

**MONDIALE RALLY IN GALLES LA VW FESTEGGIA IL 4° TITOLO COSTRUTTORI**

# AUTO SPRI NT

n. 44

Anno LV Settimanale 1-7 novembre 2016

3 Euro (Italy only)



Posta Italiana Sped. in A.P. - D.L. 352/2003 (conv. in L. 46/2004) art. 1, c.1, DCB Bologna



LA PRESSE

FORM  
GRAN  
DE MEXI  
MEXICO CITY

## VETTEL ILLUSIONE DA PODIO

**Seb** prima festeggia e poi viene penalizzato da 3° scivola 5° **Finale** incandescente

## GP MESSICO

**Hamilton** vince, **Rosberg** è alle sue spalle nel giorno in cui la **Mercedes W07** entra nella leggenda e si registra il record di velocità mai raggiunta da una F.1: **372,5 km/h** fatti segnare in gara dalla Williams di Bottas



COLOMBO

# IL SALE NELLA CODA

An event by

 **Bologna  
Fiere**



You Tube

WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

# MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



## PASSIONE A 360 GRADI

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



autopromotec



## Cambiaghi, addio simpatica Jena

**In una triste mattina**, venerdì 28 ottobre, si è spento a Milano, dopo una lunga malattia, Roberto Bobo Cambiaghi. Alla soglia dei 70 anni (che avrebbe compiuto a gennaio) è giunto al traguardo di un'esistenza incredibile, stroncato da un male incurabile. Se ne va uno dei rallisti più amati degli Anni Settanta, l'ultimo campione italiano al volante di una Fiat 124 Abarth. Era il 1975 e fu una bella favola. «Alla vigilia del Rally dell'Elba sono a piedi - aveva raccontato - La Porsche con la quale ho debuttato in Sicilia si è rotta. Io voglio correre e mi va bene qualsiasi cosa. Mi prestano una 124 Fiat 1600 del 1969. È un mezzo rottame: penso dove voglio andare, ma riesco a chiudere terzo, mentre le tre vetture ufficiali Fiat sono tutte ko. Alla vigilia del Rally di San Giacomo mi chiamano da Torino e mi mettono a disposizione un muletto con motore 1800: sono secondo fino a quando mi ritiro perché si rompono le colonnette. Dal 4 Regioni (dove mi piazza 3°) ho la vettura ufficiale. Vinco a Udine, sono 4° a San Martino di Castrozza e 2° alla Liburna per colpa della polvere. A Sanremo mi esplose il motore, ma a Saluzzo conquisto gara e titolo. Con una corsa d'anticipo io ed Emanuele Sanfront siamo campioni d'Italia». Spirito guascone e gran talento Cambiaghi è stato un campione di simpatia. Chi gli è stato accanto in questi ultimi, dolorosissimi, mesi, racconta che Bobo non ha mai perso quel sorriso che è stato il filo conduttore della sua vita, o delle "Sette Vite della Jena", come il titolo del suo libro autobiografico pub-

blicato nel 2014. Per rimettere insieme i tasselli della sua carriera da pilota Bobo aveva frequentato per qualche tempo la nostra redazione a caccia di ricordi sulla sua vita da rally e l'archivio di As riempiva le lacune della memoria e risvegliava inevitabili, grandi, avventure. Ci aveva fatto ridere da matti in quei giorni dove il passato s'infilava nel presente inseguendo il racconto delle sue tante vite. «Il mio libro? È l'estratto Liebig di 67 anni di vita», spiegava abbracciando storie di storie di rally, musica, pesca, volo, cavalli, bridge, bob e golf. Un vero personaggio Bobo che in gioventù aveva suonato anche per il Clan Celentano prima di diventare un grandissimo organista e a comporre musiche per i programmi Rai e organizzare concerti nella sua Milano. Un uomo dai mille interessi Cambiaghi con anche una parentesi televisiva assieme ad Andrea De Adamich, agli albori della trasmissione Grand Prix su Italia 1. Quando correva nei rally italiani lo chiamavano la Jena. Il soprannome se l'era conquistato nei primi anni di attività quando costretto a partire con numeri molto alti doveva compiere ogni volta numerosi sorpassi di concorrenti che partivano prima di lui. Così se arrivava dietro di loro e non si spostavano, per farsi dare strada puntava dritto sulle portiere altrui. Storie di rally e di un mondo che non esiste più ma che grazie a personaggi come Bobo Cambiaghi ha saputo regalare imprese che fanno battere il cuore ancora ai giorni nostri. Grazie Jena, per tutte le belle cose che hai fatto!

### domenicaserà



#### FORMULA UNO

- 6 GP MESSICO DUELLO CONTINUO
- 10 GP MESSICO W07 NELLA LEGGENDA
- 12 GP MESSICO ILLUSIONE DA PODIO
- 20 GP MESSICO LE PAGELLE
- 24 GP MESSICO LA TECNICA
- 26 GP MESSICO IL TABELLONE
- 30 GP MESSICO IL PADDOCK

#### VELOCITÀ

- 36 AUDI TRAMONTO DI UN'EPOCA
- 58 FORMULA V8 3.5 JEREZ
- 59 EUROFORMULAOPEN JEREZ
- 60 FORMULA 4 MONZA
- 62 SEAT LEON CUP MONZA
- 64 SEAT IBIZA CUP MONZA
- 66 TURISMO TRICOLORE MONZA
- 68 6 ORE DI ROMA ENDURANCE DA F1

#### L'ALTRA STORIA

- 74 JOLLY CLUB LA GRANDE SAGA

#### RALLY

- 44 MONDIALE IN GALLES
- 52 TERRA VALDORCIA
- 54 COPPA ITALIA LANTERNA
- 56 BOBO CAMBIAGHI ADDIO EJENA

#### RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 18 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 34 INTERVISTA RITROVATA
- 40 CUORE DA CORSA
- 55 RALLYSPRINT
- 67 PISTASPRINT
- 78 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO



# 124 Abarth a tutto test

Mentre continuano i test di affaticamento e di prova, (nella foto un momento delle prove nell'entroterra ligure con al volante Francois Delecour) con la nuova Abarth 124rally, ecco le prime indiscrezioni sul futuro "Trofeo Abarth 124rally". Si va delineando il nuovo monomarca che nel 2017 vedrà protagonista la nuova vettura. Il trofeo sarà articolato su 7 round nell'ambito del Campionato Italiano Rally, 6 gare su asfalto e una su sterrato; sono previsti premi gara per l'assoluta, i team e l'under 23. Al vincitore assoluto del trofeo andrà un'Abarth 124spider mentre il primo Under 23 farà un corso avanzato rally Abarth. Sui campi gara è prevista un'area hospitality e supporto tecnico in ogni rally da parte di Abarth con vendita diretta dei ricambi. La vettura sarà omologata nella categoria R-Gt e può pertanto partecipare a tutte le competizioni internazionali e alla maggior parte di quelle nazionali. La vettura viene fornita pronta corsa al prezzo di 140.000 euro e può essere ordinata consultando il sito [www.racing.abarth.com](http://www.racing.abarth.com) e scrivendo a [124rally@abarth.com](mailto:124rally@abarth.com).



# Hamilton può crederci anco

**LEWIS VINCE RIUSCENDO A TENERE A BADA NEL MODO MIGLIORE IL COMPAGNO E RIVALE ROSBERG. CON I COMMISSARI BENEVOLI VERSO DI LORO, DOPO IL 1° GIRO...**

di **Cesare Maria Mannucci**

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

**C**ITTÀ DEL MESSICO - Annullato il primo match ball. Lewis Hamilton trionfa anche in Messico e ora, con 19 punti di svantaggio, la sua missione comincia a sembrare meno impossibile. Certo, sarà obbligato a vincere anche a Interlagos e Yas Marina ma se Rosberg in una di queste gare dovesse scivolare giù dal podio - cosa possibile considerando quanto saranno competitive le Red Bull su quei due tracciati - allora il pilota inglese potrebbe farcela e vincere per la terza volta consecutiva il campionato del mondo. Magari perché potrebbe contare su una vittoria in più rispetto a Rosberg. A due gare dal termine sono possibili ancora tanti scenari e diventa quasi inutile fare ipotesi e proiezioni. Mentre è certamente una realtà più "solida" e concreta la superiorità che Hamilton ha messo in mostra su Rosberg, che lo ha portato a dominare la gara sin dal primo giro.

## Errori ignorati o tollerati

Diciamo però che sul risultato finale di entrambe le Mercedes pende un'interpretazione estremamente benevola nei loro confronti, che i commissari hanno adottato dopo il primo giro. Quando sia Hamilton che Rosberg hanno tirato dritto alla prima curva, finendo nella via di fuga e poi rientrando in pista come se nulla fosse accaduto. Hamilton perché era arrivato troppo veloce e aveva sbagliato la frenata, Rosberg invece nel tentativo di resistere all'attacco che Verstappen gli aveva portato all'interno. A voler adottare un'interpretazione rigida ma formalmente corretta del regolamento, entrambi avevano ottenuto dei benefici dalla loro uscita di pista. Hamilton perché aveva mantenuto il comando, Rosberg perché rientrando in pista davanti a Verstappen era comunque riuscito a mantenere il secondo posto. Un episodio questo che probabilmente è stato poi alla base del comportamento infantile di Verstappen ai danni di Vettel nelle ultime



il commento  
del Gp

ra!



#### VITTORIA NUMERO 51 PER HAMILTON

In Messico, Hamilton ha raggiunto quota 51 centri in F1, eguagliando quindi il numero di vittorie in carriera del grande Alain Prost. Ora il target è raggiungere i 4 titoli del campione francese...

← e concitate fasi di gara. Episodio dove Max ha sbagliato a non farsi da parte per cedere la posizione a Vettel, nonostante l'invito via radio ricevuto anche da Horner. Episodio che i commissari avrebbero forse dovuto sanzionare in modo ancora più pesante dei 5" di penalità che sono costati al pilota olandese il terzo posto. Ma a sua parziale giustificazione vale la considerazione che se la stessa manovra, al primo giro, era stata consentita ad Hamilton e Rosberg, perché non doveva valere anche per lui?

### Due pesi e due misure

Questa volta i commissari non hanno davvero avuto il polso e il carattere per controllare la gara. La situazione è scappata loro di mano. Un po' come in certe partite di calcio dove i tifosi alla fine invadono il campo. Un po' come un arbitro che per paura non fischia un rigore all'ultimo minuto. Kvyat è stato penalizzato di 5" nel suo duello con Grosjean per la stessa manovra commessa da Verstappen, pure lui penalizzato, e che invece a Rosberg ed Hamilton è stata perdonata. Certo, sarebbe stato un po' strano vedere le due Mercedes entrambe sanzionate dopo il primo giro, ma è quello che avrebbe dovuto succedere conforme ad una ragionevole applicazione del regolamento. Che nel corso di questa gara proprio non si è vista. Un Gp comunque destinato ad entrare negli annali questo messicano. Perché con 17 vittorie, il modello W07 diventa la monoposto più vincente nella storia della F1. Dato statistico che dà l'esatta misura dello stupefacente lavoro tecnico effettuato dalla Mercedes durante questa stagione. Con questo successo, Lewis Hamilton raggiunge anche Alain Prost a quota 51 vittorie, ed ora è il secondo pilota più vittorioso nella storia della F1, dopo Michael Schumacher.

### Non c'è stata sfida diretta

Ancora una volta la tanto attesa battaglia tra i due piloti della Mercedes non c'è stata. Perché dopo la prima neutralizzazione virtuale con la safety car per ripulire i detriti dalla pista dopo la collisione tra Gutierrez, Ericsson e Wehrlein, quando la gara è ripartita al 3° giro, Hamilton è riuscito a costruire un vantaggio di 1"5 su Rosberg. Chiudendo così subito il discorso. Visto che per volere di Toto Wolff, entrambi dovevano osservare la stessa strategia. Come scelta di mescole e tempi per la sostituzione. Il circuito dei fratelli Rodriguez è quello che ha la prima curva più lontana rispetto alla linea di partenza. Quello che presenta il tratto rettilineo più lungo da percorrere quando si parte da fermo. Questa situazione avrebbe potuto ingarbugliare le carte. Anche perché le due Red Bull partivano alle spalle delle due Mercedes con gomme super soft, mentre Hamilton e Rosberg erano "calzati" soft. Come era già successo alla prima curva ad Austin, una differenza che aveva consentito a Ricciardo di passare Rosberg, perché disponeva di gomme che permettevano un maggiore grip meccanico. Davvero la prima frenata a Città del Messico avrebbe potuto condizionare l'esito della gara e in questo caso anche del campionato. Ben 900 metri dividevano la linea di partenza dalla prima curva. E 12 metri dividevano Hamilton da Verstappen in griglia. Inoltre, 3 me-

il commento  
del Gp



### QUEL TAGLIO DI LEWIS MOLTO CONTROVERSO

Pronti-via e alla prima curva Hamilton arriva lungo e taglia, sopra, senza che questa mossa gli costi alcuna penalizzazione. Sotto, la felicità dell'inglese a fine gara per la 51esima vittoria. Nell'altra pagina in basso la festa del podio col trionfo Mercedes e la presenza di Vettel, prima della penalizzazione che spalancherà la gioia del 3° posto a Ricciardo

tri in termini di spazio di frenata era il vantaggio a disposizione di chi aveva le supersoft, da giocare in fase di staccata.

Entrambi i piloti Mercedes sono partiti molto preoccupati per questa possibile situazione. Nessuno dei due ha sbagliato la partenza ma entrambi poi hanno sbagliato il punto di staccata, proprio perché temevano il maggior grip meccanico delle due Red Bull in quella delicata fase.

Per questo diciamo che i commissari non hanno valutato bene quanto accaduto alla prima curva del primo giro. Perché il fatto che sia Hamilton che Rosberg fossero arrivati lunghi e avessero continuato nella via di fuga, rientrando in pista senza perdere la posizione, non poteva essere interpretato come un evento casuale. Non correlato da situazioni esterne.





cedere la posizione a Verstappen - la Red Bull si è ritrovata giù dal podio. E poi l'ha ritrovato con Riccardo tre ore dopo la fine del Gp.

### Un Gp finito con tutti contro tutti

Il Gp è così terminato in una situazione di tutti contro tutti, un caos generale di polemiche e recriminazioni, davvero da "Rivoluzione Messicana". Con Sebastian Vettel che via radio mandava Charlie Whiting "a fare in culo" (testuale), Herbie Blash che come il buttafuori di una discoteca invitava Verstappen con modi spicci ad abbandonare la saletta che è prima del podio. Con Vettel che in pieno stato di trance agonistica correva a piedi verso la zona del podio, molto lontana dai box. Mentre invece Daniel Riccardo, che forse era stato il più danneggiato da questa giornata di follia collettiva e di interpretazioni sbagliate, era quello che manteneva di più la calma, anche se il 4° posto gli andava decisamente stretto. Salvo poi essere risarcito ai danni di Seb...

*«Non capisco perché i commissari non hanno penalizzato Hamilton - diceva l'australiano - . È arrivato alla prima curva ha sbagliato la frenata, ha bloccato le ruote, è finito fuori pista, poi è rientrato. E per i commissari non è successo nulla! Ogni pilota che commette un'infrazione simile alla prima curva dovrebbe essere penalizzato. Verstappen, che ha fatto lo stesso errore per proteggere la posizione da Vettel, è stato penalizzato: Hamilton no. Vorrei che mi spiegassero la differenza tra le due situazioni. Entrambi hanno sbagliato la frenata, entrambi dovevano pagare per il loro errore. Stesso discorso per Vettel, che negli ultimi giri, per proteggere la posizione dal mio attacco, si è mosso nettamente in fase di frenata. Facendo la stessa manovra che una settimana prima ad Austin aveva fortemente criticato durante il briefing. Ma dopo quanto ha fatto, non avrebbe certo meritato di salire sul podio».*

### Ricciardo analitico

L'analisi di Riccardo non fa una grinza, sia nei confronti di Hamilton - ma avrebbe potuto anche inserire Rosberg - che rispetto a Vettel. Con una piccola attenuante per il pilota della Ferrari. Che se Verstappen avesse ceduto subito la posizione, come sollecitato anche da Christian Horner, Riccardo il suo attacco alla baionetta lo avrebbe fatto a... Verstappen, perché in realtà Vettel gli sarebbe stato davanti. Diciamo che nel modo come Vettel ha protetto la posizione ai danni di Riccardo, i commissari hanno applicato il regolamento e da 3° Seb ha chiuso 5° con la penalizzazione di 10 secondi. Nel caso dei due piloti della Mercedes invece, la loro colpa è quella dell'omissione. Che per un giudice è certamente un peccato ancora più grave.

### E c'è pure il record di velocità massima

Una giornata davvero indimenticabile, per come si è sviluppata la gara e per i primati storici che ha determinato. Come il record della punta di velocità massima più alta mai raggiunta da una vettura di F.1: 372,5 km/h, registrati in gara dalla Williams di Bottas. ●

### Penalizzazione mancata

Qualora entrambi i piloti della Mercedes fossero stati penalizzati dopo un giro, ci sarebbe stata un'altra gara? Sicuramente sì perché a quel punto Riccardo non avrebbe anticipato la prima sosta per il cambio gomme al 2° giro. Fidandosi un po' troppo delle indicazioni della Pirelli, che per le gomme medie, in maniera un po' ottimistica, non aveva posto limiti di percorrenza.

Correndo in altitudine, il calo di potenza che il motore Renault lamentava, in proporzione era minore rispetto a quello della Mercedes. La Red Bull poteva quasi giocarsela alla pari. Invece, a causa di decisioni dei commissari tutte avverse, a causa del comportamento infantile e ottuso di Verstappen, e anche a causa di scelte strategiche a posteriori sbagliate - come quando ha ordinato a Riccardo di

NON CAPISCO  
PERCHÉ  
I COMMISSARI  
NON HANNO  
PENALIZZATO  
HAMILTON

DANIEL RICCIARDO



MÉXICO

## MONOPOSTO PIÙ VINCENTI DELLA F.1

	TEAM	MODELLO	VITTORIE
1.	Mercedes	W07	17
2.	McLaren	M23	16
	Mercedes	W05	16
	Mercedes	W06	16
5.	McLaren	Mp4/4	15
	Ferrari	F2002	15
	Ferrari	F2004	15
8.	Ferrari	500	14
	Lotus	25	14
10.	Red Bull	Rb9	13

la **regina**  
del **Gp**

# W07 nella leggenda

**CITTÀ DEL MESSICO** - Davanti alla Mercedes W07 tutti in piedi e giù il cappello. Perché con il successo di Lewis Hamilton sul circuito intitolato ai fratelli Rodriguez diventa lei la vettura più vincente nella storia della F1. Quella ad essersi aggiudicata il maggiore numero di Gp. Primato che in precedenza divideva con le "sorelle" W05, W06 e con la McLaren M23. Con 17 vittorie, invece, la W07 diventa ora la più vincente di sempre. Considerando che ancora si devono disputare i Gp di Brasile e Abu Dhabi, si tratta di un primato in futuro difficilmente battibile. Un po' come quello di Max Verstappen per essere il pilota più giovane a vincere un Gp. Il prossimo anno cambieranno le re-

## SERIAL WINNER ARGENTATA

La Mercedes W07 si è dimostrata una volta di più la monoposto dominante del Mondiale 2016, tanto che nella sua storia può contare ben 17 centri complessivi

gole, ripartiranno tutti quasi alla pari, sarà molto difficile che un modello di vettura - che ormai viene cambiato ogni anno - possa ripetere questa lunga teoria di successi.

## Le monoposto più vincenti della storia

La classifica che mostriamo indica le 10 vetture più vincenti nella storia della F1. Ai primi tre posti figurano gli ultimi tre modelli di Mercedes costruiti per la formula hybrid, due dei quali dividono la posizione di onore con la McLaren M23, anche lei con 16 vittorie in carriera. Certo, ora i campionati sono più lunghi, il calendario si spalma su un maggiore numero di gare. Ma in realtà il primato con-



## CON IL TRIONFO MESSICANO LA MONOPOSTO TEDESCA HA RAGGIUNTO QUOTA 17 VITTORIE, PIÙ DI TUTTE, ENTRANDO NELLA STORIA DELLA MASSIMA FORMULA

GETTY IMAGES

quistato dalla Mercedes W07 è più rilevante, perché adesso la vita di un modello di F.1 è limitata ad un solo anno.

Nel caso della McLaren M23, invece, parliamo di una sorta di "highlander" immortale, che è stata impiegata sulla scena dei Gp dal 1973 al 1978 e che complessivamente ha disputato un numero di gare molto più elevato dei tre modelli hybrid della Mercedes prodotti negli ultimi anni. Probabilmente, in termini percentuali, anche la McLaren Mp4/4 meriterebbe di occupare le posizioni di vertice. Visto che venne impiegata solo nella stagione 1988, quando però il campionato del mondo era composto solo da 16 Gp. E la McLaren Mp4/4 ne vinse 15...

### L'empireo delle monoposto più blasonate

Nella classifica che riporta le 10 vetture più vincenti nella storia della F.1, tra quelle che sono state impiegate oltre una stagione come la McLaren M23 figurano anche altri modelli. La Lotus 25 ha ottenuto 14 vittorie ed è stata utilizzata in un periodo compreso tra il 1962 e il 1965. Senza contare il successivo biennio 1966-1967, dove - sebbene con la stessa sigla di telaio ma adattata per un motore Brm V8 di 2 litri derivato dalla F.Tasmania - venne impiegata dal team privato di Reg Parnell. Carriera "spalmata" su più stagioni anche per la Ferrari 500, che avrebbe potuto facilmente diventare la vettura più vincente di sempre se solo all'epoca i calendari fossero stati più lunghi ma soprattutto se il regolamento tecnico della F.2, che venne adottato per il campionato del mondo di F.1 per il solo biennio 1952-1953, fosse stato più lungo. Perché in questo biennio, la Ferrari 500 ha vinto 14 gare sulle 15 disputate. Perdendo il solo Gp d'Italia 1953 vinto dalla Maserati di Fangio. E disertando le due edizioni della 500 Miglia di Indianapolis, che all'epoca facevano parte del campionato del mondo ma adottavano un regolamento tecnico del tutto incompatibile con il piccolo motore 4 cilindri di 2 litri che equipaggiava la Ferrari 500.

### Una superiorità tecnica e anche oltre

Complessivamente questa classifica rende davvero omaggio alla superiorità tecnica e "culturale" che la Mercedes ha messo in mostra negli ultimi tre anni, da quando è partita la F.Hybrid. Perché i successi a ripetizione di Hamilton e Rosberg vengono accolti quasi come se fossero una cosa normale. Una "serialità" che ormai annoia e viene quasi sottovalutata, pensando che sia tutto sommato la conseguenza di una situazione tecnicamente facile da gestire. Ma invece non è così. Lo si evince confrontando il numero di vittorie ottenuto da tre modelli hybrid della Mercedes, la W05, la W06 e la Regina W07; con quelle di altre vetture impiegate in una sola stagione ma che erano state parimenti dominatrici. Come la Ferrari F2002, quella che vinse matematicamente il campionato Costruttori nel mese di luglio, al Gp di Francia. Oppure la Ferrari F 2004, quella dell'ultimo iride per Michael Schumacher. Oppure la Red Bull Rb9 del 2013. Quella che sublimava la creatività di Adrian Newey nello sfruttamento dei gas di scarico ai fini di migliorare la deportanza e in materia di flessibilità delle appendici aerodinamiche. E la cui ossessiva superiorità spingeva rivali e buona parte dei media a sostenere ad ogni gara che questa vettura non fosse conforme al regolamento. Tale la sua superiorità cronometrica fosse "oltraggiosa" e imbarazzante per le altre squadre. Eppure la Mercedes con il modello W07 quest'anno è riuscita a fare meglio di tutte queste vetture che in grande parte hanno scritto la storia della F.1. I numeri spesso vanno interpretati, ma nel caso della Mercedes acquisiscono una valenza assoluta. Mercedes W07, regina di sempre. Alla faccia di chi critica sistematicamente l'attuale regolamento della F.1, senza capire che invece sta andando in scena qualche cosa di unico.

**Cesare Maria Mannucci**

# Confu

## da podio

IL GP FINISCE NEL CAOS, COL 3° POSTO ASSEGNATO A TRE PILOTI DIVERSI. SEB COSÌ VIENE PENALIZZATO E GIUNGE QUINTO, MA LA SUA BELLA GARA È UN BUON SEGNALE

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**C**ITTÀ DEL MESSICO - Siamo nella patria della "Lucha libre", il wrestling messicano che si combatte con costumi e maschere colorate. Forse presagendo quello che sarebbe poi successo in pista, Bernie Ecclestone aveva fatto installare alla vigilia nel paddock, un ring dove si era-

Quello che ha fatto Verstappen non è stato per nulla corretto. C'è voluto Arrivabene via radio per farmi calmare, tanto mi ero urtato

Sebastian  
Vettel



# sione

il veleno  
del Gp

no sfidati i campioni della specialità. Il giorno della gara invece le maschere lasciano il posto ai caschi, ma la cattiveria, l'aggressività in pista e anche la maleducazione che questa volta emerge in modo forse eccessivo, non sono certo da meno.

Si finisce nel caos più totale. Con Verstappen che prima sale sul podio poi viene allontanato per fare posto a Vettel, che grazie alla penalizzazione inflitta al pilota olandese, conquista meritatamente il terzo posto.

Ma tre ore dopo cambia tutto di nuovo, quando i commissari Fia, chiamati a discutere sul modo come Vettel aveva protetto la posizione ai danni di Ricciardo, penalizzano di 10 secondi il pilota della Ferrari, che scivola così dal terzo al quinto posto finale. Ironia della sorte, dietro quel Verstappen che ostinatamente si era rifiutato di cederli la posizione. Un caos totale, un terzo posto assegnato a tre piloti diversi nel giro di tre ore. Situazione folle creata alla base dai commissari che non hanno saputo mai gestire le tante fasi calde di questo Gp. →

## UN CONFRONTO A MUSO DURO

Tra Vettel e Verstappen non sono certo mancate le parole dure, anche al di là del confronto in pista, a testimonianza di un'atmosfera agonistica incandescente

Ridicolo! Non capisco perché sono stato penalizzato io, mentre Hamilton e Rosberg non hanno avuto nessun problema

Max  
Verstappen



SFIDE DEFINITE A TAVOLINO

## La decisione dei commissari

Già da Austin avevamo parlato della modifica al regolamento sportivo, in particolare dell'art 27.5, per bloccare l'attitudine crescente di alcuni piloti, su tutti Verstappen, di cambiare linea in fase di frenata. In Messico il collegio dei commissari non avrebbe potuto decidere diversamente ai danni di Vettel, in quanto la sua manovra su Ricciardo era più che evidente. Anche se la situazione era stata creata di fatto dal rifiuto di Verstappen di cedere la posizione alla Ferrari. Una situazione paradossale, simile a quanto accadde in Portogallo nel 1989, quando Mansell, a cui era stata mostrata la bandiera nera, continuò a correre, eliminando in seguito l'incolpevole Ayrton Senna. I commissari hanno analizzato le immagini video e i dati delle telemetrie. Considerando le modifiche al regolamento sportivo che erano state introdotte ad Austin. Vettel ha chiaramente cambiato linea in fase di frenata per proteggersi dal tentativo di sorpasso di Ricciardo. L'art 27.5 stabilisce tre criteri di infrazione 1) Guida in maniera potenzialmente pericolosa. 2) Anormale cambio di direzione. 3) Costringere il pilota che segue ad una manovra evasiva.

I dati a disposizione dei commissari sono stati sufficienti a convincerli di queste infrazioni da parte di Vettel. Visto che i tre criteri stabiliti da Charlie Whiting erano tutti presenti in questa dinamica. Vettel così è stato ritenuto responsabile per avere infranto l'art 27.5, gli è stata inflitta una penalità di 10 secondi e sono stati tolti due punti dalla sua patente. Come conseguenza il pilota della Ferrari è retrocesso al 5° posto.

CERCAVA IL PODIO DAL GP DI MONZA

## La furia agonistica del rinato Vettel

Al termine di un weekend davvero emotivamente intenso, Sebastian Vettel e la Ferrari erano tornati sul podio. Non accadeva dal Gp di Monza. Sul circuito dedicato ai fratelli Rodriguez, Vettel è sembrato prima perdersi durante delle qualifiche tormentate e inconcludenti, poi si è ritrovato con un finale travolgente, che speriamo sia servito a ridargli fiducia e autostima. Sua e della Ferrari.

Vettel che chiama Alonso idiota, durante le prove libere. Che dà del cretino a Massa in gara, perché reo di resistere ai suoi attacchi, per la verità per nulla incisivi, nella prima parte di corsa. Vettel che a Verstappen rivolge una tale compilation di offese non riproducibili, quando vede che la Red Bull non gli lascia strada, nonostante l'invito dello stesso Horner a cedere la posizione. E Vettel che infine manda un messaggio via radio all'indirizzo di Charlie Whiting davvero poco subliminale: «Vai a fare in culo!», per come dalla direzione gara stava gestendo la cosa. Un comportamento comprensibile ma non ammissibile da un pilota che ormai al

il **veleno**  
del **Gp**



**HO MESSO MAX SOTTO PRESSIONE, LUI È FINITO FUORI MA MI È TORNATO DAVANTI E NON VOLEVA CEDERE LA POSIZIONE**

**SEBASTIAN VETTEL**

**NON HO OSTACOLATO SEB PER AIUTARE DANIEL, HO SOLO FATTO LA MIA GARA**

**MAX VERSTAPPEN**

”

volante si sta comportando a livello emotivo, come il più scalmanato degli automobilisti a ferragosto. Che invece dovrebbe avere un altro atteggiamento quando è in corsa. Perché guida per la Ferrari e perché ha vinto quattro campionati del mondo. Da Austin a Città del Messico, Vettel è apparso in grande crisi psicologica: «È solo un frustrato», lo hanno definito Alonso e Verstappen. Tornando sul podio, Vettel ha ritrovato in parte il sorriso, è sembrato riconciliarsi con una situazione che invece sembra travolgerlo. Speriamo che da questa giornata «Il soldato Vettel» si sia salvato da quel gorgo di incertezze, sbalzi emotivi, errori nella guida e di valutazione, che avevano caratterizzato la sua seconda parte di campionato.

TRA I DUE CI SONO STATE SCINTILLE

## Vettel contro Verstappen

«L'adrenalina in quel momento stava pompando a mille - dice Vettel - ho messo Verstappen sotto pressione, lui è finito fuori pista, eppure mi è tornato davanti e non voleva cedere la posizione. Ci è



voluto Arrivabene per riuscire a calmarmi via radio. Chiederò scusa a Charlie Whiting per le mie parole. Ma quello che ha fatto Verstappen non è stato per nulla corretto, per tre giri mi ha bloccato sino alla bandiera a scacchi. Per quanto riguarda il modo come ho protetto la posizione nei confronti di Ricciardo, penso di essere stato dentro le regole. Nelle due curve precedenti, Verstappen mi aveva frenato apposta davanti, sapevo che era la perfetta situazione per Ricciardo per tentare il sorpasso. Lui aveva gomme più fresche delle mie. Aveva già fatto la stessa cosa a Barcellona, quando era entrato al mio interno e gli avevo dato spazio. Questa volta gli ho lasciato lo spazio sufficiente, eravamo molto vicini, ci siamo toccati. Ma non ci sono stati problemi, meno male perché queste vetture non sono costruite per fare degli incidenti. Inizialmente pensavo di avere forato una gomma, e certo in questa fase ho perso molto tempo. Ma se Verstappen mi avesse fatto passare, questa situazione non sarebbe esistita».

Tagliata la linea del traguardo, Vettel ha affiancato Verstappen e con il dito gli ha indicato che il suo comportamento era stato sbagliato. Verstappen, che il traguardo lo aveva tagliato al terzo posto e

#### VETTEL ACCUSATORE DOPO IL TRAGUARDO

Sopra, Vettel dopo la bandiera a scacchi accusa Verstappen per il suo comportamento in corsa. In alto Seb sul podio poi svanito, dove era stato trascinato a... furor di Arrivabene, a lato. Sotto, Maurizio viene abbracciato da Wolff della Mercedes



← poi sarà retrocesso al quinto a causa di una penalità di 5", con una mano invece aveva inviato Vettel a quel paese.

## INFURIANO LE POLEMICHE

# Le critiche del clan Red Bull

Al termine, seccato per essere stato allontanato dal podio in maniera approssimativa, Verstappen dice: «Penso che sia esattamente uguale a quanto successo al via con Hamilton e Rosberg. Anche loro hanno tagliato la prima curva avvantaggiandosi della situazione, dunque non capisco perché debba essere penalizzato io e non Lewis e Nico. È una sanzione ridicola! Non sono rimasto davanti a Vettel per far rimontare Ricciardo, io stavo pensando solamente a fare la mia gara. Piuttosto parlerei del fatto che Vettel ha chiuso brutalmente il mio compagno di squadra mentre tentava di superarlo, l'ho visto negli specchietti e anche quello è un episodio che avrebbe meritato una bella punizione. Per quanto riguarda gli insulti di Vettel, comportamento che aveva tenuto anche in Belgio contro di me, credo che Vettel utilizzi un linguaggio da censurare, davvero sarebbe meglio che tornasse a scuola per imparare la buona educazione! È molto frustrato al momento e si vede». Sulla stessa linea anche Helmut Marko che aggiunge: «Il comportamento di Vettel, il suo linguaggio non è certo quello di un quattro volte campione del mondo. Per quanto riguarda la penalità a Verstappen, i commissari hanno adottato uno standard valutativo diverso da altri episodi simili e la cosa non è accettabile. La vera scorrettezza è stato il modo come Vettel ha protetto la posizione ai danni di Ricciardo. Non si era mai vista una manovra simile, eppure per molto meno, Verstappen è stato messo sotto processo dalle prime gare dell'anno dai suoi colleghi. Considerando le nuove regole stilate proprio contro Verstappen, non può non essere penalizzato per quanto ha fatto. Ma ci sono troppe ragioni politiche coinvolte. Comunque vada ci uniformeremo alle decisioni dei commissari e non faremo appello».

Al termine Vettel e Ricciardo sono stati convocati dai commissari che hanno investigato a lungo sulla manovra. Anche perché da quella valutazione, dipendeva la credibilità delle nuove regole introdotte da Austin dopo che tutti i piloti, in massa contro Verstappen, ne avevano richiesto l'adozione immediata.



## ANCHE RAIKKONEN HA DISPUTATO UNA BUONA GARA

Sopra, Ricciardo, 3° alla fine, qui davanti al compagno di squadra Verstappen. Nell'altra pagina, i due col sombrero festeggiano il podio "tardivo" dell'australiano. A lato, Raikkonen 6° dietro a Vettel



## ECCO ATTIMO PER ATTIMO LE VARIE FASI DELLA DIFESA DI VETTEL SULL'AR





un duello emozionante. Sono contento di essere riuscito a gestire la situazione ed aver colto il secondo posto. È stata una manovra al limite, ma non sono io a dover giudicare. Ad ogni modo è stata una bella battaglia».

**COMPLESSIVAMENTE SEB IL PODIO LO AVEVA MERITATO**

## Positiva la corsa della Ferrari

La decisione dei commissari ha così privato Vettel e la Ferrari di un podio che complessivamente avrebbero meritato. Certo, la Sf16H ha mostrato ancora i soliti problemi aerodinamici e meccanici. E non era certo per due gradi in più di temperatura che in qualifica entrambi i piloti della Ferrari avessero avuto un rendimento deludente. Ma la strategia adottata dalla Ferrari in gara era servita a rimescolare le carte. Vettel aveva ritardato il primo cambio gomme al 32° giro, quando invece Ricciardo si era fermato al 1°, Verstappen al 12°, Hamilton al 17°, Rosberg e Raikkonen al 20°. Sebbene facesse molto caldo, la "favoletta" della finestra per mandare le gomme in temperatura, non c'entrava più. Vettel, passato dalle gomme soft alle medie, riusciva a tenere un ottimo ritmo, sostanzialmente più veloce delle Red Bull. Raikkonen invece è andato in crisi con le gomme. Rispetto a Vettel le ha dovute cambiare 12 giri prima, poi si è fermato di nuovo al 45° giro, quando è passato dalle gomme medie alle soft. Maurizio Arrivabene ha vissuto momenti di grande sconforto iniziale e poi di esaltazione. Nell'inseguimento di Vettel alla Red Bull e poi nelle concitate fasi, quando Verstappen non dava strada. Sotto il podio, con il casco in mano, urlava come un ultras, contento e speranzoso che il risultato odierno servisse a ricostruire il morale del suo pilota. Appresa la notizia della penalità inflitta a Vettel, il team principal della Ferrari ha detto: «Oggi abbiamo meritato al cento per cento il podio, tutta la squadra ha dimostrato grande carattere, ed i piloti hanno fatto un ottimo lavoro. Purtroppo il risultato ci è stato tolto con la burocrazia, da una decisione che reputo eccessiva e per certi versi ingiusta». Una grande delusione, una beffa per la Ferrari, considerando che alla fine Verstappen è comunque finito in classifica finale davanti a Vettel.

Un Gp caotico, alterato totalmente da un collegio di commissari che davvero speriamo di non vedere più. Un po' come se una partita di calcio fosse stata diretta da quattro Byron Moreno. ●

**NIKI SI È SCHIERATO CONTRO L'OLANDESE**

## Anche Lauda contro Verstappen

Ma anche Niki Lauda si schiera contro Verstappen. Sia per il suo comportamento con Vettel, sia per il contatto che sarebbe avvenuto alla prima curva, tra l'olandese e Rosberg, quando la Red Bull aveva tentato il sorpasso all'interno. «Verstappen con Rosberg ha avuto un comportamento non accettabile, considerando che Nico è in lotta per il titolo iridato. Rosberg era davanti, Verstappen è arrivato come un fulmine e lo ha spinto fuori pista. Ci fosse stato un incidente, Rosberg avrebbe perso il campionato. Verstappen guida in modo troppo aggressivo, deve rendersene conto. La penalità ai suoi danni nell'episodio con Vettel è stata giusta, chi viola sempre le regole come lui deve essere punito. Se solo si calmasse, potrebbe guidare molto meglio, perché il suo talento è incredibile, ma lui distrugge tutto con queste stupide azioni. Sembra non capirlo, crede di avere sempre ragione ma non è così. Deve calmarsi. Anche il gesto che ha fatto verso Vettel dopo il traguardo è stato l'ennesima offesa. Non capisco tutta questa arroganza da dove venga. Ormai mi sembra una causa persa, ma la furia degli altri piloti sta crescendo giorno dopo giorno». Rosberg invece era stato più tollerante nei confronti di Verstappen: «Il contatto con lui è stato al limite, ma credo che questo faccia parte dello spirito delle gare, penso sia stato divertente da guardare in tv. Per me è stato

# REMBANTE RICCIARDO. SEB POI È STATO PUNITO E DANIEL È GIUNTO AL 3° POSTO



TROVI PIÙ  
RIVISTE  
GRATIS

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

# Salvate il soldato Vettel

AL DI LÀ DELLA PENALIZZAZIONE, SERVIVA UNA GARA COME QUESTA A RIDARE FIDUCIA A UN SEB IN GRANDE SPOLVERO

## UN PODIO MERITATO E POI CANCELLATO

Vettel salta in aria entusiasta per il suo 3° posto, ma alla fine dovrà prendere amaramente atto che la penalizzazione a lui inflitta porta in realtà sul podio Ricciardo

**S**alvate il soldato Vettel". L'operazione è cominciata a Città del Messico, con la collaborazione di Vettel medesimo, al netto della assurda carambola di penalità che l'ha prima portato sul podio in ritardo per poi buttarlo giù, a premi consegnati. Ma sì, questo è apparso, osservando la Ferrari dentro una domenica critica, poi felice e poi amara, successiva ad un sabato assai più amaro. In cui le scarpette rosse hanno toccato un fondo melmoso, fatto di qualifiche sconcertanti e nell'assenza di una qualche spiegazione utile persino al suo pilota più blasonato, più abbacchiato. Un crollo delle prestazioni che rischiava di trasformarsi in un crollo nervoso. Perché Vettel, sul tema nervi, non è che stesse benissimo. Basti considerare la sua faccia da bambino offeso, trasportata per il mondo sino a sabato scorso, per non parlare del vizio -insopportabile- di lamentarsi via radio di tutto e tutti. Idiotti, ecco, una folla. Comprendente anche avversari inconsapevoli, tipo Felipe Massa, gente presa a fare il proprio mestiere, magari con affanno, e trattata da ingombri assurdi.

GETTY IMAGES



Insomma, serviva un colpo d'aria, una scossa, qualcosa capace di invertire il trend, come dicono quelli che sanno le lingue. Per esempio, spostare l'ingombro-Raikkonen dall'orizzonte, eliminando un cruccio decisivo e palese, un termine di paragone ormai preoccupante dopo il sorpasso (10-9) nelle prestazioni delle qualifiche. Volendo, possiamo star qui a discutere dei mesi sulla scarsa delicatezza riservata a un pilota tutt'altro che glaciale come Kimi, ma è pure comprensibile che la Ferrari debba a tutti i costi ristrutturare sia il morale di Seb, sia il rapporto interno con Seb, costi quel che costi. Vettel, dunque. Che resta, meglio chiarire, l'uomo sul quale puntare forte nel caso arrivi, prima o poi, una macchina degna di correre per un titolo Mondiale. Vettel e non Raikkonen, ovviamente. Vettel al meglio, possibilmente. Il tutto dentro un momento critico interminabile. Che ha prodotto più di un imbarazzo per Maurizio Arrivabene, in difficoltà causa uno stallo capace di trasformare anche la Red Bull da possibile avversaria in temibile avversaria e quin-

di in avversaria quasi irresistibile. Non solo: una stagione iniziata con eccessivi strombazzamenti si è trasformata in una via crucis, segnata da un doppio scossone al vertice tecnico che potrà dare frutti, casomai, il prossimo anno.

Di fronte ad un mare perennemente agitato, Vettel doveva rappresentare una poderosa ancora di salvezza. Invece, per molti versi a sorpresa, l'immagine del pluri-campione del mondo capace di prendere in mano un intero gruppo e di comportarsi da leader maximo, si è appannata. Stinta al punto da lasciar intravedere qualche affanno clamoroso, abbinato a rimpianti di varia foggia e ad atteggiamenti tutt'altro che consoni alle aspettative. La dimostrazione? Raikkonen, appunto. Il cui rendimento avrebbe dovuto generare conforti secondari, rispetto a quelli prodotti da Sebastian. Macchè. Il rischio? Compromettere un rapporto dato come fondamentale in quanto solidissimo. Per i tifosi, per gli uomini del team, per lo stesso Arrivabene. In questo senso, il weekend messicano ha offerto un bilancio molto prezioso, non del tutto vanificato dalla penalità, peraltro tardiva

e assai discutibile. Il podio, agguantato da Vettel in quel modo, così rocambolesco e curioso, aveva offerto una immagine simbolicamente esauriente. Un sorriso, un buonumore, un po' di aria buona, appunto, indispensabile e rimediata ad un passo da un rischio molto grave. Quello di dover affrontare un problema tanto inatteso quanto delicato, mentre la Ferrari è costretta ad affrontarne ben altri. Tanti e complessi.

Nella gioia manifesta e persino eccessiva per quel podio guadagnato meritatamente ma in extremis, non c'era solo un risultato raro anche se dato per scontato soltanto qualche mese fa. C'era la speranza di aver compiuto un passo per salvare un patrimonio che questa squadra e persino Vettel, non possono permettersi di danneggiare. Qualcosa che la retrocessione inflitta dalla direzione gara non ha - forse e del tutto - vanificato. ●



8

7

### Lewis Hamilton

La sua vittoria non è mai messa in discussione ma "pesa" il suo errore in frenata alla prima curva. Lui dice che in realtà non ha ottenuto nessun vantaggio perché ha squadrato una gomma, quindi la decisione dei commissari di non penalizzarlo è corretta. Difesa debole, perché se alle sue spalle Rosberg non fosse finito fuori pista pure lui, oggi non avrebbe vinto la gara e il campionato avrebbe già preso il volo. Ma primo giro a parte il suo rendimento e il modo in cui amministra gomme e freni è perfetto.

### Marcus Ericsson

Quasi quasi riesce a fare l'impresa e raccogliere un punto che in termini di soldi avrebbe voluto dire decine di milioni. Invece termina all'11° posto, doppiato, quella che forse è la sua miglior gara da quando corre in F1. Al primo giro è coinvolto nella collisione a tre con Wehrlein e Gutierrez. Torna subito ai box, cambia il musetto e seppure con il fondo danneggiato, inizia a guidare come un demonio, incisivo e regolare nei tempi, prendendosi pure il lusso di precedere Alonso sul traguardo.

### Nico Rosberg

Nonostante il secondo posto la sua corsa non è certo ottimale. Alla prima curva frena in anticipo e permette a Verstappen di affiancarlo. Poi finisce nella via di fuga e rientra davanti al pilota della Red Bull con una manovra irregolare, che quando sarà imitata da Verstappen verrà penalizzata. Per tutto il week-end Rosberg mette in mostra un'attitudine passiva. Consapevole che a parità di condizioni, con Hamilton non può farcela. Quindi spera di tirare avanti a suon di secondi posti.

### Sebastian Vettel

Lui, che forse più di tutti aveva evocato le punizioni a Verstappen per la sua abitudine di cambiare linea in fase di frenata e che era stato tra gli ispiratori del "golpe" di Austin, quando i piloti senatori avevano costretto Charlie Whiting a cambiare le regole, è la prima vittima di questo nuovo codice comportamentale. Una corsa tutta in salita contro tutti. Combatte a parolacce, in pista, in alcuni momenti sembra di rivedere il Vettel delle grandi rimonte di Interlagos e Abu Dhabi con la Red Bull. Poi, quando si vede attaccato da Ricciardo, perde la testa e si comporta esattamente come non voleva che facesse Verstappen. Termina al 5° posto, e avere assaporato provvisoriamente la gioia del podio per lui diventa una vera beffa.

### Kimi Raikkonen

Gara difficile, condizionata subito da un'anomala usura delle gomme. Prende il via con un motore sostituito poche ore prima del via ma che non causa penalità in griglia perché già usato in precedenza. Forse l'assemblaggio della vettura avviene in modo precario e frettoloso e l'assetto ne risente. Perché Raikkonen si ferma molto prima di Vettel per cambiare le gomme soft, e poi deve ricambiare le medie, che invece avrebbero dovuto durare sino alla fine. Ma nel sorpasso ad Hulkenberg mostra determinazione.

### Nico Hulkenberg

Surclassa l'idolo locale Perez e da quando ha firmato per la Renault sembra rinato. Parte bene ma poi disputa quasi tutta la gara in solitudine. Raggiunto da Raikkonen prova a resistere ma finisce in testacoda per via delle gomme ormai al limite. Conclude 7° e ottiene altri punti preziosi per la Force India contro la Williams.

GETTY IMAGES



## IL TOP DEL GP

### Daniel Ricciardo

Nel festival delle follie e delle scorrettezze che caratterizza questa gara, forse il migliore è lui. Alla prima curva evita il caos tra Rosberg e Verstappen, poi approfitta della neutralizzazione virtuale per anticipare la prima sosta. Strategia che lo costringe ad una lunga rimonta. Quando arriva a ridosso di Vettel e tenta il sorpasso, viene "brutalizzato" dal pilota tedesco con una manovra che dal Gp di Austin è considerata irregolare. Conclude al 5° posto, ma dopo 3 ore sale al terzo per le penalità a Verstappen e Vettel.

# 6

## Valtteri Bottas

Date le caratteristiche della pista pensava di andare oltre l'8° posto finale. Riesce a coprire tutta la gara con un solo cambio gomme e massimalizza il potenziale scarso della sua Williams.

## Fernando Alonso

Anche questa volta si ritrova a lottare a lungo con Sainz, ma resta sempre lontano dai punti. Gara regolare ma poco incisiva, termina 13° doppiato.

## Felipe Massa

Parte bene, risale subito al 6° posto e nella prima parte di gara resiste con determinazione agli attacchi di Vettel, poi deve anticipare il primo cambio gomme. In seguito lotta a lungo con Perez. Ora spera in un addio da leone a Interlagos.

## Sergio Perez

Alla fine raccoglie un punticino ma per tutto il week-end paga l'emotività di correre in casa, con una pressione psicologica enorme. Per tutta la gara lotta con i piloti della Williams che però non riesce mai a passare per via delle spaventose velocità massime di queste vetture in rettilineo. Deluso, conclude al 10° posto.

## Jenson Button

La pensione si avvicina e da lui non si può pretendere un atteggiamento troppo aggressivo. Resta a lungo dietro le due Renault, che lui dice di non riuscire a superare causa la pista. Conclude 12° doppiato.

## Jolyon Palmer

Considerando che parte ultimo, con una vettura assemblata alla meglio, il suo 14° posto non è nemmeno male. Lotta a lungo con le McLaren, e con lo stesso set di gomme medie riesce a percorrere 70 giri. Un vero record!

### LUCI ED OMBRE NELLE POSIZIONI DI RINCALZO

Correre davanti al suo pubblico ha creato troppa pressione a Perez, sotto. Ericsson, in basso, ha mancato la zona punti per un soffio. Massa, a sinistra, non ha brillato



SUTTON-IMAGES.COM

COLOMBO

SUTTON-IMAGES.COM



5

**Felipe Nasr**

In termini di risultati, ormai il compagno di squadra lo sovrasta. Danneggia l'ala anteriore e le derive laterali in contatti e alla fine si accontenta del 15° posto, doppiato.

**Carlos Sainz**

Viene penalizzato di 5" dai commissari per avere ostacolato Alonso. Sin dal primo giro lamenta problemi con il cambio che poi si estendono anche ai freni. Termina al 16° posto, doppiato.

**Kevin Magnussen**

Per rimanere in F1 con gare come questa, di soldi ne dovrà portare una montagna. Almeno Palmer combatte, mentre il danese sembra quasi infastidito e annoiato dal correre in situazione di oggettiva difficoltà tecnica. E pare sempre più rinunciatario. Con questi presupposti è normale concludere al 17° posto e doppiato.

**Pascal Wehrlein**

In qualifica aveva fatto ottime cose, poi in gara al primo giro viene colpito da Gutierrez che lo spedisce contro Ericsson e la sua corsa è subito finita.

**Daniil Kvyat**

I commissari lo penalizzano per la stessa infrazione che invece viene perdonata ad altri. 5 secondi per aver tratto vantaggio da un fuoripista mentre è in lotta con Grosjean. Termina 18° doppiato, correndo sempre nelle retrovie.

4

**Romain Grosjean**

Dal primo giorno lamenta mille guai con una vettura dal comportamento disastroso. Ogni volta che frena la sua Haas tira a destra, come una utilitaria con i freni consumati. Sempre in fondo, conclude 20° doppiato.

**Esteban Ocon**

Il francese ormai è abbonato all'ultimo posto e, cosa grave, a rimediare più giri di distacco. Al debutto su una pista oggettivamente difficile, si fa portare in giro dalla sua vettura più che guidarla. Lamenta problemi con i freni e chiude 21° a 2 giri.

2

**Max Verstappen**

Questa volta il suo comportamento è ingiustificabile. Perché se avesse ceduto subito la posizione a Vettel, come Horner gli aveva indicato, tanti drammi di questo Gp non ci sarebbero stati. Lui però, visto quello che era stato consentito ad Hamilton e Rosberg al primo giro, formalmente aveva delle ragioni per non accettare la penalità. Ma non può pensare di farsi giustizia da solo e di correre in una "lega" tutta sua. Peccato perché alla prima curva con Rosberg era stato fantastico, frenando molto dopo di lui e di Hulkenberg, ma riuscendo a fare la curva.

**Esteban Gutierrez**

La colpa per la collisione al primo giro con Wehrlein e Nasr è tutta sua. Ormai fuori dai piani futuri della Haas, il messicano è confuso e si vede. Raggiunge il traguardo in 19° posizione dopo un'altra gara compromessa dalla sua aggressività.

LA PRESSE

**BOTTE E SPORTELLATE**

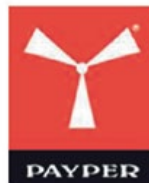
La gara di Wehrlein è finita subito dopo il via, a lato. Spagnoli in bagarre, sotto: Fernando Alonso VS Carlos Sainz. Entrambi hanno concluso nelle retrovie

COLOMBO



# Nicolas Costa Super GT Cup Champion 2016

# VINCENZO SOSPIRI RACING



**VILLA LE MONACHE**  
ITALIAN COOKING ACADEMY FIRENZE



**DIMENSIONE VENDING**  
PROFESSIONISTI DEL TUO RISTORO

Piero Bergossi

**ClimaTek**  
SERVIZI E SICUREZZA

**FIDEURAM** | Private Banker

[www.vs-racing.com](http://www.vs-racing.com)

IN COLLABORAZIONE CON

MAGNETI  
MARELLI

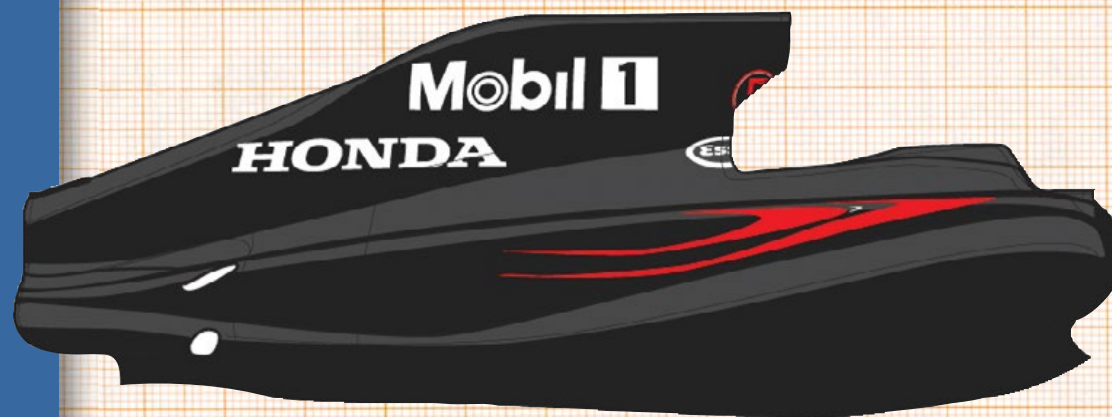
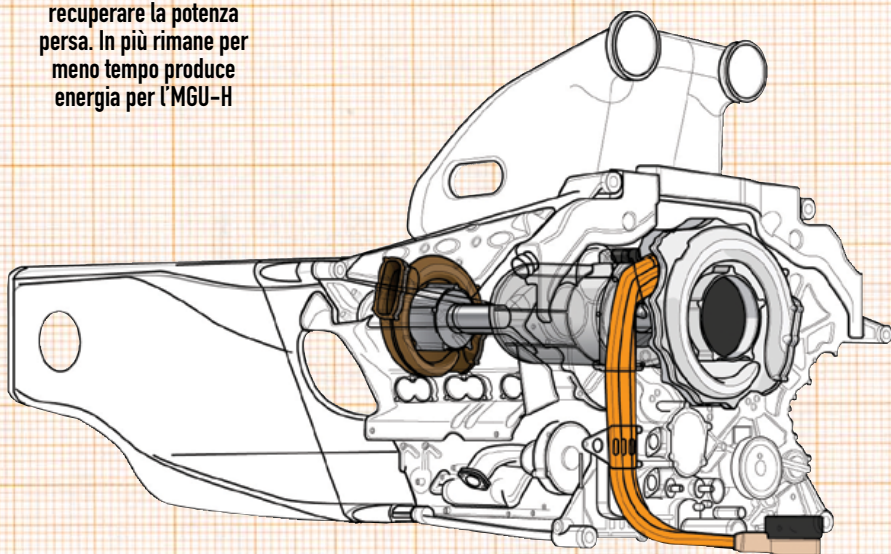
**Il circuito messicano** Hermanos Rodríguez si trova a 2250 metri sul livello del mare, un'altitudine unica nell'attuale calendario della F.1 ed è sicuramente una sfida per i team del Mondiale. Questo significa che l'aria è un 20% più rarefatta rispetto a piste che si trovano sul livello del mare. In più, considerando l'atmosfera calda e secca, la densità dell'aria è ancora minore del normale. Questo mix di caldo e bassa densità dell'aria crea diversi problemi ai team, non ultimo anche il malessere fisico dovuto, appunto, all'altitudine.

Innanzitutto il lungo rettilineo richiede potenza del motore, ma l'aria rarefatta fa sì che il motore non pompi tanto ossigeno e di conseguenza la power unit ne viene limitata. Per recuperare la potenza persa il turbo deve girare più velocemente, con un numero di giri superiore al normale verso l'effettivo limite di 125.000 giri. L'effetto a catena di maggiori carichi fisici, calore e cicli di lavoro del turbo portano problemi di affidabilità. A peggiorare ulteriormente la mancanza di potenza c'è la Mgu-H attaccata al turbo che non riesce a recuperare sufficiente energia, in quanto rimane meno tempo in una modalità in cui si produce energia in eccesso. Con minore recupero di energia il pilota dispone per minore tempo dei 160cv pieni tratti da Mgu-

#### SUPERLAVORO PER IL TURBO E L'MGU-H

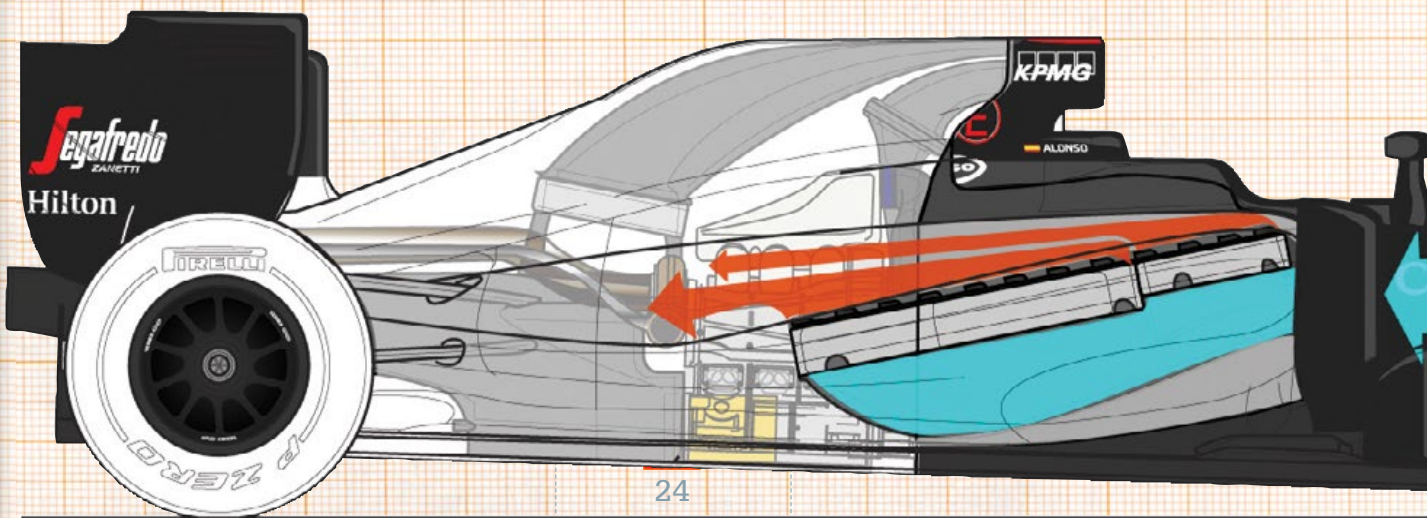
L'aria più rarefatta costringe la ventola della sovralimentazione a girare più velocemente per recuperare la potenza persa. In più rimane per meno tempo produce energia per l'MGU-H

K sul giro. I diversi team affrontano questi problemi causati dalle condizioni atmosferiche in maniere differenti, a seconda del funzionamento del loro turbo e della Mgu-H in condizioni normali; se si trovano al limite della velocità del turbo o di affidabilità allora dovranno accettare, in Messico, una



#### MENO RAFFREDDAMENTO PER IL MOTORE

La rarefazione dell'aria rende meno efficace il raffreddamento del motore da parte di radiatori, e questo costringe le squadre ad aprire maggiormente le carrozzerie



# manca aria

**CORRERE IN ALTITUDINE COME A CITTÀ DEL MESSICO PROVOCA UNA SERIE DI PROBLEMI CHE LE SQUADRE DEVONO RISOLVERE**

perdita di prestazioni. Sia Mercedes che Honda e Ferrari hanno avuto problemi di questo tipo all'inizio dell'anno, ma sembra li abbiano superati con gli aggiornamenti della power unit.

Poi il secondo problema è che con l'aria meno densa vi è un minor trasferimento di calore dai radiatori e intercooler sulla power unit. In questo caso gli effetti sono due: innanzitutto il motore sarà molto caldo a causa della minore efficacia dei radiatori e questo obbligherà i team a utilizzare carrozzerie e prese di raffreddamento più aperte in modo da migliorare il raffreddamento, ma queste creano resistenza aerodinamica nei rettilinei, rallentando la velocità di punta delle monoposto. L'altro effetto, poi, è che l'intercooler è meno efficace nel raffreddamento dell'aria e anche questo riduce la potenza; si riduce così ulteriormente la velocità massima e aumenta il timore di inaffidabilità che le alte temperature possono provocare.

Entrambi gli effetti provocati dalla bassa densità dell'aria ridurranno le velocità di punta, questo tuttavia viene compensato dalla rarefazione dell'aria che crea minor resistenza aerodinamica dalla car-

rozzeria, cosa che allo stesso tempo è un vantaggio e uno svantaggio: innanzitutto, compensando la perdita di potenza con minor resistenza aerodinamica si sosterranno al massimo le velocità di punta viste per tutta la stagione, ma quando le vetture arriveranno alle curve l'aria così leggera produrrà una molto minore deportanza; così i team daranno alle ali la massima inclinazione e adotteranno tutte le regolazioni possibili per ottenere maggiore deportanza, con un set up simile a quello usato a Monaco per cercare di riacquistare la deportanza persa a causa della rarefazione dell'aria che l'altitudine provoca. Fortunatamente nella pista prevalgono i rettilinei e quindi la perdita di deportanza non è poi un grande handicap. ●

**Potenza del motore**

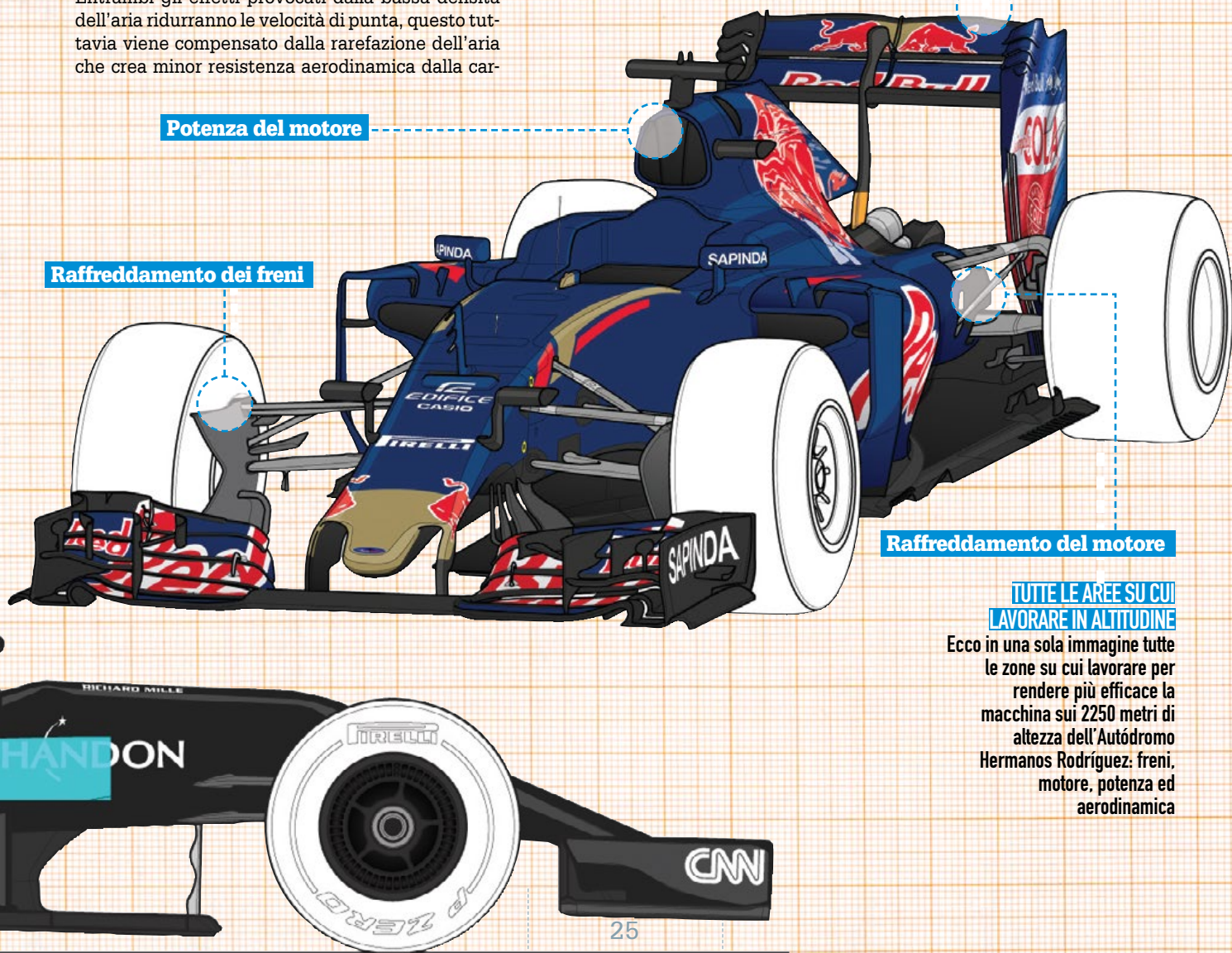
**Raffreddamento dei freni**

**Deportanza e scia aerodinamica**

**Raffreddamento del motore**

**TUTTE LE AREE SU CUI LAVORARE IN ALTITUDINE**

Ecco in una sola immagine tutte le zone su cui lavorare per rendere più efficace la macchina sui 2250 metri di altezza dell'Autódromo Hermanos Rodríguez: freni, motore, potenza ed aerodinamica



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Ricciardo	1°	22'087
Palmer	1°	23'897
Ericsson	1°	32'608
Grosjean	11°	22'957
Verstappen	12°	21'775
Sainz	12°	22'747
Magnussen	12°	22'271
Gutiérrez	12°	25'198
Kvyat	13°	22'665
Hülkenberg	14°	22'134
Massa	14°	21'863
Ocon	15°	23'866
Alonso	16°	22'461
Hamilton	17°	21'709
Button	17°	22'438
Bottas	19°	22'396
Rosberg	20°	21'997
Raikkonen	20°	22'398
Pérez	20°	22'213
Vettel	32°	22'035
Raikkonen	45°	22'974
Alonso	45°	25'171
Kvyat	47°	22'865
Gutiérrez	48°	23'110
Nasr	49°	23'540
Ricciardo	50°	22'443
Grosjean	50°	23'678
Magnussen	51°	22'384

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	1.40'31"402	182,258	1'22"596	66
2°	18	N.Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 8"354	182,006	1'22"792	43
3°	15	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 20"858	181,630	1'21"134	53
4°	12	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 21"323 (b)	181,616	1'22"887	66
5°	10	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	71	a 27"313 (d)	181,436	1'22"497	61
6°	8	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	71	a 49"376	180,778	1'22"512	47
7°	6	N.Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 58"891	180,496	1'23"288	50
8°	4	V.Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 1'05"612	180,297	1'23"540	65
9°	2	F.Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 1'16"206	179,984	1'23"576	64
10°	1	S.Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 1'16"798	179,966	1'23"607	62
11°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	178,659	1'24"340	65
12°		J.Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	70	a 1 giro	178,459	1'23"777	70
13°		F.Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	70	a 1 giro	178,212	1'23"668	69
14°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	70	a 1 giro	178,030	1'24"574	64
15°		F.Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	177,801	1'23"657	58
16°		C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	70	a 1 giro (e)	177,748	1'24"467	52
17°		K.Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	70	a 1 giro	177,631	1'23"146	53
18°		D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	70	a 1 giro (b)	177,631	1'23"618	59
19°		E.Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	177,612	1'23"456	63
20°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	177,350	1'23"278	53
21°		E.Ocon (Francia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 2 giri	176,252	1'24"964	43

RITIRATI

		P.Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente	-	-	-
--	--	-----------------------	--------------------------------------	---	-----------	---	---	---

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DICIANNOVESIMO GRAN PREMIO

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

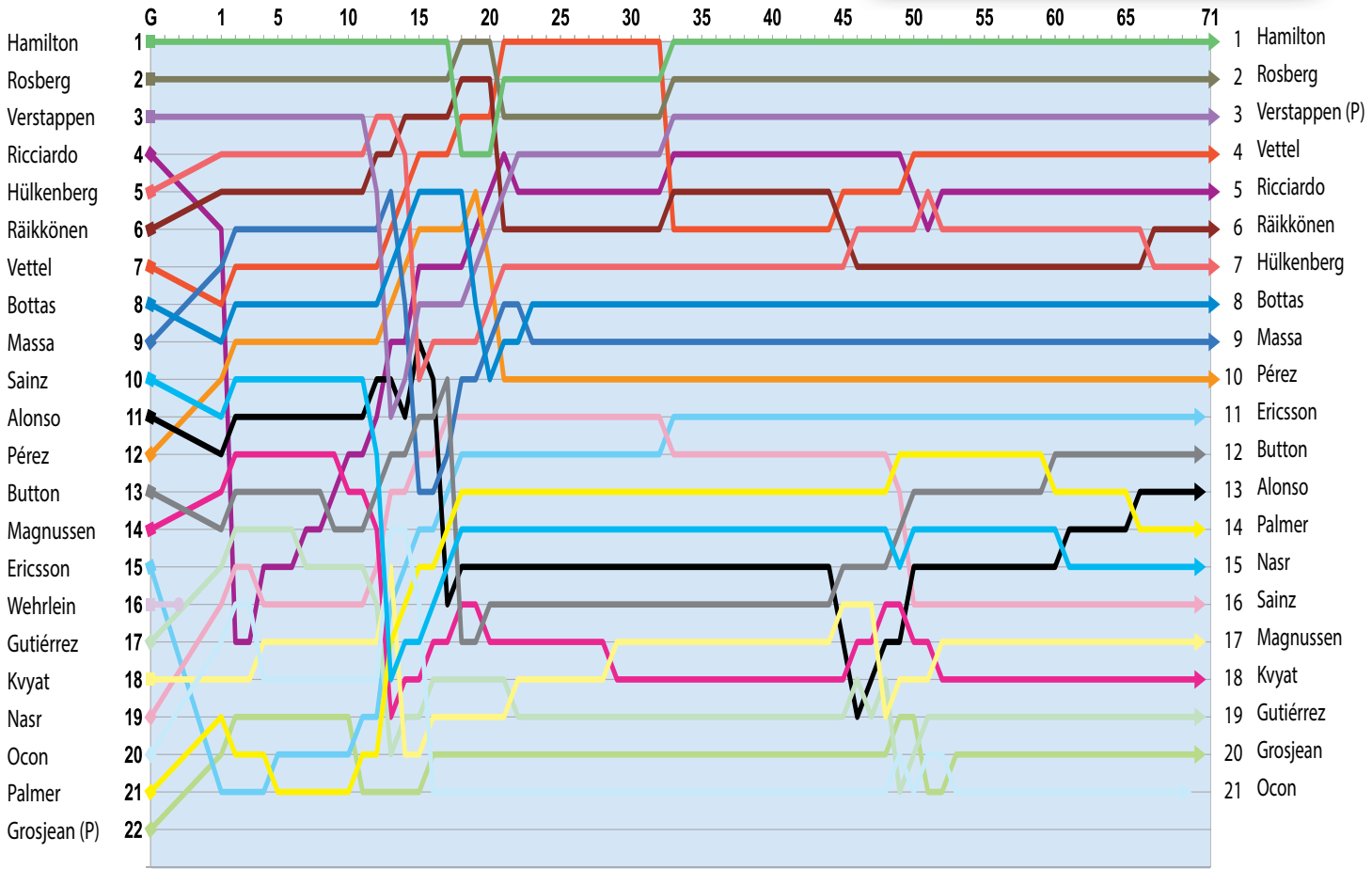


MESSICO | 19ª gara del mondiale F1 | 30 ottobre 2016 | Autodromo Hermanos Rodriguez (4,304 km) | Distanza: 305,354 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

**LEGENDA**

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

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE**

234 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

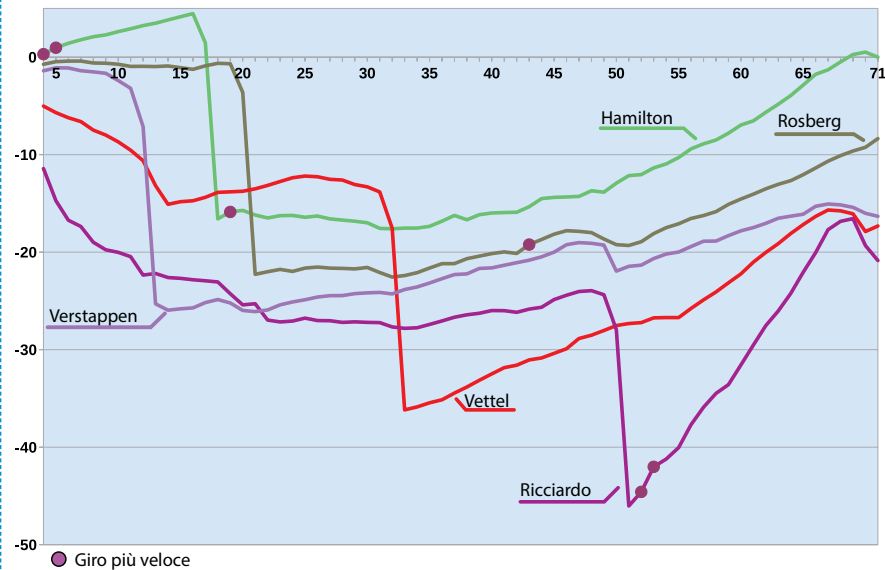
**QUALIFICAZIONI**

Massa	365.9
Bottas	365.3
Ocon	363.6
Vettel	363.0
Wehrlein	362.6
Ericsson	362.4
Rosberg	361.9
Raikkonen	361.5
Hamilton	360.9
Pérez	360.2
Magnussen	360.2
Nasr	358.9
Gutiérrez	358.8
Verstappen	357.8
Ricciardo	357.7
Hülkenberg	357.6
Grosjean	357.2
Alonso	357.0
Button	355.9
Sainz	351.1
Kvyat	348.3

**GRAN PREMIO**

Bottas	372.5
Massa	371.7
Pérez	370.8
Vettel	367.8
Alonso	367.0
Raikkonen	366.9
Button	365.7
Hamilton	364.1
Gutiérrez	363.7
Ricciardo	363.6
Nasr	363.2
Hülkenberg	363.1
Verstappen	362.5
Rosberg	362.5
Ericsson	360.3
Grosjean	359.7
Palmer	358.5
Kvyat	357.4
Ocon	352.4
Sainz	348.3
Magnussen	344.0
Wehrlein	299.8

**I DISTACCHI**



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

## RECORD PISTA

### SUL GIRO IN PROVA

#### NUOVO

L.Hamilton  
(Mercedes F1 W07 Hybrid)  
1'18"704 media 196,869 km/h  
Primato precedente:  
N.Rosberg  
(Mercedes F1 W06 Hybrid)  
1'19"480 media 194,947 km/h

### SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO  
N.Rosberg  
(Mercedes F1 W06 Hybrid)  
1'20"521 media 192,426 km/h

### SULLA DISTANZA

#### NUOVO

L.Hamilton  
(Mercedes F1 W07 Hybrid)  
1:40'31"402 media 182,258 km/h  
Primato precedente:  
N.Rosberg  
(Mercedes F1 W06 Hybrid)  
1h42'35"038 media 178,597 km/h

## GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-17°
Rosberg	18°-20°
Vettel	21°-32°
Hamilton	33°-71°

## PROVE LIBERE

### VENERDÌ 28 OTTOBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Vettel	1'20"993	1'19"790
2° Hamilton	1'20"914	1'19"794
3° Rosberg	1'21"673	1'20"225
4° Raikkonen	1'21"072	1'20"259
5° Ricciardo	1'21"727	1'20"448
6° Hülkenberg	1'21"409	1'20"574
7° Verstappen	1'22"877	1'20"619
8° Bottas	1'21"447	1'20"629
9° Sainz	1'22"563	1'20"974
10° Alonso	1'23"089	1'21"003
11° Kvyat	1'22"215	1'21"193
12° Button	1'23"342	1'21"198
13° Pérez	1'21"200	1'21"579
14° Massa	1'21"836	1'21"326
15° Magnussen	1'23"556	1'21"442
16° Palmer	1'24"097	1'21"785
17° Wehrlein	1'24"350	1'21"980
18° Ericsson	1'22"723	1'21"997
19° Nasr	1'23"089	1'22"037
20° Grosjean	1'22"500	1'22"105
21° Ocon	1'24"083	1'22"298
22° Gutiérrez	1'22"910	1'22"408

### SABATO 29 OTTOBRE

	3ª SESSIONE
1° Verstappen	1'19"137
2° Hamilton	1'19"231
3° Ricciardo	1'19"370
4° Rosberg	1'19"618
5° Bottas	1'19"811
6° Vettel	1'19"937
7° Raikkonen	1'19"994
8° Massa	1'19"997
9° Hülkenberg	1'20"255
10° Sainz	1'20"325
11° Pérez	1'20"472
12° Kvyat	1'20"586
13° Alonso	1'20"600
14° Palmer	1'20"959
15° Button	1'21"152
16° Ericsson	1'21"245
17° Gutiérrez	1'21"338
18° Magnussen	1'21"345
19° Grosjean	1'21"601
20° Wehrlein	1'21"758
21° Ocon	1'21"921
22° Nasr	1'22"354

## GRIGLIA

1ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'18"704	6 Rosberg Mercedes 1'18"958
2ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'19"054	3 Ricciardo Red Bull 1'19"133
3ª FILA	27 Hulkenberg Force India 1'19"330	7 Raikkonen Ferrari 1'19"376
4ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'19"381	77 Bottas Williams 1'19"551
5ª FILA	19 Massa Williams 1'20"032	55 Sainz Toro Rosso 1'20"378
6ª FILA	14 Alonso McLaren 1'20"282	11 Perez Force India 1'20"287
7ª FILA	22 Button McLaren 1'20"673	20 Magnussen Renault 1'21"131
8ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'21"536	94 Wehrlein Manor 1'21"785
9ª FILA	21 Gutierrez Haas 1'21"401	26 Kvyat Toro Rosso 1'21"454
10ª FILA	12 Nasr Sauber 1'21"692	31 Ocon Manor 1'21"881
11ª FILA	30 Palmer Renault s.t.	
PIT-LANE	8 Grosjean Haas 1'21"916(a)	

## POLE POSITION

SABATO 29 OTTOBRE	QUALIFICHE			SETTORI		
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton Mercedes F1 W07 Hybrid	1'19"447	1'19"137	1'18"704	27"103	30"786	20"531
2° Rosberg Mercedes F1 W07 Hybrid	1'19"996	1'19"761	1'18"958	27"372	30"864	20"715
3° Verstappen Red Bull RB12	1'19"874	1'18"972	1'19"054	27"307	30"770	20"703
4° Ricciardo Red Bull RB12	1'19"713	1'19"553	1'19"133	27"458	30"848	20"648
5° Hülkenberg Force India VJM09	1'20"599	1'19"769	1'19"330	27"509	31"150	20"671
6° Raikkonen Ferrari SF16-H	1'19"554	1'19"936	1'19"376	27"363	31"195	20"818
7° Vettel Ferrari SF16-H	1'19"865	1'19"385	1'19"381	27"235	31"051	20"743
8° Bottas Williams FW38	1'20"338	1'19"958	1'19"551	27"370	31"275	20"774
9° Massa Williams FW38	1'20"423	1'20"151	1'20"032	27"393	31"461	20"974
10° Sainz Toro Rosso STR11	1'20"457	1'20"169	1'20"378	27"921	31"266	20"914
11° Alonso McLaren MP4-31	1'20"552	1'20"282		27"799	31"521	20"954
12° Pérez Force India VJM09	1'20"308	1'20"287		27"581	31"511	20"807
13° Button McLaren MP4-31	1'21"333	1'20"673		27"733	31"713	20"994
14° Magnussen Renault R.S.16	1'21"254	1'21"131		27"741	32"015	21"243
15° Ericsson Sauber C35	1'21"062	1'21"536		27"880	31"934	21"248
16° Wehrlein Manor MRT05	1'21"363	1'21"785		27"745	32"168	21"322
17° Gutiérrez Haas VF-16	1'21"401			27"955	32"071	21"233
18° Kvyat Toro Rosso STR11	1'21"454			28"336	31"995	21"123
19° Nasr Sauber C35	1'21"692			27"997	32"297	21"398
20° Ocon Manor MRT05	1'21"881			27"922	32"245	21"473
21° Grosjean Haas VF-16	1'21"916			27"990	32"352	21"450
22° Palmer Renault R.S.16	N.P.					

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

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)

Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)



## MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11
1° N.Rosberg	349	25	25	25	25	(i.)	6	10	25	12	15	18	12	25	25	25	15	18	15	18	10	18	10	18	25	8	15	15	-	-	-	-
2° L.Hamilton	330	18	15	6	18	(i.)	25	25	10	25	25	25	25	15	18	15	(m.)	15	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° D.Ricciardo	242	12	12	12	(11°)	12	18	6	6	10	12	15	18	18	10	18	(m.)	2	12	10	8	8	2	12	12	12	10	(m.)	8	-	-	-
4° S.Vettel	187	15	(m.)	18	(i.)	15	12	18	18	(m.)	2	12	10	8	15	10	(i.)	12	12	10	8	8	2	12	12	10	(m.)	12	-	-	-	-
5° K.Raikkonen	178	(m.)	18	10	15	18	(i.)	8	12	15	10	8	8	2	12	12	12	10	(m.)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° M.Verstappen	177	1	8	4	(m.)	25	(i.)	12	4	18	18	10	15	(11°)	6	8	18	18	(m.)	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° S.Pérez	85	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	1	15	(17°)	8	(11°)	1	10	4	4	8	6	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° V.Bottas	85	4	2	1	12	10	(12°)	15	8	2	(14°)	2	2	4	8	(m.)	10	1	(16°)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° N.Hülkenberg	60	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	4	2	(19°)	6	1	6	12	1	(i.)	4	4	(i.)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° F.Alonso	52	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	(11°)	(m.)	(18°)	(13°)	6	(12°)	6	(14°)	6	6	(16°)	10	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° F.Massa	51	10	4	8	10	4	1	(m.)	1	(20°)	(11°)	(18°)	(i.)	1	2	(12°)	(13°)	2	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° C.Sainz	38	2	(i.)	2	(12°)	8	4	2	(m.)	4	4	4	(14°)	(m.)	(15°)	(14°)	(11°)	(17°)	8	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° R.Grosjean	29	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	(14°)	(13°)	6	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	(11°)	(m.)	(m.)	(11°)	1	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° D.Kvyat	25	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	(12°)	(m.)	(i.)	1	(16°)	(15°)	(14°)	(m.)	2	(14°)	(13°)	(11°)	(18°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° J.Button	21	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	(m.)	(11°)	8	(12°)	(m.)	4	(i.)	(12°)	(m.)	2	(18°)	2	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° K.Magnussen	7	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(15°)	(16°)	(i.)	(17°)	1	(m.)	(14°)	(12°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° J.Palmer	1	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	(m.)	(15°)	(12°)	(m.)	(12°)	(19°)	(15°)	(i.)	(15°)	1	(12°)	(13°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° P.Wehrlein	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	(17°)	(m.)	1	(i.)	(19°)	(17°)	(i.)	(m.)	(16°)	(15°)	(22°)	(17°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° S.Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° E.Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	(16°)	(13°)	(11°)	(12°)	(13°)	(11°)	(m.)	(20°)	(m.)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° M.Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	(m.)	(20°)	(18°)	(m.)	(16°)	(17°)	(12°)	(15°)	(14°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22° F.Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	(18°)	(12°)	(13°)	(15°)	(17°)	(m.)	(17°)	(i.)	(13°)	(m.)	(19°)	(15°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23° R.Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	(19°)	(18°)	(16°)	(i.)	(21°)	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24° E.Ocon	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	679	25/18	25/15	25/6	25/18	-	6/25	10/25	25/10	12/25	15/25	18/25	12/25	25/15	25/18	25/15	15/0	25/15	18/25	18/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Red Bull	427	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	6/12	6/4	10/18	12/18	15/10	18/15	18/0	10/6	18/8	25/18	8/18	15/0	15/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3° Ferrari	365	15/0	0/18	18/10	0/15	15/18	12/0	18/8	18/12	0/15	2/10	12/8	10/8	8/2	15/12	10/12	0/12	12/10	12/0	10/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4° Force India	145	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	1/4	15/2	-	8/6	0/1	1/6	10/12	4/1	4/0	8/4	6/4	4/0	1/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5° Williams	136	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	0/15	1/8	0/2	-	0/2	0/2	1/4	2/8	-	0/10	2/1	6/0	2/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6° McLaren	74	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	0/8	-	6/0	0/4	6/0	-	6/0	6/2	-	10/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7° Toro Rosso	55	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	0/2	-	0/4	1/4	0/4	-	-	-	-	2/0	-	0/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8° Haas	29	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	1/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9° Renault	8	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1/0	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10° Manor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11° Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

## CAMBI GOMME

<b>RICCIARDO</b>	SS	M	S
<b>VETTEL</b>	S	M	
<b>ROSBERG</b>	S	M	
<b>RAIKKONEN</b>	S	M	M
<b>GROSJEAN</b>	S	M	S
<b>ERICSSON</b>	S	M	
<b>PÉREZ</b>	S	M	
<b>NASR</b>	M	SS	
<b>ALONSO</b>	S	M	S
<b>MASSA</b>	SS	M	
<b>MAGNUSSEN</b>	S	M	SS
<b>GUTIÉRREZ</b>	S	M	S
<b>BUTTON</b>	S	M	
<b>KVYAT</b>	S	S	SS
<b>HÜLKENBERG</b>	SS	M	
<b>PALMER</b>	SS	M	
<b>OCON</b>	S	M	
<b>VERSTAPPEN</b>	SS	M	
<b>HAMILTON</b>	S	M	
<b>SAINZ</b>	SS	M	
<b>BOTTAS</b>	SS	M	
<b>WEHRLIN</b>	S		

## NOTE

- (a) Modifica della vettura in parco chiuso: partenza imposta dalla pit-lane.
- (b) Penalizzazione di 5" per aver tratto vantaggio uscendo di pista.
- (d) Penalizzazione di 10" per cambio di direzione anomalo e pericoloso.
- (e) Penalizzazione di 5" per aver costretto un rivale fuori pista.



FIN DAI GIORNI DEL GP D'ITALIA A MONZA

# Frank soffre di polmonite

**M**entre si disputava il Gp del Messico, Frank Williams, 74 anni, era ricoverato in un ospedale inglese per una grave forma di polmonite. Da mesi le condizioni del Costruttore inglese sono precarie, e quando era venuto a Monza per il Gp d'Italia, era stato ricoverato all'ospedale San Raffaele di Milano, causa i primi sintomi della malattia. Dopo il Gp di Monza, anche Claire Williams non è più venuta alle gare, preferendo restare sempre vicina a suo padre. Come ormai accade dal Gp di Singapore, a dirigere il team in Messico c'era Mike O'Driscoll, amministratore delegato del gruppo, che ha spiegato: «La polmonite si è manifestata durante il weekend di Monza. Frank ha passato momenti molto duri, ma ora lentamente sta recuperando. Conoscendo la sua determinazione, speriamo di vederlo presto in fabbrica. Lo stesso vale per Claire, che in questo periodo è sempre rimasta vicino a suo padre, ma che si tiene al corrente su ogni cosa che accade in pista. Contiamo di rivederla al comando ai box per il Gp di Abu Dhabi». Da tempo Frank Williams combatte contro le difficoltà polmonari, che spesso si accentuano nei paralizzanti tetraplegici.



ANCORA UN CEDIMENTO!

## Telaio Renault troppo fragile

Il telaio Renault continua a mettere in mostra una fragilità preoccupante. Joylon Palmer non ha partecipato alle qualifiche e ha preso il via dal fondo della griglia perché dopo l'ultima sessione di prove libere è emerso il cedimento della scocca, come conseguenza di un cordolo "tagliato". Non è la prima volta che la scocca della Renault si rompe senza sbattere contro le barriere. Una rottura che forse rivela che il team si è spinto oltre il limite nell'alleggerimento. «Uscendo dall'ultima curva sono salito sul cordolo per 3 centimetri - dice Palmer - si è trattato di un contatto minimo, in casi come questi nemmeno il fondo piatto viene danneggiato. Mai avrei immaginato che si potesse rompere la scocca. Non è possibile che una sollecitazione così piccola abbia provocato un guasto così grave».

COL LOOK MEXICAN STYLE!

## Verstappen faceva paura

In Messico la festa dei Morti che si celebra su due giorni, il 31 ottobre e il 1° novembre, è un grande evento popolare. Sorta di carnevale, dove impara il travestimento. Così i due piloti della Red Bull si sono presentati in circuito con questo look... Con il suo abituale sorriso, Ricciardo non faceva paura, mentre il volto arcigno di Verstappen era inquietante...

LA LITE FINISCE QUI

## Monza-Imola c'è la pace

Sebbene il Tar abbia rinviato la sentenza sul ricorso presentato da Formula Imola, il braccio di ferro tra i due autodromi italiani per chi avesse il diritto di ricevere i soldi dal Governo per finanziare il Gp d'Italia, è finita in un accordo, che a conti fatti non cambia nulla. Perché il Gp d'Italia resterà a Monza per i prossimi tre anni e Imola non ospiterà mai il Gp nazionale. Aci e Formula Imola hanno diffuso un comunicato congiunto dove, a fronte del ritiro da parte di Imola della candidatura per ospitare il Gp, l'Aci riconosce Imola quale sede di una serie di eventi internazionali alternativi. Che non si capisce quali possano essere, visto che comunque il prologo del Wec 2017 si terrà a Monza. Come dire, tanto rumore per nulla.

A SPASSO IN CENTRO

## Cairolì incontra Seb

Parafasando la nota canzone, "Walking in Memphis". Austin, lunedì mattina, Matteo Cairolì, pilota della Porsche Supercup, sta passeggiando per il centro città, quando vede Sebastian Vettel, camminare da solo sul lato opposto della strada. Come un race fan, Cairolì si precipita da Vettel, si presenta, poi scatta un selfie che posta su Fb. Piuttosto sorpreso di vedere Vettel camminare da solo per le strade di Austin, piuttosto preoccupato...

POTREBBERO FINIRE RISPETTIVAMENTE ALLA FORCE INDIA E ALLA HAAS

## Nasr e Magnussen cercano posto

Molto presto Force India e Haas definiranno i nomi dei loro nuovi piloti in sostituzione di Hulkenberg e Gutierrez, visto che che il team americano non vuole più quest'ultimo. Alla Force India potrebbe arrivare Felipe Nasr, forte della sponsorizzazione di 20 milioni del Banco do Brasil. La Haas invece si sarebbe orientata verso Kevin Magnussen, che, aumentando il contributo che portava alla Renault, dovrebbe avere a disposizione circa 15 milioni di dollari. Poco meno di quelli che garantiva Gutierrez.



A sinistra, Cairolì si spara un selfie cittadino dopo aver incontrato Vettel a sorpresa. Sopra, Ricciardo e Verstappen col look della locale festa dei Morti





**LO SPAGNOLO REAGISCE IN MODO FICCANTE E SARCASTICO**

## Alonso, insultato da Vettel, risponde

Abitualmente Vettel si rivela poco tollerante con i piloti doppiati o che procedono più lenti. Che spesso, durante le prove e in gara, offende via radio, pensando probabilmente di essere l'unico pilota che ha diritto di stare in pista. Durante le prove libere, Vettel a suo dire sarebbe stato rallentato da Alonso, che ha definito «Un idiota». Messa al corrente della cosa, il pilota spagnolo ha dato una lezione di stile a Vettel, replicando: «Povero Sebastian, vista la situazione della Ferrari e quella sua personale, deve avere una grande frustrazione, lo perdono».

**ECCLESTONE NON HA TROVATO ARRIVABENE: C'ERA SOLO IOVERNO...**

## Stizza per Bernie al box Ferrari

Giovedì pomeriggio Miguel Angel Mancera, sindaco e governatore di Città del Messico, è con Ecclestone per incontrare i team, in una sorta di visita ufficiale. A riceverlo, ci sono i team principal: Wolff alla Mercedes, Capito alla McLaren, Horner alla Red Bull, Stoll di Renault Sport. Giunti alla Fer-

rari, Ecclestone chiede di Arrivabene, ma ai box del Cavallino praticamente non c'è più nessuno, sono tutti in città per un evento di Santander. A ricevere la seconda carica politica del Messico, c'è il solo Ioverno. Ecclestone, visibilmente seccato, dopo pochi minuti passa al garage della Red Bull...



Sopra, Bernie al box Ferrari, trova Ioverno e, sotto, con Horner e Lauda, con tanto di torta per il suo 86esimo compleanno. A destra, il nuovo negozio Pirelli e un'immagine di Ron Dennis agli inizi in F.1, 50 anni fa...



**NEL COLLEGIO DELLA FIA**

## Danny Sullivan commissario

Questa la composizione del collegio dei commissari Fia: in rappresentanza dei piloti Danny Sullivan, poi Silvia Bellot per la federazione spagnola. La stessa che Felipe Massa ha accusato dopo il Gp di Austin di essere molto amica di Alonso, perché non lo ha penalizzato durante la controversa fase di sorpasso ai suoi danni. Infine in rappresentanza della federazione australiana, Garry Connelly.

**NEGOZI DI MARCA PIRELLI**

## La novità P Zero World!

Inaugurato a Los Angeles, in boulevard Santa Monica, il primo P Zero world. Si tratta del primo di una serie di negozi Pirelli dove saranno in vendita le gomme della linea prestige, ossia riservate alle Supercar, con un forte legame con il Motorsport. In esposizione vi saranno vetture da competizione - a Los Angeles c'era una Red Bull - e in seguito saranno in vendita anche capi di abbigliamento e oggettistica. Sorta di progetto commerciale simile ai Ferrari shop ma con una identificazione più forte con il prodotto pneumatico. Presto apriranno altri negozi a Melbourne, Londra, Seul e Milano.



**PER LA SICUREZZA**

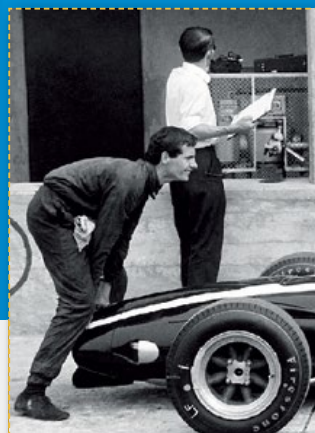
## Jean Todt premiato

Importante riconoscimento per Jean Todt e per la moglie Michelle Yeoh. A New York sono stati insigniti del premio Humanitarians of the Year, ideato dalle Nazioni Unite. Il premio è un riconoscimento per il lavoro nella promozione degli obiettivi di sviluppo sostenibile stabiliti dall'Onu, per il loro impegno a ridurre il numero dei morti negli incidenti stradali, oggi arrivati alla impressionante cifra di 1.250.000 persone. Il premio è stato consegnato da Ban Ki-Moon, segretario delle Nazioni Unite.

**L'ANNIVERSARIO**

## Dennis in F.1 da 50 anni

Al centro dell'attenzione per il suo futuro alla McLaren, in concomitanza con il Gp del Messico è scocciata la ricorrenza per i 50 anni di presenza in F.1 di Ron Dennis. Il suo primo Gp avvenne infatti in Messico nel 1966, quando, all'età di 19 anni, nel ruolo di meccanico, Ron Dennis venne chiamato all'ultimo momento dal team Cooper-Maserati per occuparsi della vettura affidata al pilota messicano Moises Solana. Considerando da dove è partito, Ron Dennis è il personaggio in F.1 che ha fatto più carriera.





**MALGRADO I TRASCORSI...**

## Surer, che forma!

Alla vigilia del Gp, per i media era stata organizzata una visita alle piramidi del Sole e della Luna, che sorgono a Teotihuacan. Tra i partecipanti anche Marc Surer, che quando era pilota aveva subito per due volte delle gravissime lesioni alle gambe in incidenti: ai tempi dell'Arrows F.1 e dopo, quando correva nei rally. Eppure, nonostante 65 anni di età, la ridotta mobilità delle caviglie e l'altitudine di quasi 2300 metri che metteva a dura prova le capacità cardio-respiratorie, l'ex pilota svizzero è riuscito a salire sulla sommità di entrambe le piramidi attraverso i ripidissimi gradini, dimostrando forza di volontà e tenacia. Jo Ramirez invece, presente anche lui, ha preferito dare forfait dopo solo dieci gradini.

**SERGIO ZITTISCE LA STAMPA**

## Perez replica alla grande

I giornalisti messicani sono piuttosto "ruspanti". Così durante una conferenza riservata alla stampa nazionale, a Sergio Perez hanno chiesto: «Cosa pensi della morte?» poco prima di salire in macchina. Perez se l'è cavata con questa risposta: «È una cosa che riguarda tutti, ma al momento non rientra tra le mie priorità». Ma di certo non ha gradito la domanda.



**PER MONTOYA IL FUTURO NELLE CORSE NON È FACILE**

## Pablo fa fatica a proseguire

Presente nel paddock Pablo Montoya, che per l'occasione lavorava per una televisione messicana. Per il colombiano è un momento difficile. Roger Penske lo ha sostituito con Joseph Newgarden e a lui per il 2017 gli ha offerto solo la quinta vettura per la 500 Miglia di Indianapolis, e poi un volante per il programma LMP2 lmsa, che presto il team americano ufficializzerà. In più, la Porsche gli ha fatto capire che non rientra tra i possibili candidati per sostituire Webber nel programma Wec. Montoya vorrebbe disputare ancora una stagione full time in Indycar prima di ritirarsi, ma al momento nessuno tra i team competitivi sembra interessato a lui.

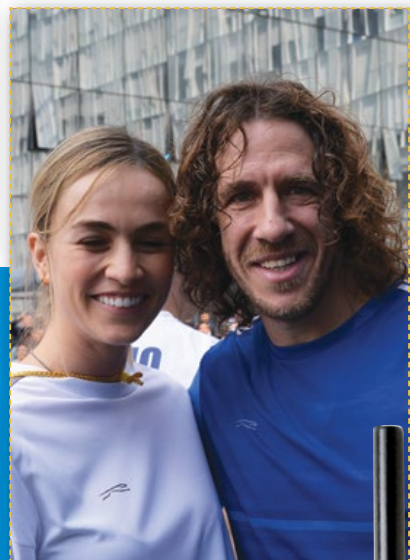


A sinistra, l'idolo locale Perez, sotto, Emerson Fittipaldi, col nipote Enzo. Sopra, una F1 decorata secondo i costumi locali e, in alto, Marc Gené e Kimi Raikkonen presenziano assai interessati allo Shell Eco-Event

**DAL TEAM DI RON DENNIS**

## Red Bull scippa Exxon-Mobil 1

Dopo avere sottratto alla McLaren la sponsorizzazione della Tag Heuer, ora la Red Bull porta via anche Exxon-Mobil 1, da 21 anni partner del team di Ron Dennis. Un divorzio strano, che va oltre le comunque elevate cifre di sponsorizzazione coinvolte, circa 22 milioni di dollari. Perché la Red Bull, da contratto, dovrebbe usare la benzina Total, prodotta specificatamente per le caratteristiche del motore Renault. Ora la Red Bull lavorerà autonomamente per adattare il propulsore Renault alla benzina Exxon. Può farlo, perché il nome Renault non appare e la Red Bull gode di totale autonomia tecnica, dal momento che alla Renault paga tutto. In questa operazione, però, si inserisce anche la Honda, che di fatto avrebbe propiziato il divorzio tra Exxon-Mobil 1 e McLaren, sostenendo che il loro carburante e i loro lubrificanti, non erano adeguati alle caratteristiche della loro power unit. Per sostituire la Exxon, la McLaren ha già firmato un contratto con la Castrol-Bp, che così tornerà alle competizioni dopo una lunga assenza. La Bp a sua volta dovrà produrre l'apposita benzina richiesta dalla Honda. Anche la Renault sarebbe in trattativa con Castrol-Bp per il proprio team.



Pujol, ex calciatore del Barcellona, con Carmen Jordà, tester di sviluppo del team Renault





**NON AVRÀ CONSEGUENZE IL RITARDO NELL'ESEGUIRE I LAVORI RICHIESTI**

## Chiuso un occhio per il Canada

**A**ncora non confermato per il ritardo nei lavori di costruzione del nuovo paddock e struttura box, gli organizzatori del Gp del Canada hanno chiesto una deroga a Ecclestone sino al 2018, visto che gli interventi che dovevano finire nel 2017, non sono nemmeno iniziati. Considerando che il Gp di Montreal è stato nel 2016 il secondo come numero di affluenza di spettatori, Ecclestone e Liberty Media hanno deciso di chiudere un occhio.

**IL MANAGER TEDESCO RESTANDO AI BOX IN GIACCA CREA... EQUIVOCI**

## Jost Capito non mette la divisa

Quando dirigeva il team Vw nel campionato mondiale rally, Jost Capito era sempre vestito con l'abbigliamento ufficiale del team. Da quando è passato alla McLaren, invece, il manager tedesco vuole imitare Ron Dennis e rimane ai box in abiti borghesi, in camicia e giacca blu. Con una grande differenza: che Ron Dennis lo conoscono tutti, mentre Capito ancora no. Così è successo sia a Austin che in Messico che i commissari del circuito lo fermassero ogni momento per controllare il suo pass, e sulla griglia di partenza lo spingessero fuori, per uscire prima del tempo stabilito per i membri del team. Un atteggiamento di cui molti alla McLaren stanno ridendo. Considerando anche che dopo il suo arrivo in fabbrica, Capito

aveva inviato una mail a tutti i membri del team F.1, invitandoli per un incontro, con il titolo: "Meet the boss".



**DOPO I PROBLEMI CON BREMBO**

## Haas sui freni cerca riscontri

Dopo i ripetuti problemi ai freni lamentati dalla Haas e il riconoscimento di responsabilità da parte della Brembo, che dopo il Gp di Austin si è scusata con il team americano, la situazione è destinata a evolversi. In Messico la Brembo ha portato dischi e pastiglie di nuovo materiale, ma dal prossimo Gp del Brasile la Haas effettuerà prove comparative con materiale della Carbon Industries. «Faremo test in parallelo tra i due fornitori - dice Steiner - per individuare la migliore soluzione per il 2017». I problemi sulla Haas restano però un mistero. La vettura è progettata dalla Ferrari, che di problemi con i freni non ne ha mai avuti. Il materiale è il medesimo, forse c'è qualche cosa di sbagliato nel modo in cui i freni lavorano sulla Haas. Che potrebbe riguardare la pressione delle pompe, la ventilazione nei cestelli, le tolleranze tra disco e caliper, la ripartizione della frenata, il settaggio del brake by wire, o l'accoppiamento al dispositivo kers. Perché si tratta del materiale che sulla maggioranza delle altre vetture funziona bene.

**NEL PROSSIMO ANNO**

## Minardi Day in due giorni

Dopo il buon riscontro della prima edizione, il Minardi Day si disputerà anche nel 2017, sempre sul circuito di Imola, ma spalmato sulle giornate del 6 e 7 maggio. Una bella rievocazione che il prossimo anno sarà arricchita dalla presenza di ancora più vetture e invitati.



**RIVUOLE UN FUTURO IN F.1**

## Brawn ora ci ha ripensato

Dopo avere rifiutato la proposta della Fia per occuparsi di regolamenti, dopo aver rifiutato la proposta della Ferrari per ricoprire il ruolo di direttore tecnico, ora Ross Brawn ci ripensa. Nel senso che ha fatto sapere di essere disponibile a ricoprire un ruolo operativo nella nuova struttura che Liberty Media sta allestendo per preparare il dopo Ecclestone. «Mi piacerebbe aiutare la F.1 a essere più attrattiva rispetto a quanto lo sia adesso - dice Brawn - ma per farlo ci vorrebbe un piano di 5 anni. La F.1 attuale è una creazione di Ecclestone. Il mio approccio per migliorare le cose sarebbe metodico e strutturato, mentre Ecclestone spesso è caotico e impulsivo. Ma insieme potrebbe essere una combinazione interessante». Però non si capisce quale potrebbe essere il ruolo di Ross Brawn. Visto che la stesura dei regolamenti tecnici e sportivi, la loro applicazione e osservanza, è di stretta competenza della Fia, non di chi detiene i diritti commerciali. Sicuramente con Liberty Media, Ross Brawn guadagnerebbe di più rispetto a quanto gli aveva offerto la Fia, ma non avrebbe nessuna voce in capitolo per parlare di regole tecniche o sportive. E difficilmente i tecnici Fia che si occupano di queste problematiche sarebbero disposti a ricevere le sue indicazioni. Brawn resterebbe una figura comunque carismatica ma con un potere esecutivo piuttosto limitato. A meno che non pensi di sostituire in toto Ecclestone anche nella futura gestione commerciale della F.1.



**Keke Rosberg, 33 anni, finlandese di... Montecarlo (« non torno a casa per via delle tasse »), accetta un dialogo molto franco sul momento attuale della F. 1. Il turbo? D'ora in poi avrà vita dura: a Rio e a Long Beach sarà ridimensionato; a Zolder, Monaco e Jarama dovrà vedersela col Cosworth. Certo che per combatterlo l'ultima arma è la leggerezza. Poi fa un annuncio...**



Rosberg a bordo del suo Piper: lo usa per spostarsi da Montecarlo a Ibiza, dove possiede una casa, e viceversa  
Rosberg on board of his Piper: he uses it to travel from Monte Carlo to Ibiza where he owns a house, and vice versa

# A Imola nuova Williams

Biondo, di statura media, con i baffi, intelligente e simpatico: questo è Keke Rosberg, il finlandese trentatreenne della formula uno. Si era messo in luce nella formula Vee e poi nella Super Vee, con la « promozione » in formula due nel 1976. Due anni più tardi, al Gran Premio del Sudafrica, aveva debuttato in formula uno. Aveva a disposizione il peggior mezzo di quel periodo, la Theodore-Ralt costruita da Ron Tauranac, che fece solo pochissime apparizioni. Ma qualche settimana dopo il debutto di Kyalami Keke Rosberg già vinceva la sua prima gara di formula uno: il « Daily Express Trophy » a Silverstone, una corsa disputata durante un vero diluvio. Gran parte delle macchine erano terminate nell'ombra o sulla sabbia, i piloti non ce la facevano a tenerle in pista. Ma Keke Rosberg con la Theodore-Ralt aveva passato il traguardo al primo posto, restando stupefatto per primo.

Oggi Rosberg ha disputato complessivamente 37 gran premi mondiali. Quest'anno è passato alla Williams, giungendo quinto a Kyalami, conquistando quindi due punti. L'uomo del nord non è, come la maggioranza dei suoi colleghi, solo capace di guidare, e basta: prima di diventare pilota professionista aveva terminato studi di matematica.

L'automobilismo comunque ha sempre fatto parte della vita del Rosberg: i genitori di Keke erano infatti degli appassionati di rally. Il padre, un veterinario, aveva partecipato con una Peugeot al Rallye di Montecarlo nel 1954, mentre la madre l'anno seguente si aggiudicava la coppa delle « dame » nel rallye dei Mille Laghi.

Da una decina d'anni Keke Rosberg non abita più nel suo paese. Dopo aver vissuto quasi tre anni in Germania, nel 1979 si trasferì a Montecarlo. Possiede anche una casa ad Ibiza. Durante i tragitti tra Ibiza e Nizza guida l'aereo personale, un Piper Arrow III.

— **Non ritorneresti più in Finlandia?** Abbiamo chiesto a Keke Rosberg durante una sua visita a Berna, dove ha inaugurato un piccolo racing show.

« Per questioni di fisco, è meglio stare alla larga. In Finlandia io dovrei consegna-

re il novanta per cento dei miei guadagni allo stato. Pensa che un operaio normale già paga il cinquanta per cento. Nel mio paese c'è gente ricchissima che paga oltre il cento per cento. Questi problemi a Montecarlo non esistono. Poi nel Principato si sta così bene... ».

— **Delle formula uno azionate dal Cosworth la Williams è sempre una delle migliori macchine. Dal 1979 la Williams corre con la FW 07, modificata continuamente. Anche la carriera della FW 07 avrà un termine. Qual è la vostra macchina del futuro?**

« No, la Williams adesso non è più la migliore, la McLaren MP4 dovrebbe essere un pizzico più veloce. Comunque noi con la FW 07 C faremo ancora le corse d'oltre Oceano. Poi, probabilmente a Imola, passeremo alla nuova Williams FW 08 che non è ancora la sei ruote, ma una quattro ruote convenzionale. La sei ruote è un progetto a lunga scadenza. Ci vuole ancora tempo e pazienza ».

— **Com'è la guida della sei ruote? Sarebbe adatta anche per circuiti come Long Beach, Monaco e Las Vegas?**

« La sei ruote è una macchina con il passo terribilmente lungo, quindi nelle curve veloci si è molto avvantaggiati; però nel misto non è certo un mezzo agilissimo. All'uscita di una curva lenta invece si hanno quattro ruote che spingono, anzi che ti proiettano come un razzo. Accelerare con la sei ruote è una sensazione stupenda! ».

— **Pensi che le scuderie con i motori Cosworth non abbiano più possibilità di affermarsi in questa stagione, dato la strapotenza dei turbo?**

« Kyalami ha esaltato il turbo. Non dimentichiamoci che si correva a 1800 metri e che i motori aspirati perdevano il sedici per cento della loro potenza, mentre la perdita per i turbo era solo del sette per cento. A noi, con i Cosworth, sembrava di essere passati in formula due. Però a Rio ed a Long Beach tutto sarà ridimensionato. Al livello del mare si potrà di nuovo tirare le somme. Sono convinto che il Cosworth dirà la sua su circuiti come Zolder, Monaco e Jarama. Kyalami era il posto ideale per i turbo, però un Cosworth è giunto secondo.

Allora perché non dovrebbe vincere ancora? ».

— **Qual è il punto forte della Williams?**

« Noi siamo forti come organizzazione. Siamo un team con 85 uomini che sanno esattamente cosa devono fare nel momento giusto. La Williams dispone anche di una propria galleria del vento. Oggi l'aerodinamica è diventata importantissima. Anche questo per noi è un grosso vantaggio ».

— **Sulla formula uno di oggi il carico aerodinamico è diventato enorme. A 240 chilometri orari raggiunge già la tonnellata. Nelle curve le macchine riescono a sopportare un'accelerazione trasversale dell'ordine di tre g. Quindi tutto questo rende la guida faticosa. Cosa suggeriresti per rendere le macchine meno massacranti per voi piloti?**

« Sì, è vero, l'accelerazione trasversale è un fenomeno molto faticoso. La nuca, i muscoli del collo vengono sottoposti continuamente ad un grande sforzo. Penso che il miglior modo per adattarsi allo sforzo sia quello di guidare il più possibile, di fare spesso dei tests durante una corsa e l'altra. In tal modo i muscoli si adattano a questo tipo di sforzo. Tre g in una macchina per esempio sono molto più faticosi che sopra un'aereo, poiché nell'aereo si è sempre spinti verso il sedile o verso l'alto. In macchina invece la testa viene sottoposta a forze laterali. Tre g significano che una forza dell'ordine di 25 chili ti spinge la testa verso il lato esterno della curva. Alcuni miei colleghi fanno un tipo di « allenamento a secco », attaccando, quando sono a casa, dei pesi di piombo al casco, muovendo poi la testa da un lato all'altro. C'è anche chi guarda la televisione con il casco, sempre munito di pesi, schiacciandosi sul fianco, sottoponendosi così il collo ad uno sforzo continuo. A me queste cose non dicono niente e non faccio esercizi per adattare i miei muscoli. Per me è assurdo modificare le macchine grand prix dei nostri tempi. Cambiare perché? Le monoposto del 1982 sono fatte così e così. Io le accetto come tali e non le cambierei. Perché ritornare indietro, al 1960 per esempio? Un'assurdità. Chi non ha più voglia di correre

rimanga a casa. Non dimentichiamoci di una cosa, molto importante. In questi ultimi anni le macchine di formula uno sono diventate molto più sicure. In questo campo sono stati fatti dei passi da gigante».

— Da qualche mese le Williams dopo una corsa sono regolarmente sotto peso. Mancano dai cinque ai dieci chili. D'accordo, il patto della Concordia ammette che certi liquidi — benzina a parte — che durante la corsa vanno persi, possano essere sostituiti, permettendo così di raggiungere il peso limite di 580 chili. Questa clausola del patto della Concordia probabilmente è stata voluta dagli inglesi, per permettere loro di rendere legali delle macchine sotto peso. Questo è anche molto utile per le qualifiche, dove certi teams non esitano ad utilizzare delle macchine sotto peso per permettere ai loro piloti di partire in prima fila. Ma tutto questo non è forse un'imbroglio?

«Non è un'imbroglio, dato che dopo la corsa è permesso aggiungere dell'acqua e dell'olio. Noi sulle nostre macchine abbiamo appunto un sistema di raffreddamento ad acqua per i freni».

— Ma il vostro raffreddamento ad acqua non è forse quantomeno un po' strano? Avete sì un serbatoio dell'acqua sul fianco; pro forma l'avete collegato ai freni con dei tubi dell'acqua. Però durante le corse il serbatoio è vuoto, viene riempito dopo l'arrivo, quando mancano quei cinque o dieci chili di peso...

«Tutto rientra nella legalità. Il regolamento ammette di aggiungere il liquido dopo la corsa, quindi non vedo niente di illecito. Anzi la clausola del patto della Concordia la trovo molto utile (n.d.r.: lo dice sorridendo), utile soprattutto per noi con il motore Cosworth. Non ti dico che il sistema di raffreddamento sia utile per i freni, è utile per tutta la macchina... e per il team. Però questo non lo devi scrivere! Con il Cosworth è facile fare delle macchine sotto peso. Le macchine con il turbo hanno degli scambiatori di calore, hanno le turbine di sovralimentazione, tutto questo è peso in più.

Comunque non dimentichiamoci che la formula uno sarebbe già morta da tanto tempo se non ci fosse stato il Cosworth a tenerla su. Quindi noi con il Cosworth oggi ci difendiamo come possiamo. La leggerezza è l'ultima arma che ci rimane per combattere il turbo. Però, non siamo solo noi della Williams ad aver il raffreddamento ad acqua sui freni. Ci sono anche altri teams che si sono accorti dell'utilità del sistema».

— Basta con la tecnica ed i problemi del peso. Parliamo un po' di piloti. Quali sono, secondo te, i tre migliori piloti attuali di formula uno?

«Primo Keke, secondo Rosberg, il terzo non lo so! No, scherzi a parte, oggi non saprei dire chi sono veramente i tre piloti migliori. L'anno scorso consideravo Alan Jones il migliore, anche se ha fatto qualche errore. Però in varie occasioni Alan ha dimostrato di avere una spanna in più degli altri. Oggi è possibile fare un campione del mondo scegliendolo in una schiera di dieci o dodici piloti attivi. Basta che le varie componenti giochino a perfezione: se hai il telaio buono, se hai l'aerodinamica perfetta, se hai le gomme giuste, se hai il motore che ci vuole e se tante coincidenze giocano in tuo favore, tu oggi puoi diventare campione del mondo».

— Non si può non parlare anche delle multe inflitte ai piloti, che nel frattempo sono state pagate dai vari teams (salvo qualche eccezione).

«Sì, i teams hanno pagato per noi, comunque alla fine dell'anno, alla resa dei conti, tutto sarà dedotto dal nostro attivo. I teams non ci fanno dei regali».

— Che cosa pensi delle multe in genere? «Sono del parere che è un'incoscienza chiedere ad un'uomo che non ha commesso un'atto criminale, una somma di cinque o dieci mila dollari!».

Adriano Cimarosti

«Laggiù al curvone mi sembra che...»: chissà che cosa starà dicendo Rosberg al d.t. Patrick Head, qui in una pausa dei recenti test al Paul Ricard

«Over there, at the sweeper, it seems as if...»: who knows what Rosberg is reporting to Patrick Head during recent tests at Paul Ricard



## Keke prima dell'iride

**C**orre l'anno 1982: il momento in cui Keke Rosberg a 33 anni, dopo una carriera ricca di sacrifici, per la prima volta trova una sistemazione sicura in F.1, nella prestigiosa Williams. Logico quindi che Adriano Cimarosti nella prima parte della stagione lo intervisti andando alla scoperta delle possibilità del finlandese e delle potenzialità del team che ha perso il mondiale 1981, all'interno di un'annata controversa e contrastante tra i suoi vecchi alfieri Jones e Reutemann, con il terzo incombente Piquet che ne ha approfittato al volante della Brabham. Keke non può immaginarlo, ma sta per iniziare l'anno più incredibile e sconvolgente della F.1, che alla fine lo vedrà iridato contro ogni pronostico. E, trentatré anni dopo, suo figlio Nico coltiva sempre più il sogno di emularlo... ●



da As n. 10

9 marzo 1982

# Audi

## tramonto di un'epoca

**RAGIONI TECNICHE E POLITICHE SONO ALLA BASE DELL'USCITA DAL WEC A FINE 2016. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ SE NE VA LA CASA CHE HA SCRITTO LA STORIA RECENTE DELLA CATEGORIA**

di **Cesare Maria Mannucci**

foto **Getty Images**

**L**e cose belle purtroppo finiscono sempre. L'avventura dell'Audi in Endurance, termina martedì 25 ottobre, quando un asettico comunicato stampa, informa che la 6 Ore del Bahrain, gara di chiusura del Wec 2016, sarà anche l'ultima corsa per la Casa degli Anelli. Che dal prossimo anno affronterà una radicale riduzione dei programmi sportivi, che vedranno l'impegno in Formula E diventare prioritario. Audi Sport di fatto sarà ridimensionata, il motore Diesel scomparirà dalle grandi gare internazionali, i suoi piloti più carismatici difficilmente ora riusciranno a trovare altre sistemazioni equivalenti. Un grande condottiero come

**SE NE VA LA GRANDE REGINA DI LE MANS**

Con 13 vittorie dei prototipi Audi alla Sarthe, dal 2000 a oggi, l'uscita di scena della Casa lascia un vuoto difficilmente colmabile. In alto a destra, Ullrich, il suo storico condottiero fin dal debutto, nel 1999

Wolfgang Ullrich esce di scena, mentre un direttore tecnico competente e geniale come Jorg Zander torna probabilmente sul mercato. L'uomo che ha progettato la BrawnGp campione del mondo nel 2009 e l'ultima versione della Audi R18, estrema dal punto di vista aerodinamico, difficilmente si accontenterà di un programma in F.E. Zander è un tecnico che potrebbe davvero risollevarne le sorti della Ferrari. Ma soprattutto la 24 Ore di Le Mans si ritroverà più povera, perché non sarà facile sostituire un marchio come l'Audi. Vincitore 13 volte a Le Mans negli ultimi 17 anni.

*«Non è facile uscire di scena dopo un periodo così*



lungo da protagonista in Endurance - spiega Wolfgang Ullrich - abbiamo conosciuto dei grandi momenti, ringrazio tutti». Poche parole, sofferte, segnale di una decisione da lui subita e imposta dal consiglio di amministrazione e dal presidente Rupert Stadler. Contro la quale Ullrich ha potuto fare ben poco. «Speriamo che non sia vero e che siano solo voci. Che ciclicamente si sono già presentate anche in passato». Così Ullrich diceva al Fuji, quando le ipotesi di un possibile ritiro dell'Audi nel 2018 avevano iniziato a circolare con insistenza. Perché per quella data era chiaro che il quadro tecnico regolamentare che si stava profilando era poco compatibile con le caratteristiche tecniche del motore Diesel. Ullrich in quel periodo era però fiducioso di riuscire a fare cambiare opinione al consiglio di amministrazione, di mantenere presente l'Audi nel campionato almeno ancora nel 2017. Cosa che poi non è successa. Sono tante le ragioni che hanno portato all'uscita di scena dell'Audi. Da quelle economiche a quelle politiche. Però si crea un vuoto incolmabile, perché la genialità delle soluzioni tecniche che l'Audi ha introdotto nel corso degli anni, difficilmente potrà essere sostituita da un altro Costruttore. Perché i budget sempre più difficili da reperire e la necessità di ottenere subito risultati positivi, poco si conciliano con una sperimentazione tecnica unica, estrema e innovativa, come l'Audi ha portato avanti in tutta la serie di modelli prodotti per la classe LmP1. L'Audi esce di scena perché sconfitta nettamente dalla Porsche a Le Mans e nelle ultime due edizioni del Wec. Una sfida fratricida inevitabilmente a eliminazione, dove alla fine è stata lei ad avere la peggio. Dopo i trionfi dell'Auto Union negli Anni '30, nei ral-

NON È FACILE  
USCIRE DI SCENA  
DOPO UN PERIODO  
COSÌ GRANDE  
VISSUTO DA  
PROTAGONISTI

WOLFGANG ULLRICH

”

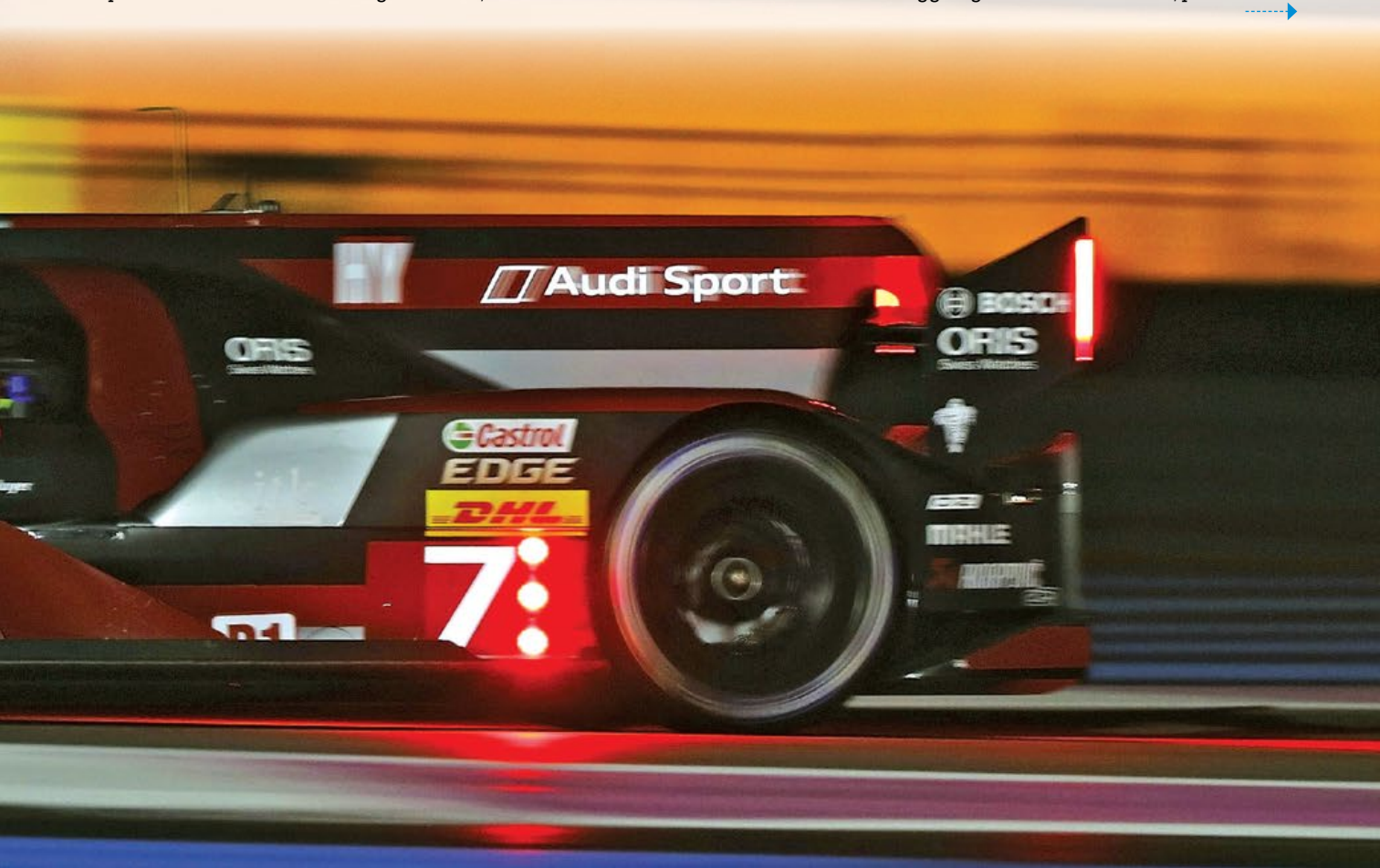


ly mondiali con la Quattro negli Anni 80, per la terza volta l'Audi si fa da parte dopo avere dominato la scena della grande Endurance per 15 anni. Speriamo solo che non passino altri periodi così lunghi, prima di rivedere un'Audi correre da protagonista. Perché il vuoto che lascia è enorme.

#### LE RAGIONI TECNICHE

## Sviluppi ben poco favorevoli alla Casa

Da mesi l'Audi, insieme a Porsche e Toyota stava lavorando in Commissione Endurance Fia, alla stesura del nuovo regolamento tecnico 2018, che vedrà la potenza massima prodotta dal sistema ibrido, salire a 10 MJ, grazie anche all'adozione di un terzo sistema ibrido. Un regolamento che in termini di potenza penalizzava inevitabilmente l'Audi, che anche dopo Le Mans aveva confermato di rimanere fedele al motore Diesel, perché più efficiente in termini energetici. Concetto vero se consideriamo il solo motore termico, ma smentito dai fatti se parliamo di propulsione ibrida. Perché l'Audi non ha mai utilizzato l'unità Mgu-H che recupera energia dai gas prodotti dalla sovralimentazione, preferendo delegare all'unità Mgu-K, tutto il compito di produrre l'energia recuperabile. La ragione stava nella minore densità, nel minore calore e nella minore velocità del flusso prodotto dalla turbina di un motore Diesel, rispetto a un motore a benzina turbo compresso. In altre parole il flusso dei gas prodotti da un motore Diesel era più "povero" rispetto a quelli di un motore a benzina. Nel 2016 l'Audi aveva fatto un mezzo miracolo tecnico raggiungendo il valore di 6 MJ, prodotti solo



## AUDI TRAMONTO DI UN'EPOCA

dal kers. Per superare questo livello, e raggiungere Toyota e Porsche, che grazie ai due sistemi ibridi diversi, oggi raggiungono 8 MJ e non avranno grandi problemi ad arrivare a 10 MJ, all'Audi avrebbero dovuto disporre di un sistema ibrido così grande e pesante, da rendere impossibile il mantenimento del peso minimo. Dopo Le Mans, all'Audi hanno considerato la possibilità di tornare al motore a benzina. Ma l'ipotesi è stata subito scartata. Consapevoli però che le nuove regole, di fatto stavano decretando la morte del motore Diesel.

### LE RAGIONI POLITICHE

## Era ora di finire la lotta con Porsche

Dopo tre anni di lotta fratricida tra i due marchi del gruppo Vw, dove Porsche e Audi si sono sfidate con budget di 200 milioni di euro a stagione per la Casa degli Anelli, mentre la Porsche ne spendeva circa 220, è venuto il momento di finirla con una situazione che a molti sembrava uno spreco. Anche se Audi e Porsche si rivolgono a mercati parzialmente diversi. Lo scandalo del Dieselgate, le pesantissime multe che il gruppo Vw ha dovuto pagare negli Usa ed Europa, per lo scandalo dell'emissione dei gas di scarico truccati, ha indotto il Board a rivedere tutti i capitoli di spesa. E come sempre accade, lo sport è stato il primo settore dove praticare i tagli, conforme ad un rigido piano di spending review. Wolfgang Ullrich, l'uomo che ha portato Audi Sport a livelli di efficienza e di risultati incredibili, che è stato il grande ispiratore del programma Endurance, non ha potuto difendere la sua creatura come avrebbe voluto e potuto. Questo perché a fine 2015, al raggiungimento del 65° anno di età, lui era andato obbligatoriamente in pensione. Poi facendo uno strappo al regolamento aziendale interno, l'Audi gli aveva rinnovato per altri due anni il contratto di responsabile dei programmi sportivi. Ma in una posizione contrattualmente più debole, non ha potuto opporsi come invece avrebbe potuto fare dal dentro, alla decisione di Rupert Stadler di sopprimere il programma Wec.

### IL FUTURO

## Impegno dirottato nella Formula E

Nel comunicato ufficiale, l'Audi dichiara che il suo futuro sportivo sarà rappresentato dalle corse elettriche, in particolare la F.E. Il Presidente Rupert Stadler ha sottolineato: «Ci concentreremo sulle gare a propulsione elettrica. Dal momento che le nostre vetture di serie sono sempre di più elettrificate, le vetture che ci rappresentano nello sport, dovranno fare lo stesso». In forma ridimensionata, continuerà anche l'impegno nel Dtm, ma l'organico di Audi Sport, circa 300 persone, sarà radicalmente ridotto, con un massiccio trasferimento di tecnici verso la produzione di serie. Visto che in F.E l'Audi utilizzerà un telaio Dallara e non dovrà progettare e costruire una propria vettura. Finisce anche la col-



2000 1° AUDI R8  
BIELA-KRISTENSEN-PIRRO



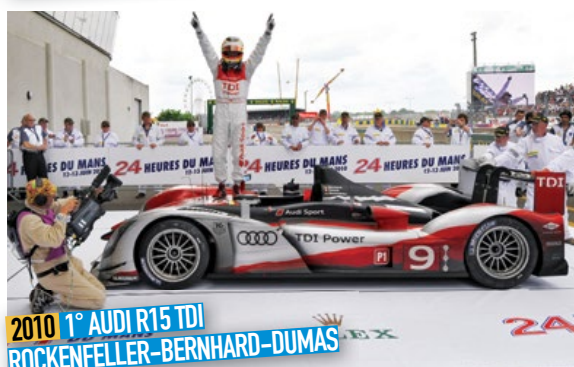
2001 1° AUDI R8  
BIELA-KRISTENSEN-PIRRO



2005 1° AUDI R8  
LEHTO-WERNER-KRISTENSEN



2006 1° AUDI R10 TDI  
BIELA-PIRRO-WERNER



2010 1° AUDI R15 TDI  
ROCKENFELLER-BERNHARD-DUMAS



### PIU' DI TRE LUSTRI DA SIGNORA DELLA SARTHE

Ecco tutte le vittorie dell'Audi a Le Mans con i vari modelli ed equipaggi, a partire dalla prima, nell'anno 2000, fino a quella conclusiva, risalente alla stagione 2014, sotto

laborazione con l'organizzazione di Reinhold Joest, che dopo 18 anni di partnership con Audi in Endurance, ora dovrà cercare altre categorie dove competere. Complessa anche la situazione per i piloti, visto che le possibilità di riciclarsi in Toyota o Porsche sono davvero minime. Andre Lotterer, il pilota più forte al volante di vetture della classe LmP1, rischia di rimanere a piedi. Attualmente corre anche in Giappone in Superformula, ma dovesse essere assente da Le Mans, per la categoria sarebbe una grave perdita. Loic Duval e Lucas di Grassi continueranno in F.E, Benoit Treluyer al momento può contare su un programma alternativo in Giappone in Super Gt mentre Marcel Fassler potrebbe passare al programma Corvette Gte, avendo già cor-



2014 1° AUDI R18 E-TRON QUATTRO  
FASSLER-TRELUYER-LOTTERER



2002 1° AUDI R8  
BIELA-KRISTENSEN-PIRRO



2004 1° AUDI R8  
ARA-KRISTENSEN-CAPELLO



2007 1° AUDI R10 TDI  
BIELA-PIRRO-WERNER



2008 1° AUDI R10 TDI  
CAPELLO-KRISTENSEN-MCNISH



2012 1° AUDI R18 E-TRON QUATTRO  
FASSLER-LOTTERER-TRELUYER



2013 1° AUDI R18 E-TRON QUATTRO  
KRISTENSEN-DUVAL-MCNISH

so per la Gm a Daytona e Sebring. L'improvviso ritiro dell'Audi, che all'Acu e alla Fia si aspettavano, ma però dal 2018, ha colto tutti impreparati e sorpresi. «Capiamo le ragioni di questa decisione - ha detto Gerard Neveu - anche se logicamente ci dispiace moltissimo. Ma per un Costruttore che lascia, presto ne arriveranno altri. Questa è la storia del campionato Wec». Neveu però resta sul vago, non specifica se si riferisce alla Bmw, che tornerà ufficialmente nel 2018 ma nella categoria Gte-Pro, oppure ad altri Costruttori che difficilmente potrebbero arrivare a breve nella classe LmP1. Per una categoria e un campionato che negli ultimi due anni ha perso due importanti nomi come Nissan e ora Audi. La Peugeot ha espresso un interesse a rientrare, ma per farlo chiede un ridimensionamento al ribasso di tutti i contenuti tecnici, difficilmente accettabile per Porsche e Toyota. Agli occhi dell'Acu, poi, la Peugeot, è un marchio poco affidabile, ricordando il suo ritiro dal campionato 2012 a due mesi dall'inizio.

#### L'EREDITA DELL'AUDI

## Una Casa tutta trionfi e innovazioni

L'eredità che l'Audi lascia nel mondo dell'Endurance e dello sport in generale è grandissima, pari so-

CI SPIACE PER L'AUDI, MA PER UN COSTRUTTORE CHE LASCIA, NE ARRIVERANNO ALTRI

GERARD NEVEU (WEC)



lo al vuoto della sua futura assenza, impossibile da colmare. Sono 13 le vittorie alla 24 Ore di Le Mans, 11 successi alla 12 Ore di Sebring. Il primo Costruttore nella storia a vincere a Le Mans con un motore Diesel e con una propulsione ibrida. Dal giorno del debutto a Sebring con la prima e poco competitiva R8R nel 1999, che concluse al terzo posto con Albreto-Johansson-Capello, è stato tutto un crescendo. Dal successivo modello R8, il più vincente e longevo nella storia Audi, passando per i successivi modelli R10, il primo motorizzato Diesel. Alla R15 prima versione, probabilmente la vettura più estrema dal punto di vista aerodinamico mai prodotta dai tempi della Lotus 88 in F.1, e il successivo modello semplificato R15 plus. Sino all'arrivo della R18, che in versione normale e ibrida, scriverà le ultime pagine di gloria per l'Audi. Innumerevoli le innovazioni tecniche introdotte dall'Audi nelle competizioni, che poi hanno fatto scuola anche nel mondo della produzione di serie. Dai motori Diesel caratterizzati da elevatissime pressioni di iniezione grazie all'innovativo sistema TdI, ai fari a led, al retrotreno modulabile.

Un periodo irripetibile, di successi e di innovazioni tecniche. Dove i piloti italiani, da Michele Alboreto (che purtroppo sull'Audi perderà la vita) a Dindo Capello, da Emanuele Pirro a Christian Pescatori sino a Marco Bonanomi, correranno sempre da protagonisti. ●

CUORE DA CORSA



FORMAT SRL E  
MAURO VENDITTI  
PRESENTANO

**UN RACCONTO CHE  
ATINGE AL FLASHBACK**

A lato, Tazio - l'attore Brutius Selby - e la moglie Carolina, impersonata da Linda Messerklinger. A destra, Alessandro Haber, colui che ritrova il cofano perso dalla Ferrari di Nivola alla Mille Miglia 1948, in basso, autore del racconto in flashback della vita di Nuvolari. Nell'altra pagina, il regista Zangardi ritratto accanto al fatidico cimelio

# QUANDO CORRE NUVOLARI

"L'importante non è  
raggiungere il limite ma superarlo"

*Nuvolari*



un film di  
TONINO ZANGARDI

con  
BRUTIUS SELBY - LINDA MESSERKLINGER  
ALESSANDRO HABER

# Tutti i segreti del

IN TANTI NEL MONDO DEL CINEMA AVEVANO ANNUNCIATO A TURNO DI VOLER RACCONTARE LA STORIA DI "NIVOLA", MA UNO SOLO, A TUTT'OGGI, È RIUSCITO NELL'IMPRESA DI REALIZZARE L'ATTESO FILM: IL REGISTA TONINO ZANGARDI È PRONTO A USCIRE NELLE SALE, ALL'INIZIO DELL'ANNO PROSSIMO, CON "QUANDO CORRE NUVOLARI". ECCO CURIOSITÀ, RIVELAZIONI E PARTICOLARITÀ DELLA SUA OPERA



**P**er almeno sette decenni, puntualmente, usciva fuori qualcuno del mondo del cinema, conosciuto o meno conosciuto, che annunciava: «Sto pensando a un film sulla storia del pilota più forte e famoso di tutti i tempi: Tazio Nuvolari». Poi il tempo passava e la faccenda finiva lì.

Morale della favola, nei primi 124 anni dalla nascita di Nivola nessuno aveva prodotto un metro di girato, lasciando ai soli e rari documentari, per lo più tratti da cinegiornali d'epoca, l'onore e l'onere di raccontare pe rimmagini vita e soprattutto carriera, sorte e miracoli stradali del campionissimo mantovano.

Stavolta no, il discorso cambia.

Perché il regista Tonino Zangardi è riuscito in concreto a condurre in porto l'impresa che tanti altri avevano solo ipotizzato, ultimando le riprese e montando il primo film sull'eroe più antico, eclettico e celebrato del Motorsport. Un'opera in uscita all'inizio dell'anno prossimo, che sarà intitolata "Quando corre Nuvolari", parafrasando le parole

## IL REGISTA TONINO ZANGARDI SVELA ANTICIPAZIONI E RETROSCENA DELL'OPERA DEDICATA AL PILOTA PIÙ FAMOSO, IN USCITA PER METÀ FEBBRAIO 2017

di Mario Donnini



della celeberrima canzone dedicata da Lucio Dalla al corridore-mito.

E Tonino Zangardi, regista romano di origine pugliese, non si è limitato a girare il film ma ne è anche autore e sceneggiatore, a testimonianza di una dedizione viscerale al personaggio Nivola e alla voglia di raccontarlo, andando ben oltre i marmorei trionfi agonistici, per addentrarsi fino al vissuto privato, intimo e intimista dell'uomo Tazio.

**- Tonino, quando è germogliata in te l'idea del film?**

«Circa otto anni fa, girando un film, conosco Graziano Mangoni della Mantova Film Commission, che mi contagia col mito Tazio, introducendomi a questa specie di viaggio che inizio per caso e che mi affascina sempre di più».

**- E poi?**

«Poco dopo, una sera a Bologna, in Piazza Maggiore, parlando con Lucio Dalla e Roberto Roversi, vengo a sapere proprio da loro di questa storia incredibile ma vera di Nuvolari che a 58 anni suonati commuove l'Italia andando in testa con una Ferrari 166 Sc in una Mille Miglia nella quale non doveva neanche partire. Lui domina l'edizione 1948 ma la sua auto strada facendo si sbriciola, perdendo un parafrangente, il cofano, rompendo una balestra e finendo in pezzi, fino a ritirarsi».

**- Zoomiamo sul cofano che vola e finisce in un campo, a Rigali di Gualdo Tadino, in Umbria.**

«Ecco, la storia vera del cofano che dal 1948 resta per decenni in un fienile custodito da un contadino e che poi viene da te scoperto, ritrovato e riportato a Mantova nel 1993, mi attrae e diventa l'innescò, lo spunto per fare raccontare all'anziano proprietario che riconsegna il cimelio la vita e la leggenda di Tazio Nuvolari. In poche parole, parto dalla vicenda da te narrata nel tuo libro "Nuvolari-Il Rombo del cigno", con Alessandro Haber che interpreta il vec-

film su **Tazio**



chico contadino il quale racconta al bambino la storia di Tazio e da lì inizia l'85% del girato, il vero cuore caldo del film, il mio film - che tanto deve al mio lungo e incisivo lavoro di preparazione e ricerca testimoniale -, in cui in flashback entra direttamente in scena Nuvolari».

- La breve parte raccontata, diciamo così, in diretta dal grande Alessandro Haber è a colori, mentre i quattro quinti pieni del girato, con la tua storia di Tazio, sono rigorosamente in un fascinoso bianco e nero, sinonimo di nostalgico flashback, proprio come Scorsese fece col Jake LaMotta di "Toro Scatenato".

«Dicono che il bianco e nero scacci la gente dalle sale, ma non credo proprio. Se è giustificato, resta un potentissimo quanto suggestivo strumento evocativo. E per la mia storia di Nuvolari, è proprio questa la sua funzione».

- La produzione del film è tutta italiana.

«Ho avuto la fortuna di incontrare sulla mia strada la Format di Mauro Venditti, per il quale avevo girato il mio precedente film, "My Father Jack". Parlando con Mauro, gli ho confidato l'idea del film su Nivola e lui mi ha subito risposto "Magari!", tanto che da lì è partito il tutto. Un comportamento entusiasta e ben diverso da quello di un alto dirigente Rai il quale mi aveva risposto picche all'idea di ricavare una fiction, perché a suo dire la storia di Nuvolari non interessava a nessuno... Mi sono quindi rimesso in contatto con Graziano Mangoni che ci ha permesso di attingere a finanziamenti ottenibili girando il film a Mantova e da lì i due pilastri strutturali dell'iniziativa si sono posizionati, gettando le fondamenta del film».

- Rileggere la vita di Tazio partendo dalla sua ultima corsa importante è un bel modo di vedere le cose. Ma come sei riuscito a scegliere un attore protagonista così straordinariamente somigliante al Mantovano Volante?

«Appena ho visto l'italo-inglese Brutius Selby, ho capito che era lui il mio uomo. Semplicemente perfetto per la parte, tagliato su misura per essere Nuvolari e non solo somaticamente. La sua recitazione poi, vedrete, è mimetica, calibrata, sorprendente».

- Il protagonista Brutius Selby ha già recitato in "Tutti pazzi per amore 2", "The Bridge", "I delitti del Barlume" ed è Giorgio Vasari nella docu-fiction dedicata all'artista. Il resto del cast?

«Anche per il personaggio che interpreta Achille Varzi la somiglianza era importante e ho scelto Edoardo Gurgatori. Quindi Christian Marazziti impersona l'Enzo Ferrari 50enne del 1948 e Linda Messerklinger si cala nei panni di una straordinaria Carolina, grande amore, fedele compagna e moglie di Tazio».

- Linda è già stata sullo schermo l'amante di Felice Maniero, interpretato da Elio Germano, nella fiction "Faccia d'angelo", imperniata sulla storia della malavita del Brenta. Ma l'altra attrice principale è metallica, rosso-fiammante e risponde alle fattezze della Ferrari 166 Sc della Mille Miglia 1948, numero di gara 1049, perfettamente ricostruita. Come e da chi, Tonino?

«Ovviamente avere a disposizione la Ferrari originale non era possibile, così la Ferrari 166 Sc l'ha per-



**LA STORIA VERA  
DEL COFANO RITROVATO**

La storia con cui il film inizia e termina, relativa al ritrovamento e alla riconsegna al museo del cofano perduto da Tazio nel 1948, è ispirata a vicende realmente accadute e narrate nel libro "Nuvolari - il rombo del cigno", edito da Giorgio Nada e scritto dal nostro Mario Donnini, che è anche autore di questa intervista al regista Tonino Zangardi

**SONO ANDATO  
ANCHE OLTRE  
IL NUVOLARI PILOTA  
CERCANDO  
DI RACCONTARE  
L'UOMO**

**TONINO ZANGARDI**



fettamente ricostruita la Carrozzeria Alto Lario di Brescia, dando vita a una replica stupenda, che ora abbiamo messo a disposizione in mostra, presso il museo mantovano dedicato a Tazio».

- Come sintetizzeresti il cuore del tuo film?

«Il Tazio Nuvolari pilota tutti lo conoscono già. Io mi sono spinto oltre, cercando di raccontare l'uomo, la sua vita anche al di là delle corse, l'amore totale con Carolina, il senso di questa unione fortissima, le paure di lei, il rapporto col rischio e non solo, con la tragedia dei figli morti prematuramente. Dando spazio più alla persona che al campionissimo. Ecco, come spesso accade nei miei film, ho cercato di giocare con le emozioni, andando oltre il personaggio oleograficamente già conosciuto e raccontando l'uomo. Sì, l'uomo che emerge anche nei momenti critici della carriera, per esempio dopo l'inciden-





### IL REGISTA TONINO ZANGARDI E ANCHE AUTORE DEL FILM

Il regista Tonino Zangardi, sopra, sul set e, sotto, con l'attrice Linda Messerklinger, è anche autore del soggetto e della sceneggiatura dell'opera su Nivola. A sinistra, Tazio e la moglie Carolina in una scena del film e la Ferrari 166 Sc perfettamente ricostruita. Al centro, una scena di corsa della Mille Miglia 1948, con la coppia Nuvolari-Scapinelli



te di Pau 1938, quando, messo a contatto col fuoco, Tazio sembrerebbe deciso a smetterla con le corse, anche se poi torna sui suoi passi, perché quello delle competizioni è un vizio terribile e meraviglioso, del quale non è possibile fare a meno».

#### - Dove hai girato il film?

«A Mantova, per motivi di opportunità, visto che mi offriva la possibilità di ricostruire tutto quello che mi serviva. Sì, mi piace sottolineare che le location sono Mantova e a Casteldario, nelle vere abitazioni di Tazio Nuvolari, ossia presso la Ronchesana e nella casa natale».

#### - Le altre caratteristiche della tua opera?

«La durata è di un'ora e trentacinque minuti circa, l'uscita prevista è a metà febbraio 2017 e la distribuzione sarà curata dall'italiana Zenith Production di Antonio Carloni».

### IL DESIDERIO DI GIRARE UN FILM SU TAZIO MI ASSALÌ A BOLOGNA, PARLANDO CON LUCIO DALLA

TONINO ZANGARDI



#### - E la colonna sonora?

«Mi sono affidato a quattro musicisti: Riccardo Bertini, Andrea De Cesare, Andrea Filippucci e Eugenio Vatta, che hanno realizzato sonorità molto classiche. In più, il gran finale è doverosamente accompagnato dal pezzo "Nuvolari" di Lucio Dalla. Purtroppo lui non c'è più, altrimenti il compito di dare musicalità a tutte le mie immagini sarebbe toccato di diritto, per passione e talento, proprio a lui, che comunque abbiamo l'occasione di ricordare e omaggiare».

- I tuoi film recenti, "My Father Jack" e "L'esigenza di unirmi ogni volta con te", tratto da un tuo romanzo e interpretato da Claudia Gerini e Marco Bocci, nonché oggetto di ottimi riscontri su SkyCinema on demand, dimostrano che sei in un momento molto creativo della tua carriera.

«Guarda, con "Quando corre Nuvolari" ho fatto il film che volevo fare. E a fine opera queste sono le parole più belle e serene che un regista può dire del suo lavoro. Il produttore Mauro Venditti con la sua Format ancora una volta mi ha supportato in modo ideale».

- Quanto alla trama, anche se si tratta di un biopic, proprio non ti vuoi sbottonare, visto che non escludi di sorprendere lo spettatore...

«Esatto, lascio il discorso aperto. Limitandomi a dire che nel film ci sarà anche qualcosa di inatteso, ma comunque frutto del mio ampio lavoro di ricerca e raccolta di testimonianze inedite. In poche parole, attenzione, perché Tazio Nuvolari, a quasi settant'anni da quella sua straordinaria Mille Miglia, potrebbe tornare a suo modo a far sobbalzare gli appassionati...».



### SELBY A TAZIO SOMIGLIA STRAORDINARIAMENTE

A lato, l'attore Brutius Selby, scelto per impersonare Tazio Nuvolari grazie anche a una somiglianza straordinaria. Qui lo vediamo con Linda Messerklinger che veste i panni dell'adorata moglie Carolina. Nell'altra pagina, il vero Nivola al via della Mille Miglia del 1948 assieme a Sergio Scapinelli, copilota della Ferrari 166 Sc

# Campion

LA VOLKSWAGEN CONQUISTA CON UNA GARA D'ANTICIPO IL QUARTO IRIDE COSTRUTTORI. GRAZIE AL SUO PILOTA-FETICCIO, UN OGIER IRRESISTIBILE

di Marco Giordo

foto Bettiol





## AL TRAGUARDO

- 1 Ogier-Ingrassia**  
Vw Polo R Wrc  
3.14'30"2
- 2 Tanak-Molder**  
Ford Fiesta Wrc  
a 10"2
- 3 Neuville-Gilsoul**  
Hyundai i20 Ng Wrc  
a 1'35"4

La classifica completa è riportata alle pagine 78-80

### UNA SQUADRA UNITA

Sopra, tutta la squadra Volkswagen in festa per il quarto titolo Costruttori conquistato in Galles grazie all'ennesima grande prestazione di Sébastien Ogier e Julien Ingrassia

**D**EESIDE - Campioni! Ogier e la Volkswagen dominano anche in Galles, penultima gara dell'era Wrc 1.6 e conquistano l'ottavo titolo iridato in quattro stagioni, il quarto Mondiale Costruttori per il "Panzer Team" tedesco, arrivato una gara dopo il quarto Mondiale Piloti dell'asso francese.

Un trionfo, l'ennesimo, della premiata coppia Ogier-Vw, arrivato altermione di un Rally del Galles mai così "dry" come quest'anno. Anche se il termine asciutto da queste parti è un optional, perché la nebbia e la pioggerellina nel centro del Galles non mancano mai. E su una superficie con un grip perfetto soprattutto per la prima vettura che transitava sulle insidiose e scivolose speciali gallesi, Sébastien Ogier ne ha approfittato subito per allungare e guidare la corsa sin dal primo crono nonostante la resistenza di Ott Tanak, che grazie alle D Mack montate sulla Fiesta della M-Sport ha avuto a disposizione la gommatura perfetta per questo tipo di fondi. Tuttavia, Ogier ha giocato al gatto col topo con il giovane éstone, guidando pulito e controllando la corsa, per piazzare la stoccata decisiva nella penultima speciale della seconda tappa, i 13,91 km di Aberhirnant. Lì Ogier ha staccato il suo rivale di ben 7", cioè mezzo secondo al km, facendo davvero volare la sua Polo e fornendo una prestazione strepitosa sullo sterrato. Tanto per ricordare a tutti che un titolo mondiale non si vince quattro volte di fila per caso...

«Sapevo - ha spiegato Ogier a fine gara - che quella prova aveva il fondo perfetto per attaccare perché non l'avevamo disputata al mattino. E così il nostro piano prevedeva di dare il massimo in quel crono per guadagnare il più possibile su Tanak. Ero andato forte per il resto della giornata, cercando di amministrare i sei pneumatici che avevo a disposizione. Tanak aveva recuperato su di me, grazie anche alle qualità delle gomme D Mack, dovevo dargli un segnale forte, e guidando per tutta la speciale al 100% e in alcuni tratti al 110% il mio piano è riuscito alla perfezione. Ho blindato in questo modo la vittoria finale, perché così ho affrontato gli ultimi 52 km dell'ultima tappa con un vantaggio di 33 secondi». Così Ogier dopo la 38esima vittoria della sua carriera, la quarta consecutiva nel Wales Rally Gb, la quarta consecutiva per lui in questo campionato dopo Germania, Corsica e Catalogna, la prima sulla terra di questa stagione, ma soprattutto la vittoria che ha regalato alla Volkswagen il quarto alloro

**SAPEVO CHE  
AD ABERHIRNANT  
SI POTEVA FARE  
LA DIFFERENZA  
ED HO ATTACCATO  
AL MASSIMO**

**SEBASTIEN OGIER**



costruttori consecutivo. «*Ci tenevo a vincere – ha dichiarato – per regalare al team il quarto titolo nel miglior modo possibile. Questa è una squadra fantastica, siamo tutti contenti perché quest'anno non è stato per niente facile vincere e confermarci. I nostri avversari sono cresciuti tanto.*

Con questo sesto successo stagionale continua il dominio iridato del "Kaiser" Sébastien Ogier. Quella ottenuta in Galles è stata infatti la sua 31esima vittoria iridata nelle 51 gare da lui disputate al volante Vw Polo Wrc, con una media del 60% nel rapporto tra partecipazioni e vittorie. Un record incredibile, ennesima conferma di un connubio perfetto tra il pilota di Gap e la vettura ed il team di Wolfsburg. Si chiude dunque la stagione europea 2016. Per leggere i titoli di coda di questo campionato bisognerà come sappiamo attendere la trasferta australiana, in programma fra tre settimane. Dal Galles sono venuti due importanti segnali. Il primo è che la Volkswagen è "Ogier dipendente" visto che Latvala e Mikkelsen paiono ormai abbonati fissi al "club dell'errore" ed hanno timbrato il cartellino anche stavolta. Senza Ogier la Vw non avrebbe dominato...

**SIAMO CONTENTI  
QUEST'ANNO  
NON È STATO PER  
NIENTE FACILE.  
GLI AVVERSARI  
SONO CRESCIUTI**

**SÉBASTIEN OGIER**

”

Il secondo è che la Citroën è "Evans dipendente" visto che Mikkelsen e Latvala hanno timbrato il cartellino anche stavolta. Senza Evans la Citroën non avrebbe dominato...

#### I rimpianti degli altri

Al club... dell'off road possono poi iscriversi anche Meeke e Breen, che dopo la Finlandia sono un po' spariti di scena, facendo tornare nell'ombra la Citroën che ha schierato sulla Ds3 Wrc anche i due giovani galletti transalpini Léfèbvre (al rientro dopo lo spaventoso incidente al Deutschland) e Gilbert. Entrambi hanno deluso, navigando nelle retrovie ed a questo punto non si capisce perché un pilota talentuoso come Sébastien Chardonnet sia stato lasciato a piedi dall'équipe di Satory. L'altro segnale è la grande crescita della Hyundai i20 Ng, dimostratasi molto competitiva anche sugli sterrati gallesi, con il recupero completo di Thierry Neuville che punta ora a conquistare il titolo di vicecampione del mondo in Australia. Risultato alla sua portata, visto che ora il belga vanta 14 punti di vantaggio su Mikkelsen. Infine, due parole sulla M-Sport, abbonata al podio in Galles, la gara di casa. La Fiesta, come ricorda spesso Wilson, è un'ottima vettura, mancano però i top driver. Lo ha dimostrato anche questo secondo posto di Tanak, vincitore di ben 12 crono - compresa la power stage - arrivato anche grazie alle qualità delle gomme morbide D Mack. Magari con Evans al via, che è di queste parti e non ha certo meno talento dell'incompiuto driver estone, le cose potevano anche andare meglio. Non aver fatto correre Elfyn su una seconda Fiesta Wrc si è rivelato uno sbaglio clamoroso. E alla fine della gara i rimpianti per una vittoria persa a portata di mano erano tanti, soprattutto da parte del gommista anglo-cinese... ●



TANAK NON VINCE E ORA LA DMACK VUOLE ELFYN EVANS

## L'Occasione sprecata

Florenzo Brivio era su di giri a Deeside, il 55enne tecnico milanese è uno che di gomme da rally ne mastica davvero ed in Galles lo ha dimostrato ancora una volta. «*La D Mack GS 61 – ha spiegato – è un pneumatico a miscela morbida che avevamo già usato in Portogallo e nella prima tappa in Polonia e Catalogna. Quello gallesse però è il suo terreno perfetto, come hanno dimostrato sia le prestazioni di Tanak con la Fiesta Wrc che quelle di Aasen con la Fiesta R5 nel Wrc2. Noi siamo decisamente soddisfatti ma puntiamo a migliorarci e vorremmo estendere la nostra partnership con Malcolm Wilson e schierare il prossimo anno più vetture Wrc, in modo da testare più a fondo e con più piloti il nostro prodotto. Le trattative sono in fase avanzata con M-Sport per avere un team D Mack ancor più consistente nel 2017.*» La sensazione che si è avuta in Galles è che D Mack ed M-Sport intendano puntare per il 2017 soprattutto su Elfyn Evans e affidargli il ruolo di prima guida. Il giovane gallesse figlio d'arte è infatti molto stimato da Dick Cormack, boss della D Mack, cui ha di recente regalato il titolo britannico. Sarebbe invece giunta al capolinea l'avventura di Tanak, tanto che quella australiana potrebbe essere la sua ultima gara al volante di una vettura del team. La mancata vittoria in Polonia e le sue prestazioni altalenanti potrebbero essere costate davvero care all'incompiuto allievo di Markko Martin.



# E per **Ogier** la febbre sale a **38**

**NONOSTANTE LO STARTING ORDER, MOLTO PENALIZZANTE, L'ASSO FRANCESE HA CONQUISTATO UN ALTRO TRIONFO. E LA VW FA FESTA**

**I**leit-motiv del Galles era la conquista del mondiale Costruttori 2016 da parte della Vw con una gara d'anticipo e come visto i tedeschi ce l'hanno fatta, grazie soprattutto al loro campione francese. Il Panzer Team ha fatto centro al primo match ball a sua disposizione grazie al "Kaiser" Ogier, che mai come quest'anno è stato decisivo. Un dato su tutti la dice lunga: il tetracampione del mondo ha portato in dote alla Casa di Wolfsburg due terzi dei punti serviti per la conquista di questo quarto alloro iridato consecutivo Costruttori! Una stagione, questa, completamente diversa dalle tre precedenti per la squadra teutonica, nel corso della quale ha vinto meno rispetto al passato - cioè 8 gare su 12, che sono comunque un bottino consistente - perché Ogier era penalizzato oltremodo dagli starting order nelle gare su terra e Latvala e Mikkelsen hanno raccolto solo le briciole: una vittoria a testa, veramente poco! A tutto questo va aggiunto il passaggio di mano di Jost Capito, che è andato alla McLaren F1 poco oltre metà stagione ed ha lasciato il team nelle mani di Sven Smeets. Il 44enne ex-navigatore belga è in Vw dal 2012 con il ruolo di team manager, dopo un passato analogo in Citroën Sport al fianco di Olivier Quésnel e di Sébastien Ogier, con il quale ha un feeling notevole: «È stato un finale di stagione fantastico - ha detto Smeets all'arrivo - . Sono contento per questa importante vittoria di Sébastien e Julien, che ha regalato il meritatissimo quarto titolo mondiale a tutto il team». Ora in casa Volkswagen si guarda al futuro, subito all'Australia e poi ai test pre-Montecarlo. L'ingegner Demaison, responsabile del progetto Polo R Wrc, sorrideva quando qualcuno gli faceva notare che la marca tedesca sarà ancora la favorita, anche nella prossima stagione. La sensazione netta, a due mesi e mezzo dall'inizio del prossimo campionato del mondo, è che sarà dura anche nel 2017 stare davanti al "Panzer Team". ●

## LI HANNO VISTI SOLO DAL POSTERIORE

La Volkswagen Polo, sopra, s'è aggiudicata l'ultimo iride dell'era Wrc 1.6 grazie alla coppia... motrice formata da Julien Ingrassia e Sébastien Ogier. sotto. In basso a sinistra un cambio gomme alla D Mack

## ALBO D'ORO MONDIALE COSTRUTTORI

1973	Renault-Alpine
1974	Lancia
1975	Lancia
1976	Lancia
1977	Fiat
1978	Fiat
1979	Ford
1980	Fiat
1981	Talbot
1982	Audi
1983	Lancia
1984	Audi
1985	Peugeot
1986	Peugeot
1987	Lancia
1988	Lancia
1989	Lancia
1990	Lancia
1991	Lancia
1992	Lancia
1993	Toyota
1994	Toyota
1995	Subaru
1996	Subaru
1997	Subaru
1998	Mitsubishi
1999	Toyota
2000	Peugeot
2001	Peugeot
2002	Peugeot
2003	Citroën
2004	Citroën
2005	Citroën
2006	Ford
2007	Ford
2008	Citroën
2009	Citroën
2010	Citroën
2011	Citroën
2012	Citroën
2013	Volkswagen
2014	Volkswagen
2015	Volkswagen
2016	Volkswagen



# Cina fuori dal Mondiale

LA WRC PROMOTER NON SE LA SENTE DI RISCHIARE UN'ALTRA VOLTA E LA POLONIA RIDE. INTANTO LA NUOVA ZELANDA SI FA SEMPRE PIU' SOTTO

**T**utto è pronto per il calendario iridato 2017, che verrà esaminato dalla Commissione Rally Mondiale mercoledì 2 novembre a Parigi e quindi ufficializzato nel prossimo Consiglio Mondiale in programma a fine novembre. La principale novità è che la Cina è fuori, perché la Wrc Promoter non se l'è sentita di riproporre nel 2017 la prova che non offre sufficienti garanzie dopo il flop dell'ultima ora nel settembre scorso. Resta sempre in corsa per poter entrare nel Mondiale dal 2018 ma a questo punto non sembrano più in molti quelli che ci credono... E così, la tredicesima corsa nel 2017 sarà la Polonia, che piace ai team ed al Promoter. Il quale insiste tuttavia per avere un 14esimo appuntamento iridato: in Turchia.

Tale opzione però non è gradita a squadre e piloti per problemi di sicurezza e sarà la Fia a decidere. Per quanto riguarda l'Italia invece, c'è stato finalmente l'accordo tra la Sardegna e l'Acì: verrà ratificato a metà di questa settimana. Con ogni probabilità, dunque, l'isola dei quattro mori ospiterà per il quarto anno consecutivo - ed ancora a giugno - la prova iridata italiana. Infine, un'ultima annotazione riguarda la Nuova Zelanda, che punta decisamente al rientro nel 2018. Una delegazione della Wrc Promoter farà visita nel paese kiwi in novembre, dopo il Rally d'Australia, e questo è un segnale importante. Vedremo quali sorprese ci riserverà a breve. ●

VISITA IN GALLES DEL GRANDE MIKI

## Biasion e le leggende

Toh chi si rivede nel Wrc: Miki Biasion! Ospite degli organizzatori gallesi insieme ad Ari Vatanen, uomo immagine delle "Rally Legends" che hanno corso al volante delle Gruppo B.

*«I piloti e le vetture vanno sempre molto forte, anche oggi - ha dichiarato il due volte campione del mondo - . Il livello è sempre molto alto, mentre riguardo ai regolamenti ci sarebbero diverse cose da rivedere. Si parla tanto di sicurezza e poi si fanno correre i piloti con gomme che devono durare un'intera tappa ed arrivano "pelate" alla fine. Una cosa davvero di incredibile».*

L'ex-pilota di Lancia e Ford ha poi lanciato un grido d'allarme per il futuro della specialità, che dovrebbe far riflettere chi governa il motorsport. *«Non dobbiamo dimenticarci - ha continuato - che i rally sono una specialità che ha un fascino intramontabile, davvero unico, perché sono la massima espressione della guida e perché si corrono con vetture derivate dalla serie ma che accendono la passione di tifosi. Un valore aggiunto fondamentale che non bisogna mai dimenticare. Altrimenti si rischia di perdere l'identità di questa disciplina e farla diventare come la F.1 attuale, che è sempre più simile alla PlayStation».*





# Kubica su tre fronti

**TOYOTA, FORD E HYUNDAI: QUESTI I TAVOLI SUI QUALI STA GIOCANDO IL CAMPIONE POLACCO**

**R**obert Kubica è oggi il principale uomo mercato. Sembra infatti che, contrariamente a quanto egli stesso aveva dichiarato, tornerà nel Wrc! Il polacco ex-F.1 potrebbe infatti tornare nel Mondiale per correre con una Wrc Plus o in alternativa partecipare al Wrc2, campionato che ha già vinto nel 2013 con la Citroën.

Qualora dovesse trovare il volante di una Wrc Plus si parla molto di Toyota come possibile opzione per il driver di Cracovia, che guiderebbe la Yaris Wrc in sei-sette gare, privilegiando quelle su asfalto. La seconda opzione, cioè se dovesse correre nel Wrc2, potrebbe potremmo esserci la Hyundai i20 R5, per un programma con il contributo della Federazione polacca.

Un'ultima opzione per Robert potrebbe essere quella di partecipare al nuovo campionato riservato alle attuali Wrc, ed in quel caso sarebbe una Fiesta M-Sport la vettura prescelta. ●

## NEUVILLE VOLA, MEEKE... UN PO' MENO

Thierry Neuville è stato il migliore dei piloti Hyundai, sopra. Il belga ha conquistato il terzo posto. A sinistra Meeke in azione con la Citroën Ds3 Wrc che in Galles ha chiuso la sua lunga ed onorata carriera con un quinto posto: la vettura non sarà schierata in Australia

## PROTAGONISTI IN PISTA

AUTODROMO DI MODENA

L'**Autodromo di Modena** è la location ideale per chi vuole provare il brivido di girare in pista con il proprio mezzo o per chi vuole sfidare se stesso alla guida delle portentose vetture in dotazione. Scalda i motori per i **Dag Dal Gas Days** (le giornate di prove libere auto in modalità open pit-lane) oppure scegli le suggestive **Emozioni in pista**, per vivere un'esperienza indimenticabile a bordo di vetture da sogno.

Scopri di più su [www.autodromodimodena.it](http://www.autodromodimodena.it)



**AUTO  
DROMO** di  
**MODENA**

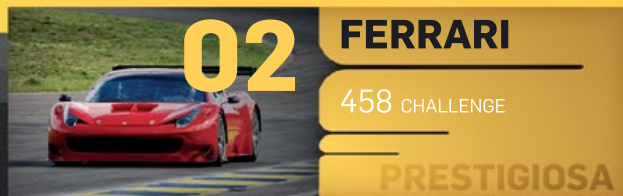


01

**KTM**

X-BOW

ESTREMA



02

**FERRARI**

458 CHALLENGE

PRESTIGIOSA



03

**LAMBORGHINI**

GALLARDO SUPER TROFEO

COMPETITIVA



**BERTELLI È SODDISFATTO**

La scorsa stagione Lorenzo Bertelli era tornato a casa dal Galles con un punto, quest'anno non ce l'ha fatta ma è rientrato in Italia con un buon feeling: «Sono migliorato prova dopo prova - ha commentato il driver italiano - . Ad esempio sono stato spesso e volentieri davanti a Camilli e Léfèbvre, che disponevano di vetture ufficiali. Dopo la trasferta australiana farò conoscere i miei programmi per il 2017. L'idea è di disputare sei o sette gare al volante della nuova Fiesta Wrc Plus 2017».

**Così al traguardo**

Gara 12 del Mondiale Piloti e Costruttori Landludno (Gal), 28-30 ottobre 2016

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1° Ogier-Ingrassia	Vw Polo R Wrc	F-F	in 3.14'30"2
2° Tänak-Mölder	Ford Fiesta Rs Wrc	EST-EST	a 10"2
3° Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Ng Wrc	B-B	a 1'35"4
4° Paddon-Kennard	Hyundai i20 Ng Wrc	NZ-NZ	a 1'54"9
5° Meeke-Nagle	Citroën Ds3 WRC	GB-IRL	a 2'35"2
6° Sordo-Marti	Hyundai i20 Ng Wrc	E-E	a 4'02"6
7° Latvala-Anttila	Vw Polo R Wrc	FIN-FIN	a 4'28"3
8° Ostberg-Floene	Ford Fiesta Rs Wrc	N-N	a 4'38"3
9° Lefebvre-De Turkheim	Citroën Ds3 Wrc	F-F	a 7'12"2
10° Camilli-Veillas	Ford Fiesta Rs Wrc	F-F	a 8'19"3

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

**PROVE SPECIALI VINTE:** Tanak 12 su 22, Ogier 7, Neuville 2, Mikkelsen 1.

**RALLY LEADER:** Ogier da ps 1 a ps 22.

**POWER STAGE:** 1. Tanak in 5'19"; 2. Mikkelsen a 1"4; 3. Neuville a 4"5.

**I PRINCIPALI RITIRI:** Breen (uscita di strada) ps 5; Abbring (uscita di strada) ps 22.

**Lappi ora vede il titolo**

**SKODA MULTATA PER IRREGOLARITÀ TECNICA MA IL SUO PILOTA PUÒ VINCERE LA SERIE**

**D**EESIDE - La presenza delle tre Skoda Fabia R5 ufficiali di Lappi, Tidemand e Kopecky ha praticamente monopolizzato il penultimo appuntamento del Wrc2. Esapekka Lappi s'è aggiudicato la gara con pieno merito davanti a Tidemand, che ha preceduto Suninen per appena 1"1. E adesso Suninen, con i 15 punti del terzo posto conquistati in Galles, ha raggiunto in testa alla serie Elyn Evans - assente perché aveva finito le partecipazioni alla serie - ma in pratica è dietro al gallese per i migliori piazzamenti ottenuti dal pilota di M-Sport. Che potrebbe laurearsi comunque campione nella serie in quanto Lappi - che è terzo, a quota 107 punti - deve arrivare almeno secondo in Australia per sorpassarlo perché deve scartare i due punti ottenuti in Sardegna. «Sono davvero contento - ha detto Lappi all'arrivo - è una vittoria importante, che riapre i giochi. La mia testa è già in Australia, dove darò il massimo per regalare questo titolo a me e al team Skoda, che merita questa soddisfazione». ●

**Mondiale Piloti**

	MONTECARLO 21-24/1	SVEZIA 12-14/2	MESSICO 3-6/3	ARGENTINA 21-24/4	PORTOGALLO 19-22/5	SARDEGNA 9-12/6	POLONIA 30/6-3/7	FINLANDIA 28-31/7	GERMANIA 18-21/8	CORSICA 29/9-2/10	SPAGNA 13-16/10	GALLES 28-30/10	AUSTRALIA 17-20/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+3	25+3	18+3	18+1	15+3	15+3	8+3	-	25+1	25+1	25	-	-	247
2° Neuville	15	-	-	8	-	25	12+1	12+3	15+3	18	15	15+1	-	143
3° Mikkelsen	18+1	12+2	-	15	18+1	-	25	6	12	15+2	-	2	-	129
4° Paddon	-	18	10+1	25+3	-	-	15	10+2	10	8	12	12	-	126
5° Sordo	8+2	8	12	12+2	12	12	-	-	18	6	18+1	8	-	119
6° Latvala	-	-	25+2	-	8+2	18+1	10+2	18+1	0+2	12	3	6	-	110
7° Ostberg	12	15	15	10	6	-	4	8	8	2	10	4	-	94
8° Tanak	6	10	8	-	-	10	18	-	-	1	8	18+3	-	82
9° Meeke	-	0+1	-	-	25	-	-	25	-	3	-	10	-	64
10° Breen	-	4	-	-	-	-	6	15	-	10	1	-	-	36

**Mondiale Costruttori**

1° Volkswagen	25	29	43	20	28	33	18	31	29	37	29	33	-	355
2° Hyundai	25	24	12	20	15	12	27	33	33	26	33	25	-	285
3° M-Sport	12	15	19	16	20	8	10	12	10	10	12	10	-	154
4° Vw Mot. II	18	12	-	15	25	4	25	10	12	15	-	2	-	138

**WRC2**

Gara: 1. Lappi-Ferm in 3.24'00"3; 2. Tidemand-Axelson a 29"1; 3. Suninen-Markkula a 30"2; 4. Kopecky-Dresler a 2'18"8; 5. Aasen-Engan (Ford Fiesta R5) a 4'25"3; 6. Veihy-Skjaermoen a 8'22"8 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato: 1. Evans e Suninen 120 punti; 3. Lappi 107; 4. Kopecky 92; 5. Tidemand 85; 6. Fuchs 65; 7. Kremer 55; 8. Ptaszek 42

# Tempestini anche da Wrc3

## IL VINCITORE DELLO JUNIOR FA SUA PURE LA SERIE RISERVATA ALLE VETTURE CON TRAZIONE ANTERIORE

**D**opo il successo nello Junior, ottenuto in Corsica, Simone Tempestini s'è laureato campione anche nel Wrc3 grazie ai 18 punti del secondo posto ottenuti in Galles dopo aver condotto una gara intelligente.

«Un week-end dove tutto per noi è andato bene - ha com-

mentato alla fine - *eccetto che nella seconda tappa, quando abbiamo avuto un problema ai freni. Allora abbiamo capito che la cosa migliore era cercare di arrivare secondi, posizione che ci garantiva il titolo. L'obiettivo di vincere anche questo campionato è stato raggiunto e questa stagione è*

*stata ottima perché è il mio terzo titolo, dopo quelli ottenuto nello Junior e nel Campionato rumeno. Sono davvero contento, meglio di così non potevamo fare».*

Felicitissimo all'arrivo ovviamente anche Giovanni Bernacchini, il navigatore figlio d'arte che è al suo terzo titolo iridato dopo il mondiale Wrc2 ottenuto due anni fa e Junior e Wrc3 appena vinti con Tempestini: «Simone è migliorato gara dopo gara - ha commentato - e questa, a parte i due titoli vinti, è la notizia più bella della stagione. Adesso prepariamoci al 2017, quando dove cercheremo di metterci in mostra nel Wrc2». ●

### WRC3

Gara: 1. Koci-Kostka in 3.47'47"4; 2. Tempestini-Bernacchini a 2'05"; 3. Rossel-Fulcrand a 2'26"6; 4. Burri-Levratti (Renault Clio R3T) a 14'29"1; 5. Fabre-Vilmot a 40'03"; 6. Dubert-Coria a 40'43" (tutti gli altri su Citroën Ds3 R3T Max)

Campionato Wrc3: 1. Tempestini 123 punti; 2. Fabre 101; 3. Andolfi 91; 4. Koci 88; 5. Veiby 73; 6. De Tommaso 69

Campionato Junior: 1. Tempestini 123 punti; 2. Koci 82; 3. Dubert 64; 4. Veiby 62; 5. Folb 58



### BALLATE GALLES

Sopra, Tempestini e Bernacchini, primi nel Wrc3 ma secondi in gara dietro a Koci. A sinistra la Skoda in controsterzo: Lappi è stato multato di 10mila euro e Suninen di 1000 per irregolarità al sensore di posizione dell'albero motore

### ABBRING FATICA

Gara dai due volti, quella di Kevin Abbring con la Hyundai i20 R5 ufficiale. Il pilota olandese ha forato ed è poi uscito di strada nella prima tappa, mentre nella seconda si è fermato con la trasmissione rotta nel trasferimento verso la prima speciale... L'ultimo giorno, a parziale consolazione, ha fatto segnare scratch a ripetizione, mostrando la competitività della nuova R5 coreana. Poi è uscito di strada nella power stage...

### VIDEOGAME

Il Galles è stata l'ultima prova europea della stagione ed a Deeside s'è svolta l'ultima sfida alla console tra i 18 finalisti del videogame Wrc5. Il vincitore è un tedesco che oltre al titolo eSports s'è portato a casa una Hyundai i20 nuova.

### PANTPERTHOG

La celebre e storica prova di Pantperthog, lunga quest'anno 9,64 km, non si correva dal 1997. Il fondo era in ottime condizioni e Tanak ha fatto segnare lo scratch in entrambi i passaggi.

### CONVALESCENTE

Gabin Moreau era in Galles. Il navigatore francese, gravemente infortunatosi al Deutschland nell'uscita di Lefebvre, cammina ancora con le stampelle ma è apparso in forma ed in piena ripresa. Spera di rientrare in attività già a Montecarlo.

### CHOLMONDELEY

La nuova "mickey mouse" allestita al Cholmondeley Castle è stata molto apprezzata dai tifosi, con attrazioni per bambini e famiglie. Una formula, quella delle "mickey mouse" (prove speciali cortissime e tutte a vista) che riscuote da sempre molti consensi tra gli appassionati britannici.

### GALLES OK

La prova britannica si svolgerà anche nei prossimi tre anni nel nord del Galles, bisognerebbe però migliorare di più il format della gara, con un'assistenza o un cambio gomme a metà giornata sabato vista la difficoltà da parte dei piloti nel gestire i sei pneumatici a loro disposizione.



# Ceccoli è il nuovo re della terra

CON LA SKODA FABIA SUPER2000 TRIONFA NELLA SERIE STERRATA CHE DAL PROSSIMO ANNO SARÀ PROMOSSA A CAMPIONATO ITALIANO. LA VITTORIA NELL'ULTIMA GARA VA A LUCA HOELBLING

di **Gabriele Michi**  
foto **Bettiol**

**RADICOFANI** - Al primo riordino mattutino, nel borgo di Radicofani, Daniele Ceccoli è raggian-te. Sa che nemmeno la sfortuna, nel prosieguo di gara, potrà negargli quel Trofeo Terra che in ben pochi avevano messo in discussione alla vigilia dell'ultimo appuntamento, in Val d'Orcia. Soltanto la matematica aveva lasciato infatti spiragli, seppur minimi, a Nicolò Marchioro. Una prospettiva definitivamente accantonata sui sei chilometri e spiccioli di San Casciano dei Bagni, con la Ford Fiesta R5 del giovane veneto tradita dall'alternatore e con la fine anticipata dei giochi almeno in ottica assoluta. Un successo, quello del sammarinese, che ha puntato i riflettori sulla Skoda Fabia S2000 della PA Racing, vettura alla quale Ceccoli aveva affidato le sorti del suo programma dopo tre anni d'inattività interrotti "una tantum" dalla partecipazione al Rally di San Marino.

TOMMASO SI RITIRA MA LA COPPA PER LA CLASSE R2 È SUA

## Ciuffi giovane da seguire

Se la classifica assoluta del Trofeo Terra aveva lasciato ben poche chance a Nicolò Marchioro, confermando campione Daniele Ceccoli, gli sterrati della Val d'Orcia hanno deciso le sorti del confronto riservato alla Coppa Aci S2000/R4/R5, garantendo al sanmarinese il bis. Incertezza fino all'ultima speciale anche tra le 2 Ruote Motrici Gruppo N, dove a festeggiare è stato Marco Chiesura con la Honda Civic N2, che ha approfittato del ritiro della Peugeot 206 di Stefano Madella. A prevalere tra le Gruppo N 4x4 è stato Luigi Ricci, campione con due gare d'anticipo sulla Subaru Impeza già "scudettata" nel 2013. A portare a casa la coppa di classe R2 è stato infine Tommaso Ciuffi, presentatosi in Val d'Orcia a risultato acquisito. Un particolare che non ha reso determinante il ritiro per rottura di un supporto motore. Non assegnate le Coppe Aci per le categorie R1 ed R3 perché i piloti che avevano preso punti (quelli dei monomarca Suzuki e Renault) non hanno disputato almeno tre gare.



## VINCITORI IN VAL D'ORCIA

Nella foto, la Focus Wrc che Taddei ha portato al successo. Luca Hoelbling, in basso, terzo assoluto e primo fra gli iscritti al Trofeo Terra andato a Daniele Ceccoli, a sinistra



«Perché puntare su questa vettura? I passi devono essere gradualmente, alla fine s'è rivelata una scelta vincente». Un pronti-via che non ha certo alimentato incertezze in chiave Trofeo Terra, con Andrea Dalmazzini costretto a contare i secondi di troppo a causa di una foratura occorsa a tre chilometri dalla fotocellula finale nella speciale inaugurale. Un esordio decisamente in salita per l'Under 25 emiliano, al primo approccio sulla Ford Fiesta R5 Evo GB Motors ed ormai rassegnato a recitare un ruolo secondario in chiave campionato, contesto che si

### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Taddei-Gaspari (Ford Focus Wrc); 2. Cobbe-Turco (Ford Focus Wrc); 3. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

sarebbe rivelato proibitivo in chiave vittoria anche con un'ipotetica partenza in Costa Smeralda. Un podio provvisorio, quello della serie sterrata, che è stato confermato dall'ultima fotocellula toscana, con Daniele Ceccoli campione 2016 ed i giovani Marchioro e Dalmazzini a confermarsi nelle restanti posizioni d'onore della classifica di campionato. Positiva la gara di Luca Hoelbling, con la Skoda Fabia R5 a cogliere il massimo punteggio tra gli sfidanti del Terra oltre che ad insediarsi sul podio finale di gara, in terza posizione assoluta. Alle sue spalle Gianmarco Donetto, protagonista di una performance che ha definitivamente archiviato le disavventure subite dalla sua Fiesta R5 sugli sterrati del Nido dell'Aquila e di San Marino. Per il giovane piemontese una quinta posizione assoluta garante di ottime prospettive per il finale di stagione. ●

# Taddei batte Cobbe nel derby

I DUE TARENTINI SI SONO SFIDATI PER LA VITTORIA ASSOLUTA ED ALLA FINE HANNO OCCUPATO CON MERITO LE PRIME POSIZIONI DEL PODIO

**A**prendersi la scena nel palcoscenico Raceday sono state le Focus Wrc di Luciano Cobbe e Alessandro Taddei, Un derby trentino che ha premiato il primo in fase d'avvio, con il diretto avversario protagonista di un recupero andato in atto a Radicofani, quando il ritardo da Cobbe si è assestato poco sopra il secondo. All'appello, nei primi due giri di speciali, era mancato Federico Della Casa, atardato dal contatto tra la sua Citroen C4 Wrc ed una rotoballa all'ingresso di una chicane. A rivelarsi decisiva è

stata la quarta pieve, con Taddei che ha portato a termine l'operazione sorpasso su Cobbe, con cinque secondi rifilati tra le curve di San Casciano dei Bagni. Un attacco deciso, ripetuto anche nel giro finale di speciali, con l'arrivo a Radicofani da primattore. Lotta sul filo dei secondi tra Federico Della Casa e Gianmarco Donetto, risolto a favore dello svizzero che, con sette secondi sull'avversario, si è posizionato sul terzo gradino del podio firmato Raceday. A Bruno Bentivoglio il primato in Gruppo N. ●



# Miele dolcissimo

**PAPÀ MAURO DEBUTTA  
E VINCE CON LA FIESTA WRC  
CHE SUO FIGLIO SIMONE  
HA PORTATO AL SUCCESSO  
IN COPPA ITALIA 1. ZONA**



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Miele-Beltrame (Ford Fiesta Wrc); 2. Cogni-Pollicino (Peugeot 208 T16); 3. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio R3T)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

## GRAN GARA DI COGNI

Il podio del Lanterna vede Mauro Miele sul gradino più alto ma Gabriele Cogni, secondo, ha entusiasmato

**G**ENOVA - Il Rally della Lanterna, nella sua prima edizione fuori dal CiWrc e valida per la Coppa Italia, ha proposto nuovi tratti cronometrati che hanno riscosso il favore dei piloti. Dopo 8 prove speciali è stato Mauro Miele con una Ford Fiesta Wrc ad imporsi davanti alla Peugeot 208 R5 di Gabriele Cogni ed alla Clio R3T di Federico Gasperetti. La gara è iniziata il sabato sera con l'attacco di Marco Strata e la sua Mitsubishi EvoX R4. Il genovese però doveva alzare bandiera bianca già sulla Ps2 a causa di un'uscita di strada. Il tratto cronometrato era vinto da Miele, che si portava al comando davanti a Giacobone (Fiesta Wrc) e Cogni. Quest'ultimo, sfruttando l'asfalto umido dei tratti cronometrati della domenica mattina, sferrava il suo attacco vincendo la Ps3 e la Ps4 e portandosi a soli 7"8 da Miele. Il varesino rispondeva a Cogni, anche in virtù di una vettura di categoria superiore, e si aggiudicava i restanti tratti cronometrati e la gara: «Sono molto contento di questa vittoria - affermava Miele all'arrivo di Pegli - . Mi sono fatto sorprendere un poco sull'umido, comunque alla fine tutto è andato bene. Di certo mi sono divertito molto, anche se in confronto alla Bmw M3 che uso di solito, con le vet-

ture moderne bisogna ragionare molto più velocemente ed avere tempi di reazione molto più corti». Seconda piazza finale per Gabriele Cogni, coadiuvato da Marco Pollicino: «Alla fine sono soddisfatto. Il sabato sera non sono andato al meglio perché avevo qualche regolazione sbagliata della vettura e poi era diverso tempo che non correvo. La domenica, con l'umidità della mattina, ho attaccato. Purtroppo dopo è uscito il sole e non sono riuscito a ricucire il gap dalla più performante Fiesta Wrc di Miele, che oltretutto è un ottimo pilota. So-

no comunque soddisfatto e spero di salire sul gradino più alto del podio la prossima volta!». Terzo a Genova è Federico Gasperetti, navigato da Federico Ferrari: «Sono contento della gara e del podio conquistato. La Renault Clio R3T è cresciuta tanto e va forte ma contro vetture di categoria superiore c'è poco da fare». Quarta piazza per il "solito" Danilo Ameglio con la sua intramontabile Peugeot 106: «Le prove sono belle, molto veloci. Per questo non sono riuscito a salire sul podio ma a va bene così!». **Gianluca Lioce**

## LA NUOVA FORMULA SU TRE ZONE NON HA CONVINTO

# Coppa Italia da rivedere

Il Rally della Lanterna era l'ultima gara della nuova Coppa Italia. La gara genovese aveva coefficiente doppio ed era valida sia per la 1ª che per la 2ª Zona. La 1ª Zona se l'è aggiudicata Simone Miele. Il varesino era iscritto a Genova ma, vista l'assenza dei suoi avversari, ha voluto lasciare per una volta la guida della sua Ford Fiesta Wrc a papà Mauro, che poi ha vinto al debutto con questa vettura. Per quanto riguarda la 2ª Zona, alla fine è risultato vincitore Luca Rossetti grazie ai successi al Tarò ed al Casentino per l'Irc. La rincorsa di Gasperetti, terzo a Pegli, s'è conclusa ad un solo punto di distanza dal driver friulano. Per la cronaca la 3ª Zona era già stata vinta da Giuseppe Bergantino.

## ROMA DA EUROPEO?

L'Italia torna nel Campionato Europeo? Girano voci secondo le quali il Rally di Roma Capitale, tramontata l'ipotesi Sanremo, potrebbe entrare a far parte della serie continentale che negli ultimi anni ha perso i pezzi: Antibes, San Marino, Vallesse e ora anche Ypres.

## RADUNO A BELLUNO

Domenica 25 Settembre ha fatto il suo esordio l'Abarth Club Belluno con il 1° Raduno Abarth Storiche & Moderne. All'evento, presieduto da Luca Sosso, Giuseppe Ongaro e Jonny Damian hanno partecipato più di 80 equipaggi appassionati dello Scorpione. In esposizione vetture-mito fra le quali la Lancia Delta S4 vincitrice del Rac al debutto, nel 1985, con Toivonen e Wilson. Ospite di riguardo Miki Biasion, che ha infiammato con l'S4.

## CASTELLETTO RALLY

Si disputerà a Castelletto di Branduzzo, il 12 e 13 novembre, la prima edizione del Pavia Rally Circuit, rally in pista organizzato da Aci Pavia aperto a ogni tipologia di vettura e con Master Show conclusivo. Una sorta di Monza Rally Show in miniatura, utile anche per preparare la classicissima di fine stagione. Il programma prevede tre speciali il sabato tutte in notturna (18.04, 19.41 e 21.21), due la domenica (10.34 e 12.14) e sfide uno contro uno la domenica pomeriggio.

## MEMORIAL BETTEGA

Al Motor Show di Bologna, che torna dal 3 all'11 dicembre, i rally la faranno come sempre da protagonisti, con il Memorial Bettega ed il Trofeo Pucci Grossi Night Sprint. Ecco di seguito la prima bozza del programma di sfide rallistiche.  
**Giovedì 8:** Campionato Italiano; Trofeo Terra; Campionato Italiano Junior  
**Venerdì 9:** Campionato Italiano Wrc; Trofeo Suzuki  
**Sabato 10:** Trofeo Pucci Grossi Night Sprint; Campionato Italiano Rally Autostoriche  
**Domenica 11:** Memorial Bettega; Campionato Italiano Rally Autostoriche



BETTIOLO

## ANCHE ANDREUCCI PARE INTERESSATO ALLA COREANA

# La Hyundai piace a tanti

L'inverno del Tricolore Rally s'annuncia agitato. A muovere le acque sono i rumors, clamorosi e sempre più ricorrenti, secondo i quali Paolo Andreucci potrebbe cambiare casacca dopo il lungo e fruttuoso sodalizio con la Peugeot! Lo scorso anno furono le voci su un passaggio del 9 volte campione italiano alla Skoda a tenere banco, questa volta è in ballo la Hyundai. La nuova i20 R5 (sopra), seppur ancora acerba e lontana dall'essere affidabile, ha già mostrato di possedere un notevole potenziale, attirando molti sguardi su di sé. Fra questi - si dice - anche quelli di Andreucci. Tutti si trincerano dietro al classico "no comment" ma c'è un vecchio detto secondo il quale tre indizi diventano una prova...

## IL TROFEO PROMOSSO AL RANGO DI CAMPIONATO ITALIANO

# Terra da Tricolore

La riunione della Giunta Esecutiva dell'Aci, tenutasi a Roma la scorsa settimana, ha stabilito ufficialmente le gare valide per i campionati del prossimo anno, confermando di fatto tutte le anticipazioni di As. Il prossimo anno il Rally del Friuli uscirà temporaneamente dal Cir, per approdare nel CiWrc e fare posto al Salento, che torna nell'Italiano per celebrare la 50esima edizione. Altra novità la promozione al rango di Campionato Italiano per il Trofeo Terra. Di seguito le gare valide per ciascuna serie.

CIR	CiWRC	CIT
19/3 Ciocco	7/5 Elba	9/4 Liburna
2/4 Sanremo	28/5 1000 Miglia	14/5 Adriatico
23/4 Targa Florio	18/6 Marca	9/7 San Marino
14/5 Adriatico	26/8 Friuli	10/9 Nido dell'Aquila
4/6 Salento	19/9 San Martino	1/10 Costa Smeralda
9/7 San Marino	22/10 Como	29/10 Val d'Orcia
17/9 Roma		
8/10 Due Valli		



HOLMES

## TEAM SVELATO A DICEMBRE

# Toyota fa test sull'asfalto

La Yaris Wrc è la vera incognita del 2017. C'è molto scetticismo sulla Wrc nipponica allestita utilizzando come base la Yaris a tre porte e preparata ed elaborata sotto la direzione del team manager Tommi Makinen nella nuova sede del Toyota Gazoo Racing in Finlandia. La Yaris ha effettuato di recente test sull'asfalto in Spagna (sopra) ed i programmi del team diretto dall'ex-campione del mondo Tommi Makinen saranno svelati alla stampa il 13 dicembre a Helsinki, quando verrà presentato ufficialmente il programma del ritorno della Toyota nel Mondiale.

## CON LA FIESTA PLUS 2017

# M-Sport prova in Piemonte

La squadra diretta da Malcolm Wilson è l'ultima che ha fatto girare la sua Wrc Plus per il 2017 e proverà questa settimana in altitudine, al Colle Agnello, in provincia di Cuneo, per poi proseguire lo sviluppo con una sessione sull'asfalto sulle Alpi francesi. Ci saranno quindi altri tre giorni di test sulla terra in Inghilterra e 3 in Spagna prima di effettuare le classiche prove sulle nevi svedesi. Alla guida Eric Camilli e Ott Tanak.

## QUINTO TITOLO PER LA SKODA

# Gill conquista l'Asia-Pacifico

L'indiano Gaurav Gill ha conquistato con la Fabia R5 del Team Mrf, squadra ufficiale Skoda, la serie Asia-Pacifico per la seconda volta. Decisiva la vittoria di Gill nel Rally della Malaysia disputato con temperature molto elevate. Per la Skoda si tratta del quinto successo consecutivo nella serie asiatica. Al secondo posto la Mitsubishi Mirage pilotata da Jari Ketomaa.

# Cambiaghi ci mancherai!

UN MALE INCURABILE SI È PORTATO VIA IL PIÙ GUASCONO, ECCLETTICO ED ANTICONFORMISTA CAMPIONE ITALIANO DI RALLY E DI VITA

Per ricordare Bobo Cambiaghi, personaggio inimitabile, irriverente campione italiano 1975, abbiamo chiesto al suo navigatore di allora, Emanuele Sanfront, un ritratto dell'uomo, del personaggio. Unico, indimenticabile, che mancherà molto a tutti noi ancora innamorati dei rally. Soprattutto di quelli che si correvano all'epoca di Cambiaghi. (s.rem)

**E**quando si fa sera e cala il buio che tutto diventa più complicato. In corsa accendevi i potenti fari supplementari e cercavi di andare il più forte possibile. Oggi è il ricordo che affiora. E vorresti che fosse il più lento possibile. Per lenire un po' la nostalgia.

Ho conosciuto Bobo Cambiaghi durante le prove del Rally di San Martino di Castrozza del 1974. Eclettico, semplice allo stesso tempo, anche in corsa viveva nel suo mondo che non contemplava l'arroganza, la presunzione e, soprattutto, l'invidia. Lui schiacciava semplicemente l'acceleratore e, siccome era sorretto da notevoli capacità di guida e di grande inventiva, "pistolava" tutti, anche se provare gli stava

stretto. A volte diventava un personaggio non facile da gestire, ma quanto mi sono divertito sul sedile di destra, al suo fianco! Sì, perché ogni rally era un set nel quale le scene si presentavano e scorrevano all'improvviso.

Una diversa dall'altra e non sempre agevoli da coordinare. Ma ecco come si viveva in corsa accanto a un personaggio straordinario come Bobo Cambiaghi, ricordando due episodi che vanno al di là di tutto, anche del campionato italiano che abbiamo vinto insieme nel '75.

## Piacenza 1974

Sul finire dell'anno partecipiamo al rally delle Valli Piacentine con una Porsche 911

Rs ed è la prima vittoria per tutte e due! Bobo ha guidato magistralmente, senza una sbavatura, nonostante l'insidioso fondo delle prove speciali: bagnato, fango e tanto verglas.

Oltre all'emozionante affermazione in gara, ricordo che Bobo volle le note di una prova speciale lette in dialetto piacentino (in onore dei tifosi della zona), così come non dimenticherò mai l'ultimo lunghissimo controllo orario percorso dentro ad una fitta nebbia, con Bobo che non ne voleva più sapere di guidare e si era addormentato sul sedile di destra della Porsche numero 3. Al volante il sottoscritto, disperato, con il road book sulle gambe e terrorizzato di andare a sbattere

ACTUALFOTO





ACTUALFOTO

### QUELLO SPYDER ROSSO

Cambiaghi e Sanfront in azione con la Fiat 124 Abarth, sopra, che hanno portato al successo nel Campionato Italiano 1975. A sinistra, i due al via del Valli Piacentine '74 con la Porsche 911 che diede loro il primo successo e con "lo spyder" ai 4 Regioni '75



o di perdere l'orientamento, buttando così alle ortiche una gara vinta.

### Sanremo 1976

Il tempo, si sa, al Rally di Sanremo fa sempre le bizze. Dopo il caldo pomeridiano, la pioggia battente e la nebbia nella notte, arriva finalmente la mattina. Già, ma torna la temperatura cocente. Bobo non ne può più. Si toglie la pesante tuta ignifuga rossa da Formula Uno e inizia a correre con solo il sottotuta! Scoppia subito una violentissima polemica. Siamo attaccati da tutti. Direttore sportivo, giornalisti e ovviamente responsabili dell'azienda che ha fornito le tute. Io faccio il pompiere ma non riesco a rendere meno rovente il clima attorno a noi. Poi il ritiro per l'esplosione del cambio a due passi da Sanremo con Bobo, sempre in sottotuta, che segna-

la agli altri concorrenti che è tutto ok. Un miracolo!

Ecco Bobo Cambiaghi, imprenditore, pilota di aerei (anche idrovolanti), nazionale seniores di bridge, appassionato che suonava divinamente il piano e l'organo ma in prova speciale guidava da indemoniato. Bobo Cambiaghi se n'è andato in punta di piedi. Ha voluto bene a tutti, entrando nel cuore degli appassionati. Mi ha insegnato l'onestà, la rettitudine verso i compagni di squadra, in corsa, nella vita. Ha insegnato a superare i momenti difficili, a combattere strenuamente per il risultato finale qualunque esso sia, insomma, a crederci fino in fondo. Sulla scrivania il suo bel libro "Le sette vite della Jena", che custodisco tra i ricordi più cari. Fiero di aver fatto parte di almeno una, di quelle bellissime vite.

**Emanuele Sanfront**

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Isaakyan, 2. Orudzhev, 3. Vaxivière. Gara-2: 1. Orudzhev, 2. Delétraz, 3. Vaxivière.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

## IL GRUPPO IN LOTTA

Al via di Jerez al comando c'è Egor Orudzhev, capace di ottenere in Andalusia un secondo posto ed una vittoria, seguito da Louis Delétraz

# A Barcellona finale a 7

## LA TAPPA ANDALUSA NON RIMESCOLA LE CARTE E LANCIAMUNA SFIDA CONCLUSIVA CON DIVERSI PILOTI IN LOTTA PER IL TITOLO

**S**i deciderà tutto domenica prossima sul Circuito de Catalunya. Sarà un fine settimana di fuoco per la Formula V8 3.5 che non poteva sperare di meglio nel suo primo anno di vita dopo l'uscita di scena della Renault. In casa dei promotori della Rpm di Jaime Alguersuari, il titolo se lo contenderanno ben sette piloti. Finale pazzesco dunque, dove tutto potrà accadere anche perché non manca il rischio pioggia per le giornate di sabato e domenica. L'antipasto lo si è vissuto a Jerez dove i due principali protagonisti della stagione, Tom Dillmann e Louis Delétraz, sono stati protagonisti in gara-1 di un incidente mentre lottavano per la quarta posizione.

Non sono mancate le polemiche, come ogni tiratissimo finale di campionato pretende. Delétraz è arrivato al traguardo in quarta piazza, Dillmann è rimasto in ghiaia, ma dopo un paio di ore i commissari

sportivi hanno penalizzato lo svizzero del Renault Academy per "manovra ottimista nei confronti del rivale".

Alla curva 9 Delétraz si era gettato all'interno di Dillmann, uscito scomposto dalla virata otto perché impaurito dalla presenza della gru che stava recuperando la vettura insabbiata di Cipriani. C'erano ovviamente le bandiere gialle e si riteneva che Delétraz non avesse alzato il piede approfittandone la curva seguente: «Non è così - ha dichiarato Louis - mi sono ritrovato attaccato a Tom perché lui ha perso il posteriore nella curva otto. Mi sono infilato all'interno, ma ha chiuso».

Ovviamente opposta la visione dell'accaduto da parte di Dillmann. Fatto sta che Delétraz (del team Fortec) si è preso 10" di penalità ed ha perso la zona punti e la prima posizione in campionato appena acquisita. Nessun problema, perché il figlio d'arte ha staccato la pole in qualifi-

ca 2 concludendo secondo la gara-2 mentre Dillmann (schierato da Avf) arrancava ottavo con gravi proble-

mi di assetto. Delétraz è quinti tornato davanti in campionato con 3 punti di vantaggio, 200 contro 197.

Sperano anche Vaxivière, con 175 punti, due volte terzo a Jerez, ma triste per avere gettato al vento la vittoria in gara-1 per un errore alla variante nel finale. Il francese di Smp Racing durante l'anno ha perso non poche occasioni (per colpe sue e anche del team) per rimanere agganciato alla vetta della classifica. Può farcela anche Aurélien Panis (Arden) quarto con 171 lunghezze e quarto anche a Jerez in gara-1, ma ko nella seconda.

In bagarre anche Nissany (Lotus), 169 punti, che dopo il gran periodo estivo e il bel weekend di Monza, in Andalusia ha vissuto un incubo, recuperando appena 4 punti con la monoposto che proprio non ne voleva sapere di andare. Considerando quel che è accaduto agli altri, poteva esserci lui là davanti. Poi, Orudzhev (Arden) 166 punti, vincitore di gara-2 dopo una bella partenza dalla seconda fila, e Binder (Lotus) con 153. Da rilevare la prima vittoria nella serie di Isaakyan, che ha colto al volo l'errore del compagno di squadra Vaxivière in gara-1. Un fine settimana veramente speciale per gli Junior del programma piloti russo SMP.

**Massimo Costa**

# Pulcini a cresta alta

CON UNA GARA D'ANTICIPO IN ANDALUSIA IL ROMANO È ANDATO A PRENDERSI LA CORONA DA CAMPIONE. UNA STAGIONE AL TOP



#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Herta; 2. Pulcini; 3. Fioravanti. Gara-2: 1. Pulcini; 2. Habsburg; 3.Scott.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

**N**on ha rispettato nemmeno la tradizione: di solito il titolo dell'Euroformula, in passato European F3 Open e campionato spagnolo di F3, si giocava sempre nell'ultimo appuntamento di Barcellona: Leonardo Pulcini ha chiuso la partita nella penultima tappa di Jerez. Con un secondo posto e una vittoria, il diciottenne romano del Campos Racing ha raggiunto la matematica certezza del titolo, che un solo italiano (Niccolò Schirò, nel 2012) aveva centrato prima di lui. A Barcellona, tra una settimana, Leo potrà dedicarsi semplicemente a far impazzire le statistiche e un ruolino di marcia impressionante: è andato a punti in 13 gare su 14 sinora disputate, con 7 vittorie e 12 podi.

A Jerez solo un piccolo spunto di suspense: appena terzo in qualifica per un problema con la pompa della benzina, Pulcini è partito male perdendo una posizione, poi ha battagliato e rimontato per chiudere al secondo posto, dietro ad un arrivabile Colton Herta (Carlin). Il giovanissimo figlio d'arte americano, autore della pole, ha dominato centrando il terzo suc-

cesso stagionale. Terzo un ottimo Damiano Fioravanti, con una delle F312 della Rp Motorsport. Soltanto settimo Ferdinand Habsburg, l'ultimo rivale di Pulcini per il titolo. Il nobile austriaco, comunque artefice di un'ottima prima annata, si è rifatto rubando a Leo la pole per gara-2 per appena 48 millesimi. Ma alla prima stacca-

ta, Pulcini si è involato verso l'ennesimo successo, davanti ad Habsburg e Harrison Scott, bravissimo al debutto nella categoria per conto del Teo Martin Motorsport. Per Fioravanti, invece, un amaro ko nella ghiaia al primo giro.

Pulcini insaziabile, dunque, come sempre d'altronde. Domenica, gli bastavano cinque punti per assicurarsi il titolo, ma lui aveva avvertito il suo clan: «*Oggi soffrirete. Se devo vincere il titolo qui, non lo farò da ragioniere*». Mai contento e sempre in autocontrollo, a fine gara si scioglie un po': «*È stata una stagione incredibile, lo sentivo che avremmo fatto grandi cose, ma non pensavo che saremmo andati così forte. I momenti più belli, la vittoria a Spa sul bagnato e quella in volata all'ultimo giro a Monza. La chiave del successo? Il bel lavoro fatto con il team e l'intesa perfetta con i due Adrián Campos, padre e figlio, che hanno creduto in me, e con il mio ingegnere, German Sanchez (che, questo*

**STAGIONE  
INCREDIBILE,  
SENTIVO AVREMMO  
FATTO GRANDI  
COSE, MA NON  
PENSAVO COSÌ**

**LEONARDO PULCINI**

”

*titolo l'aveva vinto da pilota nel 2008), che è diventato come un fratello. Staccarmi da casa, andare a vivere col team ad Alzira, all'inizio, poteva sembrare un sacrificio, ma mi ha aiutato moltissimo a maturare, come pilota*

*e come persona. Mi hanno accolto come uno di famiglia e fatto capire che non si vive solo di motorsport». Ora lo attende la tre giorni di test in Gp3, sempre con Campos, anche se il futuro è un'incognita. Ma Leo sembra aver imparato a gestire anche quelle.*

**Alfredo Filippone**



#### A JEREZ È FIESTA!

Con un secondo posto e la vittoria di Gara-2, Leonardo Pulcini, sopra sul podio e sotto in pista, ha conquistato il titolo dell'Euroformula Open

# Argentina über alles

**MARCOS SIEBERT CONQUISTA IL TITOLO AI DANNI DI MICK SCHUMACHER E FERMA L'EGEMONIA PREMA NEL CAMPIONATO DOPO DUE ANNI**

di **Dario Lucchese**

**M**ONZA - Con Juan Manuel Fangio nel cuore, la Monza l'argentino Marcos Siebert ha conquistato nell'ultimo appuntamento della stagione il titolo dell'Italian F4, onorando come meglio non poteva il cinque volte campione del mondo di F.1. Il giovane pilota del team Jenzer Motorsport è riuscito nell'impresa sullo stesso circuito che nel '55 aveva visto Fangio ottenere la sua terza vittoria nel Gran Premio d'Italia con la Mercedes numero 18. Un numero che Siebert ha voluto quest'anno sulla sua vettura e che alla fine gli ha portato decisamente fortuna. Il giovane pilota di Mar de La Plata ha interrotto l'egemonia del team Prema, che si era imposto nelle due precedenti edizioni della serie tricolore con Lance Stroll e poi Ralf Aron, battendo nella volata decisiva Mick Schumacher. Il tedesco ha concluso secondo, così come ha fatto quest'anno nel campionato Adac.

Un epilogo sfortunato per lui, costretto a issare la bandiera bianca al termine della seconda gara del weekend, quando è dovuto rientrare ai box per riparare l'ala anteriore della sua monoposto che si era danneggiata in un contatto al via. Peccato, perché in gara-1 era riuscito anche a guadagnare qualche "punticino" su Siebert (nei confronti dei quali pagava alla vigilia di quest'ultimo round 25 punti di distacco), centrando la sua quinta vittoria e prevalendo almeno in termini di affermazioni ottenute sul sudamericano, che dalla sua ha messo a segno quattro primi posti.

Una vittoria che Schumacher "junior" ha conquistato a 20 anni esatti dal primo dei cinque successi ottenuti dal padre sulla pista brianzola con la Ferrari, ma che non lo ripaga di un'annata straordinaria ma con un esito sotto le aspettative, in cui ha conquistato dieci vittorie (cinque quelle totalizzate nella serie teutonica), 22 podi in totale e cinque pole. A proposito di pole, a piazzarsi davanti a tutti nelle ultime due sessioni di qualifica della stagione è stato il venezuelano Sebastián Fernández, alla sua prima uscita con il team Kfzteile24 Mücke Motorsport, che in gara-2 ha poi conquistato la sua affermazione numero uno. Subito fuori dai giochi per il titolo, Raúl Guzmán Marchina. Il messicano della Dr Formula, che prima di questa settimana tappa del calendario non era ancora matematicamente escluso dalla lotta per il titolo, si è comunque ben difeso mettendo a segno un terzo ed un secondo posto.



**A MONZA COME FANGIO**  
Festeggia Marcos Siebert in pista a Monza, sopra, e sul podio, in alto, il titolo vinto in Brianza. Sotto Sebastián Fernández, vincitore in Gara-2

Quindi, in gara-3, l'ultimo acuto Juri Vips e l'eccezionale rimonta di Schumacher che, dalla quattordicesima fila, è risalito secondo regalando una doppietta alla squadra di Angelo Rosin, con Ian Rodriguez nella circostanza terzo con la monoposto della Drz Benelli; ma solo dopo vari colpi di scena, come il contatto che ha eliminato Marino Sato (scattato dalla pole) ed il cinese Ye Yifei, già campione





## Rookie da lodare in pista a Monza

**PROGRAMMATA INTANTO LA NUOVA STAGIONE, CHE SARÀ BASATA NUOVAMENTE SU SETTE FINE SETTIMANA, CON PARTENZA A MISANO**

**T**utti promossi i rookie del campionato. L'ultimo appuntamento del calendario, ha consegnato il titolo riservato ai "deb" a Juri Vips, che ha vinto l'ultima gara in programma. Ma la tappa brianzola ha messo una volta di più in evidenza i giovani alle prime armi, particolarmente disciplinati su un tracciato sicuramente non facile. Una condotta ineccepibile, sottolineata dal fatto che in tutto il weekend non è stato necessario neppure l'intervento di una safety car. Nota di merito per Lorenzo Colombo, che in gara-1 ha chiuso quarto assoluto con i colori del te-

am Bhaitec, così come per il suo compagno di squadra Giacomo Altoè (che ha centrato due ottavi posti). Bene, sulla pista di casa, anche Federico Malvestiti, 10° in gara-3 con Antonelli. Con uno schieramento di 29 vetture, la serie tricolore ha messo in archivio una stagione che ha visto diversi nuovi arrivi e per il 2017 ne sono previsti degli altri, in un contesto sempre più internazionale. La serie Fia F.4 Uae, che ha esordito nello stesso weekend di Monza con un evento extra calendario ad Abu Dhabi e che partirà ufficialmente il 19 novembre

per concludersi a metà marzo, vedrà al via alcuni team impegnati in Europa, protesi ad importare nuovi talenti asiatici. Almeno è quello che ci si auspica, in attesa della prossima stagione tricolore, che prenderà il via il primo weekend di aprile da **Misano**, in abbinamento con la Blancpain Gt Sprint. Confermate le sette tappe, gli altri appuntamenti in programma saranno ad **Adria** (7 maggio), **Vallungola** (25 giugno), **Mugello** (16 luglio), **Imola** (10 settembre), nuovamente **Mugello** (8 ottobre) e in conclusione **Monza** (22 ottobre). ●

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Schumacher; 2. Siebert; 3. Guzmán Marchina. Gara-2: 1. Fernández; 2. Guzmán Marchina; 3. Vips. Gara-3: 1. Vips; 2. Schumacher; 3. Rodriguez.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



della serie francese, che era riuscito a prendere inizialmente il comando. Amaro invece il finale di Siebert, fuori per un contatto alla variante dopo il rettilineo nelle prime battute. Adesso l'argentino si può comunque godere questo titolo, guardando al 2017 per il quale sta già programmando il suo passaggio nella Gp3 Series o, in alternativa, nel Fia F.3 europeo. ●



### PREMA CAMPIONE SQUADRE

Juri Vips, a sinistra, vittorioso tra i rookie, mentre Mick Schumacher, sopra, è vicecampione anche in Italia

# Baldan è il Re León

COL PODIO DI GARA-1 VINCE IL MONOMARCA, POI IN GARA-2 CONQUISTA LA SUA OTTAVA VITTORIA STAGIONALE SU DODICI GARE DISPUTATE

di **Fiammetta La Guidara** - foto **Rigato**

**M**ONZA - La León Cup è approdata sul circuito di Monza con il titolo ancora da assegnare ma con Nicola Baldan in vantaggio di 29 lunghezze sul campione uscente Jonathan Giacon. Con 44 punti da assegnare tutto era ancora possibile, ma era chiaro che Baldan partiva forte di un vantaggio costruito a suon di vittorie: ben sette, contro le tre del suo avversario.

La strategia di Baldan era precisa: «Voglio gestire il vantaggio in gara-1 senza correre rischi inutili e chiudere subito il discorso titolo per potermi gustare gara-2», dice il pilota del team Pit Lane Competizioni. E così riuscirà a fare conquistando il titolo della León Cup e succedendo proprio a Giacon, che si era laureato campione lo scorso anno.

I due rivali si contendono il primato nelle prove libere aggiudicandosi un turno a testa, ma nelle qualifiche è Giacon a siglare il miglior crono, precedendo Baldan di 3 decimi. A mezzo secondo si piazza il fratello minore del poleman, Kevin Giacon, con Gagliano a chiudere la seconda fila.

In gara-1 Nicola Baldan va subito al comando incalzato da Jonathan e Kevin Giacon. Sembra che le sue strategie da ragioniere siano già state archiviate per lasciar il posto all'aggressività tipica di ogni pilota che punta alla vittoria. Ma non è così. Nel corso del secondo passaggio Baldan fa sfilare i due Giacon e si piazza in terza posizione. Il maggiore dei fratelli va al comando e ci resta fino all'ultimo giro, ma senza mai prendere un vantaggio consistente, mentre Baldan perde gradualmente terreno e si assesta in terza piazza, con la certezza che il piazzamento gli consentirà di vincere il titolo con una gara d'anticipo. All'ultimo giro, quando Kevin Giacon capisce che il fratello non potrà riconfermarsi campione, passa dal ruolo di fido scudiero a quello di avversario e a pochi metri dal traguardo sferra l'attacco e sorpassa Jonathan, andando a conquistare la prima vittoria con la León.

Bella gara per Carlotta Fedeli, quinta al traguardo alle spalle di Gagliano dopo essere transitata soltanto in nona posizione al primo passaggio. Debutto nella León per un'altra rappresentante delle quote rosa: Alessandra Brena, in coppia con Matteo Greco, suo avversario nella Ibiza. L'equipaggio non ha trovato però il giusto feeling con la nuova

vettura e si è piazzato fuori dalla top ten in gara-1, dando poi forfait prima del via di gara-2.

Nella seconda frazione di gara Nicola Baldan ha tenuto ancora una volta fede alle promesse, siglando una vittoria perentoria. Nelle prime fasi, però, la protagonista è stata Carlotta Fedeli, che in virtù della griglia che inverte le prime otto posizioni della qualifica, è partita dalla pole: la pilota romana ha saputo sfruttare il vantaggio e per una decina di minuti ha respinto gli attacchi di Nicola Baldan e di Jonathan Giacon, che si sono piazzati alle sue spalle dopo una bella partenza dalla quarta fila. Nelle prime fasi, invece, un contatto mette fuori gioco il vincitore di gara-1 Kevin Giacon, che è costretto al ritiro.

Il finale diventa incandescente quando Massimiliano Gagliano e

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Giacon K; 2. Giacon J.; 3. Baldan. Gara-2: 1. Baldan; 2. Giacon J.; 3. Fedeli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



## IN FESTA FUORI DALL'AUTO

Raggiante Nicola Baldan, sotto, diventato a Monza campione della Seat León Cup. Sopra eccolo in lotta con Jonathan e Kevin Giacon. In alto a destra il sorpasso di J. Giacon su Massimiliano Gagliano, a destra Carlotta Fedeli in testa in Gara-2 davanti a Baldan e J. Giacon





Alberto Vescovi, autori di una prima parte di gara cauta, riducono il gap dal terzetto di testa e diventano sempre più costanti e presenti negli specchietti della León di Carlotta Fedeli. La bandiera a scacchi, però, interviene a porre fine alle ostilità, consegnando alla pilota del team BD Racing il terzo podio della stagione. Un terzo posto che vale tanto, considerando gli avversari che sono davanti: il neocampione Baldan e il vincitore della scorsa stagione Giacon. Sesta piazza per l'equipaggio Montalbano-Verrocchio, davanti a Formenti e Biraghi, con Neri Pirovano e Danetti a chiudere la top ten. ●



LA LEÓN CUP PASSA NEL 2017 A GARE DI 48 MINUTI

## Seat pianifica il futuro

«Le Ibiza ora vanno in semi-pensione dopo sei anni durissimi: saranno disponibili ad Adria per corsi guida e esperienze in pista e noi avremo un nuovo livello di entrata che sarà basato sulla Tcs che abbiamo visto quest'anno: la León Cupra Station Wagon - spiega Peter Wyhinny, direttore generale di Seat Italia - Vogliamo fare un campionato con macchine molto vicine alle stradali, contenendo i costi per rendere il motorsport più accessibile. È confermata poi la León Cup, che passerà al format dell'Ibiza: 48 minuti più un giro con sosta obbligatoria. Dunque si potrà correre in due, dividendo i costi. Saremo presenti anche nel Tcr. I risultati quest'anno saranno il punto di partenza per fare ancora di più l'anno prossimo».

Wyhinny è molto soddisfatto anche delle attività extra-racing. «Quest'anno è stato per me il più bello da quando sono in Seat Italia - aggiunge Peter - Grazie alla partnership con Virgin Radio abbiamo portato in autodromo 350/400 persone al giorno nel weekend e le abbiamo fatte divertire: dal simulatore agli hot laps in pista, dalla visita guidata dell'autodromo alle prove in strada... qui a Monza abbiamo fatto passare il giro sulla vecchia Parabolica, che è stata aperta solo perché lo abbiamo chiesto noi. Abbiamo creato anche un "museo tecnico" con i motori, il cambio Dsg, il sistema a fari Led. Insomma, abbiamo creato una bella alternativa al cinema o al centro commerciale».

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Volpato; 2. Ferri; 3. Torelli. Gara-2: 1. Volpato; 2. Torelli; 3. Selmo.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# Ibiza Cup

## atto conclusivo

LA DOPPIETTA DI GABRIELE VOLPATO CHIUDE LA STAGIONE 2016 E L'INTERA STORIA DELLA SERIE DEDICATA ALLA PICCOLA DI SEAT

di **Fiammetta La Guidara** - foto **Rigato**

**M**ONZA - Il tracciato brianzolo ha ospitato l'ultimo round dell'Ibiza Cup. Appuntamento conclusivo non solo della stagione, ma della fortunata serie che per sei anni ha portato la "piccola" di Martorell sui circuiti di tutta Italia. Anche con presenze internazionali: ben tre gli equipaggi russi a Monza. Al via anche l'inviato di Striscia la Notizia Edoardo Stoppa, che dopo il debutto assoluto in pista con l'Ibiza Cup al Mugello ha bissato l'iniziativa, cogliendo un undicesimo e un nono posto in equipaggio con Giovanni Mancini.

Gabriele Torelli è approdato a Monza con il titolo già in tasca, ma con l'intenzione di suggellare l'annata sul gradino più alto del podio. Lo stesso obiettivo, però, lo aveva anche il suo rivale di tutta la stagione, Gabriele Volpato, che dalla gara di Imola ha cominciato a correre da solo e non più in equipaggio e che sul circuito del Santeramo aveva già siglato una bella doppietta. Impresa che ha ripetuto anche qui a Monza, anche se non è stato un weekend facile. Ha infatti saltato le prove libere per la rottura della coppa dell'olio dopo un contatto con un cordolo. Ma in qualifica il portacolori del team BD Racing ha

siglato la quinta pole position su sei round disputati, meritando anche i complimenti di uno sportivissimo Torelli, relegato ancora una volta a partire dalla seconda posizione in griglia. Terzo tempo per Roberto Ferri e quarto per Paolo Collivadino, subito veloce al debutto con l'Ibiza. Indietro, invece, Alessandra Brena, partita dalla dodicesima piazza. In gara-1 è Volpato ad andare subito al comando, incalzato da Gabriele Torelli e Roberto Ferri, che ha perso la corsa al titolo per un'uscita nella ghiaia di Imola ma che punta almeno al secondo posto nella classifica generale. Mentre Volpato si rende imprevedibile, i due inseguitori iniziano un lungo balletto di sorpassi reciproci, sfruttando ogni volta il gioco delle scie sul rettilineo per poi staccare il più tardi possibile alla prima variante.

L'uscita di Liana porta all'ingresso della safety car. Un minuto dopo si apre la finestra temporale della sosta obbligatoria e la maggior parte dei piloti ne approfitta per rientrare in pitlane. Volpato, invece, fa la sosta quando la gara riparte e si ritrova in quarta posizione. Ma non è ancora finita: Rodio salta su un cordolo ed esce di pista. È di nuovo sa-



## IN VOLO SUI CORDOLI

Ruote per aria per il due volte vincitore a Monza Gabriele Volpato, in alto, ma anche Gabriele Torelli e Roberto Ferri non si riparmano alla prima chicane, sopra. Ancora più accesa la lotta tra la coppia russa Shusakov-Samsonov e Sandro Pelatti, a destra



**TANTA AZIONE IN PISTA**  
I russi Rodion Shusakov-Igor Samsonov in accesa lotta con Matteo Greco-Nicolò Liana, sopra, mentre a sinistra problemi per Capra che avrebbe dovuto correre con l'inviato di Striscia la Notizia Edoardo Stoppa ma ha distrutto l'Ibiza nel corso delle prove. Stoppa a quel punto è andato a far coppia con Giovanni Mancini



ANCHE TANTI VIP NEL PADDOCK

## Monza diventa passerella

Le gare diventano per Seat Motorsport Italia un'occasione per avvicinare gli appassionati al mondo racing, anche con la presenza di vip. A Monza testimonial d'eccezione Dj Ringo, fermato dall'influenza. «Mi dispiace non scendere in pista qui a Monza, nel circuito di casa, soprattutto perché l'anno prossimo l'Ibiza Cup non ci sarà più... Vorrà dire che correrò con la Leon - dice senza perdere il sorriso - Nell'hospitality Seat però oggi non sono voluto mancare: qui si respira aria di festa e avevo voglia di vedere le gare anche per tifare per l'amico Edoardo Stoppa». «Ho scoperto che correre in macchina mi piace molto e prendo al volo ogni occasione - spiega Edoardo Stoppa - In questo weekend ho portato in pista anche gli ospiti perché così studio le traiettorie e imparo la pista... Più corri, più veloce diventi. La pista di Monza, poi, è particolarmente affascinante, se solo si pensa di quante avventure è stata testimone...». A Monza c'era anche la presentatrice e attrice televisiva Francesca Leto che ha rivelato: «Amo i motori e la velocità e oggi sono scesa in pista come passeggera a fianco di Edoardo Stoppa sull'Ibiza. Abbiamo fatto una decina di giri, ma non sarei più scesa! Adesso mi manca solo di provare a fare una gara...».

fety car e il distacco di oltre un minuto accumulato da Volpato svanisce. Il pilota piemontese riesce a portarsi al comando e conclude vittorioso mentre Ferri e Torelli chiudono in volata.

Peccato per il ritiro di Selmo, quarto nelle prime fasi: in una staccata a ruote fumanti, però, ha un problema con l'Abs e "spiattella" gli pneumatici. Bella gara per Sandro Pelatti, quinto quando un contatto con il russo Shusakov lo porta a risalire dalle retrovie, fino a chiudere sesto. Decima posizione per l'equipaggio di Alessandra Brena e Felice Colleoni. In gara-2, con la griglia di partenza che inverte le prime otto posizioni all'arrivo di gara-1, in pole parte Franco Gnutti, ma è Sandro Pelatti ad involarsi al comando mentre alle sue spalle un contatto che coinvolge il poleman semina scompiglio nel gruppo, attardando anche Torelli, che a fine gara racconterà di aver "chiuso gli occhi". Intanto Volpato risale dall'ottava posizione al via e al quarto giro si porta in testa, accumulando un vantaggio sempre più consistente. Alle sue spalle le posizioni si cristallizzano rapidamente, con Gabriele Torelli in seconda posizione davanti a William Selmo, e con Pelatti infine quinto davanti a Palanti. Ancora una decima posizione per Brena/Colleoni. Ritiro per Ferri, incappato in noie tecniche mentre lottava per la quarta posizione. Con la doppietta Volpato si assicura il titolo virtuale di vicecampione dell'ultima edizione dell'Ibiza Cup. ●

# A Monza nomi nuovi

## VITTORIE PER IL DEBUTTANTE FINLANDESE AKU PELLINEN ED ENRICO BETTERA, MENTRE COLCIAGO ERA AL VIA IN TCS

**M**ONZA - Con i titoli già assegnati nel precedente appuntamento di Imola a Roberto Colciago (Tcr) e Alberto Bassi (Tcs), l'ultimo round del Tricolore Turismo a Monza ha visto debuttare, centrando pole e vittoria nella prima delle due gare disputatesi, Aku Pellinen. Il finlandese, quest'anno protagonista nella serie internazionale e autore di un successo a Spa, ha fatto il proprio ingresso nel Tricolore al volante della Honda Civic della Jas. Un esordio praticamente a metà, dal momento che un incidente con la Subaru di Luigi Ferrara lo ha costretto in gara-2 a parcheggiare la sua vettura sulla ghiaia della prima variante. La tappa brianzola, ha visto anche Enrico Bettera conquistare prima un secondo posto e successivamente, nella seconda gara, il suo primo successo con la Seat Leon Tcr della Pit Lane Competizioni. Una vittoria che il bresciano ha messo a segno dominando fin dal via davanti alla Leon divisa da Romy Dall'Antonia e Samuele Piccin e all'Alfa Romeo Giulietta di Andrea Bacci, per l'occasione primo nel raggruppamento Tct. Doppietta invece nella classe Tcs per il neo-campione Bassi, che sulla Seat Leon St Cupra si è così congedato brillantemente.

### Colciago versione Tcs

A Monza si è visto inoltre Colciago fare il proprio esordio con la Honda Civic Type R in versione Tcs, anche se il veloce pilota di Saronno si è dovuto ritirare in entrambe le gare per problemi di elettronica. Da segnalare anche il rientro di Gianni Giudici, con l'Alfa Romeo Giulietta Tcr con cui aveva già preso parte lo scorso anno a Imola nel Cite. Archiviato il 2016 si guarda già al prossimo anno, che riserverà diverse novità, a fronte anche di un numero di partecipanti che si prospetta essere in costante crescita (la media fino ad ora si è attestata intorno alle 16 vetture, con un totale di 56 piloti al via). La più importante riguarderà la suddivisione, con due differenti calendari, tra Tcr (che vedrà presumibilmente

annessa anche la Tct, aperta quest'ultima alle vetture conformi al regolamento della classe superiore, ma con omologazione nazionale) e Tcs. In quest'ultima confluiranno, come quest'anno, anche le Seat Leon St Cupra (290 cv di serie) che daranno pertanto vita ad un vero e proprio "monomarca" all'interno della stessa serie tricolore.

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pellinen; 2. Bettera; 3. Ferrara. Gara-2: 1. Bettera; 2. Dall'Antonia-Piccin; 3. Bacci.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

*Dario Lucchese*



### CIT IN GRANDE CRESCITA

## Con Subaru sette marche

A Monza, con il debutto della Subaru Impreza Wrx Sti del team Top Run guidata da Luigi Ferrara, sono saliti a sette i costruttori al via del Tricolore nell'arco della stagione che si è appena conclusa. Nonostante un inizio difficile, condizionato da una perdita d'olio che ha impedito al pilota pugliese di prendere parte alle qualifiche del sabato, in gara-1 è subito arrivato un terzo posto assoluto. Poi, l'incidente con Aku Pellinen in gara-2, ha costretto Ferrara (punito per la manovra compiuta nei confronti del finlandese) a ritirarsi dopo due giri. La tappa brianzola è servita anche a testare per la prima volta un nuovo motore ed il gruppo trasmissione sulla vettura giapponese. Intanto si vocifera per il 2017 un possibile arrivo delle nuove Audi Rs 3 Lms.

### DEBUTTO LUCI ED OMBRE

Ottimo inizio a Monza per Aku Pellinen, autore di pole position e vittoria in gara-1, poi ritiro al via di gara-2, sopra, dopo un contatto con la debuttante Subaru di Luigi Ferrara, sotto

## EURONASCAR

Novità importante nel calendario 2017 della Nascar Whelen Euro Series. Per la prima volta il campionato farà tappa sul circuito tedesco di Hockenheim. L'appuntamento è fissato per inizio luglio e si svolgerà sulla versione della pista di 3,692 km.

## GDL NEL MIDDLE EAST

È la Gdl Racing una delle prime squadre italiane ad avere ufficializzato la propria partecipazione nel Lamborghini Super Trofeo Middle East. Il team di Gianluca De Lorenzi sarà presente con tre vetture. Ancora da definire i nomi dei piloti. La stagione partirà da Abu Dhabi a metà febbraio, articolandosi su tre appuntamenti.

## CIVM, IL CALENDARIO

Nel 2017 dovrebbero essere 12 i round del Civm, con l'apertura al Reventino e Morano. Quasi certo il rientro della Malegno Borno, che prenderebbe il posto della salita di Popoli. Gli altri appuntamenti sono Sarnano, Verzegnis, Ascoli, Trento, Fasano (spostata a luglio), Malegno, Gubbio, Erice, Caltanissetta e Pedavena.

## FEDELI IN EURO CUP

A Barcellona, nell'ultimo appuntamento della Seat Leon Eurocup di questo fine settimana, ci sarà al via anche Carlotta Fedeli. La romana, reduce dal terzo posto conquistato a Monza nella serie italiana, guiderà la vettura di Seat Motorsport Italia.

## BRM CON PERONI

Partnership triennale con la Bernard Richards Manufacture (Brm) per il Gruppo Peroni Race, che fornirà i trofei per tutti i campionati. L'accordo avrà inizio in occasione della prossima 6 Ore di Roma.

## GALANTE CONFERMA

Dopo il doppio podio di Adria nella Coppa Italia Gt, Silvio Galante ha confermato anche per il 2017 la collaborazione con la Superchallenge. Il padovano prenderà parte all'intero campionato, sempre con la Ferrari 458 Italia.



SUTTON-IMAGES.COM

## L'ITALIANO LASCIA AUDI DOPO SEI STAGIONI

# Mortara con Mercedes

Cambio di casacca per Edoardo Mortara. L'italiano, quest'anno vicecampione Dtm con la Audi del team Abt Sportsline, ha ufficializzato l'accordo che gli consentirà nel 2017 di partecipare alla serie tedesca con i colori Mercedes. La prossima, per Mortara, sarà la settima stagione nel Dtm, in cui è presente (sempre con Audi) sin dal 2011. Otto sono le vittorie da lui messe fino ad ora a segno, la più recente conquistata ad Hockenheim a metà ottobre. L'ultima uscita di Mortara con la Casa dei quattro anelli avverrà in occasione del Fia Gt World Cup di Macao. Da definire, oltre al Dtm, quali potrebbero essere gli altri eventuali impegni del campione 2010 della F.3 europea legati al marchio di Stoccarda.

## IN SPAGNA DIVERSI TEAM TRICOLORI

# Antonelli e Solaris nel Gt Open

Sono diverse le squadre del Campionato Italiano Gran Turismo che, libere da ulteriori impegni, prenderanno parte all'ultimo appuntamento dell'International Gt Open in programma questo fine settimana a Barcellona. Tra le conferme c'è quella della Solaris Motorsport, che schiererà la Aston Martin Vantage Gt3 con l'equipaggio composto da Francesco Sini ed il britannico

Jody Fannin, che nella serie di Jesús Pareja due anni fa ha conquistato una vittoria ed un secondo posto a Silverstone, nella sua gara di casa. Il team Antonelli Motorsport debutterà con una Lamborghini Huracán Gt3 divisa da Daniel Zampieri ed il titolare Marco Antonelli, presentandosi al via anche con una "Super Trofeo" guidata dal giovanissimo Kikko Galbiati e Manuel Deodati.

## A VALLELUNGA ASSIEME ALLA 6 ORE

# Torna la 2h Turismo

Anche quest'anno, il sabato della 6 Ore di Roma, si svolgerà a Vallelunga la 2 Ore Endurance, appuntamento riservato alle vetture Turismo che giunge alla sua quinta edizione. Una ventina gli equipaggi attesi (che potranno essere composti da uno fino a tre piloti), con una prevalente partecipazione delle Mitjet dell'omonimo campionato tricolore, Honda e Seat Leon in configurazione Tcr, Bmw 3.2, Clio Cup RS 2 litri aspirato e 1.6 turbo di ultima generazione e Lotus Cup. Per le vetture più piccole di cilindrata sono previste due soste obbligatorie da 4'. Le 2.0 turbo e le 3.2 dovranno invece effettuare per regolamento due pit-stop di 5' ciascuno.

## 61 ROUND NEL 2017

# La Clio Cup va a Brno

Anche nel 2017 saranno in tutto sei gli appuntamenti del calendario della Clio Cup Italia. Il monomarca riservato alle berline Renault RS 1.6 turbo, dopo due anni tornerà ad affrontare una trasferta all'estero, in programma nel weekend dell'11 giugno sul circuito ceco di Brno. Le altre tappe della serie targata Fast Lane Promotion si svolgeranno al Mugello (9 aprile), a Monza (25 giugno), Misano (16 luglio), Vallelunga (10 settembre), con il finale come da tradizione a Imola, il primo fine settimana di ottobre.

## NOVEMBRE IN PISTA

# Tanti test a Cremona

Sarà un mese di novembre inteso per la Cremona Circuit. Sul circuito che sorge nei pressi di San Martino del Lago, sono state programmate diverse giornate di test auto infrasettimanali, più un week-end "full immersion": sabato 12 con il "Gt Day" e domenica 13 con il "Formula Day". Quella del 26 novembre, sarà invece una giornata dedicata esclusivamente al "Gt Incentive", che aprirà i cancelli agli organizzatori di "Incentive aziendali e privati", con l'utilizzo di vetture Gt e Supercar. Il 19, 20 e 27 il tracciato sarà riservato alle vetture stradali con formula "Open Pit Lane".

## HA PROVATO LA BMW M6

# Test premio per Tramontozzi

Giovedì 27 ottobre Ivan Tramontozzi ha provato a Adria la Bmw M6 Gt3 del Team Bmw Italia-Roal Motorsport. Per il pilota di Priverno si è trattato di un "test premio" per avere vinto il Mini Challenge 2016. Tramontozzi, che ha completato in tutto una quarantina di giri del tracciato rodigno, nel corso della stagione ha centrato con la Mini John Cooper Works del Team Fimauro by Superchallenge sei successi, dominando l'evento di Monza, chiudendo tre volte secondo ed ottenendo ancora un terzo posto a Misano.

**R**obert Kubica debutta nella 6 Ore di Roma e lancia la sfida a Giancarlo Fisichella, che in Formula Uno è stato suo avversario per quattro stagioni. Edizione all'insegna dei grandi nomi quella che si disputerà il 12 e 13 novembre. Il polacco sarà al volante di una delle due Renault R.S.01 schierate dall'Oregon Team, vettura con cui lo scorso settembre ha esordito a Spa nel monomarca, centrando il terzo posto nella gara endurance. Per il 31enne di Cracovia si tratterà della seconda partecipazione di quest'anno in una competi-



#### IL DEBUTTANTE E L'ESPERTO

Salirà sulla conosciuta Ferrari 488 il "padrone di casa" Giancarlo Fisichella (a sinistra con Perazzini a Cioci dopo la vittoria 2014), mentre Robert Kubica, sotto, sarà al via con la Renault R.S.01 della Oregon. In basso, il via dell'edizione 2015

# Endurance da Formula Uno

## KUBICA E FISICHELLA SONO PRONTI A SFIDARSI A VALLELUNGA NELLA CLASSICA 6 ORE DAL 12 AL 13 NOVEMBRE

zione di durata, dopo la sfortunata apparizione nella 12H Italy-Mugello. Fisichella ritroverà invece, sulla Ferrari 488 della Af Corse, il suo compagno Marco Cioci, cinque volte vincitore della "endurance" laziale, con il quale (assieme a Piergiuseppe Perazzini) si è imposto nel 2014. Ma al via ci saranno anche tanti altri piloti di riguardo, con una cospicua partecipazione di biposto. In particolare, su una delle due Wolf Cn2 della Avelon Formula, si alterneranno i vincitori dello scorso anno Guglielmo Belotti e Ivan Bellarosa. Con quest'ultimo in lotta per il titolo di categoria della 3 Ore Endurance Championship Cup, annessa a questa edizione della gara, e con il leader della classifica Luca Pirri Ardizzone (Lp Racing) che dividerà un'identica vettura con l'esperto Gabriele Lancieri. Sempre tra le Gt, un'altra Ferrari 488 della Easy Race verrà divisa da Ferdinando Geri

e Filippo Francioni. Attese anche due Audi R8 Lms ufficiali, di cui una in configurazione 2015, una Lamborghini Huracán Gt3 dell'Orange 1 Team Lazarus e almeno una Porsche 997 Gt3 dell'Autorlando Sport. Imponente il coinvolgimento della Nova Race, con due nuove Ginetta G57 e una G55.

#### 26 edizioni di storia

Guardando all'albo d'oro della gara (solo dal 2011 ufficialmente 6 Ore di Roma), ci si rende conto dell'importanza che ha acquisito nel tempo. Quella che si disputerà tra due settimane sarà la 26esima edizione. Nessuna interruzione dal '91 ad oggi, a dispetto della crisi: anzi, si è riusciti a consolidare un format che prevede la suddivisione dei tre raggruppamenti Gold (Gt), Bronze (Sport) e Silver (Turismo) con uno schieramento unico.



Non mancheranno le novità. Saranno ammessi infatti al via qualsiasi abbinamento tra piloti, indipendentemente dalla loro classificazione Fia. Sarà l'organizzatore a stabilire un "correttivo" per gli equipaggi "pro", imponendo a questi ultimi dei drive through allo scopo di equiparare le prestazioni con quelli più lenti. Se nel 2015 si era contato al via una quindicina di partenti, quest'anno si punta realisticamente a risalire la china, con una "entry list" che al momento può contare su 25 vetture. Obbligatorio l'utilizzo di pneumatici Pirelli, fatta eccezione per i Prototipi che impiegheranno coperture Michelin, mentre il carburante verrà fornito dalla Magigas.

#### Le iniziative collaterali

Grazie alla collaborazione tra il Gruppo Peroni Race ed Aci Vallelunga, per questa edizione della 6 Ore di Roma sono state previste alcune iniziative volte a portare in circuito più gente possibile. La più importante riguarda l'ingresso gratuito: cancelli aperti a tutti nel weekend ed un'area dedicata adibita al parcheggio. Poi presso il Centro Guida Sicura si svolgerà "Strasicura Vallelunga", iniziativa per i bambini dai 3 ai 14 anni, impegnati con istruttori ed animatori nel percorso di educazione stradale per imparare, giocando alla guida di mezzi elettrici, le regole della strada. Il Centro Guida Sicura, così come i parcheggi e il paddock centrale, saranno raggiungibili mediante delle apposite navette.

**Dario Lucchese**



# Il rilancio di Biagi

«NON HO MAI SMESSO DI CREDERE IN ME STESSO», SPIEGA IL LEADER DEL GT OPEN ALLA VIGILIA DEL ROUND DECISIVO A BARCELLONA



**PRONTO A PARTIRE**

Thomas pronto allo scatto decisivo. Sotto sulla Lambo che divide con Crestani

**A** 40 anni è in vetta al Gt Open. In coppia con Fabrizio Crestani, sulla Lamborghini del team Orange1 Lazarus, è arrivato a un round dalla fine con 29 punti di vantaggio sulla Bmw di Monje e Yacaman e 40 sulla McLaren di Balfe. Gli ultimi 44 punti della stagione saranno assegnati questo weekend a Barcellona. L'entusiasmo del pilota bolognese è alle stelle, soprattutto perché viene da due stagioni difficili. Ma ora è tornato a lottare per un campionato internazionale, 13 anni dopo aver vinto il suo primo mondiale Fia Gt. «Sono trent'anni che corro, ma sono pronto a farlo per altri trenta - dice Thomas Biagi, campione del mondo Fia Gt nel 2003 con Ferrari e nel 2007 con Maserati e vincitore della Superstars Italiana e International nel 2010 e del tricolore Gt nel 2012 - L'entusiasmo e la forza sono gli stessi di un ragazzo di vent'anni».

Di anni, invece, Thomas ne ha il doppio, compiuti lo scorso 7 maggio. «Sono nato lo stesso giorno della fondazione di Lamborghini - sottolinea - E dire che l'ho provata

solo quest'anno! Ma già dai primi test a Vallelunga ho capito che c'era feeling: siamo dello stesso segno zodiacale, e fra tori ci si intende!».

**- A inizio stagione, salire sulla Lambo è stata una bella iniezione di fiducia...**

«Venivo da due stagioni negative: nel 2014 in Porsche Supercup, dove non mi sono mai trovato bene col motore posteriore a sbalzo, e l'anno scorso nel Gt italiano, quando ho creato anche la mia scuderia, la Racing Studios, e ho avuto tanti problemi con la McLaren. A parte una pole a Imola, risultati sotto la bandiera a scacchi non ce ne sono stati».

**- Ma tu non hai mollato...**

«Ho il vizio di vincere e ho mantenuto alta la motivazione per dimostrare che ero quello di sempre. Non è il momento per ritirarmi.

Quando succederà voglio farlo da vincente».

**- E poi cos'è successo?**

«L'inverno scorso ho rincontrato Tancredi Pagiaro con cui avevo sfiorato il titolo in Formula 3000 nel 2001. Anche lui usci-

va da un periodo difficile, in Gp2, e ci siamo detti: "proviamo a vincere insieme!". Pensate che Tancredi aveva iniziato come meccanico in Prema e il debutto con la sua struttura Gp Racing avvenne proprio con me in Formula 3000 internazionale. Oggi è il patròn del Team Lazarus».

**- E il tuo compagno di squadra com'è?**

«Fabrizio Crestani l'ho conosciuto alla mia scuola e ho subito pensato che fosse il pilota più forte che avessi mai visto sul simulatore. Inizialmente ci siamo dovuti un po' affiatare, poi è nato un rapporto di stima reciproca. Sul giro secco è il mio miglior compagno di squadra di sempre».

**- Che ricordi hai del circuito di Barcellona?**

«Ricordi bellissimi perché nel 2003 ho debuttato nel Fia Gt e nelle ruote coperte in assoluto vincendo con la Ferrari 550 della Scuderia Italia. Nel 2009 è stato teatro anche del mio debutto in LmP2 con la Lola del team Racing Box: avevo fatto solo pochissimi giri a Misano, ma abbiamo vinto la 1000 km di Barcellona della Le Mans Series».

**- Che obiettivi ti poni per questa gara?**

«Dopo una stagione eccezionale, in cui siamo stati in testa fin dal terzo round, non nascondo che l'obiettivo unico è quello di confermarci. Se riuscissimo nell'impresa diventerei il primo pilota ad aver conquistato dal 2003 un titolo internazionale con Ferrari, Maserati e Lamborghini, i tre marchi più prestigiosi del made in Italy. Ma non saranno due gare facili: avendo fatto tre podi consecutivi, avremo 25 secondi di handicap in gara-1, e anche se non dovessimo arrivare fra i primi tre, avremmo ancora 15 secondi da scontare in gara-2. Insomma, in classifica abbiamo un discreto margine di vantaggio, ma va ben gestito e non possiamo abbassare la guardia!».

Fiammetta La Guidara

POTREI DIVENTARE IL PRIMO PILOTA DAL 2003 AD AVER VINTO CON FERRARI, MASERATI E LAMBORGHINI

THOMAS BIAGI



# In salita a tutto gas

DANIELE GONNELLA RACCONTA COME HA FATTO A VINCERE IL CAMPIONATO ITALIANO DELLE ENERGIE ALTERNATIVE CON LE KIA VENGA

di Daniele Sgorbini

**C**orrere all'antica, in un ambiente saturo di passione genuina e sano cameratismo sportivo, con una vettura che strizza l'occhio al domani. È questa la prima sintesi che stuzzica mente e cuore dopo un fine settimana vissuto da attori più o meno protagonisti nella Green Hybrid Cup, la serie organizzata dalla Brc con le Kia Venga a Gpl e dotate di Kers, che quest'anno ha dato vita al Campionato Italiano Energie Alternative nell'ambito del Civm. Dopo cinque stagioni in pista, le Kia hanno traslocato sulle salite del Tricolore, con un campionato bello e combattuto, che si è chiuso all'ultimo round con la vittoria, sia nel monomarca sia nel Tricolore, del pugliese Nicola Gonnella, alla sua prima stagione completa. Trentaquattro anni, originario di Noci in provincia di Bari, Gonnella ha imposto la sua legge sin dal primo round, dimostrandosi il più lesto di tutti a interpretare al meglio le particolari caratteristiche della Venga ibrida, vettura nata per la pista e adatta alle salite: «Sono alla prima esperienza nel



**VOLEVO CORRERE IN UNA REALTÀ IN CUI TUTTE LE MACCHINE FOSSERO ALLA PARI**

**NICOLA GONNELLA**



la prima esperienza nel mondo delle corse - attacca a raccontare nel suo irresistibile accento pugliese che ricorda nei toni e nei modi Checco Zalone - avevo disputato soltanto una gara nel 2008, la Fasano-Selva ma quasi per gioco, con la Renault 5 datami da un amico. Andò bene, perché riuscii a chiudere al terzo posto di classe, ma da allora non ho mai più corso, pur conservando sempre una grandissima passione». E poi? «E poi ho ricominciato proprio grazie a questo campionato - continua Gonnella - mi è stata proposta questa opportunità con la Brc e ho deciso di riprovarci. Volevo correre in una realtà in cui tutte le macchine fossero realmente alla pari, dove contasse solo il pilotaggio. Devo ringraziarli perché è stata una bellissima esperienza, ho imparato tanto dai miei avver-

so - attacca a raccontare nel suo irresistibile accento pugliese che ricorda nei toni e nei modi Checco Zalone - avevo disputato soltanto una gara nel 2008, la Fasano-Selva ma quasi per gioco, con la Renault 5 datami da un amico. Andò bene, perché riuscii a chiudere al terzo posto di classe, ma da allora non ho mai più corso, pur conservando sempre una grandissima passione». E poi? «E poi ho ricominciato proprio grazie a questo campionato - continua Gonnella - mi è stata proposta questa opportunità con la Brc e ho deciso di riprovarci. Volevo correre in una realtà in cui tutte le macchine fossero realmente alla pari, dove contasse solo il pilotaggio. Devo ringraziarli perché è stata una bellissima esperienza, ho imparato tanto dai miei avver-

**I PROTAGONISTI DELLA STAGIONE**

A destra, nell'altra pagina, Nicola Gonnella e sopra il secondo classificato Pasqualino Amodeo. A lato, Francesco De Iulis, a lungo l'avversario numero uno del futuro campione, e sotto Marco Ravinale, quarto in classifica





### CAMPIONATO ITALIANO ENERGIE ALTERNATIVE VELOCITÀ MONTAGNA

1.	Nicola Gonnella CAMPIONE ITALIANO	267,0
2.	Pasqualino Amodeo	182,5

### TROFEO GREEN HYBRID CUP 2016

1.	Nicola Gonnella	267,0
2.	Pasqualino Amodeo	182,5
3.	Francesco De Iuliis	168,0
4.	Marco Ravinale	147,5
5.	Fabrizio Roncali Polo	76,0
6.	Antonio Tentonello	36,0
7.	Marcello Pazzanese	33,0
8.	Giorgio Alberto Leparati	24,0
9.	Domenico Fulvio Gentile	22,0
10.	Pierluigi Calzuola	22,0
11.	Jimmy Ghione	18,0
12.	Vincenzo Locorotondo	18,0
13.	Lorenzo Fusari	14,0
14.	Giacomo Orioli	12,0
15.	Marco Tamburlini	8,0

sari, alcuni dei quali davvero molto forti. De Iuliis, Amodeo e Ravinale sono stati degli ossi molto duri: loro hanno tanta esperienza alle spalle e quindi da loro ho appreso parecchio, visto che io ho sempre guidato in modo molto istintivo». Una stagione vissuta sempre al vertice e chiusa ancora vincendo, anche se nell'ultimo round della stagione Gonnella avrebbe anche potuto amministrare: «Potevo finire subito alle spalle di De Iuliis e vincere comunque il campionato, però a me piace correre sempre al meglio e per fortuna è andato tutto bene, visto che l'asfalto era a tratti umido e poteva tradire».

Al termine della stagione, non è solo Gonnella a sorridere soddisfatto. I numeri - tutti - dimostrano che la scelta di portare le Kia sulle strade del Civism è stata felice, con un totale di diciannove piloti che si sono alternati nei sei appuntamenti in calendario, dalla prima di Fasano all'ultima di Pedavena. Un ambiente davvero unico, nel quale si mescolano giovani di belle speranze e veterani che hanno iniziato a correre negli Anni '60, come Pasqualino Amodeo, avvocato ascolano del '48 che ha alle spalle qualcosa come 940 corse in ogni categoria e che alla fine ha chiuso secondo alle spalle di Gonnella. Un successo figlio anche di costi assolutamente abbordabili, se si considera che il budget richiesto per tutta la stagione era di 10.800 euro Iva esclusa e comprendeva davvero tutto, mentre il premio finale in palio per il vincitore è una Kia Picanto stradale dal valore superiore alla spesa sostenuta per



### SEI VITTORIE SU DODICI GARE

La doppietta alla Pedavena ha decretato il successo in campionato di Gonnella. La premiazione finale della Green Hybrid Cup sarà a febbraio 2017 a Torino, ad Automotorettrò

il campionato, mentre secondo e il terzo hanno ricevuto rispettivamente 10.800 e 5.400 da investire quale budget per la prossima stagione. A tutto si aggiunga che le vetture - assolutamente identiche - sono state assegnate di gara in gara per sorteggio, in modo da mettere sempre tutti alla pari. Insomma, una serie unica che pur dopo sei anni di onorata carriera, meriterebbe di essere ripetuta e che chi ha frequentato chiede a gran voce di non mandare in pensione. ●

# Kia Venga

## facile e complessa

**ABBIAMO TESTATO LA PICCOLA VETTURA CHE ANIMA LA GREEN HYBRID CUP, INTUITIVA ALL'INIZIO MA DIFFICILISSIMA DA PORTARE AL LIMITE**

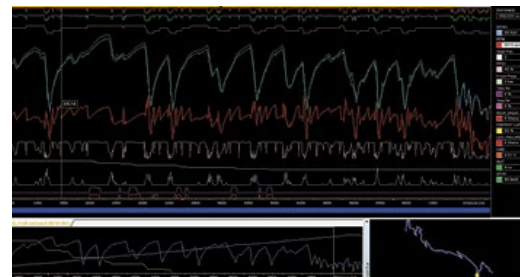
### ALL'ATTACCO A PEDAVENA

Il nostro Daniele Sgorbini al volante del quattro cilindri 1600 da 160 cv lungo le pieghe che caratterizzano la salita fino al passo Croce d'Aune



**F**reni e assetto da "grandi", cambio sequenziale a cinque marce, differenziale autobloccante e carbonio in bella vista. La Kia Venga della Green Hybrid cup fa subito una bella impressione. È frutto di un progetto curato, pensato per realizzare una vettura dai costi contenuti ma in grado di far divertire chi la guida. Il quattro cilindri, in origine aspirato, è stato dotato dai tecnici Brc di un compressore centrifugo azionato dalla cinghia dei servizi, che ha permesso di portare la potenza del 1600 a 160 cv, cui si aggiungono i 25 erogati dai due motori elettrici sull'asse posteriore. Il kers può essere utilizzato dal pilota per circa 20" a ogni salita. Per il resto il motore, alimentato dall'impianto Gpl monofuel della Brc, è rimasto strettamente di serie. La coppia massima, 185 Nm, è disponibile a 5.000 giri, mentre il picco di cavalleria arriva a 6.200, anche se il propulsore allunga fino a 6.750 prima che intervenga il limitatore. Il range di utilizzo dunque è piuttosto limitato e se si scende sotto coppia si soffre parecchio. In questi casi il kers aiuta, ma non se ne può abusare per togliersi d'im-

paccio. Se da un lato la Venga è una vettura facile anche per chi non ha esperienza di pilotaggio, saperla sfruttare a dovere, soprattutto in salita, è maledettamente complicato. Qui ogni errore si paga due volte: nell'immediato e pure nei tratti successivi, visto che la velocità perduta in salita non si recupera. Il primo impatto, nelle prove del sabato, non è dei più facili: i sei passaggi con l'auto stradale, fatti il venerdì, si rivelano ampiamente insufficienti per memorizzare i quasi 8 km del tracciato che da Pedavena conduce al passo Croce d'Aune: nei tratti veloci, da percorrere in pieno, il piede destro inevitabilmente si solleva. Nel secondo passaggio la situazione migliora un poco, ma il cambio fa le bizze e per quattro o cinque volte rifiuta la marcia inserita. Sostituita la trasmissione e, il giorno dopo, la vettura è perfetta. In Gara-1 guidiamo discretamente. Però siamo senza kers per un errore prima della partenza e la mancanza pesa parecchio. Il fondo è scivoloso nei tratti in ombra, ma sentire la Kia muoversi un poco aiuta a percepirne il limite molto alto. In Gara-2 proviamo a dare tutto: le sensazioni sono buone e gli intermedi testimoniano un grande miglioramento, ma gli ultimi due tornanti bagnati dalla pioggia tradiscono: nel penultimo ci si mette una pezza, ma in quello successivo il lungo è senza rimedio. Alla fine il tempo è quasi uguale a quello di Gara-1: senza l'errore la prestazione sarebbe stata almeno dignitosa, ma chi è causa del suo mal...



### Con la telemetria si studia il tracciato

Correre trattati da ufficiali significa avere anche a disposizione un ingegnere con cui analizzare la telemetria dopo ogni sessione. L'ingegner Davide Mollo segue ogni pilota e - grafici alla mano - indica dove poter migliorare in ogni curva. Giri motore, velocità, cambiate, pressione sul freno e parecchi altri parametri vengono monitorati per disegnare un quadro completo del pilotaggio. È quel che è davvero unico che i dati vengono raffrontati e condivisi da tutti i piloti impegnati nel Trofeo, ognuno può confrontarsi con gli altri e cercare di migliorarsi. Supporto importantissimo, soprattutto per chi difetta di esperienza. Se da una parte i numeri sono giudici severi e inappellabili, dall'altra sono un supporto formidabile per capire come fare a migliorarsi, ma soprattutto permettono di comprendere quanto pesi, in termini cronometrici, ogni piccola incertezza, che in salita e con potenze contenute si paga davvero moltissimo. ●





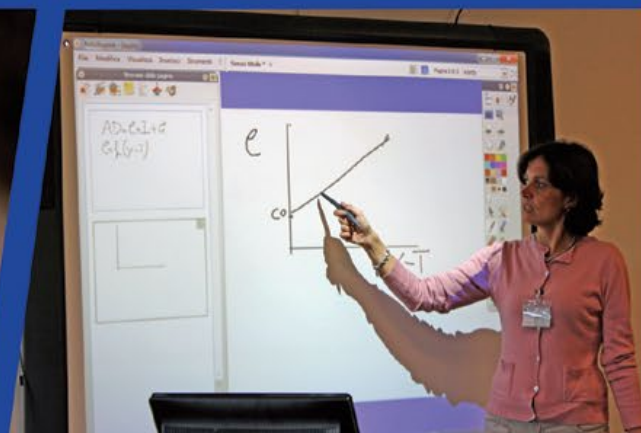
follow us   

**UNIVERSITA' NICCOLO' CUSANO**



**ONLINE**  
**E IN PRESENZA**

**18 CORSI DI LAUREA**



**UNIVERSITA'**  
**NICCOLO' CUSANO**

NUMERO VERDE  
**800 98 73 73**

**WWW.UNICUSANO.IT**

# Jolly Club

## la grande saga

**DAL 1957 AL 2000:  
UNA LUNGA STORIA  
VINCENTE PER LA  
SCUDERIA MILANESE.  
PARLA L'EX PATRON  
ROBERTO ANGIOLINI:  
«UNA FAMIGLIA  
DA CORSA»**



di **Luca Pazielli**

**N**ell'immediato dopoguerra, tutta la motorizzazione italiana era carente e in particolare gli appassionati del motorismo agonistico erano a digiuno di emozioni: il parco delle vetture adatte alle competizioni, infatti, era molto limitato. L'Associazione Autieri d'Italia era un raggruppamento interforze dell'Esercito che raccoglieva coloro che in guerra avevano condotto mezzi militari. All'interno di questa associazione, che aveva una sede prestigiosa in via Quintino Sella a Milano, nacque un gruppo sportivo che partecipava a raduni, corse in salita e di regolarità. Tra i soci più attivi e dinamici c'erano Mario Angiolini, Luigi Tabaton, Elio Zagato ed Eugenio Dragoni. Siamo agli inizi degli Anni '50 e le vetture che partecipavano alle gare su strada erano principalmente auto di serie, quelle di famiglia, le Fiat 600 e 1100, l'Alfa Romeo Giulietta, il Maggiolino Vw e la Lancia Apia, spesso si cimentava anche il gentil sesso, ma-



PHOTO4



Nel 1979 Tony coi colori della Piave Jolly Club ottenne una strepitosa vittoria al Sanremo Mondiale. Sotto da sinistra verso destra, Renata, Roberto e Mario Angiolini. In alto a destra, Roberto Angiolini e Miki Biasion nel 1983 quando Miki vinse europeo e tricolore rally

PHOTO4



gari più facilmente nella regolarità o in gare di abilità come il famoso Mobil Economy Run. I coniugi Mario e Renata Angiolini erano tra i più assidui partecipanti: nacque così l'idea di creare una propria scuderia che chiamarono Jolly Club, dal nome della carta più polivalente, perché il programma non prevedeva più soltanto la regolarità ma tutte le specialità dalla pista ai rally.

Il patron Mario fu lungimirante, perché ebbe l'intuizione di coinvolgere le due case automobilistiche più presenti nelle competizioni Alfa Romeo e Lancia, chiedendo loro di garantire un premio in denaro a chi partecipava alle corse. Nel 1957 gli oltre 600 soci del Jolly Club, potevano ricevere 30.000 Lire a gara, 150.000 Lire a vittoria e 1 milione in caso di vittoria in un campionato: all'epoca tanti soldi. Nel 1966 alla morte del fondatore Mario subentra nella gestione della Scuderia il figlio Roberto, appena diciannovenne, sotto lo sguardo vigile della mamma Renata che aveva già maturato grande esperienza. Roberto seppe mantenere molto diplomaticamente i rapporti con Alfa Romeo e Lancia, in particolare rispettivamente con Carlo Chiti e Cesare Fiorio, il quale tra l'altro, prima di prendere il comando della squadra HF, aveva debuttato nelle corse con l'Apia Coupé Zagato proprio con i colori del Jolly. Ciò permise il salto di qualità che porterà la scuderia milanese alla ribalta fino nel campionato del mondo rally e in pista.

Racconta Roberto Angiolini tornando a quei giorni: «Ho continuato la politica di mio padre, aiutando i piloti che meritavano. Il mio lavoro era quello di talent scout e forse un po' di fiuto ce l'avevo se agli inizi hanno corso per il Jolly Club piloti come Arnaldo Cavallari nei rally e Ignazio Giunti con Andrea De Adamich in pista. I miei accordi con le Case costruttrici prevedevano che ci venisse riconosciuto un importante montepremi, ma in più riuscii a farmi dare anche le automobili a prezzi speciali, questa fu

la svolta che ci permise di creare con le Giulia e poi con le Fulvia degli squadroni imbattibili. Fuori della nostra sede storica in via Turati c'era la coda di piloti che chiedevano un volante».

**- Si può dire che grazie a voi si è aperta per molti piloti la porta del professionismo...**

«Certamente abbiamo contribuito a far nascere dei campioni, per esempio Sandro Munari ha iniziato a correre come navigatore di Cavallari e poi è diventato il Drago. Ma tanti altri nomi soprattutto nei rally sono passati dal Jolly, il mitico Ballestrieri, Barbasio, Dall'Avva, Paganelli, Tecilla, Pittoni, Mannucci, Ambrogetti, Bernacchini. Questo fu possibile perché dal 1974 cominciarono ad arrivare degli sponsor, il più importante fu Atkinson profumi poi gli orologi Gold Time e anche la casa petrolifera Repsol che addirittura ci permise di avere una filiale del Jolly in Spagna. La popolarità dei rally aumentava e soprattutto la Lancia grazie a Fiorio ci aiutò sempre di più perché ci considerava una vera loro filiale».

**- Negli anni della Milano da bere, anche per il Jolly Club ci fu una svolta e una trasformazione. Ce la racconta?**

«Avevo una finanziaria, con un gruppo di amici di scuola e un incontro decisivo fu quello con il dottor Molo della Totip. Quando lo convinsi ad entrare con una sponsorizzazione, la loro società gestiva un giro importante di scommesse e pronostici ma soltanto legate all'ippica, in poco tempo il loro giro d'affari aumentò vertiginosamente, grazie anche all'abbinamento con il Festival della canzone di Sanremo e rafforzammo l'impegno con il Jolly che divenne Jolly-Totip. Furono anni decisivi, indimenticabili, la livrea arancione e verde Totip comparve su tutte le auto vincenti del Gruppo Fiat, dalla 131 alla Ritmo, dalla 037 alla Delta, prima in versione S4 e poi Integrale. In quel periodo due piloti in particolare hanno contribuito a portare in alto il Jolly, Dario Cerrato e Miki Biasion, con loro sono arrivate stra-



## JOLLY CLUB LA GRANDE SAGA

←  
ordinarie vittorie e titoli nel campionato italiano ed europeo, ma non voglio dimenticare Vudafieri, Tognana, Capone, Fiorio, Zanussi e Antonella Mandelli, ma ci sono anche tanti altri che hanno contribuito a far diventare grande il Jolly».

**- Parallelamente, oltre ai rally, c'erano altre specialità dove il Jolly era coinvolto?**

«Abbiamo sempre avuto una presenza importante anche in pista, già negli Anni '60 con le Giulia Quadrifoglio dell'Autodelta e anche con le F.3, ci fu poi anche un impegno in F.1 prima con la Bellasi e il pilota ticinese Silvio Moser e poi con la francese Ags, equipaggiata Motori Moderni con Ivan Capelli. Fiorio, invece, ci introdusse con la Lancia nel campionato prototipi dove correvamo con Gabbiani e Martini ma partecipammo anche con la Ferrari perché ci affidarono negli Anni '70 la 512 con Mike Parkes e in seguito la F40 e la 348 con Larrauri e D'Amore. Ma voglio aggiungere che con i colori Totip fummo vincenti anche nell'Offshore, in tutte le classi e nel motociclismo, perché la nostra squadra di Enduro vinse 8 campionati mondiali».

**- La chiusura da parte di Cantarella del reparto corse Lancia, non interruppe la vostra attività...**

«Continuammo a vincere con la Delta Integrale, perché la vettura era ancora competitiva e perché avevamo ingaggiato piloti straordinari come Carlos Sainz e Didier Auriol. Poi fummo costretti a cercare un'altra Casa, trovammo disponibilità da parte di Ford Italia e per fortuna ci sponsorizzò la Martini. Nacque un binomio vincente tra la Ford Escort Cosworth e Gianfranco Cunico, arrivarono 3 campionati italiani consecutivi dal '94 al '96».

**- Oltre 40 anni di competizioni, ci saranno stati momenti difficili oltre ai trionfi.**

«Ho sofferto molto per la morte di Giunti e Salvati, due amici che facevano parte della nostra famiglia. Poi naturalmente tante difficoltà per gestire una vera e propria impresa, trovare gli sponsor in certi momenti era molto difficoltoso. Ma dall'altra parte tante soddisfazioni oltre ai campionati vinti la consapevolezza di aver creato tanti campioni e aver aiutato a crescere piloti che avevano talento ma non le possibilità economiche. Quando nacque la scuderia nel 1957 c'erano 600 soci, nel 2000, quando chiudemmo, erano 3.000, per un totale di 42.000 che hanno corso per il Jolly Club».

**DARIO CERRATO «Dieci anni di successi»**

Ricorda Dario Cerrato: «Quello con il Jolly per me, e per Geppi Cerri, è stato come un matrimonio, oggi durano anche meno... A parte gli scherzi, 10 anni sono davvero tanti, dal 1985 a tutto il 1994, con un'intesa e un'armonia perfette. Insieme abbiamo vinto 6 campionati italiani e 2 campionati europei, ho collezionato oltre 50 vittorie, più i piazzamenti, ma un vero record sono state 37 gare senza ritiri. Nella corsa d'esordio al Catalunya ho fatto secondo dietro a Bionson poi ho vinto subito dopo in Costa Smeralda, guidavo la 037, l'auto che ho amato di più. L'ambiente era ideale, perché per me sono molto importanti i rapporti umani e il Jolly Club era come una famiglia, la signora Renata e Roberto mi facevano sentire a casa. Dopo ogni vittoria avevamo l'abitudine di festeggiare con una bottiglia di



PHOTO4



PHOTO4

**DAL 1957 QUANDO  
NACQUE AL 2000,  
ANNO DI CHIUSURA  
HANNO CORSO COI  
COLORI JOLLY CLUB  
IN 42MILA**

**ROBERTO ANGIOLINI**

”

**MAGICHE STAGIONI  
IRIDATE**

**Sotto, Kankkunen, Bortoletto e Auriol nella stagioni d'oro del Mondiale Rally. In alto Dario Cerrato con patron Angiolini e in azione con la Delta S4-Totip**

PHOTO4



champagne, a casa loro a Milano e poi a mangiare al ristorante "la Zia" naturalmente. È stato un periodo indimenticabile ricco di soddisfazioni sportive ed anche economiche».

**CLAUDIO BORTOLETTO «Eravamo una task force»**

Oggi sarebbe stato Team Manager o Chief Executive, ma quando a fine del 1975 Claudio Bortoletto è arrivato al Jolly Club era il Direttore Sportivo. La scuderia aveva in parco, come vetture da competizione, più che altro delle Alfa Romeo e per le assistenze un solo furgone oltre che in appoggio, l'Autobianchi A112 della signora Renata Angiolini che faceva un prezioso servizio di rifornimento di bevande e panini. «La musica è cambiata con l'arrivo delle 131 Abarth - racconta Bortoletto - perché è iniziata una strettissima collaborazione con il reparto corse Fiat, praticamente il Jolly ha iniziato a fungere da Junior Team e ci voleva una vera e propria struttura per gestire le assistenze sui campi di gara del campionato italiano. Abbiamo comprato dei furgoni e abbiamo assunto dei meccanici, cominciava a prendere forma quella che diventerà un'imbattibile squadra che poi è sbarcata addirittura nel Mondiale. Ambrogetti, Vudafieri e Tognana ci diedero delle soddisfazioni, ma è l'arrivo di Tony Fassina con la Stratos che ci diede la scossa».

tura nel Mondiale. Ambrogetti, Vudafieri e Tognana ci diedero delle soddisfazioni, ma è l'arrivo di Tony Fassina con la Stratos che ci diede la scossa».

**- Già perché con lui arriva la prima vittoria**



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

### JOLLY CLUB ANCHE DA F1

Sopra nella stagione 1978 Vudafieri conquista il titolo italiano con la Stratos. In alto Biasion sulla 037-Totip nel 1983 quando vinse titolo continentale e Cir. Sopra destra ancora Vudafieri, campione europeo 1981 sulla 131 Abarth. A fianco Cunico, tre volte campione d'Italia col Jolly. Ma il marchio della scuderia milanese è comparso anche in F1 con Moser e Capelli

### nel campionato del mondo.

«Si, al Sanremo del 1979, indimenticabile, Tony Mannini sul gradino più alto del podio sulla Stratos del Jolly davanti alle squadre ufficiali Fiat, Talbot e Opel. Fu incredibile l'attenzione mediatica che scopri questa nuova realtà, avevamo fatto un'impresa».

- Se anche forse non ce n'era bisogno, ciò servì a rafforzare ancora di più i vostri rapporti con Torino.

«All'inizio degli Anni '80 arrivarono le vittorie nel tricolore e nell'Europeo di Vudafieri con la 131 Abarth poi con l'avvento della Lancia 037, si allargò anche la squadra, ingaggiammo Cerrato e Biasion. Voglio dire che Miki l'abbiamo plasmato un po' proprio noi perché arrivando al Jolly, dopo la Opel, si formò, partecipando e vincendo anche all'estero, conquistando l'europeo e acquisendo una nuova mentalità. Con Dario invece fu un vero e proprio idillio».

- Facciamo un passo avanti, ci racconti di Auriol e Sainz alla corte del Jolly?

«Didier da noi trovò l'ambiente giusto e arrivò a vincere ben 6 gare del campionato del mondo, mancò per un soffio il mondiale piloti, al Rac si ruppe una candela, ma diede un contributo decisivo alla Lancia che conquistò il 6° titolo costruttori. Con Carlos è stato un piacere lavorare, ma purtroppo la Delta era alla fine della sua carriera vincente, è stato un peccato non aver più nessun aiuto da Torino, si poteva fare di più».

- Per vincere a questi livelli, in tutti i continenti e contro squadre ufficiali avevate creato una squa-

IL JOLLY CLUB HA  
VINTO 2 MONDIALI,  
8 EUROPEI E 16  
TITOLI ITALIANI  
E BEN 160 GARE  
INTERNAZIONALI

CLAUDIO BORTOLETTO

”

### SPAZIO ALL'OFFSHORE

L'attività del Jolly Club, capace di attrarre grandi sponsor, ha avuto diverse sfaccettature tra cui anche la partecipazione alle gare offshore



dra veramente esagerata.

«Ti do qualche numero. 14 furgoni di assistenza, 3 auto veloci, un elicottero e fino a 40 meccanici. Una task force, che ci permise di vincere 160 gare internazionali, 16 titoli italiani, 8 europei e 2 campionati del mondo».

### BIANCA POLI CAVALLARI «Tocco di femminilità»

Oltre al lato spiccatamente sportivo del Jolly Club, c'era un lato umano fortemente imposto dal patron Mario Angiolini, per il quale la scuderia doveva essere innanzitutto una famiglia. E poi c'era il lato femminile, perché la signora Renata sapeva accudire e rendere signorile l'ambiente anche sui campi di gara. Bianca Poli Cavallari, moglie di Arnaldo, ricorda così quei tempi. «In quell'ambiente, un po' rude e tanto polveroso, ci voleva un tocco di femminilità. Quando in occasione del Rally del Portogallo facemmo visita con la squadra, al Re Umberto in esilio, con lo scotch feci un tricolore sul cofano della Giulia, l'idea piacque e divenne la livrea del Jolly Club. E poi voglio rivelare che al Rally di San Martino di Castrozza del 1971, io e Renata invitammo il direttore di Autosprint Marcello Sabbatini, perché secondo noi era più interessato alle gare in pista. Fu entusiasta dell'esperienza, passò la notte sul Manghen, e il martedì il giornale uscì con un

suo bellissimo pezzo, non soltanto la cronaca della gara, anche una esaltazione del fascino dei rally». ●

# Leclasseifiche

## VELOCITÀ

FORMULA V8 3.5	JEREZ
EUROFORMULA OPEN	JEREZ
FORMULA 4	MONZA
SEAT LEON CUP	MONZA
SEAT IBIZA CUP	MONZA
TRICOLORE TURISMO	MONZA

## RALLY

RALLY DEL GALLES	LALLDLUDNO
RONDE VALDORCIA	RADICOFANI
RALLY DELLA LANTERNA	GENOVA

## VELOCITÀ

### FORMULA V8 3.5

Resoconto della gara a pag. 58  
Montmelo (Spa), 29-30 ottobre 2016

**Gara-1:** 1. Isaakyan 27 giri in 43'04"008 alla media di 166,563 km/h; 2. Orudzhev a 0'513; 3. Vaxiviere a 5'100; 4. Panis a 8'252; 5. Binder a 9'167; 6. Kanamaru a 11'470; 7. Visser a 11'516; 8. Nissany a 12'167; 9. Fittipaldi a 13'827; 10. Baptista a 15'744; 11. Deletraz a 17'048 (penalizzato di 10").

**Giro più veloce:** Vaxiviere in 1'32"205 alla media di 172,884 km/h.

**Gara-2:** 1. Orudzhev 27 giri in 42'07"482 alla media di 170,288 km/h; 2. Deletraz a 2'019; 3. Vaxiviere a 17'876; 4. Aitken a 20'306; 5. Visser a 21'136; 6. Isaakyan a 22'558; 7. Binder a 31'442; 8. Dillmann a 38'753; 9. Celis a 42'548; 10. Kanamaru a 43'163; 11. Baptista a 50'573; 12. Fittipaldi a 53'789; 13. Randle a 56'681; 14. Nissany a 1'08'546; 15. Cipriani a 1 giro.

**Giro più veloce:** Deletraz in 1'31"847 alla media di 173,558 km/h.

**Il campionato:** 1. Deletraz 200 punti; 2. Dillmann 197; 3. Vaxiviere 175; 4. Panis 171; 5. Nissany 169.

## EUROFORMULA OPEN

Resoconto della gara a pag. 59  
Montmelo (Spa), 29-30 ottobre 2016

**Gara-1:** 1. Herta 18 giri in 29'45"904 alla media di 160,666 km/h; 2. Pulcini a 7'519; 3. Fioravanti a 10'581; 4. Scott a 15'965; 5. Menchaca a 16'782; 6. Calderon a 17'891; 7. Habsburg a 18'285; 8. Hongli a 20'563; 9. Andres a 20'602; 10. Vaidyanathan a 21'477; 11. Ptak a 25'326; 12. Sathienthirakul a 30'554; 13. Romanov a 31'151; 14. Moreno a 31'601; 15. Pronenko a 35'982; 16. Abdullayev a 46'561; 17. Kusiri a 48'248.

**Giro più veloce:** Herta in 1'38"181 alla media di 162,361 km/h.

**Gara-2:** 1. Pulcini in 29'43"453 alla media di 160,738 km/h; 2. Habsburg a 2'816; 3. Scott a 12'371; 4. Herta a 13'086; 5. Romanov a 15'055; 6. Menchaca a 18'230; 7. Calderon a 19'575; 8. Hongli a 24'116; 9. Vaidyanathan a 27'005; 10. Sathienthirakul a 26'384; 11. Andres a 37'803; 12. Zlobin (Martin) a 39'623; 13. Pronenko a 40'211; 14. Abdullayev a 46'502; 15. Kusiri a 1'00'100; 16. Moreno a 1'02'206.

**Giro più veloce:** Pulcini in 1'37"841 alla media di 162,925 km/h.

**Il campionato:** 1. Pulcini 286 punti; 2. Habsburg 205; 3. Herta 155; 4. Mancheca 135; 5. Fioravanti 113.

## FORMULA 4

Resoconto della gara a pag. 60  
Monza (Mb), 29-30 ottobre 2016

**Gara-1:** 1. Schumacher 16 giri in 30'36"120, alla media di 181,7 km/h; 2. Siebert a 11'375; 3. Guzman a 14'357; 4. Colombo a 19'053; 5. Shlom a 20'681; 6. Yifei a 20'828; 7. Van Uiter a 25'828; 8. Altoè a 26'199; 9. Rodriguez a 26'289; 10. Conwright a 26'528; 11. Auricchio a 26'900; 12. Correa a 29'147; 13. Wohlwend a 37'680; 14. Safar a 45'037; 15. Rauci a 45'688; 16. Malvestiti a 47'510; 17. Festante a 47'591; 18. Maldonado a 48'034; 19. Hoogenboom a 1 giro; 20. Bianchi a 1 giro; 21. Bertinelli a 2 giri; 22. Fernandez a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 12° di Bertinelli in 1'53"485, alla media di 183,8 km/h.

**Gara-2:** 1. Fernandez 16 giri in 30'33"287, alla media di 182,0 km/h; 2. Guzman a 1'749; 3. Vips a 2'434; 4. Bertinelli a 8'441; 5. Siebert a 9'081; 6. Rodriguez a 9'890; 7. Maini a 19'226; 8. Hoogenboom a 19'341; 9. Yifei a 20'547; 10. Sato a 20'579; 11. Conwright a 20'741; 12. De Francesco a 20'960; 13. Van Uiter a 21'113; 14. Shlom a 21'485; 15. Altoè a 21'601; 16. Rauci a 24'978; 17. Wohlwend a 26'537; 18. Auricchio a 32'369; 19. Safar a 32'895; 20. Festante a 34'511; 21. Ponzio a 40'846; 22. Ciantini a 47'067; 23. Maldonado a 57'107; 24. Colombo a 1'10'806; 25. Correa a 1'37'921; 26. Bianchi a 1'49'604; 27. Schumacher a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 16° di Fernandez in 1'53"149, alla media di 184,3 km/h.

**Gara-3:** 1. Vips 11 giri in 21'05"668, alla media di 181,3 km/h; 2. Schumacher a 6'180; 3. Rodriguez a 8'981; 4. Artem a 10'759; 5. Fernandez a 10'865; 6. De Francesco a 12'302; 7. Colombo a 12'486; 8. Altoè a 14'789; 9. Van Uiter a 14'810; 10. Malvestiti a 14'942; 11. Wohlwend a 15'590; 12. Bianchi a 15'772; 13. Auricchio a 15'836; 14. Conwright a 16'785; 15. Ponzio a 18'682; 16. Guzman Marchina a 18'919; 17. Maldonado a 24'754; 18. Safar a 48'946; 19. Correa a 1'22'708; 20. Festante a 1 giro; 21. Maini a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 6° di Artem in 1'53"704, alla media di 183,4 km/h.

**Il campionato:** 1. Siebert 231

punti; 2. Schumacher 216; 3. Guzman Marchina 202; 4. Van Uiter 143,5; 5. Vips 140.

## SEAT LEON CUP

Resoconto della gara a pag. 62  
Monza (Mb), 29-30 ottobre 2016

**Gara-1:** 1. Giacon K. 15 giri in 30'33"625 alla media di 170,6 km/h; 2. Giacon J. a 0'359; 3. Baldan a 6'097; 4. Gagliano a 11'002; 5. Fedeli a 15'204; 6. Vescovi a 15'982; 7. Formenti a 27'229; 8. Montalbano-Verrocchio a 28'768; 9. Gurrieri a 29'176; 10. Biraghi a 29'698; 11. Danetti a 39'148; 12. Neri-Pirovano a 1'56'411; 13. Brena-Greco a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 7° di Baldan in 2'01"257 alla media di 172,0 km/h.

**Gara-2:** 1. Baldan 15 giri in 30'36"163 alla media di 170,4 km/h; 2. Giacon J. a 4'138; 3. Fedeli a 5'129; 4. Gagliano a 6'407; 5. Vescovi a 6'932; 6. Montalbano-Verrocchio a 27'918; 7. Formenti a 30'105; 8. Biraghi a 44'221; 9. Neri-Pirovano a 45'105; 10. Danetti a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 4° di Giacon J. in 2'01"097 alla media di 172,2 km/h.

**Campionato:** 1. Baldan 222 punti; 2. Giacon J. 192; 3. Gurrieri 88; 4. Giacon K. 93; 5. Vescovi 74.

## SEAT IBIZA CUP

Resoconto della gara a pag. 64  
Monza (Mb), 29-30 ottobre 2016

**Gara-1:** 1. Volpato 20 giri in 50'37"107 alla media di 137,3 km/h; 2. Ferri a 3'452; 3. Torelli a 3'896; 4. Shusakov-Samsonov a 11'982; 5. Palanti a 20'047; 6. Pelatti a 27'637; 7. Boguslavskiy a 44'118; 8. Gnutti a 48'198; 9. Cheravan-Burluckiy a 1 giro; 10. Brena-Colleoni a 2 giri; 11. Mancini-Stoppa a 2 giri; 12. Collivadino a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 6° di Volpato in 2'14"286 alla media di 155,3 km/h.

**Gara-2:** 1. Volpato 22 giri in 50'52"799 alla media di 150,3 km/h; 2. Torelli a 24'258; 3. Selmo a 39'248; 4. Pelatti a 59'382; 5. Palanti a 1'21'495; 6. Cheravan-Burluckiy a 1'40'722; 7. Boguslavskiy a 2'03'176; 8. Shusakov-Samsonov a 1 giro; 9. Mancini-Stoppa a 1 giro; 10. Brena-Colleoni a 1 giro; 11. Bormolini a 4 giri; 12. Collivadino a 6 giri; 13. Ferri a 6 giri.

**Giro più veloce:** il 22° di Volpato in 2'13"719 alla media di 156,0 km/h.

**Campionato:** 1. Torelli 213 punti; 2. Volpato 172; 3. Ferri 138; 4. Selmo 90; 5. Paggi 77.

## TURISMO TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 66  
Monza (Mb), 29-30 ottobre 2016

**Gara-1:** 1. Pellinen (Honda Civic Tcr) 14 giri in 28'31"434, alla media di 170,6 km/h (1. Tcr); 2. Bettera (Seat Leon Tcr) a 4'130; 3. Ferrara (Subaru Sti) a 22'326; 4. Cappellari a 1'11'833; 5. Dall'Antonia-Piccin a 1'16'075; 6. Bacci (Alfa Romeo Giulietta) a 1'16'857 (1. Tct); 7. A. Mosca (Alfa Romeo Giulietta) a 1'29'788; 8. Bamonte a 1'44'738; 9. Bassi (Seat Leon St Cupra) a 1'53'035 (1. Tcs 2.0); 10. Pelatti-Rodio (Seat Leon St Cupra) a 2'11'160; 11. P. Whyhinny (Seat Leon St Cupra) a 1 giro; 12. Costamagna (Seat Leon Tcr) a 1 giro; 13. G. Giudici (Alfa Romeo Giulietta) a 1 giro (gli altri su Seat Leon Cup Racer).

**Giro più veloce:** 18° di Bettera in 2'01"280, alla media di 172,0 km/h.

**Gara-2:** 1. Bettera (Seat Leon

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

5-6 novembre

### WEC

8° round a Shanghai

www.fiawec.com

FORMULA V8 3.5

9° round a Barcellona

www.formulav8.com

### WTCC

11° round a Buriram

www.fiawtcc.com

V8 SUPERCARS

24° round a Pukekohe

www.supercars.com

### NASCAR

Sprint Cup a Fort Worth

www.nascar.com

EUROFORMULA OPEN

8° round a Montmelo

www.euroformulaopen.net

## GT OPEN

7° round a Montmelo

www.gtopen.net

## VELOCITÀ

4-6 novembre

GOMITOLO DI LANA

RallyRonde - Biella

www.psarally.com

RONDE DEL PALLADIO

RallyRonde - Montecchio

Maggiore

www.scuderiapalladio.com

RONDE MONTE CAIO

RallyRonde - Tizzano Val Parma

www.scuderiasanmichele.com

RALLY MURA POLIGONALI

RallyDay - Ferentino

www.teamciociarcorse.it

Tcr) 13 giri in 27'47"987, alla media di 162,5 km/h (1. Tcr); 2. Dall'Antonia-Piccin a 21'562; 3. Bacci (Alfa Romeo Giulietta) a 24'027 (1. Tct); 4. Cappellari a 37'613; 5. A. Mosca (Alfa Romeo Giulietta) a 52'245; 6. Bamonte a 1'06'675; 7. Costamagna (Seat Leon Tcr) a 1'16'179; 8. Bassi (Seat Leon St Cupra) a 1'19'163 (1. Tcs 2.0); 9. Whyhinny (Seat Leon St Cupra) a 1'36'243; 10. Pelatti-Rodio (Seat Leon St Cupra) a 1'38'990; 11. G. Giudici (Alfa Romeo Giulietta) a 1 giro (gli altri su Seat Leon Cup Racer).

**Giro più veloce:** il 9° di Bettera in 2'02"180, alla media di 170,7 km/h.

**Il campionato - Tcr:** 1. Colciago 221 punti; 2. Viberti 184; 3. Dall'Antonia-Piccin 113; 4. Cappellari 92; 5. Bettera 64. **Tcs:** 1. Bassi 226 punti; 2. Whyhinny 114; 3. K. Giacon 106; 4. Pelatti 98; 5. Bolzoni 91. **Coppa Nazionale Tcs:** 1. Bacci 115 punti; 2. Mosca 95; 3. G. Giudici 24; 4. Neri-Sabatini 12.

## RALLY

### WRC

Wales Rally

Resoconto della gara a pag. 44

Landudno (Gal),

27-30 ottobre 2016

**Assoluta:** 1. Ogier-Ingrassia (Vw Polo R WRC) in 3'14'30"2; 2. Tänak-Mölder (Ford Fiesta RS WRC) a 10"2; 3. Neuville-Gilsoul (Hyundai NG i20 WRC) a 1'35"4; 4. Paddon-Kennard (Hyundai NG i20 WRC) a 1'54"9; 5. Meeke-Nagle (Citroën DS3 WRC) a 2'35"2; 6. Sordo-Marti (Hyundai NG i20 WRC) a 4'02"6; 7. Latvala-Anttila (Vw Polo R WRC) a 4'28"3; 8. Østberg-Fløene (Ford Fiesta RS WRC) a 4'38"3; 9. Lefebvre-De Turkheim (Citroën DS3 WRC) a 7'12"2; 10. Camilli-Veillas (Ford Fiesta RS WRC) a 8'19"3; 11. Lappi-Ferm (Škoda Fabia R5) a 1'10"8; 12. Mikkelsen-Jæger (Vw Polo R WRC) a 9'44"0; 13. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 9'59"2; 14. Suninen-Markkula (Škoda Fabia R5) a 10'00"3; 15. Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta RS WRC) a 10'50"6; 16. Kopecký-Dresler (Škoda Fabia

R5) a 11'48"9; 17. Gilbert-Jamoul (Citroën DS3 WRC) a 11'56"5; 18. Aasen-Gulbæk a 13'55"4; 19. Veiby-Skjærmoen (Škoda Fabia R5) a 17'52"9; 20. Parn-Morgan a 18'02"5; 21. Fuchs-Mussano (Škoda Fabia R5) a 20'23"3; 22. Turán-Zsiros a 26'26"3; 23. Bogie-Rae (Škoda Fabia R5) a 27'02"2; 24. Anderson-Whitlock a 27'55"4; 25. Al-Suwaidi-Clarke a 28'01"2; 26. Casier-Vyncke a 30'08"5; 27. Suárez-Carrera (Peugeot 208 T16) a 31'31"3; 28. Koci-Kostka (Citroën DS3 R3T Max) a 33'17"2; 29. Kakad-Aldridge (Mitsubishi Lancer Evo X) a 35'14"5; 30. Tempestini-Bernacchini (Citroën DS3 R3T Max) a 35'22"2; 31. Rossel-Fulcrand (Citroën DS3 R3T Max) a 35'43"8; 32. Yates-Woodburn a 37'03"5; 33. Greensmith-Becker a 46'13"7; 34. Lopez-Rozada (Peugeot 208 R2) a 46'18"7; 35. Burni-Levratti (Renault Clio RS R3T) a 47'46"3; 36. Ceen-Spilling a 50'14"6; 37. Gorban-Korsia (Mini Cooper Works WRC) a 53'26"3; 38. Jardine-Williams (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 57'13"2; 39. van den Heuvel-Dockx (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.02'41"6; 40. Loubet-Landais (Citroën DS3 R5) a 1.03'08"5; 41. Pyck-Dehouwer (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.12'09"4; 42. Fabre-Vilmot (Citroën DS3 R3T Max) a 1.13'20"2; 43. Dubert-Coria (Citroën DS3 R3T Max) a 1.14'00"2; 44. Williams-Morrison (Ford Fiesta R2) a 1.24'12"2; 45. Ahlin-Rougehead a 1.24'50"0; 46. Butler-Ambier (Renault Twingo) a 1.32'01"5; 47. Ingram-Edmondson (Vauxhall Adam R2) a 1.34'01"1; 48. Wilkinson-Thomas (Subaru Impreza Wrx) a 1.38'46"6 (gli altri su Ford Fiesta R5).

## TRT E RACEDAY

Rally della Val d'Orcia

Resoconto della gara a pag. 52

Radiciocani (SI), 29-30 ottobre 2016

**Assoluta:** 1. Taddai-Gaspari (Ford Focus Wrc) in 29'28"; 2. Cobbe-Turco (Ford Focus Wrc) a 15"3; 3. Hoelbling-Grassi (Škoda Fabia R5) a 21"6; 4. Della Casapozzi (Citroën C4 Wrc) a 30"6; 5. Donetto-Menchini (Ford Fiesta R5) a 38"; 6. Famari-Stefaneli (Ford Fiesta R5) a 48"; 7. Dal-

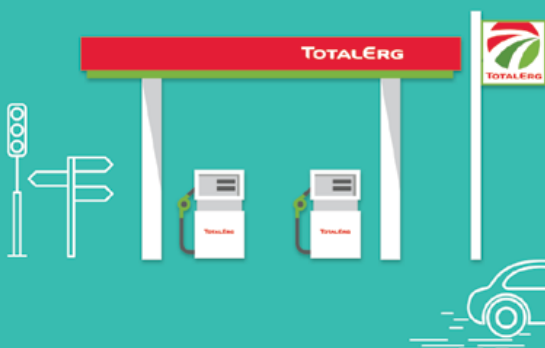
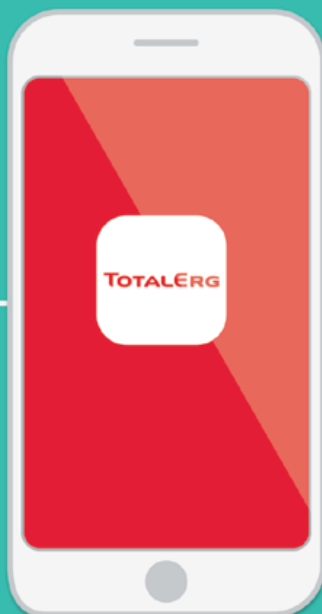


# GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



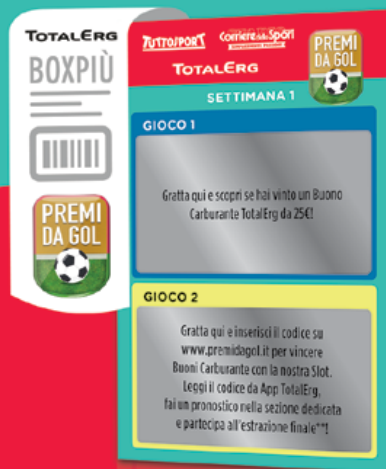
FAI UN  
PRONOSTICO

SCOPRI SE  
HAI VINTO!



SCARICA  
L'APP

TOTALERG



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

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

Iniziativa valida dal 24 ottobre 2016 al 5 febbraio 2017.  
Montepremi di 513.200€. Regolamento completo su [www.premidagol.it](http://www.premidagol.it)

SEMPRE TIPO  
Corriere dello Sport  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG

# Le classifiche

mazzini-Ciucci (Ford Fiesta R5) a 49'5"; 8. Ceccoli-Capolongo (Skoda Fabia S2000) a 1'02'7"; 9. Diana-Mini (Peugeot 207 S2000) a 1'15"; 10. Bentivogli-Cecchi (Subaru Impreza) a 1'40"1.

## WRC

**Classe unica:** 1. Taddei-Gaspari in 29'28"; 2. Cobbe-Turco a 15'3"; 3. Della Casa-Pozzi (Citroën C4) a 30'6" (gli altri su Ford Focus).

## GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Francesconi-Bertelloni (Fiat 600) in 37'55"2.

**Classe 1400:** 1. "Brik"-Coletti (Peugeot 106) in 35'25"2.

**Classe 1600:** 1. Chiesura-Lovisa (Honda Civic) in 34'21"7; 2. Tibero-Claps (Mitsubishi C2) a 2'4"; 3. De Angelis-Lazzari (Citroën Saxo) a 2'3"9; 4. Comini-Gravaghi (Citroën Saxo) a 2'16"4; 5. Berrino-Domini (Peugeot 106) a 5'41"2; 6. Grazi-Neri (Opel Corsa) a 8'12"7; 7. Coppini-Gostinelli (Opel Corsa) a 18'06"8.

**Classe 2000:** 1. Ioriatti-Molon (Opel Astra) in 34'00"3; 2. Betti-Zanotti a 1'3"; 3. Brancadori-Pollini (Rover Mg) a 8'4"; 4. Borghi-Montermini a 19'9"; 5. Li Gobbi-Marcucci a 39'7"; 6. Picchetta-Falciani (Seat Ibiza) a 57"; 7. Nocentini-Guerretti (Opel Astra) a 1'07"9; 8. Mangiarotti-Onorati a 2'01"9; 9. Baroncelli-Pellegrini a 2'26"4; 10. Ranieri-Ranieri (Peugeot 306) a 2'46"2; 11. Ferrini-Altamura a 2'53"2 (gli altri su Renault Clio).

**Classe oltre 2000:** 1. Antonucci-Antonucci (Mitsubishi Lancer) in 35'55"5; 2. Mascitti-Navarra (Lancia Delta 16V) a 4'28"2.

## GRUPPO N

**Classe 2000:** 1. Piras-Rocchi (Opel Astra) in 35'13"1.

**Classe oltre 2000:** 1. Bentivogli-Cecchi (Subaru Impreza) in 31'08"1; 2. Ricci-Pfister (Subaru Impreza) a 2'5"; 3. Silvestri-Liburdi a 34'6"; 4. Rocchieri-Rocchieri (Subaru Impreza) a 42'3"; 5. Soppa-Marchiori a 54'8"; 6. Aloisi-Silvi a 1'24"0; 7. Bolognesi-Baldi a 2'; 8. Klouvatos-Vlahogonis a 2'25"8; 9. Sameda-Campesan a 3'35"5; 10. Sulmoni-Bernasconi (Subaru Impreza) a 4'12"5; 11. Messori-Caputo a 6'01"2; 12. Codato-Zorzi (Subaru Impreza) a 6'31"5 (gli altri su Mitsubishi Lancer).

**Classe Super2000:** 1. Ceccoli-Capolongo (Skoda Fabia) in 30'30"7; 2. Diana-Mini a 12'3"; 3. Cazzaro-Gorza a 2'37"7; 4. Catania-Culasso a 4'01"9; 5. Boni-Ambrosini a 4'06"6 (gli altri su Peugeot 207).

## GRUPPO R

**Classe R2B:** 1. Dallamano-Zorzi (Peugeot 208) in 33'03"5; 2. Trevisani-Marchesini a 5'8"; 3. Rigo-"KK" (Opel Adam) a 30'6"; 4. Barbati-Gulfi (Peugeot 208) a 59'3"; 5. Griso-Lucato (Citroën C2) a 1'23"8; 6. Grani-Bertagna (Peugeot 208) a 1'42"5; 7. Epis-Di Giusto (Peugeot 208) a 3'26"9; 8. Ravanelli-Cracco (Ford Fiesta) a 3'45"3; 9. Pineschi-Bogi a 4'03"8 (gli altri su Renault Twingo).

**Classe R3C:** 1. Vagnini-Manfredi in 31'39"4; 2. Chiaruzzi-Gabrielli (Renault Clio) a 1'20"8; 3. Modugno-Mele a 2'06"2 (su Renault Clio).

**Classe R3T:** 1. Baldinini-Conti (Citroën DS3) in 33'36"6.

**Classe R4:** 1. Sandel-Floresan in 32'18"9; 2. Sprea-Terrassan a 1'50"9 (su Subaru Impreza).

**Classe R5:** 1. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia R5) in 29'49"6; 2.

Donetto-Menchini a 16"4; 3. Fanari-Stefanelli a 27"1; 4. Dalmazzini-Ciucci a 27"9; 5. Versace-Cargnelutti (Skoda Fabia R5) a 1'19"6; 6. Manfrinato-Condotta a 1'44"9; 7. Succi-Guzzi a 1'46"8; 8. Casanova-Gaffayoli a 2'54"3 (gli altri su Ford Fiesta R5).

## GRUPPO RS

**Classe RSD20:** 1. Manera-Gilli (Seat Ibiza) in 39'14"1.

## COPPA ITALIA

### Rally della Lanterna

Resoconto della gara a pag. 54 Genova, 29-30 ottobre 2016

**Assoluta:** 1. Miele-Beltrame (Ford Fiesta Wrc) in 47'33"3; 2. Cogni-Pollicino (Peugeot 208 T16) a 33"8; 3. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio R3T) a 1'44"1; 4. Ameglio-Marinotto (Peugeot 106 16V) a 2'30"7; 5. Benvenuti-Torielli (Renault Clio) a 3'04"3; 6. Cianfanelli-Zanni (Renault Clio) a 3'15"8; 7. Caserza-Capilli (Peugeot 208) a 3'31"2; 8. Cravio-Piccinini (Peugeot 208) a 4'25"7; 9. Kim-Rocca (Renault Twingo) a 4'45"5; 10. Verardo-Rinaldis (Renault Clio Rs) a 4'49"8.

## GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. A. Badengo - E. Badengo (Fiat 600) in 1.03'42"2. **Classe 1400:** 1. Peirano-Ammendola (Peugeot 106) in 56'11"3; 2. Bigotti-Crocco (Peugeot 106) a 3'06"9.

**Classe 1600:** 1. Ameglio-Marinotto (Peugeot 106 16V) in 50'04"0; 2. Cotugno-Gardini (Renault Clio) a 13'10"1.

**Classe 2000:** 1. Fiore-Badinelli in 53'40"1; 2. Garziano-Cervi a 58"7; 3. Incontrera-Minetti a 4'06"8 (tutti su Renault Clio).

**Classe S2000:** 1. Biggi-Patrone (Peugeot 207) in 53'54"3.

**Classe Wrc:** 1. Miele-Beltrame (Ford Fiesta) in 47'33"3.

## GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Barbieri-Rossi (Peugeot 106) in 59'24"6.

**Classe 1600:** 1. Lanza-Zambelli (Peugeot 106) in 55'36"5; 2. Comando-Caponetto (Citroën Saxo) a 4'39"3; 3. Zerega-Balducci (Peugeot 106) a 9'57"5; 4. Beninati-Morando (Citroën Saxo Vts) a 11'33"5.

**Classe 2000:** 1. Verardo-Rinaldis in 52'23"1; 2. Tabacco-Pozzo a 13"7; 3. Annovi A.-Martini a 29"0; 4. Raviolo-Boi a 1'30"1; 5. Bigazzi-Briano a 1'40"0; 6. Annovi R.-Rolandi a 6'10"3 (tutti su Renault Clio Rs).

**Classe oltre 2000:** 1. Bonifacino-Mondino (Mitsubishi Lancer) in 54'00"7.

## GRUPPO R

**Classe R1A:** 1. Paris-Benellini (Renault Twingo) in 59'42"3; 2. Oliveri-Camera (Renault Twingo) a 52"7.

**Classe R2B:** 1. Caserza-Capilli (Peugeot 208) in 51'04"5; 2. Cravio-Piccinini (Peugeot 208) a 54"5; 3. Kim-Rocca (Renault Twingo) a 1'14"3; 4. Castelli Villa-Merlo (Suzuki Swift) a 7'20".

**Classe R3C:** 1. Benvenuti-Torielli in 50'37"6; 2. Cianfanelli-Zanni a 11"5; 3. Bearzi-Prizzon a 3'00"7 (tutti su Renault Clio).

**Classe R3T:** 1. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio) in 49'17"4.

**Classe R5:** 1. Cogni-Pollicino (Peugeot 208 T16) in 48'07"1.

## GRUPPO RACING START

**Classe 1600 Benzina:** 1. Roggerone-Lecca (Citroën C2) in 1.00'47".

# L'OUTLET DI

per informazioni [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it)

# AUTO SPRI NT

## SPORT



## GRAN PREMIO CITTÀ DI NICOSIA

TROFEO "CARMELO ROMANO"  
Il Sognatore che ha fatto sognare



**CARMELO ROMANO NEL CUORE** - Non poteva riuscire meglio la prima edizione del "Gran Premio città di Nicosia - 1° Trofeo Carmelo Romano". Una gara esaltante, svoltasi in un tracciato affascinante, ricca di partecipanti nonostante la pioggia, ma soprattutto, una gara carica di emozioni, vibranti, tutte nate dal ricordo, forte, di un ragazzo tanto talentuoso quanto pieno di grandi valori. Stiamo ovviamente parlando di Carmelo Romano, il pilota SNP di Nicosia, che quattordici anni fa infiammava le piste ed i cuori degli appassionati, e che domenica scorsa, ha fatto sentire forte la sua presenza a tutti coloro che lo hanno amato. Grande è stato lo sforzo di tutta la macchina organizzativa, che si è mossa in maniera impeccabile, con in testa i ragazzi del KC Carmelo Romano (ottimamente coadiuvati da varie associazioni nicosiane), l'Asd Ayrton Senna, guidata con professionalità e passione da Roberto Ciulla, il team JF Pure Energy Drink, con gli attivissimi Fabio e Alex Spatafora, fino ai tre moschettieri di Radio Studio Due, che hanno trasmesso in diretta l'evento. A tutti loro ed a tutti i partecipanti va un grosso GRAZIE da parte dello staff della Snp, per averci fatto vivere un sogno!!!

## CERCASI

### TRIDENT MOTORSPORT

CERCA un camion allestimento racing con sponda lunga per motorsport. Portata minima 1000 Kg, Euro 4. Trident Motorsport, e-mail [tamborini@tridentmotorsport.com](mailto:tamborini@tridentmotorsport.com), [fattori@tridentmotorsport.com](mailto:fattori@tridentmotorsport.com); telefonare 347-1499515, 3472404769.

## RIVISTE

### VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014

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

### 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.



CONTI EDITORE

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

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

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

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

Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

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

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

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

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

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:** Sport Network S.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)

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

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

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

### Banche Dati di uso redazionale

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

**FIEG** FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa



**TOTAL**  
COMMITTED TO BETTER ENERGY



BETC - Photo credit: DPPI.



## LA PERFORMANCE È UNA RICHIESTA

La richiesta di performance non comincia e non finisce sulla pista. Prima, durante o dopo la gara è un'ossessione che esige di non lasciare niente al caso. Per il Campionato del Mondo FIA di Formula Uno, il team Red Bull Racing ha scelto TOTAL QUARTZ. Concentrando tutta l'expertise tecnologica di Total, il nostro olio assicura al motore potenza e longevità.

È stato testato in pista ed è ora disponibile per tutti.

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



Keep your engine younger for longer



TARPARRE LE ALI ALLA COMBATTIVITÀ È LA SCELTA GIUSTA?

## In F.1 inibizioni portate al **Max**

**H**o letto con estremo interesse nel numero scorso il vostro articolo "Attacco a Verstappen" e devo dire che alla fine dei giochi l'unico pilota che ha dimostrato sensatezza e obbiettività è stato ancora una volta Fernando Alonso, che ha ricordato come ogni singolo evento vada analizzato e giudicato. Questa nuova regola ammazza definitivamente ogni lotta, ogni duello ravvicinato, ogni briciola di confronto rimasta dopo l'introduzione del Drs. Vedremo solo sorpassi che

ci restituiranno l'immagine di una Formula Uno "alla Polistil". Poi non lamentiamoci se i giovani non seguono più i Gran Premi. Tutto è ormai lasciato alla tattica dei pit-stop. E i sorpassi alle ali mobili. Ogni difesa della posizione è ora legalmente ed espressamente vietata dal regolamento. E come sempre, bruttissima abitudine, i regolamenti vengono cambiati di continuo a stagione in corso.

**Andrea Camparsi**  
Peschiera del Garda (Ve)

L'INTERVENTO DI ALBERTO, FIGLIO DEL COMPIANTO CARLO

## Nel ricordo di **Giorgio**

Sono Alberto, il figlio di Carlo Giorgio, scrivo la presente per esternare ad As e a Mario Donnini la mia gratitudine nei suoi pensieri verso mio padre: lui non perde occasione di rammentarlo ogni volta che intervista personaggi che hanno condiviso con lui la sua passione (Francisci, Tarquini, Coloni, ecc ecc). Le sue gesta sono veramente piacevoli, gli sono veramente molto grato, leggere il nome di mio padre su Autosprint è come se una parte di lui fosse ancora presente. In tal senso, questo, è un periodo piuttosto intenso... Perché è stata ritrovata la scocca della sua F.2, ancora con le strisce tricolori: è di un appassionato collezionista di Padova, che intende riportarla come era nel '74 e io lo sto aiutando a ricostruire la sua storia e a reperire i vari particolari mancanti. Ecco, vi mostro infine questa immagine, ossia la base di partenza del restauro, che avverrà in onore di mio padre.

Alberto Giorgio



*La preoccupazione di Whitting e di tutti coloro che si battono per toccare le più alte vette di sicurezza in F.1 è che la lotta sia corretta, vibrante e priva di conseguenze negative. Tuttavia, come abbiamo già scritto, il fronte assai compatto dei rivali di Max lascia intendere che gran parte del Circus sembra avere più paura della bravura dell'olandese che non della sua proverbiale capacità di spostarsi e difendere la posizione in frenata. Ciò che gli è stato, appunto, ufficialmente inibito.*

**F.1? SCHERZIAMOCI SU**

## La chioma di **Antonini**

Sto guardando il noioso Gp Usa, mentre il cervello vaga, intervistano Antonini e penso... Quando aveva i capelli lunghi alle interviste rispondeva "Grazie, grazie a voi" dopo qualche tempo, capelli più corti e risposta "Grazie", e poi capelli ancora più corti e risposta "Prego". Adesso con acconciatura assai ridotta la risposta è solo un cenno con la testa e un "Mmmh". Mi chiedo se c'è un nesso tra la lunghezza dei capelli e la cortesia dell'intervistato? Scherzo, naturalmente, un caro saluto al vostro Alberto e a tutta la redazione!

**Roberto Giorgini**  
Torino

*Guardi, se ci fosse un nesso causale e proporzionale tra chioma e cortesia, il sottoscritto le dovrebbe risponderle in modo sgarbatissimo! Scherzi a parte, il buonumore, l'ironia e la capacità di sdrammatizzare sono tra le qualità che non mancheranno mai e proprio mai al caro Alberto, veterano di Autosprint.*

**PER IL FILO DI GAS SU ALONSO**

## Terruzzi lodatissimo

Sono tifoso di Alonso dal 2008 e da suo fan ho passato momenti splendidi e tante delusioni. Ma non ho mai letto un articolo così bello e sincero come quello di Giorgio Terruzzi nello scorso numero. Alla fine avevo gli occhi lucidi. Grazie Giorgio e grazie, ovviamente, Autosprint.

**Giacomo Bongrazio**  
Plovdiv (Bulgaria)

**AUTO  
SPRINT**

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

Direttore responsabile  
**Alberto Sabbatini**  
[a.sabbatini@autosprint.it](mailto:a.sabbatini@autosprint.it)

Vice direttore  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)  
051.62.27.226

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
051.62.27.220

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
051.62.27.227

Segreteria  
[segreteria\\_as@autosprint.it](mailto:segreteria_as@autosprint.it)  
051.62.27.111

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it)  
051.62.27.249  
**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Marketing e comunicazione:  
**Marco Angrisani** [mkt@autosprint.it](mailto:mkt@autosprint.it)

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

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

**CONTI EDITORE**

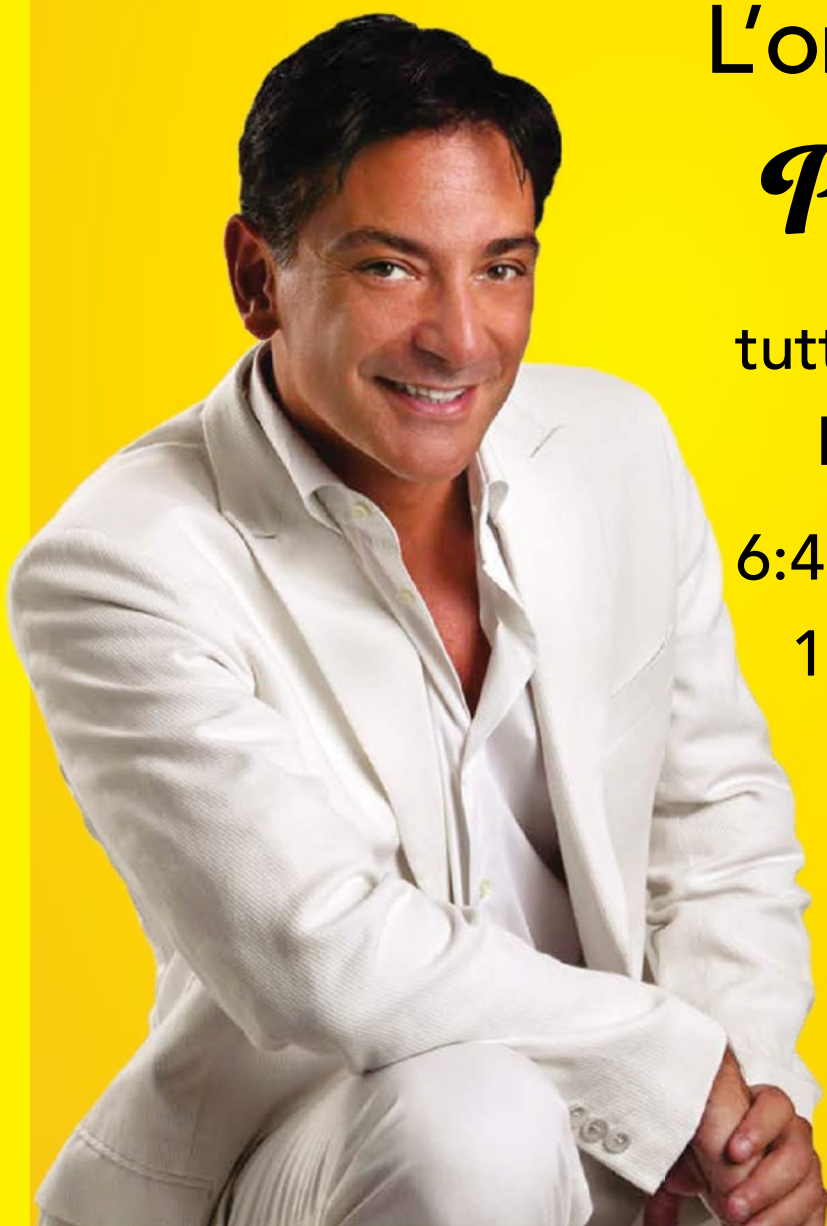
La Conti Editore pubblica anche

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

**AM** **QUERIN** **SPORT STYLE**

# radio **LatteMiele**

bella radio per bella gente



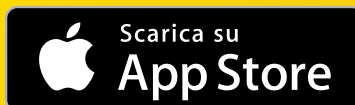
## L'oroscopo di *Paolo Fox*

tutti i giorni sulla  
bella radio.

6:40 - 7:40 - 9:40

19:40 - 22:40

Radio LatteMiele APP



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

# 6h DI ROMA

AUTODROMO DI VALLELUNGA 12/13 NOVEMBRE 2016

LA PIU' FAMOSA GARA ITALIANA ENDURANCE GT SPORT TURISMO



**INGRESSO GRATUITO TRIBUNE E Paddock**

**CORSI DI GUIDA SICURA**

**CENTRO DI EDUCAZIONE STRADALE PER BIMBI**

**TEST DRIVE**

**GARE AL SIMULATORE**

**CONTEST FOTOGRAFICO CON LE "GRIGLIETTE"**



[www.gruppoperonirace.it](http://www.gruppoperonirace.it)  
info: tel. +39 06.45441335 / fax. +39 06.45441336 / info@gruppoperoni.it

