutte le partite di UEFA Euro 2016. L'11 giugno Corriere dello Sport – Stadio, Tuttosport, Guerin Sportivo Speciale Europei e Sky ti regalano la bandiera per sostenere gli Azzurri, richiedila in edicola.

GRATIS
SOLO L'11 GIUGNO

Con i tuoi quotidiani sportivi preferiti.



Allegato gratuito al Guerin Sportivo Speciale Europei con il quotidiano solo l'11 giugno al costo di 1,80 €



ROSSA IN FUGA
La Ferrari F488 Gte è la vettura da battere a Le Mans ma le rivali si sono sicuramente "nascoste"

Gte-Pro **Ferrari** grande favorita

LA FORD NEI TEST INSEGUE MA IL SUO VERO POTENZIALE È TUTTO DA DEFINIRE. E LA PORSCHE RITORNA IN FORMA UFFICIALE



L'altra sfida di alto profilo sarà quella della Gte-Pro. Dove si vedranno all'opera a Le Mans le nuove regole della categoria, che prevedono maggior downforce. A tenere banco nel periodo d'avvicinamento è stato il rinnovato e storico confronto tra Ford e Ferrari, anche se le prime apparizioni della vettura americana sono state un po' travagliate, con problemi di affidabilità ed una performance ancora non ottimale. Viceversa, la nuova arrivata di Maranello si è rivelata subito un rullo compressore, dominando anche in barba alle (poche) difficoltà di gioventù che si sono viste anche al test: per vincere la 24 Ore bisognerà però essere perfetti. È poi entrato in gioco uno degli elementi più attesi: la presenza ufficiale di Corvette e Porsche. Dopo una mattina dominata dalle tedesche, tornate ufficialissime per Le Mans dopo una prima parte di Wec portata avanti dal team Proton, si è visto il potenziale delle C7R di casa Pratt&Miller, rinnovate più profondamente di quanto l'estetica mostra. Alla fine, il tempo di riferimento è di Antonio Garcia ma è lecito pensare che tutti si sono un po' nascosti. La F488 Gte arriva a Le Mans come favorita indiscussa, anche se molti sono convinti che una volta schierati per la gara gli uomini della Ford, finora poco incisivi, saranno in grado di compiere un salto di qualità. Ma la sensazione è che tutti abbiano, per quanto possibile, puntato a "tirare indietro". Si sa, all'ovale blu interessa Le Mans, dove non a caso era stata presentato il ritorno alle corse in pompa magna, nel 2015, ed è pensabile che nelle prime due corse del campionato endurance non sè stato mostrato tutto il potenziale. E gli aggiustamenti dell'Aco in termini di bilanciamento prestazionale hanno per ora leggermente penalizzato le Rosse. Fuori dal radar infine le Aston Martin, in una stagione finora interlocutoria per le Vantage ufficiali. Chi si è nascosto meglio? ●



LEGANGNEUX



OCCHIO ALLA CORVETTE
Profondamente rinnovata, la C7R (sotto) appare temibile. Sfiderà Porsche, a sinistra, Ford, al centro, e Ferrari, in alto

AUTO SPRINT



FORD GT
missione Le Mans

A 50 ANNI DAL PRIMO TRIONFO, LA CASA DELL'OVALE BLU TORNA NELLA CLASSICA PIÙ BELLA DEL MONDO. PER RINNOVARE IL MITO

DI **MARIO DONNINI**

RITORNO *al futuro Gt*

IN UN PROGETTO DI AMPIO RESPIRO, DUE TERRENI DI SFIDA, WEC E IMSA, UNA SUBLIMAZIONE, LE MANS, E UN TARGET: FARE STORIA

Ford GT torna dove tutto è cominciato. A Le Mans. La versione racing della sportiva made in Usa sgrossata e cresciuta nell'Imsa e nel Mondiale Endurance non poteva che spostare il terreno della sfida, sul circuito lungo della Sarthe, là dove il suo duello infinito con la Ferrari scrisse pagine gloriose e indimenticabili.
Le parole di Raj Nair, Vice Presidente Sviluppo Prodotti Globali di Ford Motor Company illustrano chiaramente il senso del tutto: *«La Ford GT è un concentrato di innovazione sul fronte dell'aerodinamica, della riduzione del peso e della propulsione, grazie al motore EcoBoost, costituisce una temibile avversaria in grado di confrontarsi ai massimi livelli del motorsport globale. Lo straordinario e dirompente spirito che accompagnò lo sviluppo della prima GT continua a guidarci ancora oggi. Vinca il migliore!»*.
***«Vedere la lista delle auto ammesse a gareggiare a Le Mans, e scorrerla fino a trovarvi tutte e quattro le Ford GT è stato davvero emozionante. La partecipazione delle nuove scuderie, indipendentemente dalla storia che hanno alle spalle o dalle loro ambizioni, non è garantita, e siamo riconoscenti all'ACO per aver concesso a Ford l'opportunità di sferrare il proprio attacco con 4 vetture»*, sono parole di Dave Pericak, Direttore Globale Ford Performance.**
Poi c'è anche il fascino della cifra tonda, visto che ricorrono i cinquant'anni esatti dalla mitologica vittoria della GT40 a Le Mans 1966, peraltro fortificata e confermata da altre tre affermazioni consecutive Ford, nel 1967, nel 1968 e nel 1969. Ed è proprio in omaggio alla storia e alla tradizione dell'Ovale Blu alla Sarthe che le quattro Ford GT gareggeranno coi simbolici numeri di gara 66, 67, 68 e 69.
Non solo: a Le Mans, le due Ford GT che corrono nel Wec continueranno a sfoggiare i numeri 66 e 67, mentre i







DAL VERNISSAGE ALLA PISTA
FORD GT È LA CONIUGAZIONE ARMONIOSA DI UNA SFIDA AD ALTE PRESTAZIONI, DALLA PRODUZIONE ALLA PISTA. CON LINEE CHE RICORDANO LA TRADIZIONE E UNA BASE LOGISTICA SOLIDA: CHIP GANASSI



due esemplari schierati nell'Imsa avranno il 68 e il 69. La GT, schierata dal team Chip Ganassi Racing, ha la sua arma nel motore EcoBoost V6 di 3.5 litri di cilindrata. E per portare avanti il complesso programma tecnico agonistico i numerosi partner in campo, all'interno di una collaborazione profonda e globale sono Multimatic Motorsports, Roush Yates Engines, Sparco, Brembo e Forza Motorsport.

Quanto ai piloti messi in campo nella classicissima mondiale dell'Endurance, il line-up rappresesenta un livello di assoluta eccellenza nella categoria Lm Gte Pro: iscritti dal Ford Chip Ganassi Team Uk ci saranno i due esemplari, numerati 66 e 67 e portati in gara rispettivamente dal francese Olivier Pla, dal tedesco Stefan Mucke e dallo statunitense Billy Johnson oltre che dai britannici Marino Franchitti, Andy Priaulx e Harry Tincknell, mentre la 68 e la 69, targate Ford Chip Ganassi Team Usa, saranno invece affidate una allo statunitense Joey Hand, al tedesco Dirk Muller e al francese Sebastien Bourdais e l'altra all'australiano Ryan Briscoe, al britannico Richard Wesbrook e al neozelandese Scott Dixon.

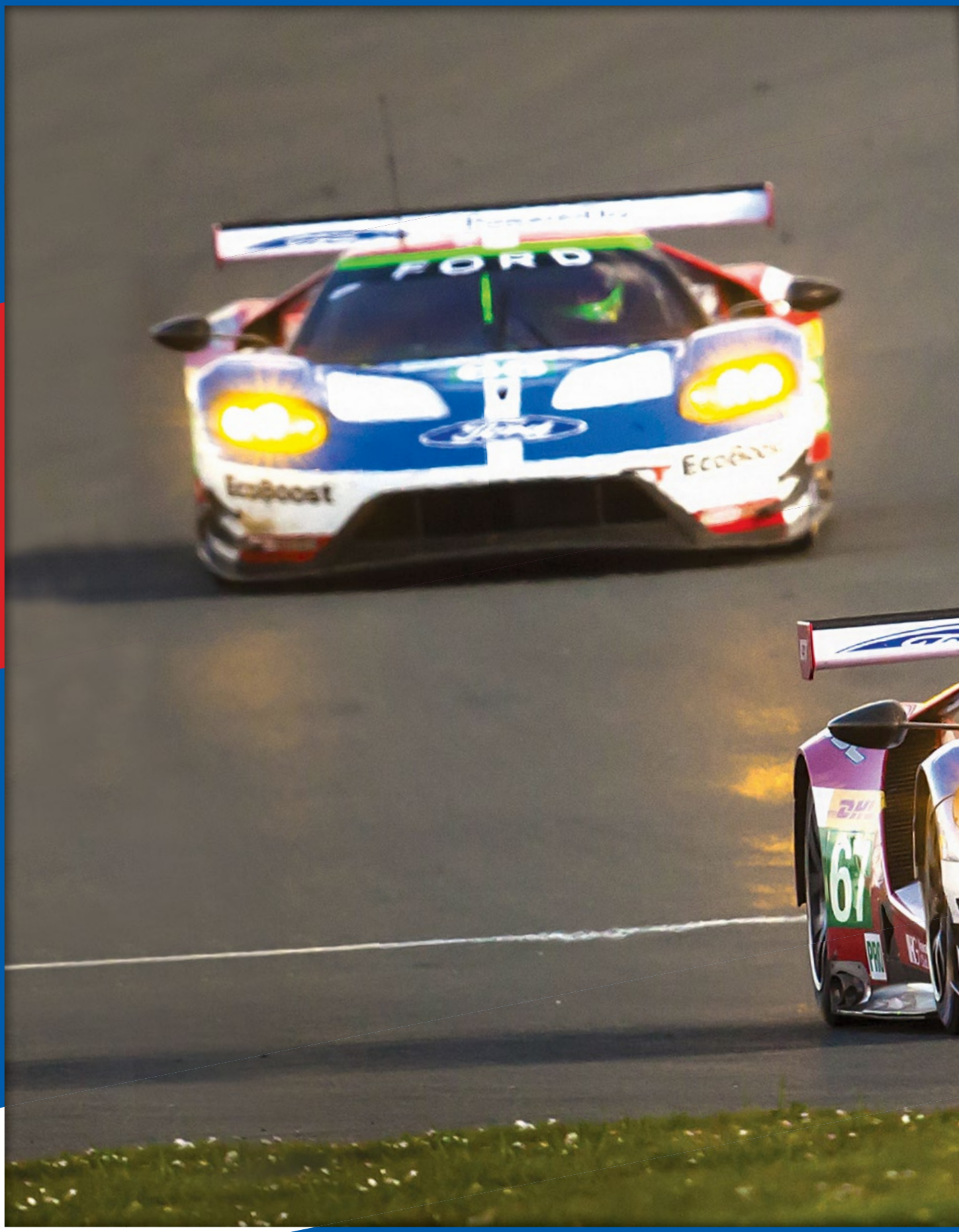
Uno schieramento di forze ideale per sfidare un plateau di avversari che si presentano agguerriti e ultracompetitivi, con un gruppone formato da Ferrari 488 Gte, Chevrolet Corvette C7.R, Porsche 911 Rsr e Aston Martin Vantage, all'interno di una lotta per il primato di classe che si annuncia tiratissima.

Non a caso l'ultima nata tra le Gt di Casa Ford vanta una chiara vocazione agonistica e incarna perfettamente le linee ispiratrtici del nuovo team globale Ford Performance, divisione creata appositamente per portare avanti entro il 2020 non meno di dodici modelli innovativi, all'interno di un parco macchine che comprende a tutt'oggi la Mustang, la Fiesta ST e la Focus ST e che in prospettiva vanta la Focus RS, la stessa Ford GT, le Mustang Shelby GT350 e GT350R e l'F-150 Raptor.

Ford GT, quindi, rientra all'interno di un grande programma globale, che salda idealmente il futuro tecnologico del marchio alle sue radici più salde e gloriose e che trova la sua sublimazione ideale in un nome che per la Casa torna a essere sinonimo di confronto, progresso e affermazione fortemente voluta: la 24 Ore di Le Mans.



> VEDERE BEN 4 FORD GT AMMESSE A LE MANS COSTITUISCE GIÀ UN'EMOZIONE SU CUI LAVORARE SODO
>
> **DAVE PERICAK**


FORD
67



WEC E IMSA UNA SFIDA DOPPIA

LE FORD GT PER LE MANS PROVENGONO DAL WEC E DALL'IMSA: PROGRAMMA PORTATO AVANTI APPOGGIANDOSI ALLA STRUTTURA DI CHIP GANASSI

Una leggenda chiamata GT40

LA FORD CHE TORNA A LE MANS SI MUOVE SUL SOLCO MITICO TRACCIATO DA UN'ILLUSTRE PROGENITRICE. QUESTA È LA SUA STORIA



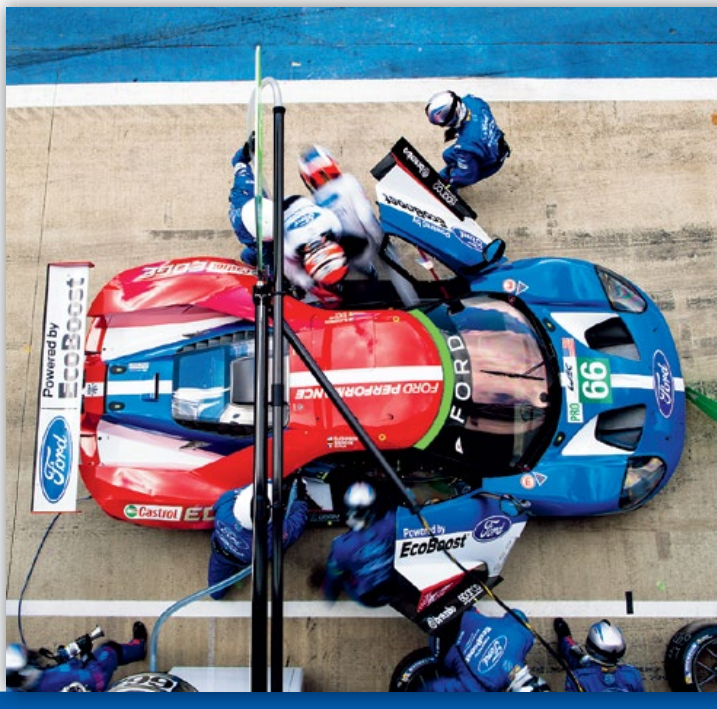
C'era una volta in America. Sì, perché la Gt40 rassomiglia al catalizzatore d'una saga cinematografica di famiglia e a una storia corale fatta di uomini e sogni. Il primo, quello di Henry Ford II, di comperarsi la Ferrari per renderla propaggine agonistica del suo impero.

Così comincia il corteggiamento col Drake, quasi si trasforma in flirt e quindi la secca rottura. Okay, pazienza, su stimolo del manager Iacocca si decide d'andare avanti da soli, perché vale la pena correre e vincere per avere pubblicità gratis ogni domenica sui media di tutto il mondo.

L'Inghilterra sarà testa di ponte dell'offensiva. Il comandante in capo è John Wyer che prende le stellette preferito a Carroll Shelby, artefice del miracolo Ac Cobra.

I prototipi dell'Arma Totale li realizzerà la Lola di Eric Broadley, con Len Bailey in aiuto, dando vita alla Ford Gt. La cifra "40" deriva dall'altezza in pollici della vettura misurata al parabrezza (1,02 m), il motore iniziale è un V8 4,2 litri derivato dalla serie. Si comincia alla 1000 Km del Nurburgring e alla 24 Ore di Le Mans 1964. Col cambio fragile e la spaventosa tendenza a diventare portante, la nuova Ford fa paura solo a chi la guida.

Si decide così per il cambio d'allenatore. Il nuovo trainer diven-







ta Carroll Shelby: vettura riprogettata e motore potenziato intanto a 4,7 litri, in attesa di una cavalleria ancor più terrificante e un nugolo di piloti Usa. I migliori disponibili. Per tester Bruce McLaren e Ken Miles, britannico trapiantato negli Stati Uniti. Sarà lui, in centinaia di ore di test, la mente e il cuore in pista della grande rivincita.

La Gt40 "stars and stripes" trionfa a Daytona 1965 con Miles e Ruby e si prepara a un 1966 da antologia. Stavolta l'attacco lo sferra la Gt40 MkII, con motore portato a 7 litri, telaio e aerodinamica riprogettati, cambio ridisegnato e i freni nuovi: il tutto, finalmente affidabile. È la ricetta vincente, tanto che la prima grande vittoria Ford a Le Mans, con arrivo in parata, tocca a McLaren e Amon. Intanto, preso dall'entusiasmo per aver finalmente battuto la Ferrari nella classicissima - e pure in campionato -, Henry Ford II si è lasciato scappare un minaccioso *«Torneremo»*. E per vincere anche nel 1967 la Casa americana sviluppa l'avveniristico prototipo J-Car, che della Gt40 non ha più nulla, e che si trasformerà nella MkIV sempre col V8 7 litri. L'anno dopo l'armada Ford, già al top a Sebring, fa il bis alla Sarthe con Gurney-Foyt.

La vita della Gt40 sembra finita ma è all'inizio di una nuova alba. Nel 1968 un cambio di regolamento limita le Sport a 5 litri di cilindrata con almeno 50 esemplari esemplari costruiti. Tornano buone le vecchie Mk I portate a 4942 cm³, con 415 cavalli di potenza. Per John Wyer, "allenatore" silurato nel 1965, è l'occasione della rivincita. La sua J.W. Automotive schiera le Gt40 nel Mondiale Marche e così la più genuina, minimalista e inaffondabile delle Ford vince il titolo 1968 nonché, stupefacentemente, con lo stesso telaio, il leggendario n.1075, si aggiudica due edizioni consecutive della 24 Ore di Le Mans. La Gt40 diviene feticcio nobile dell'endurance anni ruggenti. A Le Mans '69 Ickx, nel caratteristico via a piedi, parte ultimo per allacciarsi le cinture con calma e 24 ore dopo vince l'esaltante e drammatico volatone con la Porsche 908 di Herrmann. E la Gt40 viene ricordata come indistruttibile sovrana delle corse di durata.





IL PRIMO TRIONFO FU 50 ANNI FA
LA NUOVA FORD GT NELLE LINEE OMAGGIA LA GT40 CHE VINSE PER LA PRIMA VOLTA NEL 1966, NELL'ALTRA PAGINA. IN ALTO LA MK IV E DI NUOVO LA GT40, LA PRIMA AL TOP NEL 1967 E LA SECONDA VINCENTE PURE NEL 1968 E NEL 1969


Ford
EcoBoost
PRO
AUTO
SPRINT

L'INTERVISTA/I ricordi e i commenti del vecchio «leone» di Balcarce

«Ai miei tempi la Formula 1 era molto più piacevole»



JUAN MANUEL Fangio felice per la grande festa ha voluto parlare con noi anche della Formula 1 come era ai suoi tempi e come è oggi. Un grande campione come l'argentino ha sempre qualcosa da aggiungere su questo argomento. **«La Formula 1 come è oggi rispetto a quando correvo io** — esordisce Fangio — **è una cosa completamente diversa e non potrebbe essere altrimenti. Comunque anche noi che correvamo negli Anni Cinquanta pensavamo, come del resto fanno al giorno d'oggi gli attuali protagonisti dei Gran Premi, che le nostre vetture fossero da fantascienza rispetto a quelle che avevano gareggiato fino a qualche decennio prima. Le vedevamo goffe, antiquate, le ricordavamo con solo due freni e con delle gomme antidiluviane. Figurati che cosa possono pensare adesso i vari Senna, Alboreto, Piquet. Le corse automobilistiche, tutte quante, sono in continuo divenire. L'evoluzione, poi, che c'è stata negli ultimi anni è davvero travolgente. Quello che non si può assolutamente dire è dove ci porterà questo sviluppo. Pensa, solo un secolo fa la possibilità di spostarsi degli uomini dipendeva quasi del tutto dal cavallo. L'arrivo dell'automobile, e quindi del motore a scoppio, ha cambiato tutto. Le distanze si sono accorciate incredibilmente e la gente ha più possibilità di conoscersi. Poi è arrivato l'aereo e tutto il mondo è diventato più piccolo. Ormai viviamo in un'era che si può definire spaziale. Può benissimo succedere che qualcuno, fra qualche decennio possa affermare: pensa, nel 1986 la gente camminava perfino sulle strade... Non si può davvero porre un limite agli sviluppi futuri. Ricordo che quando venni per la prima volta in Europa, nel 1949, l'aereo ci impiegò trenta ore per l'attraversata. Oggi, per andare da una parte all'altra dell'Atlantico ce ne vogliono appena dodici. Un bel salto».** — Fangio continua a parlare e affronta anche il diverso modo di porsi dei piloti rispetto ai Gran Premi. **«Un tempo** — continua l'argentino — **i piloti correvano per la bandiera del proprio Paese, oggi si corre per lo sponsor. Ai miei tempi al massimo ti venivano a vedere in centomila persone a gara. Oggi milioni di occhi, grazie alla televisione, seguono un Gran Premio. È per questo che una categoria costosa come la Formula 1 può ancora vivere. Per quanto riguarda invece l'impegno del pilota, penso, che in fondo non sia cambiato nulla. Allora come adesso lo scopo di tutti è sempre quello di vincere. Tutti vogliono la vittoria, ma come succede da sempre solo uno ci riesce. E il successo non lo si può comperare. Oggi, forse, tutti i piloti sono più vicini, per quel che riguarda le prestazioni delle vetture (almeno per le squadre di vertice), le vetture si assomigliano un po' tutte, e questo crea delle forti tensioni per i piloti. Noi eravamo più amici, si viveva di più nei box. Quando una corsa finiva ci ritrovavamo tutti quanti alle premiazioni, avevamo molto più tempo per noi».** — Ma quali erano i piloti più simpatici di allora: **«Io ero amico di tutti, ma tutti eravamo amici di tutti. Ho ottimi ricordi. Penso sempre con grande simpatia a Villoresi, a Varzi, a Moss e a Ascari. Dei personaggi favolosi. Attualmente vedo bene Prost. Mi piace molto come pilota. Ha avuto tanta sfortuna all'inizio della sua carriera e questo lo ha maturato. Ora sta raccogliendo tutto quello che ha seminato negli anni passati. Mi convince sempre di più Senna. È veloce e si vede che ha qualche cosa in più degli altri. Per me, non è certo una scoperta, sarà il pilota da battere fin dal prossimo anno. Ha ancora un ampio margine di miglioramento e non tradirà sicuramente le attese dei suoi tifosi».** □



Fangio e la nostalgia



da **As n.1-2**
6 gennaio 1987

La nostalgia dei vecchi tempi? Appartiene da sempre al genere umano. Capita spesso a una certa età di guardarsi indietro, soffermarsi a pensare sul passato, provare a fare paragoni. In questa intervista datata 1987 lo fa anche uno dei più grandi della storia: Juan Manuel Fangio, l'asso argentino capace di vincere cinque campionati del mondo, lasciando il suo marchio indelebile negli Anni Cinquanta. Il pilota di Balcarce, morto a Buenos Aires il 17 luglio 1995, raccontava in quell'inverno poco oltre la metà degli Anni Ottanta la sua epopea e la paragonava a quella di quel periodo. Rimpiangeva Fangio le stagioni delle sue corse quando i piloti erano sempre assieme, vivevano in gruppo e nel box. Un'epoca tramontata. Come quella degli Anni Ottanta alla quale faceva riferimento il leggendario sudamericano. Perché ogni stagione ha la sua storia. Spetta all'uomo fare la sua classifica di gradimento. ●

L'isola del tesoro

LA PROVA ITALIANA DEL MONDIALE SI PREPARA A CELEBRARE LA 13ESIMA EDIZIONE CON UN PERCORSO ANCOR PIÙ SPETTACOLARE. PER DISSIPARE LE INCERTEZZE CHE GRAVANO SULLA SUA PERMANENZA NELLA SERIE IRIDATA

rallysprint

LA GARA IN SINTESI	
Validità	Wrc, Wrc2, Wrc3
Fondo	Sterrato
Giorni	3
Speciali	19
Km totali	1290,85
Km Ps	324,60
Iscritti	49
Wrc	15
Wrc2	17
Wrc3	4

AD ALGHERO CON LO STRANIERO
La baia di Alghero fa da magica cornice alla Volkswagen di Ogier, vincitore della passata edizione del rally sardo

di Sergio Remondino e Marco Giordo - foto Bettiol

Siamo alla resa dei conti. La Sardegna che molti - a cominciare dai team - non amano ma che invece ha resistito e si è guadagnata l'ammirazione di concorrenti e appassionati, è giunta al bivio che potrebbe essere quello di fine corsa. Alla tredicesima edizione, in programma questa settimana, potrebbe infatti non aggiungersene nessun'altra. Il problema, questa volta non rimandabile, è che l'Automobile Club d'Italia dovrà mettere tutte le risorse (soldi...) a disposizione per rinnovare il contratto con Ecclestone se vuole continuare ad avere il Gp d'Italia di Formula Uno e quindi non potrà più spendere niente se non gli spiccioli nel rally. Che dovrà a questo punto contare solo sulle sue forze, cioè su quelle della Sardegna, sia per ospitarlo - non esistono ad oggi alternative proponibili - che per finanziarlo. Ai 900mila euro che già mette sul piatto, la regione dei quattro mori dovrà in qualche modo riuscire ad aggiungere l'altro milione abbondante che occorre per arrivare alla copertura delle spese: 2,2 milioni di euro. E stiamo parlando di un rally fatto "in economia"



perché, ad esempio, in Finlandia di milioni arrivano a spenderne sei! Il fatto è che là questi soldi li recuperano con gli interessi grazie a sponsor e introiti diretti (si paga per andare a vedere le prove e per i parcheggi e nessuno ha niente da ridire...), mentre da noi la musica è tutta un'altra. Vedremo, per esempio, come andrà la speciale a pagamento all'Ittiri arena, o quanti Gold pass verranno venduti. Saranno piccoli ma importanti segnali su come potrebbero andare le cose in futuro.
Senza trascurare il fatto che, a complicare la situazione, c'è la voglia di Mondiale da parte di Paesi cosiddetti emergenti, dal Cile alla Nuova Zelanda, che spinta dal buon momento di Hayden Paddon preme forte per rientrare subito.
Se il calendario dovesse rimanere a 14 prove, l'Italia rischierebbe. Si è rimasti troppo a lungo ad Olbia, dove non c'era pubblico, e anche se la situazione andando ad Alghero è migliorata, potrebbe essere troppo tardi. Staremo a vedere. Anche perché, con il ritorno del Tour de Corse nel Mondiale, l'alibi della scomodità derivante dal correre su un'isola è miseramente crollato... ●





Aci Team Italia alla prova del nove

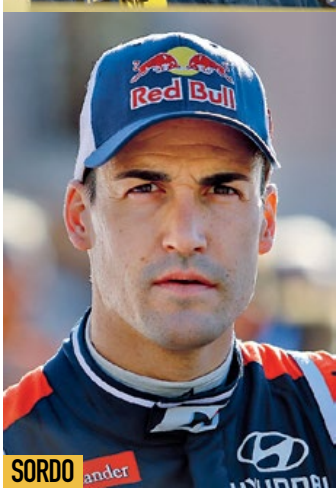
QUESTA VOLTA BORTOLETTO VUOLE IL MASSIMO BOTTINO: LA VITTORIA NEL WRC3. ECCO COME SI SONO PREPARATI ANDOLFI E DE TOMMASO

Per noi è la gara di casa e quindi L'ACI Team Italia non ha alibi, deve dare il massimo per ottenere il miglior risultato possibile, sia con Andolfi che con De Tommaso». Claudio Bortoletto mette pressione ai suoi, non nasconde la volontà di puntare al bersaglio grosso nel Wrc3 con le due Peugeot 208 R2 della Romeo Ferraris. *«Andolfi* – continua il popolare ex-diesse del Jolly Club - *questa gara l'ha già disputata dodici mesi fa e si è messo in evidenza. Non possiamo nasconderci, il nostro obbiettivo è vincere il Wrc3 per riportarci in corsa nella classifica. De Tommaso invece corre per la prima volta in Sardegna e deve fare esperienza in una corsa difficile ed impegnativa come questa».*
E loro, i piloti, cosa ne pensano? *«Ci saranno tanti nostri tifosi ad incitarci e non dovremo deluderli* – commenta il 23enne Fabio Andolfi – *con l'obiettivo di divertirci e portare a casa un buon risultato in Wrc3. Grazie al Supercorso Federale effettuato a dicembre 2015 proprio in Sardegna abbiamo il giusto set up per la nostra 208 R2. Sarà una corsa difficile, così come lo era stata lo scorso anno, stavolta però sarà diverso dal Portogallo perché mancheranno le Citroën, ma avremo comunque avversari difficili contro cui confrontarci nel Wrc3».* Su di giri anche Damiano De Tommaso. *«Non vedo l'ora di correre in Sardegna* – dice il 20enne varesino - *per mettere in pratica tutto quello che ho imparato in Portogallo. Sono emozionato dal correre per la prima volta in una gara mondiale in Italia, penso sarà ancora più stimolante».* ●

HYUNDAI IN GRANDE SPOLVERO

Anche se in Portogallo ha raccolto poco la Hyundai, sopra, è data per favorita in Sardegna. Dove anche i giovanotti di Aci Team Italia, a sinistra Andolfi in azione nel 2015, sono attesi ad una grande prova







Ogier leader in discussione

OGIER, OGIER, LATVALA, PADDON E MEEKE. SONO QUESTI I VINCITORI DELLE PRIME CINQUE PROVE DELLA STAGIONE. CHE SEMBRAVA ESSERE NATA ANCORA SOTTO LA STELLA DEL FRANCESE E DELLA SUA VW POLO WRC MA CHE INVECE...

Il tre volte campione del mondo Sebastien Ogier aveva iniziato dominando prima a Montecarlo e poi sulla poca neve presente in Svezia. Poi però sono arrivati gli sterrati e la musica è cambiata. Approfittando di un ordine di partenza favorevole, cioè alle spalle dei migliori nelle prime due tappe, Jari-Matti Latvala ha messo tutti in fila in Messico e subito dopo Hayden Paddon ha fatto lo stesso in Argentina, regalando a sé e alla Hyundai i20 New Generation Wrc la prima vittoria iridata. Infine, due settimane fa Kris Meeke ha messo in scena lo stesso copione in Portogallo, aggiudicandosi la seconda gara in carriera con la Citroën Ds3 Wrc. Ogier è comunque saldamente in testa al mondiale con ben 47 punti in più rispetto al suo scudiero Mikkelsen. Il terzo è Ostberg, nettamente staccato.

Vantaggio ridotto

Dai risultati emerge chiaramente che il vantaggio della Polo sulle rivali è diminuito rispetto allo scorso anno. La Wrc tedesca resta sempre la più veloce su ogni tipo di fondo ma Ogier, nonostante il suo impegno e la sua grande classe, a Matosinhos ha perso la sua terza gara di fila per la prima volta da quando corre per la Volkswagen, cioè negli ultimi tre anni e mezzo. Al massimo, nelle scorse stagioni, al campione transalpino era capitato di perdere due gare di fila. Nel 2013 con le vittorie di Loeb in Argentina e Latvala in Grecia; nel 2014 con i successi di Latvala in Finlandia e Neuville in Germania e nel 2015 con i trionfi di Meeke in Argentina e Latvala in Portogallo. Anche se Ogier ha cercato di buttare acqua sul fuoco evitando le polemiche, chi lo conosce bene si è reso conto che era davvero seccato. Il francese considera come una vera e propria ingiustizia il regolamento relativo

FRA QUESTI MAGNIFICI 8 C'È IL VINCITORE?



MIKKELSEN



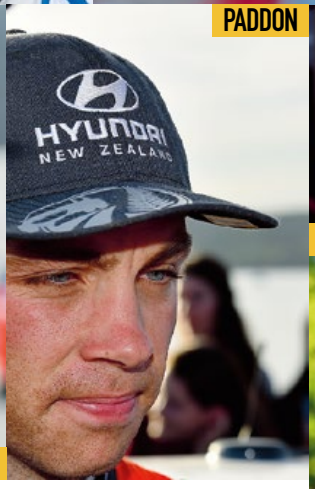
OGIER





TANAK

PADDON





NEUVILLE

LATVALA





UMBERTO IN VOLO Scandola fa... l'aereo all'Adriatico vinto con la Skoda Fabia R5. Questa settimana prova a farsi notare nel Mondiale, in Sardegna

all'ordine di partenza vigente dal 2015 - che obbliga chi è in testa al campionato a passare per primo sulle speciali nelle prime due tappe - perché gli impedisce di combattere ad armi pari contro gli avversari nelle gare su terra. I rally di oggi non hanno più il formato endurance ma sono diventati dei rally "sprint", che si corrono con chilometraggi limitati e di conseguenza distacchi sempre più ridotti. Recuperare è difficile e questa regola penalizza chi ha l'obbligo di passare per primo sulle speciali nelle gare sterrate, cioè in più della metà degli appuntamenti di campionato del mondo.

Pronostico incerto

Diventa facile dunque pronosticare che Ogier - distratto oltretutto dal figlio in arrivo - avrà vita dura anche in Sardegna, dove ha dominato negli ultimi tre anni. L'ordine di partenza favorisce stavolta il suo compagno di squadra Jari-Matti Latvala, che ad Alghero partirà sesto. Ma occhio anche alle Hyundai, perché nelle prime due giornate Hayden Paddon - che l'anno scorso fece faville - partirà in quarta posizione dietro Ogier, Mikkelsen e Ostberg, seguito da Dani Sordo in quinta posizione. Thierry Neuville poi sarà ancora più avvantaggiato dal fatto di transitare ottavo sulle speciali, una posizione davvero ideale. Peccato manchino Kris Meeke e la Citroën, altrimenti la battaglia per la vittoria avrebbe avuto un altro importante candidato in questa gara che già si preannuncia molto più incerta ed appassionante che in passato. ●

E Scandola vuole incantare

IL VERONESE DEBUTTA NEL MONDIALE CON LA SKODA R5, LANCIATO DAL TRIONFO AL RALLY DELL'ADRIATICO E DECISO A BEN FIGURARE

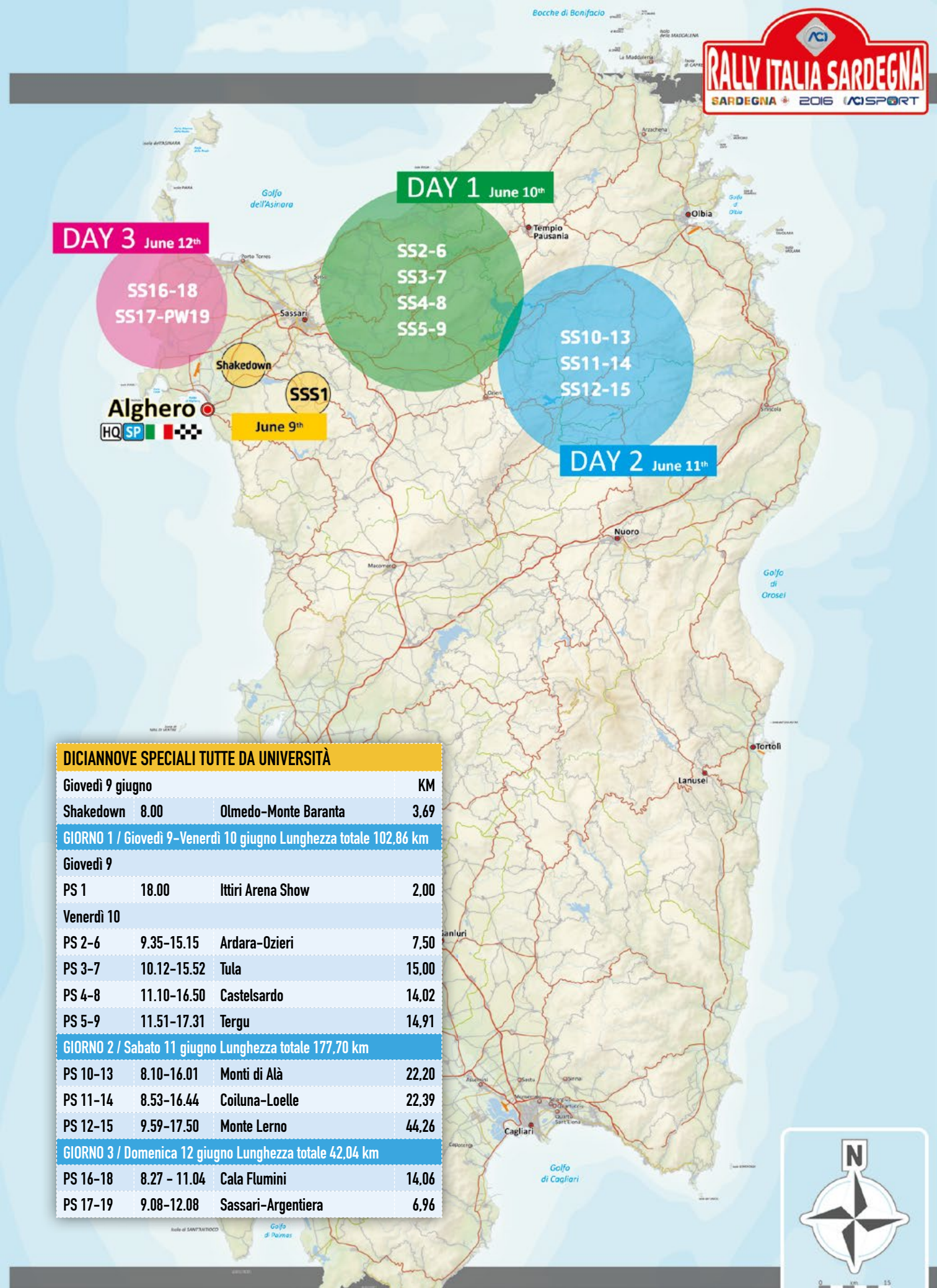
L'obiettivo è far meglio di Andreucci nel 2015? No, sicuramente non è quello». Tiene i piedi per terra Umberto Scandola e non lancia proclami. Alla vigilia della sua seconda sortita nel Mondiale – la prima e unica fu una vita fa, al Rac del 2005 dove chiuse 29esimo assoluto sulla Subaru Impreza Gruppo N con Gigi Pirollo a leggergli le note – il veronese evita proclami e fugge da qualunque confronto con la prestazione sparata l'anno scorso dal Paolino nazionale: *«Quella con Andreucci non è una sfida a distanza, anche perché ripetere la sua prestazione del 2015 non sarà certo facile. Da parte nostra, io e Guido D'Amore andiamo in Sardegna cercando di fare del nostro meglio in ambito internazionale. Vedremo di dimostrare il nostro valore come equipaggio e come team».*

Inutile chiedere a Scandola chi teme di più perché, oltre alle Skoda ufficiali di Lappi e Kopecky, in Sardegna ci saranno quasi tutti i migliori del Wrc2: *«Non sarà facile, so che avrò di fronte avversari con molta più esperienza di me in gare iridate. Non temo nessuno in particolare, sarei già contento di lottare alla pari con il gruppo. Ad oggi, sinceramente, firmerei per un posto tra i primi cinque».* La vittoria appena ottenuta nelle Marche carica Scandola ma serve a poco in vista dell'appuntamento iridato... *«Sono due gare diversissime* – spiega – *. Gli sterrati sardi c'entrano poco o nulla con quelli attorno a Cingoli. Serve un set-up completamente diverso e occorre tutto un altro approccio alla gara».* E sono tanti davvero, in Sardegna, i piloti di livello con i quali fare i conti per ritagliarsi un posto al sole nel Wrc2. Ad iniziare da Teemu Suninen, già vincitore in Messico con la Fabia del team Oreca, e Nicolas Fuchs, pure lui con la Fabia e pure lui già sul gradino più alto del podio, in Argentina. Senza contare il fenomeno Lappi e l'esperto Kopecky, con le Fabia ufficiali in salsa céca, o il tedesco Kremer sulla Fabia del Team Baumshlager, passando per le Peugeot dello slovacco Ptaszec, del francese Quentin Giordano e dello spagnolo Suarez.

Daniele Sgorbini

I PRINCIPALI PROTAGONISTI DEL WRC2

PILOTA	VETTURA	PUNTI
Fuchs-Mussano	Skoda Fabia R5	55
Ptaszek-Szczepaniak	Peugeot 208 T16	42
Kremer-Winklhofer	Skoda Fabia R5	28
Suninen-Markkula	Skoda Fabia R5	25
Lappi-Ferm	Skoda Fabia R5	15
Kopecky-Dresler	Skoda Fabia R5	1



DICIANNOVE SPECIALI TUTTE DA UNIVERSITÀ			
Giovedì 9 giugno			KM
Shakedown	8.00	Olmedo-Monte Baranta	3,69
GIORNO 1 / Giovedì 9-Venerdì 10 giugno Lunghezza totale 102,86 km			
Giovedì 9			
PS 1	18.00	Ittiri Arena Show	2,00
Venerdì 10			
PS 2-6	9.35-15.15	Ardara-Ozieri	7,50
PS 3-7	10.12-15.52	Tula	15,00
PS 4-8	11.10-16.50	Castelsardo	14,02
PS 5-9	11.51-17.31	Tergu	14,91
GIORNO 2 / Sabato 11 giugno Lunghezza totale 177,70 km			
PS 10-13	8.10-16.01	Monti di Alà	22,20
PS 11-14	8.53-16.44	Coiluna-Loelle	22,39
PS 12-15	9.59-17.50	Monte Lerno	44,26
GIORNO 3 / Domenica 12 giugno Lunghezza totale 42,04 km			
PS 16-18	8.27 - 11.04	Cala Flumini	14,06
PS 17-19	9.08-12.08	Sassari-Argentiera	6,96

Alghero tris con tante novità



PER LA TERZA VOLTA LA SEDE È NELLA CITTADINA A NORD-OVEST DELL'ISOLA. ATTESA PER LA PROVA-SPETTACOLO A ITTIRI E L'INEDITA POWER STAGE DI TULA

Il Rally Italia Sardegna, sesta manche del Mondiale, ha cambiato ancora una volta look e si svolge quest'anno tutto nel nord dell'isola, interessando solo le province di Sassari e Olbia-Tempio. Niente più trasferte a Cagliari e Oristano, pertanto, che - va detto - erano piaciute.

Soprattutto, la sede logistica dell'evento viene confermata per il terzo anno consecutivo nella città di Alghero e le novità assolute sono lo shakedown a Olmedo-Monte Baranta e le speciali di Tula e Sassari-Argentiera. Dopo un anno di stop, inoltre, ritornano i tratti cronometrati di Castelsardo e Tergu-Osilo. Infine, l'ultima novità per il percorso: la superspeciale d'apertura del giovedì sera, dopo i consensi ottenuti lo scorso anno dall'omonima prova, si disputa all'Ittiri Arena Show. Confermata la location del parco assistenza ad Alghero tra le banchine del porto turistico, le "ramblas" ed il Piazzale della Pace; così come sala stampa, direzione gara e quartier generale della manifestazione, ospitati anche quest'anno nel prestigioso complesso di Lu Qualté. Passando al percorso dell'appuntamento italiano del Mondiale, l'edizione numero 13 prevede tre tappe, suddivise in 19 prove speciali e 324,60 km cronometrati in quattro giorni. ●







GIORNO 1

Giovedì 9 giugno
SHAKEDOWN
Olmedo-Monte Baranta (km 3,69)
ore 8.00
Nuova location rispetto al passato, più vicina ad Alghero. È quella della speciale Olmedo-Monte Baranta effettuata lo scorso anno. Si tratta di un crono ad andamento veloce, con un salto al km 2,20. Accesso per il pubblico dallo start di Olmedo.

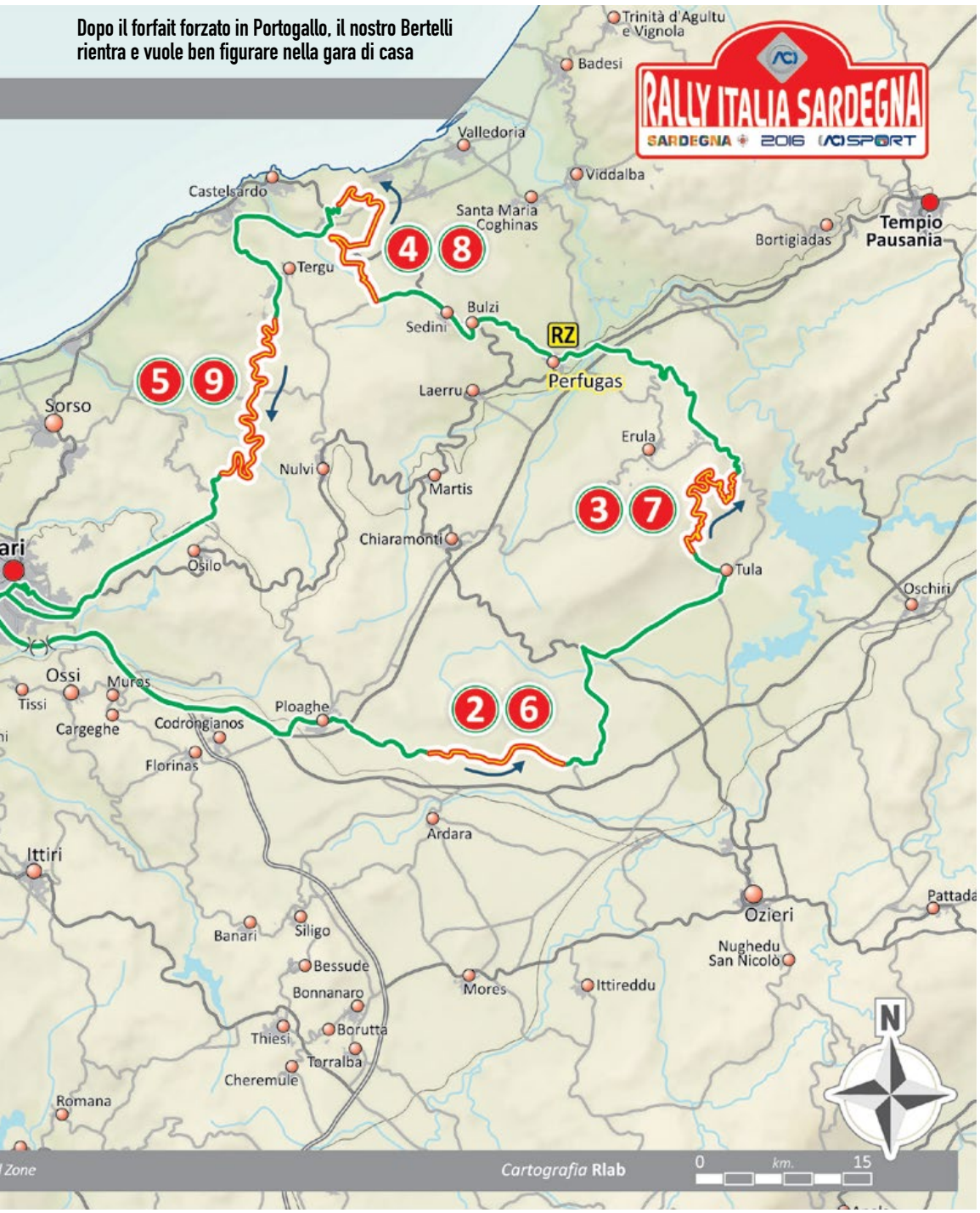
Giovedì 9-Venerdì 10
102,86 km cronometrati

Giovedì 9
Ps 1 Ittiri Arena Show (km 2,00) ore 18.00
La super speciale d'apertura si svolge a pochi km da Alghero ed è ricavata all'interno di una pista di motocross e autocross abbandonata, dove lo scorso anno si era disputata una speciale che aveva riscosso consensi. I concorrenti si sfideranno due alla volta, ad inseguimento stile Memorial Bettega, su 2 giri (ingresso 15 euro).

Venerdì 10
Ps 2 e 6 Ardara-Ozieri (km 7,50) ore 9.35 e ore 15.15
La prima speciale del venerdì, già disputata lo scorso anno, si sviluppa sulla vecchia strada sterrata che collegava Ozieri a Sassari. È una prova veloce, da percorrere con marce alte: solo in due punti presenta un andamento lento. La parte finale si svolge nella zona archeologica della chiesa di Sant'Antioco del Bisarcio del XII° secolo, dove ci sono le rovine della antica Ozieri.

Ps 3 e 7 Tula (km 15,00) ore 10.12 e ore 15.52
L'inedita speciale di Tula è la grande novità di questa edizione perché è la classica prova che può fare la differenza. È caratterizzata da continui cambi di ritmo (ini-

Dopo il forfait forzato in Portogallo, il nostro Bertelli rientra e vuole ben figurare nella gara di casa



zia con andamento medio, poi diventa veloce e infine termina con un ritmo medio) racchiusi in soli 15 km. Merita assolutamente di essere visto il passaggio a Sa Mela, cui s'arriva dagli abitati di Perfugas ed Erula. Da segnalare anche un salto al km 3,43, cui s'arriva dal paese di Tula, e il passaggio al km 8 sulle fasce antincendio, cui s'accede da Sa Mela.

Ps 4 e 8 Castelsardo (km 14,02) ore 11.10 e ore 16.50
Dopo un anno ritorna la prova medio-lenta di Castelsardo, identica al 2014. La parte iniziale si disputa all'interno di un parco eolico e tutta la speciale è caratterizzata da continui cambi di ritmo e da un fondo duro e compatto, a tratti pietroso, in cui come in passato non sarà facile trovare il ritmo giusto. Il passaggio più spettacolare è l'inversione su asfalto dalla celebre e caratteristica Roccia dell'Elefante, situata sulla strada tra Castelsardo e Sedini.

Ps 5 e 9 Tergu (km 14,91) ore 11.51 e ore 17.31
La storica Tergu-Osilo è una classica dal fondo abrasivo, confermata dopo un anno di stop. È un remake della bella e veloce speciale del Costa Smeralda dei tempi d'oro, utilizzata negli anni passati dai team per test di macchine e pneumatici. La ps è caratterizzata da un fondo compatto e veloce, con carreggiata larga. Diversi i punti spettacolari, con un anfiteatro naturale per il pubblico a metà prova al classico quadrivio, cui si può accedere da Tergu, Nulvi o da Sennori.

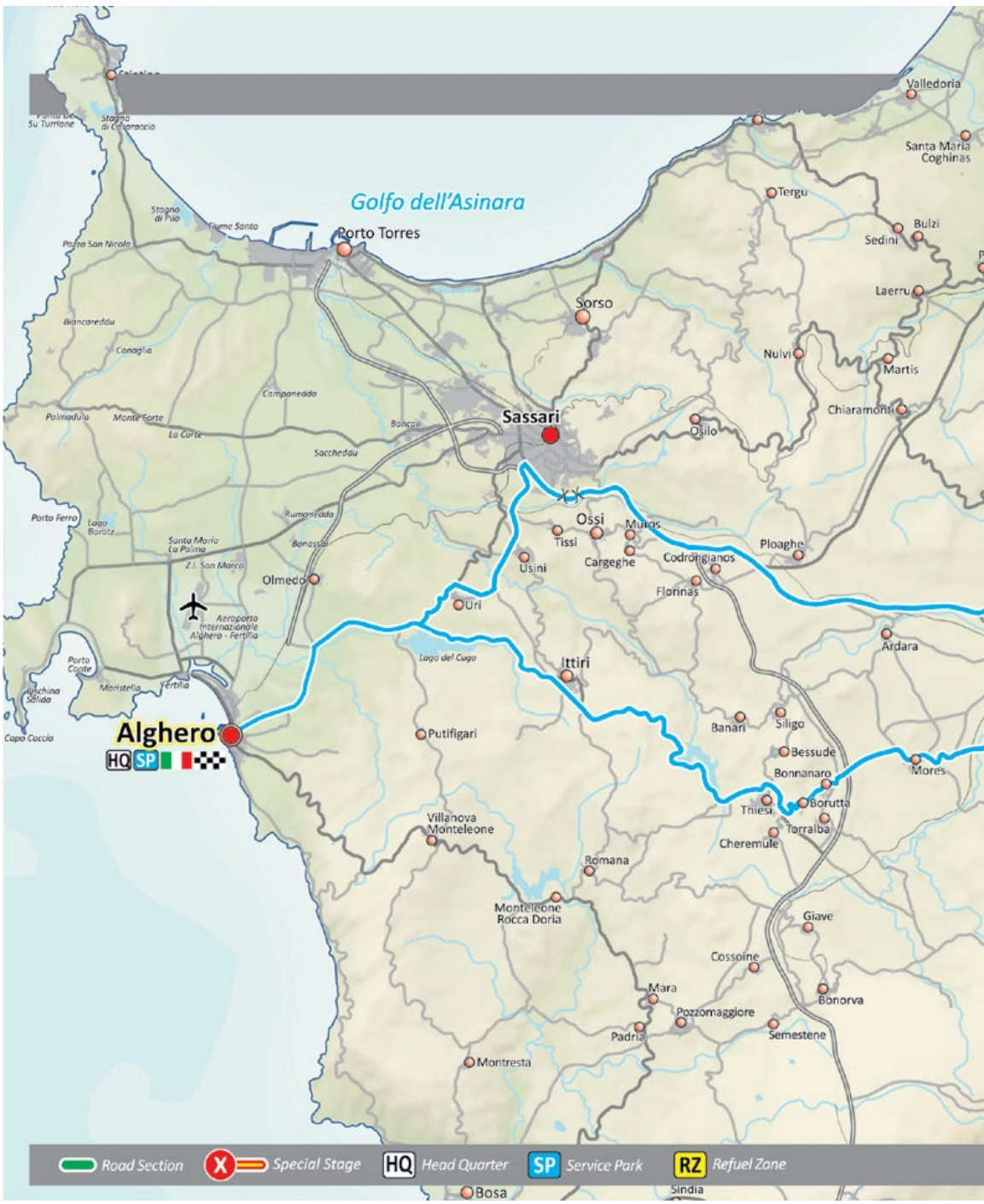
GIORNO 2

Sabato 11 giugno 177,70 km cronometrati

Ps 10 e 13 Monti di Alà (km 22,20) ore 8.10 e ore 16.01
È una prova veloce, che quest'anno ha il fondo completamente rifatto e quindi sarà ancora più rapida. Dalla strada Alà dei Sardi–Buddusò, girando in quella per Santa Reparata, si arriva su un altipiano da cui si può vedere oltre un chilometro di speciale, con una visuale davvero spettacolare, da non perdere.

Ps 11 e 14 Coiluna-Loelle (km 22,39) ore 8.53 e ore 16.44
Disputata in tutte le edizioni, questa piesse presenta fondo splendido, rifatto, con alcuni tratti velocissimi. È la speciale più rapida dell'intera gara e include anche stavolta il celebre passaggio vicino al nuraghe Loelle. Anche quest'anno prima del nuraghe ci sarà la cosiddetta "Buddusò Arena", anfiteatro naturale ricavato a metà ps.

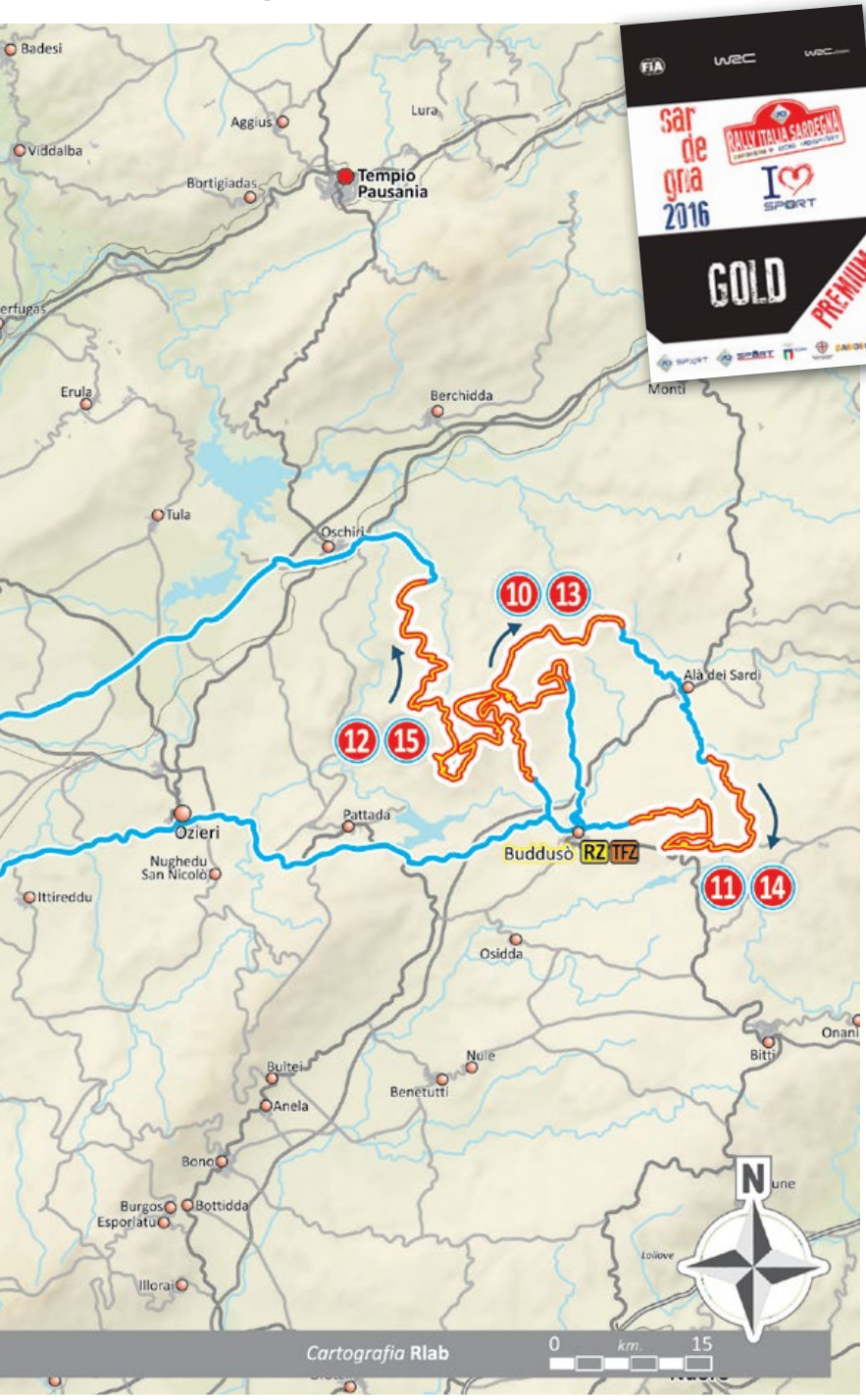
Ps 12 e 15 Monte Lerno (km 44,26)



ore 9.59 e ore 17.50
La nuova versione di Monte Lerno, lunga 44 km, prende il meglio dei tracciati delle precedenti edizioni. La speciale, anche quest'anno la più lunga della gara, è il crono del famoso salto "Micky's jump", che ha fatto la storia di questa corsa, situato a metà al km 21,70. Al Micky's Jump si accede solo dalla strada cementata del lago di Pattada, mentre a fine prova al km 42 c'è un punto spettacolare inedito con un dosso in discesa e una variante a cui si accede dalla strada Berchidda-Ozieri.



Ogier vola alto: in Sardegna lo scorso anno ha letteralmente dominato





COSTA DA 50 A 150 EURO

Gold pass: rally in prima fila

Per l'edizione 2016 del Rally d'Italia-Sardegna, gli uomini di Aci Sport e lo staff organizzativo della gara, con il supporto di Rally Test Service, ha ideato il Gold Pass che permette di vivere la manifestazione a 360 gradi. Esistono diverse soluzioni, con il pacchetto più costoso che consente di accedere alle cerimonie di partenza e arrivo ed assistere alle prove speciali stando in posizioni riservate. Inoltre, per chi decide di acquistare il Gold Pass (il cui prezzo va da 50 a 150 euro) sono previsti ulteriori sconti e offerti gadget vari.
Ulteriori info su: www.rallyitaliasardegna.com

Dettori va all'attacco

IL VINCITORE DEL COSTA SMERALDA GUIDA LA CARICA DEI SARDI NELLA GARA DI CASA

Giuseppe Dettori guida la pattuglia dei piloti con la bandiera dei quattro mori al via nella 13esima edizione del Rally Italia Sardegna. Il gallurese, navigato da Carlo Pisano, sarà al volante di una Ford Fiesta R5 della Step Five per i colori del Team Autoservice di Cenzo Ledda, scuderia per la quale corrono anche Bitti-Achenza (Peugeot 207 S2000). Sono tre gli equipaggi iscritti da Alghero Corse, vale a dire Marrone-Fresu (Mitsubishi Lancer Evo9), Gianluca Leoni-Torricelli (Subaru Impreza) e Alessandro Leoni-Demontis (Citroën C2 R2). Chiudono la lista dei piloti isolani al via Catania-Salis su Peugeot 208 Vti R2. *«Per noi sardi* – racconta Dettori – *questo è un appuntamento davvero da non perdere, come sempre peraltro. Il percorso di quest'anno, più compatto, mi piace. Anche perché torneremo su speciali come quelle di Tergu e Castelsardo che amo».* ●

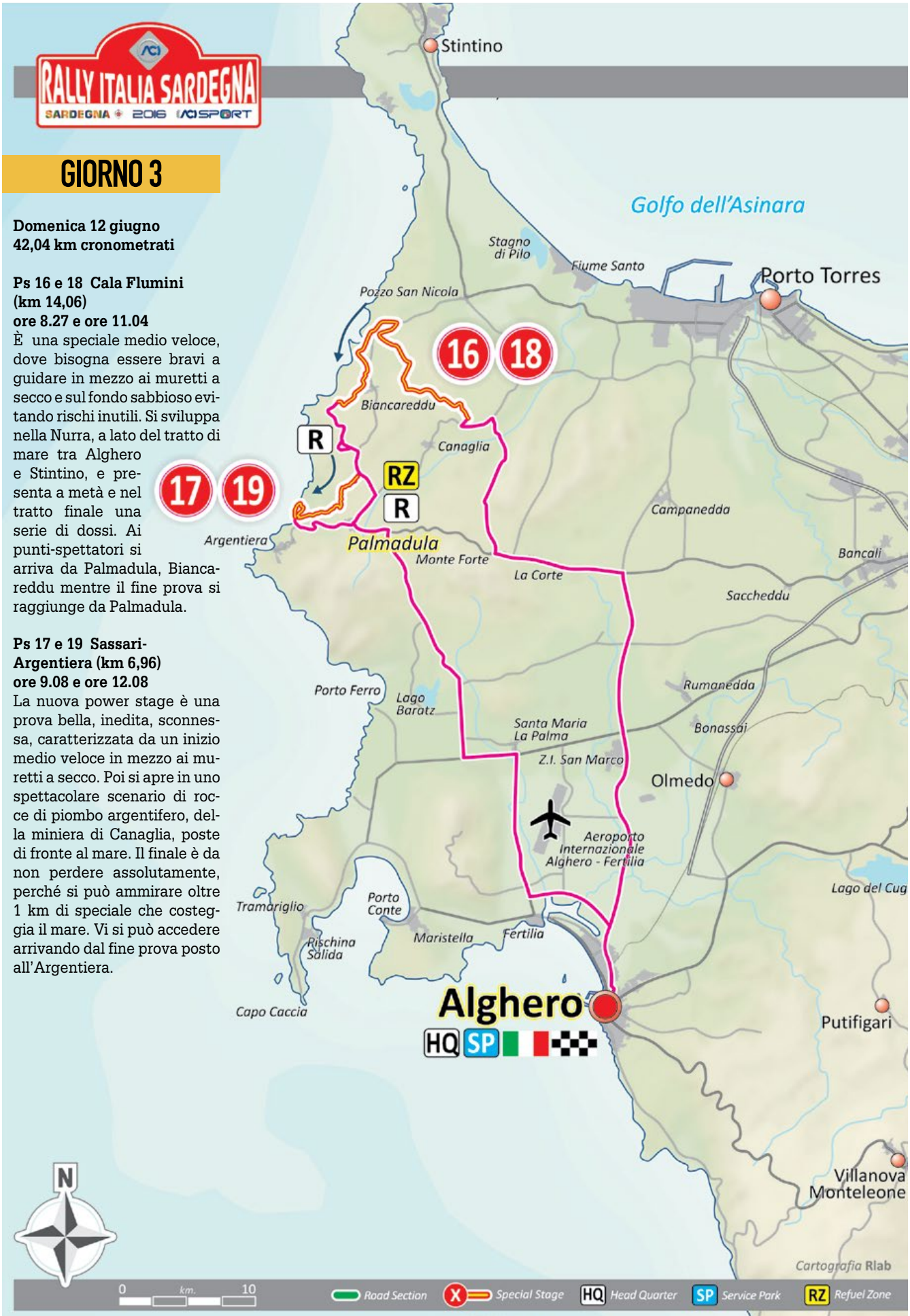
RALLY ITALIA SARDEGNA
SARDEGNA 2016 ACI SPORT

GIORNO 3

Domenica 12 giugno
42,04 km cronometrati

Ps 16 e 18 Cala Flumini (km 14,06)
ore 8.27 e ore 11.04
È una speciale medio veloce, dove bisogna essere bravi a guidare in mezzo ai muretti a secco e sul fondo sabbioso evitando rischi inutili. Si sviluppa nella Nurra, a lato del tratto di mare tra Alghero e Stintino, e presenta a metà e nel tratto finale una serie di dossi. Ai punti-spettatori si arriva da Palmadula, Biancareddu mentre il fine prova si raggiunge da Palmadula.

Ps 17 e 19 Sassari-Argentiera (km 6,96)
ore 9.08 e ore 12.08
La nuova power stage è una prova bella, inedita, sconnessa, caratterizzata da un inizio medio veloce in mezzo ai muretti a secco. Poi si apre in uno spettacolare scenario di rocce di piombo argentifero, della miniera di Canaglia, poste di fronte al mare. Il finale è da non perdere assolutamente, perché si può ammirare oltre 1 km di speciale che costeggia il mare. Vi si può accedere arrivando dal fine prova posto all'Argentiera.



FRA I 49 ISCRITTI GLI ITALIANI SONO 16					
N.	TEAM	EQUIPAGGIO	NAZIONALITÀ	VETTURA	CAMP./CAT.
1	Volkswagen Motorsport	Ogier-Ingrassia	Fra-Fra	Volkswagen Polo R Wrc	Rc1/Wrc
2	Volkswagen Motorsport	Latvala-Anttila	Fin-Fin	Volkswagen Polo R Wrc	Rc1/Wrc
3	Hyundai Motorsport	Paddon-Kennard	Nzl-Nzl	Hyundai i20 Wrc Ng	Rc1/Wrc
4	Hyundai Motorsport	Sordo-Marti	Spa-Spa	Hyundai i20 Wrc Ng	Rc1/Wrc
5	M-Sport WRT	Ostberg-Floene	Nor-Nor	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1/Wrc
6	M-Sport WRT	Camilli-Veillas	Fra-Fra	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1/Wrc
9	Volkswagen Motorsport Ii	Mikkelsen-Yaeger	Nor-Nor	Volkswagen Polo R Wrc	Rc1/Wrc
10	Hyundai Motorsport N	Abbring-Marshall	Nl-Gb	Hyundai i20 Wrc Ng	Rc1/Wrc
12	Dmack WRT	Tanak-Molder	Est-Est	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1/Wrc
16	Solberg Henning	Solberg Henning	Nor-Nor	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1/Wrc
18	Eurolamp WRT	Gorban-Korsia	Ukr-Ukr	Mini Countryman Wrc	Rc1/Wrc
20	Hyundai Motorsport N	Neuville-Gilsoul	Bel-Bel	Hyundai i20 Wrc	Rc1/Wrc
21	Jipocar Czech Team	Prokop-Tomanek	Cze-Cze	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1/Wrc
30	Yazeed Racing	Al Rajhi-Orr	Sau-Gb	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1/Wrc
37	Fwrt	Bertelli-Scattolin	Ita-Ita	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1/Wrc
31	Peugeot Sport Slovakia	Ptaszek-Szczepaniak	Pol-Pol	Peugeot 208 T16	Rc2/R5
42	Fuchs Nicolas	Fuchs-Mussano	Per-Arg	Skoda Fabia R5	Rc2/R5
32	Brr Baumschlager	Kremer-Winklhofer	Ger-Ger	Skoda Fabia R5	Rc2/R5
34	Team Oreca	Suninen-Markkula	Fin-Fin	Skoda Fabia R5	Rc2/R5
40	Gilbert Quentin	Gilbert-Jamoul	Fra-Bel	Citroën Ds3 R5	Rc2/R5
35	Skoda Motorsport	Lappi-Ferm	Fin-Fin	Skoda Fabia R5	Rc2/R5
36	Giordano Quentin	Giordano-Salva	Fra-Fra	Peugeot 208 T16	Rc2/R5
38	Bonato Yoann	Bonato-Giraudet	Fra-Fra	Citroën Ds3 R5	Rc2/R5
49	Bestard Poletti Augusto	Bestard-Mendonca	Pry-Pry	Ford Fiesta R5	Rc2/R5
39	Peugeot Rally Accademy	Suarez-Carrera	Spa-Spa	Peugeot 208 T16	Rc2/R5
41	Drive D Mack Trophy	Aasen-Engan	Nor-Nor	Ford Fiesta R5	Rc2/R5
43	Skoda Motorsport	Kopecky-Dresler	Cze-Cze	Skoda Fabia R5	Rc2/R5
44	Motorsport Italia	Scandola-D'Amore	Ita-Ita	Skoda Fabia R5	Rc2/R5
45	Maurin Julien	Maurin-Ural	Fra-Fra	Skoda Fabia R5	Rc2/R5
46	Loubet Pierre Louis	Loubet-Landais	Fra-Fra	Citroën Ds3 R5	Rc2/R5
47	Drive D Mack Trophy	Kruuda-Jarveoja	Est-Est	Ford Fiesta R5	Rc2/R5
48	Turán Egyesület	Turán-Zsiros	Ung-Ung	Ford Fiesta R5	Rc2/R5
61	Aci Team Italia	Andolfi-Fenoli	Ita-Ita	Peugeot 208 R2	Rc4/R2
62	Aci Team Italia	De Tommaso-Rocca	Ita-Ita	Peugeot 208 R2	Rc4/R2
63	Brazzoli Enrico	Brazzoli-Barone	Ita-Ita	Peugeot 208 R2	Rc4/R2
64	Giusti Igor	Giusti-Dini	Fra-Fra	Peugeot 208 R2	Rc4/R2
81	Della Casa Federico	Della Casa-Pozzi	Svi-Ita	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1/Wrc
82	Eurolamp WRT	Maarend-Kapp	Est-Est	Mini Countryman Wrc	Rc1/Wrc
83	Tononi Roberto	Tononi-Comini	Ita-Ita	Ford Fiesta Wrc	Rc1/Wrc
84	Dettori Giuseppe	Dettori-Pisano	Ita-Ita	Ford Fiesta R5	Rc2/R5
33	Motorsport Italia	Rendina-Inglesi	Ita-Ita	Ford Fiesta R5	Rc2/R5
85	Hoelbling Luca	Hoelbling-Grassi	Ita-Ita	Skoda Fabia R5	Rc2/R5
86	Bitti Giovanni	Bitti-Achenza	Ita-Ita	Peugeot 207 S2000	Rc2/S2000
87	Covi Carlo	Covi-Angi	Ita-Ita	Peugeot 207 S2000	Rc2/S2000
88	Marrone Francesco	Marrone-Fresu	Ita-Ita	Mitsubishi Lancer Evo Ix	Rc2/Nr4
89	Leoni Gianluca	Leoni-Torricelli	Ita-Ita	Subaru Impreza Sti	Rc2/Nr4
90	Catania Davide	Catania-Salis	Ita-Ita	Peugeot 208 Vti R2	Rc4/R2
91	Leoni Alessandro	Leoni-Demontis	Ita-Ita	Citroen C2 R2	Rc4/R2
92	Fusi Matteo	Fusi-Salgaro	Ita-Ita	Abarth 500 R3t	Rc3/R3

2016 49° RALLY DEL SALENTO
CAMPIONATO ITALIANO WRC
AUTOMOBILE CLUB LECCE

AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. Signor-Bernardi (Ford Focus); 2. Pedersoli-Romano (Citroën C4); 3. Cavallini-Farnocchia (Ford Fiesta).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 86-88



IL VENETO CONQUISTA IL PRIMO SUCCESSO STAGIONALE E RIAPRE I GIOCHI IN CAMPIONATO. DOVE PEDERSOLI, SECONDO IN PUGLIA, ALLUNGA IN TESTA

Signor re del Salent

di **Gianni Cogni**
foto **Bettiol**

Il Rally del Salento era una gara da vincere, perché capitava a metà del cammino del Tricolore Wrc e per il coefficiente 1,5. Per Marco Signor era addirittura un obbligo: assente per scelta all'Elba, poi kappaò al 1000 Miglia, solo con un successo poteva pensare di lanciare la propria candidatura al titolo. Ed il quasi 29enne veneto di Asolo non ha sbagliato, anzi ha dominato, lasciando ai rivali poco più delle briciole: su 8 prove speciali ne ha concesse due, una a Cavallini e l'altra a Porro. In fondo la gara al vertice era già delineata dopo l'aperitivo delle due prove disputate con il buio il venerdì, con Signor e la sua Focus già vestiti a festa, mentre Cavallini si accontentava del miglior tempo nella prova in circuito e Rizzello gioiva per il podio al debutto con la Citroën Ds3 Wrc. Musi già lunghi, invece, a bordo della Citroën C4 di Luca Pedersoli e della Focus Wrc di Paolo Porro. Il bresciano, reduce dalla vittoria nella gara di casa, non riusciva







a raccapezzarsi con l'assetto della sua vettura. Ancora peggio il comasco, con la sua Focus ansimante per noie all'alimentazione ed al turbo. Con il primo a trascinarsi l'insoddisfazione fino al termine ed il secondo con ben altro smalto a problemi risolti (basti dire che dal primo al secondo passaggio sulla "Specchia" ha calato il tempo di 20", passando dal quinto al migliore). Eppure, dei due chi ha tratto i migliori frutti dalla trasferta leccese è stato Pedersoli, che con la forza del mestiere si è issato in seconda posizione alla prima prova del sabato mattina e l'ha difesa fino al traguardo, rafforzando il primato nella classifica generale ai danni soprattutto di Porro, che alla fine non è comunque riuscito ad andare più in la del quinto posto. Per Tobia Cavallini una gara regolare, che conferma le sue ambizioni di titolo e lo mantiene vicino a Pedersoli.

Rizzello primo degli "altri"

Detto dei protagonisti del CiWrc, spendiamo due parole anche su altri piloti in evidenza. A cominciare da Francesco Rizzello, con tutto l'entusiasmo del quarto posto assoluto e primo fra i piloti pugliesi, in un ideale passaggio di consegne con il grande assente Francesco Laganà, costretto al forfait dopo 18 anni consecutivi di presenza al Rally del Salento, spesso con risultati d'eccellenza. Capitolo a parte poi per l'intensa lotta per fra R5 e S2000: l'ha spuntata Giuseppe Minchella con la Fiesta R5 davanti a Giuseppe Bergantino (Peugeot 207 S2000). Terzo posto per Efrem Bianco con la Fabia R5. Nella top ten, infine, una sola 2 Ruote Motrici: manco a dirlo quella dello specialista Roberto Vescovi, di nuovo a segno con la Clio R3C. ●



Vittoria e primato in Suzuki per **Peloso**

L'AOSTANO INSEGUE SOLIANI PER BUONA PARTE DI GARA. POI, A DUE PROVE DALLA FINE, RIESCE A FARE IL SORPASSO CHE GLI PERMETTE DI VINCERE E ANDARE IN TESTA AL TROFEO

Assente Simone Rivia, vincitore dei primi due appuntamenti stagionali della Suzuki Rally Cup, Corrado Peloso non s'è fatto sfuggire l'occasione di fare bottino in Salento, conquistando così la vetta della classifica di monomarca. Per l'aostano non è stata impresa facile venire a capo di una concorrenza che ritrovava per l'occasione Marco Soliani, preparatore della Europea Corse che non disdegna di mettersi al volante delle sue vetture. Il parmense è risultato subito il più rapido e per tutta la prima parte della gara Peloso è stato costretto ad inseguire. Poi però ha trovato il guizzo giusto per cambiare ritmo ed iniziare a rosicchiare secondi al rivale, sino a superarlo sulla penultima prova, chiudendo la gara con un margine di appena 4"3. Decisamente più staccati Andrea Pollarolo, terzo ad oltre 3', e "Cerutti Gino". ●

SORRISI PER TUTTI
Carrellata di protagonisti al Salento. Peloso, a fianco, primo tra le Suzuki. In alto, Rizzello, quarto assoluto e primo dei piloti pugliesi. A sinistra, Pedersoli, secondo e primo in campionato. In alto, a sinistra, il vincitore Signor ora in corsa per il titolo





AL TRAGUARDO
Assoluta: 1.Moura-Costa (Ford Fiesta); 2. Lukyanuk-Arnautov (Ford Fiesta); 3. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 86-88

VOLTI NUOVI Ricardo Moura sorride dopo aver vinto il Rally delle Azzorre dove il connazionale Gago, in basso, è giunto primo tra gli Junior

Moura ne approfitta

UN SEMIASSE ATTARDA KAJETANOWICZ, IL TURBO RALLENTA LUKYANUK ED A VINCERE NELL'EUROPEO È L'IDOLO DI CASA

di Gianni Cogni

Magari non come all'Acropoli, ma anche alle Azzorre la "premiata ditta" Kajetanowicz-Lukyanuk ha monopolizzato la gara finendo per perderla. Anche se in fondo, nulla cambia ai fini della classifica stagionale, che continua ad essere un confronto a due fra il polacco ed il russo. In Grecia i due avevano concesso a Ralfs Sirmacis una sola speciale, ma con i loro errori consegnarono il successo al lettone finendo così in coda alla Top 10. Alle Azzorre si sono alternati al comando, lasciando all'idolo di casa Ricardo Moura lo scratch in sole tre speciali ma le loro vetture li hano attardati in modo decisivo. Dando la vittoria a Moura, con Lukyanuk e Kajetanowicz a seguirlo nell'ordine. E stavolta Lukyanuk di rimpianti può averne in quantità. Vero che aveva sbagliato già sulla prima prova ma altrettanto rapidamente si era riportato a ridosso della leadership, dando il via ad un testa a testa con Kajetanowicz che ha reso elettrizzante la semitappa del venerdì, conclusa con i due separati da appena 9"8 e con Moura, terzo, assai più lontano: a 40"8.

In una gara nella quale il meteo cambia come se le stagioni durassero ore e non mesi, ci si poteva aspettare che fossero la pioggia o la nebbia a rompere l'egemonia dei due che vanno a caccia della corona continentale. E invece, in chiusura di prima tappa era un semiasse a tradire Kajetanowicz, che scivolava al quarto posto, dietro pure a Sirmacis. Poi, il ritiro del lettone riconsegnava il podio al polacco, mentre Lukyanuk sembrava intoccabile al comando. Invece, un raccordo dell'impianto di sovralimentazione allentatosi toglieva potenza alla Fiesta del russo, trasformando i suoi 25" di vantaggio in 43" di ritardo. Totale: l'incredulo Moura vincente con 26"8 su Lukyanuk e 3'23" su Kajetanowicz! Profeta in patria anche l'altro portoghese Diogo Gago, che vincendo ha rotto la dittatura delle Opel Adam in R2. Comunque seconde con Ingram fra gli Junior dopo l'uscita di strada del compagno di colori Griebel e del vincitore della prima gara stagionale Lukasz Pieniazek. Terzo posto per il norvegese Steve Rokland al debutto con la Ford Fiesta R2 turbo. Nell'Erc2 quarta vittoria in altrettante gare per il polacco Wojciech Chuchala con la Subaru Impreza. Ennesima gara sfortunata infine per Giacomo Costenaro (Peugeot 208 T16) costretto al ritiro da un guasto ad inizio ultima tappa. ●



RALLY di ALBA

Miele d'Alba

IL LOMBARDO BATTE GINO NELLA GARA DOVE L'INEDITA COPPIA BASSO-GHIONE CONQUISTA IL PODIO SULLA FORD FIESTA DELLA BRC

di Sergio Zaffiro - foto Bettiol



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Miele-Mometti (Ford Fiesta Wrc); 2. Gino-Ravera (Ford Fiesta Wrc); 3. Basso-Ghione (Ford Fiesta R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 86-88

ALBA - In un Rally d'Alba difficile e avvincente fino alla fine, dove la presenza di Giandomenico Basso e Jimmy Ghione sulla Ford Fiesta della Brc ha creato l'attesa, sul gradino più alto del podio sono saliti Simone Miele e Roberto Mometti. I due lombardi si sono portati al comando nella prima prova della domenica, dopo aver amministrato con grande intelligenza la speciale spettacolo. Una prova, quella del sabato sera, voluta dagli uomini del Cinzano Rally Team e che ha raccolto grandi consensi sia da parte dei piloti che da parte del pubblico. Belle e impegnative poi le speciali della domenica, che hanno visto Miele e Mometti prendere subito - come detto - il comando delle operazioni per poi, grazie al miglior tempo in quattro prove, presentarsi all'ultimo parco assistenza con un buon margine di vantaggio su Villa e Gino. Un finale intensissimo ha regalato a Gino-Ravera, autori di una gara in crescendo, una meritata medaglia d'argento, conquistata grazie al miglior tempo nella prova conclusiva affrontata con gli pneumatici "giusti". Terzo gradino del podio per Basso-Ghione, applauditi dal folto pubblico assiepato lungo le speciali. Quarti, traditi da un'errata scelta di pneumatici nell'ultimo giro di prove, Manuel Villa e Fabrizia Pons.

Basso e Ghione che spettacolo

Per Giandomenico Basso e Jimmy Ghione è stata una bella e divertente esperienza. Il pilota veneto ha provato l'emozione di leggere le note, il secondo ha visto sia cosa vuol dire sedersi a fianco di un campione che guidare una vettura della categoria R5 sulle prove di un rally impegnativo. Come è giusto per uomini di sport quali sono i due membri dell'inedito equipaggio Brc, alternatisi appunto sia nel ruolo di pilota che in quello di navigatore. Quarti a due prove dal termine, Basso e Ghione hanno deciso di tentare l'assalto alla medaglia di bronzo e ci sono riusciti: «*Ho capito* - racconta Ghione - *quanto è importante la figura del navigatore e quanto è diverso guidare su strada rispetto ai circuiti dove mi sono cimentato fino ad oggi*». ●

E L'ORA DELLA FIESTA

Simone Miele e Roberto Mometti, sopra, hanno vinto ad Alba con la Fiesta Wrc. Basso e Ghione hanno concluso terzi con la Fiesta R5 della Brc, sotto





hanno collaborato:
Gianni Cogni, Marco Giordo, Gianluca Lioce, Daniele Sgorbini

GALLES IN INGHILTERRA
Il Rally del Galles torna in Inghilterra dopo 17 anni. Era dal '99 che si correva solo in Galles ma vista l'ubicazione di Deeside, sede logistica, non è stato difficile per gli organizzatori allestire una piesse in Inghilterra.

FORFAIT SARDEGNA
Due forfait al Rally Italia Sardegna: quello del francese Yoann Bonato e quello di Max Rendina per motivi di salute.

CIUFFI JR DA TERRA
Dopo il secondo posto di R2 alle spalle di Giuseppe Testa all'Adriatico, Tommaso Ciuffi prosegue l'apprendistato sullo sterrato. Il ragazzo toscano sarà al via a San Marino e nelle altre gare del Trofeo Terra.

FRIULMOTOR TURCA
Buon inizio di stagione per la Friulmotor nel campionato turco, dove con Burak Cukrova ha ottenuto un secondo e un quarto posto nei primi due appuntamenti. Il team di Manzano ha appena ricevuto una terza Peugeot 208 T16.

"NAVIGA" A LEGGIUNO
È in programma l'11-12 giugno a Leggiuno (Varese), il corso navigatori organizzato dalla Easy-Races. Il corso dura due giorni e prevede la parte teorica più una prova pratica. Per info: corsonaviga@easy-races.com

FORATO DI MARCA
Antonio Forato ha deciso di abbandonare il CiWrc per concentrarsi su alcune gare spot. La prima è il Rally della Marca, gara di casa per il pilota veneto, dove dovrebbe debuttare con una 208 T16 Munaretto.

WORLD RX A HELL
Il Mondiale di Rallycross torna ad Hell, in Norvegia, per il quinto appuntamento stagionale. In casa sua Petter Solberg, campione del Mondo in carica, cercherà di ricucire il gap di 5 punti che lo distanzia dal leader della classifica Mattias Ekstrom, vincitore degli ultimi 3 appuntamenti del World Rx, mentre Seb Loeb continuerà il suo apprendistato cercando la prima vittoria.



DUE DECIMI A CHILOMETRO PIÙ RAPIDA DELL'ATTUALE

Vw 2017 già velocissima

La Volkswagen ha effettuato 4 giorni di test in Gallura per preparare il Rally d'Italia Sardegna in programma questa settimana e per sviluppare la Polo R Wrc per il 2017. Ha iniziato, a La Prugnola, Marcus Gronholm, che ha guidato solo la Wrc 2017. Poi hanno continuato i piloti titolari, utilizzando l'attuale versione e quella futura: Latvala a Monte Olia; Ogier a Terranova; Mikkelsen a San Giacomo. Tre crono scelti ad hoc per verificare la crescita della Polo 2017 **(sopra)**, che - stando a indiscrezioni - è oggi due decimi di secondo al chilometro più veloce rispetto al modello 2016. La nuova Wrc tedesca avrà una livrea aerodinamica, non ancora rivelata, molto più "racing" rispetto all'attuale.

SE NASCE IL FIGLIO IL PILOTA VW LASCIA IL RALLY DI SARDEGNA!

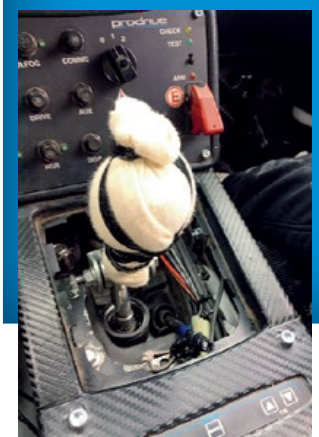
Ogier prossimo papà

«Abbiamo girato soprattutto con la nuova Polo R Wrc - ha commentato Sébastien Ogier alla fine dei test in Sardegna – *facendo anche prove con la vettura 2016 per verificare il set up in vista della gara. Sono d'accordo con la Fia sul fatto che per pilotare le Wrc 2017 sarà necessaria una superlicenza, perché le nuove auto sono nettamente più veloci».* Poi Ogier ha parlato dell'imminente nascita del figlio, vero tormentone pregara: *«L'arrivo di mio figlio è previsto dopo il rally ma se dovesse nascere prima lascerei perdere il rally e andrei subito ad abbracciare lui e mia moglie Andrea».*

CON UNA RIPARAZIONE "VOLANTE" VINCE IL GR.N ALL'ADRIATICO

Ricci non molla mai

Pur di riuscire a portare al traguardo la sua Subaru Impreza nel Rally dell'Adriatico, Gigi Ricci s'è davvero ingegnato. Quando, nella prima speciale del sabato, s'è ritrovato con la leva del cambio spezzata, Ricci non s'è dato per vinto, effettuando di persona la riparazione di fortuna che vedete nella foto: un po' di nastro adesivo e un sottocasco (!) per prolungare il moncherino che usciva dal cambio e continuare così la gara! Impresa riuscita e con successo, visto che il bresciano non solo ha raggiunto l'arrivo a Cingoli ma ha anche vinto il Gruppo N nel Trofeo Terra!



RIENTRA DOPO IL PORTOGALLO

Bertelli guarito in Sardegna c'è

Dopo il forfait in Portogallo per un infortunio che si era procurato giocando a calcetto, Lorenzo Bertelli sarà al via del Rally Italia Sardegna. L'italiano ha effettuato due giorni di test con M-Sport in Gallura senza problemi: *«La caviglia dopo due giorni di prove era un po' indolenzita ma mentre guidavo non ha mai dato problemi».* Oltre a Bertelli, i test sulle Fiesta Wrc M-Sport hanno visto impegnati Ostberg, Camilli e Tanak.

BELLA INIZIATIVA DEL PROMOTER

WRC+ gratis per un mese!

Wrc Promoter, al fine di promuovere la diffusione in Italia di WRC+, che permette agli appassionati di tenersi aggiornati via internet sul mondiale rally e di vedere in diretta diverse speciali di ciascuna gara iridata, ha deciso di offrire gratis agli appassionati del nostro Paese l'applicazione per un mese! Per usufruire della promozione bisogna collegarsi al sito https://plus.wrc.com/subscription/chooseProduct/ e utilizzare il codice Promo IT2016 .



NEL SARDEGNA HISTORIC

Biasion ritrova la Delta su terra

Sono 8 gli equipaggi iscritti al Rally della Sardegna Historic che si corre in coda al Rally d'Italia Sardegna, tra il primo e il secondo passaggio sulle speciali della prima e della seconda tappa della gara iridata. Stella di prima grandezza il due volte campione del mondo Miki Biasion, che torna a guidare in gara una Lancia Delta **(sopra)** sulla terra 21 anni dopo la sua ultima uscita su questo fondo con la mitica vettura torinese (Acropoli 1995, ritiro per rottura del motore quando era in testa) e che sarà navigato dal sempreverde Gigi Pirollo.



Missione sicurezza

UnicusanoLab accende i suoi riflettori su un progetto europeo basato sull'alta tecnologia

Il Progetto europeo Hercules si pone l'ambizioso obiettivo di realizzare architetture real-time ad alte prestazioni per sistemi autonomi di prossima generazione. I moderni sistemi di aiuto avanzato alla guida (Adas), di sicurezza attiva, e di guida semi-autonoma già oggi richiedono l'elaborazione in tempo reale di elevate quantità di dati provenienti da sensori eterogenei, quali telecamere, radar, GPS, sensori inerziali. Nel prossimo futuro, i sistemi di guida autonoma porteranno all'estremo tali richieste di calcolo in tempo reale, aumentando ulteriormente i requisiti computazionali delle centraline di calcolo presenti sui nostri veicoli, richiedendo maggiori garanzie sulla correttezza e la tempestività delle operazioni da svolgere al posto dell'essere umano. Si pensi a cosa potrebbe succedere se un sistema di guida autonoma non facesse in tempo ad elaborare l'azione da eseguire in corrispondenza di una frenata improvvisa del veicolo precedente, o dell'attraversamento repentino di un pedone. Per ovviare



a questi problemi, i sistemi prototipali di guida autonoma attualmente messi a punto dai maggiori OEM, ovvero Original Equipment Manufacturer, in ambito automotive e da nuovi attori provenienti da domini eterogenei fanno uso di piattaforme computazionali particolarmente complesse, che elaborano ogni secondo migliaia di miliardi di operazioni (TeraFlops) sulla base delle immagini provenienti da decine di telecamere e da costosi dispositivi di puntamento laser (lidar). Oltre che costosi, tali sistemi sono spesso piuttosto ingombranti, arrivando ad occupare una porzione significativa del bagagliaio del veicolo, richiedendo kiloWatt di potenza per il loro funzionamento. L'obiettivo del progetto Hercules ha attirato l'attenzione dell'Università Niccolò Cusano, che intende promuovere gli sforzi dei laboratori di ingegneria e delle applicazioni nel mondo dell'automotive. Sembra infatti di particolare interesse (anche accademico) lo sforzo di ridurre in maniera significativa le dimensioni, il costo e il consumo di potenza di tali sistemi di guida autonoma, sfruttando piattaforme di elaborazione di prossima generazione basate su sistemi con migliaia di core, ovvero nuclei operativi, sullo stesso chip (many-core), e fornendo garanzie di tempo reale laddove un eventuale fallimento nell'elaborazione dei dati metterebbe potenzialmente a rischio vite umane. Capofila del progetto Hercules è l'High-Performance Real-Time Lab (HiPeRT), del Dipartimento di Scienze Fisiche, Informatiche e Matematiche (Fim) dell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, coadiuvato da Eth Zurigo, Ctu Praga, Magneti Marelli, Airbus, Evidence e Pitom. L'Industrial Advisory Board del progetto comprende inoltre diversi esponenti di primo piano del mondo automotive (BMW, Porsche, Volkswagen, Autoliv, Continental), avionica (Finmeccanica/Leonardo, Honeywell, Selex ES, MBDA), automazione industriale (Ima, Sacmi), e altri settori (Nvidia, ARM, Tom's Hardware, Codeplay, Topcon, Yanmar).

© Copyright Università Niccolò Cusano



Equilibrio sempre precario

SEI VINCITORI DIVERSI E DUE VITTORIE A TESTA PER AUDI, BMW E MERCEDES. STAVOLTA SOTTO AI RIFLETTORI FINISCONO MOLINA E AUER: ECCO COME

GRANDE FOLLA AL LAUSITZRING
Sopra la folla del Lausitzring al via di gara-1, dominata da Molina, in azione nell'altra pagina. Sotto Auer vincitore in gara-2. In alto a destra, Mortara che ha chiuso il week end con un 8° e un 12° posto

di Alessandro Gargantini

KLETTWITZ - Sei vincitori in altrettante corse e due vittorie a testa per Audi, Bmw e Mercedes. Avrebbero molto da imparare da quest'annata del Dtm, che ha superato il primo terzo stagionale, i teorici dell'equilibrio generale, che non sono mai riusciti a creare un modello così perfetto. Con buona pace dei vari Pareto, Walras e Jevons, sul circuito ubicato una sessantina di chilometri a nord di Dresda si sono imposti gli outsiders Miguel Molina e Lucas Auer, che ha colto il primo successo nella categoria. Il catalano, straripante nella prima giornata, ha ben controllato il compagno all'Audi Jamie Green e Robert Wickens, ben ripresosi dopo la sfortunata trasferta di Spielberg. Nella seconda manche, è stato il nipote di Gerhard Berger a monopolizzare la scena. Autore della pole, il ventunenne austriaco ha corso da veterano, senza commettere alcune errore e girando, tornata dopo tornata, come se fosse in qualifica. Una giornata da sogno anche per il Muecke Motorsport, che proprio sulla pi-





sta di casa ha ottenuto il suo miglior risultato nella categoria, che spesso l'aveva vista occupare le ultime posizioni.
Più volte, nei mesi scorsi, era stata messa in dubbio la prosecuzione del rapporto con la Mercedes del pilota austriaco e della scuderia berlinese, che alla fine avevano ottenuto, ed ora hanno ripagato con gli interessi, il rinnovo della fiducia da parte di Ulli Fritz e Toto Wolff. Lucas Auer aveva preso contatto con diverse scuderie della Gp2 Series, prima che la sua conferma in Mercedes fosse annunciata. L'austriaco, che finora aveva ottenuto soltanto alcuni piazzamenti, ha preceduto un grintosissimo Mattias Ekstreom, autore di un primo stint lunghissimo, che ha ben recuperato dal nono posto in griglia. Robert Wickens ha chiuso alle spalle del nordico, riuscendo a rintuzzare gli attacchi di Jamie Green. Il canadese, che non ha ancora vinto una corsa, occupa la prima posizione in graduatoria generale con tre punti di vantaggio su Marco Wittmann.

AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. Molina; 2. Green; 3. Wickens. Gara-2: 1. Auer; 2. Ekstroem; 3. Wickens.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 86-88

Il pilota della Bmw che porta i colori Red Bull ha conquistato un quarto ed un sesto posto. Soltanto quattro punti costituiscono è il bottino di Edoardo Mortara, che ha scontato la penalizzazione di tre posizioni in griglia nella prima manche a causa dell'incidente con Da Costa al Red Bull Ring. Scattato quattordicesimo, in gara uno il pilota di Dieter Gass è risalito fino all'ottavo posto. La domenica, attardato in qualifica da un problema al cambio che lo aveva costretto all'undicesima fila in griglia, Mortara ha recuperato fino al dodicesimo posto. Nel corso del cambio gomme, Edo ha lievemente colpito un meccanico, poi ricoverato in ospedale con un piede rotto. L'episodio, messo sotto esame dagli stewards, è costato al nostro portacolori un richiamo. È andata ancora peggio a Paul di Resta, che occupava il vertice della graduatoria di campionato. Il britannico, che pur aveva colto la prima pole ed il primo successo nel Dtm sul triovale tedesco, non ha mai trovato il ritmo giusto in qualifica e non ha mai centrato la zona punti. Ancora in ombra il rookie Esteban Ocon, che il sabato si è scontrato con Martin Tomczyk e la domenica ha chiuso quindicesimo. ●



Molina che gusto la seconda volta!

POLE E GIRO PIÙ VELOCE: MIGUEL È IL GRANDE PROTAGONISTA DELLA 1ª MANCHE E COGLIE IL SUO SECONDO CENTRO IN CARRIERA

Miguel Molina non fa parte di quel gruppo di piloti che si possono definire predestinati e, sotto un certo punto di vista, privilegiati. Il ventisettenne catalano, protagonista assoluto nella prima manche con una schiacciante vittoria, accompagnata da pole e giro più veloce, è un ragazzo che la pagnotta se l'è sempre sudata. Il pilota di Dieter Gass era entrato nella storia della categoria per aver atteso ben 67 corse per cogliere il primo successo. Nonostante cinque pole, a testimonianza che il piede c'è, Miguel pareva ormai rassegnato nell'indossare le vesti del Calimero del campionato: qualcosa gli andava sempre storto.
E anche questa volta, dopo farsi sorprendere da Jamie Green al via, Miguel deve aver visto le streghe. Sembrava la fotocopia della corsa del 2015 quando, dopo aver dominato in prova e aver lungamente condotto la gara, Molina cedette di schianto e si classificò quarto. E invece, questa volta il pilota dell'Audi ha braccato e sopravanzato Green, mantenendo il primato fino alla fine. Molina ha poi dedicato il suo secondo nel Dtm a due persone per lui speciali: il compianto motociclista Luis Salom e il giornalista Carlos Castellà, da sempre vicino a Miguel, che ci ha lasciati una settimana prima. Un gesto molto apprezzato in sala stampa, un pensiero anche per chi non sta davanti ai riflettori. ●





Biagi-Crestani è vittoria

GT OPEN PRIMO SUCCESSO DEI DUE ITALIANI SU LAMBO. GARA-1 SHOW È VINTA DA RAMOS-RODRIGUEZ (BMW)

PAUL RICARD - Una cosa è certa: al Paul Ricard, il Gt Open ha vissuto una delle gare più spettacolari e combattute della sua storia. Gara-1 andrà incorniciata per la stupenda lotta a cinque negli ultimi quindici minuti. Tutto era iniziato con la cavalcata iniziale di Ledogar, che s'involava al ritmo di due secondi al giro, interrotta bruscamente da una foratura. Raccoglieva il testimone la Lambo Orange1 di Fabrizio Crestani ma un pit stop troppo lungo ributtava Biagi in pista al secondo posto, dietro alla Bmw di Rodriguez e davanti all'Aston di Hankey, la Lambo Fff di Caldarelli (in versione guest star insieme al cognato Tonio Liuzzi, al rientro agonistico) e a Cioci, sulla 488 Af di Perazzini. Il quintetto finiva col ricompattarsi e iniziava una splendida battaglia, con Rodriguez a tentare di contenere l'arrembante assalto degli avversari, spesso appaiati tutt'e quattro sui rettifili. Non sono mancati strusci, toccate e 'allargate', ma tutto è rimasto entro i limite di una vera ma corretta bagarre. Solo Biagi ha pagato pegno, mandato in testacoda da una toccatina di Hankey, mentre Rodriguez riusciva a tagliare il traguardo per primo, diventando insieme al compagno Ramos la prima coppia a vincere per la seconda volta quest'anno. Secondo Cioci davanti a Caldarelli, Hankey e Biagi, con Babini-Busnelli sesti.

Gara-2 vede la grande rivincita sulla sorte dell'Orange1 Team Lazarus e la meritata prima vittoria nell'Open della Lambo Huracán e di Thomas Biagi-Fabrizio Crestani. Marco Cioci si illustra nella prima frazione, prendendo il comando dopo una bella lotta con il poleman Tappy, ma nel secondo stint, sono tre gentleman, Benham (McLaren), Yoluc (Aston) e Perazzini (Ferrari) a ritrovarsi in testa, mentre rimonta Crestani come un ossesso. Il finale thrilling non ci sarà, perché Benham che sino ad allora aveva controllato bene la situazione, va largo e si gira alla esse al penultimo giro, centrato da Yoluc che gli era troppo vicino. Grasso che cola per la Lambo arancione italiana che va a vincere e prende pure la leadership in campionato!

Alfredo Filippone

AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. Ramos-Rodriguez; 2. Perazzini-Cioci. Gara-2: 1. Biagi-Crestani; 2. Yacaman-Monje.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 86-88

Pulcini è vero leader

EUROFORMULAOPEN L'ITALIANO PROTAGONISTA L'ARCIDUCA HABSBURG CENTRA IL PRIMO SUCCESSO

PAUL RICARD - E alla terza gara, cambiò lo scenario: l'Euroformula, vissuta finora sul bel duello fra Leonardo Pulcini (Campos Racing) e Jack Aitken (RP Motorsport), s'è ritrovata al Paul Ricard orfana dell'inglese, che ha saltato un giro per i suoi altri impegni. Ma la sua mancanza non si è fatta sentire, perché dell'occasione ha approfittato il terzo in discordia, Ferdinand Habsburg. L'aristocratico spilungone 19enne si è tolto lo sfizio del primo successo, dopo essere finito a podio tre volte nelle prime quattro gare.

Il rookie viennese, reduce anche da un'ottima prestazione a Montecarlo in F.Renault 2.0, è stato davvero imperiale in gara-1. Conquistata la pole, si è slanciato in testa, costruendo un piccolo vantaggio che è poi andato scemando. Nel ruolo di inseguitore principale c'era stavolta un eccellente Damiano Fioravanti, ma l'attacco dell'italiano a metà gara è stato rintuzzato senza troppi riguardi da Habsburg e il pilota della Rp è finito in testacoda, chiudendo sesto. Ha preso il testimone Pulcini ma senza poter insediare l'austriaco della Drivex, raccogliendo comunque un utilissimo secondo posto davanti a Menchaca.

Il romano si è rifatto in gara-2, sopravanzando Habsburg (di nuovo in pole) sin dal via e controllando senza troppi patemi una gara più tranquilla della precedente, con Habsburg secondo e il messicano Menchaca di nuovo terzo, davanti al figlio d'arte Colton Herta. Fioravanti è rimasto appiedato all'ultimo giro, dopo aver lottato anche per il quinto posto, mentre nella staffetta fra i fratelli Cazzaniga su una delle F312 Dav stavolta toccava a Riccardo, tredicesimo in gara-2. In classifica, Pulcini allunga e ha ora 38 punti di vantaggio su Habsburg. ***(a.f.)***

AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. Habsburg; 2. Pulcini; 3. Menchaca. Gara-2: 1. Pulcini; 2. Habsburg; 3. Menchaca.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 86-88



ITALIANI SOTTO AI RIFLETTORI
Con una vittoria e un secondo posto al Ricard Pulcini rafforza la leadership. In alto Biagi e Crestani a segno in Gt Open



Dopo la sfida di Salisburgo Comini comanda le danze in Tcr. In basso la spettacolare manche dell'Adac Gt Masters andata n scena al Lausitzring

Comini sale in vetta

TCR SERIES 2 GARE PAZZE IN AUSTRIA VINTE DA GRACHEV E VERNAY CON IL TICINESE CHE PASSA A CONDURRE

SALZBURGRING - Due gare pazze al Salzburgring, dove succede di tutto e di più, ma una cosa buona: la Tcr è completamente riaperta, ora con Stefano Comini al comando, ma con un solo punto su Oriola e Nash, Morbidelli e Vernay in 13 punti subito dietro!

Passato all'Honda West Coast dalla gara di Imola, Mikhail Grachev ha portato in casa un secondo successo, piuttosto, inatteso in una gara-1 rocambolesca e maledetta per i fratelli Oriola. Colpi di scena sin dall'inizio, con un contatto fra le due Honda di Jordi Oriola e Morbidelli, costati il ritiro a Proczyk (anch'egli su Honda) e Fulin che non hanno potuto evitarli. Pepe Oriola non aveva problemi a rubare il comando a Vernay, che aveva ereditato la pole dopo una sanzione al locale Proczyk, mentre Jordi si attestava al secondo posto e Borkovic rubava il terzo a Homola e Grachev con un sorpassone unico. Entrava poi la safety-car per recuperare la Seat di Afansyev, volato fuori. Il cambio di ritmo si rivelava fatale per la Honda di Jordi Oriola e in uno strano caso di simbiosi, anche la Seat del fratello Pepe subiva un calo improvviso sul finire. Raccoglieva la vittoria Grachev davanti a Nash, Homola e Morbidelli, mentre Borkovic perdeva il secondo posto per l'ennesimo botto. Bel decimo posto per la rientrante Alfa di Michela Cerruti.

In gara-2, partita senza Pepe Oriola, Borkovic e Fulin per i danni riportati, è la pioggia a scombussolare tutto, con il diluvio che si scatena durante il giro di formazione. Per chi ha azzardato per le slick, fra cui Grachev, Morbidelli e Tassi, è un disastro. E a vincere sarà Vernay, con la Golf del Leopard Racing, pur molto penalizzata in velocità di punta su un tracciato come questo. Kajaia, ottimo secondo nonostante gli attacchi di Comini, vola fuori facendo entrare la safety-car. Si conclude con Vernay primo davanti ad Afanasyev, che approfitta di un errore di Comini.

(a.f.)

AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. Grachev; 2. Nash; 3. Homola. Gara-2: 1. Vernay; 2. Afanasiev; 3. Comini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 86-88

Corvette C7 fanno il bis

ADAC GT GOUNON E KEILWITZ DI NUOVO A SEGNO. RENAUER-RAGGINGER S'IMPONGONO IN GARA-2

Il terzo round dell'Adac Gt ha confermato la bontà della Corvette C7. Dopo il successo del Sachsenring, Jules Gounon e Daniel Keilwitz hanno concesso il "bis" sul circuito del Lausitzring, che ha salutato in gara-2 la doppietta della Callaway Competition con l'equipaggio Assenheimer- Schwager. La nuova Chevrolet si sta dimostrando maggiormente versatile rispetto alla Z06.R Gt3, quella con cui Diego Alessi si è laureato campione nel 2013. Da evidenziare anche la prima affermazione, in gara-1, della Porsche della Herbert Motorsport di Ragginger-Renauer, i quali avevano inaugurato il weekend con una pole. Quello della Casa di Stoccarda è il quarto marchio vincente di questa stagione assieme a Mercedes e Lamborghini. A tal proposito va ricordato il secondo posto conquistato in gara-1 dal duo del Grasser Racing Team Ineichen-Engelhart, già primi a Oschersleben, domenica fuori per un contatto. Stessa sorte per la "Lambo" di Daniel Zampieri che partiva ottavo. Podio sfiorato per Mirko Bortolotti, in coppia con Luca Stolz sull'altra Huracán del Grt. Il trentino, che non conosceva la pista, sabato ha concluso quinto mentre in gara-2, dopo una qualifica condizionata dal traffico, ha rimontato da decimo a terzo ma per un problema ai pit stop il suo compagno ha pagato un drive through scivolando settimo. Bene Matteo Cairoli, quarto sempre in gara-2 al debutto con la Porsche del Küs Team75 divisa con David Jahn e terzo in prova. 12. posto in gara-1 per Emanuele Zonzini, con la Lamborghini di Bonaldi; in gara-2 un contatto occorso al suo coéquipier Florian Spengler lo ha privato dell'ottavo piazzamento. In testa alla classifica rimangono De Philippi-Mies, autori di un sesto e un terzo posto con la Audi.

(d.l.)

AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. Renauer-Ragginger; 2. Ineichen-Engelhart. Gara-2: 1. Gounon-Keilwitz; 2. Assenheimer-Schwager.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 86-88



Merli fa 2 a 2

CHRISTIAN VINCE IN REPUBBLICA CECA E PAREGGIA IL CONTO DEI SUCCESSI CON FAGGIOLI. MACARIO È 2°

di Gianluca Marchese
foto Raveggi



AL TRAGUARDO
Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo) in 5'32"49; 2. Macario (Osella Fa30) a 7"53; 3. Volluz (Osella Fa30) a 8"04; 4. Faggioli (Norma M20 Fc) a 10"88; 5. Janik (Norma M20 Fc) a 16"93.

GRANDE ITALIA A STERNBERK
Seconda vittoria stagionale nel Cem per Christian Merli con l'Osella Fa30 Evo Rpe. A lato, Macario strepitoso secondo al debutto sui 7800 metri di Sternberk



SONO SODDISFATTO MA STIAMO LAVORANDO PER RECUPERARE UN PO' DI COPPIA. È ANCORA LUNGA...
CHRISTIAN MERLI

Cento punti in 4 round per Christian Merli e Simone Faggioli. E in Repubblica Ceca pareggiate le vittorie assolute: 2 a 2. Continua in perfetto equilibrio la battaglia nell'Europeo Montagna ma è grand'Italia anche con Paride Macario. Alla Ecce Homo l'ordine d'arrivo sorprende parecchio per il 4° posto di Faggioli, ma non per il successo di Merli e l'Osella Fa30 Evo Rpe, apparsi sempre più a proprio agio su un tracciato così scorrevole. Il trentino è raggiante a fine gara, vinta con il crono totale di 5'32"49: *«Sono davvero soddisfatto; sì, siamo un po' più a posto nel veloce, finora, ma stiamo lavorando per recuperare un po' di coppia per sfruttare meglio il motore anche a regimi più bassi. È ancora lunga...»*. Dietro di lui, entrambi su Fa30-Zytek (tre Osella sul podio), Macario ha vinto a decimi il duello con lo svizzero Joel Volluz. Il bresciano è stato sempre competitivo. All'esordio sugli insidiosi 7800 metri di Sternberk ha resistito agli attacchi scendendo pure sotto al muro dei 2'50" nella seconda salita, beccandosi i complimenti del campione in carica (*«Ha fatto una super gara!»*). Dal canto suo, Faggioli ha dovuto rimontare dopo aver rischiato grosso nella prima manche quando la Norma M20 Fc Zytek si è ammutolita. Non è la prima volta che gli capita sul nuovo esemplare ma per sua fortuna i problemi (elettrici o di elettronica) non si sono ripresentati nella seconda, dove ha colto il miglior crono di giornata, a un soffio dal record, e superato Janik, vincendo almeno il gruppo delle biposto E2Sc e dunque cogliendo ancora il massimo dei punti. Al di là di un successo assoluto più che possibile (a giudicare dagli intertempi), ma compromesso da quanto successo nella prima manche, questi 25 punti vanno bene come il pane: *«È tutto in gioco, alla fine ce l'ho fatta a portare a casa il gruppo, però c'è da lavorare. Il problema è capire bene dove, perché questi inconvenienti di corrente vanno e vengono senza una ragione apparente, in prova a Verzegnis così come oggi qui...»*. Per il resto, weekend in chiaroscuro in casa Bormolini, con la Reynard di Fausto finita contro le barriere e il rientro di Andrea subito vincente in Cn sulla Pa21 Evo. È riuscito a presentarsi all'esordio in Repubblica Ceca pure Fulvio Giuliani, che ha riparato in tempo la Delta Evo dopo Verzegnis: ha chiuso 5° nell'E2Sh. ●

ANTONINO CON LA MITSU COSTRETTO AL RITIRO IN GRUPPO N

Migliuolo va kappaò

Battaglia furiosa tra le Mitsubishi di Gruppo N, con i primi tre in mezzo secondo, ma nella quale ha dovuto alzare bandiera bianca Antonino Migliuolo. Dopo una vittoria e tre podi è stato costretto al ritiro dalla brutta fumata bianca uscita dal propulsore nella prima salita. Sfortunato zero in classifica che lo lascia al terzo posto della Divisione 1 mentre il rivale diretto Nikola Miljkovic allunga. Il serbo rimonta e agguanta una vittoria cruciale guadagnando punti sull'austriaco Christian Schweiger, che in gruppo A si accontenta della piazza d'onore dietro al padrone di casa Jaromir Maly.

hanno collaborato:
**Dario Lucchese,
Fiammetta La Guidara**

GT ITALIA, GDL LASCIA

La Gdl Racing non proseguirà il proprio impegno nel Campionato Italiano Gran Turismo. La squadra sammarinese, nonostante le due vittorie conquistate a Monza e Imola con la Lamborghini Huracán divisa da Piero Necchi e Gianluca De Lorenzi, leader della classe Super Gt Cup, a causa di un concomitante programma in altre categorie già precedentemente pianificato, da adesso in avanti si limiterà a fare nella serie tricolore solamente delle apparizioni "spot".

NISSAN, PIÙ TURBO

A Misano, nel prossimo appuntamento del Tricolore Gran Turismo, la Nissan Gt-R Nismo Gt3 potrà godere di una maggiore pressione del turbo pari a 2,05 bar. È questa la decisione più recente del Bureau permanente del campionato, che dovrebbe rendere più competitiva la vettura della Casa nipponica schierata dalla Drive Technology con l'equipaggio Lorenzo Bontempelli-Francesca Linossi.

ALON DAY SELEZIONATO

Alon Day, in forze al team umbro Caal Racing nella Nascar Whelen Euro Series e lo scorso anno vincitore dello Junior Trophy, è stato selezionato per prendere parte al programma Nascar Next. Il giovane israeliano è il primo pilota non americano ad entrare ufficialmente nel progetto della serie a stelle e strisce.

SEAT: TUTTO ESAURITO

Per il weekend dell'11 e 12 giugno a Misano Seat Ibiza Cup registra il tutto esaurito, con 20 vetture al via. *«Fare questi numeri alla sesta edizione di un trofeo è un successo incredibile* - spiega Tarcisio Bernasconi, patròn di Seat Motorsport Italia - *Ben sei piloti sono under 18 e otto sono under 25, e molti di loro provengono direttamente dal kart. Tra Ibiza e Leon, a Misano avremo quasi 40 vetture»*. Sarà una tappa speciale anche perché le gare Seat del sabato si svolgeranno nella spettacolare formula notturna.



IL TEDESCO ADESSO È SECONDO NELL'ADAC F.4

Schumi jr. fa due su tre

Doppietta di Mick Schumacher nel terzo round dell'Adac F.4. Al Lausitzring, il tedesco della Prema ha centrato il successo nelle prime due gare in cui scattava dalla pole, portando in tutto a tre il numero delle vittorie ottenute nei primi tre round della serie tedesca. Il 17enne ha poi chiuso 6° in gara-3 sul bagnato, dopo essersi avviato 10° per l'inversione della griglia ed avere rimontato 3°, pagando però un testacoda in cui è incappato nelle fasi finali. Per l'occasione a centrare il successo è stato lo svizzero del team Jenzer Motorsport, Fabio Scherer. In campionato Schumacher è adesso secondo a soli tre punti dall'australiano Joey Mawson.

LA DECISIONE DOPO I FATTI DI IMOLA

Nuovo staff tecnico per Imperiale

Dopo la squalifica dalla prima delle due gare a Imola del Gt italiano della Lamborghini Huracán di Venturini e Pezzucchi, in quella occasione 2° al traguardo ma successivamente esclusi appunto dalla classifica per un'irregolarità sull'aspirazione riscontrata in verifica, il team Imperiale Racing ha preso dei provvedimenti importanti. La squadra di Pignatti, oltre a sollevare Lamborghini Squadra Corse da qualsiasi tipo di responsabilità, ha infatti comunicato la decisione di sostituire con effetto immediato il proprio staff tecnico.

A MISANO VINCONO COLAJANNI E CAPRIONI

Super Cup, 29 al via

Con uno schieramento di quasi 30 vetture, il campionato Super Cup ha preso il via da Misano proclamando due differenti vincitori. A inaugurare la stagione è stato Albert Colajanni, che in gara-1 ha preceduto nell'ordine con la Bmw M3 E46 della Rc Motorsport, la Porsche 997 Cup di Alessandro Cagliari (primo nella classe Gt) e l'altra vettura bavarese di Roberto Del Castello. Vittoria in gara-2 della Seat Leon Supercopa di Fabrizio Caprioni davanti alla Mitjet di Roberto Benedetti e alla Renault Clio Rs 2.0 di Manuel Morocutti. A guidare la classifica oltre 2000 c'è al momento Del Castello, mentre in quella fino a 2 litri Alessandro Malavolta e Fausto Amendolagine sono al comando con pari punti.



BARWELL IN TRIONFO

Vittoria Lambo nel Gt inglese

Prima vittoria per la Lamborghini Huracán Gt3 nel British Gt. A portarla al successo nel terzo round di Oulton Park, sono stati Adam Carroll e Liam Griffin, secondi nel primo turno di qualifica alle spalle della vettura divisa da Jon Minshaw e Phill Keen e poi primi in gara-1. A imporsi nella seconda gara è stata invece la Bentley Continental su cui si sono alternati Rick Parfitt e Seb Morris.

NIENTE 24 ORE DI LE MANS

Incidente per Paolo Ruberti

Brutta avventura per Paolo Ruberti, che la scorsa settimana è stato protagonista di un grave incidente sulla pista di Hockenheim. A causa di un problema ai freni sulla sua vettura, nel corso di un evento in cui era impegnato nelle vesti di coach, il veronese è finito fuori pista in fondo al rettilineo ad oltre 200 km/h. Nell'impatto Ruberti si è procurato la frattura composta di una vertebra lombare che lo ha costretto ad andare sotto i ferri. Nonostante l'intervento sia perfettamente riuscito, sarà impossibile vederlo alla 24 di Le Mans in cui avrebbe dovuto guidare la Corvette del team Larbre Compétition.

TEST ESCLUSIVO A FINE GIUGNO

Tutte le Wolf a Magione

Sarà una giornata tutta targata Wolf Racing Cars, quella di venerdì 24 giugno a Magione. Dopo avere fatto il rientro vincente nel Campionato Italiano Sport Prototipi, in occasione del terzo appuntamento stagionale che si è disputato a Imola, la factory bresciana che fa capo alla famiglia Bellarosa sarà presente in esclusiva sul circuito umbro per svolgere dei test aperti sia alle squadre già legate all'ex marchio di F.1 (come Avelon Formula, Agr Motorsport, Duell Racing e Best Lap) che ad altri team interessati a schierare in pista le vetture Wolf. Gli esemplari presenti per l'occasione saranno le Gb08-Honda 2.0 Cn2 e la nuova Gb08 Sm a guida centrale.

Ma non chi Delta!



QUESTIONE DI STILE
L'Evoluzione Gt, dream car disegnata e costruita in Puglia, s'ispira alle linee della Lancia Delta. Gli appassionati che l'hanno realizzata vorrebbero ora produrla in serie

amatela

L'HANNO BATTEZZATA EVOLUZIONE GT MA È PALESEMENTE ISPIRATA ALLA LANCIA DOMINATRICE NEI RALLY E ORMAI DIVENUTA UNA CULT CAR. ECCO LA BELLA STORIA DI UN PROGETTO FIGLIO DELLA PASSIONE



di **Sergio Remondino**

Il tam tam non s'è mai fermato. Anzi. L'abbandono della Delta da parte della Lancia non è andato giù a quegli appassionati, e sono davvero molti - basta andare su Facebook per rendersene conto - che ancora oggi osannano, rimpiangono, commemorano, invocano, la berlina a tre volumi disegnata da Giorgetto Giugiaro per essere un'elegante e tranquilla vettura da famiglia e divenuta una delle auto più vittoriose nella storia dei rally. I sei titoli iridati consecutivi vinti dalle varie versioni Gruppo A dall'87 al '92 sono lì, granitici, a ricordare quel che è stato. E che qualcuno vorrebbe veder tornare. Forse è una semplice illusione ma c'è chi non si rassegna. E mentre da Torino giungono voci di una possibile riedizione della Delta, qualcuno s'è messo al lavoro. Ed è nata l'Evoluzione Gt, disegnata - pensando ad una ipotetica Delta prossima ventura - da un ragazzo che ama le belle auto. E costruita da un sodalizio di appassionati ed imprenditori pugliesi. È una storia tutta italiana, quella che vi raccontiamo. Una di quelle vicende che ancora una volta mostrano quanta voglia di fare, quante risorse e quanta professionalità siamo in grado di esprimere nel Belpaese.

Dalla Puglia con amore

Angelo Granata è un ragazzo di 26 anni nato a Taranto e diplomato in ragioneria. Niente di più lontano dalla sua passione: le belle auto. Tre anni fa, quasi per gioco, Angelo s'è messo a disegnare automobili. *«Ho imparato ad usare un programma Autocad 3D e ho definito le linee di massima della "mia" Lancia Delta, come la vedo io, come la vorrei* - racconta questo timido appassionato - *. Una rivisitazione in chiave moderna. Perché la Delta? Perché è un simbolo. Mi meraviglio che nessuno abbia ancora provveduto».*

Quali sono state le linee guida? *«Il mio progetto doveva contenere l'anima della Delta ma rispondere ai canoni delle auto di oggi. Cioè avere linee attuali e squadrate, carreggiate larghe, meccanica di primo piano. E suscitare emozioni. La Delta è sempre stata un mio sogno, la guardavo da piccolo, catturava la gente più delle altre. Mi piace per questo, perché sa colpire il cuore degli appassionati. A quel livello per me c'è solo l'Alfa Gt Anni '60».*

Una "rivisitazione" della Delta, però, a tre porte e non a cinque come l'originale: perché? *«Perché volevo che la mia fosse un misto di tutte le Delta, con tre porte ed i fari grossi come la più cattiva di tutte, la Delta S4. E poi perché l'ho pensata come una muscle car. Quindi, per me, doveva avere tre porte. Ho guardato un po' anche alle americane tipo Chevrolet Camaro e Dodge Challenger».*

Ed appena messi i suoi disegni su internet, è esplosa la... movida: *«In poche ore* - racconta Angelo - *120mila visite sul mio sito e su Facebook, più tutti i passaparola possibili ed immaginabili su internet! Tutto è nato così, in rete. Lì ha visto il mio disegno Enrico Cerfeda, che mi ha subito contattato».*

E la storia prende forma e si completa, per arrivare al primo prototipo marciante, mostrato al pubblico nel corso di alcuni raduni e car-show in Italia.

MA NON CHIAMATELA DELTA!

Progetto figlio di internet

Dall'idea di Angelo è scaturito infatti un pool d'individualità cui fanno capo Enrico Cerfeda, che del progetto è il responsabile tecnico, e Luigi Renna, che ne è il direttore generale. E qui la cosa diventa interessante. Perché Renna è titolare insieme ai figli di due aziende - Rav Aerospace e Web Composite - che producono parti in carbonio per l'industria aerospaziale ed hanno sede nel brindisino. Nascono in Puglia, insomma, molti elementi in composito destinati ad aerei, droni e via discorrendo. Come si può facilmente intuire, il know-how non manca certo ed è particolarmente utile per realizzare anche le automobili.

Proprio al carbonio, infatti, si pensa per la realizzazione della scocca dell'Evoluzione Gt, se e quando ne verrà avviata una produzione industriale... *«Oggi l'Evoluzione Gt è solo un sogno o poco più* - esordisce Luigi Renna - . *Noi in famiglia siamo da sempre amanti delle belle auto e cerchiamo di fare qualcosa di speciale. Così abbiamo coinvolto persone davvero speciali. Abbiamo iniziato tre anni fa e il prototipo è stato realizzato in due mesi e mezzo».*

A Renna fa eco Cerfeda: *«Quando ho visto il disegno di Angelo sul web ho capito che bisognava fare qualcosa* - spiega - *e l'ho contattato. In tre anni abbiamo aggiustato il tiro, cercando di capire cosa piaceva al pubblico e cosa no, ma soprattutto che cosa mancava. Abbiamo sviluppato idee pensando ad un progetto fattibile. La grande fortuna è stata quella di incontrare Luigi Renna. Lui ha accettato entusiasticamente di entrare a far parte di quest'avventura, ha visto immediatamente che bisognava passare all'engineering se volevamo fare qualcosa, ha messo a disposizione tutte le sue strutture, le sue forze, per un progetto che sfrutta la tecnologia aerospaziale e materiali innovativi».*

Idee all'avanguardia

Dire adesso se da questi input, dal primo prototipo marciante, nascerà una vettura vera è forse presto. Ma in Puglia ci stanno credendo.

«La Tecnodesign di Battipaglia - spiega Cerfeda - *sta lavorando ad una scocca interamente in composito, con pianale dotato di rinforzi in titanio, ma anche ad un sistema di trazione integrale ottenuta tramite l'abbinamento di due motori elettrici - uno per ruota, al posteriore - al motore termico turbocompresso. I due motori elettrici hanno un centinaio di cavalli ciascuno e 800 N/m di coppia. Così otteniamo una 4x4 senza nessun albero di trasmissione».*

Una vettura ibrida, dunque...

«Esattamente! E con la possibilità di funzionamento solo elettrico per un'autonomia di un centinaio di chilometri, perfetto per l'uso in città. Senza dimenticare che la Tecnodesign studia anche batterie di nuova generazione, che potrebbero consentire di realizzare un'Evoluzione Gt a propulsione solamente elettrica, con un sistema che ricarica le batterie durante la marcia».

E non è finita...

«La Hydro Moving, un'azienda specializzata dell'ingegner Lorenzo Errico, detiene una tecnologia brevettata per la produzione di gas ossidrogeno (prodotto dall'acqua distillata, n.d.r.) *al momento del bisogno, con iniezione nella camera di scoppio del motore termico. Un sistema in grado di ridurre del 90% le emissioni inquinanti. In questo modo non c'è accumulo di idrogeno, a potenziale rischio di esplosione, perché viene prodotto al momento solo quello che serve, con abbattimento delle emissioni nocive e riduzione dei consumi».*

Semplici visionari o tecnici che sanno il fatto loro? Propendiamo per la seconda ipotesi, anche se lo capisce pure un bambino che un progetto di tale portata richiede l'intervento di ben altre forze rispetto a quelle che questi pur validi ed esperti appassionati sono oggi in grado di mettere in campo...

«Due sono le strade percorribili - dice Cerfeda - .



PER ORA È SOLO UN PROTOTIPO

Sopra, l'Evoluzione Gt in mostra e, sotto a destra, in azione sulla pista di kart di Jesolo. Si tratta di un primo prototipo marciante ancora tutto da sviluppare. Sotto, un dettaglio dei bei cerchi che equipaggiano la vettura





GRUPPO DI PUGLIESI DOC

Sotto, Angelo Granata, designer della Evoluzione Gt, e sotto a destra Enrico Cerfeda e Luigi Renna: grazie a loro il disegno di Granata è divenuto realtà







Delta **regina** per sempre

UN RADUNO CHE SI TRASFORMA IN HAPPENING. È SUCCESSO A JESOLO. CON MARKKU ALEN E MIKI BIASION A FAR DA GUEST STAR

La prima è quella di vendere tutto il progetto in blocco, così com'è, con il vincolo per gli acquirenti di avvalersi delle aziende che vi hanno lavorato. La seconda è arrivare a deliberare la vettura e produrla noi stessi, in Puglia, creando un indotto e collaborando con industriali di tutto il mondo interessati».
Un'ultima domanda, sempre la stessa da più parti, a Cerfeda: perché la... Delta?
«La nostra non è una Delta - lo ribadisco - *è un'Evoluzione Gt. Un nome che riporta al buon gusto italiano. Poi, per avere successo, una vettura deve avere una storia e noi partiamo da quella di un vettura mitica...».*
E, tanto per non smentirsi, Cerfeda e gli altri stanno già pensando di chiamare Evoluzione Due il secondo prototipo... ●

Il titolo la dice lunga: "Regina per sempre". E lei, la Lancia Delta, la regina, sorride ed annuisce. Siamo a Jesolo, ai margini della laguna veneta, e gli esemplari che fanno bella mostra di sé sono circa 150. Li ha radunati il Delta Club Italia di Spresiano, covo di estremisti della gloriosa vettura che ancora oggi suscita rimpianti e fa proseliti. Centocinquanta Delta di tutti i tipi e le fogge. Gruppo A in tutte le salse, S4 Gruppo B, stradali in ogni sfumatura di colore, versione, anno, cerchi, interni. E proprietari illustri, anche. Non mancano le Hf Evoluzione di Vasco Rossi e Alex Del Piero, né quelle collezionate dagli appassionati più disparati. C'è pure una ventina di piloti amatoriali, tutti che s'inchinano alle due star della giornata: Markku Alen e Miki Biasion. Ce n'è per tutti i gusti ed infatti il pubblico accorre, circa 4500 gli spettatori: *«L'obietivo è stato ampiamente centrato* - dice Luca Sosso, uno dei quattro organizzatori della manifestazione - . *Abbiamo avuto tanto pubblico, tanto colore, tante Delta. Markku Alen non credeva ai suoi occhi. Miki Biasion era praticamente uno di noi. Bello. Così bello che stiamo valutando se far diventare annuale il nostro raduno. Vedremo».* ●



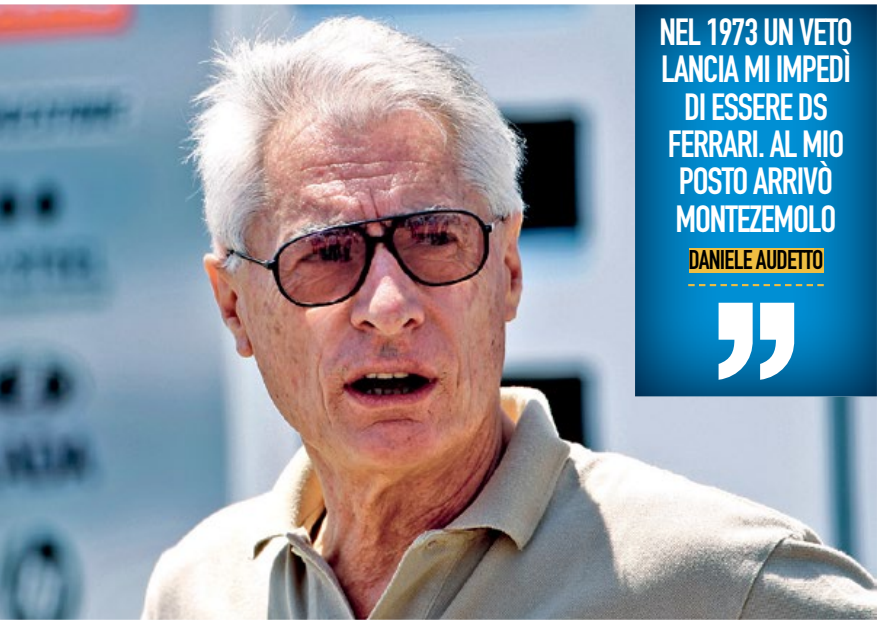




fotografie REMONDINO



MITI E DELTA IN PASSERELLA
Erano ben 150 le Delta al raduno "Regina per sempre". Dove a far da padrini c'erano Markku Alen e Miki Biasion, sopra



NEL 1973 UN VETO LANCIA MI IMPEDÌ DI ESSERE DS FERRARI. AL MIO POSTO ARRIVÒ MONTEZEMOLO

DANIELE AUDETTO

SUTTON-IMAGES.COM



Audetto rallista da F.1

di Luca Pazielli

EX NAVIGATORE E POI DS DELLA FERRARI E DEL GRUPPO FIAT-LANCIA DANIELE, CLASSE 1943, SI RACCONTA. UNA VITA DIVISA TRA DUE ANIME DA CORSA E TANTI STORIE DA RACCONTARE: DA ENZO FERRARI A MONTEZEMOLO DAI RALLY AI CIRCUITI

Classe 1943, Daniele Audetto ha avuto diverse vite nel mondo delle corse. Ex navigatore è stato per anni al centro della scena coi suoi incarichi alla Ferrari, col Gruppo Fiat-Lancia e le sue mille avventure in F.1. Una carriera che non è ancora finita e un amore sbocciato mentre stava tornando dal Col de Turini dopo aver visto il Rally di Montecarlo. *«Con la mia Dauphine 3 marce* - racconta – *mi esaltavo, provavo a intraversare, avevo appena visto quei funambolici Aaltonen, Makinen e Hopkirk sulle Mini e volevo imitarli».*

- Quindi tutto inizia da lì?

«In un certo senso sì: in quegli anni un importante movimento di rallisti si stava formando nella Riviera di Ponente. Io aiutavo mio padre nella distribuzione del caffè Moka Est, con un furgone Fiat 1100 facevo le consegne rapide, praticamente una torrefazione volante. Il debutto agonistico, se così si può dire, avvenne nel 1966 in una gara di regolarità veloce, la Asti-Sanremo, in coppia con l'amico Jimmy Barale, con la Giulia di mio padre. Quando lo scoprì quasi mi mise in castigo e comunque l'auto fu sequestrata. Mi dedicai alla cremeria Daniel's che avevo aperto a Bordighera. Era diventata la sede della Scuderia delle Palme, fondata con Renato Ronco e fu da subito il ritrovo di tutti gli appassionati. Di lì passarono i più grandi stradisti: Cella, Patria, Taramazzo, Pilone, Ballestrieri, Lualdi Gabardi. La scintilla delle corse però era scoccata, accettai allora l'invito dell'amico Francesco Bascianelli a fare con la sua Giulietta il Rally dei Fiori, la gara di casa. Stavamo andando molto bene, quando in un trasferimento notturno in Piemonte restammo a secco di benzina in mezzo a due muri di neve. Nessuno si fermava ad aiutarci, anzi, imprecavano per la strettoia che avevamo creato. Poi si fermò una Fulvia Hf ufficiale, il pilota ci chiese qual'era il problema. Gli dissi che eravamo rimasti senza benzina, e lui in francese "George, donne lui notre essence" *(Giorgio, dagli la nostra benzina). Il navigatore si oppose, perché poteva servire a loro, ma il pilota gli ordinò di darcela: una tanica da 10 litri. Ciò ci permise di continuare e finire il rally, anche in buona posizione. Quell'equipaggio era composto da Munari e Harris, mai visti prima».*

- Già, Munari pochi anni dopo sei diventato suo compagno di squadra e non solo.

«È incredibile. Nel '68 ho corso con Ballestrieri, il Rally dell'Elba, un esordio per lui, conquistammo, con una R8 Gordini, un incredibile 2° posto, avremmo potuto anche vincere... In quei giorni moriva, in prova a Balocco con l'Alfa 33, Leo Cella, così Cesare Fiorio affidò ad Amilcare la Fulvia che lo sfortunato pilota di





SUTTON-IMAGES.COM

Sanremo anche lui, avrebbe dovuto guidare, con me come navigatore. Divenni così compagno di squadra di quel Munari, che già era pilota ufficiale Lancia Corse. E fui anche suo navigatore, perché al suo ritorno alle gare, dopo il tragico incidente durante la marcia di avvicinamento del Montecarlo dove morì il suo navigatore Luciano Lombardini, io fui messo, da Fiorio, accanto proprio a Munari. Era il 1968, Rally Alpi Orientali, Sandro non era solo provato psicologicamente, alcune ferite gli facevano ancora male, così io oltre a dettargli le note, ogni tanto gli tenevo il volante e cambiavo marcia. Vincemmo! Continuai le mie esperienze come navigatore ancora con Ballestrieri e poi con Montezemolo, e quando Fiorio assunse incarichi più importanti in Lancia, mi nominò suo assistente. Quando Munari, con Mannucci, vinse quel fantastico Montecarlo del '72, io ero diventato il suo ds, 6 anni dopo quel suo soccorso».

- Possiamo dire che il Drago è il pilota che ti ha regalato le maggiori soddisfazioni?

«Certamente si, oltre alle tante vittorie con la Fulvia, lui fu l'artefice dei trionfi con la Stratos. E qui si apre un altro capitolo. La genialità di Fiorio fu riuscire a concretizzare il progetto Stratos, che nacque dalla necessità di contrastare Alpine e Porsche. Grazie anche alla diplomazia dell'ing.Gobbato, ottennero l'arma vincente, i motori Ferrari, poi la svolta tecnica con l'arrivo di Mike Parkes, come progettista. Nelle mani di Munari divenne la "bete a gagner", che tutti ci invidiavano, anche se non voglio dimenticare il contributo dato da Waldegaard, Andruet, Pinto, Pregliasco e Ballestrieri. Le vittorie iridate '74, '75 e '76 oltre a dare un importante impulso industriale al marchio Lancia, avevano accelerato lo spirito di nazionalità e di orgoglio italiano. L'inno italiano, con i colori Alitalia sulle vetture erano un ottimo slogan per il Made in Italy».

- Montezemolo-Audetto, Lancia Fulvia vogliamo saperne di più...

«Una bellissima esperienza. 1971, ero reduce da un incidente al San Martino di Castrozza, l'anno precedente con Ballestrieri, e avevo qualche problema fisico: chiesi a Fiorio di correre un po' meno. Lui mi propose di essere il suo assistente, chiedendomi però di fare 5 gare con Montezemolo. Era un impegno part-time perché Luca studiava alla Columbia University di New York e avrebbe potuto fare solo quelle gare. A causa di questo impegno, poteva provare molto poco, così io facevo spesso le note con un altro e poi lui arrivava poco prima della gara. Ma nonostante questo era senz'altro molto dotato e chiedeva consigli sia ad Amilcare che a Lampinen, perché voleva imparare a frenare con il sinistro. Comunque qualche risultato arrivò (5° al Medio Adriatico e 7° al 999), poi all'Elba avremmo vinto se non si fosse rotto un braccetto, lasciando via libera a Trombotto. Divenne subito molto popolare con quel carisma che lo contraddistingue, si inserì molto bene in squadra, ma era molto amico anche dei rivali del team Fiat, dove aveva corso con il suo grande amico Rattazzi. Proprio grazie a Cristiano aveva rapporti strettissimi con tutta la famiglia Agnelli e così puntuale alcune mattine all'alba ci svegliava in camera la telefonata dell'Avvocato, che aveva l'abitudine di chiamare di buonora, si raccomandava con Luca di non perdere di vista gli studi e di non prendere rischi in gara... La nostra divenne poi una vera amicizia e anche grazie a lui feci carriera, in Ferrari e nel gruppo Fiat».

- Poi ci fu la chiamata da Maranello. Fu il commendatore a cercarti?

«Già a fine 1973 Ferrari mi offrì la direzione sportiva, chiedendo a Gobbato, che però pose il veto, perché ciò avrebbe indebolito la struttura Lancia, con Fiorio che da poco aveva assunto la Direzione Marketing e lo svezzamento della Stratos in corso, così fu scelto Luca Montezemolo, col quale però assistetti ad alcuni Gp. Ma già nel '75 partecipai ad alcune riunioni della Foca per conto di Ferrari e dopo un altro Mondiale Lancia vinto, da Torino mi mandarono in prestito alla Ferrari, con Luca che nel frattempo, era stato nominato direttore relazioni esterne del Gruppo Fiat, ma che fu comunque, oltre a Ferrari, il mio referente, insieme a Tu-

UN UOMO NEI POSTI PIU IMPORTANTI

Negli Anni Settanta Daniele Audetto ha occupato i posti più importanti nel ruolo di direttore sportivo. Sopra, a sinistra eccolo diesse Ferrari nel 1976 quello dell'incidente di Lauda al 'Ring, una stagione tanto incredibile da farci un film: Rush. Dopo, tornato a Torino, Daniele come responsabile sportivo dell'attività Fiat-Abarth visse l'epopea della 131 Abarth che conquistò per tre volte il campionato del Mondo Rally

CON MONTEZEMOLO AL RALLY ELBA 1971 AVREMMO VINTO SE NON SI FOSSE ROTTO UN BRACCETTO

DANIELE AUDETTO

farelli. Il 1976 a Maranello fu un anno complicato, oltre alla difficile gestione di due piloti come Regazzoni e Lauda, ci fu il terribile crash di Niki al 'Ring che compromise la stagione. Lavorare per il commendatore è stata un'esperienza speciale e anche la vicinanza di quel genio di Forghieri, mi lasciò un segno ma durò poco, perché mi richiamarono…».

- Col ritorno a Torino, un'altra importante sfida, questa volta con la Fiat e con le Lancia da battere.

«Nel 1977 col lancio commerciale della nuova 131, fui richiamato a Torino, come responsabile sportivo dell'attività Fiat-Abarth: obiettivo vincere il Mondiale Rally. Un risultato raggiunto al primo colpo, grazie ad una vettura fantastica messa a punto dall'Abarth, sotto la supervisione di Giorgio Pianta, un team di meccanici eccezionale e con piloti tra i migliori del mondo. Nel 1977 la Fiat e la Lancia avevano ancora due Reparti Corse separati e autonomi, che poi vennero unificati nel 1978 nell'Asa (Attività Sportive Automobilistiche)».

- In quel periodo fu Rohrl o Alen il pilota che ti diede più soddisfazione?

«Non fu facile gestire due campioni del loro calibro, ma mi rispettavano e si rispettavano; usai la mano di ferro in un guanto di velluto. L'unica differenza era che Alen lo avevo già trovato in casa Fiat; Rohrl lo "rubai" rocambolescamente alla Opel, in un blitz al San Martino di Castrozza: fu un gran colpo!».

- Tu hai anche creato il famoso Junior Team, che diede la possibilità a tanti giovani di emergere, vincendo campionati nazionali.

«Lo Junior Team fu creato all'inizio per incentivare i giovani a partecipare al Trofeo A112 Abarth. In premio il vincitore avrebbe corso l'ultimo rally del Cir, ad Aosta con la Stratos, e il 2° classificato con la 131 Abarth. Vennero cosi fuori grandi talenti,come Bettega, Fusaro, Cunico, Capone, Tabaton. Poi allargai anche ad altri piloti come Tognana, che entrò nel Junior Team con Sergio Cresto come navigatore. Furono tante le soddisfazioni, memorabile fu l'exploit di Bettega, che con la Ritmo vinse la ps del Turini, nel Montecarlo del 1980».

- Poi sono arrivate le vittorie in offshore, l'esordio dei motori Lamborghini in F.1, la collaborazione con Briatore nelle vittorie di Alonso.

«Quando entrai in Lamborghini trovai il presidente, Emile Novaro, grande appassionato di motonautica. Fu così che l'Ing Alfieri "marinizzò" il famoso 12 cilindri della Countach, aumentandone cilindrata e potenza, poi io chiamai i miei amici Renato Della Valle con Gianfranco Rossi, il cantiere Cuv di Viareggio, che preparò degli scafi velocissimi: dominammo la scena mondiale della motonautica per molti anni. Poi l'avventura Lamborghini in F.1, fornimmo: Lotus, Ligier, Minardi e Larrousse, ma tutto si interruppe per una decisione improvvida di Ron Dennis, che aveva già concordato la fornitura dei nostri ottimi motori per la McLaren, con i quali Senna aveva migliorato i record sia all'Estoril che a Silverstone. Una sera mi chiamò, mentre erano in partenza due nuovi motori per la factory di Woking, dicendomi che aveva firmato per la Peugeot, perché gli avrebbe fornito i motori gratis, più tanti dollari, per lo sviluppo e i test, mentre per i motori Lamborghini aveva concordato di contribuire col 50% del costo. Questo episodio lasciò la Chrysler "incazzatissima" (allora era proprietaria della Lamborghini), fu emesso un comunicato di fuoco contro la F.1, ma soprattutto contro Dennis, reo di aver detto a Bob Lutz (Presidente della Chrysler) "tra gentlemen vale più una stretta di mano che non un contratto di mille pagine!" *(sic), ma invece poi disse a me* "business is business" *(sic-sic!). Quell'anno finì che la Chrysler chiuse la Lamborghini Engineering, vendette la Lamborghini all'indonesiano Tommy Suharto, Ayrton se ne andò alla Williams, mentre la McLaren battè il record di motori esplosi e praticamente non finì un Gp con i motori Peugeot. Io a quel punto mi trasferii in Inghilterra, prima con Tom Walkinshaw alla Ligier e alla Arrows, poi alla Renault con Briatore, e infine a creare dal nulla la Super-Aguri-Honda»*

- Tu che conosci bene Ecclestone e Todt, cosa vorresti far loro cambiare?

«Questi astrusi regolamenti, che neanche Ecclestone e i piloti più bravi vogliono. Oggi ci sono i cicli, chi ha il package migliore (telaio-aerodinamca-gruppo propulsore), vince e crea una supremazia impossibile da scalfire, vedi Schumacher-Ferrari, Vettel-Red Bull, Hamilton-Mercedes, con la stabilità e le limitazioni dei regolamenti, è praticamente impossibile recuperare. Guardate la Honda, è rientrata in F.1 con un anno di ritardo, non potrà mai recuperare il gap con chi è davanti, perché comunque i progressi li fanno tutti, soprattutto i migliori. Poi c'è l'iniqua distribuzione dei premi, chi è ricco diventa sempre più ricco, mentre chi è povero resta povero, e rischia di sparire. Dovrebbero prendere esempio dalla Nascar per come gestiscono la suddivisione dei premi e i contributi. Inoltre i piloti sono ormai dei robot telecomandati tipo videogame: non consumare le gomme, risparmia benzina, fai passare il tuo compagno che ha più punti, non parlare male del team o ti licenzio... I circuiti sono diventati spazi enormi artificiali, puoi uscire a 300 km/h che non ti fai un graffio, a parte casi eccezionali come Jules Bianchi che ha trovato un carro attrezzi-gru sulla via di fuga. Io sono per la sicurezza, ma c'è un limite a tutto, se chiedete ad Alonso e Vettel anche loro vorrebbero delle gare più per maschi con certi attributi, che non micky mouse circuits... poi arriva



ACTUALFOTO


Sprenuta di Lancia in acqua bollente

QUANDO DANIELE NAVIGAVA LUCA

Sopra, la pagina di Autosprint in cui Luca Cordero di Montezemolo racconta ai lettori la sua avventura con Daniele Audetto al Rally d'Italia 1971 corso con la Fulvia Hf. In alto Montezemolo e Audetto in azione al Rally Medio Adriatico (sempre nel 1971) e chiuso al 5° posto assoluto

RUBAI IN MANIERA ROCAMBOLESCA ROHRL ALLA OPEL PER PORTARLO IN FIAT E FU UN GRAN COLPO!

DANIELE AUDETTO



Ferrari mi disse qui comando io!

«DIVENTÒ ROSSO IN VOLTO E CON LE VENE INGROSSATE SUL COLLO IL DRAKE MI URLÒ LA SUA RABBIA». STORIA DI UN 1976 MOLTO TESO



Max Verstappen a 18 anni e li ridicolizza tutti... lui abituato ai go-kart, simulatori, video giochi e computer... e un anno di patente!».

- C'era un Daniele Audetto artista del quale non si è mai parlato, la tua fantasia si era interrotta, ma oggi che sei un po' più lontano dal mondo frenetico delle corse, hai ritrovato quel piacere.

«Agli inizi degli Anni '60 mi ero messo a dipingere, con un certo successo, avendo conosciuto e frequentato Antoni Tapies a Barcellona e Gian Antonio Porcheddu a Dusseldorf, che casualmente abitava anche a Bordighera, a pochi passi da casa mia. Il mio stile era informale-materico, con sabbia, cemento, colla, e le mani che si sostituivano ai pennelli. Poi per un'intossicazione dovuta agli ingredienti che usavo (acidi, vinavil, trementina,ecc), dovetti abbandonare la pittura.Come ex-artista ho fatto recentemente una mostra retrospettiva dei miei dipinti Anni '60, che ha ottenuto un buon successo di visitatori e di critica».

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

Sopra Audetto con Lauda alla Ferrari nel 1976. Sotto eccolo diesse Fiat al centro assieme a Verini e Andruet. In basso Bettega-Perissinot con la Ritmo griffata Alitalia. A lato Audetto in versione artista e in basso in versione ferrarista con Montezemolo e l'ingegner Forghieri



Nella vita in F.1 di Daniele Audetto ci sono capitoli che hanno fatto la storia. I rapporti col Drake e Lauda. La Ferrari ai tempi di Gilles. E poi tanti retroscena. *«Nel 1976 mi trovai a dover gestire l'emergenza dell'incidente di Lauda. Niki era in ospedale, gli avevano già dato l'estrema unzione, la situazione era drammatica. Io ero rimasto lì in Germania insieme al meccanico Cuoghi, al capezzale del nostro pilota, ma l'ingegner Ferrari mi richiamò dicendomi* "Audetto, a Lauda ci pensano i medici, lei si dia da fare a cercare un sostituto". *In quei momenti non si trattava solo di trovare un pilota per qualche Gp, ma quello che avrebbe preso definitivamente il posto dell'austriaco, in coppia con Regazzoni. Feci subito un tentativo con Fittipaldi, ma il contratto che aveva con la Copersucar, il team che era anche di suo fratello Wilson, era blindato. Peterson era accasato alla March, che era di Robin Herd e Max Mosley ma che avevano come socio "occulto" il conte Gughi Zanon, un amico. Lo chiamai, chiedendogli se avrebbe potuto sostenere la trattativa che volevo mettere in piedi, per portare il pilota svedese sulla Rossa: promise di aiutarmi. Miracolosamente intanto Niki stava facendo dei progressi. I contatti con Peterson si fecero più serrati e anche a Ferrari piaceva l'idea di far salire su una sua vettura un pilota che non era più solo una promessa. La voce arrivò a Lauda, attraverso il suo amico Sante Ghedini. Apriti cielo, lui che stava cercando di recuperare le forze si sentì tradito ed estromesso, alzò il telefono e chiamò Montezemolo. Tra di loro c'era grande intesa e complicità dopo* il titolo *vinto insieme nel '75 e nonostante Luca fosse diventato boss delle Relazioni Ester-*







fotografie SUTTON-IMAGES.COM

ne Fiat, aveva ancora un certo ascendente su Ferrari. Lauda, che conosceva le capacità di Peterson, essendo stato per un po' suo compagno in March, convinse Montezemolo sulle possibilità del suo recupero per il Gp di Monza, chiedendogli di bloccare la trattativa. Quando Ferrari mi chiamò nel suo ufficio per spiegarmi cosa sarebbe cambiato, io provai ad insistere spiegandogli come sarebbe stato difficile e lungo il pieno recupero di Lauda e insistetti sulle grandi doti di Peterson. Divenne rossissimo, gli si gonfiò il collo, io credetti gli venisse un infarto, quasi ribaltando la scrivania mi urlò "Qui comando iooooo". *Dopo poco tempo Lauda si presentò a Fiorano, con le ferite non ancora rimarginate e gli occhi tumefatti, fece un test molto positivo come tempi e come durata, incredibile in quelle condizioni! Il resto è storia. Ma voglio aggiungere che qualche tempo dopo, il Drake mi confidò che poi si era pentito per quella decisione, era stato costretto un po' dalle pressioni di Ecclestone che spingeva per Reutemann e molto anche dall'Avvocato, che appoggiava Montezemolo, ma non dimentichiamoci che Fiat aveva il 50% della Ferrari e che da quell'anno era presente ufficialmente nella livrea delle vetture».*

L'INCONTRO CON VILLENEUVE A MONTREAL

Gilles arrivò in Harley Davidson

«Con il commendator Ferrari c'era un buon feeling, che durò anche quando tornai a Torino per occuparmi di Fiat-Abarth. Si fidava del mio intuito, gli piaceva la mia intraprendenza e così mi mandava spesso in avanscoperta per contattare i piloti. Nel 1977 mi trovavo in Canada per il Rally Rideau Lakes, mi chiamò chiedendomi di



cercare a Montreal, un certo pilota canadese vincitore della F.Atlantic,che gli era stato suggerito da Aleardo Buzzi, boss della Marlboro. Lo cercai e gli diedi appuntamento in albergo. Ero nella hall ad aspettarlo, quando lui quasi ci entrò dentro arrivando con la sua Harley Davidson rombante. Vestiti in pelle tutti e due, da perfetti riders, lui e sua moglie. "Bonjour je suis Gilles Villeneuve". *Lo conobbi così, con quella sua voce un po' stridula e quello strano accento franco-canadese. Mi risultò molto sicuro di se, quasi strafottente, perché senza stupirsi più di tanto per quello che gli stavo offrendo, mi disse che non era disponibile a fare solo un test, se la Ferrari lo voleva doveva già sottoporgli un contratto e che per venire in Italia voleva due biglietti di 1ª classe. In quel periodo, eravamo già a fine stagione, in Ferrari si stavano preparando a sostituire Lauda, che aveva già detto che non avrebbe rinnovato, forse appagato dal mondiale già in tasca. Riferii dell'incontro con Gilles, dicendo le mie perplessità e proposi un'alternativa, da verificare, Mario Andretti. Lo chiamai a Nazareth, purtroppo aveva appena riconfermato con la Lotus. Non restava tanto tempo e io ero molto impegnato con il Mondiale Rally. A Maranello decisero di dare una chance a Villeneuve nelle ultime due gare della stagione, alle quali Lauda non avrebbe partecipato, Canada e Giappone. Fu un disastro, in Canada fece testacoda a ripetizione, addirittura al Fuji decollò sulla Tyrrel di Peterson (da lì l'appellativo l'aviatore) per andare a schiantarsi oltre il guardrail, uccidendo un commissario e un fotografo. Il Drake nonostante ciò lo confermò, lo aveva preso comunque in simpatia, perché era veloce e temerario, gli ricordava Nuvolari e con lui tra l'altro poteva parlare in francese, l'unica lingua che conosceva abbastanza bene. Un ruolo importante lo ebbe certamente la Marlboro che si accollò l'ingaggio, e quello fu l'inizio del rapporto che lega ancora oggi Ferrari e Philip Morris. Così decisero di metterlo in squadra con Reutemann per il 1978. A quel punto scoppiò la grana Cheever, che aveva firmato un contratto come 3ª guida, il quale vistosi messo da parte da un semisconosciuto come Villeneuve, si presentò a Modena col suo avvocato per recedere dal suo contratto. Ferrari non la prese bene, quando capì le sue vere intenzioni, chiamò il ragionier Dallacasa, suo direttore amministrativo, si fece portare il contratto e lo strappò davanti agli occhi esterrefatti dell'avvocato e di Cheever, che perse un'occasione irripetibile di accasarsi in Ferrari. Qualche tempo dopo il Drake mi disse* «peccato per quel Cheever, fosse stato meno prepotente, io non ero così convinto della scelta per quel matto di Gilles».

EDDIE E I SUOI RAPPORTI CON MARANELLO

Cheever, guai ad avere l'avvocato

Su questa storia di Cheever alla Ferrari abbiamo sentito Eddie: conferma tutto e aggiunge qualcosa di assolutamente inedito. *«La mia storia con la Ferrari è stata corta ma intensa. Parliamo di 40 anni fa, avevo 19 anni. Mi cercarono due volte da Maranello, pensavo fosse uno scherzo di amici, non gli diedi retta. Alla terza volta, era Audetto che mi convocava, partii subito. Doveva essere un segreto,*



ISTANTANEE DI UNA GRANDE STORIA
È il 1977, Gp del Canada e Gilles Villeneuve debutta al volante della Ferrari. A destra, Lauda e Hunt e sotto il campione del mondo 1976 con la Wolf nel 1979 dopo essere stato contattato per passare alla corte di Ferrari



lo dissi solo a mio padre. L'appuntamento era in un bar davanti alla fabbrica. Mi venne a cercare un assistente e poco dopo mi trovai davanti alla scrivania dell'ingegnere, che era rialzata come su una pedana e io lì da solo, in piedi, senza neanche essere stato introdotto. Lui non alzò la testa, stava scrivendo e c'era talmente silenzio nella stanza che sentivo il fruscio della sua penna stilografica. Senza alzare gli occhi disse "con le mie macchine non andare sui cordoli". *Capii che aveva visto in tv la mia gara della domenica precedente a Pergusa in F.2, dove battagliavo con Rosberg e uscii per la ghiaia che lui buttava in pista tagliando le curve. Passai circa 2 ore nel suo ufficio: le più incredibili della mia carriera. Parlò quasi sempre lui. Trovammo un accordo, avrei fatto il tester. Iniziai subito, con 5 giornate in pista a Fiorano, con la vettura del 1976 che Lauda aveva usato per il test del suo ritorno alle corse dopo l'incidente del Nurburgring, infatti avevo Cuoghi come capo meccanico. Tutto ok. Tornai per firmare il contratto con l'avvocato di mio padre, con il senno di poi avrei dovuto andare solo con mio padre. A ottobre ebbi un brutto incidente alla 6 Ore di Vallelunga, ero alla guida di una Bmw 320, mi trovavo all'ospedale con la mano sinistra rotta e lì leggo sul giornale che Villeneuve avrebbe fatto gli ultimi due Gp della stagione con la Ferrari. Dopo avere provato una F.1, non pensavo ad altro che di risalirci, avevo 19 anni! Così quando sentii di Gilles, incominciai una trattativa con la Theodore per correre nei Gp di Argentina e del Brasile. A quel punto dovevo rompere il contratto con Ferrari. Due volte sono partito da Roma e sono tornato indietro senza vedere Ferrari, alla terza mi sono presentato e ho spiegato il mio problema. Quando l'ingegnere mi chiese se ero sicuro di voler risolvere il contratto, borbottai un sì. Il primo incontro era durato due ore, questo due minuti».*



TRATTATIVA SEGRETA VOLUTA DAL DRAKE

Contattai **Hunt** per Enzo Ferrari

«Il Gp di Montecarlo oltre ad essere la gara più fashion, è sempre stata un'occasione per incontrare segretamente i piloti, per sondare le loro disponibilità. Nel 1978, ero in partenza per il rally dell'Acropoli, ma avevo da fare una "missione" per la Ferrari e così il giovedì delle prove andai nel paddock del Principato. Feci sapere ad Hunt che volevo parlargli e lo incontrai furtivamente sulla barca di un amico. Era molto stupito e incuriosito perché gli dissi solo se era disponibile a fare un incontro l'indomani, il venerdì giorno di pausa al Gp, in Italia, poco dopo il confine. Intuì che si trattava di qualcosa di grosso e che doveva essere un segreto. Ci demmo l'appuntamento poco lontano dal suo hotel Mirabeau, dove si presentò a piedi nudi, una maglietta e con i jeans tutti sfrangiati. Salito sulla mia Thema, ci dirigemmo a Imperia, nella villa Castelvecchio, di un amico fidatissimo e gentleman driver Abarth, Romano Ramoino, lì c'era già ad aspettarci Piero Ferrari. Svelato l'intrigo. Si stava immaginando di creare la squadra Ferrari del 1979, con Villeneuve e Hunt, al posto di Reutemann. Discutemmo molto amabilmente e la presenza di Piero servì a far capire che stavamo facendo sul serio, non una semplice chiacchierata. In quel momento Hunt era legato alla McLaren e ciò non sarebbe stato un problema, perché il contratto era in scadenza. L'unico ostacolo secondo lui era il fatto di essere uomo immagine per la Vauxall, ciò non sarebbe stato accettato da Fiat naturalmente. Eravamo tutti certi che ciò si sarebbe risolto e quindi di aver fatto un bel passo avanti nella trattativa. Piero tornò a Modena per riferire al padre, che alzò subito il telefono per chiamare l'Avvocato, solo lui poteva risolvere il problema, avrebbe dovuto chiamare il presidente della Gm, che controllava Vauxall, per liberare James da un contratto non compatibile con Fiat. Gianni Agnelli prese tempo. Quando richiamò Ferrari fu per dirgli che non voleva chiedere un favore del genere, per non trovarsi poi ostaggio nel dover contraccambiare. Non se ne fece più nulla, nel 1979 Hunt andò alla Wolf al posto di Scheckter che arrivò in Ferrari per fare coppia con Villeneuve e vinse il campionato del mondo».



Leclassifiche

VELOCITÀ

INDYCAR	DETROIT
DTM	LAUSITZRING
GT OPEN	LE CASTELLET
EUROFORMULA OPEN	LE CASTELLET
IMSA	DETROIT
TCR	SALZBURGRING
ADAC GT MASTERS	SALZBURGRING

RALLY

CiWRC	SALENTO
EUROPEO	AZZORRE
COPPA ITALIA	ALBA

VELOCITÀ

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 28
Detroit (Usa), 4-5 giugno 2016

Gara-1: 1. Bourdais 70 giri in 1.40'51"6838 alla media di 157,486 km/h; 2. Daly (Dallara DW12-Honda) a 2"0401; 3. Montoya a 5"7067; 4. Rahal (Dallara DW12-Honda) a 7"4793; 5. Castroneves a 40"0139; 6. Munoz (Dallara DW12-Honda) a 40"7592; 7. Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) a 42"2990; 8. Kimball a 44"4699; 9. Kanaan (Dallara DW12-Chevy) a 45"5832; 10. Rossi (Dallara DW12-Honda) a 48"2961; 11. Sato (Dallara DW12-Honda) a 51"1067; 12. Chaves (Dallara DW12-Honda) a 51"3256; 13. Pagenaud a 52"5313; 14. Newgarden a 1'06"2350; 15. Aleshin (Dallara DW12-Honda) a 1'14"1421; 16. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 17. Pigot a 1 giro (gli altri su Dallara DW12-Chevy).
Giro più veloce: Dixon in 1'14"6675 alla media di 182,342 km/h.
Gara-2: 1. Power 70 giri in 1.42'22"2672 alla media di 155,163 km/h; 2. Pagenaud a 0"9203; 3. Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) a 1"4711; 4. Newgarden a 2"4602; 5. Dixon a 3"1575; 6. Daly (Dallara DW12-Honda) a 7"1263; 7. Kanaan a 11"3012; 8. Bourdais a 12"9361; 9. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 26"4201; 10. Sato (Dallara DW12-Honda) a 27"7105; 11. Rahal (Dallara DW12-Honda) a 28"0410; 12. Rossi (Dallara DW12-Honda) a 28"5507; 13. Chaves (Dallara DW12-Honda) a 29"2530; 14. Castroneves a 29"6631; 15. Munoz (Dallara DW12-Honda) a 30"4879; 16. Kimball a 30"6922; 17. Aleshin (Dallara DW12-Honda) a 1'10"5229; 18. Pigot a 3 giri (gli altri su Dallara DW12-Chevy).
Giro più veloce: Newgarden in 1'14"5568 alla media di 182,613 km/h.
Il campionato: 1. Pagenaud 357 punti; 2. Dixon 277; 3. Castroneves 271; 4. Newgarden 259; 5. Rossi e Munoz 242.

DTM

Resoconto della gara a pag. 70
Lausitzring (Ger), 4-5 giugno 2016

Gara-1: 1. Molina (Audi RS5) 32 giri in 42'04"7244 alla media di 158.727 km/h; 2. Green (Audi RS5) a 0"203; 3. Wickens a 4"175; 4. Wittmann (Bmw M4) a 8"724; 5. Vietoris a 9"759; 6. Ekstroem (Audi RS5) a 10"398; 7. Auer a 10"794; 8. Mortara (Audi RS5) a 14"437; 9. Martin (Bmw M4) a 17"808; 10. Mueller (Audi RS5) a 18"414; 11. Spengler (Bmw M4) a 18"965; 12. Glock (Bmw M4) a 22"282; 13. Di Resta a 31"821; 14. Paffett a 33"128; 15. Felix Da Costa (Bmw M4 DTM Schnitzer a 36"391; 16. Goetz (Mercedes AMG-C 63) a 38"400; 17. Scheider (Audi RS5) a 39"396; 18. Juncadella a 40"298; 19. Rockenfeller (Audi RS5) a 41"509; 20. Tambay (Mercedes AMG-C 63) a 42"741; 21. Farfus (Bmw M4) a 43"286; 22. Blomqvist (Bmw M4) a 43"912; 23. Ocon a 49"778; 24. Tomczyk (Bmw M4) a 27 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).
Giro più veloce: Molina 1'18'149 alla media di 160.217 km/h.
Gara-2: 1. Auer 46 giri in 1h02'11"261 alla media di 177.260 km/h; 2. Ekstroem (Audi RS5) a 3"763; 3. Wickens a 6"386; 4. Green (Audi RS5) a 6"770; 5. Paffett a 12"292; 6. Wittmann (Bmw M4) a 16"839; 7. Vietoris a 17"355; 8. Mueller (Audi RS5) a 18"099; 9. Glock (Bmw M4) a 21"872; 10. Spengler (Bmw M4) a 24"865; 11. Blomqvist (Bmw M4) a 34"033; 12. Mortara (Audi RS5) a 34"173; 13. Martin (Bmw M4) a 36"394; 14. Felix Da Costa (Bmw M4) a 36"827; 15. Ocon a 41"508; 16. Scheider (Audi RS5) a 42"387; 17. Rockenfeller (Audi RS5) a 45"110; 18. Tomczyk (Bmw M4) a 51"198; 19. Molina (Audi RS5) a 1'04"337; 20. Tambay a 1'14"175; 21. Di Resta a a 5 giri; 22. Juncadella a 13 giri; 23. Goetz a 16 giri; 24. Farfus (Bmw M4) a 38 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).
Giro più veloce: Green 1'17"840 alla media di 160.835 km/h.
Campionato: 1. Wickens 58 punti; 2. Wittmann 55; 3. Ekstroem 46;4. Green 45; 5. Mortara 44; 6. Di Resta 43; 7. martin 39; 8. Glock 38; 9. Blomqvist 34; 10. Farfus 32.

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 72
Le Castellet (Fra), 4-5 giugno 2016

Gara-1: 1. Ramos-Rodriguez (Bmw M6 GT3) 33 giri in 1.11'55"563 alla media di 160,821 km/h; 2. Perazzini-Cioci (Ferrari 488 GT3) a 0"840; 3. Caldarelli-Liuzzi a 1"424; 4. Yoluc-Hankey (Aston Martin Vantage) a 1"625; 5. Biagi-Crestani a 15"781; 165.461; 6. Busnelli-Babini a 25"332; 7. Balfe-Keen (Ferrari 458 Italia GT3) a 34"491; 8. Alvarez-de Castro (Audi R8 LMS Ultra) a 45"791; 9. West-Ledogar (McLaren 650 S GT3) a 1'50"039; 10. Benham-Tappy (McLaren 650 S GT3) a 1'51"739; 11. Abbott-Noble (Radical RXC Turbo GT3) a 2'01"627; 12. Braams-Barreiros (Renault RS01 GT3) a 2'03"649; 13. Coimbra-Silva (Mercedes AMG GT3) a 2'07"090; 14. Dhillon-Lémeret (Ferrari 458 Italia GT3) a 1 giro; 15. Roda (Lamborghini Huracan ST) a 1 giro (gli altri su Lamborghini Huracan GT3).
Giro più veloce: Perazzini-Cioci in 2'05"503 alla media di 167,576 km/h.
Gara-2: 1. Biagi-Crestani 28 giri in 1.00'49"759 alla media di 161,346 km/h; 2. Yacaman-Monje (Bmw M6 GT3) a 4"710; 3. Yoluc-Hankey (Aston Martin Vantage) a 13"160; 4. Perazzini-Cioci (Ferrari 488 GT3) a 18"723; 5. West-Ledogar (McLaren 650 S GT3) a 18"829; 6. Caldarelli-Liuzzi a 35"547; 7. Balfe-Keen (Ferrari 458 Italia GT3) a 49"446; 8. Ramos-Rodriguez (Bmw M6 GT3) a 49"653; 9. Busnelli-Babini a 1'15"305; 10. Abbott-Noble (Radical RXC Turbo GT3) a 1'36"575; 11. Braams-Barreiros (Renault RS01 GT3) a 1'39"192; 12. Dhillon-Lémeret (Ferrari 458 Italia GT3) a 2'08"947; 13. Alvarez-de Castro (Audi R8 LMS Ultra) a 1 giro; 14. Benham-Tappy (McLaren 650 S GT3) a 2 giri); 15. Roda (Lamborghini Huracan ST) a 3 giri (gli altri su Lamborghini Huracan GT3).
Giro più veloce: West-Ledogar in 2'04"718 alla media di 168,631 km/h.
Campionato: 1. Biagi-Crestani 68 punti; 2. Keen-Balfe 58; 3. Rodriguez-Ramos 51; 4. Benham-Tappy 44; 5. Cioci 43; 6. Monje-Yacaman, Pastorelli-Webster 40; 8. West 34; 9. Hankey-Yoluc 32; 10. Perazzini, Lemeret 28. **Gt3:** 1. Biagi-Crestani 28 punti; 2. Balfe-Keen 22; 3. Ramos-Rodriguez 20; 4. Cioci 18.

EUROFORMULA OPEN

Resoconto della gara a pag. 72
Le Castellet (Fra), 4-5 giugno 2016

Gara-1: 1. Habsburg (Drivex)

IMSA DETROIT

Il sorpasso dei fratelli Taylor

Nonostante la fretta con cui l'Imsa li vuole pensionare - in favore di nuove vetture stile Lmp2 dai contorni non ancora ben definiti - i Daytona Prototype continuano ad essere la spina dorsale della serie sport americana. Anche a Detroit, in una gara condizionata da lunghe situazioni di caution e da un incidente che ha messo kappaò due tra gli equipaggi favoriti, la lotta per il successo è stata accesa, con protagoniste le vetture motorizzate Chevy. A prevalere è stato Jordan Taylor, che insieme al fratello Ricky ha regalato al team di famiglia e alla Dallara il secondo successo della stagione. Decisivo un restart nel corso dello stint finale, con il sorpasso ai danni di Joao Barbosa, schierato dall'ActionExpress Racing insieme al poleman Christian Fittipaldi. Determinante anche l'incidente che ha subito coinvolto Marc Goossens. Il belga non s'è accorto di aver perso l'ala posteriore in un contatto e, arrivato ad uno dei curvoni di Belle Isle, si è "stampato" nelle protezioni, distruggendo la sua Coyote e danneggiando seriamente quella di Dane Cameron. Né dalla Ligier Lmp2 del team Shank, né tantomeno dalle due Lola-Mazda ufficiali sono arrivate performance convincenti. Così la lotta è diventata a due, ed il terzo posto assoluto si è giocato tra due delle Oreca Flm09 che prendono parte alla classe Lmpc. A prevalere il duo composto da Alex Popow e Renger Van Der Zande. Tra le Gt, per via dei concomitanti test di Le Mans, erano presenti solo le Gt3 della categoria cadetta, vinta dalla Viper di Keating-Bleekemolen. Terza la Ferrari 488 della Scuderia Corsa, guidata dai leader di campionato Alessandro Balzan e Christina Nielsen.

Marco Cortesi

IMSA

Detroit (Usa), 4-5 giugno 2016

Assoluta: 1. R.Taylor/J.Taylor (Dallara-Corvette) 57 giri in 1.40'11"998 alla media di 129,084 km/h; 2. Fittipaldi/Barbosa (Coyote-Corvette) a 1"740; 3. Popow/van der Zande (Oreca FLM09) a 33"643; 4. Bennett/Braun (Oreca FLM09) a 37"117; 5. Alon/Kimber-Smith (Oreca FLM09) a 48"082; 6. French/Marcelli (Oreca FLM09) a 51"278; 7. Bomarito/Nunez (Lola-Mazda) a 1'00"980; 8. Drissi/Mowlem (Oreca FLM09) a 1'01"470; 9. Joel.Miller/T.Long (Lola-Mazda) a 1 giro; 10. Keating-Bleekemolen (Dodge Viper) a 1 giro; 11. Lindsey-Bergmeister (Porsche 911) a 1 giro; 12. Nielsen-Balzan (Ferrari 488) a 1 giro; 13. Farnbacher-Riberas (Porsche 997) a 1 giro; 14. Davis-Liddell (Audi R8) a 1 giro; 15. Pumpelly-Lewis (Lamborghini Huracan) a 1 giro; 16. MacNeil-Keen (Porsche 997) a 1 giro; 17. Sellers-Snow (Lamborghini Huracan) a 1 giro; 18. Curtis-Klingmann (BMW M6) a 1 giro; 19. Potter-Lally (Audi R8) a 1 giro; 20. Marsal-Palttala (BMW M6) a 1 giro; 21. DeGeorge-Sbirrazzuoli (Lamborghini Huracan) a 1 giro; 22. Legge/Negri (Ligier JSP2-Honda) a 3 giri; 23. Cameron/Curran (Coyote-Corvette) a 17 giri; 24. Aschenbach-Bell (Audi R8) a 32 giri; 25. Goikhberg/Simpson (Oreca FLM09) a 39 giri; 26. Dalziel/Goossens (Coyote-Corvette) a 48 giri; 27. Freiberg/Kvamme (Oreca FLM09) a 28 giri.
Giro più veloce: Cameron in 1'23"138 alla media di 163,764 knìm/h.



CORVETTE REGINA DI DETROIT
I fratelli Jordan e Ricky Taylot, a destra, festeggiano il successo ottenuto a Detroit con la Corvette Dp nella gara dell'Imsa dove hanno passato nel finale Barbosa e Fittipaldi



15 giri in 31'00"905 alla media di 169,523 km/h; 2. Pulcini (Campos) a 0"226; 3. Menchaca (Campos) a 2"024; 4. Ptak (RP) a 3"402; 5. Walilko (Fortec) a 3"876; 6. Fioravanti (RP) a 4"902; 7. Ahmed (RP) a 8"511; 8. Sathienthirakul (RP) a 9"296; 9. Kusiri (RP) a 17"342; 10. Pronenko (BVM) a 25"731; 11. Ling (DAV) a 29"833; 12. Zlobin (Martin) a 30"338; 13. Vaidyanathan (Carlin) a 36"849; 14. Andres (Carlin) a 42"598; 15. Abdullayev (Campos) a 44"230; 16. Vilalta (Martin) a 55"328; 17. Liang (West Tec) a 1'13"283; 18. Herta (Carlin) a 2 giri.

Giro più veloce: Pulcini in 2'03"058 alla media di 170,904 km/h.

Gara-2: 1. Pulcini (Campos) 15 giri in 30'46"240 alla media di 170,871 km/h; 2. Habsburg (Drivex) a 1"485; 3. Menchaca (Campos) a 2"886; 4. Herta (Carlin) a 4"627; 5. Ptak (RP) a 14"006; 6. Sathienthirakul (RP) a 16"848; 7. Walilko (Fortec) a 18"605; 8. Moreno (Campos) a 25"414; 9. Andres (Carlin) a 28"925; 10. Kusiri (RP) a 29"506; 11. Zlobin (Martin) a 31"689; 12. Ling (DAV) a 32"239; 13. Cazzaniga (DAV) a 33"692; 14. Atoev (Martin) a 38"957; 15. Pronenko (BVM) a 40"556; 16. Abdullayev (Campos) a 50"677; 17. Liang (West Tec) a 1'02"986.

Giro più veloce: Pulcini in 2'02"258 alla media di 172,024 km/h.

Campionato: 1. Pulcino 134 punti; 2. Habsburg 96; 3. Menchaca 74; 4. Aitken 71; 5. Fioravanti 46; 6. Sathienthirakul 42; 7. Herta 40; 8. Walilko 38; 9. Ptak 22; 10. Moreno 18.

TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 73

Salzburgring (Aut), 4-5 giugno 2016

Gara-1: 1. Grachev (Honda Civic) 17 giri in 27'40"614 alla media di 156,260 km/h; 2. Nash a 1"420; 3. Homola a 1"627; 4. Morbidelli (Honda Civic) a 2"304; 5. Vernay (Vw Golf) a 8"244; 6. Tassi a 10"746; 7. Kajaia (Vw Golf) a 11"305; 8. Comini (Vw Golf) a 12"387; 9. Janits (Vw Golf) a 12"864; 10. Cerruti (Alfa Romeo Giulietta) a 28"268 (gli altri su Seat Léon).

Giro più veloce: Nash in 1'26"787 alla media di 175,878 km/h.

Gara-2: 1. Vernay (Vw Golf) 17 giri in 30'51"124 alla media di 140,178 km/h; 2. Afanasiev a 0"955; 3. Comini (Vw Golf) a 2"065; 4. Nash a 5"698; 5. Homola a 7"889; 6. Morbidelli (Honda Civic) a 8"297; 7. Oriola (Honda Civic) a 9"392; 8. Tassi a 16"390; 9. Grachev (Honda Civic) a 16"846; 10. Janits (Vw Golf) a 31"036 (gli altri su Seat Léon).

Giro più veloce: Vernay in 1'36"507 alla media di 158,164 km/h.

Il campionato: 1. Comini 120 punti; 2. P.Oriola 119; 3. Nash 112; 4. Morbidelli e Vernay 107; 6. Homola 102; 7. Afanasiev 86; 8. Pellinen 63; 9. Grachev 58; 10. Borkovic 47.

ADAC GT MASTERS

Resoconto della gara a pag. 73

Lausitzring (Ger), 4-5 giugno 2016

Gara-1: 1. Renauer-Ragginger (Porsche 911 Gt3 R) 41 giri in 1h01'58"223, alla media di 137,9 km/h; 2. Ineichen-Engelhart a 0"360; 3. Assenheimer-Schwager (Corvette C7 Gt3) a 2"787; 4. Gounon-Keilwitz (Corvette C7 Gt3) a 3"093; 5. Stolz-Bortolotti a 5"262; 6. De Philippi-Mies (Audi

→

L'OUTLET DI AUTOSPRINT

per informazioni
outlet@autosprint.it

OFFICINA



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

LIBRI



ELABORIAMO IL MOTORE 1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

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, Quattroruote 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.

SPORT



SPECIALE PILOTI: FRANCESCO BLANCO - Uno dei piloti più veloci e grintosi di tutto il plotone Sn1, è senza ombra di dubbio, Francesco Blanco, giovanissimo, ma già con una bel curriculum alle spalle. Blanco, debutta nel mondo del motor sport nel 2013, partecipando a "Progetto Futuro Campione" e mettendosi da subito in luce. Nel 2014, corre saltuariamente, per impegni vari, ma fa già subito capire di che pasta è fatto, e nonostante la poca esperienza, piazza subito una zampata vincente, in Sn1-Pro, vincendo così al primo anno vero di pista. Poi nella scorsa stagione, ben 4 "Ori" messi in bacheca, a dimostrazione che la classe, di certo, non gli manca! La sua vittoria più bella? Francesco va forte ovunque, formula, kart o vetture a ruote coperte, ma, indubbiamente, la vittoria più bella è quella ottenuta nei rally, guidando una vecchia, ma sempre efficiente, almeno con lui al volante, Peugeot 106….. e il bello deve ancora venire….Selezione Nazionale Piloti. Per info: selezionenazionale@alice.it.

VENDO COLLEZIONE completa o annate singole di Autosprint dal 1988 al 2015. Telefono 339-8345123, email botteropaolo71@gmail.com

CORSI



CORSO DI PILOTAGGIO Formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervesina (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

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

Tel. 051.6227.270 mail outlet@autosprint.it

AUTOSPRINT
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.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 80,00), semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRRXXX).
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel 02.25821- Fax 02.25825302 - 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
SPORT NETWORK **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.
FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
Accertamenti Diffusione Stampa

Leclassifiche

R8 Lms) a 6"022; 7. Frankenhout-Haase (Audi R8 Lms) a 7"354; 8. Dobitsch-Sandrtröm (Audi R8 Lms) a 11"377; 9. Kujala-Pavlovic a 14"932; 10. Rogivue-Sylvest (Mercedes-Amg Gt3) a 15"391; 11. Dienst-Zanella (Porsche 911 Gt3 R) a 15"713; 12. Spengler-Zonzini a 17"473; 13. Stoll-Frjins (Audi R8 Lms) a 19"248: 14. Niederhauser-Zampieri a 20"812; 15. Snoeks-Erhart a 21"163; 16. Tweraser-Pohler a 21"852; 17. Weishaupt-Lee Pepper (Bentley Continental Gt3) a 22"298; 18. Gies-Lindholm a 22"729; 19. Ahlin-Kottulinski-Bonanomi (Audi R8 Lms) a 25"041; 20. Hamprecht-Smith (Bentley Continental Gt3) a 25"937; 21. Lips-Barth (Corvette Z06 R Gt3) a 42"744; 22. Schreier-Maassen (Audi R8 Lms) a 50"548; 23. Feige-Schothorst (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1 giro; 24. Jahn-Cairoli (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro; 25. Hezemans-Said (Corvette C7 Gt3) a 1 giro; 26. Hoevenaars-Vervisch (Audi R8 Lms) a 5 giri; 27. Siedert-van Lagen a 5 giri; 28. Krohn-Deletraz (Bmw M6 Gt3) a 6 giri; 29. Tutumlu Lopez-van der Linde (Audi R8 Lms) a 9 giri; 30. Jöns-Abt (Bentley Continental Gt3) a 10 giri; 31. Pommer-Winkelhock (Audi R8 Lms) a 10 giri; 32. Asch-Ludwig (Mercedes-Amg Gt3) a 11 giri (gi altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: il 6° di Renauer in 1'22"672, alla media di 151,4 km/h.

Gara-2: 1. Gounon-Keilwitz (Corvette C7 Gt3) 42 giri in 1h02'27"274, alla media di 140,8 km/h; 2. Assenheimer-Schwager (Corvete C7 Gt3) a 2"623; 3. De Philippi-Mies (Audi R8 Lms) a 8"857; 4. Jahn-Cairoli (Porsche 911 Gt3 R) a 12"543; 5. Dienst-Zanella (Porsche 911 Gt3 R) a 13"169; 6. Krohn-Deletraz (Bmw M6 Gt3) a 14"508; 7. Stolz-Bortolotti a 25"015; 8. Kujala-Pavlovic a 25"522; 9. Pommer-Winkelhock (Auri R8 Lms) a 27"027; 10. Schreier-Maassen (Audi R8 Lms) a 27"450; 11. Rogivue-Sylvest (Mercedes-Amg Gt3) a 27"602; 12. Hezemans-Said (Corvette C7 Gt3) a 27"982; 13. Hoevenaars-Vervisch (Audi R8 Lms) a 28"899; 14. Jöns-Abt (Bentley Continental Gt3) a 37"238; 15. Ahlin-Kottulinksy-Bonanomi (Audi R8 Lms) a 37"818; 16. Frankenhout-Haase (Audi R8 Lms) a 41"118; 17. Gies-Lindholm a 58"824; 18. Dobitsch-Sandström (Audi R8 Lms) a 1'00"877; 19. Spengler-Zonzini (Audi R8 Lms) a 1'11"578; 20. Mackschin-Hürtgen (Bmw M6 Gt3) a 1'17"282; 21. Siedler-van Lagen a 1 giro; 22. Geipel-Frey (Audi R8 Lms) a 8 giri; 23. Stoll-Frijns (Audi R8 Lms) a 8 giri; 24. Asch-Ludwig (Mercedes-Amg Gt3) a 9 giri (gi altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: l'11° di Mies in 1'22"569, alla media di 151,6 km/h.

Il campionato: 1. De Philippi-Mies 83 punti; 2. Keilwitz-Gounon 80; 3. Ludwig-Asch 54; 4. Ineichen-Engelhart 47; 5. Renauer-Ragginger 45.

RALLY

CiWRC

Rally del Salento

Resoconto della gara a pag. 64

Lecce, 3-4 giugno 2016

Assoluta: 1. Signor-Bernardi (Ford Focus) in 1.07'45"5; 2. Pedersoli-Romano (Citroën C4) a 48"4; 3. Cavallini-Farnocchia (Ford Fiesta) a 1'00"5; 4. Rizzello-Cicognini (Citroën DS3) a 1'03"8; 5. Porro-Tomasi (Ford Focus) a 1'04"9; 6. Minchella-Pizzoti (Ford Fiesta) a 2'58"8; 7. Bergantino-Di Vincenzo (Peugeot 207) a 3'42"6; 8. Bianco-Lamonato (Skoda Fabia) a 5'20"7; 9. Vescovi-Guzzi (Renault Clio) a 5'26"4; 10. Primiceri-Plantera (Peugeot 208 TI 16) a 6'19"0; 11. Della Casa-Ferrara (Ford Fiesta) a 6'28"9; 12. Catterina-Michi (Ford Fiesta Evo) a 6'59"3; 13. Rossi-Torlasco (Renault Clio) a 7'03"6; 14. Balbo-Aresca (Renault Clio) a 7'52"1; 15. Oldani-D'Agostino (Peugeot 208 VTI) a 8'09"1; 16. Nucita-Salvo (Renault Clio) a 8'21"6; 17. Terrini-Ruggeri (Peugeot 207) a 8'59"3; 18. Pisacane-Della Monaca (Renault Clio Williams) a 9'15"9; 19. Pagnan-Mondin (Peugeot 208) a 9'19"5; 20. Sarasera-Taufer (Peugeot 208) a 9'33"3; 21. Timo-Sansone (Peugeot 208) a 10'39"7; 22. Lucrezio-Quarta (Renault Clio RS Light) a 10'50"9; 23. Oriella-Gastaldello (Peugeot 207) a 11'39"8; 24. Giacomin-Coletti (Renault Clio Williams) a 12'09"2; 25. Santantonio-Alduina (Citroën DS3) a 14'07"1; 26. Timo-Invidia (Citroën DS3) a 14'23"0; 27. Pepe-Caputo (Peugeot 106 16 V) a 14'31"2; 28. Peloso-Carracciu (Suzuki Swift) a 16'16"7; 29. Soliani-Ferrari (Suzuki Swift) a 16'21"0; 30. Martina-Capoccia (Peugeot 106 Rally) a 18'47"1; 31. Pollarolo-Bertonasco (Suzuki Swift) a 19'23"9; 32. Fiorito-Passaseo (Citroën C2) a 19'39"8; 33. Ferilli-Cataldi (Peugeot 106 Rally) a 19'53"0; 34. Rocchi-Parise (Citroën Saxo) a 20'05"2; 35. Siciliano-Giangreco (Peugeot 207) a 21'06"8; 36. Liguori-Centonze (Citroën Saxo VTS) a 21'33"1; 37. Negro-Negro (Citroën C2) a 23'06"2; 38. Lacatena-Conteduca (Renault Clio Rs 16 V) a 23'50"5; 39. Parrotto-Adamuccio (Citroën Saxo) a 23'58"9; 40. "Cerutti Gino"-Desole (Suzuki Swift) a 27'17"2.

Campionato: 1. Pedersoli 39 punti; 2. Cavallini 35; 3. Porro 24; 4. Signor 22,5; 5. Fontana 12.

ERC

Rally Azzorre

Resoconto della gara a pag. 66

Ponta del Gada (P), 2-4 giugno 2016

Assoluta: 1. Moura-Costa in 2.42'23"5; 2. Lukyanuk-Arnautov a 26"8 79.4; 3. Kajetanowicz-Baran a 3'23"0; 4. Botka-Szeles (Citroën DS3 R5) a 5'28"5; 5. Orsák-Šmeidler a 5'34"1; 6. Meireles-Castro (Škoda Fabia R5) a 5'44"1; 7. Rego-Magalhães a 5'46"2; 8. Fontes-Ponte (Citroën DS3 R5) a 6'17"9; 9. Teodósio-Teixeira a 7'01"2; 10. Tlusták-Kucera (Škoda Fabia R5) a 7'30"7; 11. Barbosa-Ramalho (Škoda Fabia R5) a 7'31.3; 12. Vieira-Carvalho (Citroën DS3 R5) a 8'20"5; 13. Chuchała-Dymurski (Subaru Impreza STi N15) a 9'48"7; 14. Rodrigues-Rodrigues (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 11'09"2; 15. Castro-Costa (Škoda Fabia S2000) a 11'23"2; 16. Gago-Magalhães (Peugeot 208 VTi R2) a 11'48"3; 17. Ingram-Becker (Opel Adam R2) a 13'00"7; 18. Røkland-Barth (Ford Fiesta R2T) a 13'58"8; 19. Alonso-Monasterolo (Mitsubishi Lancer Evo X) a 15'09"5; 20. Stugemo-Appelskog a 18'16"4; 21. Tokee-Salo (Peugeot 208 VTi R2) a 18'30"2; 22. Barros-Faria a 21'17"3; 23. Cid-Rodrigues (Peugeot 208 VTi R2) a 21'50"1; 24. Neto-Oliveira (Citroën DS3 R3T Max) a 22'15"8; 25. Kasperczyk-Syty a 23'46"4; 26. Carvalho-Lopes (Citroën C2 R2 Max) a 24'13"7; 27. Brož-Tešínský (Ford Fiesta R2) a 25'15"8; 28. Antunes-Correia (Renault Clio RS R3T) a 25'39"4; 29. Botelho-Raimundo (Citroën DS3 R3T) a 29'02"0; 30. Mesquita-Gouveia (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 32'06"7; 31. Moreira-Alves (Škoda Fabia R2) a 34'22"3; 32. Gomes-Campos (Ford Fiesta R2) a 34'33"1; 33. Monteiro-Eiró (Renault Clio R3) a 42'47"0; 34. Alves-Ramalho a 44'49"1; 35. Teixeira-Serôdio (Renault Clio R3) a 44'50"7; 36. Moniz-Leal (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 50'09"0; 37. Ferreira-Nunes (Renault Clio Ragnotti) a 1.03'08"1; 38. Costa-Marques (Citroën C2 R2) a 1.04'45"4; 39. Larsen-Eriksen a 1.05'44"6; 40. Soares-Vultão (Citroën Saxo) a 1.15'59.3; 41. Almeida-Coelho (Peugeot 206 GTi) a 1.30'03.1; 42. Mota-Pimentel (Citroën Saxo) a 1.43'06"2; 43. Batista-Couto (Peugeot 206 GTi) a 1.50'41"1 (gli altri su Ford Fiesta R5).

Assoluta: 1. Kajetanowicz 94 punti; 2. Lukyanuk 76; 3. Sirmacis 39; 4. Breen 38; 5. Moura 35.

ERC2: 1. Chuchala 146 punti; 2. Scattolon 74; 3. Erdi e Alonso 38.

ERC3: 1. Bessenyey 57 punti; 2. Bostanci 53; 3. Pieniazek 48.

COPPA ITALIA

Rally di Alba

Resoconto della gara a pag. 67

Alba (Cn), 4-5 giugno 2016

Assoluta: 1. Miele-Mometti (Ford Fiesta Wrc) in 1.00'34"; 2. Gino-Ravera (Ford Fiesta Wrc) a 48"8; 3. Basso-Ghione (Ford Fiesta R5) a 1'11"6; 4. Villa-Pons ((Ford Fiesta Wrc) a 1'19"6; 5. Araldo-Boero (Ford Fiesta R5) a 2'23"3; 6. Vallivero- Beltrame (Ford Focus Wrc) a 3'04"3; 7. Ronzano-Nebiolo (Peugeot 207 S2000) a 3'10"5; 8. Brugo-Olivieri (Peugeot 207 S2000) a 3'13"9; 9. Arione-Cestari (Peugeot 207 S2000) a 3'14"1; 10. Riccio-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'23"4.

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Barbieri-Rossi in 1.13'51"6; 2. Vigna-Vigna a 7'25"8 (tutti su Peugeot 106).

Classe 1600: 1. Guglielmetti-Guglielmetti (Citroën Saxo) in 1.08'52"2; 2. Amorisco-Cavallotto (Suzuki Swift) 59"3; 3. Porello-Porello a 1'18"5; 4. Breglia-Savant (Citroën Saxo) a 1'26"2; 5. Costantino-Parodi a 1'27"5; 6. Odin-Gulmin (Citroën saxo) a 3'49"; 7. Crocco-Mazzetto a 4'12"; 8. Repetto-Briano a 4'27"6; 9. Cesarotto-Bedini a 4'30"4; 10. D'alberto-Ferrando a 4'34"4; 11. Tocchio-Sbicego a 5'49"5; 12. Cocino-Iguera a 5'54"; 13. Botto-Pozzi (Citroën saxo) a 6'14"1; 14. Lapertosa-Verbo a 12'22"2; 15. Piana-Piana (Suzuki Swift) a 14'00"7 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Pizio-Rubinelli in 1.06'51"1; 2. Amerio-Piovano a 55"7; 3. Annovi-Martini a 2'41"1 ; 4. Pirra-Bruno (Peugeot 206) a 3'25"; 5. Colombini-Bambini a 3'43"5; 6. Seghesio-Stella a 4'12"; 7. Baglione -Tassara a 4'38"9; 8. Collino-Barra a 5'23"9 ; 9. Violante-Barale a 5'46"3; 10 Destefanis- Ponzano a 6'27"1; 11. Cresta-Manca a 6'57"1; 12. Odello-Bianco (Peugeot 205 Gti) a 12'07" (tutti gli altri su Renault Clio Rs).

Classe oltre 2000: 1. Roggero-Saglietti in 1.06'08" (Mitsubishi Lancer).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Da Lozzo-Bottega in 1.12'39"; 2. Arena-Bernardi a 3'06"2; 3. Collo-Carena a 11'54"9 (tutti su Fiat Seicento).

Classe 1400: 1. Zenoni-Patrone (Fiat Panda) in 1.10'04"1; 2. Tesio-Tortone (Fiat Panda) a 2'24"6; 3. Poggio-Penna (Fiat Panda) a 3'20"1; 4. Barbero-Allais (Peugeot 106) a 9'40"3; 5. Savoiardo-Moia (Peugeot 106) a 14'07".

Classe 1600: 1. Minesi-Zeffiretti in 1.09'30"7; 2. Piscioneri-Grosso a 8'53"8; 3. Campus-Rapetti a 10'15"4; 4. Cotugno-Camera (Renault Clio) a 13'23"1 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Morello-Grana in 1.10'49"5 (Renault Clio); 2. Cirio-Scaglione (Peugeot 206) a 1'59"6; 3. Tirini–Maingre (Renault Clio) a 4'13"7; 4. Bosco-Scrigna (Peugeot 309) a 12'06"2.

Classe oltre 2000: 1. Franchini-Calufetti (Opel Calibra) in 1.08'10"7; 2.Tassone-De Marco (Lancia Delta) a 41"4; 3. Foppiani-Giovenale (Lancia Delta) a 10'57"6.

Classe S2000: 1. Ronzano-Nebiolo in 1.03'44"5; 2. Brugo –Olivieri a 3"4; 3. Arione-Cestari a 3"6; 4. Fontanone-Bruno a 3'39"9; 5 Tamrazov-Arena (Ford Fiesta) a 18'27"4 (tutti gli altri su Peugeot 207).

GRUPPO R

Classe R1A Naz: 1. Gallliano-Cragnaz (Renault Twingo) in 1.19'12"8.

Classe R1T: 1. Vacchetto-Santi in 1.09'53"7; 2. Busca-Carena a 9'40"6 (tutti su Mini Cooper S).

Classe R2B: 1. Giordano-Scarzello (Peugeot 208) in 1.05'58"2; 2.Morina-Fraschia (Peugeot 208) a 1'43"7; 3. Cerutti-Ronchi (Opel Adam) a 4'45"; 4. Biggi-Patrone (Peugeot 208) a 4'57"3; 5. Caramellino- Fornero (Peugeot 208) a 5'03"6; 6. Ponte-Franco (Peugeot 208) a 5'16"9; 7. Ferrando-Marrè (Renault Twingo) a 6'24"5; 8. Baudino–Ferrero (Peugeot 208) a 6'43"; 9. Sega-Sampietro (Peugeot 208) a 7'14"3; 10. Gulfi–Tripiciano (Peugeot 208) a 8'45"1.

Classe R3C: 1. Pulvirenti- Rosso in 1.06'33"6; 2. Minerdo-Sacco a 26"5; 3. Tadone-Degiorgis a 4'49"8; 4. Morra-Montaldo a 6'35"5 (tutti su Renault Clio R3).

Classe R3T: 1. Giordano-Siragusa (Renault Clio Rs) in 1.05'24"8.

Classe R5: 1. Basso-Ghione (Ford Fiesta R5) in 1.01'45"6; 2. Araldo -Boero (Ford Fiesta R5) a 1'11"7; 3. Riccio-Menchini (Ford Fiesta R5) a 3'11"8; 4. Bizzozero-Tosetto (Peugeot 208 R5) a 3'18"1; 5. Vagli-Mangili (Citroën Ds3 R5) a 5'47"3; 6. Rovera-Bolla (Ford Fiesta R5) a 6'06"; 7. Barberis-Zerbini (Ford Fiesta R5) a 6'19"8

WRC

Classe unica: 1. Miele-Mometti (Ford Fiesta) in 1.00'34"; 2. Gino-Ravera (Ford Fiesta) a 48"8; 3. Villa-Pons (Ford Fiesta) a 1'19"6; 4. Vallivero- Beltrame (Ford Focus) a 3'04"3.

RACING START

Classe 1600T: 1. Gianoglio-Grosso (Mini Cooper S) in 1.13'36"9.

Classe R Gt: 1. Fiorini-Demartini (Nissan 350Z) a 5'56"4.

Classe K10: 1. Fiore-Badinelli (Peugeot 106) in 1.12'13"8; 2. Dotta-Bosio (Citroën C2) a 7'21".

Dovesicorre

VELOCITÀ

11–12 giugno

GP DEL CANADA
Mondiale F.1 a Montreal
www.autosprint.it

INDYCAR
7° round a Fort Worth
www.indycar.com

WTCC
6° round a Mosca
www.fiawtcc.com

NASCAR
Sprint Cup a Michigan
www.nascar.com

GT ITALIA
3° round a Misano
www.acisportitalia.it

TRICOLORE TURISMO
2° round a Misano
www.acisportitalia.it

CARRERA CUP
3° round a Misano
www.carreracupitalia.it

MINI CHALLENGE
2° round a Misano
www.mini.it

F.2 ITALIAN TROPHY
4° round a Misano
www.f2trophy.it

SEAT LEON CUP
2° round a Misano
www.seatmotorsportitalia.com

SEAT IBIZA CUP
2° round a Misano
www.seatmotorsportitalia.com

TROFEO ABARTH
3° round a Misano
www.trofeoabarth500.com

SALITE

11–12 giugno

MORANO–CAMPOTENESE
4° round Civm – Morano
www.acisportitalia.it

RALLY

9–12 giugno

RALLY ITALIA–SARDEGNA
Mondiale Rally – Alghero
www.rallyitaliasardegna.com

10–11 giugno

RALLY 4 REGIONI
Storico – Salice Terme
www.rally4regioni.it

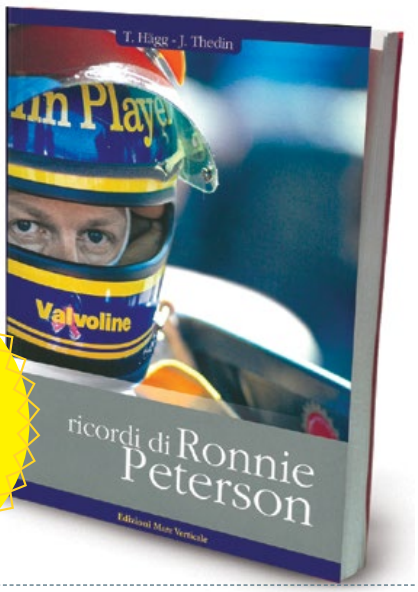
11–12 giugno

NEBRODI RALLY
Rallyday – Castell'Umberto
www.cstsport.it

In memoria di **Peterson**

LA STORIA DI RONNIE, SFORTUNATO TALENTO DELLA FORMULA UNO BEN TRADOTTA IN ITALIANO DA "GOOFY" PIRRO, FIGLIO DI EMANUELE

Tra i re senza corona, ossia tra i piloti che più meritarono il titolo mondiale di F.1 senza che il destino gli permettesse di vincerlo, Ronnie Peterson spicca su tutti, assieme a Stirling Moss e Gilles Villeneuve. Questo volume è prezioso e va gustato per due buonissimi motivi. Anzitutto perché è frutto di numerose testimonianze dirette - tra le quali quelle di Stewart, Andretti e Fittipaldi - tratte dalle esperienze di chi ha lavorato o corso al fianco dello sfortunato campione, perito a seguito dell'incidente al via del Gp d'Italia 1978, a 34 anni d'età. E non solo: a sorprendere sono pure la cura e la passione con cui il libro è stato tradotto in italiano, grazie all'opera certosina e competente di Goffredo "Goofy" Pirro, figlio di Emanuele (il cinque volte vincitore della 24 Ore di Le Mans, ora tra i giudici-arbitri più autorevoli nel circus della F.1) e caratterizzato anche da una bruciante passione e una profonda cultura per le corse, peraltro perfettamente in linea col dna di famiglia.Sommate, sono ottime ragioni per procedere all'acquisto e alla lettura di un libro che suscita plauso e nostalgia, nel ricordo di quel grande campione che fu Ronnie Peterson.



RICORDI DI RONNIE PETERSON
di T. Hagg e J. Thedin, traduzione italiana di Goffredo Pirro, Edizioni Mare Verticale, 175 pagine. Prezzo 20 euro.

UN CLASSICO DI HEINZ PRULLER

Riscoprire **Jochen Rindt**

La figura di Jochen Rindt, nella Golden Age della F.1 è una delle più amate e rimpiante. Con la sua storia tragicamente spezzata nelle prove del Gp di Monza alla Parabolica, a seguito di un'avaria tecnica alla sua Lotus 72, mentre il pilota s'avviava alla conquista del suo primo titolo mondiale. La sua fine non impedì che poco tempo dopo lo stesso Rindt fosse dichiarato primo e unico campione del mondo postumo. La sua storia di pilota e di uomo sono raccontate in questo classico libro realizzato dall'autorevole Heinz Pruller nel 1970 e finalmente e fedelmente tradotto in italiano da Maria Alessandra Petrelli. Per andare alla riscoperta del leggendario pilota, seguito in tutta la carriera e con un'appendice contenente lettere e documenti che gettano ulteriore luce sulla sua vicenda.

JOCHEN RINDT CAMPIONE DEL MONDO
di Heinz Pruller, Edizioni Mare Verticale, 310 pagine. Prezzo 18 euro.





TARGA FLORIO
«La corsa più antica del mondo 1906-2016», di Gianfranco Mavaro, Sergio Mavaro e Dario Lucchese, Edizioni Lussografica, 240 pagine. Prezzo 49 euro.

UNA GRADITA RIEDIZIONE

Cento volte **Targa Florio**

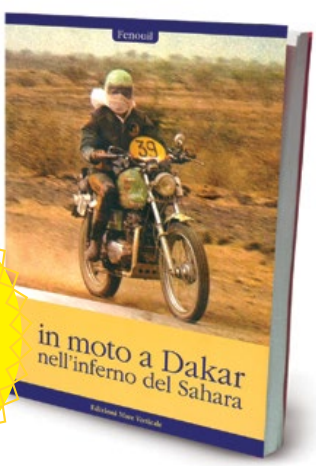
La Targa Florio di recente ha stupendamente festeggiato le cento edizioni e quello di Gianfranco Mavaro, Sergio Mavaro e Dario Lucchese è il volume più recente tra quelli ponderosi e minuziosi che ne festeggiano e ne raccontano il mito. In particolare si tratta di una riedizione riveduta e corretta di un libro che aveva già visto la luce, con l'aggiunta delle classifiche, delle cronache e dei dati delle novantanove edizioni, quindi compresi tutti i rally, che hanno avuto luogo, fatta salva ovviamente l'ultima. Narrazioni interessanti, tante immagini, curiosità e classifiche complete sono il fiore all'occhiello del volume, in una veste editoriale d'ottimo livello e su carta patinata. Una strenna da non perdere, per tutti i cultori della mitica corsa siciliana.

IL RACCONTO DI UN VETERANO DEGLI ANNI RUGGENTI

Nell'inferno della **Dakar**

Dopo il contributo del bravo Beppe Donazzan, ecco un altro e apprezzabile libro sulla Dakar, stavolta grazie a "Fenouil", al secolo Jean-Claude Morellet. Ossia pilota di moto e navigatore rally negli anni ruggenti della competizione, della quale può essere considerato tra le figure più caratteristiche e fondanti, determinante per la nascita e lo sviluppo anche di altre maratone africane. L'aspetto diaristico, il racconto spassionato e avventuroso, nonché uno stile da uomo impegnato nella più estrema delle sfide a motore con la natura e con se stesso, rendono l'opera di piacevole quanto interessante lettura.

IN MOTO A DAKAR
«nell'inferno del Sahara», di "Fenouil", Edizioni Mare Verticale, 290 pagine con inserti fotografici. Prezzo 18 euro.





Le F.1 in coda dietro alla safety-car per i primi sette giri, in condizioni di bagnato. Una scelta che al Gp di Monaco ha acceso più di una discussione

UN GP CHE PER MOLTI POTEVA DARE MOLTO PIÙ SPETTACOLO

La rilettura di **Monaco**

Scrivo questa mail a voi di As dopo la grande delusione di questo Gp di Monaco. La partenza dietro la safety car è stata una vera e propria pugnalata per noi appassionati. Siamo stati colpiti dritti al cuore. È stata calpestata la passione e la gioia di chi, per seguire un Gp, rinuncia a gite fuori porta, giornate al mare con gli amici, pranzi con i parenti, viaggi, energia e corde vocali. Ci hanno tolto il gusto della partenza e l'adrenalina che ne consegue. Il tutto per cosa? Certo non per un "muro d'acqua" ma per poche gocce, se paragonate a quelle a cui ci avevano abituato le gare del passato. E allora lasciatemelo dire ad alta voce: la sicurezza è auspicabile e sacrosanta ma da qui a cadere nel ridicolo, il passo è breve...

Manuela Brigante

Pirelli: la grande sconfitta di Monaco? Appena terminato il Gran Premio a Montecarlo, mi sono chiesto se gli uomini Pirelli avessero da gioire o da essere tristi. Seguo la Formula Uno da 45 anni, ma non trovo una spiegazione a ciò che ho vissuto domenica. Ricordo ancora quando gli pneumatici facevano la differenza soprattutto a carenze del telaio, tutti andavano più forte con la mescola tenera, molto più forte. Esistevano le gomme da qualifica, mettevi dei missili come scarpe e, dopo un giro, via, nella pattumiera! Mi aspettavo di vedere finalmente un Gran Premio deciso dalle gomme in base alle strategie scelte: macché, tre mescole diverse nei primi tre posti, tempi pressoché identici, quando uno dei primi quattro decideva di effettuare il giro più veloce lo faceva. Mi aspettavo di vedere le gomme ultra morbide lasciare a "piedi" Hamilton, come le morbide Ricciardo, ma niente. Penso che il lavoro migliore per creare i presupposti della battaglia, fosse proprio la diversificazione delle mescole. Non mi spiego come una gomma ultra soft duri per quaranta, dico quaranta giri anche su un circuito come Montecarlo: doveva durare cinque giri, a Montecarlo dieci giri, permetterti tempi monstre e poi, cambio inevitabile, altrimenti addio sogni di gloria. Ed è troppo comodo rifugiarsi dietro alla "temperatura di utilizzo". Voi che ne dite?

Paolo Giacon
Borgata Villa, Lessona (BI)

Caro lettore Giacon, lei dimostra competenza e capacità analitica, ma il punto è un altro: ci siamo ridotti a sperare che un Gp offra spettacolo e sfida vera solo grazie alle gomme? Quello di F.1 non è un mondiale cucciò o tra mescole, ma, fino a prova contraria, un mondiale Piloti e Costruttori. Vogliamo parlare soprattutto di questo? Anche perché sperare nella Pirelli e poi dirsi delusa da essa non è esattamente l'atteggiamento tipico che si deve avere di fronte alla più tradizionale e prestigiosa sfida che offre il campionato. Se tra le varie mescole su un asfalto come quello monegasco non c'erano differenze abissali, la cosa è spiegata dalla stessa realtà, con una temperatura a terra tutt'altro che alta a non criticizzare la situazione.
Il punto è altrove. Secondo molti i primi sette giri di gara vera sul bagnato potevano fare la differenza, premiando o a turno ridimensionando le ambizioni dei protagonisti. La sola differenza che conta: quella fatta dagli uomini.

AUTOSPRINT
www.autosprint.it
Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it
Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it
Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
051.62.27.226
Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
051.62.27.220
Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227
Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111
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 F.1: **Ercole Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images.com, Massimo Bettiol, Getty Images, Oliver**
Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Tecnica: **Craig Scarborough**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT INMOTO
AM MOTORI & STILI DI VITA GUERIN SPORTIVO Cotto e mangiato SPORT STYLE



SALONE dell'AUTO TORINO

8-12 GIUGNO 2016

Dopo il successo della prima edizione, visitata da 350.000 persone, torna il Salone dell'Auto di Torino Parco Valentino, il più importante appuntamento in Italia per scoprire e provare le novità del mercato automobilistico. Un Salone coinvolgente, immerso nella splendida cornice del parco cittadino, aperto dalle 10 alle 24 e con ingresso gratuito.

Scarica l'app gratuita Salone dell'Auto di Torino* per conoscere in anteprima i modelli esposti e inviare la richiesta di prenotazione del test drive.

powered by motorsquare

Scarica su App Store

DISPONIBILE SU Google Play

*Disponibile dal 1 giugno 2016

PARCO VALENTINO

INGRESSO GRATUITO DALLE 10 ALLE 24

www.parcovalentino.com

Go Further

FORD GT



sar de gna

RALLY ITALIA SARDEGNA

SARDEGNA 2016

I ♥ SPORT

official programme

2016



AUTOSPRINT

OFFICIAL TIMING
PARTNER OF THE
WRC
FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

CERTINA
SWISS WATCHES SINCE 1888
DS



PRECISELY
YOUR
MOMENT

DS PODIUM BIG SIZE
12-HOUR PRECIDRIVE ™
CHRONOGRAPH WITH 1/100 SEC.

WWW.CERTINA.COM

WELCOME WRC
BENVENUTO MONDIALE RALLY



CONTENTS
SOMMARIO

SALUTI	5	GREETINGS
GLI ISCRITTI	6	ENTRY LIST
I PROTAGONISTI WOLKSWAGEN	8	THE CONTENDERS WOLKSWAGEN
I PROTAGONISTI HYUNDAI	10	THE CONTENDERS HYUNDAI
I PROTAGONISTI FORD	12	THE CONTENDERS FORD
I PROTAGONISTI ITALIANI	14	THE CONTENDERS ITALIANS
IL PERCORSO	16	THE ROUTE
1° GIORNO	18	DAY ONE
2° GIORNO	24	DAY TWO
3° GIORNO	28	DAY THREE
TABELLA TEMPI	30	TIME TABLE

YOUR TICKET TO THE FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

LIVE STAGES
Rally action live - up to three hours per event.

LIVE MAPS
Exclusive live tracking of drivers and cars.

ONBOARD ACTION
Unique rally experince through the eyes of the drivers.

FULL HIGHLIGHTS
The WRC video highlights in full length.



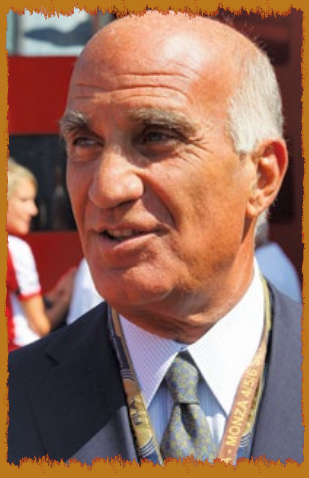
www.wrcplus.com

WRC+

SALUTI
GREETINGS

Da un anno all'altro, anzi da ormai 13 anni, con l'identica passione e professionalità che hanno contraddistinto la storia del Rally Italia Sardegna: così la Rally Guide 2, lo strumento che consente ai concorrenti di scoprire la manifestazione, si ripresenta ai partecipanti della prova italiana di Campionato del Mondo Rally della FIA.
La cornice è sempre quella sarda e di Alghero in particolare, città di origini catalane che è stata scelta nel 2014 per ospitare il quartier generale e il parco assistenza, i due centri nevralgici della gara.
Come nei 13 anni precedenti, il percorso propone scenari di grande bellezza ambientale e di indubbio spessore sportivo, interessando i territori delle province di Sassari e di Olbia-Tempio.
E da quest'anno il Rally Italia Sardegna, in ossequio alle richieste della FIA, si doterà di certificazione ambientale, un'iniziativa alla quale chiediamo a tutti i concorrenti di contribuire in maniera fattiva.
Buon Rally a tutti.

Angelo Sticchi Damiani
Presidente Automobile Club d'Italia



Year after year, for the past 13 years, professionalism and passion accompany the preparation of Rally Italia Sardegna and Rally Guide 2, the tool that allows Competitors to prepare for the Italian appointment of the FIA World Rally Championship.
The frame is again Sardinia and the town of Alghero in particular, chosen in 2014 to host the Rally HQ and the Service Park, the two main centers of the event.
As in the past 13 years, the rally route offers beautiful sceneries and challenging stages involving the provinces of Sassari and Olbia-Tempio.
Starting from this year Rally Italia Sardegna, in accordance with the requirements of the FIA, will establish an environmental certification, an initiative to which we ask all Competitors to actively contribute.
We wish all a successful event.

Angelo Sticchi Damiani
President Automobile Club d'Italia



GLI ISCRITTI
ENTRY LIST

N.	Team	Crew/Equipaggio	Nat.	Car/Vettura	Cl/Gr	Priority	Eligibility
1	Volkswagen Motorsport	Ogier Sebastien Ingrassia Julien	Fra Fra	Volkswagen Polo R Wrc	Rc1 Wrc	1	Manufacturer
2	Volkswagen Motorsport	Latvala Jari-Matti Anttila Miikka	Fin Fin	Volkswagen Polo R Wrc	Rc1 Wrc	1	Manufacturer
3	Hyundai Motorsport	Paddon Hayden Kennard John	Nzl Nzl	Hyundai New Generation i20 Wrc	Rc1 Wrc	1	Manufacturer
4	Hyundai Motorsport	Sordo Dani Marti Marc	Esp Esp	Hyundai New Generation i20 Wrc	Rc1 Wrc	1	Manufacturer
5	M-Sport World Rally Team	Ostberg Mads Floene Ola	Nor Nor	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc	1	Manufacturer
6	M-Sport World Rally Team	Camilli Eric Veillas Benjamin	Fra Fra	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc	1	Manufacturer
9	Volkswagen Motorsport Ii	Mikkelsen Andreas Yaeger Synnevaag Anders	Nor Nor	Volkswagen Polo R Wrc	Rc1 Wrc	1	Wrc Team
10	Hyundai Motorsport N	Abbring Kevin Marshall Sebastian	Nld Gbr	Hyundai Generation i20 Wrc	Rc1 Wrc	1	Wrc Team
12	Dmack World Rally Team	Tanak Ott Molder Raigo	Est Est	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc	1	Wrc Team
16	Solberg Henning	Solberg Henning Minor Ilka	Nor Aut	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc	1	
18	Eurolamp World Rally Team	Gorban Valeriy Korsia Volodymyr	Ukr Ukr	Mini Countryman Wrc	Rc1 Wrc	1	
20	Hyundai Motorsport N	Neuville Thierry Gilsoul Nicolas	Bel Bel	Hyundai i20 Wrc	Rc1 Wrc	1	Wrc Team
21	Jipocar Czech National Team	Prokop Martin Tomanek Jan	Cze Cze	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc	1	Wrc Team
30	Yazeed Racing	Al Rajhi Yazeed Orr Michael	Sau Gbr	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc	1	Wrc Team
37	Fwrt	Bertelli Lorenzo Scattolin Simone	Ita Ita	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1 Wrc	1	
31	Peugeot Sport Slovakia	Ptaszek Hubert Szczepaniak Maciek	Pol Pol	Peugeot 208 T16	Rc2 R5	2	Wrc2
42	Fuchs Nicolas	Fuchs Nicolas Mussano Fernando	Per Arg	Skoda Fabia R5	Rc2 R5	2	Wrc2
32	Brr Baumschlager Rallye & Racing Team	Kremer Armin Winklhofer Pirmin	Deu Deu	Skoda Fabia R5	Rc2 R5	2	Wrc2
34	Team Oreca	Suninen Teemu Markkula Mikko	Fin Fin	Skoda Fabia R5	Rc2 R5	2	Wrc2
40	Gilbert Quentin	Gilbert Quentin Jamoul Renaud	Fra Bel	Citroën Ds3 R5	Rc2 R5	2	Wrc2
35	Skoda Motorsport	Lappi Esapekka Ferm Janne	Fin Fin	Skoda Fabia R5	Rc2 R5	2	Wrc2
36	Giordano Quentin	Giordano Quentin Salva Thierry	Fra Fra	Peugeot 208 T16	Rc2 R5	2	Wrc2
38	Bonato Yoann	Bonato Yoann Giraudet Denis	Fra Fra	Citroën Ds3 R5	Rc2 R5	2	Wrc2
49	Bestard Poletti Augusto	Bestard P. Augusto Miguel Mendonca Fernando V.	Pry Pry	Ford Fiesta R5	Rc2 R5	2	Wrc2
39	Peugeot Rally Accademy	Suarez Josè Antonio Carrera Candido	Esp Esp	Peugeot 208 T16	Rc2 R5	2	Wrc2



N.	Team	Crew/Equipaggio	Nat.	Car/Vettura	Cl/Gr	Priority	Eligibility
41	Drive DMack Trophy Team	Aasen Marius	Nor	Ford Fiesta R5	Rc2	2	Wrc2
		Engan Veronica	Nor		R5		
43	Skoda Motorsport	Kopecky Jan	Cze	Skoda Fabia R5	Rc2	2	Wrc2
		Dresler Pavel	Cze		R5		
44	S.a. Motorsport Italia Srl	Scandola Umberto	Ita	Skoda Fabia R5	Rc2	2	Wrc2
		D'amore Guido	Ita		R5		
45	Maurin Julien	Maurin Julien	Fra	Skoda Fabia R5	Rc2	2	Wrc2
		Ural Olivier	Fra		R5		
46	Loubet Pierre Louis	Loubet Pierre Louis	Fra	Citroën Ds3 R5	Rc2	2	Wrc2
		Landais Vincent	Fra		R5		
47	Drive DMack Trophy Team	Karl Kruuda	Est	Ford Fiesta R5	Rc2	2	Wrc2
		Jarveoja Martin	Est		R5		
48	Turán Motorsport Egyesület	Turán Frygies	Hun	Ford Fiesta R5	Rc2	2	Wrc2
		Zsiros Gabor	Hun		R5		
61	Aci Team Italia	Andolfi Fabio	Ita	Peugeot 208 R2	Rc4	3	Wrc3
		Fenoli Paolo Simone	Ita		R2		
62	Aci Team Italia	De Tommaso Damiano	Ita	Peugeot 208 R2	Rc4	3	Wrc3
		Rocca Paolo	Ita		R2		
63	Brazzoli Enrico	Brazzoli Enrico	Ita	Peugeot 208 R2	Rc4	3	Wrc3
		Barone Maurizio	Ita		R2		
64	Giusti Igor	Giusti Igor	Fra	Peugeot 208 R2	Rc4	3	Wrc3
		Dini Gilbert	Fra		R2		
81	Della Casa Federico	Della Casa Federico	Che	Ford Fiesta Rs Wrc	Rc1		
		Pozzi Domenico	Ita		Wrc		
82	Eurolamp World Rally Team	Maarend Mait	Est	Mini Countryman Wrc	Rc1		
		Kapp Mihkel	Est		Wrc		
83	Tononi Roberto	Tononi Roberto	Ita	Ford Fiesta Wrc	Rc1		
		Comini Paolo	Ita		Wrc		
84	Dettori Giuseppe	Dettori Giuseppe	Ita	Ford Fiesta R5	Rc2		
		Pisano Carlo	Ita		R5		
33	Motorsport Italia Srl	Rendina Max	Ita	Ford Fiesta R5	Rc2		
		Inglesi Emanuele	Ita		R5		
85	Hoelbling Luca	Hoelbling Luca	Ita	Skoda Fabia R5	Rc2		
		Grassi Mauro	Ita		R5		
86	Bitti Giovanni	Bitti Giovanni	Ita	Peugeot 207 S2000	Rc2		
		Achenza Stefano	Ita		S2000		
87	Covi Carlo	Covi Carlo	Ita	Peugeot 207 S2000	Rc2		
		Angi Simone	Ita		S2000		
88	Marrone Francesco	Marrone Francesco	Ita	Mitsubishi Lancer Evo Ix	Rc2		
		Fresu Francesco	Ita		Nr4		
89	Leoni Gianluca	Leoni Gianluca	Ita	Subaru Impreza Sti	Rc2		
		Torricelli Vincenzo	Ita		Nr4		
90	Catania Davide	Catania Davide	Ita	Peugeot 208 Vti R2	Rc4		
		Salis Fabio	Ita		R2		
91	Leoni Alessandro	Leoni Alessandro	Ita	Citroen C2 R2	Rc4		
		Demontis Marco	Ita		R2		
92	Fusi Matteo	Fusi Matteo	Ita	Abarth 500 R3t	Rc3		
		Salgaro Nicolò	Ita		R3		

I PROTAGONISTI

THE CON

1 SÉBASTIEN OGIER



FRANCIA/FRANCE
17/12/1983
34 VITTORIE/34 WINS
CAMPIONE DEL MONDO 2013-14-15
WORLD CHAMPION 2013-14-15
www.sebastienogier.com

2 JARI-MATTI LATVALA



FINLANDIA/FINLAND
3/4/1985
16 VITTORIE/16 WINS
VICE CAMPIONE DEL MONDO 2010-14-15
2nd IN WRC 2010-14-15
www.jmlatvala.com

9 ANDREAS MIKKELSEN



NORVEGIA/NORWAY
22/6/1989
1 VITTORIA/1 WIN
3° NEL MONDIALE 2014-15
3th IN WRC 2014-15
www.jmlatvala.com



VOLKSWAGEN MOTORSPORT

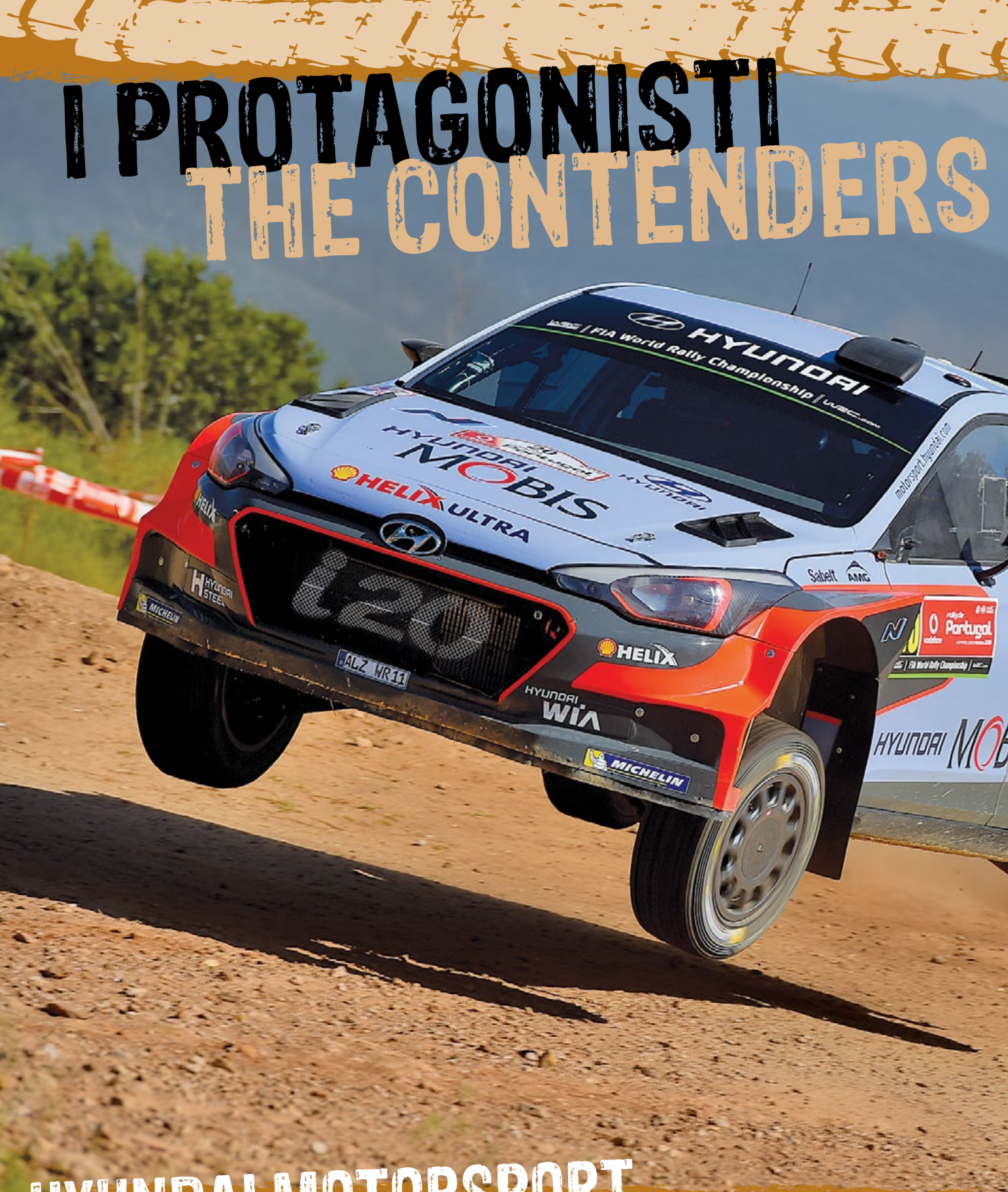
VOLKSWAGEN POLO R

TENDERS


Volkswagen
FIA World Rally Championship
A. Mikkelsen
A. Jaeger
Castrol EDGE
Red Bull
MICHELIN
WOB VW140
rallye Portugal

WRC

I PROTAGONISTI
THE CONTENDERS



HYUNDAI MOTORSPORT
HYUNDAI i20 WRC NEW



3



HAYDEN
PADDON

NUOVA ZELANDA/NEW ZEALAND
20/4/1987
1 VITTORIA/1 WIN
CAMPIONE DEL MONDO PRODUZIONE 2001/PRODUCTION WORLD CHAMPION 2011
www.haydenpaddon.com

4



DANI
SORDO

SPAGNA/SPAIN
2/5/1983
1 VITTORIA/1 WIN
CAMPIONE DEL MONDO JUNIOR 2005
JUNIOR WORLD CHAMPION 2005
www.danielsordo.com

10



KEVIN
ABBRING

OLANDA/HOLLAND
20/1/1989
11° SVEZIA E GERMANIA 2015
11th IN SWEDEN AND GERMANY 2015
www.kevinabbring.com

20



THIERRY
NEUVILLE

BELGIO/BELGIUM
16/6/1988
1 VITTORIA/1 WIN
VICE CAMPIONE DEL MONDO 2013
2nd IN WRC 2013
www.thierryneuville.be

GENERATION

I PROTAGONISTI
THE CONTEND



MADS
ØSTBERG

NORVEGIA/NORWAY
11/10/1987
1 VITTORIA/1 WIN
www.madsostberg.no

5



ERIC
CAMILLI

FRANCIA/FRANCE
6/9/1987
5° PORTOGALLO 2016
5th IN PORTUGAL 2016
www.ericcamilli.com

6

MSPORT
FORD FIESTA RS WRC



OTT
TANAK

ESTONIA
15/10/1987
3° IN SARDEGNA 2012 E POLONIA 2015
3th IN SARDINIA 2012 AND POLAND 2015
@OttTanak

12

DMACK WRT
FORD FIESTA RS WRC

ERS



16

HENNING SOLBERG

NORVEGIA/NORWAY
8/1/1973
3° IN TURCHIA 2006, NORVEGIA E GIAPPONE 2007, SVEZIA 2008, POLONIA 2009, RAC 2011/3th IN TURKEY 2006, NORWAY AND JAPAN 2007, SWEDEN 2008, POLAND 2009, GB 2011

SOLBERG TEAM
FORD FIESTA RS WRC

21

MARTIN
PROKOP



REPUBBLICA CECA/CZECH REPUBLIC
4/10/1982
CAMPIONE DEL MONDO JUNIOR 2009
JUNIOR WORLD CHAMPION 2009
www.martinprokop.com

JIPO CAR WRT
FORD FIESTA RS WRC



YAZEED
AL RAJHI



ARABIA SAUDITA/SAUDI ARABIA
30/9/1981
8° IN GRECIA 2012/8th IN GREECE 2012
www.yazeedracing.com

30

YAZEED RACING
FORD FIESTA RS WRC

I PROTAGONISTI
THE CONTEND



FWRT
FORD FIESTA RS WRC

37



LORENZO BERTELLI

10/5/1988
3° NEL WRC2 2014/
3th IN WRC2 2014
@fuckmatie37



61



FABIO ANDOLFI

5/12/1984
CAMPIONE ITALIANO JUNIOR 2013/JUNIOR ITALIAN CHAMPION 2013
www.aciteamitalia.it

ERS

SA MOTORSPORT

SKODA FABIA R5



44



UMBERTO

SCANDOLA

5/12/1984
CAMPIONE ITALIANO 2013/ITALIAN CHAMPION 2013
@SKODAScandola
www.skoda-auto.it/motorsport



ACI TEAM ITALIA

PEUGEOT 208 R2

62



DAMIANO

DE TOMMASO

5/2/1996
10° NEL WRC3 2015
10th IN WRC3 2015
www.aciteamitalia.it

IL PERCORSO
THE ITINERARY

Il Rally Italia Sardegna ha fatto 13. Quella del 2016 è infatti la tredicesima edizione della manifestazione organizzata dall'Automobile Club d'Italia con la partnership della Regione Sardegna. La gara, sesta manche del campionato del mondo rally, in programma dal 9 al 12 giugno, ha cambiato ancora una volta il suo look e quest'anno si svolge tutta nel nord dell'isola, interessando solo le province di Sassari e Olbia-Tempio: niente più trasferte a Cagliari e Oristano pertanto.
La location dell'evento viene confermata per il terzo anno consecutivo nella città di Alghero e le novità assolute sono lo shakedown a Olmedo-Monte Baranta e le speciali di Tula e Sassari-Argentiera. Dopo un anno di stop, inoltre, ritornano i tratti cronometrati di Castelsardo e Tergu-Osilo. Infine, l'ultima novità è che la superspeciale d'apertura del giovedì sera si disputa all'Ittiri Arena Show, dopo i consensi ottenuti lo scorso anno dall'omonima prova.
Confermata la location del parco assistenza ad Alghero, tra le banchine del porto turistico, le "ramblas" ed il Piazzale della Pace; così come sala stampa, direzione gara e quartier generale della manifestazione, ospitati anche quest'anno nel prestigioso complesso di Lu Qualté. Passando al percorso dell'appuntamento italiano del mondiale rally, l'edizione 2016 prevede tre tappe suddivise in 19 prove speciali e 324,60 km cronometrati.

Rally Italia Sardegna scored thirteen, the 2016 edition is the thirteenth edition of this event, organized by Automobil Club d'Italia in partnership with Region Sardinia. The race, sixth round of 2016 FIA World Rally Championship, is going to be run from 9th to 12th June and it changed once again its look. This year the event is going to take place on the north of the island, involving the provinces of Sassari and Olbia-Tempio, no more travelling to Cagliari or Oristano. The town of Alghero has been confirmed as base of the event for the third year. Absolute novelties are the Shakedown at Olmedo-Monte Baranta and the new Special Stages Tula and Sassari-Argentiera. After a year's absence the stages Castelsardo and Tergu-Osilo are back. Least but not last novelty is that the opening stage on Thursday is going to be held at the Ittiri Arena Show, that last year obtained a good success as stage with the same name.
It's been confirmed the location of the Service Park in Alghero, among the wharfs of the tourist harbour, the "Ramblas" and Piazzale della Pace. The Press Room, the Race Control and the Rally HQ will be hosted once again inside the prestigious Lu Qualtè building in the center of the town.
The route of the Italian round of the World Rally Championship provides this year three Days' race, with 19 Special Stages, for a total of 324.60 timed kilometers.

COME, DOVE E QUANDO
HOW, WHERE AND WHEN

June 9th - June 12th

Giovedì 9 giugno/Thursday June 9th
Shakedown: Olmedo-Monte Baranta (km 3,69) at 08:00

Giorno 1/Day One
Giovedì 9-Venerdì 10 giugno/Thursday June 9th /Friday June 10th
Lunghezza totale/Total length
PS/SS - 102,86 km
Giovedì 9/Thursday 9th
PS/SS 1 Ittiri Arena Show (km 2,00) 18:00
Venerdì 10/Friday 10th
PS/SS 2-6 Ardara-Ozieri (km 7,50) 9:35 -15:15
PS/SS 3-7 Tula (km 15,00) 10:12 – 15:52
PS/SS 4-8 Castelsardo (km 14,02) 11:10 – 16:50
PS/SS 5-9 Tergu (km 14,91) 11:51 – 17:31

Giorno 2/Day Two
Sabato 11 giugno/Saturday June 11th
Lunghezza totale/Total length
PS/SS - 177,70 km
PS/SS 10-13 Monti di Alà (km 22,20) 08:10-16:01
PS/SS 11-14 Coiluna-Loelle (km 22,39) 08:53-1644
PS/SS 12-15 Monte Lerno (km 44,26) 09:59-17:50

Giorno 3/Day Three
Domenica 12 giugno/Sunday June 12th
Lunghezza totale/Total length
PS/SS - 42,04 km
PS/SS 16-18 Cala Flumini (km 14,06) 08:27 – 11:04
PS/SS 17-19 Sassari-Argentiera (km 6,96) 09:08-12:08

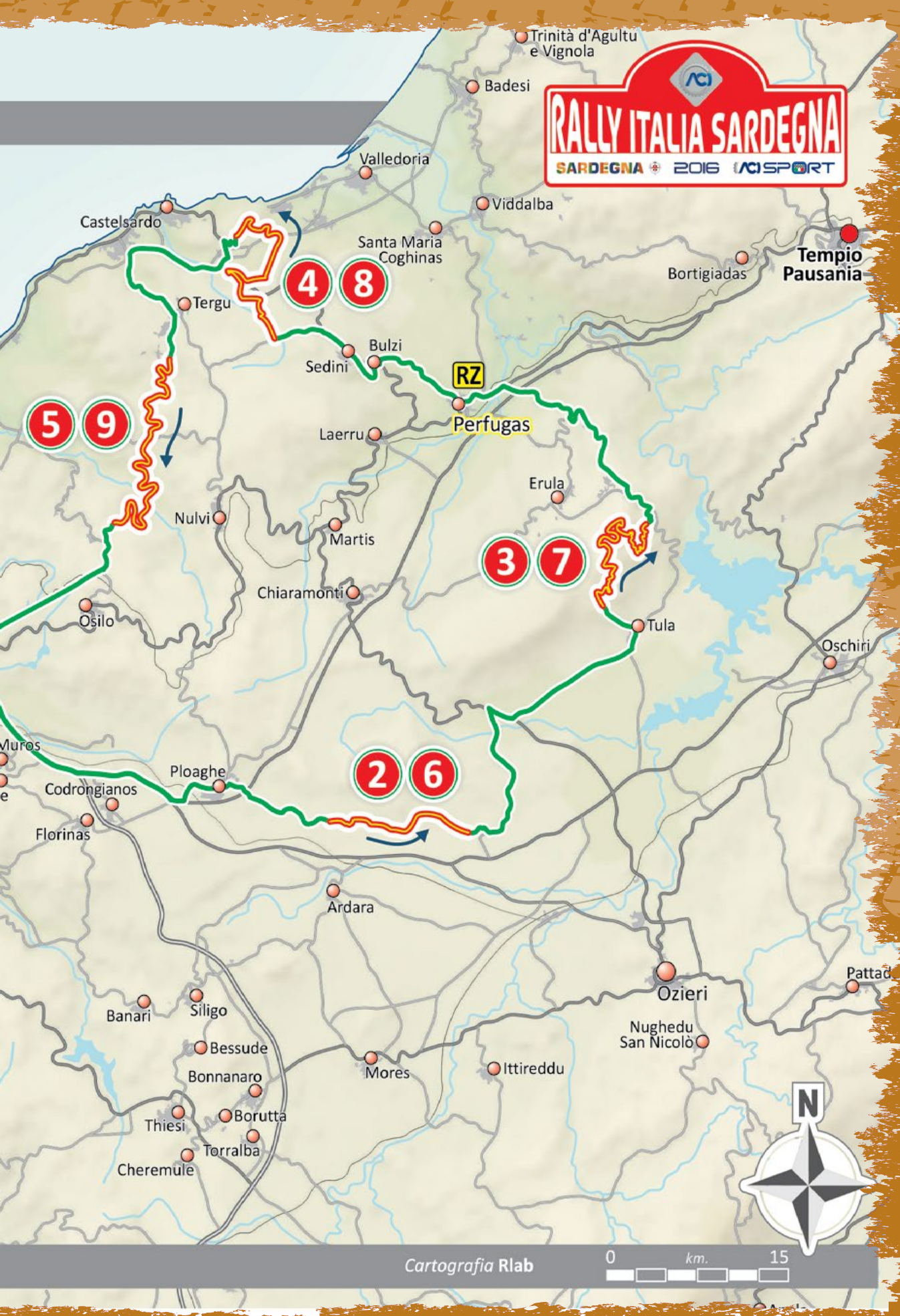


GIORNO UNO
DAY ONE


RALLY ITALIA SARDEGNA
SARDEGNA 2016 ACI SPORT
Sassari
Ossi
Muros
Tissi
Cargeghe
Usini
Codrongianos
Ploaghe
Florinas
Uri
Lago del Cuga
Ittiri
1
Putifigari
Banari
Thiesi
Villanova Monteleone
Romana
N
Cartografia Rlab
0
km.
10



GIORNO UNO
DAY ONE

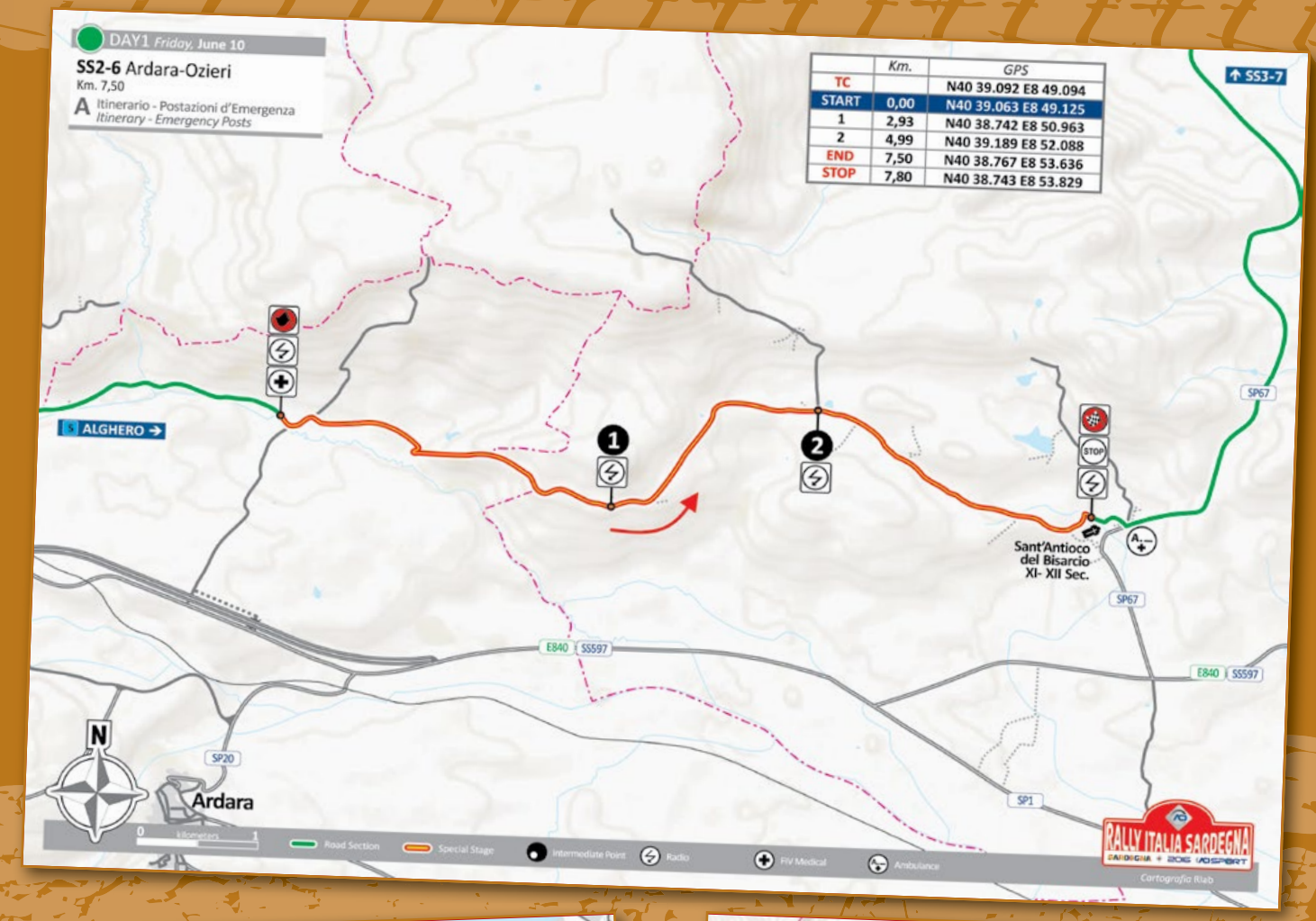

RALLY ITALIA SARDEGNA
SARDEGNA 2016 ACI SPORT
Trinità d'Agultu e Vignola
Badesi
Valledoria
Viddalba
Castelsardo
Santa Maria Coghinas
Bortigiadas
Tempio Pausania
Tergu
Bulzi
Sedini
RZ
Perfugas
Laerru
Erula
Nulvi
Martis
Chiaramonti
Osilo
Tula
Oschiri
Muros
Ploaghe
Codrongianos
Florinas
Ardara
Ozieri
Pattad
Banari
Siligo
Bessude
Bonnanaro
Mores
Ittireddu
Nughedu San Nicolò
Thiesi
Borutta
Torralba
Cheremule
4
8
5
9
3
7
2
6
N
Cartografia Rlab
0
km.
15

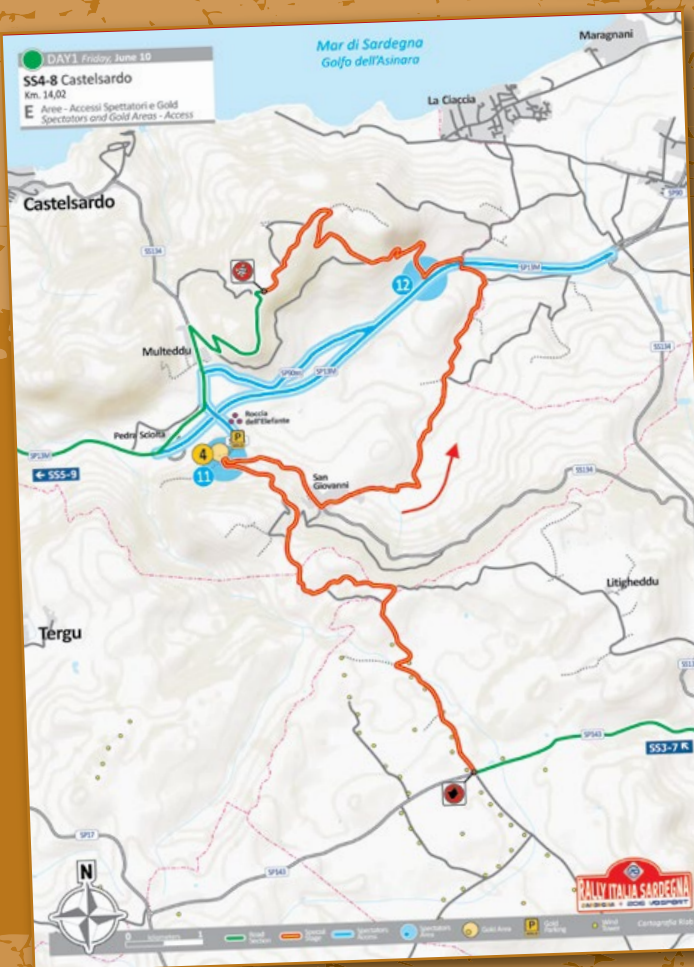
GIORNO UNO
DAY ONE

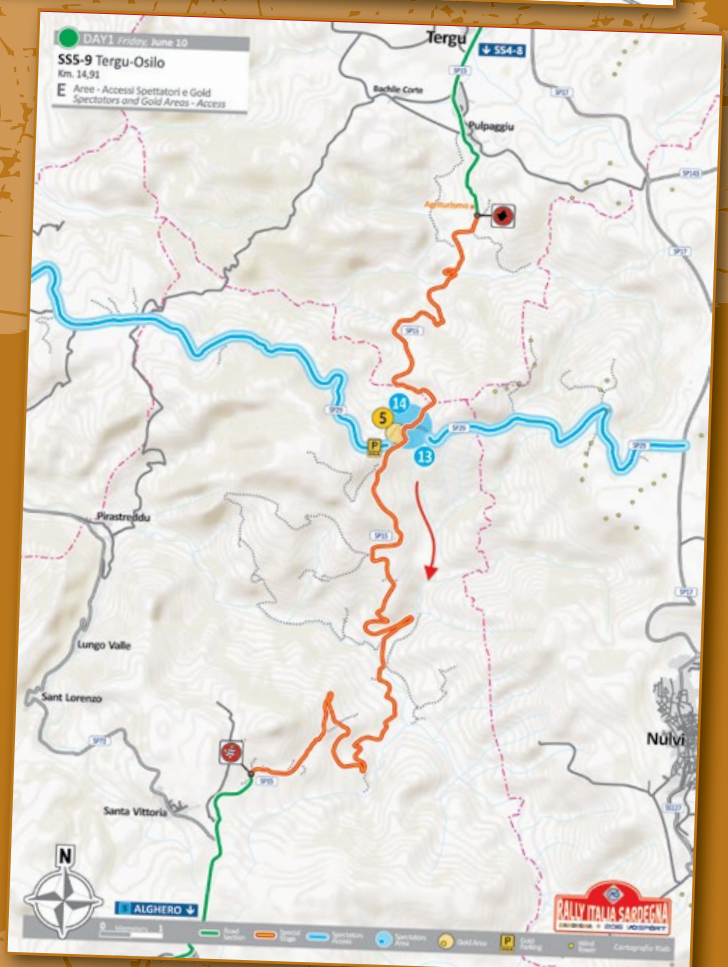







DAY1 Friday, June 10
SS2-6 Ardara-Ozieri
Km. 7,50
A Itinerario - Postazioni d'Emergenza
Itinerary - Emergency Posts
Km.
GPS
TC
N40 39.092 E8 49.094
START 0,00 N40 39.063 E8 49.125
1 2,93 N40 38.742 E8 50.963
2 4,99 N40 39.189 E8 52.088
END 7,50 N40 38.767 E8 53.636
STOP 7,80 N40 38.743 E8 53.829
SS3-7
ALGHERO
SP67
Sant'Antioco del Bisarcio XI- XII Sec.
E840 SS597
SP20
Ardara
SP1
Road Section
Special Stage
Intermediate Point
Radio
FIV Medical
Ambulance
RALLY ITALIA SARDEGNA
Cartografia Rlab


DAY1 Friday, June 10
SS4-8 Castelsardo
Km. 14,02
E Aree - Accessi Spettatori e Gold
Spectators and Gold Areas - Access
Mar di Sardegna
Golfo dell'Asinara
Maragnani
La Ciaccia
Castelsardo
Multeddu
Pedra Sciolta
San Giovanni
SS5-9
Litigheddu
Tergu
SS3-7
RALLY ITALIA SARDEGNA


DAY1 Friday, June 10
SS5-9 Tergu-Osilo
Km. 14,91
E Aree - Accessi Spettatori e Gold
Spectators and Gold Areas - Access
Tergu
SS4-8
Pulpaggiu
Pirastreddu
Lungo Valle
Sant Lorenzo
Santa Vittoria
Nùlvi
ALGHERO
RALLY ITALIA SARDEGNA

Day 2 - Saturday, June 11 Giorno 2 - Sabato 11 giugno



GIORNO DUE

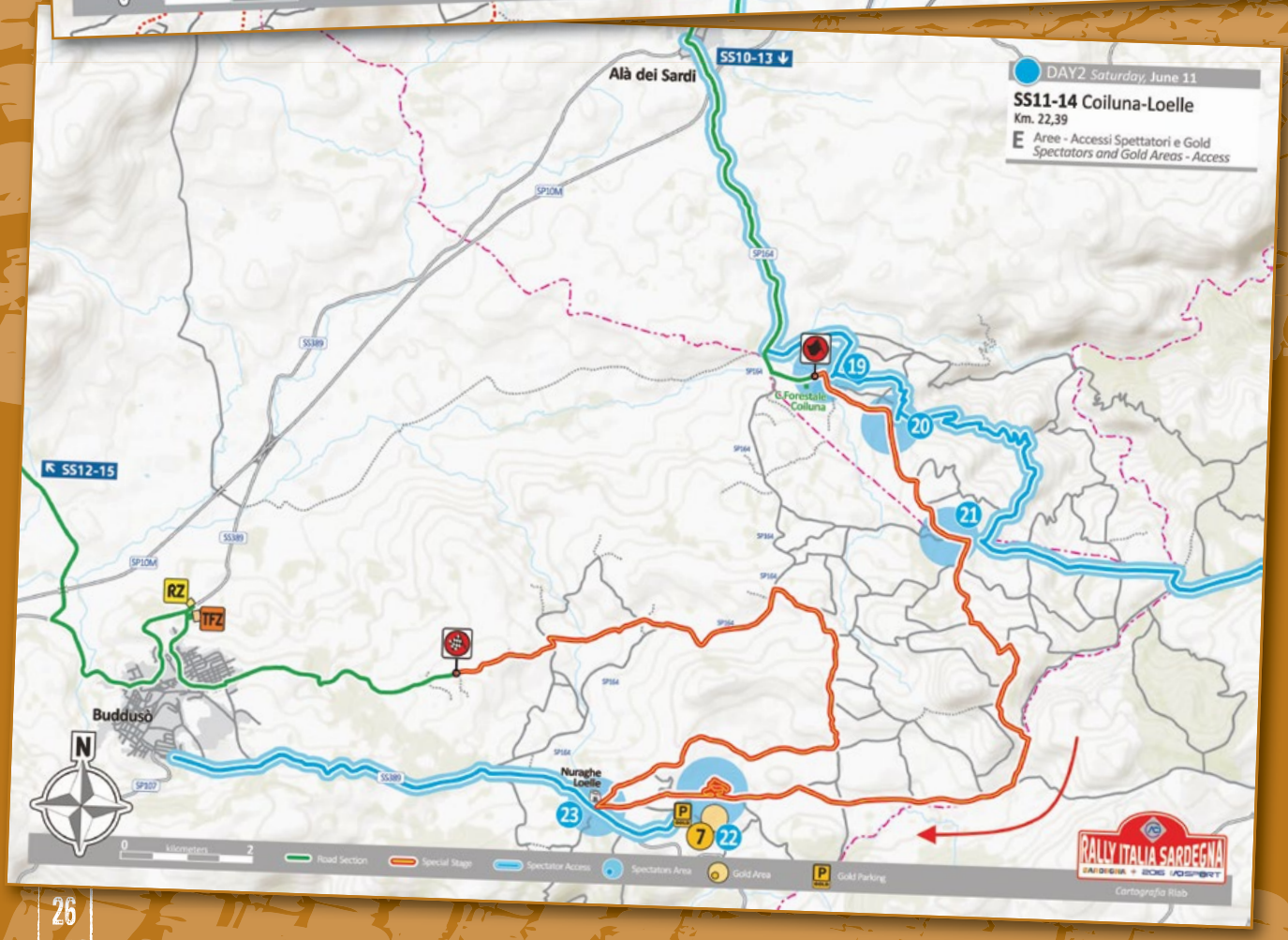
DAY TWO

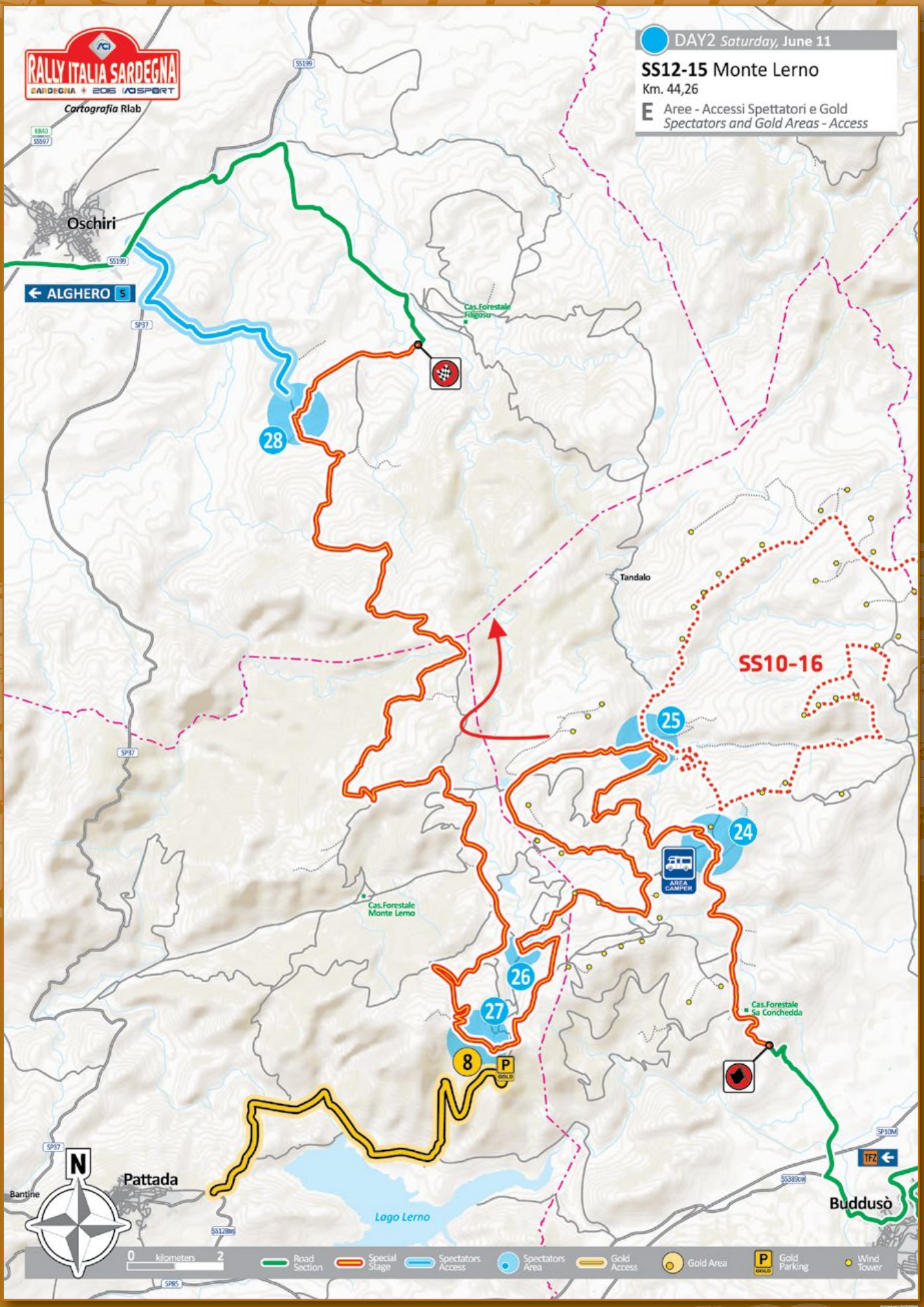

RALLY ITALIA SARDEGNA
SARDEGNA 2016
Badesi
Valledoria
Aggius
Luras
Viddalba
Santa Maria Coghinas
Bortigiadas
Tempio Pausania
Telti
Bulzi
Sedini
Perfugas
Laerru
Erula
Berchidda
Monti
Martis
monti
Tula
Oschiri
10
13
Alà dei Sardi
12
15
Ardara
Pattada
Ozieri
Buddusò
RZ
TFZ
11
14
Nughedu San Nicolò
Mores
Ittireddu
Osidda
Ona
Bitti
Nule
Bultei
Benetutti
Anela
Bono
Burgos
Bottidda
Esporlatu
Illorai
Lollove
N
une
Cartografia Rlab
0
km.
15

GIORNO DUE

DAY TWO

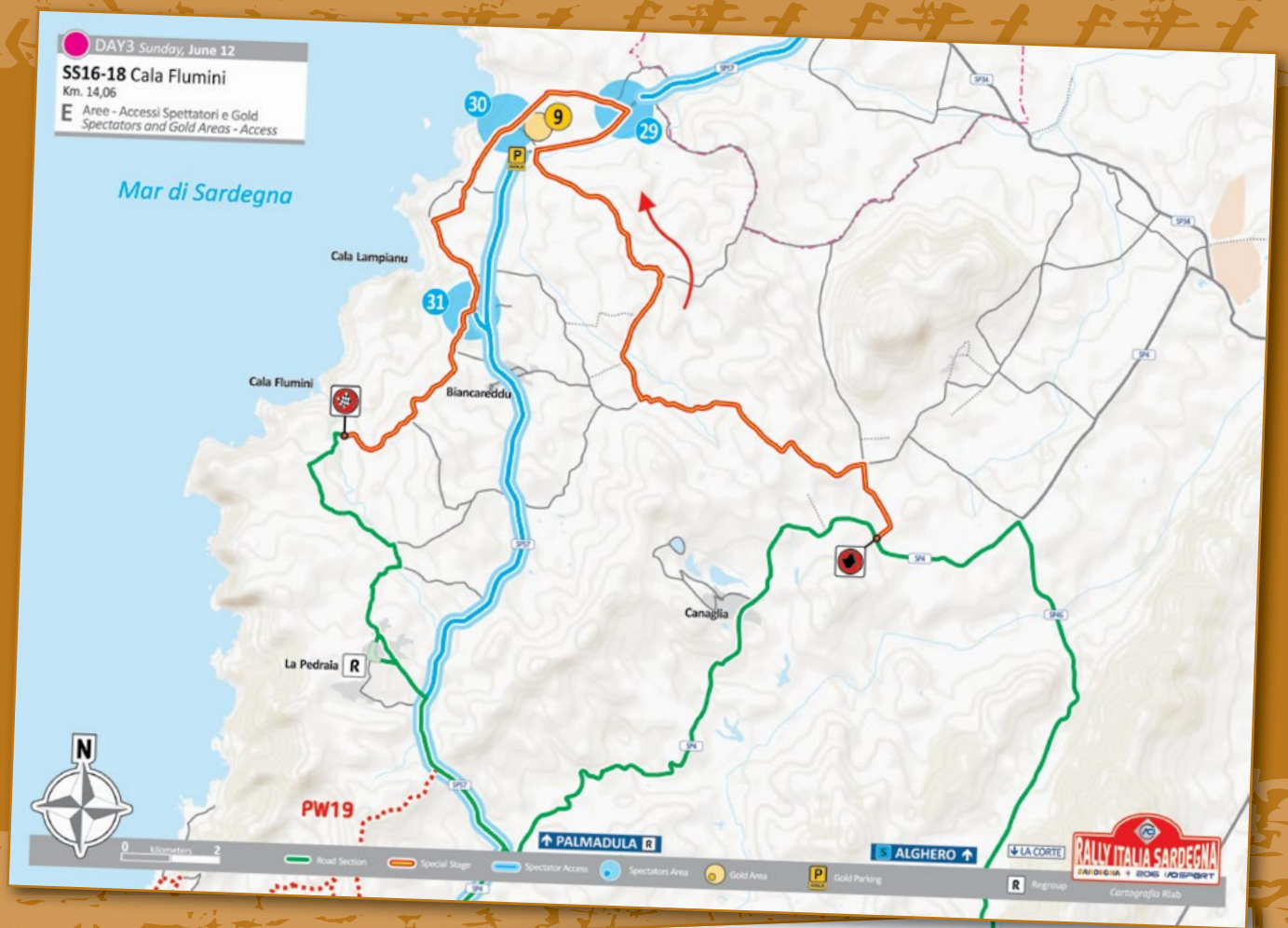


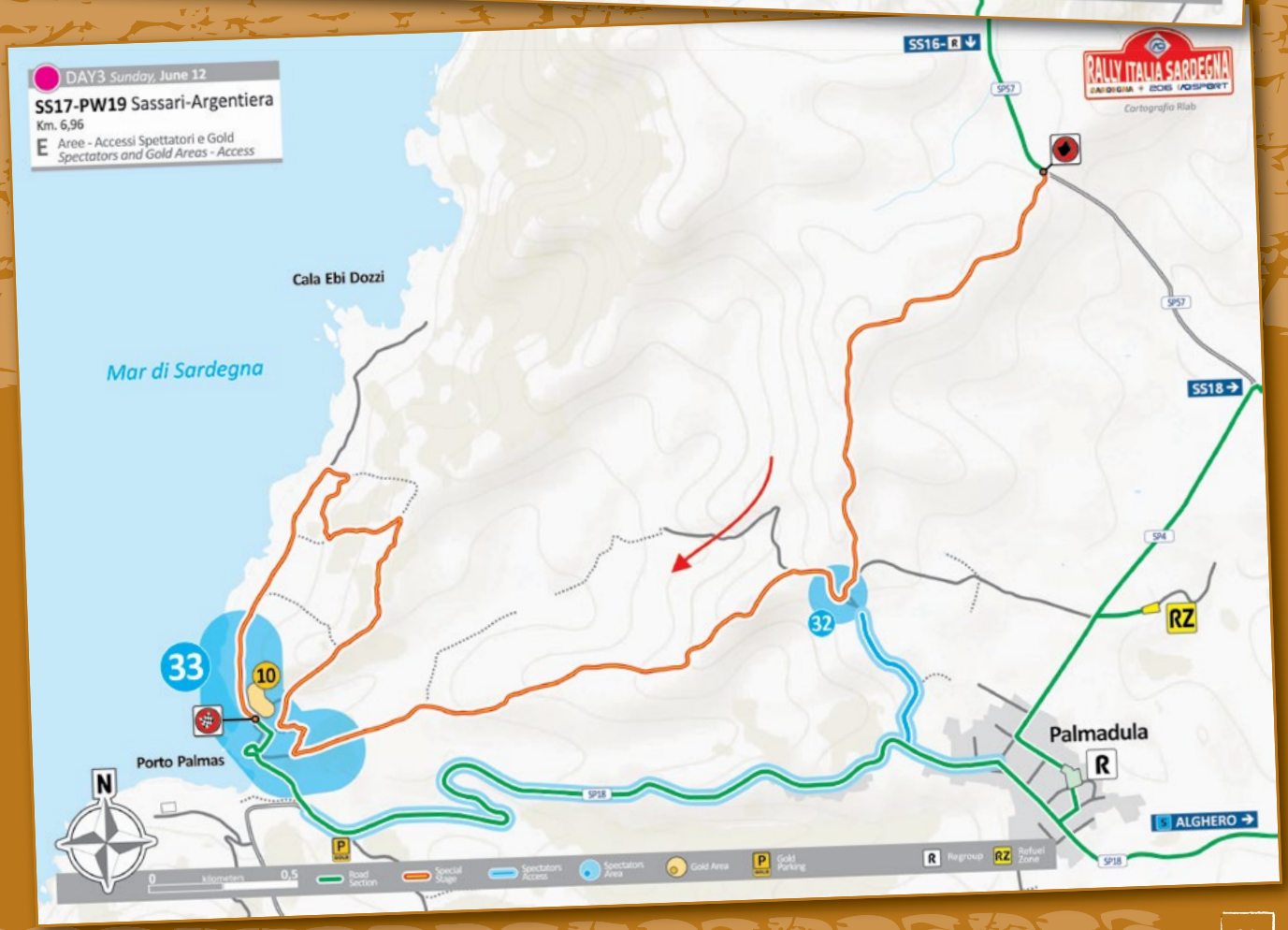



RALLY ITALIA SARDEGNA
SARDEGNA + 2015 WRSPORT
Cartografia Rlab
DAY2 Saturday, June 11
SS12-15 Monte Lerno
Km. 44,26
E Aree - Accessi Spettatori e Gold
Spectators and Gold Areas - Access
Oschiri
ALGHERO
Cas.Forestale Filigosu
28
Tandalo
SS10-16
25
24
AREA CAMPER
Cas.Forestale Monte Lerno
26
27
Cas.Forestale Sa Conchedda
8
P GOLD
N
Pattada
Bantine
Lago Lerno
Buddusò
TFZ
0 kilometers 2
Road Section
Special Stage
Spectators Access
Spectators Area
Gold Access
Gold Area
P Gold Parking
Wind Tower



GIORNO TRE
DAY THREE


DAY3 Sunday, June 12
SS16-18 Cala Flumini
Km. 14,06
E Aree - Accessi Spettatori e Gold
Spectators and Gold Areas - Access
Mar di Sardegna
Cala Lampianu
Cala Flumini
Biancareddu
Canaglia
La Pedraia
PW19
PALMADULA
ALGHERO
LA CORTE
RALLY ITALIA SARDEGNA
Cartografia Rlab
Road Section
Special Stage
Spectator Access
Spectators Area
Gold Area
Gold Parking
Regroup


DAY3 Sunday, June 12
SS17-PW19 Sassari-Argentiera
Km. 6,96
E Aree - Accessi Spettatori e Gold
Spectators and Gold Areas - Access
SS16-
RALLY ITALIA SARDEGNA
Cartografia Rlab
Cala Ebi Dozzi
Mar di Sardegna
SS18
RZ
Palmadula
Porto Palmas
ALGHERO
Road Section
Special Stage
Spectators Access
Spectators Area
Gold Area
Gold Parking
Regroup
Refuel Zone

IL PROGRAMMA
THE SCHEDULE

RALLY ITALIA SARDEGNA 2016

Shakedown — *Thursday 9 June 2016*

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	AVS	First car due
	ALGHERO - Service Park **OUT**						
	Olmedo Shakedown Start		15,05	15,05			
SD	*OLMEDO Shakedown*	*3,69*					*08:00*
	ALGHERO - Service Park **IN**		20,64	24,33			
	Totals	**3,69**	**35,69**	**39,38**			

Shakedown

Start (Section 1) — *Thursday 9 June 2016*

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	AVS	First car due
RZ	Refuel - Alghero						
	Distance to next refuel	(2,00)	(58,99)	(60,99)			
0	Alghero - START						17:00
1	Ittiri		29,22	29,22	00:57	30,8	17:57
SSS 1	*ITTIRI ARENA SHOW*	*2,00*			*00:03*		*18:00*
1A	ALGHERO - Parc Fermé **IN**		28,72	30,72	01:00	30,7	19:00

Section 1

Vers. 29/04/2016	Thursday totals	2,00	57,94	59,94

Sunrise - Sunset
Ittiri 5h59- 20h56

Re-Start (Sections 2,3) — *Friday 10 June 2016*

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	AVS	First car due
1B	Alghero - Parc Fermé **OUT**						08:00
A	***SERVICE - Alghero***	(0,00)	(0,00)	(0,00)	00:18		
1C	Alghero - Service **OUT**						08:18
RZ 1	Refuel - Alghero (1,05) + (60,06)						
	Distance to next refuel	(22,50)	(96,85)	(119,35)			
2	Binzana		61,11	61,11	01:14	49,5	09:32
SS 2	*ARDARA - OZIERI 1*	*7,50*			*00:03*		*09:35*
3	Su Sannideddu		19,75	27,25	00:34	48,1	10:09
SS 3	*TULA 1*	*15,00*			*00:03*		*10:12*
RZ 2	Refuel - Perfugas (17,04) + (12,03)						
	Distance to next refuel	(28,93)	(77,96)	(106,89)			
4	Sedini		29,07	44,07	00:55	48,1	11:07
SS 4	*CASTELSARDO 1*	*14,02*			*00:03*		*11:10*
5	Tergu		15,86	29,88	00:38	47,2	11:48
SS 5	*TERGU - OSILO 1*	*14,91*			*00:03*		*11:51*
5A	Regroup & Technical Zone **IN**		49,02	63,93	01:17	49,8	13:08
	REGROUP & TECHNICAL ZONE - Alghero				00:20		
5B	Regroup & Technical Zone **OUT** / Service **IN**						13:28
B	***SERVICE - Alghero***	(51,43)	(174,81)	(226,24)	00:30		
5C	Service **OUT**						13:58
RZ 3	Refuel - Alghero (1,05) + (60,06)						
	Distance to next refuel	(22,50)	(96,85)	(119,35)			
6	Binzana		61,11	61,11	01:14	49,5	15:12
SS 6	*ARDARA - OZIERI 2*	*7,50*			*00:03*		*15:15*
7	Su Sannideddu		19,75	27,25	00:34	48,1	15:49
SS 7	*TULA 2*	*15,00*			*00:03*		*15:52*
RZ 4	Refuel - Perfugas (17,04) + (12,03)						
	Distance to next refuel	(28,93)	(79,00)	(107,93)			
8	Sedini		29,07	44,07	00:55	48,1	16:47
SS 8	*CASTELSARDO 2*	*14,02*			*00:03*		*16:50*
9	Tergu		15,86	29,88	00:38	47,2	17:28
SS 9	*TERGU - OSILO 2*	*14,91*			*00:03*		*17:31*
9A	Sassari - Piazza Italia		15,13	30,04	00:44	41,0	18:15
9B	Parc Fermé & Technical Zone **IN**		34,93	34,93	00:45	46,6	19:00
9C	Parc Fermé **OUT** / Flexi Service **IN**				00:10		
C	***FLEXI SERVICE - Alghero***	(51,43)	(175,85)	(227,28)	00:48		
9D	Flexi Service **OUT** - Parc Fermé **IN**						
	All cars must be returned to Parc Fermé no later than					*Friday at*	22:00

Section 2 / Section 3

Vers. 29/04/2016	Friday totals	102,86	350,66	453,52

Sunrise - Sunset
Osilo 5h59- 20h57

RALLY ITALIA SARDEGNA 2016

Re-Start (Sections 4,5) — *Saturday 11 June 2016*

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	AVS	First car due
9E	Alghero - Parc Fermé **OUT**						05:30
D	***SERVICE - Alghero***	(0,00)	(0,00)	(0,00)	00:18		
9F	Alghero - Service **OUT**						05:48
RZ 5	Refuel - Alghero (1,05) + (105,95)						
	Distance to next refuel		(105,95)	(105,95)			
RZ 6	Refuel - Buddusò (105,95) + (8,02)						
	Distance to next refuel	(44,59)	(23,18)	(67,77)			
10	Su Jaganu		115,02	115,02	02:19	49,6	08:07
SS 10	*MONTI DI ALA' 1*	*22,20*			*00:03*		*08:10*
11	Punta Latari		10,51	32,71	00:40	49,1	08:50
SS 11	*COILUNA - LOELLE 1*	*22,39*			*00:03*		*08:53*
11A	TFZ **IN**		4,47	26,86	00:33	48,8	09:26
TFZ 1	*TYRE FITTING ZONE – Buddusò*	(44,59)	(130,00)	(174,59)	00:10		
11B	TFZ **OUT**						09:36
RZ 7	Refuel - Buddusò (0,18) + (6,04)						
	Distance to next refuel	(44,26)	(104,06)	(148,32)			
12	Nuraghe Ruju		6,22	6,22	00:20	18,7	09:56
SS 12	*MONTE LERNO 1*	*44,26*			*00:03*		*09:59*
12A	Regroup & Technical Zone **IN**		96,97	141,23	02:50	49,8	12:49
	REGROUP & TECHNICAL ZONE - Alghero				00:20		
12B	Regroup & Technical Zone **OUT** / Service **IN**						13:09
E	***SERVICE - Alghero***	(44,26)	(103,19)	(147,45)	00:30		
12C	Service **OUT**						13:39
RZ 8	Refuel - Alghero (1,05) + (105,95)						
	Distance to next refuel		(105,95)	(105,95)			
RZ 9	Refuel - Buddusò (105,95) + (8,02)						
	Distance to next refuel	(44,59)	(23,18)	(67,77)			
13	Su Jaganu		115,02	115,02	02:19	49,6	15:58
SS 13	*MONTI DI ALA' 2*	*22,20*			*00:03*		*16:01*
14	Punta Latari		10,51	32,71	00:40	49,1	16:41
SS 14	*COILUNA - LOELLE 2*	*22,39*			*00:03*		*16:44*
14A	TFZ **IN**		4,47	26,86	00:33	48,8	17:17
TFZ 2	*TYRE FITTING ZONE – Buddusò*	(44,59)	(130,00)	(174,59)	00:10		
14B	TFZ **OUT**						17:27
RZ 10	Refuel - Buddusò (0,18) + (6,04)						
	Distance to next refuel	(44,26)	(104,06)	(148,32)			
15	Nuraghe Ruju		6,22	6,22	00:20	18,7	17:47
SS 15	*MONTE LERNO 2*	*44,26*			*00:03*		*17:50*
15A	Regroup & Technical Zone **IN**		96,97	141,23	02:50	49,8	20:40
15B	Parc Fermé **OUT** / Flexi Service **IN**				00:10		
F	***FLEXI SERVICE - Alghero***	(44,26)	(103,19)	(147,45)	00:48		
15C	Flexi Service **OUT** - Parc Fermé **IN**						
	All cars must be returned to Parc Fermé no later than					*Sunday at*	23:40

Section 4 / Section 5

Vers. 29/04/2016	Saturday totals	177,70	466,38	644,08

Sunrise - Sunset
Oschiri 5h55 - 20h53

Re-Start (Sections 6,7,8) — *Sunday 12 June 2016*

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	AVS	First car due
15D	Parc Fermé **OUT** - Service **IN**						07:20
G	***SERVICE - Alghero***	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(00:18)		
15E	Service **OUT**						07:38
RZ 11	Refuel - Alghero (1,05) + (34,17)						
	Distance to next refuel	(21,02)	(43,70)	(64,72)			
16	Canaglia		35,22	35,22	00:46	45,9	08:24
SS 16	*CALA FLUMINI 1*	*14,06*			*00:03*		*08:27*
17	Lu Laccheddu		4,42	18,48	00:28	39,6	08:55
SS 17	*SASSARI - ARGENTIERA 1*	*6,96*			*00:13*		*09:08*
17A	Regroup & Technical Zone **IN**		4,20	11,16	00:20	33,5	09:28
	REGROUP - Palmadula				01:10		
17B	Regroup & Technical Zone **OUT**						10:38
RZ 12	Refuel - Palmadula (0,91) + (7,81)						
	Distance to next refuel	(21,02)	(46,52)	(67,54)			
18	Canaglia		8,72	8,72	00:23	22,7	11:01
SS 18	*CALA FLUMINI 2*	*14,06*			*00:03*		*11:04*
18A	Regroup & Technical Zone **IN**		3,06	17,12	00:26	39,5	11:30
	REGROUP - La Pedrala				00:30		
18B	Regroup & Technical Zone **OUT**						12:00
19	Lu Laccheddu		1,34	1,34	00:05	16,1	12:05
SS 19	*SASSARI - ARGENTIERA 2 - PW STAGE*	*6,96*			*00:03*		*12:08*
19A	Regroup & Technical Zone **IN**		34,31	41,27	00:59	42,0	13:07
	REGROUP & TECHNICAL ZONE - Alghero				00:03		
19B	Regroup & Technical Zone **OUT** / Service **IN**						13:10
H	***SERVICE - Alghero***	(42,04)	(91,27)	(133,31)	(00:10)		
19C	Service **OUT** - Finish - Holding **IN**						13:20
	Podium						00:25 13:45

Section 6 / Section 7 / Section 8

Vers. 29/04/2016	Sunday totals	42,04	91,27	133,31

Sunrise - Sunset
Alghero 5h59 - 20h57

Day	n° SS	Km SS	Km RS	Tot Km	% SS	1st Car
Thursday - Section 1	1	2,00	57,94	59,94	3,34%	17h00 - 19h00
Friday - Sections 2 and 3	8	102,86	350,66	453,52	22,68%	08h00 - 19h00
Saturday - Sections 4 and 5	6	177,70	466,38	644,08	27,59%	05h30 - 20h40
Sunday - Sections 6, 7 and 8	4	42,04	91,27	133,31	31,54%	07h20 - 13h20
TOTALS OF THE RALLY	**19**	**324,60**	**966,25**	**1290,85**	**25,15%**	





RAW PERFORMANCE

The WRC counts on Lexar® to capture all the action.



WRC FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

Lexar by Micron

Official Partner of the FIA World Rally Championship

©2016 Micron Consumer Products Group, Inc. All rights reserved. Information, products, and/or specifications are subject to change without notice. Neither Lexar nor Micron Technology, Inc. is responsible for omissions or errors in typography or photography. Lexar and the Lexar logo are trademarks of Micron Consumer Products Group, Inc. Micron and the Micron logo are trademarks of Micron Technology, Inc. All other trademarks are the property of their respective owners. Micron Consumer Products Group, Inc. is a subsidiary of Micron Technology, Inc.

Micron Consumer Products Group, Inc. 590 Alder Drive, Milpitas CA 95035

333-484 Rev A

SICURO SULLA STRADA



SEGUI LE **10 REGOLE D'ORO** DELLA SICUREZZA STRADALE

GLI INCIDENTI STRADALI SONO **LA PRIMA CAUSA DI MORTE** PER I GIOVANI TRA I 15 E I 29 ANNI. DOBBIAMO **UNIRE LE NOSTRE FORZE** PER FAR SÌ CHE LE STRADE SIANO PIÙ SICURE.

GO TO WWW.FIA.COM/FIA-ACTION-ROAD-SAFETY

INIZIATIVA SOSTENUTA IN COLLABORAZIONE CON I PARTNER
DELLA CAMPAGNA FIA ACTION FOR ROAD SAFETY

NISSAN MOTOR CORPORATION

PETRONAS