

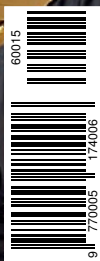
WEC AL VIA LA NOSTRA SUPERGUIDA AL MONDIALE ENDURANCE

AUTO SPRI NT

n. 15

Anno LV - Settimanale 12-18 aprile 2016

3 Euro (Italy only)



SCHUMI JR CHE BRIVIDI!

Il ciclone **Mick Schumacher** si abbatte sulla **F.4 tricolore** e già i paragoni con papà Michael si sprecano

VIAGGIO NEI SEGRETI MERCEDES

Esclusive: **intervista** al d.t. della Stella, **Paddy Lowe**
I disegni tecnici delle soluzioni **innovative** della W07



SUTTON-IMAGES.COM



Trova l'auto su misura per te su automobile.it

Cerchi un'auto che sia unica proprio come te?
Scegli l'esperienza e l'affidabilità di automobile.it:
affina la tua ricerca, paragona in modo semplice ed efficace
i veicoli e trova la soluzione più adatta alle tue esigenze.

www.automobile.it

La strada giusta per trovare l'usato di qualità.

automobile.it

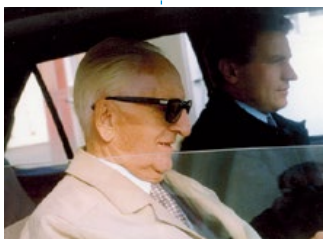
Guida la tua scelta.



Se n'è andato l'autista del Drake

La notizia arriva nuda, cruda, terribile e improvvisa sabato 9 aprile. Si è spento a 73 anni Dino Tagliazucchi, l'autista di Enzo Ferrari, uno degli ultimi rappresentanti di un mondo che sa di leggenda. Un mondo che si muoveva intorno al Drake e che Dino ha vissuto da protagonista al fianco del Commendatore. Ora che anche lui se n'è andato, vinto da un male incurabile, anche noi di Autosprint ci sentiamo un po' più soli.

Si perché Tagliazucchi era un amico del nostro giornale: ci aveva raccontato, in varie occasioni, i Grandi Giorni al fianco del Vecchio in una Maranello che non c'è più. Ci sono storie che staresti per ore ad ascoltare. Quando le raccontava Dino Tagliazucchi rimanevi lì imbambolato, in silenzio. Era entrato alla Ferrari nel 1966 come meccanico generico. Tanta catena di montaggio, poi la chiamata. "Il Commendatore ha bisogno di parlarti" gli dissero. «Iniziai a tremare e a sudare freddo - raccontava - Quando mi condussero nell'ufficio di Ferrari ero incandescente, avevo le guance rosse, la tuta da meccanico e le dita ancora unte di grasso. Il Drake, mi mise subito a mio agio e da allora iniziò un insieme di grandi avventure». Dal 1 febbraio del 1969 al triste 14 agosto del 1988 visse al fianco di Enzo Ferrari: un autista reperibi-



le 24 ore su 24. «Una vera missione - spiagava - Per un bel po' di tempo fu ancora l'Ingegnere a guidare: io stavo al suo fianco. Ricordo ancora il 1 novembre del 1971 andavamo al cimitero. Ferrari era al volante di una Fiat 125. Nevicava. Come si dice: abbracciammo un palo della luce. Sbattendo contro il cambio, Ferrari si fece male a un ginocchio. Nella primavera del 1972 mi cedette definitivamente il volante». Raccontava la sua vita al fianco di uno degli uomini più grandi della storia senza mai mettersi in prima persona. Misurava le parole. Non svelava segreti, ma apriva le porte su una delle pagine più belle che si sono scritte nel pianeta. Fantastico un aneddoto sui semafori: «Ci affian-

cavamo sempre: se Ferrari vedeva scattare una vettura prima della sua non lo digeriva. Voleva che le sue macchine avessero tanta ripresa: non c'erano storie lui godeva a stare sempre davanti agli altri anche sulle strade di tutti i giorni». L'ultima volta As l'aveva incontrato due mesi fa a Maranello. Via Abetone: a due passi dalla nuova Ges. La SF16-H non era ancora scesa in pista e lui aveva una gran voglia di vederla in azione. Riposa in pace, adesso, Dino. Ti vogliamo ricordare così: con la foto alla quale tenevi molto. Tu e il Drake insieme.

domenicaserre



FORMULA UNO

- 10 VERSO GP CINA INTERVISTA A PADDY LOWE
- 16 VERSO GP CINA I SEGRETI DELLA MERCEDES
- 20 VERSO GP CINA FERRARI ALMENO PIOVESSE!
- 24 VERSO GP CINA MONZA MANI NEI CAPELLI
- 26 VERSO GP CINA IMOLA È PRONTA!
- 28 VERSO GP CINA CONGIUNZIONE HAABRALE

VELOCITÀ

- 32 SUPERGUIDA WEC AL VIA
- 66 FV8 3,5 ANNO ZERO
- 68 BLANCPAIN GT SPRINT MISANO
- 70 F4 ITALIA MISANO
- 74 TRICOLORE PROTOTIPI MISANO

RALLY

- 50 GRONHOLM L'ULTIMO FLYING FINN IRIDATO
- 54 TRICOLORE SANREMO
- 60 TERRA AL VIA CON LA LIBURNA
- 64 EUROPEO IRLANDA

STORIE

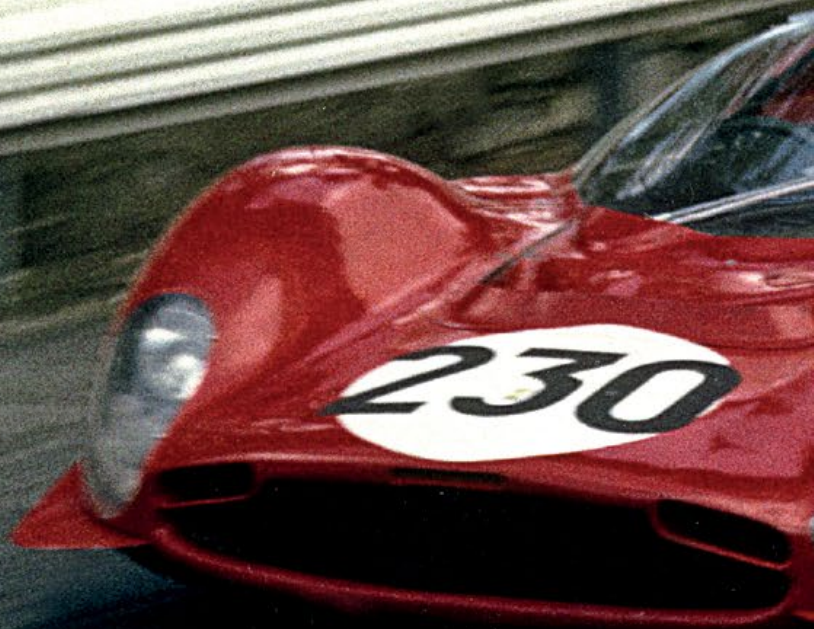
- 78 ESCOBAR MITRA E VELOCITÀ

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 49 PISTASPRINT
- 62 L'INTERVISTA RITROVATA CARLO CAPONE
- 65 RALLYSPRINT
- 76 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

Targa da urlo con Nino

Nell'aria già aleggia il profumo del centenario della Targa Florio. E noi il cammino di avvicinamento, che sarà ricco di speciali sorprese e approfondimenti, lo iniziamo con un'immagine suggestiva gentilmente concessa dal Natural Museum di Floriopoli e che propone la Casa e il pilota più da leggenda, nella Corsa delle Corse: Nino Vaccarella, il "Preside Volante", e la Ferrari, nell'edizione 1966. La 330 P3 di Vaccarella-Bandini dominò ma non trionfò, per la rovinosa uscita di strada di Lorenzo Bandini, causata da una "toccata" in fase di sorpasso nei confronti della Ferrari 250 GTO/64 privata del siciliano Marsala. E vinsero Mairesse e Muller, sulla Porsche 906 della Scuderia Filipinetti.





Un look per

DOPO L'ABITO DA SCEICCO IN BAHRAIN, HAMILTON SI VESTIRÀ DA MARIOSCA IN RUSSIA? È PROBABILE CHE PER LA CINA SFOGGI UN HANFU PARTICOLARE IN OMAGGIO ALLA DINASTIA QING FIRMATO DOLDE&BANANA

Ginetto

Lui, come lo Sceicco Bianco, domenica mattina, rappresenta la scena comica più esilarante del 2016, per ora. Se è questo l'andazzo, il Gino metterà su un kimono in Giappone, salterà fuori da una mariosca a Sochi, vestirà come Emiliano Zapata in Messico. E avanti così Torero Camomillo a Barcellona; cantore di Jodel in Austria, ballerina di samba in Brasile. Per il Gp Cina un pool di stilisti strappati a Dolde&Banana sta studiando per lui un Hanfu particolare in omaggio alla dinastia Qing. Camminare speditamente è un casino ma Hamilton partirà dall'hotel con 4 ore di anticipo sulla tabella di marcia degli altri. Bravo.

Ginettaccio

Ma insomma, uno non può neanche pipparsi in pace un narghilè, passare una notte insonne con due modelle e sbronzarsi. Che mondo decadente è diventato! Povero Hamilton, che si è regalato una notte brava dopo il Gp del Bahrain, postandosi sui social media con un volto stravolto ma allegro, per condividere (altro verbo molto usato) la sua felicità. Pochi l'hanno capito. E via col moralismo, con i bacchettoni, con le fustigazioni mediatiche, noi che siamo perfetti, andiamo a letto presto, non maneggiamo modelle dopo una certa ora, aborriamo l'alcol, non pippiamo dal narghilè. E ci godiamo la nostra vita, felice come quella delle pecore.

Lavorare

È un verbo. Il più inflazionato in Formula Uno. Genera infatti una quantità di frasi ripetute all'infinito per spiegare che in Formula Uno, appunto, "si lavora" sempre, di brutto, non ci sono santi. Ci permettiamo di segnalare in questa sede che anche in altri campi, diciamo in quasi tutti i campi dell'attività umana, le persone "lavorano". Molto, moltissimo, dalla mattina alla sera, ad orario continuato, instancabilmente. Senza metterla giù dura, persino e talvolta.

Panama

Parola proibita, cancelliamola subito e dimentichiamocela. Basta, basta, basta! Perché evoca presidenti, piloti, scuderie, capi di Stato organizzatori di Gran Premi... Insomma, sono detestabili quelli che in questa stagione ancora primaverile, in cui il sole non scotta nemmeno un po', indossano il panama (è con la P minuscola, prima avevamo sbagliato) invece di un berretto sportivo con la visiera. Era un groppo che avevamo in gola su quanto sta tenendo banco su giornali e tv di tutto il mondo: ora ci siamo sfogati, ve lo volevamo dire!

Segretario

Alex Wurz, in quanto rappresentante della Gpda latita più di Provenzano al massimo della performance. Ha altro nel crapone, del resto. Le parole di Ecclestone, la paroline di Max Mosley, chi lo sa. È il nuovo che avanza - verso la Fia - eppure pare peggio del peggio del vecchio che non arretra.

Gelateria

Negozio specializzato nella fornitura di gelati, citato da Vettel per spiegare che il format qualifiche, sostanzialmente, fa schifo. Il fatto che un pilota esprima



fotografie GETTY IMAGES



ogni Gp



LO SPECIALISTA DEL SELFIE

Sommo specialista del selfie, Lewis Hamilton le studia proprio tutte per sorprendere sempre col suo look: chissà quale altra idea ha in mente per i prossimi Gp



un parere che non riguardi l'assetto, la classifica, la power unit, ha generato un euforico clamore persino a Manama, dove è scattata una mini-ola, confusa tra le dune del deserto.

Proposta

Vabbè, avrebbero dovuto farlo in redazione ma sono sbadati e hanno incaricato noi. Cosa? Una proposta valida per rivitalizzare le qualifiche. Ci siamo riuniti, abbiamo "lavorato" e siamo arrivati a questa conclusione. 1) In pista entrano solo i piloti con gli occhi marrone; 2) Appena sono a loro agio nell'abitacolo, devono rispondere a domande di varietà utilizzando l'iPad del team. Tipo: quante tette hanno solitamente le donne? C'è mai stata una F.1 guidata da un orango? Per ogni risposta sbagliata c'è un aggravio di 8 decimi sul tempo; 3) Si gira in senso contrario a quello del circuito, per un effetto-sorpresa; 4) I tempi vanno sommati alla radice quadrata delle prestazioni dei piloti nei 5 Gran Premi precedenti; 5) Vanno però sottratti i tempi, moltiplicati per 3.14, che i piloti impiegano singolarmente a far pipì prima di andare in griglia.

Petroli

Accidenti, non c'è giorno che non ne venga fuori una sul petrolio. E sempre con marchi ben noti in F.1. Dalla Pdvs venezuelana alla Total francese, alla Petronas brasiliana. La Formula E sorride beffarda, nella speranza che non le tagli no presto l'abbonamento con la luce...

Herbert

Inteso come Johnny. Ha detto ad Alonso: «ritirati». Ora, un punto di vista è un punto di vista e ciao. Basato, si presume e si spera, su alcuni parametri di rendimento. Il problema è che - se tanto gli dà tanto - non ha detto «ritirati» a Bernie Ecclestone, Charlie Whiting, Christian Horner, Jenson Button, Ron Dennis, alla Honda in quanto tale, alla Renault in quanto tale, alla Regina Elisabetta...

Jackie

Inteso come Stewart. Nella sua lunga e bella intervista ad Autosprint ha detto che Alonso è - probabilmente ma ancora - il miglior pilota su piazza. Un punto di vista, pure questo. Quando ha incontrato Herbert nel paddock del Bahrain, dovendo scegliere se inginocchiarsi e chiedere perdono oppure tirargli un cartone, gli ha tirato un cartone.

Visite mediche

Parola di Casey Stoner: «Mi fido solo dei medici australiani». Beh, una bella pubblicità al servizio sanitario australe. Che nelle ultime settimane ha dato il meglio di sé. Due esempi, e non andiamo oltre. Il primo: Danilo Petrucci si presenta in Qatar per correre la prima gara del mondiale di moto e i medici, dopo avergli visitato la mano fratturata negli allenamenti pre-season a Phillip Island e operata poi a Melbourne, gli danno una pacca sulla spalla: «Vai, è tutto a posto, sei sano come un pesce!». Il secondo: Fernando Alonso si reca al controllo medico di Melbourne, dopo il grande botto e viene rivoltato dalla testa ai piedi. Poi il sorriso del responsabile: «Tutto ok, Nando, potresti correre già stasera...». Risultato postumo: Petrucci nei test del venerdì, semplicemente poggiando la mano operata a Melbourne sul manubrio, se la frattura di nuovo e compromette la stagione. Alonso va in Bahrain e gli trovano un pneumatico e una costola fratturata. Complimenti all'Australia. E a Stoner per la fiducia cieca nelle Asl del suo Paese.

Visibilità

C'è qualcosa che non torna, sempre a proposito di visite mediche: i piloti ci vedono o no? E perché non vengono sottoposti pure loro, come capita a noi, al rinnovo della patente, a un esame accurato per accertare eventuali e probabili disfunzioni? Prendi il Bahrain, dove Magnussen non ha visto i commissari che gli indicavano di andare al controllo del peso. E poi Raikkonen quando, nella stanzetta che precede il podio, è passato "attraverso" Aldo Costa, dando la mano a tutti salvo che a lui, suo mentore quando con la Ferrari conquistò il suo unico titolo mondiale.

Sorpresa

Ma avete visto che fenomeno la Haas? L'America è entrata in Formula Uno dalla porta principale e ci prepara una sorpresina per il Gp di Austin. Gunther Stei-

GETTY IMAGES



IN WILLIAMS SI RISCRIVE LA STORIA

Ancora una volta Felipe Massa ha fatto meglio di Valtteri Bottas in casa Williams: ora rischia di passare alla storia come l'unico pilota distrutto dall'ex ferrarista come compagno di squadra. In alto Alonso, scherza con Marko: lo spagnolo è sempre al centro delle discussioni



SUTTON-IMAGES.COM

ner in questi giorni è rientrato negli Usa per una missione segreta, della quale siamo venuti a conoscenza. Nella fabbrica Usa del team è arrivato infatti il pilota segreto che debutterà nel Gp del Texas, con una terza macchina pretesa con il solito stile soft. Si chiama Donald Trump, è piuttosto altino, dicono che abbia un sacco di soldi. Un altro pilota con la valigia...

Dallara

Sempre Haas e dintorni. A proposito di chi non la mette giù dura. Lui, Gian Paolo, non sbaglia un colpo da quasi 80 anni. Beh, giù il cappello. Grazie e auguri.

Riunione

Trattasi di momento condiviso durante il quale le persone riunite, appunto, prendono delle decisioni sul tema che ha generato la riunione medesima. Il gruppo che detiene il potere in Formula Uno pratica questo rito democratico, con frequenza e perizia, a tempo pieno. Il problema è che il motivo per il quale ogni riunione viene fissata non è noto ai riuniti. I quali arrivano nella sala-riunioni senza sapere perché riunirsi ed escono dalla sala-riunioni senza capire perché ci sono entrati. In buona sostanza, fanno ginnastica, con 'sta scusa. Due passi, avanti e indietro, con in mezzo una pausa, altrimenti della "seduta", molto opportuna per far finta di prendersi sul serio.

Partenze

Toto Wolff sabato in Bahrain: «Non abbiamo ancora risolto il problema delle partenze». E domenica si è visto, con Rosberg che è scattato come un missile mentre Hamilton gli copriva le spalle. Vettel sabato: «Stiamo andando nella direzione giusta, la partenza è un plus». Infatti, per non umiliare la Mercedes, si è fatto da parte prima. Gentleman.

Scomparse

Ci sarà la Williams in Cina? Chissà. In Bahrain non c'era, non l'abbiamo vista. Non c'era neppure la Force India. E ci dicono che presto potrebbe non esserci neppure la Sauber. Squadre rapite. Dall'anonimato.

Findus

Inteso come Bottas. Rischia di passare alla storia come l'unico pilota distrutto da Felipe Massa in quanto team mate. Tutti lo aspettiamo da un pezzo sulla ribalta, lui compare per un attimo e poi cade dentro una botola e scompare. Con la sua faccina da cardellino biondo, i suoi occhioni da passerotto biondo, il suo senso dell'umorismo da merlo imbalsamato. Non riesce a convincere ma in compenso, ci fa sempre divertire con le sue battute al fulmicotone, con quella sagace personalità da vero leader. Altro che Kimi: una vera sagoma finnica. ●

From Brackley with **Lowe**

IL DIRETTORE TECNICO MERCEDES SVELA EVOLUZIONE E FILOSOFIA DELLA W07 E LE RAGIONI PER LE QUALI DA QUANDO ESISTE LA F.HYBRID IL DOMINIO DELLA CASA DELLA STELLA È ASSOLUTO

di **Cesare Maria Mannucci**

foto [Getty Images, Sutton-Images.com](#)

Se **Ross Brawn** ha gettato i semi per la nascita del nuovo team Mercedes di F.1 basato a Brackley, è stato **Paddy Lowe** a fare crescere la pianta e poi a raccoglierne i frutti. Chiamato proprio da Brawn per ricoprire il ruolo di direttore tecnico nel giugno del 2013, il suo arrivo ha coinciso nel 2014 con l'adozione della Formula Hybrid e con l'inizio dei successi seriali della Mercedes in F.1, culminati con la conquista dei due titoli iridati nel 2014 e 2015. Dopo 20 anni trascorsi prima alla McLaren, oggi Paddy Lowe, a 54 anni, è probabilmente il tec-

**IN TALE CONTESTO
L'EFFICIENZA
ENERGETICA
RESTA
IL PARAMETRO
PRINCIPALE**

PADDY LOWE

”

nico di riferimento in F.1. Più pragmatico rispetto ad Adrian Newey, ha portato il team Mercedes ad un livello di perfezione tecnica, in precedenza raggiunto forse solo proprio dalla Ferrari dell'era Michael Schumacher-Ross Brawn. Ascoltiamolo con attenzione, per capire come gli attuali successi della Mercedes siano in realtà il risultato di un lavoro pianificato da tempo e di una cultura tecnica che oggi in F.1 detta ancora legge.

- **Terzo anno della Formula Hybrid. Come si è sviluppato il progetto Mercedes durante questo ar-**



co di tempo?

«Il primo anno la priorità, il tema tecnico più complesso da sviluppare, è stato l'alloggiamento di tutte le componenti della power unit in uno spazio abbastanza limitato. Abbiamo dovuto ripensare all'intero progetto in maniera radicale visto che anche l'impianto di raffreddamento è diventato molto diverso. Il secondo anno direi che è stata la fase dell'ottimizzazione, visto che sul modello 2014, per ragioni di tempo, molte soluzioni tecniche erano state realizzate in poco tempo, e non ci soddisfacevano. Abbiamo migliorato molte soluzioni tecniche che erano già presenti. Nel 2016 invece il tema tecnico è cambiato, il regolamento è diventato più stabile, quindi la priorità è diventata l'innovazione. Non è stato facile trovare nuove soluzioni al terzo anno. L'efficienza energetica ha dettato le regole per lo sviluppo della power unit e dell'intero progetto. Perché, per giudicare la validità degli attuali motori di F1, l'efficienza energetica rimane il parametro principale. A essa è strettamente connesso lo sviluppo dell'impianto di raffreddamento. Perché se le temperature funzionali di tutti gli apparati che compongono la power unit, rispettano i valori previsti, a beneficiarne è tutta la vettura. E non è facile, considerando le temperature che interessano le batterie. Dal punto di vista meccanico, invece, la vettura del 2014 era progettata e costruita pensando al dispositivo del Fric nelle sospensioni. Quando il sistema è stato abolito, la cosa ci ha creato parecchie difficoltà».

- Alla fine però l'abolizione del Fric non è stato un

IL TEMA TECNICO DI QUESTO TERZO ANNO DELLA FORMULA HYBRID È L'INNOVAZIONE

PADDY LOWE

”

LA ROSSA INSEGUE SENZA TREGUA, MA...

Il plot del terzo anno Hybrid resta basato sulla sfida della Ferrari alla Mercedes, nella foto Rosberg e Vettel. Ma per la Sf16-H sarà dura contrastare la W07. Nell'altra pagina, Paddy Lowe con Nico Rosberg

provvedimento così traumatico...

«No, perché a quel punto ormai quel dispositivo lo avevano tutti, ma abbiamo dovuto lavorare a fondo in numerose aree per riportare il sistema sospensivo all'efficienza che doveva assicurare e che aveva in precedenza».

- Perché tutte le Mercedes hybrid sono caratterizzate da triangoli delle sospensioni così larghi, almeno rispetto alle altre vetture?

«Il disegno delle sospensioni è ormai dettato principalmente da ragioni aerodinamiche; sembra ironico, ma questo è il modo come si progettano le vetture oggi. Ci siamo impegnati duramente per progettare una struttura migliore per ottenere benefici sul piano aerodinamico. Questo si può notare sia analizzando l'avantreno che il retrotreno della vettura. Confrontate la vettura 2014 con quella del 2016 e vedrete come, nel corso del tempo, alcune soluzioni concettualmente simili, sono state sviluppate in forma più estrema. Questa evoluzione è stata dettata da ragioni di efficienza aerodinamica».

- Lo scorso anno si credeva che la Ferrari avesse un vantaggio rispetto alla Mercedes quando si utilizzavano mescole più tenere. Concetto che aveva finito per diventare uno stereotipo. Quest'anno le cose sembrano andare diversamente ...

«È difficile da valutare con esattezza. Perché ogni gara fa storia a sé, presenta problematiche diverse. Il risultato di una corsa non può prescindere dall'assetto con il quale inizi a lavorare il venerdì. Perché se quello è sbagliato, poi sei costretto a recuperare



← e tutto il weekend di di gara viene condizionato da quella decisione. Nel 2014 avevamo la sensazione che con le gomme più tenere il nostro rendimento fosse debole. Ma, considerando la dinamica complessiva del veicolo, penso che quello fosse un problema meno grave di quanto non se ne sia parlato». - In Australia avete vinto anche grazie alla scelta di utilizzare in gara le gomme medie per entrambi i piloti. Singolare che nella scelta delle mescole fatta prima, Hamilton le medie non le avesse proprio scelte e avesse a disposizione solo un set che gli aveva imposto la Pirelli...

«La cosa è ironica, abbiamo vinto utilizzando un tipo di gomme che nei giorni prima non avevamo mai provato. Questo direi che è un aspetto interessante delle nuove regole. Perché abbiamo più libertà di scelta, visto che in corsa potremmo usare anche tre mescole diverse. Ma i team possono scegliere anche quali mescole utilizzare per tutto il weekend di gara. Quindi questo aumenta l'importanza del lavoro di simulazione che si fa alla factory. In Australia non ci aspettavamo di correre con le gomme medie. Il loro uso non era previsto nella nostra strategia iniziale. Ma considerando come le prime fasi di gara erano evolute e la successiva sospensione

della corsa, hanno reso quella mescola, "La Mescola" per cercare di vincere. Eravamo rilassati quando abbiamo preso quella decisione, perché durante i test di Barcellona avevamo utilizzato circa 68 set di gomme medie! Quindi sapevamo come si comportavano sulla nostra vettura, che rendimento avevano e che prestazioni consentivano. E che erano uguali a

quelle dell'anno precedente. Così, anche se quella non era stata la nostra prima scelta, sapevamo che potevamo contare sulla base delle prestazioni del 2015».

- Durante l'inverno la Mercedes ha enfatizzato gli accordi di collaborazione tecnica con Qualcomm e Pure Storage. La nuova frontiera tecnica passa da Internet e dall'elaborazione dei dati?

«L'accordo con Qualcomm ci permette di scaricare i dati funzionali della nostra vettura in modo decisamente più rapido grazie ad un nostro network wifi appositamente dedicato. Questo ci consente di analizzare i dati più velocemente, soprattutto quelli relativi al funzionamento delle gomme. Che con dei sistemi più tradizionali, richiederebbero molto più tempo per essere scaricati. Con il sistema precedente, dovevamo aspettare almeno 20 minuti dopo la fine di ogni sessione per avere a disposizione quei dati. Adesso invece gli abbiamo subito. Quindi possiamo fare simulazioni più precise avendo più tempo a disposizione per elaborarle. Con Pure Storage, invece, utilizziamo i loro sistemi per immagazzinare



CIRCA LA SCELTA DELLE MESCOLE, HA ACQUISITO IMPORTANZA IL LAVORO DI SIMULAZIONE

PADDY LOWE



IL TARGET È RESTARE I MIGLIORI

Sotto, Nico e Lewis, i Paddy boys. Sopra, Lowe dice la sua e, a destra, è con Lauda. Il target è far restare le W07 al top, in alto



i dati. Si tratta di uno step ulteriormente evoluto rispetto agli hard disk. Abbiamo la tecnologia nel box, i dati immagazzinati alla factory ma tutto avviene più velocemente. Ancora una volta a beneficio delle nostre simulazioni, di carattere tecnico e di strategia di gara».

- Analizzando lo sviluppo della nuova W07 dal primo test di Barcellona al Gp vittorioso del Bahrain, si direbbe che, seppure in presenza di un regolamento tecnico stabile, il vostro sviluppo sia stato addirittura accelerato rispetto agli anni precedenti...

«È una cosa di cui vado orgoglioso. La nostra vettura mostra sempre soluzioni innovative e originali. Quest'anno le soluzioni più visibili sono state quelle che hanno interessato il musetto e il fondo. Erroneamente si potrebbe pensare che quando un regolamento è stabile ci siano meno opportunità per innovare. Invece è vero il contrario. La nostra sezione aerodinamica ha fatto un lavoro eccellente, il più innovativo tra tutte le vetture presenti. Nonostante partissero da una posizione di vantaggio, hanno spinto tantissimo in ricerca. Perché è nella natura delle cose. Le innovazioni portano sempre ad un aumento delle prestazioni, ma anche dei rischi, perché stai facendo



una cosa nuova che non conosci a fondo. Quando si parla di innovazione, è sempre una strada difficile, perché è più facile sbagliarsi. E dopo le cose possono solo peggiorare. Per questo per un team che era già al vertice, per degli aerodinamici che avevano già fatto un lavoro eccellente, realizzare una tale mole di lavoro che poi si è rivelata valida, è un grande parametro indicatore».

- Lo scorso anno il musetto della Mercedes era stato definito un'opera d'arte. Quello di quest'anno ha pure estremizzato quelle forme e quei concetti...

«Il musetto e anche la sospensione anteriore dimostrano come la collaborazione tra gli aerodinamici e gli altri tecnici sia integrata e funzioni al meglio. L'aerodinamica non riguarda solo le forme della carrozzeria, ma anche come le parti sono costruite. Ogni forma aerodinamica ha bisogno della collaborazione degli ingegneri che si occupano della struttura da un punto di vista costruttivo. Che ne determinano i volumi. Per un sistema sempre più integrato. Anche le sospensioni devono rispondere a dei criteri strutturali molto esigenti, determinati da finalità aerodinamiche. Guardate i piloni di supporto dell'ala anteriore, la loro forma, come sono integrati al musetto. Si tratta di una struttura mol-

to complessa da realizzare, perché per ragioni aerodinamiche ci servono dei piloni di supporto molto stretti. Quello è un lavoro fantastico il cui merito è di chi si occupa dei sistemi costruttivi, non degli aerodinamici. Sono due strutture diverse ma che lavorano in maniera estremamente coesa. Che influenza molto le prestazioni della nostra vettura».

- Come spieghi gli enormi progressi cronometrici di quest'anno rispetto ai due precedenti campionati? Te li aspettavi?

«Diciamo che ogni anno, un team riesce a migliorare la propria efficienza aerodinamica di circa il 10%. È quello che è successo negli ultimi anni, in presenza di un regolamento stabile. Oggi ci sono vetture che hanno raggiunto un tale valore di deportanza che non si vedevano da almeno 20 anni. Parlando di regole per il 2017, abbiamo avuto un comportamento molto aperto, anche se pensiamo che il concetto tecnico scelto non sia quello corretto. Le attuali vetture non sono le più veloci nella storia della F1. Ma sono quelle che costantemente, nell'arco della gara, hanno a disposizione la maggiore potenza nella storia della F1 moderna. E sono quelle che, analizzando questo periodo di tempo, sono in grado di generare la maggiore downforce che mai si sia vista. L'unico punto debole che presentano rispetto al passato, è il peso, che è troppo elevato. Oggi al via una vettura carica 90-100 kg di benzina. Sono circa 125 litri di carburante in più, che in passato non c'era, visto che vigevano i rifornimenti. I valori di aderenza forniti dalle attuali gomme, non sono gli stessi di quando in F1 c'erano diversi fornitori in guerra tra di loro e a ogni gara portavano gomme diverse, realizzate per le specifiche di ogni team. Questa non è una critica alla Pirelli che sta facendo un buon lavoro. È il regolamento che è diverso, visto che ora siamo in regime di monogomma. Per questi precisi motivi tecnici le attuali vetture non sono ancora le più performanti tra quelle mai viste in F1. Ma sono molto vicine dall'esserlo (come dimostra anche il nuovo record ottenuto da Hamilton in Bahrain ndr). Secondo noi, la direzione delle regole 2017 avrebbe dovuto essere quella di ridurre il peso, ridurre la downforce e aumentare il grip meccanico proveniente dai pneumatici. Da questo punto di vista realizzare gomme più larghe è una cosa positiva per il grip meccanico. Per noi la formula regolamentare giusta sarebbe stata: meno peso, meno downforce, e più grip proveniente dalle gomme».

- Non avreste preferito anche una revisione del tema energetico, più simile a quanto accade nel regolamento tecnico del Wec?

«Parlando di potenza, il regolamento vigente in F1 è stato pianificato molto bene. Il limite di 100 k di benzina per ora sul flusso erogato, ha consentito di raggiungere importantissimi e storici traguardi

QUESTE SONO LE F1 CHE NELL'ARCO DI GARA HANNO A DISPOSIZIONE LA MAGGIOR POTENZA DELL'ERA MODERNA

PADDY LOWE

”

LA GESTIONE DEI CAVALLI DI RAZZA

Non è facile per la Mercedes gestire la rivalità tra Rosberg e Hamilton, sopra. E l'impulso razionale che può dare il team, a sinistra Lowe a colloquio con Toto Wolff, resta fondamentale

nel progresso tecnico. Non solo della F.1. Perché tutti sono stati costretti a lavorare ossessivamente per migliorare l'efficienza energetica. Gli attuali motori hybrid sono più efficienti del 45% rispetto ai precedenti V8 atmosferici. Nei prossimi anni, questo valore raggiungerà il 50%. Sul pianeta terra non esistono motori più efficienti dal punto di vista energetico di quelli che abbiamo oggi in F.1. Comprese le vetture hybrid stradali. Le F.1 attuali hanno davvero segnato una linea di riferimento. Si tratta di una storia e di una tecnologia fantastiche, un miglioramento che con il tempo si riverserà verso il basso. Non vedo nessuna ragione per cambiare l'attuale regolamento dei motori. Tutti i quattro Costruttori di motori presenti si sono impegnati a mantenere le regole stabili. Anche se, negli ultimi anni, altri invece hanno cercato di cambiare queste regole ripetutamente...».

- Come è stato il tuo passaggio dalla McLaren alla Mercedes?

«Devo ringraziare Ross Brawn, un tecnico fantastico e un grande gentleman. Mi ha accolto nel team migliore dei modi, mi ha permesso di acclimatarmi

progressivamente, avevamo una fantastica relazione lavorativa. Senza contare quello che ha fatto prima. Quando ha messo in piedi il team, ha organizzato le cose e da lì poi siamo partiti. Considerando il successo che abbiamo oggi, è una cosa da ricordare. Ora sento che posso aggiungere la mia esperienza a questo continuo processo migliorativo. È stato fantastico riuscire a far-

lo. Trasformare questo grande team nella squadra che ha vinto gli ultimi due campionati del mondo».

- Dove ritieni che la Mercedes possa ancora migliorare?

«In passato abbiamo avuto problemi di affidabilità e in questa area adesso abbiamo fatto molti progressi. Negli ultimi anni abbiamo ottenuto molte vittorie, stabilito primati. Migliorando i risultati dal 2014 al 2015. È positivo che abbiamo ancora questa mentalità, questo desiderio, ossia fare ancora meglio nel 2016. Direi che un momento estremamente soddisfacente lo abbiamo vissuto quest'anno nei test invernali a Barcellona. In palio non c'erano vittorie o punti, ma, considerando dove eravamo tre anni prima, riuscire a percorrere più di 6000 km in 8 giorni senza nessun problema tecnico, lo considero un traguardo incredibile. Ma tra un paio di anni anche questo diventerà un obiettivo normale e sarà necessario cercarne un altro da raggiungere»

- Colin Chapman diceva che la vettura migliore del mondo era quella che si rompeva un metro dopo la bandiera a scacchi...

«Esatto, ma le cose oggi non funzionano più così. Quando abbiamo finito i test invernali, uno dei miei tecnici mi ha detto, e pensavo che scherzasse: "La vettura è ovviamente troppo pesante...". Era una



DEVO DIRE GRAZIE A ROSS BRAWN CHE MI HA ACCOLTO NEL TEAM MERCEDES NEL MIGLIORE DEI MODI

PADDY LOWE



ALLA MERCEDES DA META' 2013

Alla McLaren dal 1993, Lowe ne è divenuto capo tecnico nel 2005 restando nel team fino al passaggio alla Mercedes Gp. dal 3 giugno 2013, in veste di direttore tecnico

considerazione in stile Chapman. Oggi le vetture non si progettano con la stessa filosofia che aveva Chapman alla Lotus. Lui era un genio, un grande pioniere, ma ora le cose dal punto di vista tecnico sono molto diverse. La F.1 è diventata un ambiente tecnicamente più complesso, sofisticato. Progettare le vetture moderne è più difficile, complicato. L'industria dell'auto non lavora più come ai tempi di Chapman».

- Oggi anche il regolamento ha assegnato al fattore affidabilità un ruolo prioritario.

«Non è l'unico, la ricerca delle performance è parimenti importante. Ma devi stabilire gli obiettivi per come raggiungere l'affidabilità, nei parametri previsti dal regolamento. Che complessivamente è forse più difficile da ottenere che la pura performance su un giro. Risultare affidabili è meno glamour che sembrare veloci. Uno considera l'importanza dell'affidabilità solo quando si ritira, quando ha un problema. La pole position fa sempre più notizia che una gara portata a termine».

- La Mercedes ha saputo interpretare meglio di altri il tema dei motori hybrid, in particolare dell'unità Mgu-H. Nel 2014 e 2015, Ferrari, Renault e Honda ci avevano capito poco sulla funzionalità di questo dispositivo...



«Il nostro reparto motori di Brixworth ha fatto un lavoro eccellente sul propulsore hybrid. Questo è il frutto di molti anni di studio e di preparazione. Ma tutto è partito attraverso la realizzazione del Kers, dell'unità Mgu-K, che è stato il primo dispositivo hybrid adottato in F1. È stato lo studio del kers che ha gettato le basi successive degli altri dispositivi, dei presupposti che hanno poi dato vita alla Formula Hybrid. Perché nella progettazione e costruzione del kers hai già presenti tutte le problematiche. Come realizzare le batterie, i motori elettrici, come metterli in relazione, come renderli più efficienti e adattabili ai diversi circuiti. Nel kers erano già presenti tutte queste problematiche ad esclusione del turbo».

- La Mercedes è l'unico Costruttore di motori che produce il proprio turbo...

«È stata una scelta precisa. Utilizzare la propria tecnologia a disposizione per portarla al limite. Per questo abbiamo deciso di costruirci in casa il turbo e l'apparato di sovralimentazione e svilupparlo in maniera autonoma».

- Le Mercedes degli ultimi anni sono state progettate da Aldo Costa, che la Ferrari, invece, aveva mandato via. Un progettista italiano che lavora con un team inglese... di regola succede il contrario. Che qualità hai trovato in lui?

**PIENA SINTONIA
CON ALDO COSTA**

Sopra, tempesta di cervelli in casa Mercedes con Paddy Lowe a colloquio con il tecnico italiano Aldo Costa, proveniente dalla Ferrari, col quale ha un ottimo rapporto professionale

«Ho conosciuto Aldo Costa dai tempi in cui entrambi eravamo nell'organo di lavoro del gruppo tecnico, e che si occupava di regolamenti. L'ho sempre rispettato, l'ho sempre considerato una persona molto competente. Quando la Ferrari lo ha lasciato andare via, confesso che per me è stato una specie di shock. Ross Brawn lo ha chiamato alla Mercedes, Costa ha ricoperto un ruolo strumentale importantissimo nel creare la nostra cultura tecnica delle competizioni, nello stabilire i corretti standard di progettazione in diversi aspetti del progetto e nella realizzazione delle vetture prodotte dal nostro team. Perché la nazionalità non conta, non ha nulla a che vedere con il talento».

- Pur essendo l'emanazione diretta di un grande Costruttore, il team Mercedes appare come una struttura più semplice, accessibile, meno politica rispetto alla realtà di altre grandi squadre, che rappresentano altri Costruttori. Come se fosse un team indipendente...

«Lo consideriamo un complimento ed è la chiara indicazione della struttura che abbiamo voluto creare. Certo, abbiamo un Consiglio di amministrazione della Daimler che ha creato il sistema e le condizioni perché questo team nascesse. Ma loro rispettano Toto Wolff, le sue decisioni e il lavoro fatto. Dal consiglio di amministrazione riceviamo un grande supporto invece che delle interferenze. E questo è fantastico».

- Lewis Hamilton per ora ha vinto entrambi i campionati con il regolamento tecnico della F. Hybrid. La cosa è relazionata con il suo stile di guida?

«Non credo che ci sia una cosa in particolare del regolamento della F.Hybrid che si addica allo stile di guida di Hamilton. Oggi corriamo in un contesto tecnico molto diverso appena alcuni anni fa. Eppure Hamilton è sempre ai vertici, come accadeva anche con il motore atmosferico. Ora ai piloti è richiesta un'attività più tecnica e loro devono guidare in modo diverso. È tutto più complicato. Oggi Hamilton deve svolgere una serie di compiti che sono molto più complicati e complessi rispetto a quando è diventato campione del mondo nel 2008 o di quello che facevano i piloti negli Anni 90. Hamilton è un talento naturale nella guida, in termini di caratteristiche basiche per un pilota. Mi riferisco alla gestione dello sterzo, della frenata, l'esperienza in gara. Ma allo stesso tempo bisogna riconoscere la sua abilità nel gestire al meglio i nuovi sistemi complessi che sono apparsi in F1, come i recuperi di energia. Guarda il volante e quanti controlli adesso ci sono sopra. Il carico di lavoro che oggi pesa sul pilota è completamente diverso rispetto al passato. C'è la stessa differenza di guidare un vecchio aereo Spitfire della seconda guerra mondiale con un moderno caccia a reazione». ●

**STIMO ALDO COSTA:
LUI OCCUPA
IN MERCEDES
UN RUOLO
PROGETTUALE
IMPORTANTISSIMO**
PADDY LOWE

I segreti della Mercedes

DALL'INNOVATIVO SISTEMA DI INIEZIONE HCCI ALLA SCATOLA DEL CAMBIO MODULARE CHE INTEGRA DIVERSI ELEMENTI. SOLUZIONI CHE PERÒ ANCHE LA FERRARI SEGUE CON LA NUOVA SF16-H

Testi e disegni **Craig Scarborough**

Il regolamento attuale in F.1, ormai alla terza stagione, limita la portata di carburante ad appena 100kg/h con un consumo massimo ammesso di carburante di 100Kg a gara. Si ottiene così una riduzione del consumo superiore al 30%, costringendo a motori così efficienti da far bastare il carburante per una gara intera. Nel 2014, e fino all'inizio del 2015, i costruttori di motori avevano seguito le vie convenzionali per far funzionare i motori a combustione interna con così poco carburante, cosa che naturalmente ne riduceva la potenza, per cui dovevano fare qualcosa di radicale per aumentarne la potenza. Verso la metà del 2015 si pensa che il punto di svolta l'abbia raggiunto la Mercedes Amg F.1 nelle migliorie apportate per Monza: si passava da un motore a benzina ad accensione comandata a qualcosa di più simile a un diesel ad accensione per compressione. Usando una tecnologia di combustione chiamata Hcci, (accensione per compressione a carica omogenea), tecnologia sviluppata per vetture stradali che non richiede la candela per tutto il processo di combustione. Passato l'inverno era chiaro che anche la Ferrari aveva adottato la stessa tecnologia lasciando gli altri due costruttori in affanno per mettersi in pari.

Dal 2014 è formula a combustione efficiente

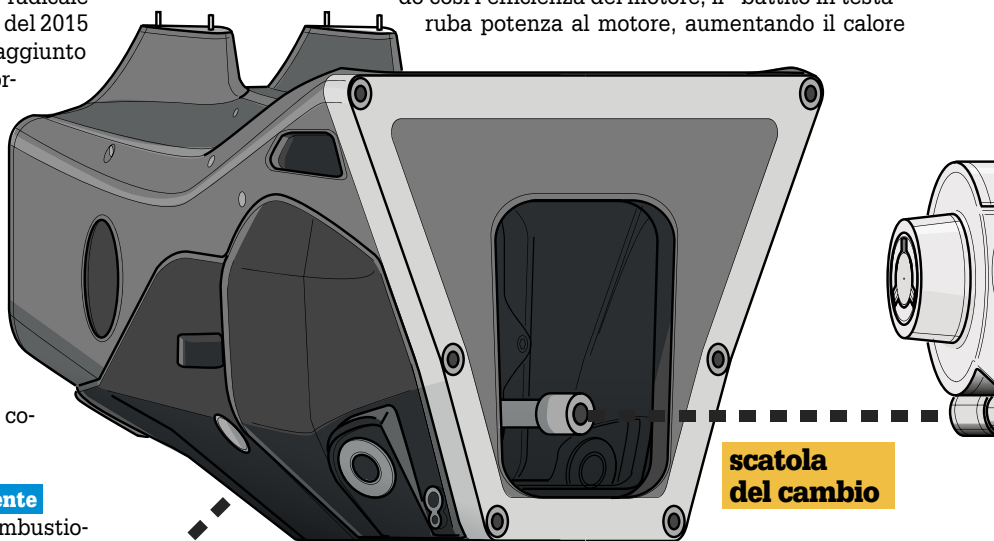
In un motore a benzina tradizionale, la combustione avviene per accensione comandata (SI), vale a dire la miscela aria/carburante viene accesa da una scintilla elettrica. Con una candela centrale, la miscela si accende e la combustione inizia dalla candela e si irradia verso il perimetro della camera di combustione. La potenza

SCATOLA DEL CAMBIO IN DIVERSI MATERIALI

Involucro esterno in carbonio, struttura interna invece realizzata in titanio.

A questa, esternamente è applicato il carter che contiene il perno e il bilanciere per la sospensione posteriore

ottenuta dalla combustione del carburante si prolunga per la durata della combustione stessa, per cui si ha una fase di espansione relativamente lunga e lenta. Si tratta di un metodo efficace, anche se il processo può essere disturbato da eccesso di calore o pressione all'interno del cilindro. Se il calore o la pressione nel cilindro sono eccessivi, soprattutto in assenza di carburante nella camera di combustione, il motore "batterà in testa". Ciò avviene quando il carburante brucia spontaneamente prima che si accenda la scintilla, compromettendo così l'efficienza del motore, il "battito in testa" ruba potenza al motore, aumentando il calore

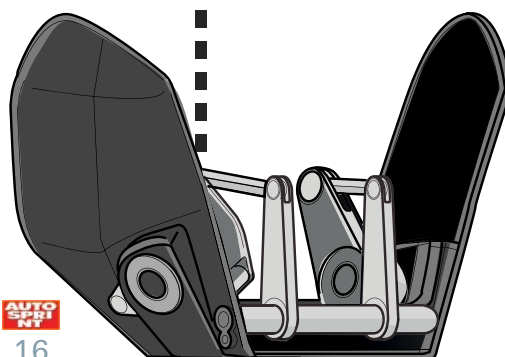


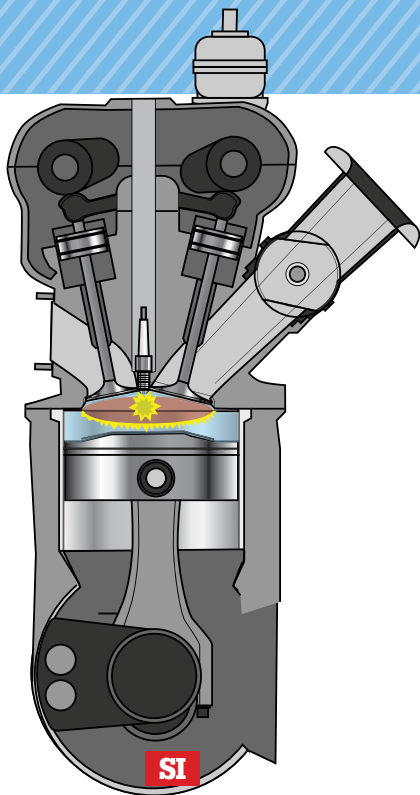
scatola del cambio

carter delle sospensioni



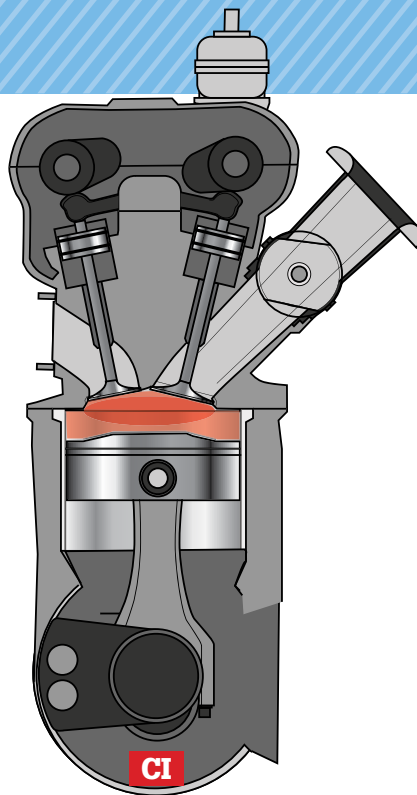
elemento di carenatura





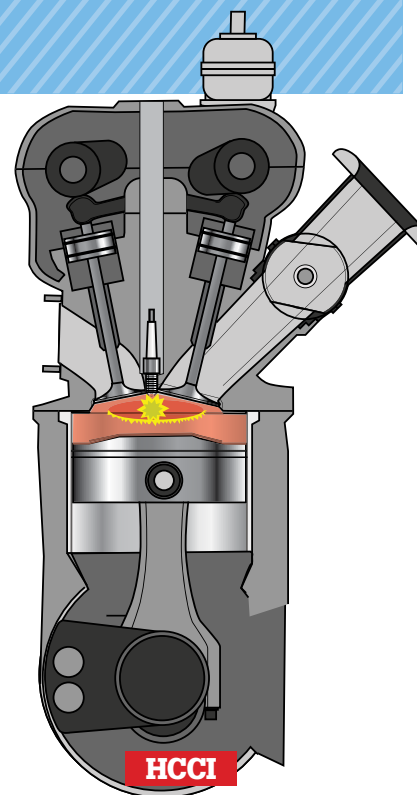
SI

**iniezione a benzina
la combustione avviene
dalla candela**



CI

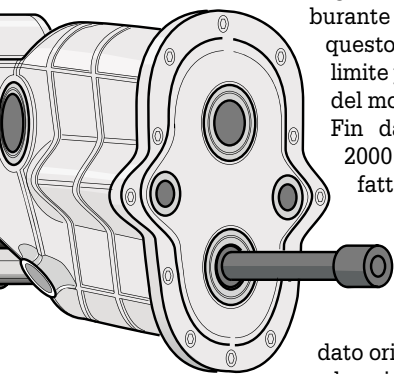
**Iniezione compressione Diesel
la combustione
è istantanea**



HCCI

**iniezione semi compressione
la combustione avviene
insieme alla candela
in modo istantaneo**

all'interno del cilindro fino a causare danni alle parti interne del motore. Con una F.1 che dal 2014 è diventata una formula a combustione efficiente e con l'esigenza di avere una potenza ancora maggiore, il battito in testa è diventato il nemico della messa a punto del motore convenzionale, con i team che richiedono una tecnologia intelligente per il carburante per ridurne l'effetto,



questo resta comunque un limite per la messa a punto del motore convenzionale. Fin da metà degli Anni 2000 la Mercedes Benz ha fatto ricerche sulla tecnologia Hcci, nota anche come motori a ciclo DiesOtto dai nomi dei due tedeschi che hanno dato origine ai motori diesel e benzina rispettivamente.

Con questo metodo, la combustione ha luogo sia con la scintilla che con una compressione simile a quella del diesel. In un motore diesel la combustione ha luogo per accensione per compressione (CI), dove la miscela aria/carburante viene compressa finché non si accende spontaneamente. La potenza non viene più creata dalla fiamma che si propaga dalla candela, ma si crea istantaneamente in tutto il cilindro. Ciò richiede alte temperature e pressioni all'interno del cilindro, proprio l'opposto di ciò che avviene nell'accensione comandata a benzina. Tuttavia, i diesel richiedono un carburante pesante e il ciclo di combustione è relativamente lento, per cui i giri sono limitati, come pure la potenza tota-

I TRE TIPI DI INIETTORE A CONFRONTO

Tre tipi di iniettori a confronto: dal tradizionale iniettore per motori a benzina, al dispositivo sui motori Diesel, sino all'innovativo sistema Hcci. Nuova frontiera della ricerca motoristica in F.1

le. Con l'accensione Hcci si ha un mix dei 2 metodi di accensione, il cilindro viene riempito con una miscela molto efficiente di benzina e aria, il mix viene compresso a temperature e pressioni molto più alte di quello che sarebbe normale in un motore SI, poi l'accensione avviene sia per compressione della miscela che per accensione della scintilla. Come in un diesel la combustione avviene istantaneamente in tutto il cilindro e, poiché si brucia benzina, il ciclo termodinamico è rapido e potente. A tutti gli effetti si tratta di un "battito in testa" controllato in un motore a benzina ad accensione comandata, con il battito usato per creare potenza invece di comprometterla. Ciò produce un motore più potente, ma con pressione e temperatura maggiori rispetto a un normale motore ad accensione comandata, il carburante deve essere molto diverso dalla benzina di un motore ad accensione comandata e ci deve essere un enorme controllo su temperatura e pressione in modo che l'accensione avvenga nel momento perfetto.

Con il dispositivo Hcci migliora la combustione

È quest'ultimo elemento a diventare cruciale per l'introduzione dell'accensione Hcci in F.1. Negli assetti delle vetture stradali, il motore può usare sistemi a compressione variabile, tempistica variabile delle valvole, per controllare il momento dell'accensione. Queste tecnologie sono proibite in F.1, per cui si rende necessario un mezzo per controllare la temperatura e/o la pressione nel cilindro in modo da avere una combustione accurata. In F.1 è probabile che ciò avvenga attraverso la temperatura, per l'accensione Hcci è necessario che il carburante sia riscaldato ben al di sopra della sua

solita temperatura, per ottenere pressione e temperatura giuste per la combustione Hcci. Poi per mettere a punto la combustione, variare la temperatura del carburante fornirà un controllo preciso. Ciò potrebbe avvenire tramite un secondo canale di alimentazione agli iniettori, alimentando carburante più freddo per poi miscelarlo nell'iniettore. È un processo questo che richiede un alto livello di precisione dell'Ecu, in quanto qualsiasi imprecisione porterebbe a una combustione intempestiva con conseguente perdita di potenza nonché possibili danni al motore. Per un moderno motore di F.1 queste sono le condizioni perfette di combustione, il turbo consente una maggiore pressione nel cilindro, c'è l'esigenza di una miscela carburante/aria efficiente e la tecnologia fornita da Ecu e carburante procura il mezzo per una combustione di precisione. La collaborazione tra Mercedes F.1, il suo settore vetture stradali e Petronas come partner per il carburante ha consentito l'introduzione dell'accensione Hcci a Monza nel 2015. Le voci diffuse poi in inverno di un motore Ferrari costruito per pressioni dei cilindri incredibilmente alte e le immagini pubblicate durante i test telemetrici di tale motore che mostravano alte temperature del carburante e canali di alimentazione multipli suggeriscono che anche la Ferrari abbia introdotto l'Hcci nella sua power unit. Inoltre i problemi nelle prove con i suoi customer team della power unit 2016 in lotta con questo carburante aggressivo nei loro serbatoi aggiungono peso alla teoria che il carburante sia sostanzialmente diverso, con un'alta probabilità di essere stato riformulato per l'Hcci.

IL SISTEMA HCCI APRE NUOVE FRONTIERE ANCHE IN MATERIA DI QUALITÀ DEL CARBURANTE

Anche Renault e Honda ora studiano l' Hcci

Ma questo è legale? Il regolamento è vago riguardo l'accensione, perché è stato scritto in mente l'accensione comandata. Sono permesse una sola candela e un solo iniettore per cilindro, requisito questo soddisfatto da questi sistemi. Poi esiste un'affermazione espressa vagamente nell'art. 5.11.1 secondo cui "l'accensione è permessa soltanto tramite una singola candela per cilindro", si può forse sostenere che il sistema Hcci usa anche la compressione per l'accensione, anche se si usa ancora la candela. È una zona grigia difficilmente contestabile, se non già accettata dalla Fia. Renault ha in programma un grande miglioramento della "combustione" per il Gp Canada e anche Honda ha ancora monete da spendere nella stagione. Sembra che ora l'Hcci sia un segreto di Pulcinella nella F.1 per i due top team, con Renault e Honda che intendono seguire la stessa strada. L'impressionante aumento del 30% di efficienza nella F.1 in seguito alle nuove norme continua a stupire, anche se con una tecnologia tenuta nascosta, quando l'Hcci è, invece, la strada ovvia: ci si dovrebbe vantare di questa tecnologia davanti al vasto pubblico. ●



Mercedes cambio integrato

NELLA STRUTTURA DELLA TRASMISSIONE SONO COMPRESSE DIVERSE FUNZIONI. PRODOTTI IN DIVERSO MATERIALE

Il direttore tecnico della Mercedes, Aldo Costa, negli ultimi due anni ha realizzato nel cambio un'idea che aveva proposto per la prima volta quando era alla Ferrari. Non c'è un'unica unità per scatola del cambio e gruppo ingranaggi, ma questi sono divisi in due parti distinte: un involucro esterno in fibra di carbonio con all'interno una scatola separata in titanio che contiene il gruppo ingranaggi. Questa struttura è nota come "sistema a cartucce" e per il 2016 un cambio di nuova concezione sviluppa ulteriormente questo sistema con la sospensione interna che ottiene la sua cartuccia.

In un tipico cambio da F1, la coppia dal motore passa attraverso l'albero lungo fino al cambio, posizionato verso la parte posteriore dell'alloggiamento. Fin dalla fine degli anni 2000 i cambi sono diventati più lunghi per dare una linea più snella alla parte posteriore dell'auto. Ciò crea un enorme spazio vuoto all'interno della parte anteriore dell'alloggiamento che, da quando si è passati alla sospensione posteriore pull rod ora contiene bilancieri, molle e ammortizzatori. Un problema per i meccanici è rappresentato dal fatto che, per rimuovere il gruppo ingranaggi, si devono rimuovere prima questi componenti della sospensione in modo da creare spazio

per tirar fuori il gruppo ingranaggi attraverso la parte anteriore della scatola del cambio. Ciò richiede tempo e il controllo della sospensione dopo che è stata rimontata. Per molti anni sia la Ferrari che la Toro Rosso per la sospensione interna hanno usato piastre di montaggio separate che si imbullonano o al motore o al cambio, consentendo così di rimuovere molle e ammortizzatori in un sol pezzo quando si lavora al cambio. Di conseguenza il gruppo ingranaggi si rimuove più velocemente e l'auto è pronta per la pista in meno tempo.

Se si guarda il nuovo cambio Mercedes si distingue una chiara linea mediana nell'involucro di fibra di carbonio che forma il cambio, questa parte inferiore di fibra di carbonio alloggia il perno e il bilanciere per il sistema pull rod. Pertanto è ragionevole aspettarsi che anche molle e ammortizzatori all'interno siano montati seguendo questo schema. Quando si rimuove il cambio, il team può rimuovere separatamente il modulo sospensioni e la cartuccia del cambio. Poiché la Mercedes ha investito pesantemente nel miglioramento delle proprie operazioni ai box, questo sistema rappresenta un'ulteriore area di investimento per una migliore preparazione del team al lavoro a bordo pista. ●

Ferrari rinnova la sospensione

SULLA NUOVA SF16-H LA SOSPENSIONE POSTERIORE È ARRETRATA RISPETTO AL CAMBIO. IL TIRANTE COSÌ NON DISTURBA IL FLUSSO

È chiaro che la Ferrari ha apportato grandi modifiche alla sua SF16-H rispetto all'auto del 2015. Una parte delle modifiche hanno riguardato il cambio e la sospensione posteriore, modifiche rivolte più all'aerodinamica che alla meccanica. Poiché per snellire la parte posteriore dell'auto è stata riconfigurata la power unit, si sono potuti rivedere anche il cambio e la sospensione posteriore per migliorare l'aerodinamica. Per la Ferrari ciò implicava rimodellarli entrambi per

tenerli lontani dal fondo davanti al diffusore. Come sottolineato al lancio dell'auto, il cambio è ora sollevato rispetto al fondo, con il risultato di uno spazio in più per dirigere l'aria sopra al diffusore. Il fondo della scatola è sollevato e avvolge gli ingranaggi senza formare una coppa. Si tratta di una strada seguita da altri team per le loro auto 2016. Ma per il 2016 anche la sospensione posteriore è ridisegnata in un modo molto intelligente. La versione del 2015 prevedeva il mon-

taggio di bilancieri, molle e ammortizzatori nel davanti del cambio. Questa soluzione peggiorava l'aerodinamica a causa del pull rod che passava sotto da sopra la sospensione posteriore. Poiché i team desiderano incoraggiare il flusso d'aria nel gradino che si forma sotto il cambio, l'accesso a quest'area si trova nell'angolo destro formato dal fondo e dalla carena della carrozzeria. Tuttavia questo è il punto esatto dove il pull rod tendeva a passare attraverso la car-

rozzeria per entrare nel cambio. Il questo modo il pull rod rappresentava un'ostruzione disturbando il flusso d'aria. La Ferrari ha ora montato la sospensione interna più indietro nella scatola del cambio. Lontana dal motore e più vicina agli ingranaggi, spostando così il pull rod lontano dall'intersezione critica della carrozzeria in una posizione che ostruisce meno. Ciò migliora l'aerodinamica e influisce poco sulla cinematica della sospensione posteriore, anche se la distribuzione del peso è spostata leggermente indietro, cosa che si può compensare con la zavorra. È probabile che la Ferrari continui a montare la sospensione su di una comune piastra di montaggio per permettere un'agevole rimozione del cambio. ●



PROSSIMO GP



DOMENICA 17 APRILE

GP CINA
ORE 8,00
DOPPIA DIRETTA
RAI E SKY

Circuito Shanghai, Cina
5451 m / 56 giri / ore 8.00

I PRIMATI

In prova: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'33"185 media 210,587 km/h

In gara: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'32"238 media 212,749 km/h

Distanza: R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1H29'12"420 media 205,185 km/h

IL GP SU SKY SPORT F1 E SUI CANALI RAI

VENERDÌ 15 APRILE

SkySportF1	libere 1	4.00
SkySportF1	libere 2	8.00
RaiSport1	libere 1	4.00
RaiSport1	libere 2	8.00

SABATO 16 APRILE

SkySportF1	libere 3	6.00
RaiSport1	libere 3	6.00
SkySportF1	Qualifiche	9.00
Rai2	Qualifiche	9.00

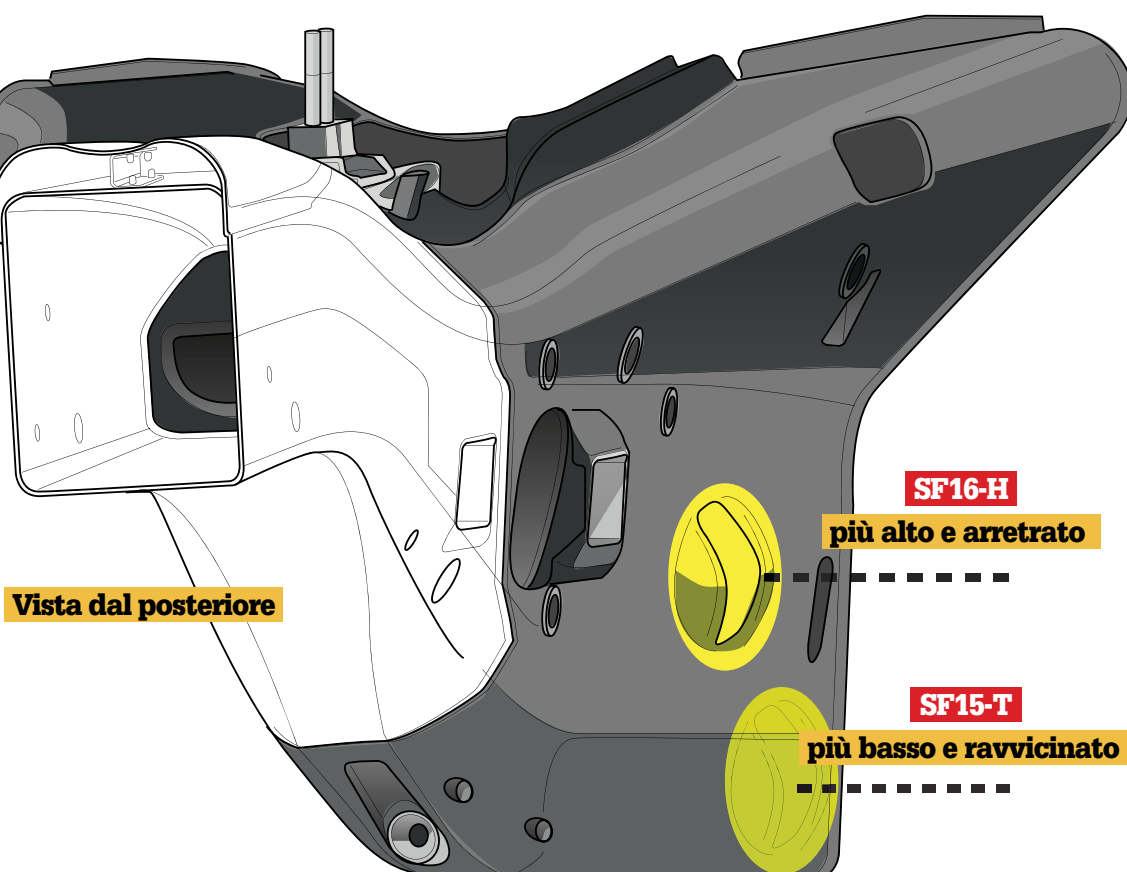
DOMENICA 17 APRILE

SkySportF1	Gara	8.00
Rai 1	Gara	8.00

IL GP CON

AUTO SPRINT

Diretta delle prove e della gara da venerdì 15 a domenica 17 aprile
su www.autosprint.it
e su [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)
e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)



Vista dal posteriore

SF16-H

più alto e arretrato

SF15-T

più basso e ravvicinato

Ferrari almeno piovesse!

A SHANGHAI IL METEO PROMETTE PIOGGIA: L'IDEALE PER RIMESCOLARE LE CARTE E RIBALTARE LE GERARCHIE DOPO UNA VIGILIA IN PIENA ANSIA DA PRESTAZIONE





KIMI, IL PIÙ VOTATO SUL NOSTRO SITO

Reduce dal secondo posto in Bahrain, Kimi Raikkonen, a lato con Arrivabene, occupa adesso la quarta piazza nel Mondiale con 18 punti. La scorsa settimana sul nostro sito internet abbiamo lanciato il sondaggio vota il tuo pilota preferito nella F1 2016. E proprio il finlandese della Ferrari, per ora, è al comando nella classifica delle preferenze



di **Andrea Cordovani e Cesare Maria Mannucci**

foto Colombo, Sutton-Images.com

A Shanghai dovrebbe piovere. Meno male diciamo noi. Perché vista la superiorità messa in mostra dalla Mercedes in Bahrain, probabilmente la pioggia al momento può essere l'unico fattore per rimescolare le carte in tavola e le gerarchie di forza. Il circuito cinese è molto difficile ed esigente per la meccanica, per via del suo rettilineo lungo 1202 metri. Prepariamoci a punte di velocità massima elevatissime, persino maggiori dei 340,5 km/h registrati a Sakhir. La Ferrari ci arriva dopo le rotture alle power unit lamentate in Australia e Bahrain. Considerando che in Cina il propulsore è sollecitato molto di più, un motivo di apprensione per il Cavallino, che con Vettel utilizzerà già la seconda delle power unit, tra le 5 ammesse prima di incorrere in penalità. Al momento solo Vettel e Alonso - per via dell'incidente a Melbourne - sono già dovuti ricorrere al secondo motore.

La Ferrari ha comunicato una spiegazione sul cedimento occorso a Vettel durante il giro di ricognizione con il distinguo tra causa ed effetto. Come se non fosse così per ogni rottura correlata alla meccanica.

La realtà è che mentre i motori di Haas e Sauber ancora non hanno palesato problemi - Toro Rosso utilizza i motori 2015 quindi non conta - una Ferrari si è dovuta ritirare già due volte nelle prime due gare di campionato. Dimostrazione che sui motori ufficiali ci sono probabilmente soluzioni diverse o probabilmente che lavorano entro parametri più elevati. Assodato comunque che per regolamento, al momento della omologazione, un Costruttore non può omologare motori diversi.

Ma la nuova frontiera per i propulsori hybrid si chiama Hcci, l'innovativo sistema di iniezione che vi spieghiamo nel dettaglio in altra parte del giornale. La Mercedes lo avrebbe già adottato, per la precisione da Monza 2015, la Ferrari studia da tempo la cosa ma ancora non è ufficiale se lo abbia già adottato o meno. Un po' come i cornetti di aspirazione ad altezza variabile, adottati da Maranello con un anno di ritardo, perché la precedente posi-

zione dello scambiatore, ne impediva l'utilizzo. Se a Shanghai ploverà realmente, come le previsioni meteo indicano, la Ferrari potrà però contare sul fattore Vettel. Il pilota più bravo di tutti quando c'è da correre sotto la pioggia, in condizioni di aderenza precaria. Di sicuro per la Ferrari il Gp della Cina rappresenta già una gara determinante, anche se siamo solo al terzo Gp di campionato, perché alla coppia Rosberg-Hamilton non si possono regalare altre battute di arresto, altre caselle vuote nel tabellone dei punti.

MARANELLO: UNA VIGILIA MOLTO AGITATA

Rossa con l'ansia da prestazione

Una power unit in meno da utilizzare nella rotazione. Ma anche una piccola certezza in più per la Ferrari alla vigilia del Gp di Cina, terzo round di un Mondiale F1 già molto Mercedes-centrico. Non è stato un cedimento strutturale quello che ha messo kappao Sebastian Vettel nel giro di schieramento del Gp del Bahrain. La rottura della valvola nel giro di ricognizione? È l'effetto, non la causa hanno abilmente sintetizzato a Maranello dopo i controlli effettuati martedì al ritorno dal Bahrain, sulla power unit del pilota tedesco. Decodificando: è stata un'avaria elettronica a determinare la rottura della valvola di scarico. Sono stati dei parametri errati di funzionamento del motore innescati da una somma di circostanze che non erano state contemplate a mandare in fumo ogni speranza in mezzo al deserto. Un'avaria dell'elettronica ha determinato il ko della valvola. A Maranello sostengono che si siano verificate condizioni eccezionali: il rammarico più grande è non averle previste perché si debbono sempre disegnare tutte le variabili e gli scenari possibili. E in questo Mondiale dove è già abbastanza ovvio che la Ferrari ha puntato tanto sulla prestazione, sono punti in meno e ansie in più nel confronto con la Mercedes. L'affidabilità è uno dei punti più a rischio a Maranello in questo inizio di stagione anche se è stato confermato che non esistono punti in comune con la rottura del turbo che ha stoppato Raikkonen in Australia. Due gare e due motori in fumo, cause diverse ma effetti identici. Con l'ansia da prestazione sulla SF16-H si è accesa la spia di una preoccupazione latente che toglie ore di sonno agli uomini del Reparto Corse.

LA FIA HA PERDONATO LA FERRARI PER IL GP AUSTRALIA

Condonati per il cartello

Buone notizie sul fronte disciplinare, nel senso che la Fia ha perdonato la Ferrari per il cartello in codice che era apparso durante il Gp di Australia. Charlie Whiting aveva garantito che ogni segnalazione sarebbe stata monitorata e analizzata se non contenesse un messaggio in codice, è così è stato. Nella seconda parte di gara, dopo l'interruzione per l'incidente tra Alonso e Gutierrez, a Vettel era stato mostrata l'indicazione "3.2 LFS6 P1" che chiara-

mente era una indicazione per un parametro che andava regolato. La Ferrari ha spiegato che quel codice corrispondeva ad una procedura per resettare il consumometro, che era andato in crisi dopo la prima interruzione. Un problema che avevano avuto anche altri team.

IN CINA RIECCO IL FORMAT IN VIGORE L'ANNO SCORSO

Qualifiche si torna al 2015

Al Gp della Cina, tornerà in vigore il sistema delle qualifiche in vigore nel 2015. A richiederlo sono stati tutti i team, questa volta all'unanimità. Si è rivelata così inutile l'ennesima riunione fiume tenutasi in Bahrain, dove Ecclestone, Todt e i team si erano espressi a favore di un nuovo sistema basato sulla somma dei due migliori tempi per ogni settore. Di fronte a questa richiesta così coesa, Fia e Fom hanno abbassato la testa, garantendo che non faranno ostruzione nel processo normativo - commissione F1 e votazione del Consiglio Mondiale - per consentire il ritorno al vecchio format già per il Gp del Cina. Anche perché in caso di mancanza di spettacolarità, Ecclestone e Todt avranno la scusa pronta che sono i team che si oppongono ad ogni novità, ad ogni tentativo per cercare di modificare il format dei Gp. A Shanghai dunque scompare il sistema ad eliminazione diretta, si torna al vecchio formato. Composto da tre momenti: Q1, Q2 e Q3, ad

FERRARI KAPPAO PER AVARIA ELETTRONICA
È stata un'avaria elettronica a determinare la rottura della valvola di scarico sulla Ferrari di Vettel durante il giro di ricognizione al Gp del Bahrain. Adesso Seb medita la riscossa in Cina



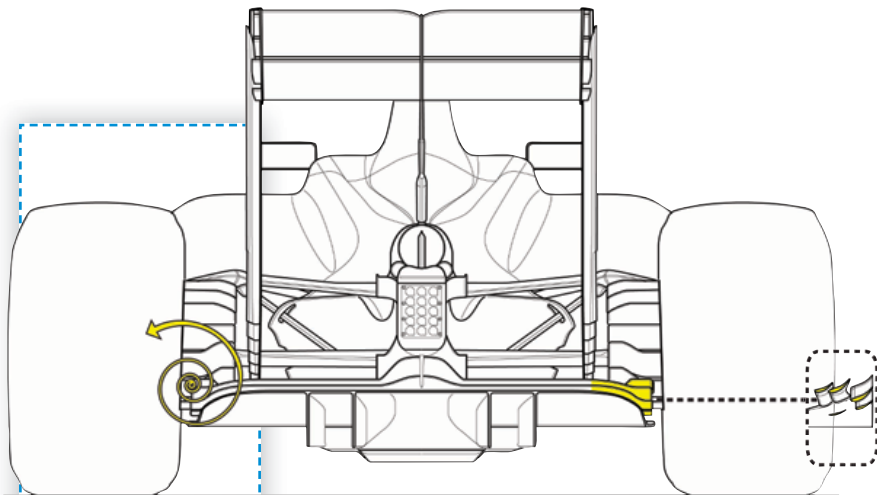
ogni settore si eliminano gli ultimi 6 piloti, i rimanenti 10 si giocheranno la pole position. Un sistema che di fatto non richiederà alla Pirelli di portare più treni di gomme. Come invece sarebbe stato - lo aveva chiesto Jean Todt - se fosse entrato in vigore il sistema basato sulla somma dei tempi o se fosse rimasto il format ad eliminazione diretta.

Da augurarsi che questa apparente coesione dei team, si ripeta anche per la definizione dei regolamenti tecnici per il 2017 - ultima chiamata limite il 30 aprile - considerando che il ritardo accumulato per l'approvazione e per regolamentare i test con le gomme larghe, sta andando oltre ogni ragionevolezza.

LE PIRELLI PER LA PISTA DI SHANGHAI

Scelte identiche per i 2 ferraristi

La Pirelli ha comunicato la scelta delle varie mescole per ogni pilota in previsione del prossimo Gp della Cina. Come già accaduto in Bahrain, le scelte di Mercedes e Ferrari si differenziano. E diverse sono pure le scelte di Rosberg e Hamilton mentre quelle dei due ferraristi coincidono. In Bahrain però, forse si sono enfatizzate troppo queste diversità, considerando poi che prima del via, Ferrari e Mercedes avevano a disposizione gli stessi set di gomme - tra nuove e usate - e Rosberg e Raikkonen in gara hanno adottato una strategia assolutamente uguale.



disegno CRAIG SCARBOROUGH

NUOVO FONDO SULLA ROSSA

Sopra ecco il disegno tecnico del fondo della Ferrari SF16-H che ha debuttato nello scorso Gp del Bahrain

le. Come mescole, numero di soste e momento del cambio gomme. La Ferrari adotta un treno di gomme in più di supersoft, il solo Hamilton invece preferisce avere a disposizione un set in più di gomme medie. Scelta che in gara potrebbe rivelarsi anche più indicata. Stupisce che se Hamilton ha scelto 4 set di gomme medie, Massa e Grosjean invece ne abbiano adottato un solo set.

Da ricordare che la scelta delle mescole da parte dei team è stata fatta molto prima che fossero note le previsioni del tempo per il week end di gara del Gp della Cina. Perché le gomme da bagnato e intermedie non sono limitate e non rientrano in questo conteggio. Ma in caso di pista leggermente umida, chi avrà a disposizione più treni di gomme di supersoft, potrebbe anche trarne un vantaggio. ●



LE VARIE MESCOLE A DISPOSIZIONE PILOTA PER PILOTA IN CINA

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



Monza le mani nei Capelli

Monza e il Gp d'Italia. La partita è di quelle senza esclusioni di colpi e s'arricchisce quasi ogni giorno di un nuovo capitolo. L'ultimo in ordine di tempo è quello delle dimissioni di Ivan Capelli e di Enrico Radaelli dal consiglio d'amministrazione della Sias, la società che gestisce l'autodromo, finalizzate alle dimissioni del suo presidente, Andrea Dell'Orto. Mossa fatta per sfiduciare Dell'Orto e farlo cadere, motivata dalle preoccupazioni per il futuro sia di Monza che del Gp d'Italia. Da quando, lo scorso anno, Bernie Ecclestone ha posto il suo aut aut, alzando la cifra da sborsare per mantenere il Gp in Brianza da 5 a 22 milioni di dollari, Monza è entrata in un tunnel dal quale non è ancora uscita. Nei mesi scorsi le voci si sono rincorse incessantemente e sono passate attraverso gli aiuti garantiti prima dalla Regione Lombardia (Maroni) e prospettati dal Governo (Renzi), senza che però si sia arrivati a nulla di concreto, di veramente utile per mettere insieme l'importante cifra necessaria. Ma questo che non è l'unico motivo di frizione con Ecclestone. Mentre Mister E aspettava risposte con (sempre meno) pazienza, a Monza rendevano nota la volontà di modificare il Curvone per poter ospitare la Super Bike. E questa sarebbe stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso, non tanto per il

L'EX PILOTA ED UN ALTRO CONSIGLIERE DELLA SIAS SI SONO DIMESSI. VOGLIONO COSTRINGERE L'AD DELL'ORTO A LASCIARE E RIAPRIRE COSÌ LA TRATTATIVA PER IL GP D'ITALIA

di [Sergio Remondino](#)

ritorno delle moto a Monza quanto per la situazione di sostanziale stallo nei confronti delle richieste economiche di Ecclestone, che ha sempre sostenuto di non voler far altro che adeguare il fee dovuto da Monza alla Fom a quello versato dagli altri organizzatori di Gp europei.

La mini vagante della Super Bike

Una situazione complicata, all'interno della quale forse a Monza hanno sottovalutato la portata reale del problema, soprattutto alla luce delle tante promesse non mantenute da parte delle istituzioni, ma non solo. Sarebbe stato meglio porsi in un'altra maniera nei confronti della vicenda, magari affermando con una nota ufficiale la necessità di essere aiutati. Da chi? Dall'Automobile Club d'Italia ad esempio. Tutto questo non è avvenuto ma, anzi, si è spinto sulla Super Bike. Altri investimenti a fronte di entrate tutte da concretizzare. Gli unici soldi che qualcuno si è dichiarato disposto a sborsare finora sono i 2,5/3 milioni di euro l'anno per tre anni da parte della Regione Lombardia. Soldi però, attenzione, non da destinare al Gp d'Italia di F.1 ma a lavori sulle infrastrutture dell'impianto monzese. Ecclestone pare si sia sentito preso in giro un po' da tutti: dalla politica in giù. E che abbia chiesto



lui in persona l'azzeramento della Spa che gestisce l'autodromo per riaprire la trattativa. In sostanza, Mister F.1 avrebbe preteso la testa di Dell'Orto e il passaggio delle redini della questione Gp d'Italia all'Acì e dunque a Sticchi Damiani ed ai suoi.

Rischia anche il Rally d'Italia

Il problema è tutto qui: soldi. Che non ci sono. E che a Monza non sembrano in grado di trovare in tempo utile. Entro due mesi uscirà la bozza di calendario per il Mondiale F.1 del 2017 e l'Italia rischia di non esserci. Sticchi Damiani sarebbe stato sconsigliato dall'andare avanti a collaborare con Dell'Orto e allora non rimane che aspettare che l'attuale presidente della Sias lasci la sua poltrona e poi vedere a bocce ferme che cosa accadrà. Certo, la mossa di Capelli va nella direzione auspicata da Ecclestone, ma la situazione resta complicata. Esistono alternative? Forse. Imola, come leggete nelle pagine che seguono, s'è fatta avanti per tornare ad avere un Gp ed i vertici hanno contattato Ecclestone in Bahrain. Da qui a dire che cosa succederà, tuttavia, ne passa... Certo, se si dovesse arrivare ad una situazione di stallo con Monza è bene avere delle alternative, e Imola lo è, ma resta il problema del reperimento dei soldi per il Gp d'Italia. Che l'Acì può

La risposta di Dell'Orto

PERDITE DIMEZZATE, RICAVI AUMENTATI DI 4,7 MILIONI. IL PRESIDENTE DELLA SIAS RISPONDE COSÌ ALLE CRITICHE. E CERCA DI RIMANERE

Cortese e disponibile, Andrea Dell'Orto non ha l'aria di uno che vuole arrendersi senza combattere. Il presidente e ad della Sias (e vicepresidente dell'Assolombarda) non si sottrae alle domande su Monza e sull'operato suo e della società che gestisce l'autodromo. «Il fatto che Ecclestone non mi vuole alla guida della Sias - spiega il 46enne ingegnere esponente della famiglia brianzola che ha fondato la nota azienda di carburatori - nessuno l'ha appreso certo da lui. Niente di ufficiale è mai arrivato da Londra. Concrete invece le richieste di convocazione di un'assemblea dei soci da parte di Ivan Capelli ed Enrico Radaelli, finalizzata alla revoca del presidente e amministratore delegato».

- E lei, cosa intende fare adesso?

«Io mi devo attenere a quanto chiede la società controllante, cioè l'Ac Milano, e presto convocherò l'assemblea (che dovrebbe essere il 22 aprile, n.d.r.). Nel frattempo ho cercato alla Regione Lombardia due



NON CAPISCO PERCHÉ MI SI ATTRIBUISCONO RESPONSABILITÀ CHE NON HO

ANDREA DELL'ORTO



sostituiti ai dimissionari, per mantenere la continuità della Sias e continuare a lavorare in una fase difficile come questa, nella quale è in ballo il rinnovo della F.1. E nella quale, per me, l'assente ha torto. Auspico che tutti capiscano che siamo in un momento davvero delicato e che bisogna stare uniti. La Regione Lombardia l'ha fatto, spero lo facciano anche Acì Milano e Ac d'Italia e si ar-

rivi a una soluzione di buon senso. Di continuità, ribadisco».

- Pare che il progetto di modifica del circuito per ospitare la Super Bike sia andato come il fumo negli occhi a Ecclestone...

«Lei dice? Io non lo so. C'è un contratto con la Dorna che prevede l'arrivo della Sbk già nel 2016 se saremo pronti o al più tardi nel 2017. Intendiamo andare avanti con i lavori di modifica del tracciato chiesti dalla federazione moto. I circuiti più virtuosi oggi sono quelli che ospitano sia le auto che le moto. Penso a Barcellona. O al Red Bull Ring, che oltre alla F.1 ha la Moto Gp. Non mi risulta che nessuno abbia niente da eccepire. Oggi, ripeto, per avere i soldi per pagarsi la F.1 occorre fare altre manifestazioni. Come ad esempio MotoGp e Sbk».

E mentre questo numero di As raggiunge le edicole, lunedì 11, è in programma a Monza una conferenza stampa dei vertici Sias per fare il punto "sulla situazione attuale e sulle prospettive"... ●

UOMINI CONTRO

In alto, Andrea dell'Orto, presidente e ad della Sias, la società che gestisce Monza. In alto a sinistra Sticchi Damiani, presidente dell'Acì, e Ivan Capelli, presidente dell'Acì Milano

trovare, in parte, grazie ai ricavi del Pra: 12,5 milioni. A questi mancherebbero comunque altri 6,5/7 milioni e a Monza per ora hanno solo i 2,5/3 milioni della Regione Lombardia. Tutta la situazione, poi, andrebbe a scapito del Rally d'Italia. La Regione Sardegna è sull'avviso: per il 2017 dovrà far bene i calcoli perché se l'Acì sarà costretto ad affrontare in prima persona la questione Gp d'Italia F.1 non avrà più possibilità di investire in altro... ●

Imola è pronta!

UNA VISITA ESPLORATIVA CON BERNIE ECCLESTONE

Mister F.1 a colloquio con Uberto Selvatico Estense, presidente di Formula Imola, la società che vuole riportare la F.1 in riva al Santerno. Nell'altra pagina Schumacher, vincitore del Gp San Marino 2006, ultima volta della F.1 a Imola

SUTTON-IMAGES.COM

SE MONZA DOVESSE AVERE DEI PROBLEMI, IN RIVA AL SANTERNO SAREBBERO FELICI DI RIAVERE LA F.1. ECCO LA VERA SITUAZIONE

di Sergio Remondino

Lo stemma del casato cui appartiene spicca in cima all'anello che Uberto Selvatico Estense porta con grande disinvoltura. E con altrettanta disinvoltura, il manager di nobili origini, presidente di Formula Imola, la società che dal 2008 gestisce l'impianto di Imola, ha raggiunto Bernie Ecclestone durante il week-end del Gp del Bahrain e con lui ha discusso del possibile ritorno della F.1 in riva al Santerno. In alternanza a Monza o al posto del circuito brianzolo se questo dovesse uscire dal Mondiale dopo il 2016.

Imola ieri e oggi

Formula Imola è per l'85% di proprietà di Con.Ami - consorzio pubblico del quale fanno parte due Regioni (Emilia-Romagna e Toscana), tre Province e 23 comuni del comprensorio imolese - e per il restante 15% della famiglia Estense. Dalla cooperazione tra pubblico e privato, dunque, è nata la gestione della "Nuova Imola", succeduta ad una serie di rimpasti che avevano fatto temere circa il futuro dell'impianto inaugurato alla fine del 1952. Da quel punto di - quasi - non ritorno, di acqua... nel Santerno ne è passata davvero tanta e oggi Imola è un impianto vivo e vivace, con

parecchie manifestazioni anche non automobilistiche e un cantiere di lavori fitto.

- Il digiuno dalla F.1 iniziato nel 2006 potrebbe finire presto?

«Nel Dna di questo autodromo, di questa città - spiega Selvatico Estense - c'è dagli esordi la F.1. E noi abbiamo posto come obiettivo primario, sin dall'inizio della nostra gestione, quello di cercare di riportare Imola in F.1. L'abbiamo persa perché è successo qualcosa di simile a quanto sta accadendo oggi a Monza. Nel senso che la società di gestione, allora di proprietà dell'Acì, ha avuto problemi di tipo finanziario e gestionale e questi hanno portato all'interruzione della presenza di Imola in F.1. A cavallo tra 2008 e 2009 il Comune fece un bando di gara per la gestione dell'impianto e riprese in mano la gestione tramite la vincitrice Con.Ami, che come detto è un consorzio di aziende municipalizzate imolesi e possiede l'85% di Formula Imola. Da qui siamo partiti, abbiamo ridato linfa all'implan-

to, ci siamo posti degli obiettivi. Sempre avendo bene in mente l'equilibrio economico, che è stato raggiunto e mantenuto: i bilanci degli ultimi tre anni si sono chiusi in utile».

- Un autodromo che produce utili è già di per sé una notizia...

«Imola produce utili e soprattutto produce un volano economico per il territorio. Come il concerto degli Ac/Dc, 92 mila biglietti venduti nel 2015, o il Giro d'Italia di ciclismo».

- E veniamo al vostro viaggio in Bahrain, ai contatti con Ecclestone...

«Ecclestone è da sempre tifoso di Imola, da quando Enzo Ferrari gli chiese di venire a correre qui. E ce lo ha ripetuto in più occasioni, come ad esempio quando ci siamo prestati nel 2011 a sostituire una tappa della Gp2 Asian Series in difficoltà. Ecclestone ha apprezzato».

- Un favore da restituire?

«Più che questo, un modo per mostrare la nostra passione, la nostra voglia di fare, di costruire seriamente un ritorno alle origini. Abbiamo iniziato da lì a costruire un rapporto, che poi abbiamo coltivato, cercando di capire se era possibile trovare degli spazi per tornare in F.1».

- L'occasione potrebbe essere arrivata?

«L'occasione viene da questo momento

ECCLESTONE È DA SEMPRE UN NOSTRO TIFOSO, GLI PIACEREBBE RIVEDERE LA F.1 A IMOLA

UBERTO SELVATICO ESTENSE

”



GETTY IMAGES

storico, nel quale il mondo dei Gp è in fermento. Uno stato di cose che non riguarda solo Monza. Ci sono diverse località che manifestano sia in senso positivo, cioè la volontà di ospitare un Gp, che in senso negativo, cioè il fatto di avere problemi di gestione tali da spingerli a pensare di abbandonare. Da lì è nata l'idea di proporre un cammino condiviso per riaprire le porte della F.1 a Imola».

- In che cosa si può tradurre, in concreto, il vostro abbozzamento più recente?

«Ci siamo presentati a Ecclestone a prescindere dalla situazione monzese. Ci siamo presentati in squadra, dalla società di gestione dell'impianto al Comune, ed abbiamo fatto vedere la serietà di Imola. Gli abbiamo mostrato il masterplan, che è pubblico, degli interventi già fatti e di quelli in corso di realizzazione. Come la nuova sala polivalente che ospiterà il media center, o come la totale riasfaltatura del manto della pista, del quale abbiamo completato gli ultimi 900 metri lineari la scorsa settimana. Bernie è rimasto favorevolmente sorpreso da questa concretezza e dalla trasparenza con cui è stato realizzato il masterplan, che è corredato di cifre, dati, investimenti per l'adeguamento e lo sviluppo dell'autodromo. Ovviamente, gli abbiamo fatto presente che parte dei lavori possono essere accelerati nel caso ci sia una disponibilità a valutare il ritorno di Imola in F.1».

- E lui ve l'ha data, questa disponibilità?

«Ci ha detto che gli piace questa idea. Ha più volte ripetuto che si tratta di dimostrare la serietà del progetto e soprattutto di mostrare la capacità di parlarlo a realizzazione».

- Come vi siete lasciati?

«Con più ipotesi sul tavolo. Dalla famosa proposta di alternanza a quella di valutazione di quanto già avvenuto. Ci ave-

va detto che se avessimo trovato in Italia autonomamente un accordo fra autodromi lui lo avrebbe valutato, quindi ci siamo mossi di conseguenza. Il resto è noto. L'Acì è andato per la sua strada, posso anche capirlo visto che la Sias ne fa parte. Hanno agito correttamente. Noi però, dal canto nostro, siamo stati alla finestra ma intanto siamo andati avanti con la realizzazione del nostro programma. Abbiamo portato avanti i lavori previsti, abbiamo mantenuto le omologazioni del circuito, a cominciare da quella per la F.1. Abbiamo aspettato che Bernie ci desse un segno. L'incontro più recente è servito per cercare di valutare la finestra temporale della nostra azione. La risposta è che oggi esiste una possibilità, a prescindere - ripeto - da Monza, per cercare di riportare la F.1 a Imola. E credo che non ruberemo niente a nessuno. Non mi pare che diamo fastidio se facciamo la nostra corsa per cercare di riportare a questo territorio un evento al quale ha dato soddisfazioni e che garantirebbe un ritorno economico».

- Insisterebbe: è più percorribile la strada dell'alternanza o quella del Gp a sé? Magari come Gp d'Europa se non addirittura di un rientrate Gp di San Marino?

«Purtroppo abbiamo riscontrato una certa chiusura alla formula dell'alternanza della validità con Monza. Una cosa che non dipende dalla nostra volontà e che invece a noi andrebbe bene. Per Imola avrebbe un senso economico ed un riferimento storico».

- Gp di San Marino, d'Italia o d'Europa?

«San Marino è un nostro partner storico. Abbiamo fatto la scorsa settimana la com-

memorazione per i 35 anni del primo Gp di San Marino. Per l'occasione è stata conosciuta una moneta. Stiamo sempre parlando con loro di eventi futuribili. San Marino è un altro caposaldo, come il Gp d'Italia, della storia della F.1. Si è accennato al Gp d'Europa: quello lo vedo più difficile. Oggi c'è Baku, che ha appena fatto un investimento è importante. Però, se loro dovessero avere problemi saremmo pronti: forse già per il 2016, sicuramente per il 2017. La pista è pronta già oggi. Le strutture ricet-

tive per il pubblico non sono un problema: tribune temporanee per 150mila posti si allestiscono in poco tempo. Per tutte le altre strutture, penso ad esempio alle hospitality, potrebbe invece essere impegnativo trovarsi pronti già nel 2016, mentre per il 2017 ce la potremo fare. Realisticamente: abbiamo sempre puntato su quella scadenza».

- Questione Monza a parte: potreste esserci nella bozza di calendario 2017 che uscirà entro i prossimi due mesi?

«Dovete chiederlo a Ecclestone! Per quanto riguarda Monza, la situazione alla fine ci danneggia anche. Abbiamo offerto all'Acì la nostra disponibilità a collaborare, il nostro supporto nel caso avesse dei problemi a mantenere il Gp d'Italia a Monza, e abbiamo al tempo stesso fatto la nostra strada per valutare alternative».

- E a livello economico?

«Organizzare un Gp ha un costo elevato. Nel caso di Monza si sono impegnati la Regione Lombardia e l'Acì; nel nostro si è impegnato il sistema territoriale imolese, che sosterebbe una parte della cifra necessaria». ●

**A NOI ANDREBBE
BENE L'ALTERNANZA
CON MONZA.
ALTRIMENTI
IL GP D'EUROPA
O DI SAN MARINO**
UBERTO SELVATICO ESTENSE



di **Mario Donnini**
 foto Sutton-Images.com

Gira, gira, l'unica vera novità sostanziale della F.1 2016 è il team Haas. Cuore Ferrari, arterie Dallara e dollari americani. Un sesto posto al debutto in Australia e un quinto in Bahrain, tanto per gradire. Bang-bang.

Così Romain Grosjean, da presunto sciagurato transfuga verso un futuro ricco d'incognite, improvvisamente s'è trasformato nel pilota che più stuzzicherebbe immaginare al volante di una monoposto top, giusto per vedere di nascosto l'effetto che fa. Ma questo è un altro discorso, limitiamoci ai fatti, piuttosto.

Con i due piazzamenti d'apertura, il team Haas non ha fatto solo una bellissima figura, macché, ha scritto addirittura una pagina in carta pergamena nel libro di storia della F.1, perché era dal lontano 1977 che un team nuovo di pacca non faceva una sì bella figura ai primi assaggi nel mondiale.

Al tempo toccò alla neonata Wolf Wr1 di Jody Scheckter vincere al debutto nel Gp d'Argentina, lasciando a bocca aperta e pure asciutta l'intero Circus iridato. Ma ci sono due ma.

Punto primo, al secondo appuntamento, in Sudafrica, la Wolf non vide il traguardo. Secondo, la squadra, pur nata ex novo, aveva comunque fruito dell'esperienza Wolf-Williams dell'anno prima, con la catastrofica 05, mantenendo il capitale Wolf, la base a Reading e il progettista Harvey Postlethwaite: quindi vergine-vergine proprio non era.

Il precedente americano della Shadow

Per togliersi ogni dubbio e trovare qualcun altro in grado di far meglio della Haas, bisogna risalire addirittura al 1973, quindi a quarantatré anni fa, quando la Shadow debutta nel mondiale partendo però dal terzo Gp in calendario, in Sudafrica, e ottenendo subito con George Follmer un bellissimo sesto posto, tale e quale alla Haas. Nell'appuntamento successivo, però, ossia al Montjuich in occasione del Gp di Spagna, la squadra dell'Ombra, sempre



UN PRECEDENTE USA LA SHADOW OK AL DEB

La deb Shadow Dn1A con Follmer, a lato, nei suoi primi Gp disputati nel 1973 fu addirittura più efficace della Haas Vf-16, cogliendo un 6° e un 3° posto. Sopra, la stessa Haas, con Grosjean al volante

IL QUINTO E IL SESTO POSTO CONQUISTATI DAL TEAM USA SCRIVONO UNA PAGINA DI STORIA DEI GP: ESORDI COSÌ POSITIVI SONO ASSAI RARI. SCOPRIAMO I PRECEDENTI

Congiunzio



ne **Haas**strale



A destra, dal 1970 a oggi, le migliori prestazioni ad opera di squadre debuttanti complete. In questo schema il doppio risultato positivo della Haas si colloca quale miglior prestazione per un team all'esordio dal 1978 al presente

I MIGLIORI DEBUTTI DEI COSTRUTTORI COMPLETAMENTE NUOVI DAL 1970 A OGGI

ANNO	TEAM	RISULTATO PRIMA GARA	RISULTATO SECONDA GARA
1970	March/Ford	Stewart 3° in Sudafrica	Stewart vincitore in Spagna
1973	Shadow/Ford	Follmer 6° in Sudafrica	Follmer 3° in Spagna
1977	Wolf/Ford	Scheckter vincitore in Argentina	Scheckter ritirato in Brasile
1993	Sauber	Lehto 5° in Sudafrica	Doppio ritiro in Brasile (Lehto mentre è 4°)
2002	Toyota	Salo 6° in Australia	McNish 7° in Malesia (punti ai primi 6)
2016	Haas	Grosjean 6° in Australia	Grosjean 5° in Bahrain

Per completezza d'informazione abbiamo anche elencato i migliori risultati dal 1970 a oggi di marchi che si basano su strutture precedentemente esistenti

TOP DEB PER EVOLUZIONI DI TEAM CON RE-BADGE DI MARCHI PRECEDENTEMENTE ESISTENTI

ANNO	TEAM	RISULTATO PRIMA GARA	RISULTATO SECONDA GARA	TEAM PRECEDENTE/I
1986	Benetton	Berger 6° in Brasile	Fabi 5° e Berger 6° in Spagna	Toleman
1997	Prost	Panis 5° in Australia	Panis 3° in Brasile	Ligier
2005	Red Bull	Coulthard 4° in Australia	Coulthard 6° in Malesia	Jaguar
2009	Brawn	Doppietta in Australia	Button vincitore, Barrichello 5° in Malesia	Honda

ha collaborato MICHELE MERLINO

con Follmer mette un piedino addirittura sul terzo gradino del podio. Cavolo, un principio alla grande. E va anche ricordato che nel penultimo Gp della stagione, a Mosport, in Canada, la Shadow rischiò il colpaccio da leggenda stavolta con il suo altro pilota, il britannico Jackie Oliver, all'interno di una delle gare più strane, indecifrabili e controverse dell'automobilismo da corsa.

Il primo utilizzo in una corsa di F.1 della safety-car, la confusione che ne derivò e il conseguente pasticcio universale dei cronometristi, trasformarono quell'evento in una sorta di mistero laico, laddove a fine gara nessuno era in grado in realtà di stabilire con certezza chi avesse vinto e chi avesse perso. I sospettati del trionfo in realtà erano tre: Peter Revson su McLaren, Emerson Fittipaldi su Lotus e, appunto, Jackie Oliver su Shadow, tutti pronti a giurare sulla testa, ehm, dei cronometristi, d'essere il solo, unico e meritevole vincitore.

Fatto sta che dopo quasi un paio d'ore di riunioni fiume, i tre furono classificati in quest'ordine.

Per Oliver ebbe inizio il più grande e duraturo rimpianto della vita, perché Jackie è tuttora convinto d'averlo vinto lui, quel Gp, con l'inesperta Shadow

Dn1A schierata dall'ex agente Cia Don Nichols e progettata dal valente Tony Southgate.

La grandezza della March nel 1970

Limitando questa indagine a non prima gli Anni '70, per restare negli ambiti della F.1 più moderna, la Casa più stupefacente al debutto resta senz'altro la March, nel 1970. Fondata pochi mesi prima, si presenta all'esordio assoluto nel mondiale, al Gp del Sudafrica a Kyalami, tra privati e ufficiali, con ben cinque macchine in griglia, due nelle prime due posizioni, ossia Stewart e Amon, con il campionissimo scozzese che alla fine strappa un ottimo terzo posto. Le cose migliorano nel Gp successivo in Spagna, a Jarama, laddove Stewart addirittura vince, mentre Mario Andretti con la March 701 by Stp-Granatelli è gran terzo.

Un inizio fantastico per una marca nuova di pacca, anche se, a dire il vero, la monoposto di punta è gestita dalla collaudatissima equipe di Ken Tyrrell.

L'anomalia delle squadre ribattezzate

Certo, l'indagine deve anche fare anche i conti con i casi in cui un team apparentemente debutta ma



in realtà utilizza una struttura a tutti gli effetti preesistente, che si limita a cambiare di nome. È il fenomeno del cosiddetto re-badge, che ancora una volta vede in evidenza Ken Tyrrell, con una pole al debutto nel 1970 in Canada, ma, soprattutto, il team Benetton, già Toleman, che inizia il 1986 con un sesto posto di Berger in Brasile, subito accompagnato da un quinto di Fabi e un sesto dello stesso Berger nel successivo Gp di Spagna. Sotto quest'ottica, la successivamente sfortunata Prost (ex Ligier) nel 1997 aveva cominciato alla grande, subito a punti con Panis quinto in Australia e terzo in Brasile. Molto bene, anzi meglio ancora, la Red Bull (in pratica la ex Jaguar) quarta in Australia con Coulthard, che poi giunge pure sesto in Malesia. Ma fra tutti e su tutti brilla come caso unico e presumibilmente irripetibile quello della BrawnGp.

L'eccezionalità della Brawn

Non v'è storia più incredibile e stordente della BrawnGp del 2009. Il team è quello originario della Honda che però, scoraggiata dall'aria di crisi globale, molla tutto e lascia la struttura con le bollet-

te della luce da pagare e un telaio al quale manca un motore certo.

Il miracolo riesce e la BrawnGp può partecipare agli ultimi test montando un'unità Mercedes in vista del mondiale con due piloti quasi giubilati, ossia Jenson Button e Rubens Barrichello.

Il resto è storia, anzi epica, perché sfruttando una furba soluzione aerodinamica, ossia il doppio diffusore, la monoposto spopola all'esordio con una doppietta in Australia e Button vincitore pure nel successivo Gp di Malesia. Il finale del mondiale, seppur in calando, risulta trionfale, con Jenson al top nel mondiale piloti e la Brawn trionfante tra i Costruttori. A rendere il tutto ancora più incredibile, c'è la vendita del team a fine stagione alla Mercedes, che comporta una prima conseguenza tale da far finire il team direttamente tra le leggende dell'automobilismo, visto che si tratta della sola marca imbattuta all'interno delle corse di massima formula, avendo partecipato a un solo mondiale, peraltro aggiudicandosene due.

Un primato che ovviamente non potrà essere migliorato ma, nella migliore delle ipotesi, peraltro assai remota, soltanto eguagliato.

In ogni caso, la differenza genetica e logica tra Haas e BrawnGp resta: la squadra americana con l'italianissimo Gunther Steiner al timone è un team di F.1 nato ex novo, mentre la creatura di Ross Brawn è semplicemente una squadra preesistente che è geneticamente mutata per sopravvivere. Questo nulla toglie alla Brawn, ma la rende di fatto imparagonabile e disomogenea rispetto alla Haas.

L'importanza della doppia impresa Haas

Tutto questo ragionamento circolare alla fine porta a ribadire, dopo averne data dimostrazione comparativa, l'importanza di quanto ottenuto dalla Haas con Grosjean nelle prime due gare del mondiale 2016.

La squadra preoccupatissima della scarsa affidabilità mostrata negli ultimi test a Barcellona prima della partenza del campionato, dopo due corse vanta diciotti punti nel carnere e a tutti gli effetti troneggia quale quinta forza del mondiale, a due sole lunghezze dalla Williams. Sopravanzata nettamente solo da Mercedes, Ferrari e Red Bull e ben davanti a tutti gli altri.

Incredibile. Cose del genere capitano di rado, nei vari decenni di storia della massima formula, quasi si trattasse della cometa di Halley. È proprio il caso di parlare di congiunzione... Haastrale. ●

ESORDIENTI DI LUSSO

A destra, il boss Gene Haas, sopra la Wolf di Scheckter e i simboli delle sue vittorie nella prima parte della stagione 1977. A sinistra, Lehto su Sauber a Kyalami 1993, al centro il debutto Toyota in Australia 2002 e il trionfo all'esordio per la BrawnGp, a Melbourne 2009. Nell'altra pagina, Stewart su March 701 nel 1970 - qui a Monaco -, con un 3° e un 1° posto nei primi due Gp disputati, in Sudafrica e Spagna



Energia

CON LA 6 ORE DI SILVERSTONE SCATTA L'EDIZIONE 2016 DEL MONDIALE ENDURANCE. ECCO UNA SUPERGUIDA PER SCOPRIRE NOVITÀ, SEGRETI E SCELTE TECNICHE DEI PROTAGONISTI

di **Cesare Maria Mannucci**
foto **Fundarò**

Si alza la soglia energetica di Toyota e Audi, che raggiungono rispettivamente la classe di 8 Mj e 6 Mj. Scompare il motore V8 atmosferico della Toyota sostituito da un V6 turbo. Si riduce per tutti (del 7,5%) la quantità di carburante erogata dal flussometro, per contenere l'escalation delle performance.

Queste le principali novità tecnico-regolamentari del nuovo campionato Wec che inizia nel week end con la 6 Ore di Silverstone.

Tutti contro la Porsche, e non potrebbe essere altrimenti, vista la superiorità messa in mostra dalla 919 H nel 2015. La Porsche è quella che ha cambiato di meno, cosa abbastanza scontata visto che già lo scorso anno era riuscita a raggiungere la classe energetica massima consentita dal regolamento. Confermati gli stessi equipaggi e con la rinuncia della terza vettura a Le Mans, la Porsche si presenta senza la sua guida tecnica: Alex Hitzinger. L'uomo che ha progettato la 919, il suo avveniristico propulsore V4 di 2 litri, e che insieme ad Andy Cowell della Mercedes, viene ritenuto il tecnico motorista più abile nel conoscere i segreti dell'unità Mgu-H attivata dal gas di scarico del turbo. Hitzinger ha abbandonato la Porsche all'inizio dell'anno e ancora il team campione del mondo non lo ha sostituito con un tecnico di pari valore.

Audi e Toyota con nuovi concetti

Contro la Porsche ci prova l'Audi con una vettura radicalmente nuova e innovativa, tanto che è incomprensibile che l'Audi abbia voluto mantenere ancora la medesima sigla R18. La prima Audi nata sotto la direzione tecnica di Jorg Zander, con il tecnico tedesco che inevitabilmente ha portato molte delle sue conoscenze aerodinamiche acquisite in tanti anni di F.1, alla Toyota, alla Williams, alla Honda e la Brawn. Un lavoro incredibile quello dei tecnici Audi, non solo per le forme aerodinamiche che di fatto "azzerano" i concetti visti in precedenza sulle altre vetture della classe LmP1, ma soprattutto per l'enorme lavoro di alleggerimento effettuato per compensare l'aumento di peso che implica il passaggio della classe energetica da 4 a 6 Mj. Un

ADRENALMEDIA.COM



INCERTEZZA A OGNI LATITUDINE DI CLASSIFICA

Con la 6 Ore di Silverstone in programma dal 16 al 17 aprile riprende la grande sfida del Mondiale Endurance che quest'anno si annuncia più incerta che mai a ogni latitudine di classifica

sostenibile





← trapianto appena due anni fa impensabile da raggiungere con un motore Diesel, considerando che nel 2014, le Audi R18 correvano ancora nella configurazione 2 Mj. Anche l'Audi rinuncia alla terza vettura a Le Mans, conferma gli stessi equipaggi e contravvenendo alle proprie regole interne in materia di pensionamento, lascia alla direzione del team Wolfgang Ullrich, perché un sostituto alla sua altezza, con il suo carisma e la sua esperienza, sarebbe proprio impossibile da trovare.

La Toyota ci riprova con la nuova Ts050. Dotata di un nuovo motore turbo V6 di 2.4 litri e con l'adozione di batterie al litio al posto dei condensatori. Ma la novità più rilevante è che finalmente dal Giappone sarebbero arrivate le risorse economiche necessarie per affrontare "quasi" alla pari, Porsche e Audi, dopo che negli ultimi tre anni la Toyota aveva disputato il campionato con un budget inferiore di quasi la metà rispetto ai Costruttori tedeschi. La Toyota si ripresenta con una squadra immutata e con la novità di Kamui Kobayashi che sostituisce Alex Wurz. Non avendo mai avuto le risorse economiche necessarie per iscriverne la terza vettura a Le Mans, questa volta la Toyota non si troverà in inferiorità numerica, per via della "spending review" che ha caratterizzato i programmi di Porsche e Audi. La tabella realizzata da Next Solution in esclusiva per Autosprint (pubblicata in alto a destra) mostra la situazione energetica delle tre "regine" della Classe LmP1 per ogni singola gara di campionato.

Tante le novità

Si ricomincia con la novità in calendario della 6 Ore di Città del Messico, con una classe LmP2 che ve-

UN GRAN DUELLO CON RADICI ANTICHE

Nel Gte Pro del Wec la lotta per la conquista del titolo potrebbe svilupparsi tra Ferrari 488 assistite da Af Corse e Ford gestite da Chip Ganassi per un duello che ha radici antiche

drà al via la presenza di 5 Costruttori: Orea, Alpine, Ligier, B.R e Gibson, con la presenza sempre più massiccia della Dunlop, pronta a sfidare la Michelin non solo nella classe LmP2 ma anche nella classe LmP1 con la Rebellion, ma soprattutto nella classe Gte, come "gommista" ufficiale dell'Aston Martin.

Gte-Pro, le regole del gioco

Ma soprattutto si ricomincia con l'adozione del nuovo regolamento tecnico per la classe Gte, dopo il debutto in Imsa, a Daytona e Sebring. Rispetto alle gare americane, l'Aco ha modificato sensibilmente la quantità di carburante a disposizione, calcolata sul parametro minimo di alimentazione rilevata dalla sonda Lambda. Di fatto parametro più indicato per equiparare il consumo dei motori atmosferici e motori turbo.

La Porsche 911 Rsr, modificata nell'aerodinamica rispetto all'anno scorso ma conforme ancora ai vecchi regolamenti, correrà con un peso minimo di 1240 kg, dei restrittori sull'aspirazione di 30 mm, un serbatoio dalla capacità di 90 litri, e un restrittore sul tubo per il rifornimento di 28,8 mm.

La nuova Ferrari 488 avrà un peso minimo di 1240 kg, nessun restrittore per via del motore turbo, un serbatoio benzina della capacità di 86 litri e un restrittore al rifornimento di 28,2 mm.

La nuova Ford Gt avrà un peso minimo di 1260 kg, nessun restrittore per via del motore turbo, un serbatoio di 90 litri, un restrittore al rifornimento di 28,8 mm.

L'Aston Martin Vantage, stessa vettura del 2015 ma modificata nell'aerodinamica, avrà un peso minimo di 1230 kg, un restrittore sull'aspirazione di

Potere Calorifico Benzina [Mj/Litro]	29	Capacità Serbatoio Benzina [Litri]	62,5
Potere Calorifico Gasolio [Mj/Litro]	35,100	Capacità Serbatoio Gasolio [Litri]	49,9

DATO IL PARAMETRO DI 8 MJ MASSIMO PER LE MANS, ECCO LA SITUAZIONE ENERGETICA PER TUTTE LE GARE DI CAMPIONATO

		Le Mans	Silverstone	Spa	Nurburgring	Austin	Fuji	Shanghai	Bahrain	Messico
	lunghezza m.	13629	5890	7004	5148	5513	4563	5451	5412	4304
AUDI	Released MJ	6	4,0192	4,7793	3,5128	3,7619	3,1136	3,7196	3,6930	2,9369
	Allocated MJ	121,6	58,3321	69,3647	50,9837	54,5985	45,1901	53,9845	53,5982	42,6250
	Max Litri/Giro	3,464	1,662	1,976	1,453	1,556	1,287	1,538	1,527	1,214
	Max Giri Stint	14	30	25	34	32	38	32	32	41
TOYOTA	Released MJ	8	5,3589	6,3724	4,6838	5,0159	4,1515	4,9595	4,9240	3,9159
	Allocated MJ	124,9	59,9152	71,2472	52,3673	56,0802	46,4164	55,4495	55,0528	43,7818
	Max Litri/Giro	4,307	2,066	2,457	1,806	1,934	1,601	1,912	1,898	1,510
	Max Giri Stint	14	30	25	34	32	39	32	32	41
PORSCHE	Released MJ	8	5,3589	6,3724	4,6838	5,0159	4,1515	4,9595	4,9240	3,9159
	Allocated MJ	124,9	59,9152	71,2472	52,3673	56,0802	46,4164	55,4495	55,0528	43,7818
	Max Litri/Giro	4,307	2,066	2,457	1,806	1,934	1,601	1,912	1,898	1,510
	Max Giri Stint	14	30	25	34	32	39	32	32	41

NEXT SOLUTION

è una società di engineering che collabora con Ferrari e Audi nella definizione delle strategie di gara

Released= classe energetica
Allocated= energia rappresentata dal carburante

29,8 mm, una capacità del serbatoio benzina di 95 litri, un restrittore al rifornimento di 33,8. Infine la Corvette C7 R che nella classe Pro correrà solo alla 24 Ore di Le Mans, avrà un peso minimo di 1240 kg, una strozzatura sull'aspirazione di 29,3 mm, un serbatoio dalla capacità di 88 litri, e una strozzatura al rifornimento di 28,5 mm.

Torna la sfida Ferrari-Ford

Sebbene in Imsa, la sfida Ferrari vs Ford al momento non interessa le posizioni di vertice, in una categoria dominata dalla Corvette; nel campionato Wec invece a giocarsi il titolo dovrebbero essere la 488 Gte gestita da Af Corse e la Ford Gte di Chip Ganassi, gestite in Europa con la supervisione di Howard-Chappel. Il tecnico che ha progettato la Ferrari 550 Prodrive Gt1 e poi l'Aston Martin Dbr 9 Gt1.

Perché la Porsche non è più presente in forma ufficiale in questa categoria e ha prestato una sola vettura e i suoi piloti al team Proton. L'Aston Martin invece avrà l'incognita delle gomme Dunlop, a livello di costanza di prestazioni, ancora non allo stesso livello delle Michelin.

La Ford arriva alla gara di Silverstone con alcune problematiche tecniche piuttosto rilevanti emerse a Daytona e Sebring. La scelta di adottare un avantreno più stretto rispetto al retrotreno, ha originato un persistente sottosterzo, che non dovrebbe essere abituale per una vettura a motore centrale. Soprattutto sul bagnato o in condizioni di aderenza precaria, i piloti lamentano una stabilità e una direzionalità insufficiente.

La Ferrari 488 invece è già affidabile. Il guasto del motore lamentato a Daytona non si è più ripetuto.

SONO QUATTRO IN TOTALE I PILOTI ITALIANI IMPEGNATI NEL MONDIALE ENDURANCE: MEDIANI, BRUNI, RIGON E RUBERTI

Il motore V8 turbo della Ferrari riesce a girare con una alimentazione particolarmente magra, che alla fine, per via del nuovo regolamento, con il parametro consumo calcolato sulla sonda Lambda, vuole dire un po' di kg in meno di benzina a bordo. In termini di potenza invece - con quella configurazione regolamentare - il nuovo motore è ancora meno potente di quello della 458. In Imsa la differenza è di circa 30 cv, in configurazione Wec dovrebbe essere di circa 10 cv.

Gli italiani al via

Solo quattro i piloti italiani al via del Mondiale Endurance: Maurizio Mediani sarà l'unico presente nella classe LmP2, nella classe Gte-Pro ci saranno Gimmi Bruni e Davide Rigon, nella Gte-Am, Paolo Ruberti.

Nuovo compagno per Gimmi Bruni che sostituisce Toni Vilander con James Calado. I due hanno già corso insieme a Daytona mostrando buona intesa. Tutta da seguire la rivalità tra Bruni e Sam Bird, che correrà con Rigon, che ritorna in Ferrari dopo due anni, con il titolo di campione del mondo della classe Lmp2 ottenuto nel 2015. Dopo anni dove la seconda vettura svolgeva essenzialmente ruoli di copertura, finalmente la Ferrari torna a giocare a due punti. Condizione che era stata alla base della vittoria della Porsche nel campionato Gte del 2015.

Tra i team, Af Corse proseguirà nel suo doppio impegno: nella classe Gte e nella classe Lmp2 dove gestisce il programma B.R per conto di Smp. Nel 2014 ad Amato Ferrari riuscì il colpaccio di vincere entrambi i campionati. Chissà che non riesca nella memorabile impresa anche questa volta. ●

LmP1 caccia alla Porsche

LA 919 HYBRID CAMPIONE IN CARICA PARTE COL RUOLO DI FAVORITA. MA AUDI E TOYOTA DOPO LE DELUSIONI DEL 2015 HANNO UNA GRAN VOGLIA DI TORNARE AI VERTICI

Nove vetture nella categoria regina, ma gli sguardi, ovviamente, sono tutti per la sfida a tre fra Porsche, Audi e Toyota, che promette di essere avvincente come l'anno scorso. Vedremo se è cambiato qualcosa nella scala dei valori, anche se la Porsche è da considerare tuttora favorita alla successione di se stessa. Parità assoluta, invece, in fatto di forze in campo, visto che l'Audi ha ridotto a due vetture il suo impegno, con la scusa di doversi adeguare ai risparmi in atto nel gruppo Vw, un fattore che potrebbe avere un qualche impatto sulle strategie. Formazione invariata a Stoccarda, con Timo Bernhard-Mark Webber-Brendon Hartley a sfoggiare il numero 1, e Romain Dumas-Marc Lieb-Neel Jani sulla 2. In Audi, il trio André Lotterer-Marcel Fässler-Benoît Tréluyer rimane inamovibile mentre sull'unica altra macchina disponibile sopravvivono Lucas Di Grassi-Loic Duval-Oliver Jarvis, insieme come nel 2015, con Bonanomi, Albuquerque e Rast dirottati altrove.

Le Toyota TS050 giocano quest'anno una partita importante. Dopo lo smacco subito lo scorso anno, più che voglia c'è necessità di rifarsi. Iscritte dal Toyota Gazoo Racing, le due giapponesi sono affidate ad Anthony Davidson-Sébastien Buemi-Kazuki Nakajima e Stéphane Sarrazin-Mike Conway-Kamui Kobayashi. Anche qui stabilità pressoché assoluta, con la sola variazione della titolarizzazione di Kobayashi al posto del ritirato Alex Wurz.

Dietro ai colossi, alfieri della tecnologia ibrida, due team privati in una competizione a sé stante, con le due Rebellion R-One e la Bykolles Clm P1, entrambe con motorizzazioni convenzionali Aer. Il team svizzero rinnova parzialmente l'equipaggio di punta, dove Nelsinho Piquet esordisce (al posto di Bêche) accanto a Nicolas Prost e Nick Heidfeld. Riconfermati Matthéo Tuscher-Dominik Kraihamer-Alexandre Imperatori. Nel team di Colin Kolles, la novità è Oliver Webb, nuovo acquisto al fianco di Simon Trummer e Pierre Kaffer. Da notare, però, che quest'ultimo non sarà presente nelle due prime gare, per altri impegni, con James Rossiter a sostituirlo. Novità importante sia per Rebellion che Bykolles, il passaggio agli pneumatici Dunlop, un primo passo della volontà del gommista d'origine inglese di rientrare in LmP1.

Alfredo Filippone



LE PROTAGONISTE DELLA CLASSE REGINA

Al Paul Ricard, per il classico Prologue del Wec sono scese in pista le tre protagoniste della classe regina. Porsche deve difendere il titolo 2015 dalla voglia di riscatto di Audi, sotto, e Toyota



PORSCHE

1	Porsche Team	Bernhard-Webber-Hartley	Porsche 919 Hybrid
2	Porsche Team	Dumas-Jani-Lieb	Porsche 919 Hybrid



CLM

4	Team Bykolles	Trummer-Webb-Rossiter	Clm P1/01 - Aer
---	---------------	-----------------------	-----------------



TOYOTA

5	Toyota Racing	Davidson-Buemi-Nakajima	Ts050 - Hybrid
6	Toyota Racing	Sarrazin-Conway-Kobayashi	Ts050 - Hybrid



AUDI

7	Audi Sport team	Fassler-Lotterer-Treluyer	Audi R18
8	Audi Sport team	Di Grassi-Duval-Jarvis	Audi R18



REBELLION

12	Rebellion Racing	Prost-Piquet jr.-Heidfeld	R-One - Aer
13	Rebellion Racing	Tuscher-Kraihamer-Imperator	R-One - Aer



**PER TUTTI C'È
IL MOTORE NISSAN**

Sono cinque i costruttori impegnati nella serie ma per tutti la motorizzazione è Nissan. Nella categoria l'unico italiano al via è Mediani che correrà con la BR01 del team Smp



LmP2 giochi aperti

CINQUE COSTRUTTORI E UNDICI VETTURE IMPEGNATE NELLA CATEGORIA. DIFFICILE FARE UN PRONOSTICO ANCHE SE TUTTI GUARDANO AL NUOVO FENOMENO DERANI

Undici vetture, otto team e cinque telai diversi nella categoria cadetta, ancora una volta quella dove i pronostici appaiono più difficili. Campioni in carica, i russi del G-Drive hanno assorbito la Jota Sport, rinforzando i quadri, ma scalato l'impegno ad una vettura, passando dalla

Ligier alla nuova Oreca 05. Roman Rusinov sarà insieme a Nathanaël Berthon e René Rast, orfano dell'Audi.

Sparito dalla categoria il team Kcmg, l'altro pretendente serio al titolo dovrebbe essere l'Extreme Speed americano, fedele alle Ligier Js P2, e che può contare sul Luis

Felipe Derani, il nuovo fenomeno delle gare sport, vincitore alla grande a Daytona e Sebring. Il brasiliano ha per compagni Christopher Cumming e Ryan Daziell, l'altra vettura è per Ed Brown-Johannes Van Overbeek. Grandi ambizioni vanta pure l'Alpine, che ha lavorato sodo durante

l'inverno per fare delle sue A460 delle candidate al titolo. La casa francese raddoppia la formazione con una seconda vettura, coi colori del Baxi Dc Racing cinese, per David Cheng, Ho-Pin Tung e Nelson Panciatici, mentre la vettura di punta della Signatech è nelle mani di Gustavo Menezes,

Nicolas Lapierre e il nuovo arrivato Stéphane Richelmi.

Due vetture schiera anche l'Smp Racing: a guidare la Br01 ci sono ancora Maurizio Mediani-Nicolas Minasian sulla vettura di punta mentre sull'altra ricompare Vitaly Petrov coi connazionali Kirill Ladygin e Vik-



ORECA	26	G-Drive Racing	Rusinov-Berthon-Rast	Oreca 05 - Nissan
	44	Manor	Graves-Stevens-Jakes	Oreca 05 - Nissan
	45	Manor	Rao-Bradley-Merhi	Oreca 05 - Nissan



BR01	27	Smp Racing	Minassian-Mediani-Markozov	Br01 - Nissan
	37	Smp Racing	Petrov-Ladygin-Shaytar	Br01 - Nissan



LIGIER	30	Extreme Speed	Sharp-Brown-van Overbeek	Js P2 - Nissan
	31	Extreme Speed	Dalziel-Derani-Cumming	Js P2 - Nissan
	43	Rgr Morand	Gonzalez-Albuquerque-Senna	Js P2 - Nissan



ALPINE	35	Baxi Racing	Cheng-Pin Tung-Panciatici	A460 - Nissan
	36	Signatech	Menezes-Lapierre-Richelmi	A460 - Nissan



tor Shaytar. Altro rientro importante, quello di Bruno Senna, che formerà un bell'equipaggio con Ricardo Gonzalez e Filipe Albuquerque sulla Ligier dell'Rgr Sport by Morand, mentre lo Strakka Racing è l'unico a schierare una Gibson 015S per i soliti Leventis-Watts-Kane. Infine, la grande novità dell'anno è il debutto della Manor, reduce dalla F.1 insieme ai suoi piloti, con due Oreca 05 per Will Stevens-Tor Graves-James Jakes e Roberto Mehri-Matthew Rao-Richard Bradley. (a.f.)

GIBSON	42	Strakka Racing	Leventis-Watts-Kane	015S - Nissan
---------------	----	----------------	---------------------	---------------



Gte Pro

Ferrari contro tutti

CON LA NUOVA F488 AF CORSE VA A CACCIA DEL TITOLO SFUGGITO NEL 2015.
UNA CLASSE PIENA DI NOVITÀ E CON UNO STORICO RIVALE DELLA ROSSA: LA FORD

Come sempre, la battaglia fra le Gt Pro promette di essere avvincente e un richiamo a parte. Tanti gli spunti d'interesse, a cominciare dall'avvento di vetture della nuova generazione, come la Ferrari F488 e la Porsche Rsr 2016, e soprattutto l'esordio delle nuove Ford Gt. Quarta in discordia, l'Aston Martin. E su tutto e su tutti pesa il punto interrogativo del Balance of Performance. Da questo punto di vista, il test collettivo al Ricard, come da copione, non ha chiarito granchè. Ottimi tempi e riscontri, comunque, per le F488 dell'Af Corse, che si presentano con i compiti fatti e la volontà di riconquistare l'alloro perduto. Gli equipaggi sono stati ricomposti all'insegna di una priorità assoluta: la velocità. Gimmi Bruni, pilastro del gruppo, è ora affiancato da James Calado mentre accanto a Davide Rigon c'è un altro inglese, Sam Bird, campione LmP2 in carica e che sembrava in predicato per la Toyota LmP1. Al momento non sono stati annunciati terzi piloti, mentre Fisichella e Vilander sono impegnati negli Usa.

La Ford, dunque, rientra nel grande giro mondiale delle Gt, per far rivivere tempi e duelli che sanno di leggenda. Iscritte da Ganassi, ma in realtà seguite dalla struttura inglese create per il Wec e le gare europee, le Gt Usa dovranno anzitutto superare la prova dell'affidabilità. Per gli equipaggi si comincia con Marino Franchitti-Andy Priaulx-Harry Tincknell su una vettura e Olivier Pla-Stefan Mücke-Billy Johnson sull'altra, ma sussiste ancora qualche incertezza sui terzi piloti. Per la Porsche, cambia tutto. Col ritiro delle vetture ufficiali gestite da Manthey, sarà impossibile lottare per conservare il titolo, nonostante l'arrivo della nuova Rsr. Un solo esemplare iscritto per l'intera stagione dal Dempsey-Proton Racing, ma senza Patrick Dempsey, che prende un po' di distanze dalle gare. Richard Lietz e Michael Christensen i piloti confermati. Impegno ridotto e macchina "vecchia" per l'Aston Martin, che schiera due vetture per Thiim-Sorensen-Turner e Stanaway-Rees-Adam e dovrà fare i conti pure con il passaggio alle Dunlop. (a.f.)



FERRARI	51	AF Corse	Bruni-Calado	Ferrari 488 Gte
	71	AF Corse	Rigon-Bird	Ferrari 488 Gte



FORD	66	Chip Ganassi Team	Johnson-Mücke-Pla	Ford Gt
	67	Chip Ganassi Team	Franchitti-Priaulx-Tincknell	Ford Gt



PORSCHE	77	Dempsey-Proton Racing	Lietz-Christensen	Porsche 911 Rsr
---------	----	-----------------------	-------------------	-----------------



ASTON MARTIN	95	Aston Martin Racing	Thiim-Sorensen-Turner	Aston Martin Vantage V8
	97	Aston Martin Racing	Stanaway-Rees-Adam	Aston Martin Vantage V8

Gt Am

Porsche da battere

SEI AUTO ISCRITTE E 4 COSTRUTTORI RAPPRESENTATI NELLA CATEGORIA RISERVATA AI GENTLEMAN DOVE LE VETTURE DI STOCCARDA SONO LE FAVORITE

Sei macchine iscritte e 4 costruttori rappresentati: questi i numeri della categoria per i gentleman-driver, il cui livello resta comunque alto, cosiccome il valore della posta in palio, visti i tanti giochi attorno alla Balance of Performance che sono in atto anche qui. Alla Porsche il favore del pronostico, almeno sulla base delle forze in campo, visto che avrà tre 911 Rsr in pista, iscritte dal Kcmg per Ried, Henzler e il rientrante Camathias, dal Gulf Racing per Wainwright-Carroll-Barker e dal Abu Dhabi Proton Racing per Al Qubaisi-Hansson-Bachler. A contrastare Stoccarda per conto di Maranello c'è un'unica F458 dell'AF Corse con Aguas, Collard e Perrodo. In tono dimesso anche nella categoria cadetta, l'Aston Martin Racing schiera una Vantage V8 per un equipaggio, Dalla Lana-Lamy-Lauda, che si è comunque rivelato efficace lo scorso anno. Infine, non va mai sottovalutata la sempre veloce Corvette C7 dei francesi del Larbre Compétition, in cerca di riscatto e che conta su un trio competitivo, composto dal nostro Paolo Ruberti, da Yutaka Yamagishi e Pierre Ragues, che torna in Gt dopo tanti anni al volante di prototipi. (a.f.)



CHEVROLET	50	Larbre Competition	Yamagishi-Ragues-Ruberti	Corvette C7
------------------	----	--------------------	--------------------------	-------------



PORSCHE	78	KCMG	Ried-Henzler-Camathias	Porsche 911 RSR
	86	Gulf Racing	Wainwright-Carroll-Barker	Porsche 911 RSR
	88	Proton Racing	Al Qubaisi-Hansson-Long	Porsche 911 RSR



FERRARI	83	AF Corse	Perrodo-Collard-Aguas	F458 Italia
----------------	----	----------	-----------------------	-------------



ASTON M.	98	Aston Marting Racing	Dalla Lana-Lamy-Lauda	Vantage V8
-----------------	----	----------------------	-----------------------	------------

Lmp1

viste da vicino

SCOPRIAMO COME CAMBIANO LE VETTURE DELLA CLASSE REGINA ALLA LUCE DELLE TANTE MODIFICHE REGOLAMENTARI INTRODOTTE PER LA STAGIONE CHE VA AD INIZIARE A SILVERSTONE



VOGLIO VEDERCI CHIARO

Mark Webber "spia" le rivali Audi e Toyota, per cercare di scoprire qualche segreto. L'ex-Red Bull F1, iridato nell'Endurance con la Porsche, è atteso alla stagione della conferma. Soprattutto, l'australiano vuole vincere la 24 Ore di Le Mans

Come di consueto il Wec ha aperto la stagione al Paul Ricard col suo Prologo pre-stagionale che precede la gara d'apertura a Silverstone. Ai test erano presenti le vetture di tutte le categorie ma ad attirare l'attenzione sono stati i pezzi grossi della Lmp1H, la classe regina. Sia Porsche (vincitrice 2015 della serie) che le dirette rivali Audi e Toyota hanno svelato le nuove vetture con le quali affronteranno la stagione, con regolamenti rivisitati. Piene di tecnologia, le nuove auto devono fare i conti con carrozzeria, sicurezza, flusso rivisto di carburante e con la restrizione del numero di test. Andiamo a scoprire tutte le novità.

Regolamenti 2016

I cambiamenti apportati ai regolamenti quest'anno sono di minore entità rispetto a quelli delle stagioni precedenti. Modifica chiave è l'ulteriore limite dell'energia disponibile sul giro, ora ridotta di 10 MJ con un'equivalente restrizione del flusso di carburante: così le macchine avranno meno carburante da gestire e di conseguenza l'efficienza dei motori a combustione interna e dei sistemi ibridi diventerà più importante. La sicurezza viene migliorata in diverse aree, innanzitutto con aperture di maggiori dimensioni (del 25%) nei passaruota, per evitare rischi che la vettura si capovolga alle alte velocità, e una maggiore imbottitura del poggiatesta all'interno dell'abitacolo. L'aerodinamica e la struttura dell'auto non sono soggette a modifiche specifiche ma i team possono produrre solo tre tipi di carrozzeria per stagione: con grande deportanza, con bassa resistenza aerodinamica (per Le Mans) più un set up intermedio. Si tratta più di una modifica volta a ridurre sia i costi che le prestazioni ed è inoltre accompagnata da restrizioni dei test e

nell'uso della galleria del vento. Così l'aerodinamica e il gruppo motopropulsore dovranno essere ancora più efficienti, in particolare lungo i rettilinei di Le Mans. Nella progettazione delle vetture 2016, i team si sono concentrati sulla classe energetica in cui corrono, i sistemi ibridi e la bassa resistenza aerodinamica.

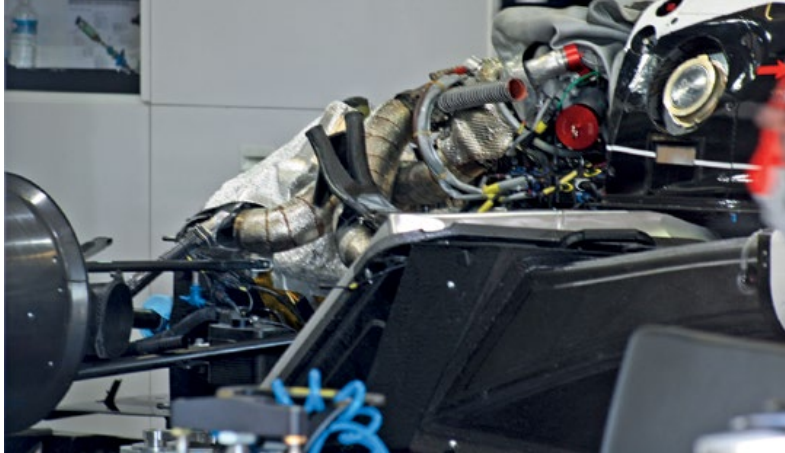
Design & tecnologia

Nella classe Lmp1H, alcuni anni fa il design delle vetture aveva raggiunto un limite dettato dai regolamenti sull'aerodinamica e sulle dimensioni delle gomme. Siccome le macchine della classe Lmp1 tendono ad avere sia il motore che la trazione posteriori (con il progetto Nissan 2015, poi cancellato, come unica eccezione) le vetture avrebbero dovuto avere una distribuzione di peso e deportanza spostati verso la parte posteriore, inoltre c'era un limite nell'aerodinamica sull'avantreno, cose che si pensava riducessero il potenziale di deportanza. Con una specifica praticamente unica per il diffusore e la gomma posteriore al limite della dimensione massima, non si riusciva più ad ottenere nulla dal retrotreno della macchina. Di conseguenza, per poter migliorare le prestazioni complessive della vettura, i team hanno dovuto concentrare molto di più il loro lavoro sulla parte anteriore. Per raggiungere l'obiettivo le auto hanno bisogno di maggiore deportanza, peso e larghezza della gomma nella parte anteriore, per questo le evoluzioni più recenti prevedono di spingere il peso più in avanti, collocando il motore per quanto possibile più in avanti sul telaio, di usare le stesse gomme sia davanti che dietro, con più battistrada per "mordere" meglio la pista e poi di trovare il modo per creare maggiore deportanza dallo spazio fra le gomme anteriori.



LMP1 VISTE DA VICINO

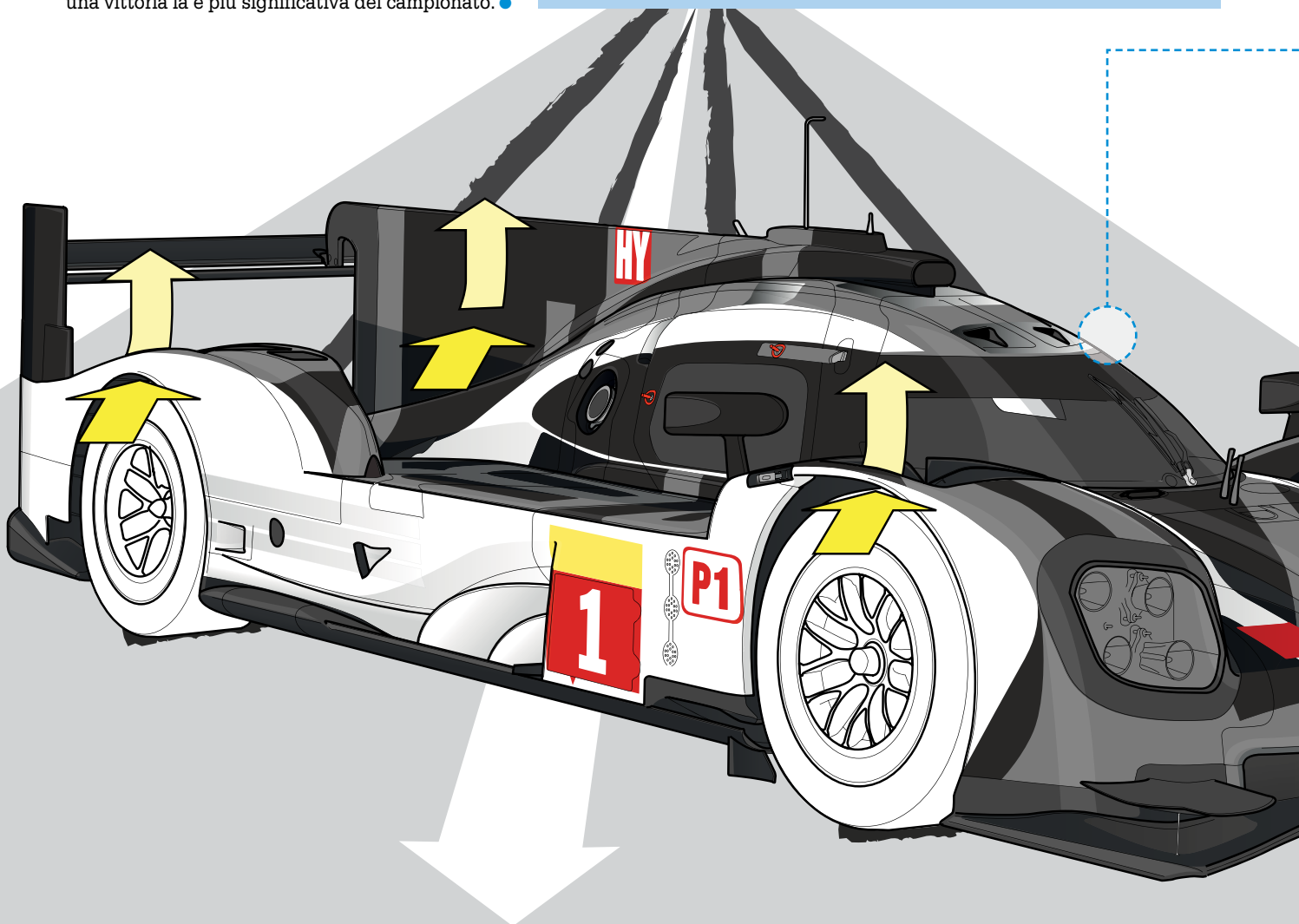
Con l'avvento dei regolamenti per gli ibridi, il gruppo motore-generatore anteriore ha reso le vetture effettivamente a trazione integrale quando viene erogata energia elettrica quindi lo spostamento verso l'anteriore è stata fatta per avere maggiori vantaggi. I protagonisti dell'epoca, Audi e Toyota, avevano motori larghi e pesanti, ma sono riusciti a far funzionare con successo questo layout fino al ritorno di Porsche. Partendo da capo nella progettazione Porsche è riuscita ad analizzare gli attuali regolamenti e i trend progettuali e a portarli un passo in avanti. Così la 919 ha corso con un piccolo e leggero motore V4 turbo a benzina, supportato da un potente sistema ibrido. Questo ha spinto ancora più in là i confini e i due rivali ora si ritrovano a dover recuperare questo improvviso balzo in avanti del percorso di sviluppo. Così l'obiettivo dei team quest'anno è quello di alleggerire e spostare in avanti ulteriormente il gruppo motore-trasmissione inclusi il serbatoio di energia e il cambio (the energy storage and gearboxes), massimizzare il recupero di energia per riguadagnare le prestazioni perdute a causa delle restrizioni sul carburante e nel contempo rendere il pacchetto aerodinamico adatto alla determinante necessità di basso carico aerodinamico di Le Mans. Il loro pacchetto ad alta deportanza può quindi essere progettato nel sottostante telaio vestito con una nuova carrozzeria. Lo sviluppo delle auto è stravolto per Le Mans, gli altri otto round vengono penalizzati dalla 24 Ore perché una vittoria la è più significativa del campionato. ●



SCELTE TECNICHE DIVERSISSIME PER PORSCHE, AUDI E TOYOTA

Motori per tutti i gusti

Pur nel rispetto dei regolamenti che prevedono un set up con motore e trazione posteriori, ogni team ha un diverso layout del gruppo motopropulsore. Porsche ha il suo piccolo V4 montato piuttosto avanti, con il turbo nella V dei cilindri, collegato ad uno dei due sistemi ibridi. Il secondo sistema ibrido collega un'MGU all'asse anteriore ed entrambi sono collegati a una batteria e a un regolatore di potenza posto all'interno dell'abitacolo. Audi ha invece un V6 diesel a V di 120° rispetto ai 90° delle rivali. Anche in questo caso all'interno della V c'è un singolo turbo senza alcun sistema ibrido collegato. Viene usato un solo sistema ibrido attaccato all'asse anteriore e collegato alla batteria all'interno dell'abitacolo. Toyota ha un nuovo V6 con un turbo ad un lato della V: anche in questo caso senza alcun sistema ibrido collegato. Sia l'asse anteriore che quello posteriore raccolgono l'energia cinetica prodotta in frenata e la immagazzinano nella batteria posizionata all'interno dell'abitacolo.



Porsche cambia ma con cautela

VETTURA CAMPIONE DEL MONDO NON SI TOCCA! MA IL DETTO È VERO FINO AD UN CERTO PUNTO PER LA 919 GIUNTA ALLA TERZA STAGIONE

Con la 919 che ha dominato il campionato della scorsa stagione, non sorprende il fatto che la nuova auto, ora al suo terzo anno, non sia molto cambiata esternamente. Essendo entrata tardi nel mondo delle competizioni, la 919 di nuova progettazione ha un diverso approccio rispetto ai suoi concorrenti in fatto di layout, power unit e aerodinamica. Vantaggi, questi, che si ritrovano anche quest'anno e nonostante le nuove auto nessuno dei rivali è arrivato in là quanto Porsche. Il cuore della vettura è un piccolo motore V4 a benzina di appena due litri, la unit è spinta da un unico turbo che produce appena sotto i 500 cv. Porsche correrà nella classe 8Mj, a Le Mans questo significa solo 4,3 litri di carburante a giro. L'anno scorso la potenza superava i 500cv ma i nuovi regolamenti prevedono la riduzione di energia sul giro, quindi il motore a CI viene depotenziato (downgraded) ma i sistemi ibridi che lo sostengono forniscono ulteriori 400cv. Porsche usa sia una unità motore-genera-

tore (Mgu) sull'assale anteriore come sistema ibrido stile Kers e anche una seconda Mgu spinta dallo scarico, un sistema analogo all'Ers-H della F.1. A piena potenza e alla massima velocità lo scarico fornisce la pressione in eccesso al turbo, così piuttosto che far fuoriuscire la pressione in eccesso dello scarico attraverso una valvola wastegate, i gas vengono diretti alla turbina attaccata a questa Mgu. Così, anche alla massima velocità il sistema ibrido ricarica la batteria agli ioni di litio nell'abitacolo. È un sistema che quest'anno si è perfezionato, ma in generale il layout è lo stesso dell'anno scorso.

La power unit comanda la vettura attraverso un cambio in alluminio a 7 marce collocato in un alloggiamento in fibra di carbonio simile a quello dei cambi di Mercedes e Ferrari in F.1. In questo modo si alleggerisce il retrotreno e si velocizza la manutenzione durante la gara.

Privilegiata la bassa resistenza aerodinamica

Dal punto di vista aerodinamico Porsche segue la sua filosofia di una bassa resistenza aerodinamica nonostante il suo package ad alta deportanza. La carrozzeria è molto più chiusa rispetto a quella dei rivali, con più aria fatta passare attraverso la vettura piuttosto che indirizzata fuori e attorno ad essa; questo mantiene basso il profilo anteriore della vettura e nelle curve riduce il carico aerodinamico. Dobbiamo ancora vedere il package Le Mans con un carico aerodinamico estremamente basso, il set up usato durante il prologo era infatti il set up

Tutte le novità per la sicurezza

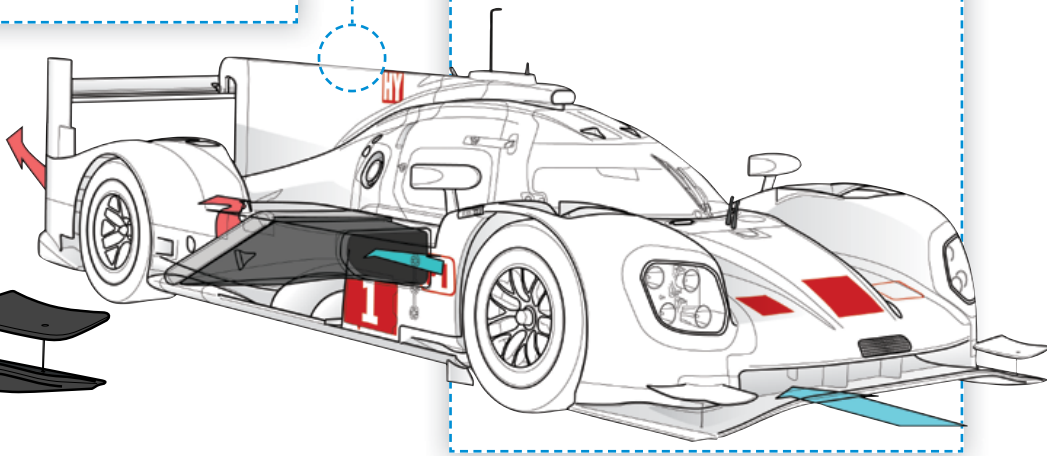
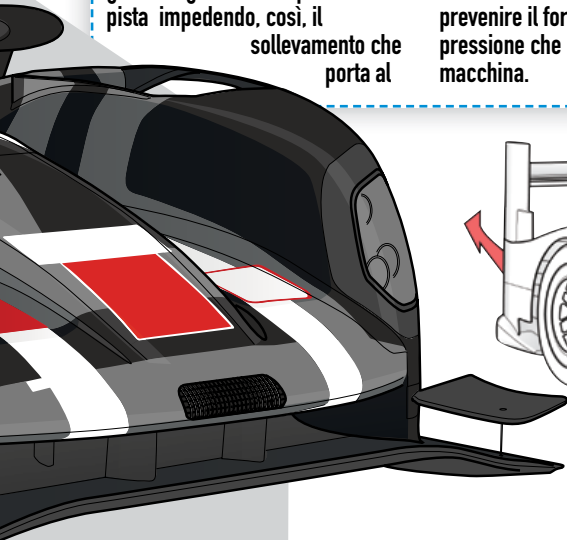
In seguito a una serie di incidenti con capotamenti, ora le lunghe e larghe LmP1 presentano diversi dettagli per impedire che volino in aria se il muso si solleva o se la vettura inizia a intraversarsi ad alta velocità. Innanzitutto, le aperture nei passaruota anteriori e posteriori che danno sfogo a eventuali accumuli di alta pressione se la vettura non è nella giusta angolazione rispetto alla pista impedendo, così, il sollevamento che porta al

rovesciamento. In secondo luogo la deriva posteriore (tail fin, alla lettera pinna caudale), che impedisce prima di tutto che la macchina si giri di lato e poi l'aria che colpisce la pinna aiuta a impedire il ribaltamento dell'auto in caso di testacoda (tailspin). Infine l'underfloor il fondo è modellato in modo che lavori assieme alla deriva posteriore tail fin con fianchi rastremati per prevenire il formarsi di alta pressione che capovolge la macchina.

Retine anti detriti nelle fiancate

Le LmP1H hanno esigenze di raffreddamento per il motore, il turbo e i sistemi ibridi. La maggior parte del raffreddamento avviene nelle pance laterali, che iniziano come le pance delle monoposto e alimentano al loro interno dei grossi radiatori. Vista la lunghezza delle gare all'interno dei condotti

vengono montati reticoli aggiuntivi per tenere pulito il radiatore dai detriti e sono previste anche aperture per permettere ai meccanici di raggiungere ed eliminare lo sporco. Il flusso d'aria passa, poi, attraverso il vano motore per fuoriuscire dall'apertura tra la parte superiore della carrozzeria e il diffusore.



ad alta deportanza per la gara di Silverstone. Anche spostando più peso in avanti (con la propensione al peso sull'avantreno, maggior carico sull'avantreno, front end bias), la 919 non usa un set up aggressivo per lo splitter e l'ala anteriore anche se quest'ultima e i vari deviatori e linguette (vanes and flicks) usate dietro di essa sono estremamente particolareggiati e sofisticati. Non è chiaro come Porsche riesca a generare la stessa quantità di deportanza sull'avantreno dei suoi rivali, ma evidentemente ci riesce.

Le modifiche di quest'anno sono sottili, i passaruota anteriori sono più alti davanti e deviano il flusso d'aria attorno a loro piuttosto che al di sopra. Analogamente i passaruota posteriori sono rimodellati, ma le uscite laterali dietro i passaruota anteriori mantengono una piccola apertura con i deviatori curvi regolamentari che indirizzano l'aria verso l'esterno.

Nel posteriore le prese di raffreddamento sopra al diffusore presentano flap larghi e gurney (è una barrella piatta con gambe e ruote) e probabilmente sono più un modo per ridurre la pressione dietro al diffusore e ottenere maggiore deportanza che un modo di nascondere il sistema di raffreddamento (blanking-off). Lo scarico del turbo della Porsche è diviso in due e sfiata più su sul cofano motore soffiando sulla parte posteriore della carrozzeria. La sospensione è rielaborata e rivisto è anche il set up brevettato dalla Porsche per ottenere una migliore gestione delle gomme. ●

Audi lotta contro il peso del diesel

PER ANNI REGINA DELLA CATEGORIA, LA CASA DEI QUATTRO ANELLI INSISTE SU UNA SCELTA INTERESSANTE A LIVELLO COMMERCIALE

Dopo un periodo di dominio nella categoria Audi ha perso terreno. Mantenendo il turbodiesel ibrido dell'auto stradale, con il sistema ibrido che riprende il sistema della Quattro a trazione integrale, lo scopo commerciale delle competizioni resta vivo ma il set up è un handicap per le prestazioni. Il motore diesel è pesante e questo limita il posizionamento nel telaio per ottenere il maggior carico sull'avantreno e limita anche l'uso di un sistema ibri-

do di maggiore capacità, sempre a causa del peso. Audi però è riuscita a mantenere competitività grazie al suo alto livello ingegneristico. Essendo stata battuta a Le Mans e in campionato da Porsche, il periodo invernale è stato dedicato a riprogettare pesantemente la vettura, mantenendo comunque come fulcro l'unità diesel. Ma è stato necessario risparmiare peso e fornire un telaio aggressivo alla nuova R18. Audi è passata alla classe energetica superiore

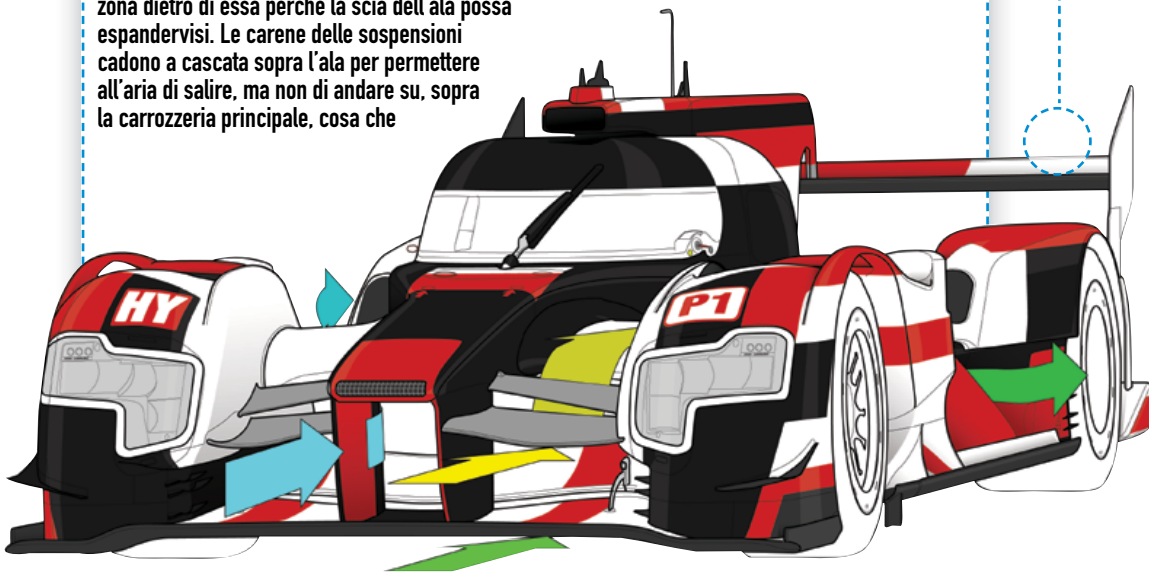
6Mj, con solo un set up ibrido anteriore e senza il turbo Ers che usa invece Porsche. Maggiore efficienza e risparmio di peso sono stati ottenuti col passaggio alla batteria agli ioni di litio del sistema a volano messo a punto dalla Williams Advanced Engineering (F.1). Combinati turbodiesel e ibrido il Kers fornisce circa 1000 cv. Altri interventi hanno riguardato il cambio, che ha ancora un alloggiamento in fibra di carbonio ma ora le marce vengono scelte grazie a un sistema idraulico tipo F: ora Audi ha lo stesso livello tecnologico dei suoi concorrenti dopo aver montato finora sistemi pneumatici. Ma è nel set up aerodinamico che Audi ha fatto progressi. Grazie alle prove fatte nella galleria del vento della Sauber F.1 l'Audi è diversa da ogni altra LmP1 mai vista prima. L'influenza della F.1 è ovvia nel muso e nel set up dell'avantreno, con la punta del muso stretta e alta. Proprio come nelle F.1 questo spinge più aria verso il fondo e attorno alla vettura, e nel contempo se ne toglie l'influenza dall'ala anteriore sotto. Audi abbina lo splitter anteriore con una complessa ala anteriore. Si vede al di sotto del muso, in quanto lo splitter porta al flap a forma di "W" dell'ala. Inizialmente lanciati in gennaio, i passaruota an-

Aerodinamica raffinata all'anteriore

I regolamenti Wec per le LmP1 impongono che le ruote e la sospensione anteriore siano coperte e la tendenza attuale è quella di avere le "gondole aerodinamiche" (pods) dei passaruota separate e collegate a un telaio stile F.1 grazie ai profili sopra i bracci trasversali. Nascosta sotto questa carrozzeria c'è ben altra complessità; come potete vedere, infatti, la parte inferiore del muso della LmP1H è una complessa ala anteriore. Dallo splitter anteriore con il suo previsto profilo frontale scalato, la carrozzeria riporta a un'ala. Muso e sospensioni sono, per quanto possibile, rimodellati in modo da essere al di sopra dell'ala e mantenere così libera la zona dietro di essa perché la scia dell'ala possa espandersi. Le carene delle sospensioni cadono a cascata sopra l'ala per permettere all'aria di salire, ma non di andare su, sopra la carrozzeria principale, cosa che

disturberebbe il flusso d'aria diretto all'ala posteriore. Invece il flusso d'aria entra nelle pance laterali ed esce attorno ai fianchi della vettura. A far in modo che la scia delle ali vada nella direzione giusta ci sono piccoli deviatori e flicks sotto la vettura che indirizzano correttamente il flusso dell'aria.

Anche le ruote, girando all'interno dei passaruota, creano una turbolenza che fuoriesce e viene mandata lungo i fianchi della macchina. Audi ha piccoli condotti che soffiano aria in punti strategici per impedire a questa turbolenza di uscire dai passaruota.





SARÀ RISCOSSA GIALLA?

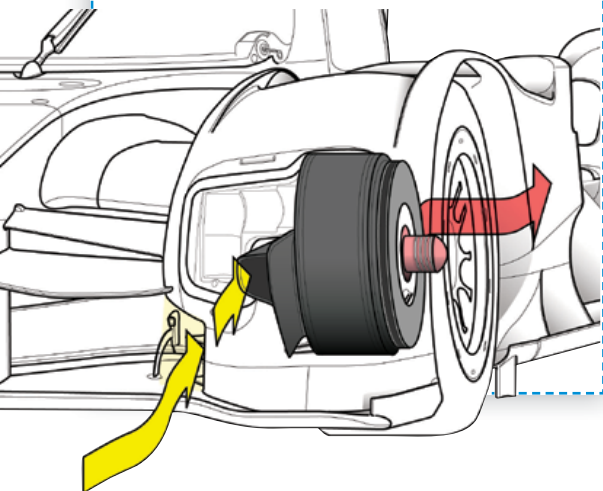
La Toyota è il Costruttore che ha cambiato maggiormente la sua Lmp1 per la stagione entrante. La nuova Ts050 ha rotto completamente gli schemi con la deludente Ts040 ma basterà per recuperare il terreno perduto dalle tedesche?

teriori più arrotondati erano parte del set up Le Mans a bassa resistenza aerodinamica, mentre i passaruota più convenzionali usati al prologo erano parte del set up di Silverstone. I tempi ottenuti nei test del prologo dimostrano che i cambiamenti apportati devono anco-

ra dare ad Audi il passo necessario per battere Porsche, mentre l'affidabilità di Porsche dello scorso anno suggerisce che la R18 non può battere la 919 solo sulla resistenza: l'affidabilità da sola non è sufficiente alla R18 per battere la 919 visti i risultati 2015. ●

Freni in stile F.1

In passato le vetture da Endurance per portare ai freni l'aria di raffreddamento usavano condotti che alimentavano tubi corrugati e flessibili. Ora lo spazio occupato dai tubi serve all'ala aerodinamica anteriore e le vetture dispongono di condotti per i freni in stile F.1. Tutto l'impianto frenante è racchiuso in involucri in stagno, poi, una "paletta" afferra l'aria che passa dentro il muso indirizzandola verso i freni.



Toyota nuova volta pagina

DOPO LA DELUSIONE DELLA SCORSA STAGIONE I GIAPPONESI HANNO CAMBIATO TUTTO. A COMINCIARE DAL PROPULSORE V6

La vittoria del Wec 2014 indicava che Toyota era sulla strada giusta ma i progressi fatti durante l'inverno per la stagione 2015 non sono stati della stessa entità di quelli dei rivali. Già da Le Mans era abbastanza chiaro che la Ts040 non era in grado di sostenere la sfida con Porsche e Audi. In ottica 2016 Toyota, quindi, ha dato il via a un piano volto per avere una Ts050 completamente nuova anche se limitata da risorse inferiori a quelle su cui possono contare gli avversari. Si pensava che la nuova vettura dovesse condividere il motore 4 cilindri in linea del programma Toyota Wrc, invece la nuova vettura dispone di un nuovissimo motore V6 bicilindrico turbo a benzina. Un 2 litri più piccolo, più leggero e con una erogazione di potenza migliore rispetto all'uscite V8 da 3,7 litri. Per entrare nella classe di potenza 8Mj, Toyota abbinava a questo due sistemi ibridi, una Mgu all'asse anteriore e anche una Mgu posteriore, quest'ultimo sistema ibrido ha un set up simile al Kers e non è legato al turbo. È curioso che tutte e tre le vetture Lmp1H ora adottino motori turbo ma solo Porsche recuperi da questi ener-

gia dagli scarichi; per Audi e Toyota sembra una opportunità mancata. Anche l'unità di deposito dell'energia è cambiata quest'anno: Toyota che è passata alle batterie agli ioni di litio. Inoltre, nella parte posteriore della vettura, il team ha posizionato il cambio con un set up trasversale, mentre quasi tutte le attuali vetture da corsa hanno un set up longitudinale, più stretto e più lungo, che segue il layout della macchina. Sarà interessante vedere quali benefici Toyota trarrà da questo insolito layout al retrotreno.

Esternamente il telaio della Ts050 è tutto nuovo e l'intento è quello di generare più deportanza dall'avantreno per adattarsi alla nuova distribuzione del peso che il motore più leggero ha permesso. Sono, quindi, nuove le strutture attorno al muso, l'Mgu anteriore è sollevato e collocato nel muso per liberare spazio e permettere all'ala anteriore di svolgere il suo lavoro.

Il lavoro invernale ha dato alla Toyota maggiori prestazioni; potrebbe non essere sufficiente per riacciuffare la Porsche ma dovrebbe portarla vicina, se non talvolta davanti ad Audi. ●

Col Wec da Silverstone riparte nel week end anche l'Elms: una serie più in salute che mai



Elms a quota 42

CONTINUA A CRESCERE LA SERIE GESTITA DALL'ACO CON TANTI PROTAGONISTI E MOLTE NOVITÀ. ANDIAMOLE A SCOPRIRE

di **Alfredo Filippone**

Giunta al quarto anno sotto la gestione dell'Aco (via la Le Mans Endurance Management), l'Elms continua a crescere e si presenta ai nastri di partenza in assai buona salute (42 iscritti) e con tante novità. A cominciare da una sesta gara in calendario, per di più a Spa, eventi condivisi con Wec o le World Series, persino un montepremi (cento, settanta e cinquanta mila euro ai tre primi di campionato), e l'aumento del numero di motori a disposizione per le Lmp2 (2 per chi non fa Le Mans e 3 per chi va alla 24 Ore). Ritocchi che non stravolgono le cose ma non sono certo cosmetici, in una stagione che vede invece un riequilibrio di fondo fra le categorie. Se la Lmp2 sarà ancora la vetrina più prestigiosa, la vera novità è l'esplosione della categoria Lmp3, dai costi più contenuti, che diventa la spina dorsale della serie: 21 le macchine iscritte in questo secondo anno di vita. Il successo della Lmp3 e il varo della nuova Michelin Le Mans Cup vanno a scapito delle Gt: sparisce semplicemente la Gtc mentre la Gte vede iscritte per la stagione solo otto macchine, sia pur tutte ottime.

Lmp2: Greaves ad una carta sola

La stagione inizia subito con un colpo di scena: il Greaves Motorsport, campione in carica, che intendeva raddoppia-

re l'impegno, ha dovuto rinunciare all'idea di schierare ancora la vecchia Gibson al fianco della neoacquisita Ligier Js P2 motorizzata Nissan, per l'impossibilità di assicurarsi una fornitura motori adeguata. Canal-Rojas-Giermaziak dovranno quindi essere subito competitivi con la nuova Ligier per mantenere il primato. Un'incognita che paradossalmente dà all'unica Gibson 015S rimasta di allungare il suo albo d'oro. Tanto più che è gestita dal G-Drive Racing, rafforzatosi dopo aver assorbito Jota Sport, ed affidata ad un trio più che competitivo, formato da Simon Dolan, Harry Tincknell e Giedo Van der Gaarde, al rientro agonistico dopo la sfortunata parentesi in F1. Terza in discordia potrebbe essere uno dei package collaudati e affidabili che utilizzano l'Oreca 05: si pensa a quella del Thiriet Tds nelle mani dei soliti Thiriet-Bèche, affiancati dal giapponese Ryo Hirakawa, proveniente dal programma Junior Toyota, o a quella del DragonSpeed, con Hedman-Hanley raggiunti dal sempre veloce Nicolas Lapierre.

Lmp3: Una vera Coppa Ligier...

Rivoluzione di mercato, dopo appena un anno, nella categoria cadetta: sono sparite tutte le Ginetta! Pare proprio che non abbiano lasciato grandi rimpianti fra i clienti, fuggiti in massa verso la Ligier Js P3, che ormai spopola. Ad evitare il monopolio assoluto, una sola vettura, l'Ave-Riley made in Usa iscritta dal team Murphy, ancora in fase di sviluppo. In attesa dell'arrivo, nel 2017, dei telai Adess, Dome e Norma, assisteremo a una bella Coppa Ligier, dove ci saranno due team italiani, l'Eurointernational di Antonio Ferrari, con due vetture (e Jacoboni, Mondini, Dromedari e Andrea Roda come piloti già confermati) e la Villorba Corse di Raimondo Amodio con il trio Lacorte-Sernagiotto-Schirò.

Gt, triello Ferrari-Porsche-Aston Martin

Sfida a tre fra Ferrari, Porsche e Aston Martin, tutte di vecchia generazione. Parte col favore del pronostico l'At Corse, che schiera due F458 per Perazzini-Ciocci-Aguas e Cameron-Griffin-Scott, mentre Pier Guidi sarà sulla vettura satellite dell'At con i Talkanitsa padre e figlio. Andrea Bertolini sarà sulla vettura della Jmw, mentre Gianluca Roda dovrebbe di nuovo essere fedele alla Porsche Proton.

Schirò, sorpresa italiana in Lmp3

Non foltissima, come di consueto, la pattuglia azzurra, ma con una novità interessante: l'esordio di Niccolò Schirò, cha fa il salto dalle Gt alla Lmp3, sempre in seno alla Villorba Corse. Condividerà la Ligier-Nissan col trevigiano Giorgio Sernagiotto e il pisano Roberto Lacorte. Per il 22enne lombardo, l'avventura è già iniziata al Castellet, nel test pre-stagionale di dieci giorni fa: «È stato un po' un salto nel vuoto - racconta l'ex campione dell'Euroformula - perché il mio ingresso nel programma è stato deciso all'ultimo momento. Mi sono ritrovato al Ricard subito immerso nel traffico e con una macchina che è un altro pianeta rispetto a una Gt. Dal punto di vista della guida, è come rivivere le sensazioni di una monoposto. Col team e i compagni mi trovo benissimo e penso che possiamo fare cose belle, e personalmente, sono contentissimo, ho l'impressione di entrare nel mondo dei grandi». A Silverstone, una tantum, ci sarà anche Antonio Giovinazzi. Reduce dai successi in Asia, il pugliese correrà di nuovo per i colori Jagoya Ayam, sulla Br dell'Smp Racing, con Evans e Gelael. ●

CORSA AL TITOLO IN 6 ROUND

16 aprile	Silverstone (GB)
15 maggio	Imola (I)
17 luglio	Red Bull Ring (A)
28 agosto	Paul Ricard (F)
25 settembre	Spa (B)
23 ottobre	Estoril (P)

AUTO GP, NUOVE DATE

Cambia il calendario dell'Auto Gp Formula Open, che prenderà il via da Adria l'8 maggio, nello stesso weekend dei campionati Aci Sport. È stato invece cancellato l'appuntamento di Monza, che avrebbe dovuto dare il via alla stagione il 22 maggio. Intanto una nuova adesione in termini di team è arrivata dalla Ps Racing, che ha confermato la propria presenza con il 17enne pilota indiano Mahaveer Raghunathan.

BORRETTI IN BMW CUP

È stato Federico Borretti il dominatore del primo appuntamento della Bmw Open Cup, centrando con la sua M3 E36 il successo in entrambe le gare che si sono disputate a Imola. In evidenza anche Luli Del Castello, che ha conquistato un secondo posto alla pari del più esperto Armando De Vuono. Sul gradino più basso del podio si sono infine alternati Massimo Orlandini e Lorenzo Luciani.

ALFA E BLEU FRANCE

Una vittoria a testa a Imola, nel round inaugurale della Bleu France Race Cup, per Luigi Cioffi e Raffaele Lissignoli, entrambi su Renault Clio. Nell'Alfa Race Championship, a dare il "la" alla stagione è stata la doppietta messa a segno da Alberto Cioffi sulla 147.

CMS COL DEB CARINI

Novità in vista di Sarnano per la Cms Racing Cars, che farà debuttare Francesco Carini sulla Lola-Zytek di F.3000 il primo weekend di maggio proprio nella gara di casa, dove la vettura del team toscano ha vinto già con Franco Cinelli nel 2011 e 2012. Con la stessa squadra, Guido Sgheri farà invece il suo rientro nel Civm con una Porsche 997 gruppo Gt gommata Pirelli.

MASTER FORMULE

Ci sarà anche il team Ict Sport Diffusion, squadra che fa capo a Massimo Casoli, al via della gara di Magione del Master Tricolore Formule in programma a fine maggio. La formazione emiliana schiererà una F.Renault 2.0 affidandola a Marco Minelli.



IN SPAGNA VITTORIE DI MAGNONI E MOSCA

EuroSeries all'italiana

Luca Magnoni e Andrea Mosca hanno conquistato il successo nel primo appuntamento della Euro Series by Nova Race che si è disputato a Barcellona in abbinamento con il campionato Cer spagnolo. Il primo, con la Ginetta G55 Gt4, si è messo in evidenza ottenendo anche il sesto posto assoluto su oltre 50 equipaggi al via e precedendo la vettura gemella divisa da Andrea Peregreffi, Andrea Marchesini e Ivo Tsonev e la Bmw M3 E92 di Paolo Meloni e Massimiliano Tresoldi, al loro debutto nel campionato con i colori del W&D Racing Team. Mosca, in pista con una Renault Mégane Trophy della Zero Racing, si è imposto invece nella classe Plus davanti ai suoi compagni di squadra Vincenzo Montalbano e Alberto Gabbiuzzi. La prossima tappa si disputerà a Monza il primo fine settimana di maggio.

LA SQUADRA DI SOSPIRI ESTENDE I SUOI PROGRAMMI

Vsr nell'Asian Le Mans Series

Il team Vsr ha ulteriormente esteso i propri programmi. Già presente lo scorso anno sia nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa che nella F4 giapponese, la squadra di Vincenzo Sospiri, dopo avere annunciato la propria partecipa-

zione al Gt italiano e ad alcune gare della serie Creventic, ha ufficializzato anche il proprio ingresso nell'Asian Le Mans Series con una Huracán Gt3 a partire dalla prossima stagione che scatterà in Cina a fine ottobre.

IMPEGNO A MONZA PER ROAL

Bene nei test la Bmw M6 Gt3

Promossa la Bmw M6 Gt3 gestita dalla Roal Motorsport, che il 6 e 7 aprile ha completato a Monza due giornate di test in vista del primo impegno 2016 nella Blancpain Endurance Series, in programma tra due settimane a Monza. Ad alternarsi al volante sono stati Stefano Colombo, Giorgio Roda e l'olandese Max Koebolt. In azione si sono visti anche Stefano Comandini e Alberto Cerqui, che disputeranno assieme tutto il Campionato Italiano Gran Turismo. In totale sono stati 170 i giri percorsi, per un totale di 970 chilometri, in cui non si è evidenziato alcun problema.

NASCAR EURO SERIES

Nocentini con Ercoli e Laureti

Saranno in tutto 12 i team presenti nella Nascar Whelen Euro Series 2016, che prenderà il via il 23 e 24 aprile sul circuito "Ricardo Tormo" di Valencia. Di questi tre sono italiani, inclusa la Double T by Mrt Nocentini che, proprio la scorsa settimana ha riconfermato Simone Laureti nella Elite 2. Il pilota romano si alternerà al volante di una Ford Mustang con il 21enne Gianmarco Ercoli, vincitore del titolo di Divisione nel 2015 e prossimo a debuttare nella Elite 1, dove avrà come compagno di squadra anche Gian Maria Gabbiani. Attesi in Spagna anche Caal Racing e Vict Motorsport.

KAPPA' GLI ITALIANI

24H Silverstone alla Bmw

La Bmw M3 V8 di Neary-Roberts-Lamb-Short, si è imposta nella prima edizione della 24 Ore di Silverstone della serie Creventic, per vetture Turismo. L'auto del Team Abba Rollcentre ha preceduto le due Seat Leon Cup Racer di Breukers-Breukers-de Heus (Red Camel) e Moutran-Moutran-Moutran-Quaife (Duel Racing). Ritirata l'altra vettura iberica dell'unico equipaggio tricolore, con Enrico Bettera, Roberto Ferri e Alberto Vescovi (Pit Lane), ai quali si è aggiunto l'americano Zach Arnold.

DA BARACCA ALLA ROSSA, AL PALAZZO AERONAUTICA DI ROMA

Cavallino in mostra

È stata inaugurata presso il Palazzo Aeronautica di Roma, la mostra dal titolo "Nel segno del Cavallino Rampante-Francesco Baracca tra mito e storia", aperta al pubblico anche nei fine settimana del 17 e 24 aprile. Organizzata dall'Aeronautica Militare, il Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento ed il Museo Francesco Baracca di Lugo, racconta la figura dell'aviatore italiano durante la Prima Guerra Mondiale e del Cavallino Rampante, il cui presente e futuro è testimoniato dalla Ferrari di F.1 esposta nello stesso contesto.



Gron

l'ultimo flying

Marcus Gronholm non è cambiato, l'humor dell'ultimo flying finn campione del mondo è sempre lo stesso. E con quel suo modo di muoversi che lo fa sembrare il sosia di Jim Carrey, il recordman di vittorie della "grande corsa di Jyvaskyla" (che si è aggiudicato nella sua carriera per ben sette volte, dal 2000 al 2002 e poi dal 2004 al 2007), resta senza dubbio uno dei più simpatici tra i campioni della specialità. *«Sono nello shopping center di mia proprietà - ci dice con voce allegra rispondendo al cellulare - che si trova 15 km ad ovest di Espoo, la cittadina nell'hinterland di Helsinki dove sono nato e continuo ad abitare. È il mio lavoro, sono molto occupato nel commercio».*

- E poi cos'altro fa, visto che non corre più ma non disdegna di guidare auto da corsa?

«Sono pilota tester della Volkswagen. Ho un contratto con loro e mi sto occupando dello sviluppo della nuova Polo Wrc "Evo" che esordirà a gennaio del 2017. Adesso avremo una serie di test in Francia, e poi proseguiamo con un'altra sessione in Portogallo. Seguo poi mio figlio Nicolas che ha 19 anni e che corre il Wrx, il mondiale rallycross, con l'Olsberg Mse Team. Non sono però un team manager, lo faccio solamente per hobby. Mi preoccupo infatti soltanto di dare una mano a mio figlio e anche agli altri piloti, e poi delle pubbliche relazioni con gli sponsor, niente più. Nicolas promette bene, l'anno scorso si è aggiudicato il campionato finlandese della specialità».

- Cosa può dirci invece della nuova Vw Polo Wrc?

«L'anno scorso ho effettuato più di due settimane di test quasi sempre con al mio fianco Timo Rautiainen. Posso dire che la vettura cresce bene e promette altrettanto bene. È facile da guidare, ottima soprattutto a livello di maneggevolezza: in pratica, fa quello che il pilota vuole».

holm

finn iridato

I DUE TITOLI VINTI CON LA PEUGEOT,
QUELLI MANCATI CON LA FORD,
LE SFIDE CON TUTTI TOP DRIVER.
STORIE DI MARCUS, CHE OGGI
SVILUPPA LA VW PER IL 2017

di Marco Giordo



DUE VOLTE CAMPIONE CON IL LEONE

La Peugeot 206 Wrc e Marcus Gronholm sono legati in maniera indissolubile. Il campione finnico ha conquistato 15 vittorie e due titoli (nel 2000 e 2002) con la vettura francese



← Quanto sono cambiate queste nuove Wrc rispetto a quelle che guidava lei?

«Le vetture sono cambiate notevolmente a livello di sospensioni e pesano molto meno, mentre il motore è cambiato poco. Tutto nel complesso è migliorato in ogni settore. Devo ammettere che guidare la nuova Polo è un vero piacere. Assomiglia molto alla Ford Focus Wrc, che però era più grande, ma ha meno sovrasterzo. La potenza invece è simile ed il motore ha un bel sound. Nel complesso devo dire che di base è già superiore alla Focus».

- E rispetto a quelle dei primi anni 2000, con le quali lei ha vinto due titoli mondiali?

«All'epoca c'era indubbiamente molta più elettronica grazie ai differenziali attivi, ora le vetture sono molto più semplici da guidare. All'epoca, agli inizi degli anni 2000, grazie alla tanta elettronica eravamo molto veloci con la 206 Wrc ma ritengo sia stato giusto poi tornare indietro dopo quegli anni tanto interessanti ed avere ora meno elettronica a disposizione sulle vetture da rally. Il livello è infatti sempre molto elevato perché nel frattempo sono cresciuti le performance in tutti gli altri settori, sospensioni, gomme, eccetera».

- Cosa ricorda dei suoi titoli iridati Piloti vinti nel 2000 e nel 2002?

«Sono state due splendide annate con delle differenze però. Il primo titolo è infatti arrivato un po' a sorpresa, perché quello è stato in pratica il mio primo anno completo nel campionato del mondo rally. Nel 2002 invece tutto è stato più facile grazie sempre alla Peugeot 206 Wrc, una macchina

fantastica. Poi c'è stata un'altra grande stagione, quella del 2007, in cui ho davvero sfiorato il titolo mondiale con la Ford Focus».

- La sua vittoria più incredibile resta quella ottenuta proprio nel 2007 in Nuova Zelanda...

«Sì perché ho vinto quel rally per soli tre decimi su Sébastien Loeb. L'ho battuto nell'ultima speciale ricavata nelle vicinanze del parco assistenza, davanti a tutti gli uomini dei vari team che assistevano alla prova in diretta. È stata una sensazione incredibile, unica. Quella è stata la mia ultima vittoria iridata. La più bella insieme alla prima, che avevo ottenuto in Svezia nel 2000».

- Perché lei quell'anno alla fine ha perso il titolo Piloti?

«Perché ho commesso un paio di errori stupidi che mi sono costati cari. Il primo è stato in Giappone, dove sono uscito largo in una curva perché ero troppo veloce, e lì ho rovinato la mia Focus finendo sul tronco tagliato di un albero. E poi in Irlanda ho sbattuto e mi sono dovuto fermare. Sapevo di poter battere Loeb, ma non sono stato abbastanza bravo per riuscirci».

- Cos'è cambiato nel mondiale di oggi rispetto ad allora?



DALL'ALBUM DEI RICORDI

Sopra. Grönholm festeggia la settima vittoria in Finlandia e sorride con Colin McRae. In alto di traverso con la 206 Wrc e sopra a destra con la Focus Wrc, le due vetture che gli hanno dato i successi più belli

«Negli ultimi tempi ho frequentato più il mondo del Rallycross che quello dei rally, però posso dire che all'epoca c'erano quattro o cinque Case e almeno altrettanti piloti che potevano vincere il titolo. Ora, francamente, non è più così».

- Avrà un futuro nell'ambiente come istruttore, talent scout o team manager?

«Certo, perché no? Chissà, potrebbe essere possibile, non si sa mai. Personalmente mi sto occupando di altre cose, però può succedere di tutto ed io nei rally ci sono cresciuto».

- Con chi si sente ancora dell'ambiente?

«Poche volte con Corrado Provera che è quasi sparito dalla circolazione. Mi sento ogni tanto invece con Jean Pierre Nicolas e Malcolm Wilson, ma quello con cui parlo di più è Harri Rovanpera».

- E il figlio, il giovane Kalle Rovanpera, come lo vede?

«È un grande talento, è molto bravo, ma è ancora un ragazzo: è presto per sapere dove arriverà».

- Dicono possa diventare il nuovo Toivonen...

«Ha tutti i numeri per diventarlo e per essere il prossimo campione del mondo finlandese, sarei sorpreso se non ci riuscisse. Ha un grande talento come lo aveva Henri alla sua età. Ma deve ancora

L'ULTIMA VITTORIA È RIMASTA LA PIÙ INCREDBILE: TRE SOLI DECIMI SU LOEB, NEL 2007, IN NUOVA ZELANDA

MARCUS GRÖNHOLM





DOPO IL BRUTTO INCIDENTE NELLE PROVE DI LOS ANGELES 2012

XGames fine carriera

Marcus Gronholm era il leader del campionato X Games Rallycross 2012, aveva vinto infatti la medaglia d'oro nelle prime due manche della stagione, disputate a Dallas e Charlotte. Poi però è stato lo sfortunato protagonista dell'appuntamento di Los Angeles, finendo all'ospedale dopo un incidente nelle prove del sabato. La sua Ford Fiesta ha sbattuto contro un muretto di cemento posto a bordo pista, dopo un salto, e la decompressione è stata dannosa per il driver di Espoo, che dopo la botta aveva perso conoscenza. Gronholm, che si era comunque ripreso subito, era però poi rimasto ricoverato in ospedale per diversi giorni per una serie di controlli precauzionali. Ma la sua non dev'essere stata una botta di poco conto, visto che più avanti l'asso finlandese ha preferito appendere il casco al chiodo...



crescere, diamogli tempo. Aspettiamo e vediamo».

- E dei nuovi piloti emergenti finlandesi, come Lappi e Suninen, che opinione ha?

«Lappi e Suninen sono bravi ma devono dimostrare di saperci fare al volante di una Wrc. Devono mettere in mostra guidando quelle vetture qual è il loro vero potenziale. Spesso su una Wrc non è facile essere veloci come lo si è stati in Wrc2 e Wrc3. Sarà quello per entrambi il vero banco di prova».

- Cosa pensa del Mondiale 2016?

«Latvala ha iniziato male ma si è rifatto in Messico. In Argentina però sarà difficile per tutti battere Ogier, che laggiù non ha ancora vinto. Sono lui e la Volkswagen i favoriti per la vittoria finale».

- Dopo l'era Loeb adesso stiamo vivendo l'era Ogier?

«Sembra proprio che sia così, visto che Jari-Matti non riesce ad avere la meglio su di lui. E chissà che nel frattempo non arrivi un terzo Sébastien, non si sa mai. Sicuramente è stato bello per loro non per lo sport perché non c'è stata una vera lotta. Basta ricordarsi di quanto erano combattuti quei mondiali agli inizi degli anni 2000 quando eravamo in tanti a giocare il titolo tra noi. Altra musica». ●

PEUGEOT PRIMA CASA

Al volante delle vetture del Leone, sopra la 206 Wrc, sopra a sinistra la 307 Wrc. Gronholm ha ottenuto 18 dei suoi 30 successi. Sotto, un giovane Gronholm fa esperienza sui ghiacci nordici con la Toyota Celica



30 vittorie con lode

MARCUS È TERZO NELLA CLASSIFICA DEI SUCCESSI DA QUANDO C'È IL MONDIALE

Marcus Gronholm ha 48 anni, è nato a Kaukuniainen (sobborgo di Espoo) in Finlandia il 5 febbraio 1968. Ha esordito nelle competizioni nel 1987 al volante di una Ford Escort 1300 e la sua prima gara iridata è stata il Rally 1000 Laghi 1989 al volante di una Lancia Delta Integrale. Dopo aver corso buona parte degli Anni '90 con la Toyota, cogliendo quali migliori risultati nel mondiale il secondo posto in Finlandia nel '95 sulla Celica Turbo 4Wd, e il quarto assoluto nel '96 in Finlandia e nel '97 in Argentina, è approdato nel '99 alla Peugeot. Al volante della 206 Wrc della Casa del Leone, Gronholm s'è aggiudicato 15 gare iridate in quattro stagioni e due titoli Piloti, nel 2000 e nel 2002, oltre ad aver contribuito alla vittoria dei tre titoli Marche consecutivi vinti dalla Casa di Velizy dal 2000 al 2002. Nelle ultime due stagioni con la Casa francese, al volante della meno competitiva Peugeot 307 Wrc, si è aggiudicato tre gare: due volte il rally di casa, in Finlandia, nel 2004 e 2005, e poi il Rally del Giappone 2005. Con il ritiro della Peugeot, Gronholm nel 2006 è passato alla Ford, vincendo subito le prime due gare di quella stagione, Montecarlo e Svezia. Il driver finlandese ha conquistato quell'anno altre cinque prove iridate, chiudendo però la sua annata al secondo posto alle spalle di Loeb. Il 2007, sua ultima stagione iridata, è stata caratterizzata da cinque successi e da un lungo testa a testa con Loeb, che è riuscito ad aggiudicarsi il titolo Piloti solo all'ultima gara, in Galles. Dopo il ritiro, dal 2008, Gronholm ha fatto due estemporanee apparizioni nel mondiale e si è dedicato soprattutto al Rallycross e alle gare americane denominate X Games. Dopo l'incidente occorso nel 2012 in California ha deciso di ritirarsi definitivamente dalle competizioni. In totale il campione finlandese ha disputato 152 prove iridate con un invidiabile palmarés di 30 vittorie (è il 3° pilota più vittorioso di tutti i tempi dopo Loeb e Ogier), 61 podi, 615 punti conquistati e 542 prove speciali vinte. ●



i Leoni graffi

TRE PEUGEOT AI PRIMI TRE POSTI NELLA SECONDA PROVA DEL CIR. DIETRO AD UN SUPER ANDREUCCI INCANTANO PERICO E IL RIENTRANTE CAMPEDELLI

di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

SANREMO - Due giorni, due gare, due storie completamente diverse. Il Sanremo numero 63 è lo specchio perfetto del nuovo format del Cir, che impone di ripartire da capo alla fine della prima tappa e dimostra una volta di più che Paolo Andreucci è una spanna superiore a tutta la concorrenza. Se il primo giorno il toscano è stato l'ombra di se stesso, rendendosi protagonista di una gara opaca, condita pure dal pasticcio che lo ha portato a timbrare in ritardo a un controllo orario, l'indomani ha saputo massimizzare come nessun altro le difficili condizioni meteo e in mezzo a pioggia e nebbia ha letteralmente umiliato gli avversari. Tra il venerdì e il sabato ha ripensato l'assetto della sua 208 e mentre gli altri arrancavano tra scelte di gomme infelici, asfalto viscido e visibilità prossima allo zero, lui ha colpito senza riguardo, come solo i campionissimi sanno fare: «È stata una vittoria di squadra - dice mentre attorno gli fanno festa - . E nella nebbia Anna è stata grande, lei si esalta nei momenti più difficili».

Squadra o no, resta il fatto che mentre si avvicina ai 51 anni Andreucci ha messo in chiaro una volta di più che non ha alcuna intenzione di abdicare. Resta lui il re di Rallylandia e anche se riparte da Sanremo con meno punti di quanti gliene sarebbero spettati per la vittoria nell'intero rally, la classifica di campionato gli dice già decisamente bene. Soprattutto in vista di quella Targa Florio di cui è interprete magistrale e che quest'anno godrà pure del coefficiente maggiorato. Anche perché gli avversari per la corsa allo scudetto seguitano a complicarsi la vita da soli. Vedi Scandola, ad esempio: Umberto è stato perfetto in Gara 1. Veloce, incisivo, concreto come gli riesce di fare quando si trova al vertice fin dai primi metri. Ha portato a casa il successo del venerdì in un modo che sembrava aver definitivamente messo da parte le incertezze del Ciocco. Il giorno dopo, però, tutto è cambiato e dopo essersi trovato ad inseguire ha di nuovo sprecato ogni cosa con una toccata: «Colpa mia - ha ammesso senza giri di parole - avevo le gomme più morbide davanti e sapevo che il posteriore teneva meno. Purtroppo ho scodato troppo in uscita da una curva e ho pizzicato una roccia rompendo una sospensione».

INCONTENIBILE "UCCI"

In difficoltà in Gara-1, Andreucci ha dominato Gara-2 e s'è aggiudicato il Sanremo. Scandola, in alto, ha vinto nella prima giornata ma ha sbattuto nella seconda

ano



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208); 2. Perico-Turati (Peugeot 208); 3. Campedelli-Fappani (Peugeot 208).

Gara-1: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia); 2. Basso-Granai (Ford Fiesta); 3. Andreucci-Andreussi.

Gara-2: 1. Andreucci-Andreussi; 2. Perico-Turati; 3. Campedelli-Fappani.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77



Regrimina pure Giandomenico Basso, anche lui ai vertici il venerdì e quasi a bocca asciutta il giorno dopo. Il pilota Brc ha usato Pirelli nella prima tappa e Michelin nella seconda. Non però – come molti osservatori hanno creduto – per cercare un miglior feeling sul bagnato. La verità è esattamente l'opposta: squadra e pilota si aspettavano di trovare l'asfalto asciutto e hanno scelto mescole medie-dure, optando per le gomme francesi visto che con le italiane avevano sperimentato un consumo superiore alla media. Il cielo ha però aperto i rubinetti e Basso si è trovato a remare. Alla fine si è aggiunta pure la foratura che non gli ha permesso di andare più in là del sesto posto in Gara 2. Chi gode dunque, alle spalle di re Ucci, è solo Alessandro Perico che a Sanremo ha migliorato il già ottimo terzo posto del Ciocco. Pure lui non ha sbagliato nulla, unendo concretezza e velocità. Ottimi pure i rientranti Campedelli e Nucita: il romagnolo ha chiuso con il terzo posto in Gara 2 e nel rally intero, in un weekend nel corso del quale ha saputo soffrire e crescere con continuità ed è il primo classificato fra i piloti che hanno corso con le Michelin. Adesso vuol essere della partita anche alla Targa Florio, inizialmente non prevista per lui. Da applausi pure Andrea Nucita, subito al top nelle prime prove e poi rallentato da una foratura il venerdì e da una leggera toccata il giorno dopo. Il suo è però un "quarto" di nobiltà. A testimonianza che, anche se si corre poco, il talento vero, resta. ●

PRELEVATO IL GPL ALLA FIESTA BRC

I controlli sono aumentati

Verifiche decisamente approfondite a Sanremo. Durante il riordino a metà della prima tappa i commissari tecnici – che sono gli stessi per tutto il campionato – hanno controllato molte vetture. Sotto la lente dei marshall sono passati gli spessori di lamierati, protezioni e vetri. In più sono state verificate tutte le valvole pop off delle R5, con la relativa pressione di apertura, e il passo delle Suzuki. Controllato in tempo reale anche il carburante di molti equipaggi, attraverso un particolare dispositivo, il Digatron, che misurando la conducibilità elettrica della benzina ne verifica

la rispondenza – entro i limiti di tolleranza – a quella fornita dalla Panta. In più, per la prima volta nel corso del 2016, durante il refuelling prima delle due prove notturne, è stato prelevato il Gpl che equipaggia la Fiesta di Giandomenico Basso: il gas liquefatto, stipato in una speciale bombola da 5 kg (sopra) opportunamente sigillata, sarà analizzato successivamente.



CAMPEDELLI E NUCITA
ANCORA LORO!

Simone Campedelli è salito sul podio con la 208 T16 di Munaretto, sopra, prima vettura gommata Michelin al traguardo. A destra Nucita, ottimo quarto con la Ford Fiesta Rrc Delta Racing. Perico, sotto, dopo il terzo posto al Ciocco ha chiuso secondo a Sanremo: se continua così... Nell'altra pagina il siciliano Pollara: ha fatto segnare un terzo tempo assoluto ed è in testa al Tricolore Junior





Con **Pollara** è formula Junior

TESTA S'AGGIUDICA GARA-1 MA SPROFONDA IN GARA-2. ED IL SICILIANO INCANTA E VA IN TESTA AL TRICOLORE

Due trasferte, quattro gare già andate in archivio e zero "padroni" del Tricolore Junior. Se nel campionato maggiore Paolo Andreucci ha messo in chiaro chi comanda, nella serie riservata agli Under 25 la situazione è decisamente più fluida, con una sorta di equilibrio instabile che si diverte a rimestare le carte in ogni giornata di gara. Così il Sanremo ha raccontato più di una storia. Quella malinconica di Giorgio Bernardi, per cominciare, che dopo aver fatto saltare il banco al Ciocco è rimasto a guardare visto che il suo secondo Enrico Ghietti è stato costretto alla resa dal mal di schiena. Così il primo giorno è stato Giuseppe Testa a recitare la parte del leader: l'ufficiale Peugeot è partito cauto per poi incrementare il ritmo e dopo le due prove notturne si è messo in tasca la prima vittoria parziale della stagione. Pareva l'antipasto di una due giorni al

vertice, ma così non è stato. L'indomani una scelta di gomme infelice (troppo dure) non gli ha permesso di esprimersi al meglio sul bagnato. Dalla nebbia di Bosco di Rezzo e Colle d'Oggia è così spuntato Nicola Manfredi: il giovane di Castelnuovo Garfagnana, dopo aver chiuso ultimo il primo giorno, ha iniziato il secondo bastonando tutti. Alla fine però ha terminato secondo, superato dal ritorno di Pollara, che nella ripetizione del Colle d'Oggia si è esaltato e ha fatto segnare addirittura il terzo tempo assoluto. Un exploit che vale al siciliano pure la prima piazza in campionato, dove con 21,5 punti guida davanti a Testa e allo stesso Manfredi. Ma la classifica è corta davvero ed è pronta a essere riscritta sin dalla Targa Florio. Dove Pollara, ma anche Casella, giocheranno in casa e cercheranno di approfittare al massimo del coefficiente maggiorato. ●



CUNICO TUTOR

«Salire in macchina durante i test? Non ci penso nemmeno!». Così Gianfranco Cunico (sopra) a chi gli chiedeva della sua prima esperienza come tutor di Umberto Scandola, in sostituzione di Alex Fiorio. Il vicentino ha assicurato di non sentire la mancanza delle gare e si è detto entusiasta del nuovo ruolo.

RRC CON L'AIUTINO

Ha fatto umore il ritorno di Andrea Nucita nel Tricolore, con la Ford Fiesta Rrc della Delta Rally. Non solo per la prestazione del siciliano, subito velocissimo, ma per una clamorosa norma regolamentare. L'Italia ha mantenuto la flangia da 30 mm per le Regional Rally Car, che nelle gare Fia hanno il restrittore da 28 mm.

AMEGLIO STUPISCE

D'accordo, queste strade le conosce a menadito e potrebbe pure percorrerle bendato, ma Danilo Ameglio continua a stupire. Ed il suo nono posto assoluto con la sua curatissima 106 Gruppo A mostra che il piede destro conta ancora...

WILLIAMS LEGGENDA

Emanuele Fiore ed Erika Bendinelli hanno vinto il Sanremo Leggenda con l'intramontabile Renault Clio Williams. Alle loro spalle Berchio-Guzzi (Ford Fiesta) e Maurino-Perino (Mitsubishi Lancer).

ENERGIE ALTERNATIVE

Novità 2016 il primo Eco Rallye Sanremo, riservato alle vetture alimentate ad energie alternative. Vittoria in questo caso per Liverani (Alfa Mito a Gpl) davanti a Fulvio Maria Ballabio (Alfa Romeo Giulietta).

CALVI E FEDERIGHI

Sempre appassionante la lotta in rosa nel Tricolore, a cui dal Sanremo s'è aggiunta Lisa Meggiarin. Gara 1 è andata a Beatrice Calvi, con Corinne Federighi attardata da qualche noia alla sua Clio. Il giorno dopo però la toscana s'è ripresa, andando così ad imporsi.



LUCA RE ANCHE TRA LE 2RM

Con una grande prestazione Panzani ha messo la sua firma sia sul Trofeo Clio R3T che nel Tricolore 2Rm. Sotto Gasperetti, primatista tra le Twingo. Sopra a destra Pedretti re tra le Storiche e in basso a destra, Lucarelli vittorioso tra le Suzuki

Panzani e il suo Trofeo di caccia

CON UNA SECONDA GIORNATA ALLA GRANDE IL LUCCHESE VA IN TESTA NEL MONOMARCA PER LE CLIO R3T. NEL CIR 2RM GUIDA FERRAROTTI

Per un po', dopo essersi trovato con una gomma afflosciata proprio alla fine di Gara 1, non si è dato pace Luca Panzani. Stava andando tutto al meglio per il toscano della Gima, al ver-

tice sin dal pronti via sia nella classifica del Trofeo Renault Clio R3T Top, sia in quella del Tricolore 2Rm. Poi, la foratura nella notte e il giorno uno chiuso settimana per gli iscritti al Cir. Ab-

bastanza per perdersi d'animo. Invece, il giorno dopo è ripartito come se nulla fosse accaduto, andando a cogliere un successo netto e mai messo in discussione. A Sanremo i destini del

Trofeo Renault si sono incrociati con quelli del 2 Ruote Motrici, dando vita a confronti tra auto e pneumatici diversi che hanno aggiunto pepe a tutta la faccenda. Il venerdì è stato Ivan Ferrarotti, con la Clio aspirata e gomme Michelin, a portare a casa i punti della vittoria per il Tricolore - dove ora guida solitario la classifica - mentre il rientrante Andolfi è stato il migliore tra i trofeisti. Il giorno dopo, invece, è toccato a Panzani recitare il

ruolo del pigliatutto, sia nel Trofeo sia nell'Italiano. Un risultato che vale al lucchese la vetta nella classifica del Trofeo Renault, dove guida con 67 punti davanti ai 42 di Gildardi e ai 27 di Fabrizio Andolfi. Nell'Italiano 2Rm è invece leader Ivan Ferrarotti, che con la Clio R3C ha già messo assieme 27 punti, contro i 23 di Panzani. Sono proprio loro due, compagni di squadra sotto la tenda della Gima, che si giocheranno lo scudetto delle tuttoavanti. ●

BUON DEBUTTO PER LA R1 NAZIONALE

Twingo convince

La Twingo R1A presentata staticamente la scorsa settimana e schierata in gara al Rally di Sanremo nelle mani del pilota che ne ha seguito lo sviluppo, Federico Gasperetti, è diventata una delle grandi attrattive del secondo appuntamento tricolore. La vettura ha subito ben impressionato, stando fra i primi quattro-cinque posti di R1 Nazionale prima che Gasperetti si fermasse prudenzialmente per un surriscaldamento, ad inizio seconda tappa. Un bell'aperitivo, in attesa di vederla all'opera con i protagonisti del trofeo organizzato da Renault Italia, a partire dalla Targa Florio. Idea, progetto e sviluppo sono totalmente italiani e sotto l'egida di Renault Italia e Sport Team Equipment, promoter dei Trofei Renault Rally. La Gima Autosport invece s'è sobbarcata il compito di trasformare l'ultima generazione della Twingo dotata del motore 900 TCe turbo in un'arma da rally accessibile, specie per i giovani. Con un solido roll-bar imbullonato e saldato che si protende sino ai duomi an-



teriori, serbatoio di sicurezza FT3/99, dischi freno e pinze maggiorati, freno a mano idraulico, frizione specifica in rame, supporti motore rinforzati, cerchi da 6,5x16". Per contenere i costi la centralina è rimasta quella di serie ma opportunamente riprogrammata per offrire un 20% di potenza in più: da 90 a circa 110 cavalli. Il costo del kit, al netto della vettura stradale, è di 26.000 euro iva esclusa. (g.c.)



Pedretti piega «Lucky»

**CON UN INIZIO DI SECONDA TAPPA STRAORDINARIO
IL BRESCIANO BATTE IL VICENTINO NEL RALLY STORICO**

È un gran bel Sanremo storico, quello vinto da Massimo Pedretti per un soffio su «Lucky». Due giorni all'insegna dei colpi di scena e degli avvicendamenti al vertice, che alla fine hanno riportato l'esito al pronostico della vigilia, con il dominio delle Lancia Delta del-

la K Sport e con Pedretti trionfatore per l'inezia di 1"7 su un «Lucky» in pessime condizioni fisiche. Per dare un'idea basti pensare che il terzo, Lucio Da Zanche, ha chiuso a 53"... Proprio Da Zanche è stato il protagonista della prima giornata, all'insegna del bel tem-

po, firmando il miglior tempo in tre delle sei prove e restando al comando sino all'ultima prova, quando è stato scavalcato da Comas con la Stravato. A fine prima tappa erano soli 13"3 secondi a racchiudere i primi cinque della graduatoria, nell'ordine Comas, Da Zanche, Lucky, Pedretti e Matteo Musti. Nella seconda giornata la svolta del meteo induceva anche la svolta nella gara, con Pedretti a dominare la lunga prova iniziale Bosco di Rezzo e con il solo «Lucky» a restargli in scia. Il duello fra i due era un continuo botta-risposta, nel corso del quale il bresciano riusciva a resistere al vicentino, mentre Da Zanche difendeva in scioltezza il terzo posto e Musti aveva la meglio su Comas per la quarta posizione. Ai fini dell'Europeo i successi di raggruppamento sono andati a "Pedro"-Baldaccini (4° Raggruppamento), Rossi-Imerito (3°), Da Zanche-De Luis (2°) e Parisi-D'Angelo (1°).

Gianni Cogni

Lucarelli re fra le Suzuki

**SUCCESSO SENZA INCERTEZZE NEL MONOMARCA
E NEL TRICOLORE RISERVATO ALLE VETTURE DELLA R1**

Nel giorno più nero per Stefano Martinelli brilla Jacopo Lucarelli, dominatore del Trofeo Suzuki - ed annesso Campionato Italiano R1 - sia nella prima che nella seconda tappa e nuovo leader della classifica stagionale. Per Martinelli, vincente sulle strade di casa al Ciocco, addi-

rittura un doppio ritiro per altrettante piccole ma decisive uscite di strada e persino un infortunio alla madre, urtata in parco assistenza da una vettura in manovra e finta a terra con qualche escoriazione. Con il rientro di Claudio Vallino, al volante di una delle Swift della Europea Corse di cui è sta-

to lo scorso anno grande rivale, il rally sanremese nelle prime battute non ha modificato la grande incertezza vista al Ciocco, con Rao subito il più veloce davanti a Lucarelli e Martinelli. La lotta fra i tre ha avuto la sua svolta sulla quarta prova speciale, quando sia Martinelli che Rao sono usciti di strada, con quest'ultimo che ha semidistrutto la Suzuki ex-Vallino e non ha potuto quindi rientrare in Gara 2. Così Lucarelli ha vinto la prima tappa in scioltezza con oltre 1' su Saresera ed un Vallino alle prese con qualche problema di elettronica. Nella seconda frazione Lucarelli ha concesso il bis nonostante la resistenza di Saresera e Vallino, mentre si è ulteriormente infittito l'elenco dei ritirati per incidente. In conclusione, vittoria di Lucarelli con 1'24" su Saresera e 1'33" su Vallino - che non hanno preso parte alla prima gara - mentre tutti gli altri, capitani da Coppe, sono finiti ad oltre 5'.

(g.c.)



TASSONE KO

Sanremo sfortunato per Michele Tassone e Alice De Marco. I due hanno sbattuto duro nel terzo passaggio dello shakedown, danneggiando in modo irreparabile la Peugeot 208 T16 della PA Racing (sopra), quella usata da Perico al Ciocco. Per loro niente gara e resto della stagione a rischio.

POLEMICA GOMMISTI

Dopo il Ciocco la polemica fra gommisti e Federazione ha vissuto una nuova puntata a Sanremo e promette di diventare ancora più incandescente alla Targa. Oggetto del contendere: i costi richiesti dagli organizzatori per far posizionare dentro (o vicino) al parco assistenza i camion dove le gomme vengono vendute e montate e smontate dai cerchi. Costi ritenuti eccessivi dai gommisti.

LO STRANO CASO 2RM

Se le tuttoavanti non entrano nella top ten, non prendono punti per il Costruttori 2Rm. Con buona pace delle Case che hanno pagato 1000 euro per iscriversi alla serie...

REGOLARITÀ

Successo di Limoni Scaglia-Colantuono (A112) nella 30. Coppa dei Fiori, valida per il Campionato Italiano Regolarità, davanti a Chiesa-Chiesa (Lancia Fulvia Hf).

TAMRAZOV PACIFISTA

Una Ford Fiesta S2000 completamente bianca, senza alcuno sponsor, ma in compenso con loghi dichiaratamente pacifisti sul cofano e sulle porte (in basso). Così il pilota ucraino Tamrazov si è presentato al Rally di Sanremo, volendo lanciare un chiaro messaggio contro la guerra che ha duramente coinvolto il suo Paese.



Ed è Vol... Terra!

DAL SUGGESTIVO COMUNE TOSCANO RIPARTE LA SERIE STERRATA TRICOLORE CHE HA INSERITO TRE APPUNTAMENTI DEL RACEDAY E CHE VEDE MAURO TRENTIN ALLA RINCORSA DEL QUARTO TITOLO



La terra dà buoni frutti. Sempre. Lo sa bene Mauro Trentin, il pilota che ha sposato il fondo principe della disciplina rallistica per costruirsi una carriera iniziata tardi ma che alle soglie dei 40 anni gli ha regalato numerose soddisfazioni e tre titoli. Non a caso, il forte pilota trevigiano è favorito d'obbligo nella serie che prende il via questa settimana a Volterra, nella gara valida quale serie conclusiva del Challenge Raceday.

E proprio qui sta la grande novità della serie sterrata, che da quest'anno ha aperto a tre gare della serie ideata da Alberto Pirelli che sono state trasformate da Ronde a Rally2: la Liburna in programma nel week-end e poi Nido dell'Aquila e Val d'Orcia. L'idea è semplice e secondo noi vincente e bene ha fatto la Federazione ad operare questa apertura: le ex-ronde di Pirelli sono gare interessanti, con percorsi selettivi e con parecchi iscritti.

La prova organizzata dalla scuderia Livorno Rally, ad esempio, ha fra i due tratti cronometrati in programma uno fra i più prestigiosi dell'intero panorama

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

ma italiano, la speciale di Ulgiano che ha fatto parte del Rally di Sanremo iridato dell'epoca d'oro nella quale la gara ligure sconfinava appunto sugli sterzati della Toscana (e dell'Umbria, e di San Marino). Un pezzo di storia che continua a vivere.



VECCHI DUELLI E RITORNI DI FIAMMA

Mauro Trentin, a sinistra, si ripropone nel ruolo di favorito per la serie sterrata che ha già vinto quattro volte. E dove il bresciano Gigi Ricci, suo rivale storico, ritrova la Subaru Impreza N14, a destra. In basso, il podio della Liburna 2015. A Volterra. La gara ha ben 124 iscritti

LE GARE VALIDE SONO SEI

DATA	GARA	COEFF.
17 aprile		0,75
29 maggio		1,5
10 luglio		1,5
18 settembre		0,75
9 ottobre		1
30 ottobre		0,75

Coefficienti ben studiati

Le tre gare più corte del campionato avranno coefficiente 0,75; mentre le due inserite nel Tricolore assoluto - Adriatico e San Marino - avranno l'1,5 ed il Costa Smeralda valido unicamente per il Terra avrà l'1. Una scaletta ben disegnata, che prende il buono dalle varie situazioni e prova, finalmente, a riportare almeno un po' dell'interesse - e soprattutto dell'attività tricolore - sulle gare a percorso sterrato. Fondo che, non ci stancheremo mai di ripeterlo, è il pane quotidiano del rally.

Coabitazione difficile con le Wrc

Unica situazione da gestire con attenzione ed accortezza sarà la coabitazione tra le più performanti World Rally Car, ammesse al via nel campionato Raceday, e le R5 ed S2000 che rivestono il ruolo delle favorite nel Trofeo Terra. Ecco, se si saprà dare il giusto risalto alle performances delle une e delle altre categorie la "fusione" tra le due differenti realtà darà certamente ottimi frutti. ●



Ricci e Trentin rivali di sempre

IL VENETO ED IL BRESCIANO SI APPRESTANO A DAR VITA A NUOVE SFIDE E CI SVELANO QUALI SONO LE LORO CREDENZIALI 2016

Sarà per scaramanzia, sarà per il low-profile che da sempre contraddistingue, fatto sta che Mauro Trentin non vuole affrontare la stagione sentendosi già il quarto scudetto cucito sulla tuta. E parla di rivali competitivi, di una sfida da gustare, anche nelle due prove valide pure per il Cir, Adriatico e San Marino...

«La grande novità di quest'anno per quanto mi riguarda - spiega il tricampione della terra - è la rafforzata collaborazione con Yokohama Italia, con un appoggio più diretto. Faremo anche dei test di sviluppo del prodotto e questo aggiunge ulteriore motivazione a quelle più agonistiche».

- Oltre alle gomme c'è la macchina...

«Munaretto mi metterà a disposizione una Peugeot 208 T16 nuova, con tutti gli aggiornamenti 2016 quando

verranno pronti, oltre alla nuova valvola pop-off che è già disponibile. Arriveranno novità per l'intercooler e tutto il sistema di raffreddamento. Ci sarà poi una nuova idroguida, elettrica anziché meccanica, collocata al posteriore anziché nel vano motore, in modo da non soffrire le alte temperature di quella zona. Poi, naturalmente, saranno realizzati tutti gli aggiornamenti all'elettronica e le evoluzioni dell'assetto, soprattutto a livello di ammortizzatori».

- Rivali?

«I giovani Dalmazzini e Marchioro con le 207 S2000 del mio team. E poi quelli che ci saranno, Ceccoli, Colombini Manfrinato, tutti clienti difficili. Mi lascia un po' perplessa la presenza delle Wrc, ammesse nelle tre gare facenti parte del Challenge Raceday: è vero che non toglieranno punti ma

potrebbero togliere visibilità alle nostre prestazioni. Non sarà facile spiegare a chi segue quanto accade».

- Tra i rivali, Trentin non ha indicato Gigi Ricci ma non è una dimenticanza. Il bresciano trapiantato in Romagna non avrà più a disposizione la Ford Fiesta R5 che ha usato nelle ultime due edizioni del Trofeo Terra ma tornerà a quella Subaru STi Gruppo N con la quale ha ottenuto ottimi risultati (e un successo assoluto, al Conca d'Oro 2013) ma che oggi non può più competere contro R5 e Super2000...

«Va benissimo anche così - esordisce Gigi Ricci - . Ritrovo l'Impreza N14 della War Racing e con quella punto a vincere il Gruppo N. Se poi riusciremo anche a salire sul podio qualche volta, tanto meglio!». ●

EURORALLY/Il protagonista italiano si confessa

Capone di buona speranza

Sa di avere contro un Toivonen fortissimo. Ciononostante, il pilota della Tre Gazzelle non dispera di fare suo quel titolo che insegue con decisione fin da inizio stagione

di Sergio Remondino

RIVALBA — La vita per lui è un qualcosa da vivere attimo per attimo, dalla quale attingere emozioni e sensazioni a piene mani, è una continua evoluzione. È determinato, e, a volte, incerto, ragionatore ma anche impulsivo. Un groviglio di sensazioni a volte in contraddizione, ma che sono legate dal filo comune della voglia di emergere, di evolversi, di migliorare non solo nel corso degli anni ma

addirittura nel breve spazio di una giornata. Tutto questo è Carlo Capone, un uomo che ha sofferto e lottato più di tanti altri per conquistare il suo posto al sole, che per lui non significa tanto diventare un campione quanto realizzare le proprie ambizioni. Lontano dalle corse, lontano dai rumori, nella sua casa della campagna piemontese, isolata dal resto del mondo, Carlo Capone si confessa. Parla di sé, delle corse, di quel titolo europeo che sta rincorrendo con la forza del centometrista e la parsimonia del maratoneta, e che potrebbe anche non vincere. «Non importa — afferma — o meglio, premesso che vincere è l'unica cosa che conta, al di là di tutto, io preferisco perdere contro un grande pilota piuttosto che essere primo contro qualche illustre sconosciuto».

Capone si è visto assegnare il compito di vincere l'europeo proprio in una delle poche stagioni, da qualche anno a questa parte, in cui questo campionato rientra nel taccuino di più d'un

solo pilota ufficiale. Le stagioni passate hanno spesso visto vittorie di nostri piloti contro uomini e mezzi inferiori. Quest'anno, ecco la difficoltà. E che difficoltà: si chiama Henri Toivonen, gareggia con un Porsche ufficiale, è reputato uno dei piloti da rally più veloci del mondo.

«Certo, e mi va bene così — si impunta Carlo. Senza Toivonen, senza un grande avversario contro il quale misurarmi, sarei morto per strada. A me non interessa la titolazione di una gara. Se un nazionale propone la presenza di Mikkola, Röhr e gli altri, io lo preferisco a un mondiale dove non si combatte contro anima viva, perché solo con le difficoltà ci si migliora, si progredisce. E io voglio ancora migliorare, posso farlo. La pressione, le difficoltà, non mi spaventano, anzi servono per evolversi».

Di Capone si è spesso detto e scritto che è un «musone», uno dal carattere difficile, uno che non sa e non vuole dedicare almeno una parte del suo tempo

alle pubbliche relazioni.

«Vedi, ho iniziato la mia carriera dal nulla, andando a fare assistenza agli amici. Poi ho comprato una A112 Abarth e da lì sono andato avanti. Logico che, per anni, io sia stato spasmodicamente impegnato a sfruttare ogni grammo delle possibilità che mi venivano offerte. E per trovare vetture valide, la cosa più importante è tenere giù il piede, portare la vettura intera all'arrivo, vincere dei campionati. Inoltre bisogna considerare che se la gara è difficile richiede tanta concentrazione che per il resto non c'è più spazio. Comunque sono dell'opinione che questa mia

segue

	p.
1. Toivonen	289
2. Capone	145
3. «Lucky»	106
4. Dal Zoppo	102
5. Cerrato	100
6. Andruet	100
Vudafieri	92
8. Servia	92
Ektund	92
Ferjanez	92
McRae	92

Quando Carlo era veloce come il vento



Che c'entra la storia di Carlo Capone con il personaggio inventato ed interpretato da Stefano Accorsi nel film "Veloce come il vento"? Assolutamente niente. Ci sembra persino offensivo aver paragonato il campione di Gassino Torinese al protagonista della pellicola uscita lo scorso 7 aprile nelle sale cinematografiche. Fatta salva la buona fede dei diretti interessati (e ci mancherebbe...) diciamo che, almeno, un merito quest'operazione ce l'ha: far parlare di Carlo Capone. Che, come abbiamo raccontato nel servizio uscito su AS49 del 2015, vive oggi una realtà difficile. Risultato di drammi esistenziali e familiari che avrebbero ridotto in cenere chiunque. Carlo no. Ne è uscito forse malconco, ma è ancora lui. Quello che teneva testa ad un certo Henri Toivonen, che non aveva paura di gettare il cuore oltre l'ostacolo per inseguire il sogno di diventare una stella di prima grandezza. Non c'è riuscito per una serie di motivi che ora è inutile andare a tirar fuori ma la sostanza resta. E l'intervista ritrovata di questa settimana aiuta a "rileggere" oggi la storia di Carlo Capone. (s.rem)



da As n.30

24 luglio 1984

Capone di buona...

segue

tanto decantata introversione sia anche frutto di un'immagine distorta, affibbiatami per non so quale ragione. Il nostro è un mondo di etichette: io ho quella del "musone". Pazienza. Spero sempre di potere parlare con i risultati. Poi non è vero che io non curi le pubbliche relazioni: per i miei sponsor ho sempre fatto quanto occorre in tal senso».

La realtà dei tuoi anni «duri» si scontrava con le tue ambizioni. Come reagivi?

«Vedevo gente arrivata dopo di me salire su vetture da assoluto: provavo disappunto, dispiacere, ma non vi davo troppa importanza. Sapevo di avere ancora ottime carte da giocare. Non è importante fare tutto subito, ma fare le cose giuste, al posto e nel momento giusto. Mi pare che l'Italia abbia parecchi esempi di piloti bruciatisi per la fretta di emergere. Poi, allora, non mi sentivo in grado di sfruttare al cento per cento le possibilità di una vettura da assoluto. Mi mortificavo da solo, è vero, ma avevo

19 gare al termine			
27-29 luglio	Vida	(Bg)	coeff. 1
3-5 agosto	Madeira	(P)	coeff. 4
16-19 agosto	Hunsrück	(D)	coeff. 3
20-23 agosto	Halkidiki	(Gr)	coeff. 4
30 ag.-2 sett.	Piancavallo	(I)	coeff. 1
31 ag.-2 sett.	Lucien Bianchi	(B)	coeff. 1
1-2 settembre	Hebros	(Bg)	coeff. 2
12-15 settembre	Manx Trophy	(Gb)	coeff. 2
14-16 settembre	Yu	(Yu)	coeff. 2
18-23 settembre	Principe de Asturias	(E)	coeff. 2
23-30 settembre	Tour de France	(F)	coeff. 4
26-30 settembre	Vino	(Ch)	coeff. 2
26-30 settembre	Cipro	(Cy)	coeff. 3
11-14 ottobre	Antibes	(F)	coeff. 3
26-28 ottobre	Catalogna	(E)	coeff. 3
31 ott.-4 nov.	Algarve	(P)	coeff. 2
2-4 novembre	Condroz	(B)	coeff. 1
8-11 novembre	San Marino	(Rsm)	coeff. 3
24-25 novembre	Var	(F)	coeff. 1

ancora tante cose da imparare. Adesso inizio a potere dire veramente la mia. È importante che io sia capace di fare al meglio il mio lavoro, oggi non avrebbe senso altrimenti».

— Parliamo di questo «benedetto» europeo rally.

«La mia stagione finora è stata abbastanza equilibrata. Ho vinto quando era difficile, ho perso

quando ormai avevo il successo in tasca. Sono nella media. Non si riesce mai ad andare al massimo sempre, però adesso sono pronto e capace di sfruttare al massimo il momento favorevole, l'opportunità insperata. Non ho nulla da recriminare: rifarei tutto in maniera uguale. E così farò nelle due prossime gare che ho sicure in calendario: Madeira e Halki-

diki. Poi si vedrà».

— Come sono i tuoi rapporti con Toivonen?

«Come fra due colleghi di lavoro impiegati presso due ditte concorrenti. Sono contento di avere l'opportunità di correre contro lui: è un vero professionista, in tutti i sensi. Ci divertiamo a fare il nostro lavoro: vinca il migliore».

— Che rapporto c'è fra la Lancia Rally e la sua Porsche 911? «La 037 è vista come la vettura campione del mondo, ma la mia non può essere a livello di quelle impiegate nel mondiale, anche se gli uomini della Tre GAZZELLE lavorano al meglio. La Porsche è molto migliorata rispetto a inizio stagione, quando avevo un margine notevole di vantaggio. Adesso siamo più vicini, e devo impegnarmi allo spasimo per stare davanti».

— La Lancia nel Mondiale sta andando maluccio, nell'Open d'Italia potrebbe «prenderle» dalla Ferrari, nei rally nazionali vince ma non spopola. Saranno solo congetture, ma tu, alla fine dell'anno, potresti essere l'unico a portare un alloro alla Casa di Chivasso.

«È vero, ma non ci ho mai pensato. Sono partito per vince-»



CAPONE IN UN GUADO AL BOUCLES DE SPA (Studio83)

Dalla A112 alla 037

CARLO CAPONE è nato a Chivasso (TO) il 12 aprile 1957. È sposato e ha una figlia di due anni e mezzo di nome Cristina. Ha iniziato a gareggiare nel 1977 con una A 112 Abarth gruppo 1, vincendo subito la classe al rally «Team '971» e ripetendosi in parecchie altre occasioni nel corso della stagione, ottenendo una vittoria anche al 100.000 Trabucchi, gara d'esordio nel Trofeo A 112. In questa formula promozionale Capone ha egregiamente figurato l'anno successivo, arrivando primo a pari merito con Tabaton, al quale la vittoria venne aggiudicata sul computo dei piazzamenti. Dal 1979 all'81 Capone ha guidato la Ritmo gruppo 2 della scuderia Grifone, cogliendo oltre a numerosi successi di gruppo anche un assoluto al Rally della Lanterna. Nell'82 ancora Ritmo, ma gruppo A e preparata dall'Abarth. Con i colori del Jolly Club Capone quell'anno si è aggiudicato il titolo di gruppo nel campionato dei rally internazionali.

Il debutto sulla Lancia rally risale all'83, con i colori Jolly Club-Totip e una serie di buone prestazioni, culminate con la vittoria assoluta di Biella.

Quest'anno Capone rincorre il titolo europeo con la Lancia Rally della 3 GAZZELLE sponsorizzata dalla West, e ha vinto il Boucles de Spa, il Race e il Sabbie d'Oro in Bulgaria. Quest'anno ha anche disputato il rally mondiale dell'Acropoli, dove si è ritirato al termine della prima speciale per rottura di un uni-ball. □

re, ho accettato l'offerta di Fiorio perché per me era importante uscire dal guscio. Ora, succeda quel che deve succedere. Non riuscirete mai a farmi dire che io vincerò l'europeo. Una cosa però è certa: finché ci sarà una possibilità me la giocherò al duecento per cento».

— A cosa vuoi arrivare?

«Alla completa realizzazione in-

teriore. Sarebbe troppo facile dire che vorrei diventare campione del mondo. Se da qualche parte sta scritto che ce la farò, allora è sicuro che ce la farò. Ma la questione è soprattutto, come ho detto, quella della realizzazione, che non coincide per forza con certi luoghi comuni. La realizzazione interiore, l'appagamento completo di una vita di

pilota, per me sta nel raggiungere la perfezione, il meglio di me stesso. Ha senso solo la lotta al massimo, e magari oltre. Spero che non si spenga mai la mia carica interiore, la mia spinta al miglioramento. Poi è logico che tutto questo coincida con il mondiale, ma solo per fattori contingenti. Devo dire che, ultimamente, mi sento più tranquillo e

sicuro di me in prova speciale che nella vita di tutti i giorni. Vorrei correre tutte le domeniche». Intanto, quando non gareggia, taglia l'erba del suo prato, gioca con sua moglie e con la sua deliziosa bambina, Cristina, dipinge quadri. Nelle sue tele ci sono laghi, montagne, cieli, spazi aperti. Anche lui si apre quando è tranquillo. E parla... □



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Breen-Scott (Citroën Ds3); 2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta); 3. Fisher-Noble (Ford Fiesta).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77

Breen vince Kajto gode

Primo nel 2015 con la 208, primo quest'anno con la Ds3: a Breen la gara di casa piace... In basso Kajetanowicz, secondo e ora in testa all'Europeo

L'IRLANDESE RIVINCE LA GARA DI CASA MA PER IL CAMPIONATO CONTINENTALE È KAJETANOWICZ A RACCOGLIERE PUNTI PESANTI

di Gianni Cogni

Craig Breen ritorna per una volta nel campionato Europeo e sulle strade di casa si toglie la soddisfazione di vincere con la Citroën Ds3 R5 come fece dodici mesi fa con la "gemella" Peugeot 208 T16: allora fu un fuoco di paglia, visto che a fine stagione Breen non raggiunse il titolo continentale, stavolta è un piacevole intermezzo nel programma iridato che gli è stato offerto. Una vittoria che vale, ancor più perché in scena c'erano sia Elfyn Evans, l'uomo che fra le R5 ha dominato a Montecarlo e in Svezia, che il campione Europeo in carica "Kajto" Kajetanowicz ed una lunga serie di piloti britannici di spicco, visto che il Circuit of Ireland era valido anche per i campionati britannico e irlandese. Al via, a sorpresa, non c'era invece il vincitore della prima gara della serie

continentale, Alexey Lukyanuk. Il russo ha irrimediabilmente danneggiato la sua Ford Fiesta R5 prima della gara: un errore che potrebbe costargli molto caro in chiave stagionale, visto anche che il suo budget per la rincorsa al titolo è risicato.

Condizioni difficili

Breen non ha impiegato molto per piazzarsi al comando, dove è approdato alla terza delle 14 prove in programma, e non lasciarlo più. Ma in una gara dove si è passati, con tutte le possibili varianti intermedie, dal sole alla neve (!), la sua non è stata la passeggiata che la rapida uscita di scena del primo leader Evans (fermo per la rottura della cinghia dei servizi, poi rientrato per fermarsi definitivamente per incidente) poteva lasciar intuire.

Perché anche stavolta, come un anno fa, ci ha pensato Kajetanowicz a turbare il sonno a Breen. Il polacco, nonostante un'iniziale scelta di gomme infelice (da asciutto sul bagnato) lo ha tenuto sempre nel mirino ed al via dell'ultimo giro di prove, complice un testacoda di Breen, si era portato ad appena 5" dal leader.

A quel punto nuova scelta azzardata (gomme da bagnato ma prove rimaste asciutte) con distacco conclusivo di 10"6. Se si pensa che Kajto ne aveva persi 11"

sulla sola prima prova, qualche ragione per rammaricarsi l'avrebbe. Ma sono state ampiamente superate dalla conquista della vetta della graduatoria europea.

Il biscotto di Scattolon

Le difficili condizioni ambientali hanno facilitato una lunga serie di ritiri ma il pavese Giacomo Scattolon ha portato a casa i punti del secondo nell'Erc2, dietro alla Subaru Impreza di Wojciech Chuchala, nonostante incredibili vicissitudini.

Già alle prese con una partita di pneumatici difettosi, Scattolon ha infatti rischiato addirittura l'esclusione: il suo navigatore Paolo Zanini è stato fotografato da un esponente Fia (sembra italiano...) mentre accettava un biscotto da suoi amici. Finito sotto "processo" dal Collegio dei Commissari ha rischiato l'esclusione per assistenza vietata: se l'è cavata con 15 minuti di penalità. È proprio vero che al ridicolo non c'è mai fine...

Opel domina lo Junior

La prima prova dell'Europeo Junior, da quest'anno monomarca Pirelli, è finito con un podio tutto occupato dalle imperversanti Opel Adam. Con la sorpresa che non ha vinto una delle tre "ufficiali" al via ma quella del giovane polacco Lukas Pietazek, che dopo una gara comunque seratissima ha preceduto quelle di Chris Ingram e Marijan Griebel, staccati di 11"5 e 16"5 secondi.

Il migliore con le Peugeot 208 è stato il russo Nikolay Gryazin, quarto, a 29"1. ●



LIBURNA IN ONDA

Il Liburna Terra vedrà il battesimo di Diretta Rally. Su Radio3 Network Fm 91.7 per chi abita nel cuore della Toscana (Chianti, Siena, Alta Val di Cecina, Volterra, Val d'Elsa) e www.Radio3.net per chi naviga nel web, si potranno seguire tutte le fasi della gara: venerdì diretta da piazza dei Priori a Volterra dove Pietro Gasparri, Luciano Olivari e Gianna Fabbrizi racconteranno la partenza. Sabato collegamenti per tutto il rally minuto per minuto.

D-MAX VINCE

Stephane Lefebvre ha vinto con la Citroën C4 Wrc della D-Max in Francia. Lefebvre ha firmato lo scratch in tutte e 10 le prove, concludendo con oltre 3 minuti su Margailan.

MUNARETTO TURCO

Sarà il team di Munaretto a rappresentare la Peugeot in Turchia, nel campionato che scatta questa settimana, dove il team veneto schiera una 208 T16 per Yagic Avci.

POWER CAR DA CIWRC

Impegno con tre vetture nel CiWrc per Munaretto: Antonio Forato disputerà la stagione con la 208 T16 o con la 207 S2000, mentre Matteo Dapra e Carlo Callegari avranno a disposizione una Clio S1600 e una R3C.

CAVALLINI TORNA

Dopo due stagioni nelle quali ha disputato solo Monza e Legend, il toscano sta per ributtarsi nella mischia nel CiWrc con la Fiesta Tamauto e Sauro Farnocchia.

1000 MIGLIA A 40

Quella in programma il 13 e 14 maggio è la quarantesima edizione del 1000 Miglia, valido per il CiWrc. Per celebrare la ricorrenza è in uscita un volume, "Rally 1000 Miglia - Da 40 anni una storia che continua a correre" di Promos Edizioni.

SOSSELLA ABDICA

Manuel Sossella, campione CiWrc, non difenderà il titolo 2015. Il vicentino non ha reperito il budget necessario e parteciperà a qualche gara spot. È già certa la sua presenza al Casentino dell'Irc.



MONDIALE DI RALLYCROSS AL VIA CON DUE VECCHI NEMICI

Loeb sfida Solberg

Di notizie roboanti quest'inverno ce ne sono state, ma la più importante riguarda l'approdo di Sebastien Loeb nel World Rx, il Mondiale di Rallycross che scatta questa settimana in Portogallo. Come noto, il nove volte iridato rally avrà a disposizione una 208 Supercar del team ufficiale Peugeot Hansen (sopra), che l'anno scorso s'è aggiudicato il Mondiale Costruttori, e con quella andrà a sfidare Petter Solberg, campione in carica, che si presenta ancora una volta con la Citroën Ds3 del suo team. I due vecchi nemici del Mondiale rally tornano così a sfidarsi, questa volta nel Rallycross. Tra le altre novità c'è poi da segnalare il debutto di Ken Block con la Focus Rs Wrx nata dalla collaborazione tra Ford Performance ed M-Sport. La seconda vettura sarà affidata ad Andreas Bakkerud, che correva con la Fiesta del team Olsbergs. Questo presenta a sua volta due Fiesta affidate a Niclas Gronholm, figlio del grande Marcus, e Kevin Eriksson. Volkswagen RX Sweden schiera infine due Polo per Marklund e Kristoffersson. Mattias Ekstrom sarà al via con l'Audi S1 del suo team, dove la prima guida sarà Heikkinen. Nitiss, infine, guiderà la Seat Ibiza del Munnich. E Gigi Galli? Il pilota di Livigno, dopo essersi presentato con la Kia Rio nella manche italiana del Wrx 2015 non è riuscito ad iscriversi al campionato a causa di alcuni cambiamenti nelle partnership tecniche. Quando riterrà di avere una vettura competitiva si presenterà a qualche gara.

L'IDOLO DI CASA AVRÀ A DISPOSIZIONE UNA VETTURA DELLA PH SPORT

Ligato su Ds3 Wrc in Argentina

Fra i 34 equipaggi iscritti alla quarta prova del Mondiale 2016 in programma tra due settimane Argentina spicca il ritorno di Marcos Ligato, che sarà al via con una Citroën Ds3 Wrc della PH Sport con tutti gli aggiornamenti 2015. Una

vettura, in pratica, identica a quella recentemente portata in gara da Meeke e Lefebvre. Il 38enne pilota argentino per iniziare a prendere confidenza con la Wrc transalpina farà inoltre questa settimana un test in Francia.

È POSSIBILE ISCRIVERSI ALLA PROVA IRIDATA ITALIANA

Sardegna aperta

Il conto alla rovescia è iniziato, mancano due mesi al Rally Italia-Sardegna 2016, in programma dal 9 al 12 giugno e valido come sesta prova del Mondiale. La manifestazione, organizzata dall'Automobile Club d'Italia, prevede 19 prove speciali suddivise in tre tappe, per 325,90 km cronometrati. Dopo la pubblicazione del regolamento particolare di gara, la scorsa settimana sono state aperte le iscrizioni, la cui chiusura è fissata per il 9 maggio. La domanda d'iscrizione redatta sull'apposito modulo e accompagnata dalla copia del pagamento della relativa tassa deve essere inviata a m.furlanetto@rallyitaliasardegna.com.

CON LA HYUNDAI i20 AP4

Paddon domina l'Otago Rally

Hayden Paddon e John Kennard si sono aggiudicati l'Otago Rally al volante di una Hyundai i20 AP4 (versione modificata della Wrc 2015 per la serie Asia Pacifico e dotata di motore 1.8 litri turbo). Paddon e Kennard hanno dominato, precedendo di ben 9'22" (!) la Subaru Wrx di Hunt-Rawston. Da segnalare che l'estone Markko Martin e il belga Stéphane Prévot si sono aggiudicati l'Otago Classic Rally al volante di una Ford Escort Rs 1800.

DUE GIOVANI SEGUITI DA TOYOTA

Giapponesi in allenamento

Due giovani giapponesi, Takamoto Katsuta e Hiroki Arai, selezionati per il Toyota Gazoo Racing Challenge, stanno partecipando con due Subaru al campionato finlandese ma saranno presto impegnati al volante di Ford Fiesta R5. Il loro programma è stato integrato da Tommi Makinen con la partecipazione al Rally di Estonia Europeo e al Rally di Finlandia in Wrc2. Katsuta e Arai hanno anche svolto diverse sessioni di allenamento sotto la supervisione di Mikko Hirvonen. Nel frattempo l'altro pilota Toyota, Teemu Suninen, sta continuando con l'Oreca il suo programma di formazione nel Wrc2.

PER 208 T16 E FABIA R5

Evoluzioni un po' in ritardo

Non si sono visti nemmeno a Sanremo i nuovi particolari omologati da Peugeot Sport per la Peugeot 208 T16. Il nuovo impianto di raffreddamento e il servosterzo elettrico sono in pratica disponibili solo sulla carta, visto che la Casa francese non ha ancora consegnato alcun kit di aggiornamento. Fabrizio Fabbri conta di ricevere il materiale entro fine mese, in modo da poterlo impiegare a partire dalla Targa Florio. Nel frattempo anche Skoda ha messo mano alla fiche della Fabia R5 e giocato il primo jolly omologando nuove bronzine. Anche questi particolari, però, non sono ancora disponibili.



UNA SFIDA MOLTO APERTA

A sinistra il figlio d'arte Aurelien Panis è tra i più attesi al via della serie tornata nelle mani della Rpm. Sotto, un altro protagonista della vigilia: Dillmann. In basso l'italiano Cipriani correrà con la Durango. A destra sarà della partita anche la Smp Racing con due monoposto per Vaxiviere e Isaakyan



F.V8 3,5 anno zero

RIPARTE DA ALCANIZ L'EX WSR SALVATA DA PATRON ALGUERSUARI DOPO L'ADDIO DELLA RENAULT. L'OBIETTIVO È AVERE 16-20 MONOPOSTO AL VIA

di **Massimo Costa**

L'attesa è terminata. Venerdì 15 aprile la Formula V8 3.5 accende i motori per il primo round 2016. Lo farà sulla pista di Alcaniz lanciata nel 2009 proprio dal nuovo organizzatore, Jaime Alguersuari senior che con la sua Rpm ha salvato la serie prima nota come Renault 3.5. Nonostante la bontà del pacchetto Dallara-Gibson-Michelin e format del weekend, di fatto nulla di diverso da quando la categoria era promossa da Renault, vi è stato un netto calo di interesse da parte dei piloti nei confronti della V8 3.5. È stato un lungo inverno e ancora tanti sono i tasselli da completare. Il 2016 si sta rivelando l'anno più complicato, dal punto di vista del budget, per tutte le serie per monoposto da quando nell'ormai lontano 2008 è partita la crisi economica a livello mondiale. Gp2, Fia F.3, Gp3, stanno soffrendo nel reperire piloti "veri": non tutti cominceranno col budget completo. L'obiettivo della Rpm è di riuscire a portare in pista un numero tra le 16 e le 20 monoposto, fare un anno di transizione per poi affrontare il 2017 con maggiore serenità.



NELLA GRIGLIA DI ALCANIZ Protagonisti sotto i riflettori

Quante vetture, quanti piloti, troveremo ad Alcaniz? Le certezze arrivano da Avf con Alfonso Celis (tester Force India F.1) e Tom Dillmann, da Fortec con Louis De-

letraz (pilota Junior Renault) e Pietro Fittipaldi (nipote del 2 volte iridato F.1 Emerson), da Arden con Egor Orudzhev (del programma Junior Smp) e Aurelien Panis (figlio dell'ex F.1 Olivier), da Smp Racing di Amato Ferrari che ha acquisito la Draco e porterà in pista Matthieu Vaxiviere e Matevos Isaakyan (del programma Junior Smp). E ancora, la debuttante



squadra spagnola di Teo Martin (campione Gt Open 2015) che ha rilevato le monoposto ex Dams e ha firmato Yu Kanamaru mentre un secondo pilota è in via di definizione, Lotus Charouz con Roy Nissany e René Binder, Strakka che sarà presente con Beitske Visser e sta trattando per la seconda monoposto che potrebbe essere per Emil Bernstorff. La italiana Rp Motorsport di Fabio Pampado, anch'essa al debutto dopo aver preso le Dallara ex Isr, avrà Johnny Cecotto (a lungo in Gp2) e Vitor Baptista, campione Euroformula Open 2015 proprio con Rp. Altra novità arriva dall'Italia con la Durango Racing che ha comprato una Dallara della Tech 1. La squadra francese, storica presenza della Renault 3.5 e campione nel 2007 con Alvaro Parente, ha deciso clamorosamente di fermare il programma. Giuseppe Cipriani, pilota gentleman già presente in Auto Gp ha quindi deciso di prendere una vettura del team di Simon Abadie affidandola a Ivone Pinton (Durango) che sta cercando un secondo pilota. Un altro team storico della 3.5, Carlin Racing, ha preferito fermarsi (come nel 2014) non avendo trovato piloti col budget adeguato. Non si hanno più notizie dei team Comtec e Pons, con quest'ultima che solo un paio di mesi fa aveva annunciato l'accordo con Beitske Visser e Alex Bosak. La ragazza olandese è invece finita da Strakka, il polacco sta cercando altra sistemazione.

INCONTRO ALLA DALLARA

La categoria guarda avanti

Nonostante la situazione di incertezza, Alguersuari pensa al futuro. Il presidente della spagnola Rpm, col responsabile sportivo Jordi Castells, si è recato alla Dallara. Motivo della visita, una prima indagine sulla realizzazione della monoposto per il 2018. Secondo le intenzioni

di Rpm, condivise dallo stesso ingegner Gianpaolo Dallara, dal Ceo Andrea Pontremoli e dall'ingegnere Luca Pignaca, la vettura dovrà avere un look aggressivo ed essere rivoluzionaria, capace di ospitare un propulsore ben più potente dell'attuale V8 Gibson.

Alguersuari si è ritrovato a dover gestire, all'improvviso, una situazione a dir poco disperata per quanto riguardava il futuro di quella che era la Renault 3.5. Un incarico ricevuto dagli stessi team principal della serie (poi sono arrivati i "tradimenti" di Carlin, Pons, Tech 1), ed accettato di fatto nei primi giorni di settembre. Per Rpm, una corsa contro il tempo perché c'era da organizzare un campionato dal nulla benché già rodato. Prima di tutto è stato necessario riconsiderare gli accordi con i partner tecnici come Gibson e Michelin, capire se Renault continuava quanto meno a fornire i ricambi e la risposta è stata positiva. Si è cercato inoltre di avere i migliori commissari tecnici, e il mirino è stato rivolto agli ex Renault, ed anche questo ostacolo è stato superato.

CALENDARIO ALL'ALTEZZA DELLA STORIA

Stagione 2016 in sei round

Stilare un calendario all'altezza della storia della serie: questo obiettivo è stato raggiunto grazie all'unione in sei appuntamenti (Spa, Silverstone, Spielberg, Monza, Barcellona, Jerez) con la GtSport che porta in pista la Euroformula Open e il Gt Open. Per gli altri tre eventi, l'unione con Renault per Alcaniz dove curiosamente si ricreerà il pacchetto con la Eurocup 2.0 e il Trophy RS01 (non si poteva fare diversamente visto il contratto col circuito dell'Aragona stilato a suo tempo con Renault), con il Wtcc e il Fia F.3 per Budapest e il Blancpain Gt per Le Castellet. Rpm ha poi lavorato sulla parte media, stampa e tv.

CALENDARIO E ABBINAMENTI PER IL 2016

DATA	CIRCUITO	CONCOMITANZE
17 aprile	Alcaniz	Renault 2.0 e RS01
24 aprile	Budapest	Wtcc e Fia F.3
22 maggio	Spa	Euroformula e Gt Open
26 giugno	Le Castellet	Blancpain
24 luglio	Silverstone	Euroformula e Gt Open
11 settembre	Spielberg	Euroformula e Gt Open
2 ottobre	Monza	Euroformula e Gt Open
30 ottobre	Jerez	Euroformula
6 novembre	Montmelò	Euroformula e Gt Open

ECCO LE FORZE IN CAMPO

Fortec	Louis Deletraz-Pietro Fittipaldi
Arden	Egor Orudzhev-Aurelien Panis
Avf	Tom Dillmann-Alfonso Celis
Lotus	Roy Nissany-René Binder
Smp Racing	Matthieu Vaxiviere-Matevos Isaakyan
Rp Motorsport	Johnny Cecotto-Vitor Baptista
Strakka	Beitske Visser-Emil Bernstorff
Martin	Yu Kanamaru-da assegnare
Durango	Giuseppe Cipriani-da assegnare

UN ACCORDO DI PROSPETTIVA

Futuro assieme a Dentsu Aegis

Ultimamente Alguersuari stava lavorando su due piani: lo sviluppo della categoria V8 3.5 e la trattativa che stava portando avanti da tempo con Dentsu Aegis, grande network pubblicitario che include nove marchi di livello mondiale, e la cui sede è a Londra benché l'azienda madre sia giapponese.

Il 3 febbraio è stato ufficialmente ratificato l'ingresso in Dentsu Aegis di Alesport Group, la compagnia editoriale di Alguersuari fondata nel 1975 e che ingloba Rpm. Questo accordo ha modificato profondamente, in positivo, la visione futura della V8 3.5.

Appare chiaro che Dentsu Aegis sarà coinvolta nella serie promossa da Rpm per la ricerca non solo di sponsor di risonanza internazionale, ma anche di un costruttore che secondo voci di paddock sarebbe già stato individuato. Tutte cose che diverrebbero attive a partire dal 2017 rincorrendo anche il sogno F.2... ●



AL TRAGUARDO

Main Race: 1. Vervisch-Vanthoor;
2. Baumann-Buhk. Qualifying
Race: 1. Soulet-Soucek.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77

**COPPIA BELGA
SUGLI SCUDI**

A sinistra, l'Audi R8 Lms vincente davanti alla Mercedes di Baumann-Buhk. A destra, Vanthoor e Vervisch subito dopo l'affermazione nella Main Race. Sotto, la Lambo di Zampieri, decima



Audi R8 subito in fuga

CON LA LMS L'EQUIPAGGIO BELGA COMPOSTO DA VERVISCH-VANTHOOR COGLIE UNA PERENTORIA AFFERMAZIONE NELLA MAIN RACE

di **Dario Lucchese**

MISANO - La Audi si riconferma anche quest'anno come una delle vetture da battere nella Blancpain Gt Series Sprint Cup. Ne è la prova la vittoria ottenuta a Misano dall'equipaggio tutto belga formato da Frederic Vervisch e Laurens Vanthoor, i quali hanno dominato la Main Race con la R8 Lms del Team Wrt. Il primo appuntamento della stagione 2016 ha promosso anche la Mercedes; in particolare quella di Dominik Baumann e Maximilian Buhk, che ha concluso seconda. Ma ci sono pure le nuove Bmw M6 Gt3 (leggasi il terzo posto di Philipp Eng e Alexander Sims, secondi nella Qualifying Race che si è svolta in notturna). In evidenza anche la McLaren del team Garage 59, subito dietro con l'equipaggio formato da Alvaro Parente e Rob Bell. Quattro differenti marchi dunque, nelle prime quattro posizioni. Ma il weekend romagnolo non ha dato, probabilmente, un quadro ancora veritiero della situazione. In casa Lamborghini le cose sarebbero potute andare meglio, nonostante i 70 kg in più imposti dal nuovo BoP rispetto al peso standard. Invece le Huracán Gt3 non sono riuscite ad esprimersi come avevano fatto in occasio-

ne dei più recenti test, anche se va evidenziato il decimo posto ottenuto dal binomio della Attempto Racing composto da Daniel Zampieri (protagonista nelle fasi iniziali di una rimonta straordinaria) e Patric Niederhauser.

Molti dei favoriti alla vigilia di questo round inaugurale, hanno pagato vari inconvenienti, come Will Stevens e René Rast, costretti al ritiro in seguito al contatto avuto con la stessa McLaren di Alvaro Parente; sorte simile quella dell'altra Audi di Stockinger-Perera schierata dalla Isr, che ha concluso la sua corsa nella ghiaia subito dopo il via. Mai protagoniste invece le Nissan Gt-R Nismo Gt3 (la prima al traguardo è stata quella di Buncombe-Takaboshi, quattordicesimi). Sfortunato il debutto del giovane Felix Rosenqvist, che assieme a Tristan Vautier ha sempre occupato con la Mercedes del team Akka le prime posizioni, dovendosi arrestare per un problema tecnico solo sul finire, mentre si trovava terzo. Poca fortuna anche per la Bentley Continental della M-Sport divisa da Maxime Soulet ed Andy Soucek, che a sorpresa, sfruttando il fattore meteo (la pioggia caduta prima del via aveva reso



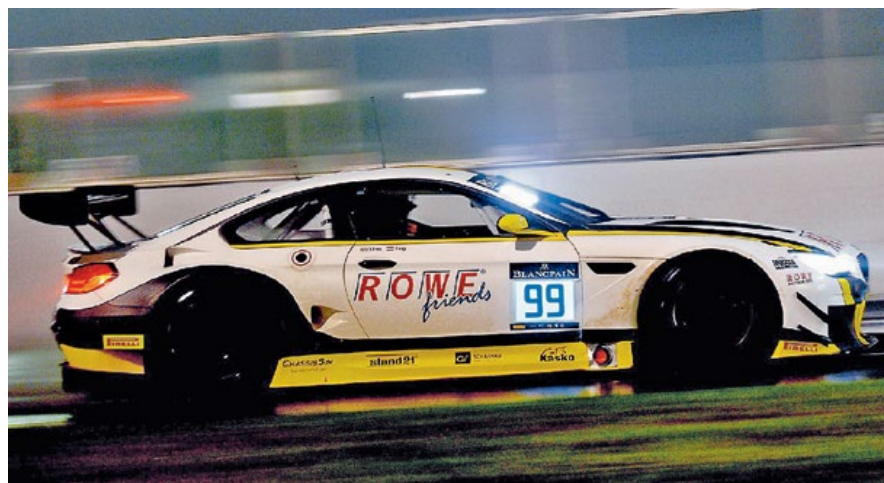
**MERCEDES MOLTO
COMPETTIVA**

Sopra, la Mercedes di Buhk e Baumann, che ha ottenuto un ottimo secondo posto nella Main Race. Nell'altra pagina, la Bmw M6 Gt3 che ha ottenuto un terzo posto e, in basso, la Ferrari 458 del team Kessel che aveva in equipaggio Giacomo Piccini e ha ottenuto un 11° posto assoluto, imponendosi nella classe Am



Vanthoor torna e si riscatta!

IL BELGA IN OTTOBRE SI ERA INFORTUNATO A MISANO, GIOCANDOSI IL TITOLO. VINCENDO SI È MESSO ALLE SPALLE IL BRUTTO EPISODIO



L laurens Vanthoor ricomincia proprio da dove nel 2015 aveva perso di fatto il titolo. Il belga, che sul circuito di Misano lo scorso ottobre si era infortunato in un incidente avuto nel corso della Qualifying Race del sabato, a causa del quale era stato in seguito costretto a saltare l'ultimo e decisivo appuntamento di Zandvoort rinunciando ad ogni chance di diventare campione, è stato il vero protagonista di questo round numero uno della Blancpain Gt Series Sprint Cup 2016. Per Vanthoor la vittoria di Misano, ha fatto tra l'altro paio con quella ottenuta a gennaio nella 24 Ore di Dubai in equipaggio con Alain Ferté, Stuart Leonard e Michael Meadows.

Una vittoria annunciata, in un certo senso, dopo la pole messa a segno nelle prove ufficiali, che ha caratterizzato un inizio di stagione in definitiva straordinario per lui e per la Audi del Team Wrt, oltre che per il suo compagno di squadra Frederic Vervisch, il quale nella Main Race ha sostenuto il primo "stint" di guida in maniera impeccabile. Adesso Vanthoor è atteso ad un'ulteriore ed importante prova nella serie Endurance che prenderà il via da Monza tra meno di due settimane. Sul circuito brianzolo al suo fianco avrà nuovamente Vervisch, binomio al quale si aggiungerà anche Dries Vanthoor, fratello minore dello stesso Laurens. ●

umida la pista), la scelta di partire con le slick ed una sosta ai box indovinata, si erano imposti nella Qualifying Race. Invece un contatto con Dries Vanthoor, al quale è stato imposto un drive through, ha condizionato poi tutto. Il fratello minore di Laurens ha dimostrato di avere un bel piede, ma ha forse evidenziato anche un'eccessiva irruenza; un ulteriore contatto con la Bmw del Boutsen Ginion Racing condivisa da Henkola-Martin, ha fatto precipitare in 22esima posizione la R8 Lms su cui Vanthoor "junior" si è alternato con Robert Frijns.

La Audi ha vinto con Moller Modsen-Pommer anche nella Silver Cup. Nelle classi Am e Pro-Am ad imporsi sono state invece la Ferrari 458 del team Kessel, con Michal Broniszewski-Giacomo Piccini (undicesimi assoluti) e quella della Af Corse, divisa da Claudio Sdanewitsch e Stéphane Limerete. ●

Schumi jr che brividi!

di **Dario Lucchese**

MISANO - Mick Schumacher un anno dopo ed è sempre lo stesso copione, seppure con qualche variante e la medesima pressione che scaturisce dal fatto di portare un cognome così importante. Dal debutto nella F.4 tedesca ad Oschersleben, nel 2015, quando aveva impressionato tutti cogliendo subito una vittoria (rimasta fino allo scorso weekend l'unica), all'esordio nella serie tricolore, 12 mesi dopo a Misano, dove ha inaugurato la stagione con un altro successo, il secondo per lui in monoposto, a cui ha fatto seguito un'altra affermazione.

Il figlio del sette volte campione del mondo di F.1 ha dimostrato di avere raggiunto una notevole maturità. Veloce in qualifica con il bagnato (miglior tempo nel proprio turno e secondo responso assoluto a quattro decimi dalla pole dell'argentino Marcos Siebert), impeccabile con l'asciutto, dominatore della prima gara del weekend, poi ancora leader indiscusso nella seconda delle tre manche disputate, Schumi junior è il nuovo uomo di punta del team Prema. La squadra vicentina, dopo avere conquistato il titolo negli ultimi due anni con il canadese Lance Stroll e l'estone Ralf Aron, ambisce a tre centri su tre. Sebbene nessuno lo abbia finora detto ufficialmente, Mick dovrebbe affrontare quest'anno un doppio programma. Questo weekend sarà protagonista, proprio a Oschersleben, nel primo degli otto round del campionato Adac, il cui calendario non presenta concomitanze con la serie italiana.

Un incastro perfetto tra le due serie, che favorisce anche la presenza di molti team e piloti teutonici in quella di Acì Sport, che in terra di Romagna è partita con 41 vetture. Ma tornando a Schumacher il suo weekend ha avuto anche un epilogo meno felice: di sbagliare capita a tutti e così Mick ha fallito proprio la partenza della finale, la "main race" di domenica, rimanendo prima fermo al palo e poi avviandosi lentamente. Non senza avere innescato una carambola in mezzo al gruppo che ha reso necessario l'intervento della safety-car.

Scivolato intorno alla ventesima posizione, il "pilotino" della Prema si è poi prodigato con le gomme nuove (risparmiare il sabato) in una rimonta che lo ha visto risalire quinto, facendo anche segnare il giro più veloce, guadagnando un'ulteriore posizione dopo la penalizzazione inflitta a Kush Maini che aveva concluso quarto con la Bvm Racing.

CON DUE STUPENDE VITTORIE
MICK DIVENTA L'UOMO
DI PUNTA DELLA PREMA
IN GARA-3 È ANDATO A SEGNO
IL MESSICANO GUZMAN
E IN FINALE SI È IMPOSTO
L'ARGENTINO SIEBERT





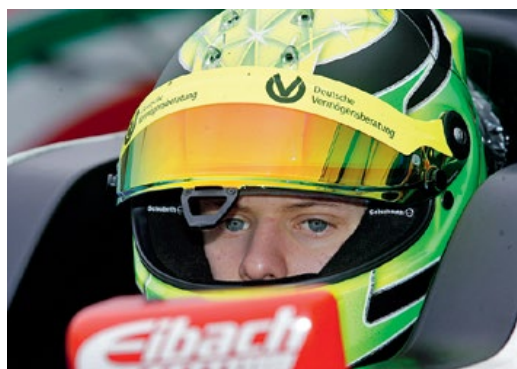
IL FIGLIO D'ARTE COMANDA IL GRUPPONE CON AUTOREVOLEZZA

Il mucchio selvaggio dei quarantuno piloti che hanno animato il weekend a Misano è comandato con determinazione da Mick Schumacher, al top nelle prime due frazioni. Ecco, sotto, il figlio di Michael nell'abitacolo, festeggiare in piedi sulla vettura e sul podio

AL TRAGUARDO

Gara 1: 1. Schumacher; 2. Guzman; 3. Correa.
Gara-2: 1. Schumacher; 2. van Uiter; 3. Bertonelli.
Gara-3: 1. Guzman; 2. Siebert; 3. van Uiter.
Finale: 1. Siebert; 2. Vips; 3. Guzman.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77



Rosin: «Mick promette bene!»

VELOCITÀ, DETERMINAZIONE E RICERCA DELLA PRECISIONE NEI DETTAGLI FANNO DI LUI UN RAGAZZO DALLE ATTITUDINI NON COMUNI

«**P**ur non avendo percorso molti chilometri di test su questa pista, Mick si è dimostrato veloce durante tutto il weekend. Ha saputo sfruttare molto bene le due sessioni di prove libere e non ha commesso errori, a parte quello della partenza nella finale, vincendo entrambe le manche». A parlare è Angelo Rosin, che al termine del weekend di Misano ha speso solo parole d'elogio per Schumacher. Del resto, il numero uno della Prema, aveva tutte le ragioni per farlo. Mick è apparso sempre molto concentrato ed ha saputo adattarsi a qualsiasi situazione, sia con la pioggia che il bagna-

to, rendendosi nell'ultima gara protagonista di una rimonta straordinaria. «C'è da dire che, avendo disputato una manche sull'acqua, Schumacher disponeva di quattro gomme nuove. - spiega Rosin - Ma non era l'unico a trovarsi in questa situazione e poi risalire tutte quelle posizioni non è stato facile, perché gli avversari non fanno certo regali e a rendere più complicate le cose sono state le numerose bandiere gialle». A Rosin abbiamo chiesto di riassumere in breve le caratteristiche del giovane Mick e la sua risposta ci ha riportato alla mente il grande "Schumi"... «Di lui abbiamo potuto subito ap-

prezzare la precisione, il desiderio di volere ricercare e capire tutti i dettagli, sempre e ad ogni costo. Un'attitudine non proprio comune a molti». Un nome importante ma anche tanta pressione. «Con il team Mick si sente protetto. Vuole essere trattato come un ragazzo normale, ha un ottimo rapporto con i suoi compagni di squadra. Tutti gli occhi sono sempre puntati su di lui; la pressione c'è, inutile negarlo, ma è sempre riuscita a gestirla al meglio. Del resto era già abituato a questo tipo di situazioni». La F.4 tricolore ha definitivamente trovato un nuovo protagonista. ●



Forse meglio così, visto che il campionato ha bisogno sempre di nuovi protagonisti. Come l'argentino Marcos Siebert, già il più veloce di tutti in qualifica con la prima delle monoposti del team Jenzer e autore di un secondo miglior piazzamento nelle manche, che ha potuto cogliere il suo primo successo. Prima vittoria anche per Raul Guzman. Il messicano si è imposto in gara-3, regalando inoltre la prima affermazione alla Dr Formula. Nella finale, il giovane pupillo del campione iridato del kart Danilo Rossi, è stato sempre nel gruppo dei primi ed ha concluso terzo, giungendo alle spalle dell'estone Juri Vips, neo-compagno di squadra dello stesso Schumacher. Bene anche Job van Uitert (quinto) ed il brasiliano del team Antonelli Motorsport, João Vieira, sesto e in progressione durante tutto il fine settimana. Migliore italiano Diego Bertonelli, 13° con la Diegi Motorsport. Poca fortuna nelle manche per Manuel Maldonado, seguito nei box dal cugino Pastor. ●



Piloti **italiani?** Proprio rara gente

IN EVIDENZA BERTONELLI E CUNATI, MA LA CRISI ECONOMICA FA SÌ CHE SU 41 PARTENTI SOLO 7 APPARTENGANO AL VIVAIO TRICOLORE

“**N**o money... non parti”. In altre parole pochi soldi, pochissimi italiani. Su 41 piloti, 34 sono stati gli stranieri al via in occasione del primo appuntamento di Misano. Un segno sicuramente poco rassicurante per tutto l'ambiente, che strida con l'ottimo stato di salute del campionato. A fare da contraltare la presenza di numerosi team “doc” di casa nostra, Prema davanti a tutti; ma anche qualche nome nuovo. Come quello di Simone Cunati, 18 anni, alla sua prima vera stagione in monoposto. Il comasco del Vincenzo Sospiri Racing ha positivamente impressionato in gara-1, dimostrando di potersi inserire agevolmente tra i protagonisti, risalendo di sette posizioni (dopo che nelle qualifiche, in condizioni di bagnato, aveva lamentato qualche problema di setup) e concludendo quarto. Poco conta che al proprio attivo avesse solo la partecipazione alla tappa di Misano dello scorso anno, dove tra l'altro si era subito presentato con un secondo posto. Sul circuito romagnolo aveva completato due delle quattro giornate di test invernali. Ma ancora meglio ha fatto Diego Bertonelli, terzo in gara-2. Anche se il toscano della Rb Racing può fare affidamento sull'esperienza dello scorso anno. Pochi, insomma, ma buoni. ●



GUZMAN E SIEBERT GLI ALTRI VINCENTI

Sotto, l'argentino Marcos Siebert va verso il successo in finale. Al centro, l'italiano Simone Cunati, 18 anni, giunto 4° in gara-1 dopo una bellissima rimonta. In alto, il messicano Raul Guzman, in primo piano, che si è aggiudicato la terza frazione



Un gioiello ad alte prestazioni

La Picchio, partner nel progetto Hi Quad della Cusano, è un prototipo da competizione a propulsione ibrida

In un precedente articolo abbiamo posto l'accento come un "power train" elettrico o ibrido non è in contrasto con le prestazioni di un veicolo, anzi a tutt'oggi quasi tutte le vetture con prestazioni estreme hanno un propulsore in parte elettrico. All'interno di questo nuovo trend è stata pensata, progettata e realizzata, dalla società Picchio di Teramo, una vettura molto performante. La Picchio è molto nota agli appassionati di prototipi da competizione ed è nota all'Università Niccolò Cusano in quanto partner nel progetto Hi Quad. La Picchio ha sviluppato nel segmento commerciale Hypercar un veicolo ad altissime prestazioni che riesce magistralmente a unire le ultime tecnologie sulle propulsioni ibride a un design di elevata efficienza aerodinamica ma anche fortemen-

te richiamante le migliori tradizioni degli stilisti Made in Italy che hanno reso famose e uniche le autovetture sportive italiane dal dopoguerra a oggi. La propulsione ibrida prevede uno schema di funzionamento parallelo con un motore termico 2.0 sovralimentato in grado di erogare una potenza massima di 520 HP a 8000 giri/minuto e una coppia massima di 620 Nm a 5200 giri al minuto. Il sistema propulsivo si completa con un motore sincrono a magneti permanenti in grado di erogare una potenza massima continua di 115 HP e una di picco di quasi 200 HP. Ovviamente, il motore elettrico può funzionare da generatore per la ricarica delle batterie durante le frenate e in regimi di riserva di potenza del motore termico. Per quanto riguarda la coppia la trazione elettrica fornisce una coppia

massima continua di 155 Nm e una di picco pari a 300 Nm. Il motore termico fornisce potenza sulle ruote posteriori, mentre quello elettrico agisce su quelle anteriori. Riuscendo a mantenere, grazie a un estensivo uso della fibra di carbonio per il telaio e per la carrozzeria, i pesi della vettura molto contenuti, intorno ai 1200 kg, si riescono a ottenere prestazioni elevatissime. Come velocità massima si possono superare i 300 km/h, ma più interessante sembra essere il tempo di raggiungimento dei 100 km/h partendo da fermo che si attesta sui 3,1 secondi in perfetta linea con le concorrenti nel settore. Ovviamente, uno studio molto accurato è stato svolto nella progettazione aerodinamica, dove sono stati inseriti una notevole quantità di dispositivi idonei all'aumento delle performance come il diffusore e splitter anteriore, gli estrattori d'aria nei passaruota anteriori, il fondo piatto. Questi studi sono stati effettuati utilizzando strumenti e metodologie di lavoro all'avanguardia a oggi massicciamente utilizzate in ambito di Formula 1. Infine, si può affermare, questo veicolo si inserisce magistralmente nella tradizione che pone i costruttori del nostro Paese come punto di riferimento a livello mondiale.

Uboldi vola sulla Ligier Evo



MISANO - Poche vetture al via, tante novità: è un Campionato Italiano Sport Prototipi a due facce, quello che ha preso il via da Misano. Leggendo i numeri (soltanto sei le biposto in pista) la situazione è ben al di sotto delle aspettative. All'appello, in questa occasione, mancavano le Radical del trofeo, ma ci sono state anche altre importanti defezioni. L'altro lato della medaglia è rappresentato dal fatto che nel secondo appuntamento di Monza lo schieramento dovrebbe contare più vetture. Poi c'è da considerare la sfida tecnica di alto livello, che vede coinvolti diversi costruttori. A inaugurare la stagione con due vittorie è stato Davide Uboldi, al suo debutto sulla Ligier della Eurointernational, quest'anno contemporaneamente impegnata nella European Le Mans Series in classe Lmp3 con lo stesso marchio.

La squadra di Antonio Ferrari, dopo avere conquistato nel 2015 il titolo tricolore con Giorgio Mondini,

IL PORTACOLORI DI ANTONIO FERRARI METTE A SEGNO UNA DOPPIETTA REGOLANDO MOLINARO, MA PER ORA SONO SOLO SEI LE VETTURE AL VIA

di [Dario Lucchese](#)

ha lavorato molto sull'aerodinamica partendo dalla base della Js 53 Evo, modificando lo splitter anteriore e in generale tutta la sezione frontale, oltre al cofano posteriore. Allo studio c'è anche il terzo elemento della sospensione posteriore (mentre quello anteriore è stato già aggiunto), anche in vista del debutto di una seconda vettura che esordirà in occasione del terzo appuntamento di Imola con un pilota ancora in via di definizione. Sul circuito intitolato a Marco Simoncelli, si è vista in azione anche la Norma M20 Fc della Nannini Racing con cui Walter Margelli ha subito centrato la pole. L'esemplare utilizzato dal bolognese è la versione "laboratorio" utilizzata dal Costruttore francese lo scorso anno per testare tutte le novità per i propri clienti sportivi. L'elettronica, estremamente sofisticata, è realizzata dalla Cosworth ed è la stessa in uso nella Lmp2. Peccato che fin dai test invernali la squadra toscana abbia faticato a trovare una soluzione per i problemi al cambio che si sono evidenziati anche a Misano in gara-1, già al termine del giro di ricognizione. In gara-2 per lui è invece arrivato un terzo posto. Osella, da parte sua, ha sperimentato sulla Pa21 di Danny Molinaro (due volte secondo) una soluzione di setup inedita, montando pneumatici di dimensioni ridotte e corrispondenti alla misura minima consentita dal regolamento, ovvero 20" all'anteriore e 24" sul posteriore. Tutto facile a Misano per Ranieri Randaccio, che ha centrato un terzo e un quarto posto assoluto con la Lucchini Cn4 su cui ha adottato il più recente propulsore BMW 3000 (quello utilizzato fino al 2011 sulla vettu-





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Uboldi; 2. Molinaro; 3. Randaccio. Gara-2: 1. Uboldi; 2. Molinaro; 3. Margelli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77

ra più vecchia), con una potenza limitata dalla flangiatura regolamentare a 300 Cv, inferiore pertanto a quella dell'analogia motorizzazione Alfa Romeo priva di alcuna strozzatura. Alla luce di ciò, non si escludono delle modifiche da parte della Federazione, i cui sforzi sono protesi ad equiparare i motori delle differenti classi e all'interno delle stesse categorie. Assente in questa occasione Ivan Bellarosa, che avrebbe dovuto portare al debutto la Wolf Gb08 dotata del motore turbo 1.6 Peugeot, sul quale nei test si sono evidenziati però alcuni problemi all'intercooler, con le temperature che salivano alle stelle. A Monza anche lui dovrebbe essere della partita. ●

E' STATO IL WEEKEND DEL GRAN RITORNO DI UBOLDI

Sotto, Randaccio, 3° in gara-1, in alto il dominatore Uboldi, a destra Margelli, 3° in gara-2 e, nell'altra pagina, Molinaro, giunto due volte 2°. Sopra a destra, il podio di gara-1



Davide a segno con quattro Case

IL 43ENNE PILOTA DELL'EUROINTERNATIONAL DAL 2004 A OGGI HA VINTO NEI PROTOTIPI CON LUCCHINI, NORMA, OSELLA E LIGIER

Davide Uboldi torna e vince due volte. Il comasco, che nel 2015 aveva saltato gli ultimi appuntamenti della stagione e non saliva in macchina praticamente da settembre, si è imposto nella prima delle due gare di Misano. Il tre volte campione italiano Prototipi ha iniziato con il piede giusto l'inedita sfida che lo vede quest'anno al via con team e vettura nuova. Portare al successo la Ligier Js53 Evo della Eurointernational ha avuto per lui un sapore molto particolare, visto che si è trattato del quarto marchio con cui ha ottenuto almeno una vittoria nella serie tricolore, dal 2004 ad oggi, dopo Lucchini, Norma ed Osella. «A 43 anni continuo ad avere voglia di misurarmi in situazioni differenti - ha commentato Uboldi - L'ultima mia vittoria risale alla gara di Vallelunga dello scorso maggio. Dopo 12 mesi sono di nuovo qui. Peccato che il campionato sia partito con poche macchine. So per certo che la Federazione sta facendo dei grossi sforzi per attirare più vetture, ma forse non basta. Occorrono probabilmente delle situazioni che possano ulteriormente fungere da incentivo. Quando ho debuttato in questo campionato c'erano 32 iscritti. Bisogna fare qualcosa». ●



Leclasseifiche

VELOCITÀ

BLANCPAIN GT SPRINT

FORMULA 4 ITALIA

TRICOLORE PROTOTIPI

SUPERGT GIAPPONESE

MISANO

MISANO

MISANO

OKAYAMA

RALLY

RALLY DI SANREMO

RALLY D'IRLANDA

SANREMO

BELFAST

VELOCITÀ

BLANCPAIN GT SPRINT

Resoconto della gara a pag. 66
Misano (Ri), 9-10 aprile 2016

Main Race: 1. Vervisch-L. Vanthoor (Audi R8 Lms) 38 giri in 1h00'50"259, alla media di 158,5 km/h; 2. Baumann-Buhk (Mercedes Amg Gt3) a 1'626; 3. Eng-Sims (Bmw M6 Gt3) a 23"374; 4. Bell-Parente (McLaren 650S Gt3) a 30"611; 5. Stippler-Salaquarda (Audi R8 Lms) a 39"485; 6. Seefried-Siedler (Ferrari 458 Gt3) a 52"368; 7. Szymkowiak-Schneider (Mercedes Amg Gt3) a 52"693; 8. Ide-Mies (Audi R8 Lms) a 53"542; 9. Giammaria-Perez Compagnon (Ferrari 458 Gt3) a 55"019; 10. Zampieri-Niederhauser a 59"721; 11. Soulet-Soucek (Bentley Continental Gt3) a 1'00"857; 12.

Bortolotti-Pholer a 1'12"994; 13. Broniszewski-G. Piccini (Ferrari 458 Gt3) a 1'14"789; 14. Buncombe-Takaboshi (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'18"586; 15. Moller Madsen-Pommer (Audi R8 Lms) a 1'19"059; 16. Monti-Sandström (Audi R8 Lms) a 1'19"495; 17. Abril-Kane (Bentley Continental Gt3) a 1'19"897; 18. Leonard-Meadows (Audi R8 Lms) a 1'20"283; 19. Schmid-Jafaar (Mercedes Amg Gt3) a 1'23"368; 20. Van Splunteren-Mul a 1'25"386; 21. Baptista-Albuquerque (Audi R8 Lms) a 1'26"735; 22. D. Vanthoor-Frijns (Audi R8 Lms) a 1 giro; 23. Beretta-Stolz a 1 giro; 24. Beau-belique-Moullin-Traffort (Mercedes Amg Gt3) a 1 giro; 25. Henkola-Martin (Bmw M6 Gt3) a 1 giro; 26. Plovman-Dolby (McLaren 650 S Gt3) a 1 giro; 27. Mayr-Melnhof-Winkelhock (Audi R8 Lms) a 1

giro; 28. Sanchez-Walkinshaw (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1 giro; 29. Dusseldorp-Catsburg (Bmw M6 Gt3) a 1 giro; 30. Sdanewitsch-Lemeret (Ferrari 458 Gt3) a 1 giro; 31. Gonzales-Asch (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro; 32. Vautier-Rosenqvist (Mercedes Amg Gt3) a 2 giri; 33. Jenny-Leimer a 2 giri; 34. Hook-Parrow (Ferrari 458 Gt3) a 2 giri; 35. Stockinger-Perera (Audi R8 Lms) a 5 giri; 36. Stevens-Rast (Audi R8 Lms) a 16 giri; 37. Rosina-Blekemolen a 24 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: il 21° di Vautier-Rosenqvist in 1'33"190, alla media di 163,2 km/h.

Qualifying Race: 1. Soulet-Soucek (Bentley Continental Gt3) 33 giri in 1h00'31"683, alla media di 138,8 km/h; 2. Eng-Sims (Bmw M6 Gt3) a 2"966; 3. Vervisch-L. Vanthoor (Audi R8 Lms) a 32"176; 4. D. Vanthoor-Frijns (Audi R8 Lms) a 34"930; 5. Baumann-Buhk (Mercedes Amg Gt3) a 35"346; 6. Seefried-Siedler (Ferrari 458 Gt3) a 36"244; 7. Vautier-Rosenqvist (Mercedes Amg Gt3) a 1'07"608; 8. Stevens-Rast (Audi R8 Lms) a 1'09"648; 9. Stippler-Salaquarda (Audi R8 Lms) a 1'11"153; 10. Bell-Parente (McLaren 650S Gt3) a 1'15"936; 11. Dusseldorp-Catsburg (Bmw M6 Gt3) a 1'22"581; 12. Parysy-Haase (Audi R8 Lms) a 1'23"792; 13. Giammaria-Perez Compagnon (Ferrari 458 Gt3) a 1'25"462; 14. Ide-Mies (Audi R8 Lms) a 1'31"347; 15. Mayr-Melnhof-Winkelhock (Audi R8 Lms) a 1'40"850; 16. Beretta-Stolz a 1 giro (1. Silver); 17. Buncombe-Takaboshi (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1 giro; 18. Zampieri-Niederhauser a 1 giro; 19. Moller Madsen-Pommer (Audi R8 Lms) a 1 giro; 20. Abril-Kane (Bentley Continental Gt3) a 1 giro; 21. Van Splunteren-Mul a 1 giro; 22. Valsecchi-Falla a 1 giro; 23. Broniszewski-G. Piccini (Ferrari 458 Gt3) a 1 giro; 24. Sanchez-Walkinshaw (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1 giro; 25. Henkola-Martin (Bmw M6 Gt3) a 2 giri; 26. Monti-Sandström (Audi R8 Lms) a 2 giri (gli altri su Huraçan Gt3).

Giro più veloce: il 32° di Bell-Parente in 1'35"955, alla media di 158,5 km/h.

F4 ITALIA

Resoconto della gara a pag. 68
Misano (Ri), 9-10 aprile 2016

Gara 1 (manche A-B): 1. Schumacher 17 giri in 27'19"196, alla media di 158,6 km/h; 2. Guzman a 2'307; 3. Correa a 3"164; 4. Cunati a 5"493; 5. Siebert a 11"342; 6. Vieira a 11"566; 7. Vips a 15"330; 8. Maini a 26"635; 9. Iribarne a 25"953; 10. Kratz a 26"019; 11. Ciantini a 27"268; 12. Preining a 30"276; 13. Vartanyan a 36"109; 14. Bonduel a 36"652; 15. Ponzio a 39"382; 16. Meikup a 39"850; 17. Malvestiti a 40"128; 18. Bianchi a 40"640; 19. Conwright a 40"743; 20. Maldonado a 42"328; 21. Artem a 47"974; 22. Rodriguez Wright a 51"856; 23. De Francesco a 54"607; 24. Festante a 1'10"370; 25. Scherer a 1'37"160; 26. Raucci a 1 giro; 27. Sato a 1 giro.

Giro più veloce: l'11° di Guzman in 1'35"356, alla media di 159,5 km/h.

Gara-2 (manche B-C): 1. Schumacher 14 giri in 28'21"988; 2. van Uiter a 3"418; 3. Bertoni a 4"724; 4. Correa a 5"906; 5. Haase Clot a 21"820; 6. Baiz a 24"742; 7. Shlom a 26"936; 8. Bonduel a 28"214; 9. De Francesco a 28"543; 10. Ciantini a 31"211; 11. Sato a 31"964; 12. Raucci a 37"346; 13. Scherer a 41"873; 14. Artem a

Dovesicorre

VELOCITÀ

16-17 aprile

GP DI CINA

3ª prova Mondiale F1
Shanghai

www.autosprint.it

MONDIALE ENDURANCE

1ª prova della serie
Silverstone

www.fiawec.com

INDYCAR

3ª prova della serie
Long Beach

www.indycar.com

IMSA

3ª prova della serie
Long Beach

www.imsa.com

FORMULA V8 3.5

1ª prova della serie
Alcaniz

www.formulav8.com

EUROCUP RENAULT

1ª prova della serie
Alcaniz

www.renaultsport.com

RENAULT SPORT TROPHY

1ª prova della serie
Alcaniz

www.renaultsport.com

ELMS

1ª prova della serie
Silverstone

www.europeantlemansseries.com

WTCC

2ª prova della serie

www.fiawtcc.it

ETCC

2ª prova della serie
Slovackia Ring

www.fiaetcc.com

V8 SUPERCARS

6ª prova della serie
Phillip Island

www.v8supercars.com.au

NASCAR

SprintCup
Bristol

www.nascar.com

ADAC GT MASTERS

1ª prova della serie
Oschersleben

www.adac-gt-masters.de

F4 TEDESCA

1ª prova della serie
Oschersleben

www.adac-motorsport.de

RALLY

16-17 aprile

RALLY LIBURNA TERRA

Trofeo Rally Terra
Volterra

www.scuderialivornorally.it

BENACUS RALLY

Campionato Regionale
Bardolino

www.scuderialicari.it

RALLY TERRA DI ARGIL

Campionato Regionale
Pofi

www.rallyterradiargil.it

F2 ITALIAN TROPHY

MISANO

Fontana re del primo round

MISANO - Nel primo round della F2 Italian Trophy, Andrea Fontana è stato in assoluto in nuovo uomo di riferimento del campionato. Una vera sorpresa quella del 19enne di Belluno, che a Misano ha dominato, facendo segnare la pole con la Dallara F308-Vw e poi conquistando il successo in entrambe le gare, tenendo dietro un osso duro come il campione 2015 Marco Zanasi. L'emiliano ha comunque confermato di essere uno dei principali attori della serie che quest'anno lo vede alla via con i colori del team Corbetta Competizioni. Per la squadra lecchese si è trattato di un ritorno a tutti gli effetti in un campionato tricolore, dopo che nel 2011 era emigrata in Spagna per prendere parte alla F3 Open, conquistando in quella stessa stagione il titolo con il ticinese Alex Fontana. (d.l.)

F2 ITALIAN TROPHY

Misano (Ri), 9-10 aprile 2016

Gara-1: 1. Fontana 17 giri in 26'35"201, alla media di 162,9 km/h; 2. Zanasi (Dallara F312-Mercedes) a 0"765; 3. Pellegrino a 12"914; 4. Bracalente (Dallara F308-Fiat Ftp) a 16"778; 5. Brajnik; 6. Papaleo (Dallara F308-Fiat Ftp) a 49"905; 7. Lattanzi (Dallara F309-Fiat Ftp) a 1'04"456; 8. Alcidi (F.Renault 2.0) a 1'19"091; 9. Terrini (Dallara F308-Toyota) a 1 giro; 10. Pellegrini (Dallara F308-Toyota) a 3 giri; 11. Rasero (Dallara F308-Fiat Ftp) a 3 giri (gli altri su Dallara F308-Vw).

Giro più veloce: il 9° di Zanasi

in 1'32"542, alla media di 164,3 km/h.

Gara-2: 1. Fontana 17 giri in 26'37"449, alla media di 163,0 km/h; 2. Zanasi (Dallara F312-Mercedes) a 0"564; 3. Pellegrino a 18"948; 4. Pellegrini (Dallara F308-Toyota) a 20"406; 5. Bracalente (Dallara F308-Fiat Ftp) a 21"244; 6. Papaleo (Dallara F308-Fiat Ftp) a 27"011; 7. Brajnik a 45"689; 8. Lattanzi (Dallara F308-Fiat Ftp) a 52"052; 9. Alcidi (F.Renault 2.0) a 1'05"327; 10. Rasero (Dallara F308-Fiat Ftp) a 1'13"486 (gli altri su Dallara F308-Vw).

Giro più veloce: il 15° di Zanasi in 1'31"986, alla media di 165,3 km/h.

42"407; 15. Galbiati a 43"101; 16. Preining a 43"592; 17. Colombo a 44"597; 18. Vartanyan a 45"514; 19. Hoogenboom a 48"583; 20. Yifei a 52"565; 21. Wohlwend a 57"494; 22. Altoè a 57"561; 23. Bianchi a 1'18"349; 24. Comberti a 1 giro.

Giro più veloce: il 13° di van Uiter in 1'51"005, alla media di 136,5 km/h.

Gara-3 (manche A-C): 1. Guzman 13 giri in 20'57"701, alla media di 158,3 km/h; 2. Siebert a 0"224; 3. van Uiter a 2"313; 4. Shlom a 3"606; 5. Vips a 4"808; 6. Baiz a 9"675; 7. Altoè a 15"546; 8. Rodriguez Whright a 16"853; 9. Fernandez a 18"106; 10. Maimi Ciantini a 18"726; 11. Iribarne a 21"643; 12. Vieira a 25"749; 13. Ponzio a 27"051; 14. Colombo a 27"123; 15. Malvestiti a 28"558; 16. Galbiati a 31"112; 17. Festante a 34"364; 18. Haase Clot a 42"948; 19. Brandt a 55"776; 20. Wohlwend a 59"798; 21. Kratz a 1 giro; 22. Conwright a 1 giro; 23. Cunati a 3 giri.

Giro più veloce: il 13° di Vips in 1'35"348, alla media di 159,5 km/h.

Finale: 1. Siebert 15 giri in 26'59"466, alla media di 145,7 km/h; 2. Vips a 0"289; 3. Guzman a 3"420; 4. Schumacher a 4"722; 5. van Uiter a 8"481; 6. Vieira a 9"307; 7. Haase Clot a 10"624; 8. Maini a 14"226; 9. Iribarne a 19"472; 10. De Francesco a 19"652; 11. Raucci a 20"307; 12. Shlom a 20"410; 13. Bertoni a 21"374; 14. Altoè a 21"589; 15. Vartanyan a 22"910; 16. Fernandez a 23"765; 17. Kratz a 29"311; 18. Malvestiti a 32"049; 19. Fe-

stante a 32"277; 20. Bonduel a 34"729; 21. Galbiati a 38"732; 22. Sato a 39"274; 23. Hoogenboom a 39"582; 24. Bianchi a 49"968; 25. Rodriguez Wright a 1'04"715; 26. Scherer a 2 giri; 27. Ponzio a 3 giri. **Giro più veloce:** il 14° di Schumacher in 1'35"034, alla media di 160,0 km/h.

PROTOTIPI!

Resoconto della gara a pag. 72
Misano (Ri), 9-10 aprile 2016

Gara-1: 1. Uboldi (Ligier Evo-Honda) 17 giri in 26'55"226, alla media di 160,8 km/h (1. Cn2); 2. Molinaro (Osella Pa21-Honda) a 8"262; 3. Randaccio (Lucchini-Bmw) a 15"910 (1. Cn4); 4. Margelli (Norma-Honda) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 3° di Margelli in 1'33"677, alla media di 162,4 km/h.

Gara-2: 1. Uboldi (Ligier Evo-Honda) 17 giri in 26'55"115, alla media di 161,3 km/h (1. Cn2); 2. Molinaro (Osella Pa21-Honda) a 0"367; 3. Margelli a 39"822; 4. Randaccio (Lucchini-Bmw) a 49"225 (1. Cn4); 5. Pisani a 1 giro; 6. Pedetti a 1 giro (gli altri su Norma M20 Fc-Honda).

Giro più veloce: l'8° di Uboldi in 1'33"431, alla media di 162,8 km/h.

Il campionato: 1. Uboldi 41 punti; 2. Molinaro 30; 3. Margelli 23.

SUPER GT

Okayama (J), 10 aprile 2016

Gara-1: Quintarelli-Matsuda (Nissan GT-R) 22 giri in 1.56"22"730 alla media di 156,547 km/h; 2.

Hirakawa-Rossiter (Lexus RCF) a 15'33"; 3. Motoyama-Chiyo (Nissan GT-R) a 15'756; 4. Oshima-Caldarelli (Lexus RCF) a 54'581; 5. De Oliveira-Yasuda (Nissan GT-R) a 54'825; 6. Tachikawa-Ishiura (Lexus RCF) a 1'03'303; 7. Hirate-Kovalainen (Lexus RCF) a 1'06'980; 8. Ito-Cassidy (Lexus RCF) a 1'08'346; 9. Kunimoto-Seguchi (Lexus RCF) a 1 giro; 10. Izawa-Yamamoto (Honda NSX) a 1 giro; 11. Tsukakoshi-Kogure (Honda NSX) a 1 giro; 12. Mutoh-Turvey (Honda NSX) a 1 giro; 13. Sasaki-Yanagida (Nissan GT-R) a 2 giri; 14. Baguette-D.Nakajima (Honda NSX) a 2 giri; 15. Nojiri-Matsuura (Honda NSX) a 59 giri.

RALLY

63° Rally di Sanremo

Resoconto della gara a pag. 52
Sanremo (Im), 8-9 aprile 2016

Assoluta: 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) in 1.46'31.1; 2. Perico-Turati (Peugeot 208) a 1'39"5; 3. Campedelli-Fappani (Peugeot 208) a 3'06"0; 4. Nucita-Nucita (Ford Fiesta) a 3'21"0; 5. Basso-Granai (Ford Fiesta Ldi) a 3'24"6; 6. Michelini-Perna (Citroën DS3) a 4'16"9; 7. 'CIAVA'-Michi (Citroën DS3) a 7'19"7; 8. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio) a 9'40"3; 9. Ameglio-Marinotto (Peugeot 106) a 9'59"1; 10. Borgogno-Riterini (Peugeot 207) a 10'01"9

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Ameglio-Marinotto (Peugeot 106) in 1.56'30"2; **Super 2000:** 1. Nucita-Nucita (Fiesta) in 1.49'52"1; 2. Borgogno-Riterini (Peugeot 207) a 6'40"9; 3. Tamrazov-Arena (Ford) a 12'15"6.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Giamberardino-Pagliero (Peugeot 106) in 2.27'28"1.

Classe 2000: 1. Annovi-Martini (Renault Clio) in 2.07'26"6; 2. Annovi-Rolandi (Renault Clio RS) a 3'32"7; 3. Odello-Siri (Peugeot 205 GTI) a 19'56"5.

Classe oltre 2000: 1. Sassi-Costi (Mitsubishi Evo IX) in 2.09'40"4.

GRUPPO R

R1B: 1. Lucarelli-Ferrari (Suzuki Swift) in 2.07'37"3; 2. Saresera-Tumaini (Suzuki Swift Sport) a 1'24"5; 3. Vallino-De Sole (Suzuki Swift Sport) a 1'33"0; 4. Coppe-Mosena (Suzuki Swift) a 5'08"7; 5. König-Wichura (Suzuki Swift Sport) a 5'31"6; 6. Straballo-Bianchi (Suzuki Swift Sport) a 5'57"1; 7. Denaro-Lo Schiavo (Suzuki Swift Sport) a 6'05"2; 8. Chiandrero-James (Suzuki Swift Sport) a 9'10"3; 9. Straballo-Maddalozzo (Suzuki Swift Sport) a 11'31"4; 10. Meggiarin-Gallotti (Suzuki Swift Sport) a 13'21"1.

R2B: 1. Pollara-Princiotto (Peugeot 208) in 1.57'06"3; 2. Testa-Mangiarotti (Peugeot 208 VTI) a 7"2; 3. Mazzocchi-Nobili (Peugeot 208) a 3'49"8; 4. Razzini-Culasso (Peugeot 208) a 4'20"8; 5. Manfredi-Castiglioni (Peugeot 208) a 5'14"1; 6. Petrolo-Lipari (Peugeot 208) a 6'05"3; 7. Vinesi-Rodi (Peugeot 208) a 7'05"9; 8. Lugano-Beltrame (Peugeot 208) a 7'08"2; 9. Grezzini-Barla (Peugeot 208) a 10'04"1; 10. Calvi-Caldar (Peugeot 208) a 12'21"8; 11. Biggi-Capilli (Peugeot 208 VTI) a 19'19"7.

R3C: 1. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio) in 1.56'11"4; 2. Marchetti-Boero (Renault Clio) a 4'57"0; 3. Federighi-Manfredi (Renault Clio) a 22'58"8.

R3T: 1. Panzani-Baldacci (Renault Clio) in 1.59'19"1; 2. Andolfi-Saudia (Renault Clio) a 1'08"7; 3. Gilardoni-Bonato (Renault Clio) a 4'04"8.

R5: 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) in 1.46'31"1; 2. Perico-Turati (Peugeot 208) a 1'39"5; 3. Campedelli-Fappani (Peugeot 208) a 3'06"0; 4. Basso-Granai (Ford Fiesta GPL) a 3'24"6; 5. Michelini-Perna (Citroën DS3) a 4'16"9; 6. 'CIAVA'-Michi (Citroën DS3) a 7'19"7.

RACING START

RS20: 1. Marsic-Festa (Alfa Romeo 147 JTD) in 2.17'41"3.

Il campionato - Piloti: 1. Andreucci 27,5 punti; 2. Basso 20,5; 3. Perico 19; 4. Scandola 16,5; 5. Campedelli 7,5; 6. Baccega 5,5 e Ciavarella 5,5; 8. Tempestini e Michelini 4,5. **Junior:** 1. Pollara 21,5; 2. Testa 18,5; 3. Manfredi 16; 4. Bernardi 15; 5. Casella 13.

2Rm: 1. Ferrarotti 27,5; 2. Panzani 23; 3. Testa 15; 4. Gilardoni 12; 5. Lugano 10,5. **Costruttori:** 1. Peugeot 30 punti; 2. Ford e Skoda 16,5. **TRA:** 1. Perico 30 punti; 2. Michelini 15; 3. Ciavarella 14; 4. Campedelli 12; 5. Baccega 10,5. **Costruttori 2Rm:** 1. Renault 15 punti; 2. Peugeot 6.

EUROPEO

Rally d'Irlanda

Resoconto della gara a pag. 62
Belfast (Ir), 8-10 aprile 2016

Assoluta: 1. Breen-Martin (Citroën DS3 R5) in 1.54'16"1; 2. Kajetanowicz-Baran a 10"6; 3. Fisher-Noble a 56"4; 4. Moffett-Rowan a 1'40"1; 5. Greer-Riddick (Citroën DS3 R5) a 2'07"0; 6. Bogie-Rae (Škoda Fabia R5) a 2'55"6; 7. Wright-Fulton a 4'36"1; 8. Cave-Morgan a 4'51"1; 9. McGonigle-Geaney (Škoda Fabia S2000) a 5'52"2; 10. Koltun-Pleskoc a 6'26"2; 11. Chuchala-Dymurski (Subaru Impreza STI N15) a 6'30"7; 12. Botka-Szeles (Citroën DS3 R5) a 7'23"9; 13. Tlusták-Kucera (Škoda Fabia R5) a 7'57"1; 14. Anderson-Whittock a 8'38"2; 15. Yates-Woodburn a 9'20"2; 16. Davies-Davies a 10'09"7; 17. Pieniazek-Mazur (Opel Adam R2) a 10'18"6; 18. Ingram-Becker (Opel Adam R2) a 10'30"1; 19. Griebel-Winkhofer (Opel Adam R2) a 10'35"1; 20. Gryazin-Fedorov (Peugeot 208 VTI R2) a 10'47"7; 21. Duggan-Conway (Vauxhall Adam R2) a 12'20"5; 22. Adielsson-Johansson (Vauxhall Adam R2) a 12'48"2; 23. O'Brien-O'Brien (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 13'22"5; 24. Lafey-Roughead a 13'43"4; 25. Jeets-Toom (Škoda Fabia R5) a 14'35"3; 26. Creighton-Regan (Peugeot 208 VTI R2) a 16'18"0; 27. Németh-Szegő (Peugeot 208 VTI R2) a 20'16"9; 28. Mulholland-Patterson (Ford Fiesta R2) a 21'24"2; 29. Mulholland-Henderson (Škoda Fabia S2000) a 23'03"7; 30. Pita-Castro (Ford Fiesta R2T) a 23'08"2; 31. Slaughter-Whitaker a 23'10"2; 32. Brož-Tešinský (Ford Fiesta R2) a 23'20"7; 33. Gallagher-O'Sullivan (Ford Fiesta R2) a 24'55"3; 34. Várkonyi-Csányi (Peugeot 208 VTI R2) a 25'01"4; 35. Tannert-Thielen (Opel Adam R2) a 25'48"9; 36. Cid-Rodríguez da Silva (Peugeot 208 VTI R2) a 26'06"2; 37. Kearney-Wylie (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 26'58"3; 38. Kearney-Hayes (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 27'37"3; 39. Scattolon-Zanini (Mitsubishi Lancer Evo X) a 29'49"1; 40. Devine-Moriarty (Opel Adam R2) a 46'18"2.

Campionato: 1. Kajetanowicz 60 punti; 2. Lukyanuk 38; 3. Breen 38; 4. Monzon 25; 5. Fisher 23.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



PILOTI SN1 ALLA RIBALTA - Lo scorso round della Sn1-Pro, ha evidenziato incredibili progressi alla guida, da parte di quattro piloti, che tempi alla mano, hanno dimostrato tutto il loro valore e la loro assoluta competitività. Il pugliese Vito Pignalosa, è entrato in pista subito concentratissimo, spingendo sin dall'inizio, senza commettere errori e soprattutto, senza cali di concentrazione, tutto ciò gli ha permesso di ottenere ottimi risultati. Lo stesso si può dire di Giovanni Grasso, che alla velocità ha unito anche delle oculute scelte tecniche che alla fine hanno confermato tutto il suo potenziale. Francesco Blanco, è ritornato, finalmente, su performance a lui abituali, difatti, dopo una fase di leggero calo, è finalmente tornato il pilota velocissimo che tutti conoscono. Infine, Nicola Venuto, è stata la vera sorpresa della giornata, risultando molto veloce e consistente, nonostante la poca esperienza specifica. Una cosa è sicura, in pista, in questo 2016, per vincere, tutti dovranno fare i conti con loro. Per info: selezione nazionale@alice.it.

VENDITA

PER CAMBIO programma, Perchinunno vende Ferrari 430 GT Cup con molti ricambi a euro 69.000,00 senza motore e euro 82.000,00 con motore. Se seriamente interessati, telefonare 338-3316450.

PREPARAZIONI

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori
La potenza dell'acqua al vostro servizio



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

SERVIZIO DI RITIRO E RICOSEGLIA

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

L'Outlet. Il modo migliore per comunicare.
INFO 051.6227.270 outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero: Sport Network S.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Alberto Sabbatini

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA

EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

Escobar m



Sono passati più di vent'anni dalla morte di Pablo Escobar, ma il suo nome in Colombia suscita ancora timore. «Chi me lo dice che se parlo con voi, poi non mi metto in qualche casino?», chiede ad Autosprint una delle fonti di questo articolo, prima di accettare l'intervista. E dire, che qui si tratta di uno degli aspetti meno controversi della sua vita. Un capitolo quasi sconosciuto, in gran parte dimenticato, ma solo apparentemente innocente, perché, anche quando guidava una macchina da corsa, Don Pablo lasciava il suo marchio criminale. Dietro la voglia di diventare un professionista del volante, questo boss che prima i telegiornali e poi il cinema hanno descritto come un uomo dai gusti sofisticati, tenero in famiglia e spietato coi nemici, c'era l'amore per i motori e la voglia di sfidare il pericolo. «Amava la velocità, la vertigine», dichiarò a un documentarista suo cugino Jaime, qualche tempo dopo la caduta di quello che si faceva chiamare «El Patron». Ai piloti succede quasi sempre così. A differenza di altri, però, lui aveva già in tasca i soldi per finanziare il suo sogno. Nell'Hacienda Napoles, la più famosa delle sue ville, la polizia colombiana scoprì che era riuscito a realizzarlo, quando trovò

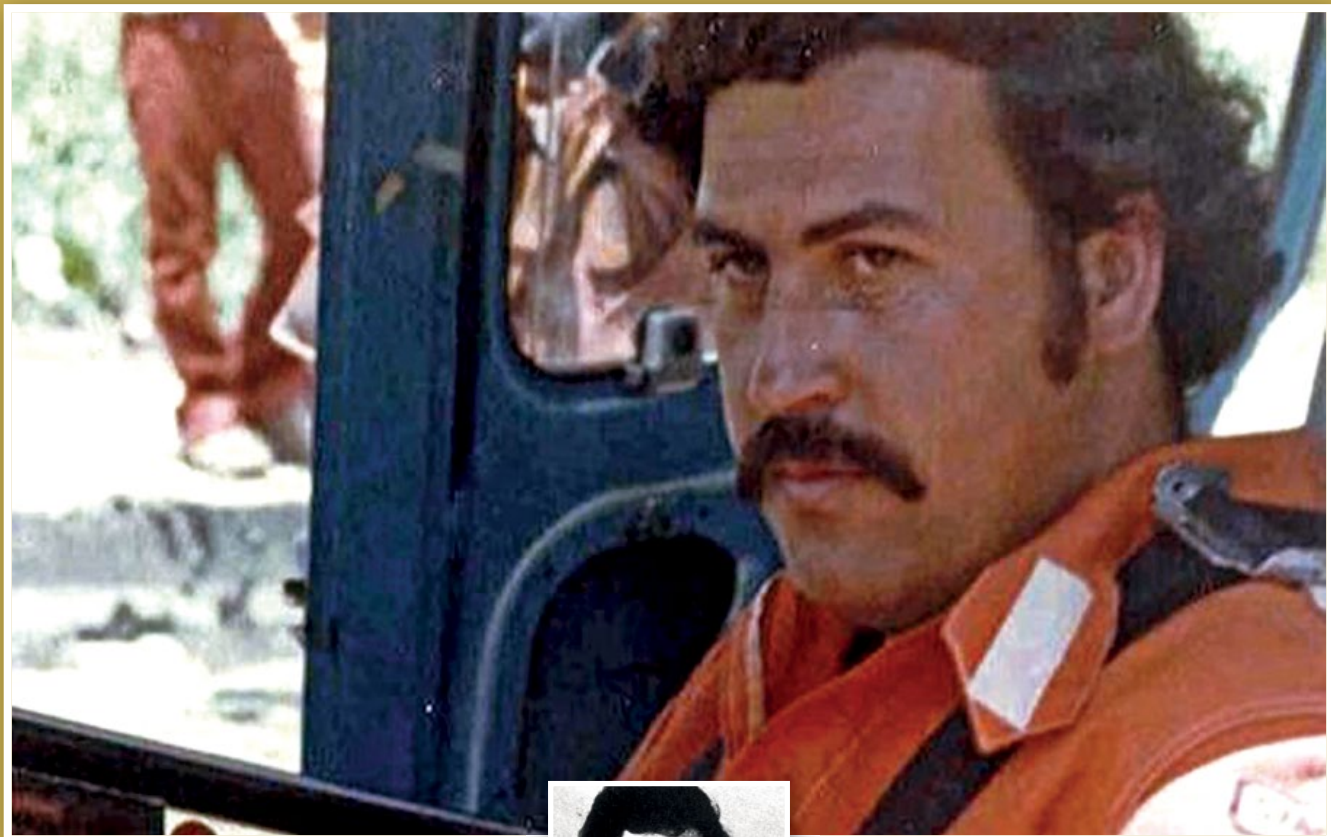
ANCHE QUANDO GUIDAVA UNA VETTURA DA CORSA, DON PABLO LASCIAVA IL SUO MARCHIO CRIMINALE. UN CAPITOLO QUASI SCONOSCIUTO NELLA VITA DEL BOSS COLOMBIANO

di Filippo Fiorini

una collezione d'auto valutata 300 milioni di dollari. Distrutte nella guerra coi rivali, bruciate dai vandali o semplicemente logorate dal tempo, le Porsche 356, le Mercedes 300 Sl e le Ford del 1928 che componevano quel bellissimo garage, vengono tuttora esposte nel museo che è stato ricavato all'interno della reggia. Il pezzo più insignificante di tutti era probabilmente quello a cui Escobar teneva maggiormente: una Renault 4 bianca. È ancora parcheggiata lì, a pochi metri da dove l'ha lasciata il suo proprietario prima di darsi alla latitanza, ma senza il copriradiatore. Come moltissimi altri conazionali cresciuti in un'economia chiusa, quella era stata la prima macchina di fabbricazione europea che Pablo si era potuto comprare. Gli era piaciuta tanto che, quando il 25 settembre del 1974 gli agenti della Sijin lo arrestarono per furto e gli scattarono quella prima foto segnaletica che oggi certi ragazzi portano stampata sulla maglietta, ne stava guidando un'altra di colore verde.

Sua sorella Alba Marina dichiarò che Escobar aveva l'hobby di offrire auto di lusso a parenti e amici, in cambio delle loro R4 usate. Quando il 25 febbraio del 1979 si presentò all'autodromo di Tocancipà,

Mitragliera e velocità



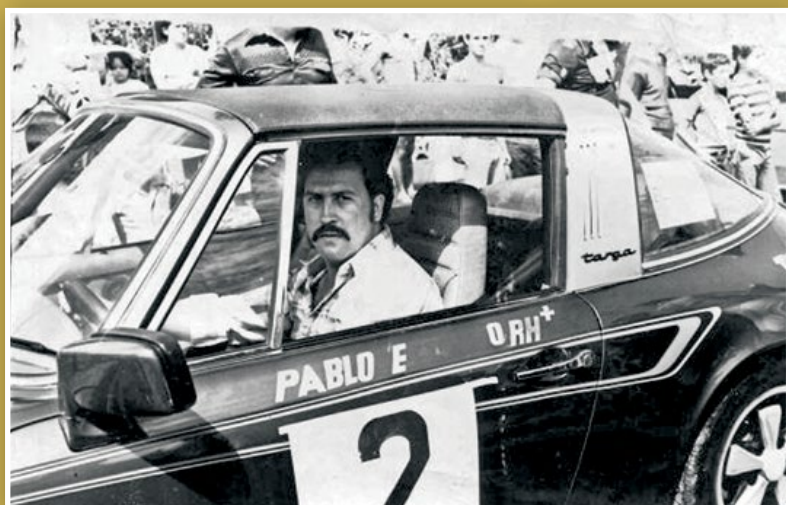
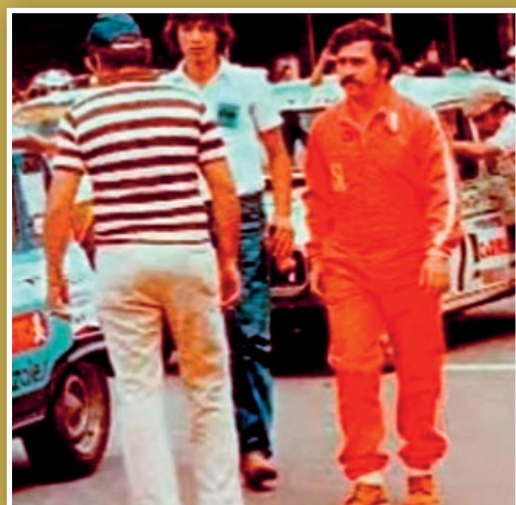
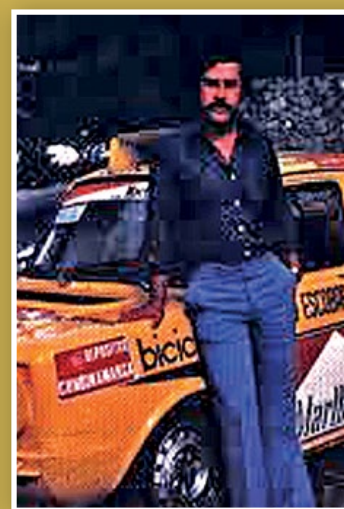
per la prima prova della «Copa Renault 4», categoria principianti, ne aveva messe insieme quattro, una per sé, una per suo cugino, confidente e socio in affari, Gustavo Gaviria, più i due mulettili. Li accompagnavano anche gli scagnozzi di sempre Oscar Diego Jaramillo e John Arroyave, mentre i fratelli Ochoa, discendenti di una celebre famiglia di allevatori di cavalli e loro buoni amici, correvano in un team gemello.

Era la cupola del temibile Cartello di Medellín. La cosca colombiana che avrebbe inventato l'export di coca e marijuana su grande scala. La banda che avrebbe combattuto con i mitra e le bombe qualsiasi tentativo di imitazione, propinando la stessa medicina anche a uno Stato che, prima di sconfiggerla, si vide mettere in ginocchio dalla sua offensiva terrorista.

«All'epoca nessuno sapeva che Escobar fosse un "narco", la gente lo considerava una specie di Robin Hood», racconta Alvaro Mejia, il veterano delle corse colombiane che finì per coronarsi campione di quella Copa Renault 1979. Con queste stesse parole, «Un Robin Hood paisa», ovvero un Robin Hood della regione colombiana dell'Antioquia, la rivista

EL PATRON MORÌ UCCISO DALLA POLIZIA NEL 1993
Sognava una carriera da pilota professionista, Pablo Escobar, detto El Patron il boss del Cartello di Medellín, sopra ritratto nel 1974, il giorno del suo primo arresto. In alto a sinistra, eccolo al via della Trepadores a Las Palmas corsa con una Porsche 935 da 560 cv. Morì ucciso dalla polizia nel 1993

Semana intitolò la prima intervista mai realizzata a questo grande contrabbandiere. Era già il 1983. Nell'articolo non c'è alcun riferimento diretto alla natura illecita delle ricchezze di Pablo. «Non ne parla volentieri - scrive il cronista - ma le attribuisce a un precoce istinto per gli affari. A 16 anni era già padrone di una piccola attività in cui affittava biciclette, poi, si mise a vendere automobili e infine terreni». In tutta questa farsa, almeno due cose sono vere. La prima è il fatto che, sebbene i sicari di Escobar abbiano confessato almeno 3 mila omicidi, al tempo stesso, lui fu davvero un benefattore per molte persone povere di Medellín. La seconda, invece, è che da ragazzino trafficava con le bici. Suo fratello Roberto arrivò addirittura a inserire il proprio nome nella lunga tradizione dei ciclisti professionisti di nazionalità colombiana, anche se molti lo ricordano per il suo soprannome: «El Osito», l'Orsacchiotto. Un radiocronista lo battezzò così vendendolo pedalare coperto di fango dopo una caduta. Quando, ormai ritiratosi, accettò di sponsorizzare le Renault 4 da corsa di Pablo con la propria marca di biciclette, la ragione sociale era diventata «El Ositto», con due «T», e colorava la vettura nu-



←
 mero 70 e i due camion che aveva al seguito. «Erano gli unici a muoversi con due camion d'appoggio», racconta Julian Calle, un altro pilota ad essere sceso in pista durante la stagione '79 e precisa: «Pablo arrivava al circuito in elicottero. Dopo la gara offriva grandi banchetti a tutti i presenti, con champagne, cibi pregiati e donne bellissime. Mi chiedo se qualcuno veramente dubitasse del fatto che vendesse droga». Uno dei suoi tanti biografi non autorizzati, Luis Cañon, sostiene che non solo la vendesse, ma che un pochino anche ne consumasse. In «El Patron, vida y muerte de Pablo Escobar» scrive che, prima della partenza, «fumava una dose moderata di marijuana per attivare la propria percezione, i propri sensi e il suo livello di concentrazione». Consumare stupefacenti prima di mettersi alla guida è vietato in tutto il mondo e anche poco conveniente. A fine stagione, infatti, Escobar fu solo decimo. «Né lui, né suo cugino Gustavo erano piloti di talento - spiega Calle - ma le loro R4 erano le più potenti in pista». Mejia, appunto, si ricorda che tutto quello che gli guadagnava nel variato, lo perdeva in rettilineo: «All'inizio dovevamo tutti adattarci alle macchine, poi prendemmo confidenza. Fu un campionato molto competitivo, in cui un gruppo di dieci vetture poteva entrare in cur-

UN 1979 DA CORSA NELLA COPA R4
 Con lo sponsor Ositto (che era poi il nomignolo affibbiato al fratello Roberto quando correva in bici), Escobar corse la Copa R4 del 1979: oltre a quella di Escobar c'erano altre tre vetture del team tutte riconducibili ai boss del Cartello di Medellin



va a 140 km/h spintonandosi». Dopo le prime gare, comunque, sembrava che la preparazione del motore francese di cui godevano gli Escobar Gaviria potesse davvero fare la differenza. In luglio del '79, con sei corse disputate, Pablo era secondo in classifica generale e il quotidiano locale El Tiempo scriveva: «Tra i principianti si distinguono Lucio Bernal, di Bogotá, Pablo Escobar, Gustavo Gaviria e Juan Yepes, tutti di Medellin». Fermato per un commento da una rivista automobilistica, lui stesso disse: «Non posso negarlo, la vita mi sorride. Sono un uomo fortunato». Chiamatela deformazione professionale, ma Pablo Escobar non riusciva a tenere del tutto separate le attività di gangster da quelle di svago. Alvaro Mejia, per esempio, racconta di una volta in cui «El Patron» approfittò della propria influenza sulle forze dell'ordine per bloccare l'arrivo al circuito della sua squadra: «Ci tennero fermi per ore sulla statale. Arrivammo in pista appena in tempo e per poco non perdiammo la partenza». In gioco, non c'era solo il primo gradino del podio, a cui tuttavia i partecipanti tenevano moltissimo. «È stata la prima competizione automobilistica trasmessa dalla TV nazionale. Ha avvicinato i colombiani al mondo dei motori», spiega Julian Calle, intendendo dire che per Pablo era anche un modo per farsi pubblicità.

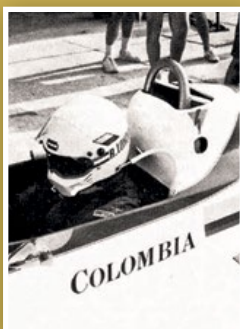


Di lì a un paio d'anni, sarebbe addirittura stato eletto in parlamento. La politica e le dimensioni enormi che avevano raggiunto i suoi affari criminali furono le ragioni che lo spinsero a lasciare le corse, a metà del 1980. Prima di ritirarsi, però, la squadra «El Ositto» fece la sua comparsa in altri due eventi motoristici diventati mitici.

Uno fu il Premio Marlboro, corso l'anno prima nel circuito Ricardo Mejia di Bogotá. La Chrysler voleva promuovere certe Simca dal motore da 1100 centimetri cubici e il design deprimente. Quella di Escobar era gialla, sempre col numero 70 e, sebbene lui ce la mise tutta, non lo portò al traguardo in nessuna delle due manches. Nella seconda in particolare, parti sedicesimo, arrivò a girare secondo e, dopo essersi stabilizzato in quarta posizione, andò fuori strada. Nell'incidente, la macchina prese fuoco.

Molto più prestigiosa fu la sua partecipazione alla «Trepadores a Las Palmas», una storica cronometro in salita della città di Medellín. I colombiani le chiamano «gare a forza libera» e Pablo si presentò con un Porsche 935 da competizione (su base 911 turbo), che in città non si vedeva tanto spesso. Aveva la classica colorazione Martini, 560 cavalli e il numero 1 sul cofano. Tra gli iscritti c'era anche Ricardo Londoño, detto «Cuchilla», che guidava una

E LA CHRYSLER PRESE FUOCO
A metà del 1980 prima di ritirarsi dalle corse, Escobar disputò alcune gare con una Chrysler da 1100 cc: ma non ebbe molta fortuna e dopo un'incidente la vettura s'incendiò. Sotto, Londoño, amico di Don Pablo, il primo colombiano a guidare una F.1: ma non gli fu concessa la superlicenza



Chevrolet Camaro. «Cuchilla è stato il più grande pilota colombiano dopo Juan Pablo Montoya», spiega Calle. «È stato il primo colombiano a correre in Formula Uno», precisa Mejia, in riferimento al Gran Premio del Brasile del 1981, in cui guidò una F.1 nei test, prima che gli venisse negata la Superlicenza, una volta che Ecclestone aveva capito l'antifona. Era stato spinto fin lì da sponsor occulti e molto generosi, che facevano capo al suo vecchio avversario della «Trepadores». Londoño era molto amico di Escobar e dei fratelli Ochoa. Col passare degli anni, la giustizia colombiana ha dimostrato i suoi legami col Cartello di Medellín.

Quel giorno del '79, «Don Pablo» scommise con «Cuchilla» che il campione non sarebbe riuscito a dargli più di 15 secondi nella speciale. Alla fine furono solo otto. «Un distacco abissale», se la ride Mejia, che ammette di non aver mai sentito parlare della storia, ma riconosce che «tenuto conto dei due personaggi», la vicenda non lo sorprende affatto. Ad Escobar la sconfitta non sembrò dare troppo fastidio e la definì «una scommessa succulenta, che ho vinto in piena regola». Erano anni ancora spensierati per entrambi, ma, di lì a qualche tempo, sarebbero arrivati i giorni bui: Pablo fu ucciso dalla polizia il 2 dicembre del 1993. Ricardo, da una banda armata il 18 luglio del 2009. ●

SUTTON-IMAGES.COM

Raikkonen davanti a Bottas, nel corso del Gp del Bahrain



KIMI CONTINUA A ESSERE MOLTO APPREZZATO DAI TIFOSI

Ode dedicata a Raikkonen

Vi seguo da Ferrarista nel Dna da più di 30 anni e stimo la vostra rivista. Ma mi vengono alcune domande su Kimi Raikkonen. Possibile che se fa una gara più che dignitosa nessuno esalti quanto lui fa al contrario di ogni suo compagno di squadra? Non devo rammentare cosa ha fatto questo ragazzo (ultimo campione del Mondo con una Ferrari!) e non è bello che ogni sua gara positiva sia

sempre velata di ciò che poteva fare in più e non ha fatto, al contrario di tanti colleghi. Questo pilota ha una dose di sfiga che gli arriva anche dai tempi McLaren, perché se non gli si fosse rotta una ruota ed una sospensione in Germania 2003 al penultimo giro forse Schummy avrebbe un titolo in meno, ma questo in pochi lo ricordano... Nel 2007 all'unica occasione buona ha fatto centro, mentre

LA SUPREMAZIA MERCEDES IN F1 PER ORA È STATA RIBADITA

Un inizio ansiogeno

Avevo già scritto in occasione del Gp d'Australia e, purtroppo, le mie previsioni si sono rivelate concrete. Sostenevo che di se e di ma è pieno il mare e anche in questa occasione il buon Arrivabene ha detto: se Vettel non si fosse ritirato forse la gara sarebbe stata diversa. Continuo a pensare che la Mercedes sia ancora avanti di motore e anche in tutto l'insieme telaio-aerodinamica. E non di poco. Sul giro secco hanno rifilato oltre mezzo secondo: un'enormità in F1. E abbiamo perso anche l'affidabilità. Nell'altra mail avevo detto 50 % di affidabilità e anche in Bahrain si è confermata tale. Che altro dire... Non ci resta che sperare anche se la vedo dura, perché se alla Mercedes hanno risolto i problemi che avevano sui circuiti lenti sarà difficile vincere anche un solo Gp. Per quanto riguarda la scelta da Luna Park delle qualifiche, pare che, nonostante le proteste di tutti si continui così. Contenti loro! Spero, quando vi riscriverò, di avere argomenti più belli per noi tifosi Ferraristi. Un saluto alla redazione.

Carlo Barsanti

Certo, dopo il secondo Gp le preoccupazioni ci stanno tutte, ma conforta pensare che i verdetti di Melbourne e Sakhir non siano definitivi. La Ferrari ha la forza e il dovere di migliorare. Deve solo crederci e noi tutti con lei. Quanto alle qualifiche, visto? Le proteste son servite a tornare indietro al vecchio format. Su, siamo solo all'inizio, niente è scontato.

del 2008 era davanti a Massa (pur preferito internamente da Ferrari a quell'epoca) fino a quando un certo Hamilton lo tamponò in corsia box in Canada e in Francia ruppe uno scarico quando era in testa. Quell'anno in Ferrari volevano vincere con Massa e non fecero nulla per puntare sul cavallo migliore. Nel 2009 con quel camion di monoposto vinse Spa... Insomma siamo di fronte ad un pilota che ha fatto bene sempre, anche con la Lotus finendo sul podio mondiale e vincendo delle gare con un team quasi alla frutta economicamente... E invece? Sempre e solo critiche e mai complimenti quando gareggia come deve. Al minimo starnuto di Vettel (che stimo tantissimo e adoro) tutti ci esaltiamo, mentre quando fa qualcosa Kimi a nessuno frega niente... La Ferrari ha due piloti, non uno solo, ed anche lo scorso anno non è andato male nonostante si rompesse sempre e solo la sua Ferrari e non l'altra. Cerchiamo di stare vicino anche a lui, forse l'ultimo dei "puri", uno che dice le cose come le pensa e corre per il gusto di correre. Quanti al suo posto si sarebbero messi in discussione avendo vinto come ha fatto lui? Pochi... E invece Kimi è un amante della guida e della velocità, che è andato a correre nei rally abbracciandosi agli alberi senza fare una piega. Si è lanciato su un ovale in mezzo a 40 pazzi che sfiorano i muri... Questo è amare le corse, non aveva mica bisogno di soldi... Kimi è uno degli ultimi piloti "veri", cerchiamo di stargli vicino più di quanto stiamo facendo. Se lo merita.

Salvatore Valerioti

La sua appassionata difesa di Kimi è ben motivata e, riteniamo, non certo diretta "contro" Autosprint, visto che il nostro settimanale ha sempre apprezzato la classe in pista di "Ice-man" e il suo atteggiamento verso le corse e la F1, anche quando dal Circus era uscito. Non solo. L'8 in pagella a lui dato in Bahrain - sottolineando la sua gara buona, generosa e intensa - ne è l'ulteriore riprova. Ci permetta però di dire che nel 2008 Massa il mondiale non l'avrebbe affatto demeritato. Per il resto, con la Ferrari Kimi non vince da Spa 2009 e noi speriamo quanto lei che possa tornare a farlo molto presto...

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo,**
Alberto Crippa, Mario Chiarappa
Fotografie: **Sutton-images.com,**
Massimo Bettiol,
Getty Images, Oliver

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **IN MOTO**
AM **QUERIN SPRINT** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

FIERA
ROMA



Supercar
roma auto show

20-22 MAGGIO 2016



ESPOSIZIONE AUTO
MOTORSPORT
AFTERMARKET
ECOTECH MOBILITY
GUIDA SICURA TEST
ED DEMO DRIVE
ESIBIZIONI

STUNT SHOW
DRIFT EXPERIENCE
ELABORAZIONI E SPECIAL CAR
CLASSIC CAR
SIMULATORI
CONVEGNI AUTOCLUB E RADUNI
MODELLISMO



info@supercarshow.it - www.supercarshow.it

segui su:





RENAULT
Passion for life

Renault CLIO R3T


Tenere a freno le emozioni sarà impossibile.



Ph: Jakob Ebrey

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



   renault.it