

TARGA FLORIO UNA TRAGEDIA E TANTI PERCHÉ SULLE STRADE DEL MITO

AUT. 6.50 € - BE 6.00 € - F 5.50 €
MC, CÔTE D'AZUR 5.80 € - P.E. COC 5.30 € - F 5.30 €
CH 6.70 CHF - CR 8.00 - GR 8.00 - USA 9.50 €

AUTO SPRI NT

n. 17

Anno LVI Settimanale 25 aprile-1 maggio 2017

3 Euro (Italy only)

GETTY IMAGES

POSTER-STORY
IN REGALO



La storia
dei Gp di F.1
da collezionare



VERSO IL GP RUSSIA

ARMATA ROSSA

La Ferrari di tutti
che gioca di squadra
sbarca da leader
a Sochi per il 4° round
del Mondiale 2017.
Andiamo a scoprire
i punti di forza
del Cavallino tornato
a galoppare davanti ai rivali



*Libero di scegliere
solo quello che ti serve.*

A

L'ADSL SENZA
PROBLEMI

19^{,95}
€

AL MESE
PER SEMPRE

+ ATTIVAZIONE
GRATIS

ADSL OPEN

CHIAMATE E ADSL
SENZA LIMITI
FINO A 20 MEGA

ANCHE PER
PARTITA IVA

SENZA VINCOLI
PENALI
LEGAMI

tiscali.it

☎ 130 | TISCALI STORE

T TISCALI



Ora l'Armata Rossa sbarca in **Russia**

Senza generali, con diversi capitani di lungo corso e un capo supremo l'Armata Rossa sbarca in Russia da leader del Mondiale 2017, quello che avrebbe dovuto essere davvero crudele con la Ferrari degli italiani rivoluzionata per affrontare la rivoluzione delle nuove regole. Senza suonare la carica e la fanfara la SF70H ha già messo in saccoccia due dei tre Gp disputati, comanda nel Mondiale Costruttori, mentre Sebastian Vettel è in cima al Mondiale Piloti. Con la testa bassa e i piedi che continuano a rimanere per terra, gli uomini che operano nell'organizzazione orizzontale varata nell'agosto del 2016 dal Presidente Sergio Marchionne hanno messo in pista una Rossa che ha stupito trando grande vantaggio da quella SF70H col passo corto che si sta rivelando più malleabile del passo lungo Mercedes. «La Ferrari funziona un po' meglio di noi con le

gomme», ha sottolineato a più riprese Toto Wolff. I campioni del mondo in carica stanno accusando un po' di pressione dopo anni di dominio pressoché generalizzato. Le piccole sfumature della Casa della Stella hanno aperto la strada alla rinascita della Scuderia e all'incertezza di un campionato del mondo tornato finalmente a regalare grandi emozioni soprattutto per il popolo rosso. Un popolo che sta tornando a riabbracciare l'amata Ferrari, una delle più tricolori in

tempi recenti. È per questo che siamo andati a leggere questo bellissimo tema che stanno elaborando a Maranello. Un viaggio pieno di storie curiose e personaggi inediti tutti al lavoro con un unico obiettivo: fare squadra per rivedere galoppare il Cavallino davanti ai rivali. Adesso si corre a Sochi il quarto round di una sfida totale dal finale ancora tutto da scrivere ma con già diversi capitoli che promettono davvero emozioni. C'è il duello Vettel-Hamilton, invocato da

Lewis, c'è il superconfronto tecnico tra la W08 disegnata da Aldo Costa e che ha accolto tra le sue fila il fresco ex James Allison e la SF70H molto tricolore.

L'unica cosa che manca, adesso, è un bel derby finlandese tra Bottas e Raikkonen due che si possono vedere come il fumo negli occhi. Serviranno anche i loro punti nella lotta al Mondiale Costruttori ed entrambi sanno che non possono

assolutamente fallire. Si giocano il futuro e anche l'orgoglio Valtteri e Kimi. Sarà davvero interessante vedere come si svilupperà adesso la loro stagione, prima che le voci di mercato inizino a prendere forma e consistenza, svelando possibili scenari. Già, perché è molto probabile, infatti, che almeno uno dei due nel 2018 non sarà più dentro all'abitacolo della monoposto che sta guidando quest'anno. Si accettano scommesse sul nome... ●

NOTA PER I LETTORI

IL PROSSIMO NUMERO DI



**SARÀ IN EDICOLA
MERCOLEDÌ 3 MAGGIO
IN CONCOMITANZA
CON LA FESTIVITÀ
DEL 1° MAGGIO**

FORMULA UNO

- 10** VERSO GP RUSSIA ARMATA ROSSA
- 16** VERSO GP RUSSIA NUMERI FERRARI
- 18** VERSO GP RUSSIA IL REMOTE GARAGE
- 21** VERSO GP RUSSIA LE CREPE MERCEDES
- 24** VERSO GP RUSSIA RIECCO IL VERO GIOVI
- 26** VERSO GP RUSSIA CONTRASTO FORCE INDIA
- 28** VERSO GP RUSSIA MAX LO CONOSCO BENE
- 32** VERSO GP RUSSIA ALONSO E INDY

VELOCITÀ

- 37** INDYCAR A BIRMINGHAM
- 58** BLANCPAIN A MONZA
- 60** LAMBORGHINI A MONZA
- 62** GT OPEN AL VIA
- 64** GT ITALIANO AL VIA
- 66** PROTOTIPI AL VIA
- 70** CARRERA CUP AL VIA
- 72** MINI CHALLENGE AL VIA
- 73** EUROFORMULA AL VIA
- 76** SALITE AL VIA

STORIE

- 42** FORMULA 2 LECLERC SCATENATO
- 68** PORSCHE DA PROTAGONISTI

RALLY

- 44** TARGA FLORIO NEL DRAMMA
- 50** WRC FATTI AVANTI LATVALA
- 54** VERONA LA SFIDA DEI CAMPIONI

RUBRICHE

- 4** SCATTO FISSO
- 6** IL FLOBERT
- 30** BASTIAN CONTRARIO
- 38** CUORE DA CORSA
- 56** RALLYSPRINT
- 57** PISTASPRINT
- 80** LE CLASSIFICHE
- 81** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT

domenicaseria



SCATTO FISSO

Renault ritorna al futuro

Al Salone di Shanghai la Renault ha festeggiato degnamente il quarantennale della sua entrata in F.1 con la monoposto turbo - correva appunto il 1977 e il pilota era Jean-Pierre Jabouille -, presentando questo futuristico prototipo siglato R. S. 2027 che immagina e prefigura come potrebbero essere una monoposto tra due lustri. Vettura sempre ibrida, tuttavia caratterizzata da un cockpit trasparente stampato in 3D e da un propulsore V6 che lavora di concerto con un'unità elettrica. L'aggressiva immagine di profilo non evidenzia la pur interessante ala anteriore illuminata, che diventa azzurra quando l'auto si muove in modalità elettrica.





PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI,
IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA
FAR MALE. PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE,
ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



Passo lungo e pedalare

DOMANDINA: QUAL È LA CONSEGUENZA TANGIBILE DELLA CARATTERISTICA PROGETTUALE PIÙ TIPICA DELLA MERCEDES? SEMPLICE. PER ORA, PERDERE

Ritorni

È stato il Gran Premio dei grandi ritorni, quello del Bahrain. Il passato-quasi presente che è bello rievocare, se non proprio vivere. È tornato Bernie Ecclestone, con le sue freccette avvelenate nei confronti degli americani di Liberty Media. Dice che questi signori hanno comprato la sua automobile e che è giusto che la guidino, a patto però che non vadano a sbattere. Dice pure che non gli hanno chiesto nulla nel suo presunto ruolo di consulente, quindi che facciano come vogliono, i padroni sono loro. È tornato Flavio Briatore, da turista rilassatissimo. È tornata pure Naomi Campbell, non si sa a che titolo anche se è sempre bello vederla. E qualcuno ha sussurrato che la vicinanza (logistica) tra Flavio e Naomi abbia fatto tornare quella voglia retrò che ha in Albano e Romina l'esempio più eclatante.

Parole

Lewis Hamilton vince poco e parla tanto. Soprattutto della Ferrari. E di Vettel, quasi un amicone, non uno che lo ha messo per due volte ko in tre gare. E via con luoghi comuni di rivalità, lealtà, sportività, amenità varie che tanti si bevono e elogiano. Poi Hamilton prende la paga e non è più così contento della Ferrari che batte la Mercedes, specialmente perché lui è complice della sconfitta. Si dice che i piloti debbano parlare di più, ma almeno si scelgano argomenti più credibili.

Nico

Ha fatto andare in bestia più di un fan la foto pubblicata da Nico Rosberg sui social, relativa alla sua impresa in Bahrain lo scorso anno. Critiche sintetizzabili con questa frase: «Cosa continui a menare il torrione, visto che te ne sei andato?». A metà tra l'astio e il rimpianto di chi lo vorrebbe ancora in pista. Il fatto clamoroso è comunque che di queste sciocchezze ce ne occupiamo ormai in pianta stabile. Come se non sapessimo che i social appunto, consentono tutto e il contrario di tutto a tutti. Compresi quelli che non hanno nulla da fare o fanno, di mestiere, gli ultrà. Quindi, sulle foto "postate" da Rosberg, ci piazziamo un bellissimo, sacrosanto chisseneffrega.

Aperture

Ora i team di Formula 2 hanno finalmente i pass, gratuiti, per accedere al paddock di Formula Uno, sino a ieri proibitissimo. Anche i piloti di F2 possono quindi dialogare con i "fratelloni" della F1. Ci sono poi più pass per sponsor,



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





BAHRAIN RICCO DI COLORE E CALORE

Sopra, Vettel a sandwich tra le W08 di Bottas e Hamilton. Sotto, della serie toh chi si rivede, da sinistra, Briatore & Ecclestone, Hamilton e Vettel sul podio e la bellissima Naomi Campbell che riabbraccia con affetto Lewis





←
i fornitori tecnici, ex-piloti. Bisognava proprio aspettare la fine dell'era Ecclestone per fare queste cose?

Impegni

Mai visto Ross Brawn rilasciare così tante interviste. Ne ha date più nei tre giorni del Bahrain che nella sua vita precedente di tecnico di tante squadre mondiali. Il fatto è che nessuno conosce gli americani di Liberty Media, per cui Brawn è diventato l'uomo cui ognuno si rivolge per qualsiasi cosa, dai pass, al parcheggio troppo lontano, ai futuri punteggi, al Gp della Turchia, alle elezioni di miss Danimarca senza una favorita, a Roberto Pellozzi che dalla Formula 4 vorrebbe passare direttamente alla F1. L'avrebbe mai immaginato, Ross, che nella seconda vita si sarebbe dovuto occupare di tutte queste amenità?

Mistero 1

Un nostro comune amico, due giorni dopo la vittoria Ferrari in Bahrain, ci ha contattati a Milano per domandare quanto segue: «Ma è vero che Riccardo è fidanzato con...». E giù il nome di una famosa attrice italiana. È una balla, per quanto ne sappiamo. Il mistero però riguarda il come e il perché circolino certe voci. L'amico in questione, interpellato sull'argomento ha risposto: «Me l'ha detto un mio amico che ha un ristorante a Sidney». Sì, ciao.

Mistero 2

Sulle conseguenze tecniche circa il passo allungato dalla Mercedes se ne sentono di tutti i colori. Anche interpellando i tecnici o i sedicenti tali. Cosa succede davvero nel momento in cui una monoposto viene allungata, pare che non sia possibile saperlo con esattezza. Una risposta comunque esiste ed è sotto gli occhi di tutti: comincia a perdere.

Telefoni

Le conferenze stampa della Fia nascono sempre con buone intenzioni e poi muoiono nel disinteresse generale in quanto gli invitati-obbligati fanno a gara per non dire niente. Stavolta, mentre Binotto e Allison dribblavano tutte le domande più logiche e interessanti, quanto meno c'è stato Chris Horner che se n'è uscito con una proposta da mettere in atto subito: impedire ai piloti l'uso del telefonino mentre parlano ai giornalisti. Non è per il telefonino, ma per l'educazione. Che manca.

Turismo

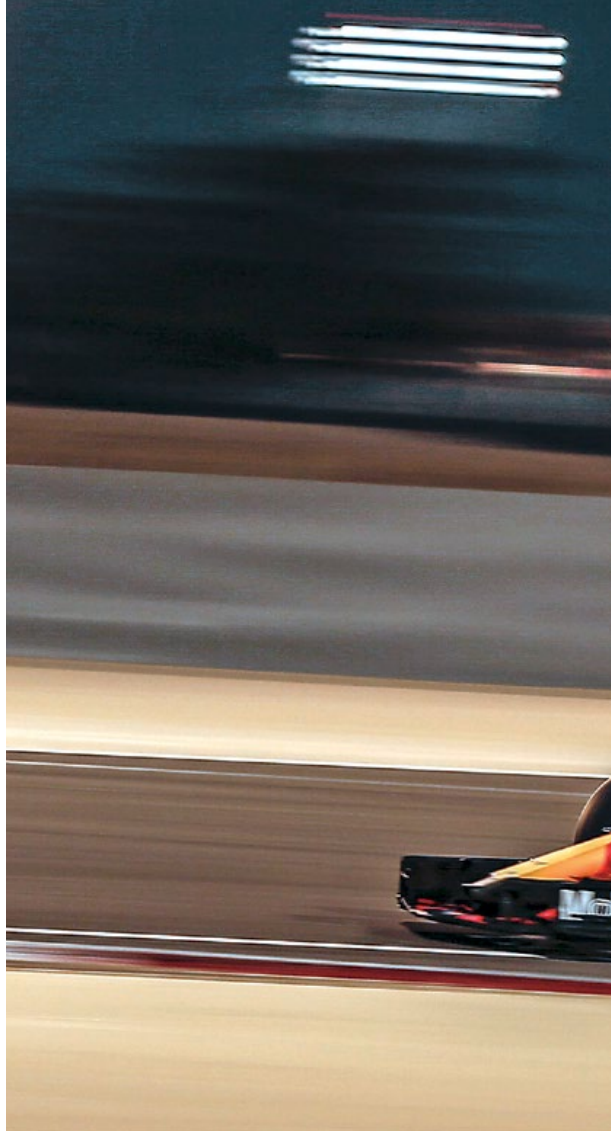
Bellissima l'idea (firmata Ecclestone) di accoppiare ogni tanto la Tcr Series alla Formula Uno, anche perché dà la possibilità di ribalta a chi non ne avrebbe mai. E poi ci sono in gioco personaggi eccezionali. Come la struttura di Romeo Ferraris and "Baronio" (Aldo Cerruti) che coraggiosamente mette in pista la Giulietta Alfa Romeo e la fa vincere due volte di fila - Marchionne, hai visto??? - con due sconosciuti. O la Jas (Ambrogetti più Mariani) che è riuscita nel miracolo incredibile di far trionfare la Honda (Civic) in Bahrain con Roberto Colciago assistito ai box da Giancarlo Bruno, alle prese con il cambio della camicetta Rai per indossare quella del team. In pista e dintorni c'erano inoltre Morbidelli, Michela Cerruti, Claudio Bortoletto, Mario Ferraris, Comini e tanti altri nomi belli, popolari. Ci vuole poco per movimentare...

Tranquillità

Che gioia rivedere Giovinazzi al paddock di Sakhir senza più l'assalto mediatico dovuto al terzo pilota della Ferrari o al primo italiano che torna dopo anni. Esaurita l'esperienza Sauber, Antonio ha potuto viaggiare serenamente in attesa dei test. La tranquillità è ciò che gli serve per ricaricarsi. Ha qualità di spessore, è intelligente ma è stato superficialmente sovraesposto. Ora deve ricaricare le batterie e attendere. Gli errori fanno parte della carriera ma tutto è rimediabile. DAI...

Mercato

Le ultime: Trulli alla Toyota per cinque anni, già firmato. Colciago terzo uomo Honda, visto che è l'unico che fa vincere la marca giapponese. La Jas spostata dalle porte di Milano a Woking per trasferimento McLaren su Mercurio o Plutone. Romeo Ferraris and Aldo Cerruti pronti a prendere possesso della Sau-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





RICCIARDO, PER ORA RESTA NELL'OMBRA

Per adesso si parla di Ricciardo, sopra, a sproposito con gossip senza spessore. A sinistra lo spettacolo Tcr in Bahrain, quindi, in basso, da sinistra, Giovinazzi tornato terzo uomo Ferrari e il team principal della Red Bull Christian Horner insieme a Max Verstappen



ber che si chiamerà Alfa Romeo. Romeo come Ferraris. C'è la possibilità che anche ai motori di Maranello in dotazione al team venga aggiunta la maliarda "s" di Ferraris. Poi cose minori: Hamilton alla Red Bull, Verstappen alla Ferrari (senza "s"), Fisichella titolare della Force India, rientra la Connaught (ri-acquistata da Ecclestone) con Mansell.

Indianapolis

Si disputerà il Gp di Montecarlo? Bisogna chiederselo, perché Alonso ha contagiato tutti. Mentre leggerete queste note, Vettel e Raikkonen si stanno allenando sull'ovale di Michigan con la Ferrari Indy che progettò Harvey Posthletwaite e che pare sia ancora competitiva. Ricciardo e Verstappen sono stati ingaggiati dal team di AJ Foyt e hanno comunicato che una postilla del contratto con Red Bull permette loro di saltare una gara all'anno. Hulkenberg guiderà la Porsche ex-Fabi, validissima più che mai. Hamilton e Bottas condurranno le McLaren ex-Rutherford che hanno un padre nobile, Adrian Newey, e quindi sono dei missili. La Lotus torna sulla scena con Massa, Sainz, Vandoorne, Eriksson. A questo punto Fernando Alonso sta seriamente pensando di tornare sui suoi passi, perché la Honda potrebbe davvero fare il colpaccio nel Principato, rilanciandosi nella classifica del mondiale F.1!

Radio

Smaltito il clamore prodotto dall'annuncio, hanno cominciato a circolare alcuni retrospensieri circa la partecipazione di Alonso alla 500 Miglia di Indianapolis. E se dovesse andar male? Le probabilità che Nando debba lottare pure lì con difficoltà enormi fa parte della realtà, viste le caratteristiche delle vetture, della pista, della gara, strategie incluse. Nell'attesa c'è chi ha proposto la trasmissione integrale e completa di tutto ciò che l'eroe dei due mondi potrebbe dire durante così tante miglia. Questo si costituirebbe spettacolo e successo assicurati. ●

VERSO
GP
RUSSIA

di Andrea Cordovani



Armata ROSSA



SI VA IN RUSSIA CON UNA FERRARI AL TOP E DECISA A CONTINUARE LA SERIE POSITIVA. CON TANTO ORGOGLIO PER LA SUA IMPRONTA TUTTA ITALIANA E DA RACCONTARE

MARANELLO - Ci sono tanti capitoli tutti ancora da leggere nella grande storia del Mondiale dei Nuovi Mostri. Quello che ha ritrovato smalto e lanci passionali sublimandosi nell'inaspettato duello ravvicinato Ferrari-Mercedes. Una sfida totale che si gioca a tutti i livelli. Il massimo per creare pathos intorno a un campionato che, potenza delle nuove regole, ha riportato in pista ampi scampoli d'incertezza in passato tagliati di netto dalla supremazia della Mercedes Grande Regina della Formula Hybrid. Nel prossimo weekend da Sochi si riparte per una nuova avventura. Quarto round del giro iridato la pista davanti al Mar Nero è una vera roccaforte della Casa della Stella da quando è nato il circuito intorno Villaggio Olimpico. La Formula Uno sbarca in Russia con l'Armata Rossa al comando del Mondiale Costruttori e Sebastian Vettel in testa al Mondiale Piloti. Questo dice il racconto di un campionato bello, incerto, appassionante dove *«penso che siamo più o meno alla pari - ha detto Toto Wolff - Forse sul giro secco abbiamo un leggero vantaggio, ma la Ferrari funziona un po' meglio con le gomme»*.

fotografie COLOMBO, GETTY IMAGES, SUTTON-IMAGES.COM

SEB PUNTA DI UN ICEBERG MOLTO TRICOLERE

La squadra esulta attorno a Vettel vittorioso: un'immagine che getta luce leggiadra sul tedesco ma anche sul team Rosso, orgogliosamente a caratterizzazione italianissima, anche se lo schieramento è ovviamente multinazionale



Gestione gomme, vera scienza

Già, è proprio questo uno dei temi principali quest'anno. Ed è qui che la Ferrari ha compiuto passi in avanti enormi. La gestione degli pneumatici è diventata una vera scienza, necessaria e che fa la differenza. La difficoltà enorme è quella di capire come devi trattare la gomma fin dal principio quando serve raggiungere la temperatura target segnalata dai sensori di misura: se stai all'interno del target hai anche la sicurezza che la gomma duri. Quest'anno la Scuderia ha compiuto un grande passo in avanti e colmato una lacuna che nel 2016 era stata evidente. Sono stati usati parametri diversi con gente dedicata ossessivamente in questo settore. Per recuperare terreno, la Ferrari è stata in grado poi di colpire le debolezze della Grande Rivale che quest'anno ha fatto più fatica del previsto a essere subito scintillante. Se a questo aggiungiamo i due graffi rimediati in tre Gp è ovvio che anche in casa dei campioni sia arrivata un po' di inevitabile pressione con conseguenti errori anche di strategia. E proprio sul fronte della strategia (come leggerete nelle pagine più avanti) Maranello ha compiuto un altro balzo clamoroso. Un'altra freccia nell'arco di una squadra che adesso non viene più guardata con sospetto e troppi pregiudizi. Così quello che doveva essere uno dei punti deboli s'è rivelato finora un grandissimo punto di forza. Una squadra che si sta compattando ancora di più per far tornare a galoppare il Cavallino nei piani nobili del Mondiale di F.1. Una squadra tutta tricolore che ha fatto accendere i riflettori su di sé, lavorando in silenzio ma usando molto fosforo.



Tutti per una

«All'interno del reparto corse della Ferrari siamo tante persone e ognuna di queste è importante», ha ribadito anche in Bahrain, il direttore tecnico Mattia Binotto, classe 1969 alla Ferrari dal 1995: un lavoratore instancabile. E ha sottolineato quello che è un altro dei mantra che rimbalzano tra le mura della Gestione Sportiva insieme alla testa bassa e ai piedi per terra. Concetti semplici ma indispensabili nelle squadre operaie quelle che dall'unione delle forze raggiungono i risultati. Ed è proprio in questo frangente che stanno emergendo le doti organizzative dell'ingegnere reggiano nato a Losanna da più di 25 anni in servizio permanente effettivo al Maranello e ora Chief Technical Officer di una delle Ferrari più italiane dei tempi recenti. La Rossa del chief designer Simone Resta, del chief designer





power unit Lorenzo Sassi, di Luigi Fraboni (operazioni power unit, salito sul podio a Melbourne per la prima vittoria stagionale). A questi si aggiungono Thierry Baritaud, Tiziano Battistini, Giacomo Tortora, Stefano Lovera specializzati nelle varie mansioni dallo sviluppo del veicolo all'elettronica. C'è poi il capo delle attività in pista Jock Clear e Matteo Togninalli da Verbenno (Bergamo) capo degli ingegneri in pista, quasi quarantenne anche lui cresciuto a Maranello e che nel Gp del Bahrain è salito sul podio con Vettel, Hamilton e Bottas. Tutti nomi che il popolo della Rossa sta iniziando a memorizzare e soprattutto ad apprezzare.

Il vento spazza via i dubbi

C'è poi la storia di Enrico Cardile, aretino che ha studiato a Pisa ingegnere aerodinamico e che alla Ferrari era cresciuto nell'ambito del Gt. È lui che adesso tiene in piedi tutto il reparto aerodinamico. La sua nomina fu accolta con tanta ritrosia. Come poteva occuparsi di un settore così fondamentale un novellino per giunta italiano? Erano giorni duri quelli con la Ferrari che usciva da un 2016 devastante per risultati e ambizioni. E molti vedevano quella scelta un grande azzardo. «Non credo nell'eroe che arriva da fuori alla Ross Brawn e risolve tutti i problemi. Paddy Lowe? Ci è stato proposto ma noi abbiamo replicato che in quel ruolo eravamo

GLI INGEGNERI VANNO SUL PODIO

Sopra, Vettel cattivo, a ruote inchiodate, sotto Binotto, nell'altra pagina, la squadra al completo e, in basso, Cardile con Arrivabene e Clear. Nell'altra pagina, in alto Togninalli con la Coppa in Bahrain e Fraboni col volante a Melbourne

SIAMO PIÙ O MENO ALLA PARI. NOI MIGLIORI SUL GIRO SECCO LORO IN VANTAGGIO NELL'USO GOMME

TOTO WOLFF



coperti. Non c'è bisogno di Paddy Lowe: ci mancano tante cose, ma ripeto la squadra è questa. E poi io sono un sostenitore dell'italianità. È assurdo affermare che in Italia non si sono buoni ingegneri aerodinamici. Ma chi l'ha deciso? Il vento è lo stesso. Anzi essere bravi in Gt è più difficile. Chi è arrivato è capace. E pronto a dare il massimo per la Ferrari», sottolineava in inverno con piglio deciso il presidente Sergio Marchionne. Questa Ferrari smaccatamente tricolore, orgogliosamente italiana, insomma, sfida anche un antico, fastidioso, pregiudizio spesso in voga sulle bocche di chi ci guarda da oltre le Alpi: quello del pizza, spaghetti e mandolino, di chi ci considera ancora solo degli ottimi pizzaioli, dei bravi cuochi, dei servizievoli camerieri. A fare la mossa spiazzante, è stato il presidente della Ferrari più cosmopolita della storia, per un terzo abruzzese, per un terzo canadese, per un terzo svizzero.

Dentro ai box si parla in italiano

Il numero degli uomini in Rosso impegnati nei Gp varia dalle cento alle centocinquanta unità. Uomini sempre in giro per il mondo. Addirittura nei test in Bahrain post Gp i meccanici hanno fatto turnover. Ci sono poi quelli che appartengono alla cosiddetta "squadretta" (25 in totale): viaggiano sempre insieme alla monoposto e per loro i Gp iniziano la domenica precedente a quella del via della corsa. All'interno del box Ferrari si parla in italiano, sebbene tutti i meccanici al seguito sappiano l'inglese e abbiano una cultura generale e una specializzazione sopra la media. Anche Sebastian Vettel si è adeguato e adesso capisce abbastanza bene la nostra lingua e a livello basilico un po' ha iniziato anche a parlarla. Non così Kimi Raikkonen che nonostante sia da una vita a Maranello ha sempre preferito l'inglese.

Una babele di razze

Oscilla tra i 1200 e i 1400 il numero degli uomini che hanno lavorato alla SF70H, quella che ha vinto due Gp su tre in questo inizio di 2017. Dietro la Ferrari di tutti nata dall'organizzazione orizzontale dove i



vertici sono a smaccata connotazione tricolore c'è in realtà una vera babele di razze all'interno della Ges del Cavallino. Gli italiani rappresentano la parte più cospicua, seguiti dagli inglesi (al lavoro a Maranello ce ne sono quasi un centinaio), tedeschi, francesi, spagnoli. Ma non mancano orientali e indiani: se ci mettiamo fuori dai cancelli della Gestione Sportiva si vede uscire anche meccanici col turbante. Brilla per la sua presenza anche un meccanico marocchino. Il motto è che tutti lavorano alla Ferrari di tutti. Sono stati tutti indispensabili nella nascita della Rossa che nella sua sigla richiama i 70 anni di storia del Cavallino. È la vera forza della squadra: un concetto che ha fatto anche la fortuna della Mercedes con Toto Wolff che sull'argomento è sempre stato chiaro: *«Il vero segreto sono i nostri dipendenti, nessuno escluso. È la gente che fa il team. I nostri lavorano sempre con tanta competenza, passione e intelligenza, tutti insieme. Questo determina la fortuna della squadra. Non c'è un solo leader, una superstar che vince da sola. Alla Mercedes abbiamo bisogno di tutti»*. Un concetto che è stato ripreso anche dalla Ferrari, ma caratterizzato da una forte impronta tricolore voluta dal Presidente Marchionne, che proprio per questo nell'estate scorsa ha ribaltato la Gestione Sportiva come un calzino.

Dalla scuola alla fabbrica

Molti di quelli che adesso lavorano alla Gestione Sportiva della Scuderia sono usciti dall'Istituto di Istruzione Superiore Alfredo Dino Ferrari a Maranello. Altri hanno raggiunto il cuore da corsa del Cavallino grazie a delle borse di studio. *«Ogni fabbrica dovrebbe avere una sua scuola professionale per preparare i propri tecnici al successivo lavoro»*, era l'opinione più volte espressa anche dal Drake e che sintetizza anche la storia dell'Istituto professionale dedicato al figlio del Grande Vecchio. Una storia che è iniziata dal 1963 sulla spinta, anche economica di Enzo Ferrari, che trovò terreno fertile nel comune di Maranello. La scuola ha sede in via Dino Ferrari e la strada che le passa davanti si immette poco oltre su via Abetone Inferiore, lì dove tutto ha avuto inizio settanta anni fa. Il rapporto con l'azienda Ferrari è proseguito anche oltre la scomparsa del suo fondatore, concretizzandosi in iniziative specifiche di consulenza, esperienze di tirocinio didattico in Ferrari offerte agli studenti dell'istituto professionale, donazioni di materiali che hanno apportato un significativo miglioramento e donato un'ulteriore specificità ai reparti di lavorazione della scuola. In particolare la Ferrari ha donato all'Ipsia una sala prove motori e ha contribuito economicamente alla realizzazione di un laboratorio di mecatronica, in collaborazione con altre aziende meccaniche della zona. ●



Ma ora servono anche i **secondi**

CON LA LOTTA COSÌ TIRATA TRA FERRARI E MERCEDES, CRESCE L'IMPORTANZA DI RAIKKONEN E BOTTAS, GREGARI DI GRAN LUSSO

Nella sfida totale Ferrari-Mercedes vitaminizzata dall'inedito faccia a faccia Vettel-Hamilton, resa intrigante da una sorprendente incertezza, si disegna il futuro di Kimi Raikkonen e Valtteri Bottas. Finlandesi contro e non solo in pista potrebbero diventare la scheggia impazzita di un Mondiale che scoppia di salute. *«La sensazione è di avere a che fare con un campionato del mondo davvero emozionante»*, ha detto Niki Lauda guardando a come è scattata la stagione 2017 dalla quale sia il ferrarista che il pilota Mercedes devono trarre il massimo per loro e per le rispettive squadre in ottica di Mondiale Costruttori. Sulla situazione dei due finlandesi all'interno delle rispettive squadre hanno parlato nei giorni scorsi due loro connazionali ex F1: JJ Lehto e Mika Salo. Il primo ha replicato così alle critiche piovute addosso a Kimi dopo i primi tre Gp: *«Possono capitare periodi in cui va tutto storto, dalla qualifica alla partenza passando per le strategie, ma Raikkonen l'anno scorso si è reso protagonista di una grande stagione: non è che si disimpara a guidare in un solo inverno»*. Salo ha commentato, invece, l'inizio di stagione di Bottas: *«Se si guardano le statistiche e i tempi sul giro si nota che Valtteri è più vicino a Hamilton di quanto non lo fosse Rosberg. Con un solo anno di contratto, però, deve dare il massimo per sperare nella riconferma deve vincere qualche gara»*. Non proprio ottimi amici, protagonisti in passato di qualche corpo a corpo oltre i limiti, Kimi e Valtteri sanno soprattutto che il futuro è tutto nelle loro mani, anche se con motivazioni diverse e la certezza di avere a che fare nei rispettivi team con presenze troppo ingombranti. ●



A LEZIONE DI FERRARI

Gli alunni dell'Istituto Tecnico Ferrari di Maranello ascoltano le lezioni dei meccanici veterani del Cavallino Rampante



Flessibilità prese di mira

SOSPETTI E INDICI PUNTATI SU ALCUNE PARTI DELLA FERRARI, IN PARTICOLARE L'ALA POSTERIORE E IL FONDO. MA LE SOLUZIONI RISPETTANO LE REGOLE...

Quando un team si dimostra improvvisamente performante e compie un balzo in avanti prestazionale inatteso è normale che i team avversari lo guardino con sospetto.

Il salto compiuto dalla Ferrari ha sorpreso tutti in questo inizio 2017 e inaspettato è stato l'annullamento del gap tra la Scuderia del Cavallino e le Freccie d'Argento.

Sospetti e dito puntato, in questa fase, contro le eccessive flessibilità di alcune parti della SF70-H. Come nell'epoca delle vittorie di Vettel con la Red Bull, quando sotto esame furono messe le ali anteriori, ora la Ferrari viene messa sotto la lente d'ingrandimento sia per una presunta flessibilità eccessiva dell'ala posteriore che per la flessibilità del suo fondo.

Cominciamo con il dire che la Fia, proprio a seguito delle numerose osservazioni mosse contro il team di Milton Keynes, già da anni ha inasprito i controlli e le verifiche su tutte quelle parti mobili che possono avere influenze aerodinamiche e questo, quindi, dovrebbe di per se già rassicurare chi parla di soluzioni irregolari.

Diverso, però, è dire che tutti i team negli ultimi anni si stanno muovendo verso lo studio di alcuni materiali a "flessione intelligente". Materiali capaci di resistere a forze e pressioni senza cambiare il proprio stato o forma, per poi modificarlo rapidamente appena superate certe soglie pre-determinate.

La Ferrari SF70-H sembra essersi spinta molto nell'utilizzo di alcuni materiali intelligenti già ampiamente utilizzati negli anni passati anche da Red Bull appunto o dalla Williams. Note infatti, sono le immagini che mostravano come le ali di Williams e Red Bull cambiassero l'incidenza alare all'aumen-

tare o al diminuire della velocità, favorendo quindi una riduzione del drag alle alte velocità ma garantendo un buon livello di carico alle medie/basse velocità.

La Red Bull poi si spinse oltre con una flessione delle estremità dell'intera ala anteriore in modo da sigillare lateralmente con il suolo il profilo aerodinamico e ricreare una sorta di effetto suolo nella zona anteriore della vettura.

La Ferrari secondo alcuni avrebbe ripreso questi due stratagemmi sviluppando due soluzioni di flessibilità che permetterebbero di cambiare l'incidenza dell'ala posteriore alle alte velocità, grazie alla flessione dei due piloni di sostegno e di avvicinare sensibilmente le estremità del fondo vettura dando origine ad una soluzione che replicherebbe un tubo venturi più efficiente, sotto la vettura. Con quest'ultima soluzione si otterrebbero in parte i vantaggi dell'effetto suolo generato dalle minigonne.

Vedi immagini con le frecce sui piloni e la flessione del bordo del fondo verso il basso.

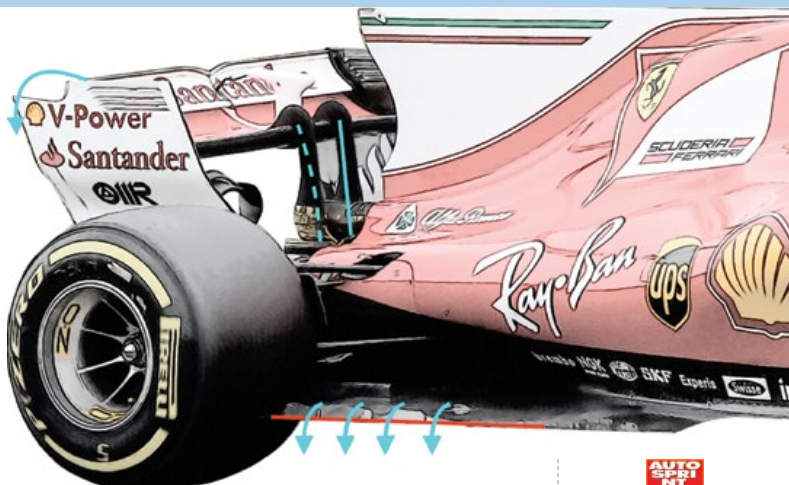
Soluzioni che ricordiamo assolutamente regolari, visto che le parti incriminate sono state capaci di superare i test di flessibilità imposti dalla Fia ma che dimostrerebbero come la Ferrari finalmente si sia spinta verso quelle soluzioni che aggirerebbero il regolamento senza infrangerlo.

Antonio Granato



ALLA LETTERA LA ROSSA NON VIOLA ALCUNCHÉ

Le discussioni e i sospetti che si erano cristallizzati sull'ala posteriore e il fondo della Ferrari, a lato, dalla presunta eccessiva flessibilità, non sono stati confermati: la Rossa è in regola. A sinistra, come funziona l'ala della Red Bull



Italian style

di Mario Donnini

**IN PRINCIPIO
LA FERRARI
ERA LA TIPICA
ESPRESSIONE
DELL'INGEGNO
TRICOLORE
MA DALL'ERA
BARNARD
IN POI LE COSE
CAMBIARONO
E ORA SI TORNA
AL MADE IN ITALY**

in gran ripresa



IN ORIGINE ORGANIGRAMMI TUTTI TRICOLORI, POI NEGLI ANNI '80 ARRIVANO POSTLETHWAITE

ANNI	VEETTURA	PROGETTISTA	ALTRI COLLABORATORI AL PROGETTO	GP	VITTORIE	POLE	GPV	PODII	1ª FILA	PUNTI
1950-1952	125	Gioachino Colombo	Enzo Ferrari, Valerio Colotti, Aurelio Lampredi	9	-	-	-	2	-	13
1950-1952	166F2-50	Aurelio Lampredi		3	-	-	-	-	-	0
1950	275	Aurelio Lampredi		1	-	-	-	-	-	2
1950-1951	375	Aurelio Lampredi		8	3	3	-	13	12	92
1950	166T	Aurelio Lampredi	Clemente Biondetti	1	-	-	-	-	-	0
1951-1952	212	Gioachino Colombo		6	-	-	-	-	-	0
1952-1957	500	Aurelio Lampredi		25	14	13	12	33	35	243
1953	166C	Aurelio Lampredi		2	-	-	-	-	-	0
1952	375 Special	Aurelio Lampredi		1	-	-	-	-	-	0
1953-1954	553	Aurelio Lampredi		6	1	-	1	1	3	8
1954-1955	625	Aurelio Lampredi		11	2	3	2	14	9	93.27
1955-1956	555	Aurelio Lampredi		5	-	-	-	2	-	15
1955-1957	D50	Vittorio Jano		14	5	6	5	17	24	126.5
1958-1966	246	Vittorio Jano	Carlo Chiti	29	5	7	11	30	24	208
1958-1962	156	Carlo Chiti	F.Rocchi, A.Bellei, M.Forghieri, W.Salvarani, V.Colotti	17	5	6	5	18	15	133
1960	246P	Vittorio Jano	Carlo Chiti	1	-	-	-	-	-	1
1963	156/63	Carlo Chiti	F.Rocchi, A.Bellei, M.Forghieri, W.Salvarani, V.Colotti	8	1	-	3	3	2	25
1963	156 Aero	Carlo Chiti	F.Rocchi, A.Bellei, M.Forghieri, W.Salvarani, V.Colotti	9	1	1	-	2	3	18
1964-1965	158	Mauro Forghieri		19	2	2	2	9	6	58
1964-1965	1512 (512)	Mauro Forghieri		12	-	-	-	3	3	22
1966-1968	312	Mauro Forghieri		28	3	7	3	13	19	92
1969	312/69	Mauro Forghieri		10	-	-	-	1	2	7
1970-1971	312B	Mauro Forghieri		18	5	6	10	12	13	95
1971-1973	312B2	Mauro Forghieri		12	1	2	1	4	7	36
1972	312B2-72	Mauro Forghieri		12	1	4	3	6	8	47
1973-1975	312B3	Mauro Forghieri	Franco Rocchi	27	3	10	6	12	15	102
1975-1976	312T	Mauro Forghieri		15	9	10	8	15	15	113.5
1976-1978	312T2	Mauro Forghieri		31	8	5	10	26	13	189
1978-1979	312T3	Mauro Forghieri		16	4	2	1	8	6	59
1979	312T4	Mauro Forghieri		13	6	2	6	12	5	104
1979	312T4B	Mauro Forghieri		1	-	-	-	1	-	6
1980	312T5	Mauro Forghieri		14	-	-	-	-	-	8
1980	126C	Mauro Forghieri	Antonio Tomaini	0	-	-	-	-	-	0
1981	126CK	Mauro Forghieri	Antonio Tomaini, Harvey Postlethwaite	15	2	1	2	3	2	34
1982	126C2	Harvey Postlethwaite		14	3	3	2	11	4	74
1983	126C2B	Harvey Postlethwaite		8	2	4	1	6	7	44
1983	126C3	Harvey Postlethwaite		7	2	4	2	6	9	45
1984	126C4	Harvey Postlethwaite	Mauro Forghieri	16	1	1	3	8	3	57.5



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

A sinistra, Francia, 1979, Forghieri con Piccinini. A destra, Marmorini con Costa, nel 2010. Nell'altra pagina, Domenicali, Martinelli, Montezemolo, Piero Ferrari, Badoer, Massa, Schumacher e Todt



Dopo i seminali Anni '50 con Colombo, Lampredi, Jano e l'era di Carlo Chiti col glorioso 1961, la forza Ferrari fu incarnata dall'equipe gestita da Forghieri, con Bussi, Rocchi e Salvarani. La definizione più bella della Rossa anni ruggenti, ossia '60 e '70, è nelle parole di Mauro Forghieri che disegnano un'epoca: «In fabbrica eravamo in 167, compresi Enzo Ferrari e il suo autista Peppino. E dovevamo costruire e vendere macchine di serie oltre a correre e vincere in F1, Gt e tra i Prototipi». Non che il Commendatore fosse chiuso verso l'esterno, tutto il contrario. Il fatto è molto più semplice. Mancavano i soldi per ingaggiare - sempre ammesso che ce

ne fossero -, i geni del volante e del tavolo da disegno. «No, non c'erano tecnici inglesi sul mercato, all'epoca, da noi e, se ve ne fosse capitato uno, lo avrebbero guardato come un pesce raro» - chiosa Forghieri. Eppure Enzo Ferrari era interessatissimo a ampliare l'esperienza. Tanto che per il 1962 si era assicurato il grande Stirling Moss, pur di cederli una Ferrari F.1 da far correre sotto i colori di Rob Walker, progetto poi sfiorito per il grave crash dello stesso Moss che gli spezzò la carriera. E comunque una 156 F.1 partì per l'Inghilterra con Forghieri al seguito, gestita dal team Udt-Laystall e guidata in una gara non iridata da Ireland, proprio perché il

Drake voleva saggiare le metodologie anglosassoni. Non solo, ma tra il 1972 e il 1973, in un momento delicato per la Ferrari, ci fu l'idea di far realizzare una monoscocca pura in Inghilterra, da Thompson. Anche se l'apporto extra italiano inizia con Harvey Postlethwaite per il 1982, seguito da Brunner, quindi da Barnard - l'ultima grande scelta del Drake -, Nichols, Ryton, quindi di nuovo Barnard per lasciare spazio all'era d'oro di Byrne, nella quale poi fioriscono, tra gli altri, Costa e il motorista Martinelli. Fino al rinascimento italiano di oggi, armonioso e apprezzato ritorno alle origini. ●

E QUINDI BARNARD. ADESSO C'È UN RITORNO ALL'APPORTO A NETTA PREVALENZA ITALIANA

ANNI	VEETTURA	PROGETTISTA	ALTRI COLLABORATORI AL PROGETTO	GP	VITTORIE	POLE	GPV	PODII	1ª FILA	PUNTI
1985	156/85	Harvey Postlethwaite	Mauro Forghieri, Ildo Renzetti	16	2	1	2	10	2	82
1986	F1/86	Harvey Postlethwaite		16	-	-	-	5	-	37
1987	F1-87	Gustav Brunner	John Barnard	16	2	3	3	6	5	53
1988	F1/87-88C	Gustav Brunner	John Barnard	16	1	1	4	8	3	65
1989	640	John Barnard	Giorgio Ascanelli	16	3	-	4	9	3	59
1990	F1-90	John Barnard	Steve Nichols, Enrique Scalabroni	4	1	-	-	1	1	15
1990	F1-90-2	John Barnard	Steve Nichols, Enrique Scalabroni	12	5	3	5	13	7	95
1991	F1-91	Steve Nichols	Jean-Claude Migeot	6	-	-	2	2	1	16
1991	643	Steve Nichols	Jean-Claude Migeot	10	-	-	-	6	2	39,5
1992	F92A	Steve Nichols	Jean-Claude Migeot	14	-	-	-	2	-	16
1992	F92AT	Steve Nichols	Jean-Claude Migeot	5	-	-	-	-	-	5
1993	F93A	John Barnard	George Ryton	16	-	-	-	3	-	28
1994	412T1	John Barnard	Gustav Brunner	6	-	-	-	5	1	32
1994	412T1B	John Barnard	Gustav Brunner	10	1	3	-	6	5	39
1995	412T2	John Barnard	Gustav Brunner	17	1	1	3	11	5	73
1996	F310	John Barnard		16	3	4	2	9	5	70
1997	F310B	Rory Byrne	Ross Brawn, John Barnard, Paolo Martinelli	17	5	3	3	13	7	102
1998	F300	Rory Byrne	Ross Brawn	16	6	3	6	19	7	133
1999	F399	Rory Byrne	Ross Brawn	16	6	3	6	17	8	128
2000	F1-2000	Rory Byrne	Ross Brawn	17	10	10	5	21	14	170
2001-2002	F2001	Rory Byrne	Ross Brawn	20	10	13	3	26	19	193
2002-2003	F2002	Rory Byrne	Ross Brawn, Paolo Martinelli	19	15	11	15	28	22	239
2003	F2003-GA	Rory Byrne	Ross Brawn	12	7	5	5	13	8	126
2004	F2004	Rory Byrne	Ross Brawn, Aldo Costa	18	15	12	14	29	20	262
2005	F2004M	Rory Byrne	Ross Brawn, Aldo Costa	2	-	-	-	1	-	10
2005	F2005	Rory Byrne	Aldo Costa (Ross Brawn DT)	17	1	1	3	8	3	90
2006	248 F1	Aldo Costa	Rory Byrne	18	9	7	9	19	16	201
2007	F2007	Aldo Costa	Nicholas Tombazis	17	9	9	12	22	12	204
2008	F2008	Aldo Costa	N. Tombazis, M. Almondo, G. Simon	18	8	8	13	19	16	172
2009	F60	Aldo Costa		17	1	-	1	6	1	70
2010	F10	Aldo Costa	N. Tombazis, L. Marmorini, M. de Luca	19	5	2	5	15	4	396
2011	150o Italia	Aldo Costa	Nicholas Tombazis, Luca Marmorini	19	1	-	3	10	1	375
2012	F2012	Nicholas Tombazis	Pat Fry, Rory Byrne, Luca Marmorini	20	3	2	-	15	3	400
2013	F138	Nicholas Tombazis	Pat Fry, Simone Resta	19	2	-	2	10	1	354
2014	F14 T	Nicholas Tombazis	Rory Byrne, James Allison	19	-	-	1	2	-	216
2015	SF15-T	Simone Resta	Mattia Binotto, James Allison, Rory Byrne	19	3	1	3	16	4	428
2016	SF16-H	Simone Resta	Mattia Binotto, James Allison, Rory Byrne	21	-	-	4	11	-	398
2017	SF70H	Simone Resta	Mattia Binotto, Enrico Cardile	3	2	-	1	3	2	102

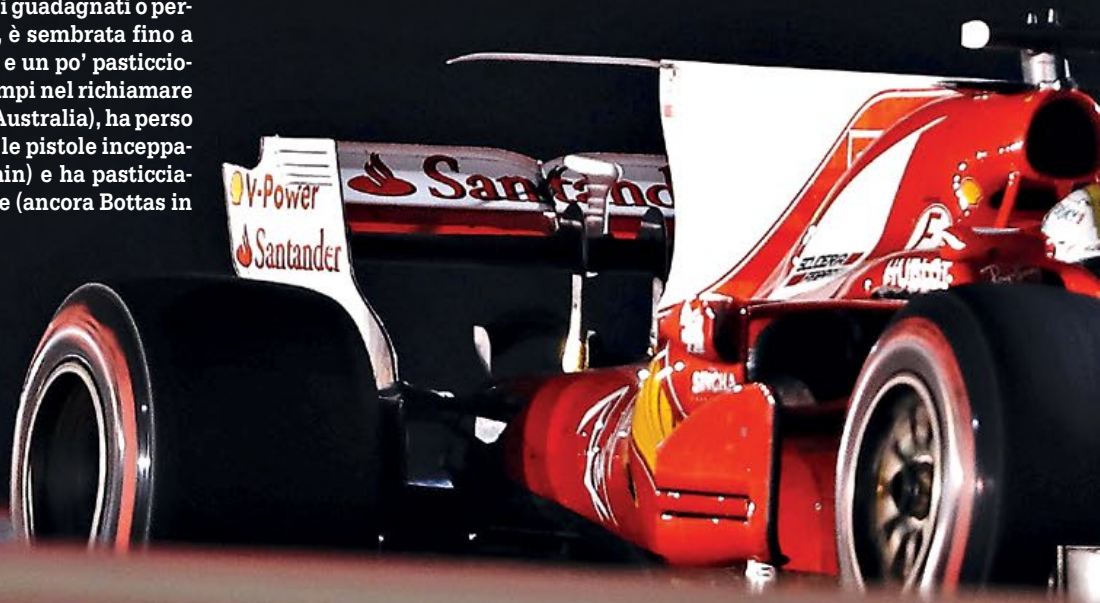
di Alberto Sabbatini

Tre gare, due vittorie, tre strategie vincenti. Non accadeva dal 2010 che la Ferrari fosse in testa al mondiale dopo tre gare. E succede per due motivi: una monoposto (finalmente) competitiva e tattiche di corsa semplicemente perfette. Maranello in fatto di strategie per adesso non sta sbagliando un colpo. Al confronto la Mercedes, che era abituata alla superiorità della propria monoposto, ora che deve giocarsi la vittoria sulla strategia e sui decimi guadagnati o persi in un pit stop determinante, è sembrata fino a oggi in affanno: incerta, lenta e un po' pasticciona. Ha sbagliato la scelta dei tempi nel richiamare i piloti al pit stop (Hamilton in Australia), ha perso tempo nella fase di arresto per le pistole inceppate (Hamilton e Bottas in Bahrain) e ha pasticciato con le pressioni delle gomme (ancora Bottas in

Bahrain). Grazie invece alle tattiche perfette del Cavallino, Vettel invece ha vinto due gare su tre e probabilmente avrebbe potuto giocarsi anche la terza, in Cina, se l'imprevedibile safety far per l'incidente di Giovinazzi non avesse vanificato il capolavoro tattico, coraggioso ma azzeccato, dei primi giri: quella sosta anticipata per montare le slick al 2° giro di corsa, che l'aveva portato in testa alla gara.

La stanza delle strategie

Eppure non è che la Ferrari abbia un segreto speciale per le proprie strategie: i mezzi che Maranello usa sono gli stessi di Mercedes, della Red Bull e di tutti gli altri team di vertice. Parliamo di computer, di programmi di simulazione, di in-



Il garage che fa miracoli

IL "REMOTE" È IN FABBRICA E CURA LE STRATEGIE. È FORMATO DA 20 A 30 FRA INGEGNERI E TECNICI E A OGGI RAPPRESENTA UNO DEI PUNTI DI FORZA DI QUESTA FERRARI PERFETTA NEI PIANI DI GARA

gegneri-analisti specializzati nell'esaminare scenari complessi e soprattutto di quella che potremo chiamare la "stanza delle strategie". È qui che nascono alla domenica mattina le complesse strategie di gara che porteranno i piloti a fermarsi nel momento giusto durante una corsa e a impostare la tattica vincente.

La stanza delle strategie non si trova in circuito, ma nella sede di ciascuna squadra; però è collegata in tempo reale con il box della pista e gli ingegneri lavorano a duemila chilometri di distanza scambiandosi costantemente informazioni come sedessero fianco a fianco nello stesso garage.

La stanza delle strategie non è una novità. Esiste da una decina d'anni in F.1, più o meno da quando furono aboliti i test in pista e le squadre investirono i loro soldi nei programmi di simulazione. Si tratta di un ambiente chiuso, isolato e climatizzato in un angolo della fabbrica, collegato in tempo reale con il box del circuito, che nei giorni del Gp

COORDINAMENTO DEL TUTTO PERFETTO

In basso, il perfetto coordinamento tra Remote Garage e muretto sta contribuendo a concretizzare con risultati al top il grandissimo potenziale della Ferrari stupendamente condotta in gara da Vettel. Sotto, Seb è impegnato nella gara vittoriosa in Bahrain

accoglie da venti a trenta fra tecnici e ingegneri che non vanno in pista ma restano in fabbrica. E lavorano a distanza aiutando i loro colleghi in pista. Non immaginatevi niente di fantascientifico. È una normale stanza, piena però di postazioni di lavoro, monitor, computer e Tv e collegata via radio in diretta con il muretto box. Da lì gli ingegneri durante la gara ma anche prima, possono analizzare quello che sta succedendo in pista; simulare rapidamente ogni possibile scenario e dare una mano a distanza all'equipe in circuito.

Le strategie nascono in collaborazione

Attenzione però a distinguere bene le cose: non è che le strategie nascano in fabbrica e vengano "imposte" al muretto box in pista o viceversa; si tratta sempre e comunque di un lavoro di squadra. Fatto a distanza tra ingegneri in pista e tecnici in fabbrica che si consultano di continuo. L'utilità della stanza delle strategie si manifesta nella possibilità di raddoppiare il numero degli esperti al lavoro sulle simulazioni senza affollare il box vero e proprio. Ogni gruppo si divide i compiti: in pista si risolvono le urgenze; in fabbrica si fanno i calcoli e le analisi che richiedono più tempo.



COLOMBO

GETTY IMAGES



La possibilità di lavorare su un aspetto specifico della strategia in un ambiente isolato rispetto alla frenesia del Gp, con tutti i dati a disposizione e il tempo per ragionare su ogni eventuale scenario, permette al team in pista di avere un maggior ventaglio di opzioni sottomano quando si tratta di prendere rapidamente una decisione che può essere determinante per il risultato finale.

Anche gli uomini coinvolti non sono sempre gli stessi. Spesso alcuni ingegneri disertano un Gp per dedicarsi all'evoluzione della monoposto ma nel weekend di gara siedono nella stanza delle strategie per lavorare a distanza con il team. Per esempio, ha destato curiosità leggere che Adrian Newey abbia saltato la trasferta in Bahrain e sia stato visto aggirarsi nei box di Silverstone durante il Wec; ma questo non significa che abbia disertato del tutto il Gp di F.1. Avrà anche fatto visita al mondo Endurance al sabato in un momento di libertà, ma la domenica era nella strategy room della Red Bull, a Milton Keynes, cuffia in testa, a supportare la sua squadra da remoto. Come fosse nel box di Sakhir.

Dal Remote Garage al mission control

Ogni team definisce la stanza delle strategie in modo diverso. Per Ferrari è il "Remote garage", ovvero il garage remoto; Red Bull e McLaren la chiamano invece "Mission control" mentre in Mercedes è conosciuta col nome di "Remote control". Ad di là delle parole e della loro traduzione, lo scopo della stanza delle strategie è sempre lo stesso: aiutare la squadra sul campo ad elaborare la migliore strategia possibile per la corsa analizzando i dati delle prove (consumo gomme, consumo carburante, assetti, ecc) e simulando i vari scenari di gara in funzione di tutti gli eventi imprevedibili che possono verificarsi in gara: partenza, sorpassi, safety car e così via.

Chi scrive ha avuto l'opportunità di visitare tutte e quattro le stanze delle strategie dei top team che raramente aprono le proprie porte agli estranei. Quindi può raccontarvi le differenze fra queste e come si svolge la vita all'interno del garage remoto, unico lato della F.1 ancora sconosciuto ai telespettatori perché nessuna telecamera vi è mai entrata a mostrare quel che succede lì dentro.

Il "remote garage" della Ferrari si trova nella palazzina del simulatore; la costruzione fa ancora parte delle vecchie strutture della Gestione Sportiva e non del nuovo edificio in vetro e acciaio costruito due anni fa ed è adiacente ad esso. Quella della Red Bull sorge invece nel corridoio che collega i due edifici principali della fabbrica, il Technology Center dove si progettano le auto e il capannone dove si costruiscono i componenti dell'auto; curiosamente la "Mission Control" della Red Bull è adiacente alla mensa della factory. La "Mission Control" della McLaren sorge invece al piano inferiore del Mtc, il McLaren Technology Center (il nome ufficiale della sede del team) che di tutte le factory F.1 è la più moderna e tecnologicamente avanzata. McLaren l'ha collocata vicino al simulatore perché è stata il primo team, fin dal 2010, a utilizzare la stanza delle strategie anche per prove di collaudo incrociate pista-fabbrica, mandando il proprio test driver Oliver



LA PRESSE

QUANDO LA TATTICA DIVENTA FONDAMENTALE

Il fatto che la Ferrari, sopra con Raikkonen, abbia agganciato la Mercedes tanto da batterla più di una volta, rende fondamentali le strategie. Sotto, un pit-stop di Vettel in Bahrain e, nell'altra pagina, Seb che relaziona al box. Gli interscambi tra il pilota tedesco e l'ingegner Adami vengono seguiti dal Remote Garage con possibilità di interazioni e aggiustamenti addirittura in tempo reale

Turvey al simulatore fra un turno di prove e l'altro dei Gp per verificare al volo variazioni di assetto decise a Woking da apportare poi sulle auto in pista. Mercedes invece è l'unico team che non ha in fabbrica una stanza apposita dedicata al box remoto: i tedeschi utilizzano l'ufficio principale dei tecnici, uno stanzone open space con una settantina di postazioni, computer e tv, dove nei weekend di gara gli ingegneri rimasti a casa siedono ai loro posti di lavoro lavorando in contatto remoto col circuito.

Come si lavora in remoto

La vita nel Remote Garage di Maranello comincia al venerdì mattina, in contemporanea con quello che succede in circuito. Quando le F.1 scendono in pista per le prove libere, anche il Remote Garage si anima: le linee dati si riempiono di traffico, i computer cominciano a immagazzinare dati provenienti dalle

COLOMBO





monoposto in pista; ogni dialogo radio fra pilota e muretto box e ogni set up deciso sulle macchine dagli ingegneri nelle soste al box viene ascoltato e annotato dai tecnici in fabbrica. Anche i briefing post prove vengono svolti in contemporanea, fra circuito e Maranello: piloti e ingegneri in pista riuniti nel camion-officina parlano in cuffia fra loro mentre a Maranello i tecnici del Remote Garage sono collegati in chat; vedono in video sui propri computer quello che a 3000 km di distanza l'ingegner Adami sta mostrando sul proprio portatile a Vettel; possono ascoltare e intervenire per dare un suggerimento, correggere un'informazione, fornire il risultato di una simulazione.

La vita del tecnico del Remote Garage è particolarmente stressante durante le gare extraeuropee perché chi resta a Maranello è costretto ad adattarsi al fuso orario del circuito di là dall'oceano che

COLOMBO



è dieci ore avanti: ad esempio, durante il Gp d'Australia i tecnici del Remote Garage sono in fabbrica in piena notte per lavorare durante le prove in simbiosi con i loro colleghi di pista. E dormono durante il giorno quando a Melbourne è notte e il team riposa.

Il momento-chiave per tutto il team, in pista e nel Remote Garage, è alla domenica mattina, fra le 10 e mezzogiorno. Quando si svolge la riunione pre-gara in cui si esaminano i dati raccolti nelle prove e si prepara la strategia per la corsa. Da una parte, sul circuito, vi sono ingegneri e piloti; dall'altra a Maranello collegati in chat e video gli uomini del Remote Garage. Tutti insieme, sotto la supervisione del capo degli strateghi di Maranello, lo spagnolo Inaki Rueda, stilano le possibili strategie di gara in funzione dei dati delle prove.

Come si fa una strategia

L'informazione fondamentale da cui si parte per realizzare una strategia è: quanti giri permettono di coprire le varie mescole di gomme col carico di benzina. La risposta a questa domanda viene raccolta fin dalle prove del venerdì. È quella che viene genericamente riassunta con il termine "passo-gara" e che definisce il potenziale velocistico di una macchina e del pilota in una lunga serie di giri.

La durata delle gomme determinerà di conseguenza il numero delle soste e la finestra dei giri in cui fare il pit stop. Successivamente si disegnano le possibili strategie in funzione di quel che potrà succedere in partenza. Riassumiamola con due esempi: piano A e piano B. Il primo simula gli scenari nel caso che il pilota riesca a superare il suo avversario diretto al via (come ha fatto Vettel in Bahrain con Hamilton); il piano B disegna invece la possibile strategia di gara nel caso che il pilota perda posizioni in partenza. Sulla base di questi due fatti principali, passo-gara e partenza, si disegnano le successive possibili strategie. Gli scenari sono molteplici, ma di solito si tiene conto di almeno altre due variabili: il rischio-pioggia e l'ipotesi di una safety car. In quest'ultimo caso si compie un'analisi statistica delle gare precedenti su quel circuito per desumere quante volte sia uscita una safety car negli ultimi sette/otto anni e più o meno in quale fase di gara. Se il rischio è frequente, viene immessa nella strategia l'ipotesi safety car e il relativo possibile scenario che da lì si può sviluppare.

Come potete immaginare, il ventaglio delle opzioni è infinito e la bravura dell'analista che studia le tattiche di gara è quella di saper valutare gli scenari più improbabili e escluderli per approfondire quelli più realistici.

A volte può sbagliare anche lo stratega: nemmeno il mago Fox avrebbe previsto l'incidente di Giovinazzi al 3° giro in Cina sull'umido e le conseguenze che ha finito per avere sulla gara di Vettel vanificando la strategia impostata. Ma quando il destino non ci ha messo lo zampino, com'è successo in Bahrain, la strategia ipotizzata dalla Ferrari per Vettel - partenza insinuandosi tra Bottas e Hamilton e undercut per passare nel pit stop le Mercedes - si è rivelata vincente. Nonostante l'imprevedibile safety car. ●

VERSO GP RUSSIA

di Alessandro Bucci

NON È STATO IL SOLITO INIZIO PER LA STELLA

Una vittoria e due secondi posti dietro alla Ferrari. Il Mondiale 2017 per la Mercedes non è iniziato come al solito. Hamilton ha vinto in Cina, mentre Bottas inizia a non far rimpiangere Nico Rosberg

GETTY IMAGES

GETTY IMAGES



Chi si aspettava un Mondiale di F1 letteralmente griffato Mercedes, con monologhi "Hamiltoniani" alternati da exploit "made in Bottas", sarà rimasto molto sorpreso dallo scenario che si è dipanato dopo le prime tre gare della stagione. La ritrovata competitività della Ferrari ha messo in discussione certezze che parevano inossidabili, nonostante l'importante cambio regolamentare tecnico targato 2017. Tutt'a un tratto la scuderia campione del mondo in carica sembra aver perso la bussola in fase strategica, pasticcia con le pistole adibite al cambio gomme, vede i suoi piloti operare talvolta scelte non indovinate (Hamilton troppo lento nell'entrare ai box in Bahrain ad esempio), accusa improbabili guasti al generatore che scaldava le termocoperte, con conseguente pressione errata sugli pneumatici della W08 del malcapitato Bottas e sembra temere davvero la concorrenza dopo un lungo periodo fatto di lotte con il cronometro o combattimenti casalinghi. Il team capitanato da Toto Wolff ha sino ad ora realizzato tre pole position, rispettivamente due con Hamilton ed una con Bottas, mantenendo un vantaggio in qualifica (seppur ridotti in buona parte rispetto al 2016) nei confron-

Le crepe **Me**



ti degli avversari. Merito, si presume, anche della così detta "super potenza" che Mercedes riesce ad erogare sul giro secco, grazie ad una mappatura molto estrema della power-unit ed al "bottonone magico" che i piloti schiacciano quando sono alla ricerca della prestazione velocistica. Tuttavia, in gara, dove subentrano anche fattori di altra natura (a partire dal passo, per passare ai pit stop ed al lato gestionale) il team Mercedes sembra davvero sentire una musica diversa rispetto a quella cui era abituata e a cui aveva abituato nell'ultimo triennio. Diciamo che francamente, praticamente nessuno avrebbe scommesso su un Sebastian Vettel leader del Mondiale e sulla Ferrari capace di trasformarsi in lepre famelica così brevemente, ritrovandosi in testa anche nei Costruttori con 2 vittorie all'attivo su tre disponibili. In Australia Mercedes aveva lamentato problemi di gestione con la gomma Ultra soft, facendo emergere i primi segnali di allarme poi confermati dalle successive corse, con la pesantezza della W08 a mettere in crisi le gomme. Ma non solo, una strategia non propriamente indovinata, che aveva visto Hamilton rientrare in pista dietro a Max Verstappen, ha agevolato l'ottimo ruolino di marcia accumulato da Seb che, grazie anche ad una strategia azzeccata da parte del muretto Ferrari, è poi volato verso un insperato successo a Melbourne.

Poca lucidità nelle scelte strategiche

Quello che sembrava un caso quasi fortuito si è invece confermato come problema potenzialmente cronico nei due Gp successivi, con una

Mercedes non lucida nell'operare la fase strategica a differenza di una Ferrari che sembra aver ritrovato il clima e la mentalità dell'epoca dei grandi successi. La W08 soffre molto il passo lungo unitamente al carico di benzina, ritrovandosi con un maggior peso rispetto alle iniziali aspettative ed andando così incontro ad un passo gara "affaticato", perdendo terreno soprattutto in uscita dalle curve e lamentando, inoltre, problemi al retrotreno. James Allison sembra già intenzionato ad avviare un piano di sviluppo che, stando a recenti indiscrezioni, potrebbe vedere addirittura la revisione delle fiancate (peraltro molto rastremate) a partire dal Go di Spagna.

Gran stato di forma sul giro secco

Nei test infra campionato andati in scena in Bahrain Mercedes ha confermato lo stato di forma sul giro secco, vedendo Hamilton primo nel day 1 e Bottas nel day 2, nonostante un problema allo sterzo sulla W08 del finlandese prontamente risolto dai tecnici della casa con la stella a tre punte. Il team tedesco ha completato oltre 220 giri nell'arco della due giorni, dove ha colto l'occasione per girare senza la 'famigerata' appendice aerodinamica T-Wing, staccatasi in ben due occasioni sulla W08 del finlandese nelle prove libere tra Cina e Bahrain. I maggiori dati circa le gomme raccolti dal team Mercedes, stando a quanto dichiarato da Hamilton, dovrebbero aiutare con molta probabilità il team di Brackley a guadagnare terreno in gara già a partire dal prossimo appuntamento di Sochi. Wait and see. ●

SUTTON-IMAGES.COM

Mercedes

IL TEAM TEUTONICO DOPO TRE ANNI DI DOMINIO ASSOLUTO VEDE IL PROPRIO REAME INSIDIATO DA UNA FERRARI VELOCE, REATTIVA E FAMELICA. SCOPRIAMO PUNTI DEBOLI DEI CAMPIONI IN CARICA



PROSSIMO GP

30 APRILE

**IN BAHRAIN
VIA ALLE ORE
14.00 DIRETTA
SKY E DIFFERITA
RAI ORE 21.00**

Circuito Sochi
5848 m / 53 giri / ore 14,00

I PRIMATI

In prova: N.Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'35"337, media 220,825 km/h

In gara: N.Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'39"094, media 212,452 km/h

Distanza: L.Hamilton (Mercedes W05 H, 2014) 1H31'50"744, media 202,346 km/h

IL GP SU SKY SPORT F1 E SULLA RAI

VENERDÌ 28 APRILE

SkySportF1	libere 1	9.00
SkySportF1	libere 2	13.00
RaiSport	libere 1	13.30
RaiSport	libere 2	17.30

SABATO 29 APRILE

SkySportF1	libere 3	11.00
RaiSport	libere 3	15.30
SkySportF1	Qualifiche	15.35
SkySportF1	Qual. replica	17.00
		19.00
		21.00
		22.45
Rai2	Qualifiche	17.55

DOMENICA 30 APRILE

SkySportF1	Gara	14.00
SkySportF1	Gara replica	17.00
SkySportF1	Gara sintesi	20.30
		23.00
Rai1	Gara	21.00

IL GP CON

**AUTO
SPRINT**

Diretta delle prove e della gara da venerdì 28 a domenica 30 aprile su www.autosprint.it e su [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

di Alessandro Gargantini

SULLA SF70H ANTONIO RITROVA LO SMALTO E VA OLTRE IL DOPPIO CRASH CON LA SAUBER AL GP DI CINA. AMMETTE: «SALIRE SULLA FERRARI DA SEMPRE UNA SCOSSA ENORME»

Nemmeno dieci giorni dopo il Gp di Cina a Shanghai, Antonio Giovinazzi è sceso nuovamente in pista, tornando al suo programma originario, per una giornata di test con la Ferrari. Avendo disputato solo due Gp, il terzo pilota della Casa di Maranello ha potuto conservare lo status di rookie e ha preso il volante nella prima delle due giornate previste sul circuito di Sakhir, accanto a Sebastian Vettel. Il tedesco ha dedicato il primo giorno ai test di sviluppo degli pneumatici Pirelli, ottenendo proficui riscontri per la Casa Italiana, mentre il secondo ha svolto il programma di prove pianificato dalla Ferrari in continuità con quanto già testato il giorno prima da Giovinazzi.

Subito in forma con la Rossa

Il pilota italiano è riapparso in rosso nella giornata di sabato mattina precedente il Gp del Bahrain. Dopo una brevissima capatina nella paddock della Formula 2, dove si è intrattenuto soprattutto alla Prema e alla Arden, dove ha ritrovato l'amico Sean Gelael, Antonio si immediatamente diretto al box Ferrari per una vera full immersion. Allineatissimo nel lavoro delle prime guide, il 23enne pugliese ha poi vissuto in simbiosi con loro nel resto del vittorioso fine settimana, portandosi con se

LAVORO PROFICUO NEI TEST

Nei test collettivi andati in scena subito dopo la disputa del Gp del Bahrain, Antonio Giovinazzi ha effettuato un lavoro prolifico sulla Ferrari SF70H

anche nella giornata di prove il positivo effetto del successo di Vettel. Tantissime motivazioni, ambiente caricato a mille nel morale, e quasi 100 giri in totale ossequio delle disposizioni del muretto box.

Tante le differenze tra Ferrari e Sauber

Senza alcun assillo di cercare il tempo a sensazione, è comunque venuto il 2° tempo assoluto della sua giornata, alle spalle di Lewis Hamilton. L'italiano ha utilizzato un solo treno di Ultrasoft. Inevitabile che lo sguardo di Antonio fosse particolarmente luminoso, al termine di una giornata così. *«Ritornare in pista con la Ferrari è stata una grandissima emozione. Salire su questa macchina dà sempre una scossa enorme. Oggi è stata una giornata speciale. Il passaggio da Sauber a Ferrari è molto marcato, visto che sono due vetture profondamente diverse».*

100 giri e un 2° tempo: test superato

Il responso della pista non ha deluso lo staff tecnico della Ferrari. Giovinazzi ha fatto un sintetico bilancio, spiegando che sia dal punto di vista tecnico sia da quello puramente fisico, tutto è filato liscio: *«Alla fine è stata una giornata positiva, abbiamo svolto il piano di lavoro che ci eravamo posti, compiendo quasi 100 giri. Sono soddisfatto anche dal punto di vista fisico, dato che la giornata in cui sono sceso in pista era particolarmente calda per quel che concerne le temperature».* Per Antonio Giovinazzi è stato certamente utile scendere in pista a breve distanza dalla controversa apparizione di Shanghai. Antonio è parso molto concentrato, mentalmente libero da ogni condizionamento, mostrando la tranquillità e serenità che lo ha sempre contraddistinto.

Mercedes davanti a tutti

Le due Mercedes si sono rivelate le più rapide in pista in entrambe le giornate. Il martedì Lewis Hamilton con 1'31"358 ha rifilato poco più di sei decimi a Anto-

nio Giovinazzi, mentre il giorno seguente Valtteri Bottas, che con 1'31"280 ha siglato in assoluto il giro più veloce, ha preceduto Vettel di poco meno di tre decimi. Riconosciuto il valore relativo ai tempi dati i piani di lavoro differenziati, sono apparsi particolarmente a loro agio Ricciardo e Grosjean nella prima giornata e Sainz e Vandoorne nella seconda. Oltre ad Giovinazzi, le luci sono state puntate su diversi development drivers. Sean Geale ha debuttato con la Toro Rosso, mentre Alfonso Celis jr si è rivisto con la Force India. Il mercoledì a sorpresa Paffett è salito sulla Williams, mentre come da attese Sirotkin è sceso in pista con per la Renault. ●

COLOMBO



COLOMBO



vinazzi

SUTTON-IMAGES.COM

IL PASSAGGIO
DALLA SAUBER
ALLA FERRARI È
MOLTO MARCATO,
VISTO CHE SONO
DUE VETTURE
PROFONDAMENTE
DIVERSE

ANTONIO GIOVINAZZI

”



di Alessandro Secchi



LA PRESSE

Contrasto Force India

Il campionato del mondo 2017 è iniziato da tre corse e sono proprio tre i team che hanno portato, finora, entrambe le vetture sempre a punti. Oltre alle dichiarate contendenti al titolo Mercedes e Ferrari, con le rispettive W08 ed SF70H, l'unica squadra ad aver concluso con entrambi i piloti nei punti nei Gp di Australia, Cina e Bahrain è la Force India con la sua VJM10. Un risultato ancora una volta sorprendente per un team che naviga tra budget ridotto da una parte e problemi fiscali di Vijay Mallya dall'altra, che certo non aiutano e pongono dubbi sul futuro della squadra. Nonostante questo, il team indiano riesce sempre a stupire.

Sempre a punti sinora

Sergio Pérez ed Esteban Ocon hanno portato a termine i primi tre appuntamenti della stagione, arrivando sempre nella top ten: risultato non sempre scontato al sabato sera. Se il messicano ha portato in qualifica la monoposto in Q3 nelle gare di Melbourne e Shanghai, a Sakhir l'uscita dalla Q1 pareva anticipare una domenica difficile. Invece, con un'ottima partenza e la solita costanza in un circuito che apprezza (e sul quale è andato a podio nel 2014), Pérez è risalito fino alla settima posizione: la seconda per gli "umani" dietro ai top team e alla Williams di Felipe Massa. Da notare, tra l'altro, che

NONOSTANTE I PROBLEMI GIUDIZIARI DEL SUO BOSS VIJAY MALLYA LA SQUADRA IN ROSA STA OTTENENDO RISULTATI PIÙ CHE DIGNITOSI E FINORA È ANDATA SEMPRE A PUNTI CON ENTRAMBE LE MONOPOSTO, COME FERRARI E MERCEDES



LA PRESSE





DIGNITOSI E ORGOGLIOSI

In questo inizio di Mondiale F.1 le "Pantere rosa" Force India, sopra, stanno ottenendo risultati più che dignitosi con Esteban Ocon e Sergio Perez, a fianco. Questo, nonostante i (grossi) guai nei quali si dibatte il boss Vijay Mallya, sotto

ad eccezione dell'unica Red Bull arrivata al traguardo, in quinta posizione (a Melbourne quella di Verstappen, a Sakhir quella di Ricciardo), le altre sei posizioni nelle prime sette del Bahrain sono identiche a quelle del Gp d'Australia. Con Pérez, quindi, 7° anche nell'appuntamento inaugurale. In mezzo il Gp della Cina, nel quale Sergio ha portato a casa due punti con la nona posizione finale, dietro sempre ai top team ma anche alla Toro Rosso di Carlos Sainz e alla Haas di Kevin Magnussen.

Per quanto riguarda Esteban Ocon, il suo finora è un percorso netto: il giovane francese, new entry del team al posto di Nico Hulkenberg a partire proprio da questa stagione, ha concluso tutti e tre i primi Gran Premi con la medesima posizione, la decima, che gli garantisce i primi tre punti in classifica piloti in confronto ai 14 del compagno più esperto. Per quanto riguarda la qualifica, Esteban ha pagato dazio rispetto a Pérez, essendo eliminato dalla Q1 in Cina e dalla Q2 in Australia e Bahrain. Approfittando però di una VJM10 affidabile e dei ritiri incorsi nelle posizioni davanti, alla fine il risultato è stato portato a casa: ed è quello, sicuramente, che conta più di tutto.

Esempio di efficienza

Si parla da anni di contenimento dei costi e di budget cup: sotto questo aspetto la Force India rappresenta un esempio di efficienza eccezionale. Il team indiano, infatti, con il penultimo budget stimato del 2016 ha ottenuto il quarto posto nel campionato costruttori. E non si parla di differenze minime: il budget stimato della compagine di VJ Mallya si aggirava intorno ai 105 milioni di euro, superiore solo ai 100 della Manor, che purtroppo sappiamo non essere più presente in griglia. Se guardiamo i tre top team, ovvero quelli giunti davanti in classifica costruttori nella passata stagione, scopriamo che Mercedes ha speso circa 310 milioni di euro, la Red Bull 252 e la Ferrari, giunta terza nel mondiale, addirittura 385. Quasi quattro volte quanto speso dalla Force India, che ha investito anche meno della Williams (123 milioni) giunta alle sue spalle nel mondiale con 138 punti contro 173.

Un risultato che prosegue il trend positivo partito con l'introduzione dell'era ibrida. Il 2016 è sì l'anno migliore del triennio, ma non bisogna dimenticare che Force India dal 2014 è in netto miglioramento: sesto posto nel primo anno ibrido con il penultimo budget della griglia (circa 75 milioni di euro), 5° nel 2015 con 130 milioni, terzultimo importo investito su dieci team. Non si tratta, quindi, di un fuoco di paglia, ma del risultato di un metodo di lavoro che funziona e anche bene.

Ciò che impressiona è il fatto che il team riesca a progredire sistematicamente da un certo punto in poi della stagione nonostante le ridotte risorse o a fronte di inizi in sordina, come capitato nel 2015. La domanda che ci si può porre è "Cosa farebbe la Force India con lo stesso budget di Mercedes e Ferrari?". Difficile dare una risposta: non è certo scontato che moltiplicando il budget i risultati ne gioverebbero in modo direttamente proporzionale. Resta il fatto che la Force India è una realtà che funziona con un budget che niente ha a che vedere con quello dei grandi colossi, e per questo ogni punto conquistato è assolutamente meritato.

Punto di domanda su Mallya

Paradossalmente, l'unico dubbio che si ha in un team come quello indiano è quello relativo al suo uomo immagine, quel Vijay Mallya che da ormai un anno non può muoversi dal Regno Unito visto il ritiro del passaporto, e che proprio la settimana scorsa è stato arrestato in relazione ai suoi problemi fiscali in terra d'origine. Lo stato indiano lo sta pedinando da tempo per il crack della sua compagnia aerea, la Kingfisher Airlines (storico sponsor del team), il cui fallimento ha creato un buco incredibile presso gli istituti bancari nazionali: si parla di circa 1 miliardo e 300 mila dollari di mancati pagamenti tra tasse ed altri adempimenti spalmati su un totale di diciassette banche. VJ viene ormai visto solo alle presentazioni delle nuove vetture e, come l'anno scorso, nel Gran Premio di Gran Bretagna che si corre a Silverstone. Per il resto, la situazione di Mallya è sicuramente poco felice e fortunatamente, per ora, non ha avuto ripercussioni sulle prestazioni del team.

Viste le vicissitudini di pochi giorni fa (Mallya è stato trattenuto dalle autorità per qualche ora, poi è stato rilasciato su cauzione di 770.000 euro), viene sicuramente in soccorso la sponsorizzazione con Bwt, azienda austriaca leader nei sistemi di purificazione e trattamento dell'acqua che ha colorato, o forse è meglio dire sconvolto, la livrea della VJM10, rendendola completamente rosa e suscitando le reazioni più disparate tra media, appassionati e i social, con l'hashtag #PinkPanther ormai in voga durante il week-end. Un cambio radicale, simbolo della forza della nuova partnership: un altro punto a favore di un team che continua a stupire e sembra non aver intenzione di smettere. ●



PAPERONI E... PAPERINI DEL CIRCUS

POS.	TEAM	COSTI/EURO	PUNTI	COSTO PER PUNTO
1.	Mercedes	310.000.000	765	405.229
2.	Red Bull	252.000.000	468	538.462
3.	Ferrari	386.000.000	398	969.849
4.	Force India	105.000.000	173	606.936
5.	Williams	123.000.000	138	891.304
6.	McLaren	217.000.000	76	2.855.263
7.	Toro Rosso	117.000.000	63	1.857.143
8.	Haas	117.000.000	29	4.034.483
9.	Renault	176.000.000	8	22.000.000
10.	Sauber	111.000.000	2	55.500.000
11.	Manor	100.000.000	1	100.000.000

VERSO
GP
RUSSIA

KART SUBITO IN REGOLA

Papà Jos coach di Max ai tempi del kart. L'olandese della Red Bull è cresciuto in kart con l'italiana Crg. In basso il presidente Tinini assieme ai Verstappen

di Arturo Rizzoli



COLOMBO

Max io lo conosco bene

PARLA IL PRESIDENTE DELLA CRG TININI: «VERSTAPPEN FIN DA BAMBINO COL KART SUL BAGNATO ERA IL MIGLIORE DI TUTTI»

«**M**a chi è quel ragazzino sconosciuto che va così forte?». È stato il primo pensiero di Giancarlo Tinini, presidente della Crg, la Casa costruttrice di kart che ha accompagnato Max Verstappen nella sua ascesa, sfolgorante fin dai primi passi, nel karting internazionale. «Max posso davvero dire di averlo visto nascere. Il suo papà Jos e la sua mamma Sophie Kumpen hanno corso entrambi con me e con loro ho sempre avuto rapporti di amicizia. Max lo avevamo messo su un kart a 3 anni, poi lo avevo perso di vista. Lo ritrovai a una seduta di test collettivi della serie internazionale Wsk, quando non aveva ancora compiuto 12 anni e non poteva nemmeno correre col kart che stava guidando. In quelle oc-

casioni potevano girare anche piloti che non erano ancora entrati nel giro delle gare internazionali, e quel ragazzino mi colpì per come viaggiava in mezzo a gente più esperta di lui. Pensai: "Uno così non me lo devo assolutamente fare sfuggire". Finite le prove lo seguii e mi trovai di fronte a Jos. Dati i rapporti, non era il caso di usare giri di parole, dissi: "Jos, tuo figlio lo voglio nella mia squadra!". Ci accordammo subito. E i risultati confermarono la validità della scelta». (Max vinse un Europeo nella KF monomarcia; mentre nella KZ categoria col cambio conquistò sia l'Europeo sia il Mondiale, ndr).

- Che cosa ti colpì in questo ragazzino che doveva ancora maturare?

«Mostrava un eccezionale controllo del

GETTY IMAGES

mezzo, anche a gomme fredde. Aveva una grandissima sensibilità, una dote che appena si trovava a correre sul bagnato emergeva in modo evidente e gli permetteva di fare la differenza. Del resto, oggi basta guardarlo correre nei Gp di F.1 con la pioggia: mentre gli altri sono alle prese con grosse difficoltà, lui riesce a percorrere delle traiettorie lineari e pulite, come se fosse la cosa più naturale di questo mondo. Si tratta di una dote innata di Max. Quando in una delle prime gare che fece con noi si trovò a disputare una corsa sull'acqua, era guardingo perché lottava in mezzo a gente più esperta di lui, ma padroneggiava il mezzo con una sicurezza disarmante, per gli avversari».

- D'accordo il talento naturale, ma che ruolo ha giocato papà Jos?

«Max non si è mai trovato di fronte un padre morbido. Jos è stato duro e al tempo stesso determinante per la sua crescita. Quando era necessario, sgridava Max e a volte alzava la voce. Qualcuno sostiene che Jos abbia persino picchiato il figlio; io, che li avevo sotto la mia tenda, posso assicurare che non è mai successo. È invece vero che, quando papà Jos parlava, Max lo ascoltava con gli occhi spalancati, come se avesse paura di perdere anche solo una virgola delle spiegazioni che riceveva. Secondo me, Max ha la determinazione del papà e l'intelligenza della mamma. Ribadisco che entrambi i suoi genitori sono stati miei piloti... Max è uno che, fin da ragazzino, rimaneva freddo anche in momenti più difficili. Jos è uno più caldo».

- Nel mondo del kart si racconta che, quando mamma Sophie chiese al padre un kart, non solo il nonno di Max accontentò la figlia, ma le regalò addirittura una pista di kart. Che cosa c'è di vero?

«È una leggenda metropolitana. Mettiamo le cose a posto. La pista di belga di Genk, che è poco distante da casa dei Kumpen, è di proprietà della municipalità locale e il papà di Sophie creò una struttura per prenderla in gestione, così sia Sophie, sia il fratello andavano tantissimo in kart. Al di là di tutto quel che si dice, il talento di Max è fuori discussione». ●





GIOCA IL TUO CODICE CON PREMI DA GOL!

IN PALIO UN VIAGGIO ALLE MALDIVE
E FINO A 500.000€ DI BUONI CARBURANTE.

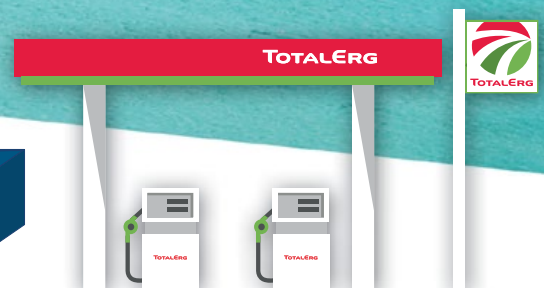


Palm Beach Resort & spa
Maldives

PARTECIPA AL CONCORSO TOTALERG E VINCI PREMI DA GOL.

DAL 20 FEBBRAIO GRATTA LA CARTOLINA CHE TROVI OGNI LUNEDÌ
CON IL CORRIERE DELLO SPORT-STADIO E TUTTOSPORT, O GIOCA
IL CODICE CHE OTTieni FACENDO RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€
CON CARTA FEDELTA' BOX PIU' TOTALERG.

IN PALIO 500.000€ IN BUONI CARBURANTE E UN SOGGIORNO
ALLE MALDIVE DI UNA SETTIMANA PER DUE PERSONE PRESSO
IL PALM BEACH RESORT.





Super Formula è il vero vivaio

VANDOORNE VIENE DA LÌ. E ORA CI CORRE GASLY, CHE SFIDA LOTTERER E CASSIDY, IN UNA SERIE DA URLO. ECCO PERCHÉ

Piacchia o no, dal punto di vista dei volti nuovi quest'anno la F.1 sembra avara assai. Il solo debuttante annunciato, atteso e certificato, è stato il canadese Lance Stroll. Uno sul quale e contro il quale si continua a parlare e spesso a sparare, forse perché è bello, ricco e snello. Fatto sta che il baby in qualifica comincia a mostrarsi sempre più a suo agio, mentre in gara - se solo smettessero di tamponarlo subito vedi Perez e Sainz in Cina e Bahrain -, di belle figure ne potrebbe fare a pacchi.

L'altro fresh rookie, il nostro Antonio Giovinazzi, con la Sauber, da riserva di Wehrlein ha fatto buone cose nei primi test in Spagna, ottime nel weekend di gara in Australia e pessime in Cina, sbattendo due volte, in qualifica e in gara. Ma Bon Giovi ha già dimostrato che le qualità vere le ha e per lui un futuro in F.1 ci sarà. Resta da vedere nel dettaglio quando, come e con chi, anche se la panchina Ferrari, da terzo uomo, resta comunque la base nobile da cui attendere buone e meritate nuove.

Okay. Fine. E gli altri? No, cioè, possibile che quanto a giovani promesse o comunque alla voce talenti interessanti e da provare, la F.1 in tutta l'estensione del globo terracqueo non abbia altri cui pensare e da scodellare sull'asfalto?

Certo, in F.2 Leclerc sta facendo faville. In gara-2 in Bahrain sembrava Hamilton ai suoi tempi in Gp2. E pure Ghiotto ha messo fieno in cascina, mentre Fuoco per ora s'è distinto solo sul giro secco in prova. Comunque, a ben guardare, il talentificio vero e puro balla altrove.

Il luogo fatato in cui un folto manipolo di professionisti puri si sfida in monoposto, con velocità da F.1, ingaggi alti, sponsor da urlo e supporto delle Case esiste davvero, si chiama Super Formula ed è la formula cadetta del Sol Levante. Erede del glorioso campionato di F.2, poi F.3000, quindi F.Nippon nonché per l'appunto Super For-

mula, che si disputa in Giappone, nell'arco di sette gare.

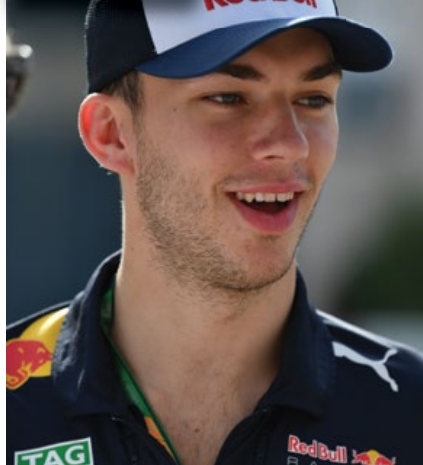
La prima si è corsa questa domenica a Suzuka e ha visto la vittoria dell'ex F.1 Kazuki Nakajima -, 32enne figlio di Satoru - secondo di Senna alla Lotus nel 1987 -, e fratello di Daisuke, pure lui della partita.

Ma a rendere la Super Formula tosta i nomi sono pure altri. Primo su tutti il 21enne francese Pierre Gasly, campione Gp2 in carica e punta di diamante Red Bull Junior, ossia il pilota che lo scorso anno ha battuto Giovinazzi e, per ciò stesso, il giovane che più di tutti meriterebbe l'accesso in F.1. Chi lo scorso anno lo ha visto a Spa infilare a Eau Rouge chiunque in qualsiasi modo, non può che confermare.

E c'è dell'altro. In Super Formula continua a militare dopo essersi rilanciato proprio dal Giappone - da 15 stagioni, avendo debuttato nel 2003 in F. Nippon -, il 35enne tedesco André Lotterer, iridato nel Wec, tre volte al top nella 24 Ore di Le Mans e campione F. Nippon 2011 con un incredibile totale di 117 gare disputate. E ci son dentro pure il 25enne svedese Felix Rosenqvist, una vera stella, nel 2015 al top con la

SUTTON-IMAGES.COM

Pierre Gasly, 21enne campione in carica Gp2 e riserva di lusso in Red Bull, ha scelto di correre in Super Formula, come fece Vandoorne nel 2016



Prema nell'Euro F.3 nonché a Macao, race winner nell'Indy Lights e in Blancpain nel 2016, e in pole e a podio in F.E, e la star Gt Jann Mardenborough, 25enne britannico del vivaio Nissan Academy.

Infine, per gradire, il 22enne neozelandese Nick Cassidy, campione giapponese di F.3 due anni fa, lo scorso anno 4° nell'Euro F.3 e due veterani provenienti dalla F.1, il locale Kamui Kobayashi e l'indiano Narain Karthikeyan. Gli altri, per un totale di 19 al via, sono giapponesi provenienti dalla F.3, giovani, veloci e ben supportati. Compreso il campione in carica Yuji Kunimoto.

Non a caso la Yokohama, monofornitrice di gomme, investe molto e mette a disposizione un prodotto con prestazioni da F.1, tanto che quest'anno nei test di interstagione a Suzuka Lotterer ha girato in 1'35"1, eguagliando il giro più veloce di Vettel in gara nel Gran Premio 2016.

E c'è dell'altro. Le monoposto sono invariabilmente Dallara, mentre i motori ammessi restano due, i turbo 4 cilindri da 540 cavalli di Toyota e Honda, praticamente tali e quali a quelli in lizza nel campionato giapponese Gt, che si disputa in 8 gare a date non concomitanti.

In poche parole, si economizza al massimo, assicurando il miglior guadagno possibile ai piloti professionisti che possono militare in entrambe le serie, ottimizzando gli ingaggi. A tutti gli effetti, è il modo migliore di vivere una specie di F.1 pret a porter, in attesa che finalmente arrivi la vera chiamata nella massima formula.

Non a caso lo scorso anno il fortissimo belga Stoffel Vandoorne è stato parcheggiato in Super Formula dalla McLaren, con la quale era andato a punti nella sola gara effettiva in F.1, disputando 9 corse in Giappone, vincendone 2 ma giungendo solo 4°, dietro a Kunimoto, Lotterer e Sekiguchi.

In poche parole, quando vedete che in due casi su tre i rimpiazzati in F.1 privilegiano un post-trentacinquenne neo pensionato, vedi Massa e Button, non pensate che sia il serbatoio di talenti a esser vuoto. Certe volte da parte dei team manca solo un pizzico di lungimirante coraggio.

Perché in realtà di talenti giovani e interessanti ce ne sono eccome.

E tanti di loro corrono in Giappone. ●

PARTITA IVA?



* Sul prezzo alla pompa della Stazione di Servizio prescelta.

Voil@': la carta pensata per chi ha la partita IVA.

- **Semplice.** Se hai la Voil@' card non c'è bisogno di scheda carburante, contanti o bancomat. E con la fattura elettronica, semplifichi la gestione amministrativa.
- **Conveniente.** Per te 2 cent/litro di sconto* e paghi venti giorni dopo con addebito sul C/C.
- **Sicura.** Hai un tetto massimo di 1.200 € al mese, puoi gestire fino a 3 carte e controllare tutte le transazioni su www.totalerg.it

PER AVERLA VAI SU TOTALERG.IT. COSA ASPETTI?

TOTALERG

LA SFIDA LANCIATA DA ALONSO - OSPITE INDYCAR GIÀ IN ALABAMA - ALLA INDY 500 SUSCITA CLAMORE RIPROIETTANDO SULLA CLASSICA UNA LUCE DA EVENTO MONDIALE

di **Marco Cortesi**

È tornata l'era dei piloti tuttofare? L'era dei campioni che, attratti dal clamore delle grandi vittorie e dalla promessa di entrare nei libri di storia, affrontano sfide al limite dell'impossibile. Della voglia di infrangere record indipendentemente da considerazioni su budget, contratti e clausole. Della velocità, punto e basta. La decisione da parte di Fernando Alonso di prendere parte alla 500 Miglia di Indianapolis ha portato una ventata d'aria fresca in tutto il mondo del motorsport, oltre a mettere davanti allo spagnolo una sfida quasi unica nel suo genere. L'avventura di Alonso a Indy sarà per molti versi simile a quelle dei piloti degli anni d'oro, di quei tempi andati che oggi molti rimpiangono, a volte anche a sproposito. Si tratterà di scoprire un mondo completamente diverso al di là dell'oceano, che lo vedrà abbandonare una realtà conosciuta e in parte rassicurante, per quanto problematica vista la situazione delle McLaren-Honda. Trovando un modo diverso non solo di interpretare lo sport automobilistico, ma anche di guidare e ragionare in pista. Fuori Montecarlo, con tutta l'esclusività del Principato, e dentro Indianapolis, il regno dell'inclusività, della voglia di avvicinare la gente alle corse e delle centinaia di migliaia di tifosi in festa. Ad attendere Fernando, uno dei tracciati più difficili al mondo. Un ovale, ma diverso dagli altri ovali. Una pista affascinante ma tremendamente crudele. Un circuito che sa punire come nessun altro sia chi gli si presenta con arroganza, sia chi è troppo debole. Da affrontare con polso. Un organismo vivente, come sosteneva Al Unser, dotato di una vita autonoma e particolari simpatie e antipatie. Chissà se Alonso gli andrà a genio.

**SORPASSERÀ PIÙ
AUTO IN UN MESE
CON NOI CHE IN
TUTTA LA SUA
CARRIERA DI F.1**

GRAHAM RAHAL



Un team che non lascia nulla al caso

Per cominciare, il team scelto è senza dubbio il migliore possibile. L'Andretti Autosport si è rivelato negli ultimi anni una superpotenza dello Speedway, conquistando il successo per due volte nelle ultime tre edizioni. Dopo la debacle del 2011, con due vetture non qualificate, la compagine diretta da Michael Andretti ha messo in atto una strategia senza compromessi, investendo tempo e denaro per tornare al vertice. A livello ingegneristico, i passi avanti sono stati enormi, e al di là dell'imprevedibilità ti-

Conq entusias

**POTERLO AVERE
IN PISTA INSIEME A
NOI RENDERÀ QUEL
GIORNO UN GRANDE
GIORNO PER
IL MOTORSPORT
E NON SOLO
LA INDYCAR**

JUAN PABLO MONTOYA



L'IMMENSITÀ DELLO SPEEDWAY ATTIRA NANDO

A destra, Alonso già mette la firma sul suo status da prossimo pilota Indycar, nel corso della sua prima uscita di domenica scorsa, in Alabama, in occasione della terza gara stagionale della serie



wistador

mante





pica di Indy, i risultati si sono visti. Nel 2013 sono arrivati un secondo ed un terzo posto: solo la safety-car ed un gran finale di Tony Kanaan ci hanno messo lo zampino. L'anno successivo, la conquista di quattro delle prime sei posizioni, con Ryan Hunter-Reay vincitore e Kurt Busch, pilota Nascar al debutto assoluto con le ruote scoperte, sesto al traguardo. L'anno scorso, l'incredibile (e fortunosa) vittoria di Alexander Rossi, uno che fino a due mesi prima non aveva mai visto un ovale in vita sua, ed il secondo posto di Carlos Munoz. Come "coach" è stato arruolato Gil De Ferran, campione Cart e vincitore di Indy nel 2003, mentre al muretto ci sarà Michael Andretti in persona: da team manager ha avuto sul catino dell'Indiana molta più fortuna che da pilota mettendo in mostra una classe unica. Un modo come un altro per sfatare la "maledizione degli Andretti" che ha visto lui e suo padre Mario veder svanire più volte dei successi di fatto già in tasca, anche nelle ultimissime fasi. Merita una menzione anche la collaborazione di Stefan Wilson, che aveva racimolato il budget necessario ma ha rinunciato alla chance di correre con un pacchetto Honda ed il supporto di Andretti per propiziare l'operazione-Alonso. Il fratello minore del compianto Justin Wilson avrà però la possibilità (non da poco) di disputare con Andretti la prossima edizione della 500 Miglia.

Il programma di avvicinamento

Il primo contatto arriverà in fretta. Un "assaggio" si avrà già il prossimo 3 maggio, subito dopo il Gran Premio di Sochi. Un buon primo contatto potrà già fare molto: dopotutto, Alonso è uno dei migliori piloti al mondo, in piena forma, appassionato ma soprattutto affamato. Prima di tutto dovrà superare le quattro fasi di "svezzamento" dei debuttanti che lo porteranno, per poter essere autorizzato a prendere

UNA SFIDA STUPENDA E RICCA DI INSIDIE MA CON IL MAESTRO GIUSTO

Lo sguardo di Alonso, sopra, sembra concentrato e ben consapevole delle insidie che comporta debuttare a Indy con la pressione del risultato, ma dalla sua ha comunque la classe e il know-how dell'Andretti Autosport, col patron Michael che sarà al suo fianco

MA LA CLASSE NEL MIRINO È LA GT

Ojeh: McLaren forse a Le Mans

«Fernando è un grande pilota che soffre da anni. Tutti i piloti vogliono vincere e lui anche più di altri. Vuole la Tripla Corona. Io gli ho detto che era un pazzo a voler andare a correre a Indianapolis: non ha mai corso su un ovale e non ha mai fatto una gara di quel tipo. Abbiamo parlato e chiesto un'opinione anche con Juan Pablo Montoya che ci ha detto di non inquietarci e che Alonso si adatterà facilmente. Fernando però sogna anche di vincere a Le Mans». Già, la mitica 24 Ore. Spiega Ojeh: «A titolo personale mi piacerebbe tornare a Le Mans con la McLaren ma in Gt. Fernando, invece, pensa a una LmP1. Penso che non si può continuare a lasciare una contro l'altra Ferrari e Porsche, dovremmo prima o poi entrare anche noi in questa sfida, anche se al momento non c'è alcuna decisione in merito. Ora come ora, infatti, la nostra unica priorità è quella di avere un buon motore per la Formula Uno... Non possiamo continuare ad andare avanti così. La delusione sotto questo punto di vista è enorme, soprattutto per la Honda. Ci avevano fatto molte promesse e ora sono i primi a essere desolati per la situazione».

VORREI RIPORTARE
LA McLAREN
A LE MANS
MA IN GT, MENTRE
ALONSO PENSA
ALLA CLASSE LMP1

MANSOUR OJEH



Alonso? Sarà un protagonista

LUCA FILIPPI, ULTIMO ITALIANO IN ORDINE DI TEMPO AD AVER SAGGIATO UN OVALE, NON HA DUBBI: LO SPAGNOLO HA MEZZI E CLASSE PER FARCELA

Luca Filippi è stato l'ultimo italiano in ordine di tempo ad avere affrontato pronti-via la sfida di un ovale (a Phoneix), con l'attuale generazione di vetture.

- Cosa ne pensi della decisione di Alonso?

«Sono contentissimo della decisione di Alonso. Sarebbe fantastico se la 500 Miglia di Indianapolis potesse tornare, come era una volta, una gara appetibile per piloti di F.1, per chi ha il coraggio di farla, per campioni di varie discipline del motorsport. Ed è fondamentale avere un personaggio del calibro di Alonso che ha riaperto questa porta. Magari, con dei calendari con meno concomitanze, più piloti seguirebbero la sua strada».

- Ci sarà fisicamente il tempo di fare tutto?

«Assolutamente sì, il tempo c'è. Il paragone migliore è quello con Jacques Villeneuve, che dopo molti anni di stop fece nel 2014 una gara dignitosa, arrivando nonostante una vettura non al top 14°, nel giro del vincitore. A dispetto del fatto che fosse quasi un "pensionato", con un motore più fresco sarebbe sicuramente entrato in top-10. È vero che Alonso non conosce la tattica di gara degli ovali e deve scoprire un mondo nuovo, ma è un pilota in piena attività, e avrà tante sessioni

per superare i vari ostacoli».

- Indy può fare male, ma è davvero possibile procedere per gradi?

«Tutti ti dicono che devi rispettare Indy, altrimenti ti morde, però quella tra la deferenza assoluta ed il rispetto con la giusta sfrontatezza è una linea molto sottile. Ci si può arrivare per gradi, è vero, ma è il ritmo iniziale che fa la differenza. Non puoi pensare come in un circuito normale di iniziare piano. Andare piano su un ovale non esiste. L'ovale o è on o è off, e l'acceleratore è la tua unica arma. Perfino le traiettorie sono a volte secondarie. Non ci si può permettere di guardarsi intorno, è pericoloso: devi uscire dai box e andare subito forte».

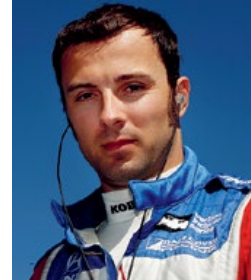
- A chi ci si può ispirare quanto a primo approccio con Indianapolis?

«Tutti a Indy dicono che il miglior approccio è stato quello di Montoya. Si è presentato al programma rookie e al 1° giro è passato in pieno, arrivando con la macchina di traverso in curva 1 prendendo un grosso rischio. Ma da lì in poi non ha più alzato il piede finché non ha vinto la gara, due settimane dopo. Munoz è un altro esempio. Lui affronta Indy con la stessa sfrontatezza, e con un coraggio che altri non hanno. E' stato il primo della nuova generazione a scendere sistematicamente sotto la linea bianca sotto la curva, mentre prima sembrava fosse impossibile senza finire a mu-

ro. Lui sfiorava l'erba tutti i giri e ha ottenuto risultati di grandissimo livello, anche se magari sugli altri circuiti fatica di più...».

- Quali sono gli elementi più impressionanti per chi si avvicina agli ovali?

«L'ovale ha una componente-paura che ormai nessun'altra competizione può dare. Quando sei una monoposto, con l'aria contro, è incredibile la leggerezza della macchina, che "galleggia" da una parte all'altra. E la pista è stretta, ancora di più quando ci sei dentro. E' anche incredibile la turbolenza che generano le altre vetture. La macchina, specie in gara quando il gruppo si apre a ventaglio, si muove continuamente. Un po' come



quando si sorpassa un camion in autostrada, ma a quasi 400 km/h. Anche per questo ci sono le giornate dedicate alle prove in gruppo dove si gioca, ci si sorpassa. Alonso dovrà sforzarsi nel pensare molto a quello, non lavorando esclusivamente da solo. Imparare a sorpassare ma anche essere sorpassato, lasciando lo spazio giusto senza perdere troppa velocità...».

- A livello di set-up? Quale sarà l'impatto?

«Sicuramente a livello di set-up converrà seguire quello che fanno gli altri, ed il team è il migliore possibile ad Indy. Per quanto riguarda il weight jacker, che sposta la ripartizione del peso sugli angoli opposti dell'auto, si tratta di uno strumento che, anche se agisce sull'escursione dell'ammortizzatore, ha un effetto simile a quello del settaggio diff utilizzato in F. 1. Per Alonso, almeno in questo caso, sarà una transizione naturale, più di quanto sembri...».

VOGLIA DI INIZIARE A FARE SUL SERIO

Fernando Alonso immortalato nell'abitacolo della monoposto di Marco Andretti. Lo spagnolo correrà con una vettura del team Andretti. In alto, Luca Filippi





il via, a compiere almeno 15 giri consecutivi ad oltre 220 miglia orarie di media (354 km/h). L'esordio collettivo sarà il 15 maggio, il giorno successivo al Gran Premio di Barcellona, e le prove continueranno fino a venerdì 19, con i piloti che andranno a girare in solitaria o anche in gruppo per sperimentare scie, turbolenze, attacchi e contrattacchi. Sabato 20 maggio sarà la volta delle prime qualifiche che porteranno, tramite un meccanismo ad eliminazione, i più veloci protagonisti a giocare la pole position domenica 21. Il 22 ancora libere e poi lo stop fino al 25 maggio col tradizionale "carb day", una sorta di warm-up prima dello show. Il 28 maggio, infine, il via della corsa alle 12:20 locali, le 18:20 italiane.

Lo strumento del simulatore

Tra gli strumenti a disposizione di Fernando Alonso ci sarà sicuramente, per accelerare il percorso di apprendimento a Indy, l'utilizzo del simulatore. Ancora non si conoscono i dettagli sul programma da affrontare o sul sistema che utilizzerà, ma si tratta di un campo in cui Dallara, telaista unico della serie, è su livelli di eccellenza assoluta. Visto che non è ancora possibile disporre, nelle sedute coi simulatori professionali, di un'"intelligenza artificiale" che permetta di sperimentare in maniera credibile la bagarre ruota a ruota, quali sono le aree ideali da esplorare per un rookie? «Sicuramente la preparazione di Alonso prevederà un intenso lavoro al simulatore - spiega Andrea Toso, responsabile Ricerca e Sviluppo oltre che del programma Usa della factory di Varano de' Melegari - La simulazione può aiutare ad acclimatarsi con tante situazioni semplici, ma tutt'altro che scontate, che possono portare a delle criticità o a figuracce. A partire, ad esempio, dall'ingresso ai box, quando si scende da curva 4 e occorre frenare uscendo dalla sopraelevata, con una vettura che non ha il differenziale e ha gomme di dimensioni diverse sui due lati. Ma si può anche testare l'uscita dal pit in controsterzo o la corsia d'accelerazione, dove non c'è banking ed il grip è ridotto. L'errore, per chi non è esperto, è dietro l'angolo. Oltre a questo tipo di situazioni, c'è il

FERNANDO SEGUITO

DA ZAK BROWN

Alla gara Indycar in Alabama Alonso s'è presentato in compagnia di Zak Brown, statunitense ed Executive Director di McLaren Technology Group. Sopra a destra, Marco Andretti, figlio di Michael e nipote di Mario oltre che alliere dell'Andretti Autosport, squadra che schiererà Alonso alla Indy 500

lato tecnico, per essere pronti sin da subito a capire come quantificare i valori con gli ingegneri. Quanto incide l'1% di carico in più o in meno, le convergenze, ma anche le regolazioni di barre antirollio e weight jacker che devono essere effettuate dall'abitacolo. Inoltre, si può testare in anticipo decadimento della gomma».

Se poi si guarda il discorso generale, sono molte le applicazioni anche più pratiche. «Si può impostare un long run e si riescono a simulare tante variabili come il vento trasversale o in coda, che fa andare a limitatore. Si può provare per la prima volta l'interazione con lo spotter, che "guida" il pilota dall'alto riferendogli quello che avviene attorno a lui, e si può stabilire come reagire quando ad esempio viene chiamata una bandiera gialla, per non presentarsi impreparati...».

Comunque vada, l'IndyCar ha già vinto

Chi ha già vinto è l'IndyCar, dato che l'annuncio di Alonso ha scatenato una valanga di attenzione mediatica degna dei tempi d'oro della serie. Si è accesa una luce positiva, con tanti altri piloti, specie dell'area stock-car, che sono di colpo tornati ad essere interessati nelle monoposto. Ci vuole molto poco per far diventare "di moda" un campionato e, in aggiunta al trend positivo degli ultimi anni, un nome di alto calibro aiuta. L'anno prossimo, i nuovi aerokit unici ridurranno i costi quanto basta per mettere un altro tassello nel progetto di rinascita, introducendo poi un'estetica di sicuro impatto visivo e dal fascino vintage. Il mirino è sempre verso la Nascar, e se è vero che la serie Stock-Car continua ad avere numeri non paragonabili ai rivali formula, a farsi notare è proprio l'andamento generale. Verso il basso quello della categoria della famiglia France, che per ritrovare appeal con gli sponsor ha dovuto varare una serie di modifiche regolamentari che hanno indignato i puristi. Verso l'alto invece quello dell'IndyCar, che vede Alonso come mezzo per effettuare un altro salto di qualità. Per quest'anno già si parla di una Indy 500 che tornerà al tutto esaurito sulle tribune. ●

LA PREPARAZIONE DI ALONSO PREVEDERÀ UN INTENSO E PREZIOSO LAVORO AL SIMULATORE

ANDREA TOSO



Newgarden colpo a sorpresa

JOSEF APPROFITTA DI UNA FORATURA OCCORSA A POWER E SI REGALA LA PRIMA VITTORIA DA PILOTA PENSKE. DIXON E PAGENAUD SUL PODIO

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Newgarden; 2. Dixon; 3. Pagenaud.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Vittoria a sorpresa per Josef Newgarden al Barber Motorsports Park, nel terzo round dell'IndyCar 2017. Il pilota del Tennessee non ci ha messo molto a portare a casa il primo successo in Penske, completando una bella rimonta dal settimo posto in griglia e ripetendosi sulla pista che già gli aveva dato la prima gioia in assoluto. A regalarli il "match point" è stata in realtà una foratura lenta occorsa a Will Power, che dopo aver segnato la pole aveva dominato in lungo e in largo. Il pilota australiano non ha sbagliato nulla, segnando sin dalle prove libere tempi irraggiungibili per gli altri, ma si è dovuto arrendere alla sorte avversa. Per converso, quella di Newgarden è stata una performance straordinaria. Nelle qualifiche, la scelta di risparmiare un treno di gomme l'aveva costretto fuori dal Q3, ma in gara è arrivata la rimonta a forza di sorpassi. Prima è stata la volta di Simon Pagenaud, letteralmente spostato nelle prime fasi. E poi, al giro 68, dopo uno scambio di posizioni con le soste ai box, è arrivato l'attacco a Scott Dixon per quella che sarebbe in seguito diventata la leadership. Il resto della gara è stato relativamente tranquillo, segnato dalla migliore performance delle gomme più dure. Ad aiutare Newgarden è stata anche l'inversione della strategia, essendo partito al contrario degli altri piloti di vertice con le coperture "Prime" prima di passare alle morbide e ritornare per il finale alle Firestone "nere". Alla fine, la prima delle vetture del team Ganassi non ha potuto nulla, ma il secondo posto ha comunque portato fieno alla cascina di Dixon do-

po le prestazioni al top del team Penske che avevano fatto presagire un podio dominato. In terza e quarta posizione hanno terminato la corsa Pagenaud ed Helio Castroneves, meno incisivi del solito e dei due compagni di colori. Chi ha sorpreso al quinto posto è stato Alexander Rossi, partito diciottesimo e autore di una meritata rimonta, mentre James Hinchcliffe e Tony Kanaan hanno preceduto Sebastien Bourdais. Non in palla come nelle altre piste il team Coyne, ma il francese è rimasto comunque al vertice della graduatoria

generale. In top-10 anche Takuma Sato e Mikhail Aleshin, davanti a Ryan Hunter-Reay, penalizzato da un contatto che ha danneggiato la sua ala anteriore nel corso del primo passaggio. Per team e piloti della categoria sarà ora la volta del ritorno su ovale al Phoenix International Speedway. Il tecnico circuito dell'Arizona darà la possibilità di effettuare un primo test in vista dell'Indy 500, anche se su quello che di fatto è un circuito corto, molto differente dallo Speedway.

Marco Cortesi



SOTTO AI RIFLETTORI IN ALABAMA

Sopra, Dixon che ha chiuso il terzo round della stagione Indycar andato in scena in Alabama con un secondo posto alle spalle di Newgarden, in alto



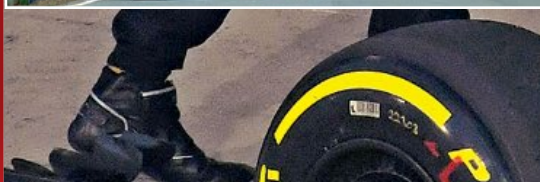
Button & per una volta anc

OLTRE A JENSON CHE LO FARÀ A MONTECARLO SONO TANTI GLI EX IRIDATI CHE HANNO RIPROVATO A CORRERE IN F.1 UNA TANTUM O A CACHET MA, A PARTE ANDRETTI E MANSELL, TUTTI GLI ALTRI HANNO DELUSO



FELIPE E BUTTON FELICI DI RIENTRARE

A lato, Massa e Button soddisfatti del loro destino di piloti rientranti, per una stagione o anche per un solo Gp. Sotto, Graham Hill nelle qualifiche di Montecarlo 1975 e, in basso, Mansell vincente nel Gp d'Australia 1994, a 41 anni. Nella foto grande, Jenson e il suo ritiro a Abu Dhabi 2016



C. ora

di **Mario Donnini**

È proprio l'anno dei grandi ritorni di fiamma. Nel 2016 lo spettacolare e cinematografico commiato di Massa a Interlagos e il ritiro in gara e nel mondiale di Button a Abu Dhabi - abbracciato dalla mamma e dalle sorelle, in quello che sembrava un rito di passaggio non dichiaratamente definitivo ma praticamente tale -, erano stati tra i momenti più intensi e commoventi della stagione. Il giorno dopo la fine del campionato nessuno avrebbe scommesso mezzo centesimo di poter rivedere ben presto almeno uno dei due in gara in un Gran Premio, perché la vita ammette infiniti rapporti e cambi, ma è sempre avara e severa a proposito di retromarcie.

Due grandi colpi di scena in chiave 2017

Poi le cose sono precipitate. L'addio clamoroso di Nico Rosberg alle corse, la sua sostituzione con Valtteri Bottas in Mercedes e la vacanza di un posto in Williams hanno propiziato il ripescaggio di Felipe Massa, addirittura promosso caposquadra visto il noviziato del compagno Lance Stroll. E questo è niente, solo la metà della faccenda. Perché adesso, con Fernando Alonso tutto proteso verso l'affascinante debutto alla Indy 500, il posto che si libera in McLaren a Montecarlo verrà preso una tantum proprio da Jenson Button.

E a questo punto la faccenda diventa articolata e interessante, poiché nell'arco di un pugno di Gran Premi si ripropongono alla ribalta un vicecampione e un campione del mondo - ri-

spettivamente il primo nel 2008 e il secondo l'anno dopo -, dimostrando, tanto per cominciare, che la vera emergenza nella F.1 d'oggi è quella del ricambio. Perché se due volte su due un team di primo piano preferisce affidarsi al ripescaggio di un esperto ultratrentacinquenne piuttosto che testare e saggiare un giovane promettente in piena attività, vuol dire che di trippa buona per gatti esigenti poca ve n'è. Un chiaro segno dei tempi, questo.

Il romanticismo del ritorno

Al di là di ciò, l'argomento del ritorno del vecchio campione per una volta nella vita assurge a prologo struggente e stuzzicante di storie che meritano d'essere seguite e vissute. Nel futuro e anche nel passato, a ritroso, per scoprire quali sentimenti s'innescano ogni volta e, soprattutto, al fine di analizzare mediamente quali possano essere le aspettative e i risultati dopo un'uscita di scena cui fa seguito una riproposizione isolata e inattesa. E, anche in questo caso, non ha senso cercare il dogma della completezza. Meglio soffermarsi su alcuni casi emblematici relativi per lo più a ex campioni del mondo e vincitori di Gran Premio che per motivi contingenti si ritrovano a calcare le scene iridate che credevano - scientemente o meno - di avere abbandonato. Ovviamente in questa ras-





segna mancano coloro - vedi Lauda e Schumi - che sono tornati stabilmente alle corse con contratti pluriennali dopo un annunciato ritiro.

Il caso Farina, tradito dalla Indy 500

Il primo della lista in ordine cronologico è il campione del mondo inaugurale della F.1, Farina. Uscito definitivamente dal mondiale a fine 1955 con tre podii, torna della partita per una sola gara. L'unica di quelle toste che manca al suo corposo e glorioso curriculum: la Indy 500, al tempo valida come Gp. Ma ormai 50enne Nino nel 1956 non riesce a qualificare la sua Bardhal, ossia una Kurtis Kraft a motore Ferrari, e l'anno dopo fallisce di nuovo il target al volante di un'altra Kurtis Kraft stavolta dotata del più tradizionale motore Offy. Fine della storia.

Le delusioni di Phil Hill a Monza 1966

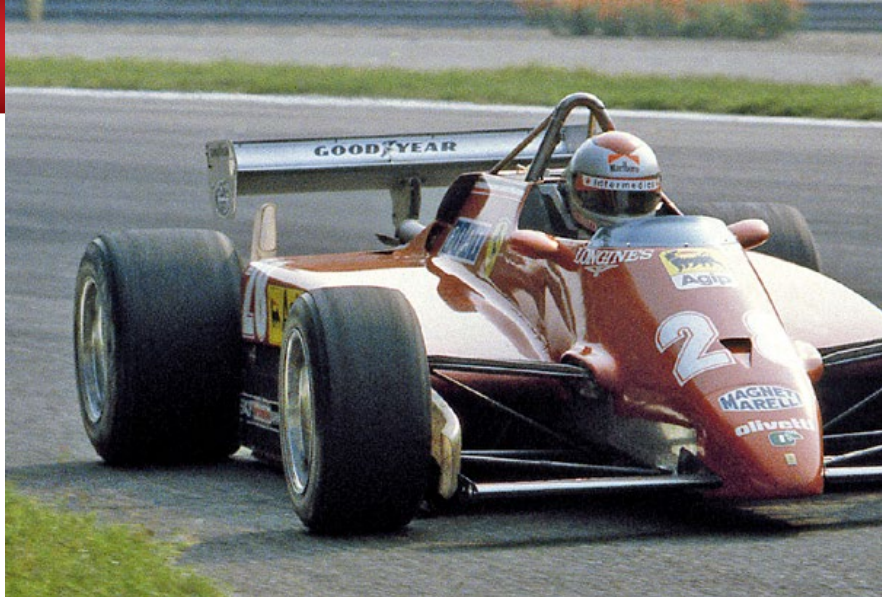
Uscito dalla F.1 a 37 anni, nel 1964, dopo un'anomima stagione con la Cooper, Phil Hill si ripropone per una volta ancora nel Circus durante la stagione 1966. Anno storico, perché vede la lavorazione dell'indimenticabile film "Grand Prix" di John Frankenheimer. Così a Montecarlo in prova guida una Lotus 25 ex Clark con telecamera nell'anteriore e addirittura in Belgio parte a fondo griglia al volante di una McLaren fuori classifica - e fuori cilindrata - per riprendere il primo passaggio delle monoposto sulla terribile Spa-Francorchamps di 14 chilometri. L'inatteso acquazzone dopo il via renderà l'esperienza del pilota - e nei decenni degli spettatori - ancora più elettrizzante. Ma il suo vero e proprio rientro una tantum si ha in occasione del Gp d'Italia a Monza, al volante di un'Eagle T1G-Climax, con la quale tuttavia il primo campione statunitense nella storia della F.1 manca clamorosamente la qualificazione. Proprio sul tracciato che nel 1961 aveva sancito il suo trionfo seguito alla tragica scomparsa del compagno e rivale von Trips, all'ingresso della Parabolica. Così come per Farina, un altro malinconico epilogo di una carriera di fatto finita prima d'aver tentato di continuarla.

Alla McLaren il 40enne Gurney fa flop nel 1970

Altra chiamata last minute è quella che nel 1970 segue immediatamente la morte in un incidente del fondatore Bruce McLaren in seno all'omonima casa, che si affida al vecchio campione ex marine nel bel mezzo della stagione per cercare di raddrizzare una situazione gestionale comprensibilmente drammatica. Gurney corre in Olanda, Francia e Gran Bretagna, ma non va oltre un modesto sesto posto nella gara transalpina, andando ben al di sotto del limite della monoposto. Che, di comune accordo col team, cede al 30enne Peter Gethin a partire dal Gp successivo, in Germania. Per Gurney è il segnale che è tempo di smettere con le corse.

Surtees ci riprova a sorpresa a Monza 1972

Nel 1972 John Surtees ha ormai 38 anni e non corre più dalla stagione precedente, essendosi concentrato nella gestione del team di F.1 che porta il suo nome, essendo diventato pure lui costruttore. Tuttavia a Monza non sa resistere alla tentazione di tornare della partita, anche se in qualifica è len-



**TANTI RITORNI
MA LA GLORIA SFUGGE...**

Gurney, sopra e sotto, nel 1970 corre a cachet per la McLaren, ma per lui i bei tempi sono andati. Al centro Oliver su Shadow nel 1977 e in alto Andretti poleman a Monza 1982 con la Ferrari 126 C2, dopo aver corso a Long Beach per la Williams, a destra



tissimo, piombando in penultima fila, mentre in gara è fuori anzitempo con la monoposto afflitta da guai all'alimentazione. Più tardi prende parte alle qualifiche del Gp Usa, ma rinuncia a prendere il via. Un altro ritorno episodico che finisce senza gloria.

Fregatura per Graham Hilla Monaco 1975

Graham Hill nel 1975 ha 46 anni. Troppi, ormai, per continuare a correre in F.1. Dopo un inizio stagione anonimo, decide di ripresentarsi per l'ultima volta da pilota in un Gp a Monaco, avendo saltato la gara precedente, quella drammatica al Montjuich, in Spagna. Per l'occasione il "Baffo" più veloce del mondo chiede e ottiene un super Dfv dalla Cosworth perché in segreto coltiva l'aspirazione di ben figurare sul tracciato del Principato, che l'ha visto vincente cinque volte. Un record, per l'epoca. Tuttavia la Lola di Graham, ormai deciso a diventare costruttore, in prova si dimostra recalcitrante sul circuito salotto, tanto che il due volte campione del mondo e unico vincitore della Triple Crown - F.1 Indy e Le Mans -, soffre il fatto che dopo gli incidenti del Gp di Spagna gli ammessi al via sono calati a 18 per ben 26 iscritti totali. E così termina la carriera iridata con un'ingloriosa mancata qualificazione.



Andretti in controtendenza: va alla grande!

In controtendenza con tutti i vecchi nostalgici iridati che l'hanno preceduto, Mario Andretti nel 1982, a 42 anni suonati, dimostra d'aver manico e coraggio. Anzitutto in occasione del Gp di Long Beach sale all'ultimo momento sulla Williams lasciata libera dal neo-irritato Carlos Reutemann, 40enne top driver che a sua volta aveva provato a tornare alle corse dopo il ritiro invernale seguito alla delusione del titolo sfuggitogli la stagione precedente a Las Vegas. Nel Gp Usa West Mario però poco può fare al volante di una monoposto poco competitiva e affidabile. Ma la riscossa è dietro l'angolo. A fine estate, infatti, viene chiamato dalla Ferrari a guidare la monoposto lasciata libera da Didier Pironi, che s'è spezzato la carriera in un terrificante incidente in prova a Hockenheim, nell'anno maledetto che alla Rossa ha già visto la morte di Gilles Villeneuve a Zolder. Mario si presenta in extremis e prova la macchina a Fiorano, quindi si getta nella mischia a Monza, con la monoposto turbo. Bang! Pole position. Piedone stupisce il mondo e fa esultare i ferraristi come se avesse vinto una gara. Il giorno dopo la Ferrari ha perso la competitività da assoluto e Mario s'accontenta di un terzo posto comunque stupendo. Ottiene infine la liberatoria - lui che è sotto

ICKX SOSTITUITO DI GRAN LUSSO
Sopra Ickx, risfoderato dalla Ensign a Monaco sia nel 1977 che nel 1978. Al centro, Watson, sostituto di Lauda a Brands Hatch '85. Al centro lo stesso Ickx su Ligier nel 1979 e la McLaren di Phil Hill usata nel film "Grand Prix", nel 1966. Sotto, Surtees



contratto in F.IndyCar - anche per il Gp di Las Vegas, dove però la 126 C2 è settima in prova e out in gara causa un problema a una sospensione. Il suo, comunque, è un raro ritorno episodico di un ex iridato alle corse che può essere definito memorabile, assieme a quello di Nigel Mansell alla Williams nel 1994.

Mansell nell'anno della tragedia Senna

In seguito alla scomparsa di Ayrton a Imola il 1° maggio 1994 la Williams prima chiama il rookie Coulthard e poi riprende nel suo seno, compatibilmente agli impegni che ha in IndyCar col team Newman-Haas, l'ex iridato Mansell, che però può essere della partita soltanto in 4 Gp. In ogni caso, a 41 anni compiuti Nigel si toglie la soddisfazione di vincere il Gp d'Australia, che è pure il terzultimo della sua carriera in F.1. Finita l'anno dopo con brevi comparsate al volante di una McLaren nel cui abitacolo il "Leone" quasi non riesce neanche a calarsi...

Jones, l'ennesimo flop

Il ritorno dell'ex iridato Alan Jones nel 1983 con la Arrows è circoscritto al Gp di Long Beach, che lo vede intruppato nel gruppetto nel più pieno anonimato e quindi terzo nella Corsa dei Campioni a Brands Hatch, fuori campionato. Fine. Tornerà poi di nuovo nel 1985-1986 sotto contratto con la Lola-Force-Beatrice, peraltro senza mai più mostrare lo smalto dei bei giorni andati.

Quegli strani tappabuchi esperti

Infine, ci sono casi che meritano menzione pur senza essere ex campioni del mondo. Per esempio Jacky Ickx, che nel 1977 sostituisce proprio a Monaco Clay Regazzoni impegnato nelle qualifiche della Indy 500. E nel 1978 rieccolo a Monaco e in tre Gp con Nunn, quindi nel 1979 sostituisce l'infortunato Depailler alla Ligier per la seconda metà stagione, prima di capire che per lui i giorni in F.1 sono finiti, a 34 anni d'età. Strano il caso di Jackie Oliver, che invece nel 1977 è team manager Shadow, ma, in una situazione d'emergenza, è costretto a riprendere il volante della monoposto nel Gp di Svezia, dove è nono e nella Race of Champions non valida per il mondiale. Il vecchio Watson sostituisce Lauda a Brands Hatch 1985 senza brillare. Infine, il caso anomalo di Jan Lammers, che nel 1992 disputa due Gp a fine stagione con la March a 36 anni, a 10 anni dalla sua presenza più recente in un Gp. Uno strano record di massima lontananza dalle corse iridate, per un pilota colpito dalla nostalgia di tornare nei Gp per due volte ancora, con un ritiro e un anonimo 12esimo posto. Tirando le somme, a parte il vincente Mansell e il poleman Andretti, tutti gli altri ritorni di fiamma isolati hanno ottenuto insuccessi, delusioni o prestazioni anonime. In bocca al lupo, Jenson Button. A Jenson Button l'augurio e la facoltà di smentire il trend in occasione del Gp di Montecarlo. ●



**DA GIORNALI FRESCHI
A NOVITÀ DI MUSICA**

SOLO SU

AVXHOME.IN



**USA LA RICERCA SUL NOSTRO SITO
E TROVI LE SUE RIVISTE PREFERITE**

SOEK.IN

UNISCITI A NOI SU

FACEBOOK



Leclerc rookie scatenato

IL 19ENNE PILOTA DEL FERRARI DRIVER ACADEMY HA SUBITO MESSO LE COSE IN CHIARO NELLA SERIE DOVE I DEBUTTANTI DI SOLITO FATICANO. ECCO PERCHÉ

Non ci poteva essere avvio più spumeggiante per la F2. Sull'infuocato tracciato di Sakhir c'è stato gran show, con gare tiratissime e decise al fotofinish. E si sono viste diverse imprese che lasciano il segno, al di là del loro valore sportivo in termini di punteggio e albo d'oro. Stiamo soprattutto parlando di quello che ha messo in mostra il diciannovenne monegasco del Ferrari Driver Academy

di **Alessandro Gargantini**

Charles Leclerc, che è stato assoluto protagonista. Non solo per i risultati in se, ma soprattutto per come sono arrivati. La F2, o Gp2 come l'abbiamo chiamata fino al mese scorso, si è sempre rivelata una meta ostica per i rookie. Chi più e chi meno, tutti, e in particolar modo a seguito dell'introduzione delle gomme Pirelli, hanno pagato dazio all'inesperienza. O almeno nelle prime gare. Leclerc a Sakhir ha fatto eccezione alla regola e ha scoccato il primo colpo ad effetto in qualifica. Primo push, un giro solo, miglior tempo. Chapeu. Si riparte: secondo push. Questa volta Charles fa qualcosa di diverso da tutti. Mancano quasi 15 minuti al termine delle qualifiche, tutti aspettano gli ultimi minuti della sessione per fare il tempo, confidando anche su una pista più pulita ed una temperatura più fresca. Il monegasco esce subito, a pista sgombra, fa un tempo - che non sarà nemmeno avvicinato - e rientra nella pit-lane quando gli altri non sono ancora usciti. Si toglie il casco, va al muretto, e si gode lo show. Ma lo spettacolo è tutto suo e ci rimarrà impresso a lungo. Al debutto stagionale, Leclerc ha postato una sorprendente sicurezza nei suoi mezzi. Una pole "alla Gasly" visto che era una prerogativa del galletto della Red Bull fare così. Ma il ragazzo di

UN INIZIO COL PIEDE GIUSTO

Charles Leclerc ha iniziato la stagione di F2 col piede giusto e ha regalato un vero e proprio show nella gara che l'ha visto debuttare nella categoria.

Il monegasco ha colto la vittoria in gara-2 davanti all'italiano Ghiotto, a destra. In basso, Fuoco un po' in ombra da deb nella serie



Rouen era al secondo anno e questa padronanza gli è venuta strada facendo!

La seconda puntata dello spettacolo di Leclerc, terzo nella prima frazione dopo aver maltrattato le gomme sul finale, è arrivata nella manche della domenica. Insieme alla Prema Racing aveva deciso di tenersi aperta la porta per fare un pit-stop con cambio gomme. Nella Sprint race non si fa, visto che il pit-stop non è obbligatorio e chi sceglie di farlo poi si ritrova in fondo. Ma Sakhir faceva eccezione e poteva essere la pista giusta per provare l'azzardo, date le temperature e l'elevato degrado termico. Insieme alla squadra, il ragazzo del FDA ci ha provato, ha montato le soft a metà percorso e poi ha spinto come un pazzo per recuperare, passando dal quattordicesimo al primo posto nel giro di otto giri. Una rimonta alla Giovinnazzi dunque, che come le imprese dell'italiano

rimarrà a lungo negli occhi di tutti!

In un solo fine settimana, Leclerc ha messo in mostra le armi dei due piloti della Prema Racing - che si conferma al top anche con due rookie - che hanno imperversato nella passata stagione. Il diciannovenne, vittorioso al debutto sia in Gp3 che nella Fia F.3, preferisce mantenere un profilo basso e preferisce concentrarsi sulla prossima uscita di metà maggio a Barcellona: «In Bahrain siamo andati bene, ma è soltanto la prima corsa. Noi abbiamo fatto una buona crescita, ma mi attendo che anche gli altri facciano lo stesso e che nella prossima tappa in Spagna si ripartirà daccapo e ci sarà da soffrire». Leclerc ci anche spiegato la chiave della sua grande rimonta: «Fino a quattro giri dalla fine, non pensavo che sarei riuscito a riprendere Ghiotto. Quando ho visto che le gomme option tenevano, ho spinto al massimo fino alla fine. Nella corsa di sabato sul finale ho avuto problemi con il degrado. Ho studiato il problema con lo staff tecnico della Prema ed abbiamo deciso di tenere aperta la porta del pit-stop. La nostra strategia ha premiato al fotofinish, vedremo se sarà così anche nelle prossime gare!». ●

Ghiotto-Fuoco Bahrain a 2 volti

IL VENETO DELLA RUSSIAN TIME HA ARTIGLIATO LA SECONDA PIAZZA, IL CALABRESE DELLA PREMA HA AVUTO UN DEBUTTO DIFFICILE

Insieme a Markelov, Luca Ghiotto quest'anno compone una delle coppie più complete alla Russian Time. La squadra, che a discapito del nome, è totalmente inglese e fa capo alla famiglia del pilota di Mosca, che è al 4° anno nella serie e punta al titolo. Subito vincente nella Sprint Race a Sakhir, Markelov pare proprio il team mate fatto su misura per Ghiotto, che ha un riferimento importante anche per correggere in corso un fine settimana. Andato in crisi con le gomme nella Feature Race, il veneto si è messo a posto per il giorno successivo, rischiando di vincere la gara. «Sì, dopo la gara-1 ho potuto analizzare i dati di Artem, che mi sono stati utili per preparare gara-2. La mia macchina in certe curve era molto più veloce, ma provocava un degrado tale sulle gomme che alla fine della prima corsa si è rivelato un handicap. Ecco perché sono precipita-

to al 7° posto. La corsa della domenica è stata gestita molto bene. È stato frustrante vedere sfumare il successo nell'ultimo giro, ma Leclerc aveva le gomme fresche e non era possibile tenergli testa, data la differenza in termini di prestazioni. Non ho grosse recriminazioni, avrei potuto contrastare il monegasco soltanto se avessi fatto il pit-stop. E che la sua strategia fosse vincente lo si è capito soltanto una manciata di secondi prima della bandiera a scacchi!». Il quarto posto in graduatoria, alla pari con gli altri senior Rowland e Jordan King, è solo un punto di partenza.

Dalla parte di Fuoco

Da un lato un raggian- te Leclerc, dall'altro un accigliato Fuoco. Era davvero agli antipodi l'umore dei due piloti del Ferrari Driver Academy. Il pilota di Co- senza ha iniziato bene in Bahrain, mettendosi nella scia del compagno di scuderia dopo il primo "push" in qualifi- ca. Sul secondo tentativo, pesa invece la diversa strategia dei due.

Mentre Leclerc ha giocato

d'anticipo, l'italiano ha atteso il termine della sessione per la seconda chance, trovando la pista affollata e rimediando la penalizzazione di tre posizioni in griglia per aver rallentato Mar- kelov. Un episodio apparso ai più di lieve entità, ma tanto è bastato per incappare nelle strette maglie degli stewards che hanno retrocesso il 21enne dalla 2ª alla 5ª posizione in griglia, costringendolo a prendere il via a ridosso del gruppo, con conseguente imbottigliamento. Dopo il cambio gomme Fuoco si è espresso su livelli più competitivi risalendo fino al 9° posto. Alla domenica, Antonio è risalito fino al 2° posto, prima di scivolare fuori dalla zona punti a causa del degrado termico. Il 20enne ha tutte le carte in regola, partendo dall'ottimo livello di competitività espresso in qualifica, per tornare a splendere. Alla Prema e all'interno del FDA lo aspettano. Ora sta a lui capovolgere la medaglia e fare splendere il suo lato. ●

S'È CORSO SOLO
IL PRIMO ROUND:
A MAGGIO IN
SPAGNA SI RIPARTE
DACCAPPO E CI SARÀ
DA SOFFRIRE

CHARLES LECLERC



Targa nel

di Daniele Sgorbini
foto Bettiol

PIANO ZUCCHI - Ventiquattr'ore dopo l'aria è di nuovo gelida e la strada della tragedia è ancora zeppa di reperti che ricordano l'enormità di quanto accaduto il giorno prima. Un rettilineo all'apparenza insignificante, l'asfalto tutto sommato liscio se non si considerano un paio di buche che non possono farsi trappola e che restano comunque fuori traiettoria. Se fosse accaduto cento metri prima o cento metri dopo, avrebbe avuto un senso, una spiegazione. E invece no, qui semplicemente non avrebbe dovuto succedere. Strada diritta, nessun segno di frenata né di sterzata. Niente di niente. Nulla che possa far immaginare a un guasto meccanico improvviso o a un errore del pilota: in un caso o nell'altro, Mauro Amendolia avrebbe provato a far qualcosa, avrebbe pestato duro sul freno, avrebbe accennato a una correzione con lo sterzo per riportare la Mini Cooper Jcw che divideva con la figlia Gemma sulla strada, o almeno per intraversarla. E invece nulla: apparentemente senza spiegazione, la vettura all'improvviso ha scartato sulla sua sinistra, ha scavalcato il basso zoccolino di pietra che ha fatto da trampolino e ha proseguito la sua corsa al lato dell'asfalto, prima di impattare inizialmente contro il tronco di un grosso albero, poi contro il masso su cui si trovava il povero commissario Giuseppe Laganà e infine - sollevandosi e girandosi in testacoda - contro il palo della luce che reca i segni dell'urto ad un'altezza superiore ai due metri. Senza lasciare sul terreno alcun segno. Un impatto devastante, una decelerazione brutale e improvvisa. Ma se quello che è successo dopo che la Mini ha sbandato sulla sinistra è tragicamente chiaro, non altrettanto si può dire del fattore che ha scatenato l'incidente. Perché all'improvviso Mauro Amendolia ha perso il controllo della Mini in pieno rettilineo? Cosa è accaduto al pilota messinese un attimo prima dello schianto? Perché sull'asfalto e nemmeno sul terreno a lato, dove è iniziata l'uscita di strada, manca qualunque traccia di frenata o di sterzata? Domande cui dovrà rispondere l'inchiesta aperta dalla Procura di Termini Imerese, col lavoro del Procuratore Alfredo Morvillo e del sostituto Silvio Napolitano. Le prime risposte potrebbero arrivare dal camera car, subito sequestrato, e dall'esame autoptico, la cui data, al momento di chiudere questo numero di As non era ancora stata fissata.

Gemma Amendolia



UNA FAMIGLIA DISTRUTTA

Mauro e Gemma Amendolia sulla Mini Cooper Jcw con la quale hanno avuto un tragico incidente alla Targa Florio, poi annullata in segno di lutto. A destra, il commissario di percorso morto nell'incidente

UN INCIDENTE ANCORA DA DECIFRARE È COSTATO LA VITA A MAURO AMENDOLIA ED HA CAUSATO GRAVI FERITE ALLA FIGLIA GEMMA. NEL CRASH LA LORO MINI COOPER HA UCCISO UN COMMISSARIO DI PERCORSO, GIUSEPPE LAGANÀ, E GETTATO ANCORA UNA VOLTA LA SICILIA NELLO SCONFORTO

dramma



Mauro **Amendolia**



Giuseppe **Laganà**

Indiscrezioni non confermate, riprese dal Giornale di Sicilia di domenica 23 aprile, lascerebbero intendere che la prima visione del filmato non faccia pensare a un malore. Eppure l'ipotesi che Amendolia possa essersi sentito male prima dello schianto, iniziata a circolare nell'immediatezza dei fatti, resta verosimile anche analizzando il quadro nella sua completezza. Pure la profonda ferita al braccio sinistro riportata dalla figlia Gemma, sembra confermarlo: come se la ragazza avesse provato ad allungare il braccio verso il padre, con un riflesso spontaneo per proteggerlo prima del botto o addirittura per prendere il volante e riportare la vettura in strada. Ipotesi, appunto, che dovranno essere confermate o smentite da indagini e perizie.

Di certo in questa tragedia si sono allineate troppe fatalità. Al momento dello schianto il commissario si trovava qualche decina più avanti rispetto all'altezza della sua postazione indicata dalla vernice sull'asfalto: perché si era spostato? Probabilmente ha cercato riparo da pioggia e vento, posizionandosi su quel masso in parte protetto dalle fronde. Una posizione teoricamente sicura, ma da cui la visibilità della strada era in parte compromessa proprio dai rami e dalla quale la via di fuga alle spalle era più chiusa dalla vegetazione. L'impatto per il povero Laganà è stato devastante, tanto che il suo corpo è stato letteralmente dilaniato dalla Mini.

Una morte terribile e istantanea, per lui. Anche Amendolia è stato trovato già privo di vita dai soccorritori giunti sul posto e per estrarre la figlia Gemma, rimasta sempre cosciente, è stato necessario prima estrarre il corpo del padre, visto che il lato destro della vettura era inaccessibile ai soccorritori visto il poco spazio. Anche il pilota avrebbe perso parecchio sangue, ma quali traumi abbia subito resta da chiarire. ●



SCENA DEL DISASTRO

La Mini Cooper Jcw di Mauro e Gemma Amendolia poco prima della tragedia. Sotto, una serie di immagini del luogo del disastro, con l'albero scorticato dalla vettura uscita di strada ed il basso terrapieno dov'era seduto lo sfortunato commissario di percorso travolto

IL TEATRO DELL'INCIDENTE È VICINO A PIANO ZUCCHI

Usciti in pieno rettilineo

Il punto in cui si è verificato l'incidente costato la vita a Mauro Amendolia e Giuseppe Laganà è a oltre 1100 metri d'altezza, nei pressi di Piano Zucchi. Al momento dello schianto piovigginava appena, mentre più in quota, verso il fine prova, aveva iniziato addirittura a scendere qualche fiocco di neve. Ma anche se le condizioni erano difficili, la speciale non era impraticabile: «Era molto peggio la prova prima - spiega Umberto Scandola - su questa il grip dell'asfalto era decisamente migliore». Dello stesso avviso "Lucky" Battistolli, entrato regolarmente in speciale come prima vettura del rally storico e poi fermato dalla bandiera rossa a qualche centinaio di metri dal luogo dell'incidente: «Sinceramente, credo che la prova precedente fosse più difficile». Del resto questa speciale, in gran parte in salita e con la sede stradale larga e l'asfalto in condizioni nettamente migliori rispetto ad altre prove della Targa, è considerata a ragione una delle meno critiche della gara. Chi ha parlato di pneumatici inadatti, nell'immediatezza dell'incidente, non ha considerato come quasi tutte le vetture fossero partite con gomme simili alle "11" (le più morbide disponibili) montate sulla Mini numero 29: se con quelle gli Amendolia erano usciti senza problemi dai ben più difficili 13,4 km di Gratteri (e Scandola e Campedelli, con vetture ben più impegnative e gomme dalla stessa miscela avevano fatto segnare tempi simili a quelli di Andreucci), non c'è motivo di immaginare che un acquaplaning possa averli traditi in quel tratto rettilineo.



foto grafie SGOBINI



La **cronistoria** della tragedia

VEDIAMO MINUTO PER MINUTO COME SI È DIPANATA LA TRAGICA E PER CERTI VERSI INVEROSIMILE USCITA DI STRADA DELLA MINI NUMERO 29

VENERDÌ 21 APRILE

Ore 10.59' Parte la prova speciale numero 3, Piano Battaglia. Paolo Andreucci entra regolarmente in prova all'ora indicata sulla tabella.

Ore 11.28' Parte l'equipaggio numero 29, formato da Gemma e Mauro Amendolia. Alla guida è papà Mauro, anche se all'uscita dal parco assistenza al volante c'era la figlia Gemma.

Ore 11.37' Sui monitor del tracking system la vettura numero 29 viene visualizzata come ferma (puntino rosso). L'equipaggio non ha lanciato alcun Sos e la Direzione Gara chiede notizie tramite le postazioni radio. La vettura è transitata dalla posta-

zione dei commissari numero 29 ma non alla 31 (l'incidente è avvenuto qualche metro dopo l'altezza teorica della postazione 30, il cui commissario non può rispondere perché già morto). La Mini è ferma circa 9,4 km dopo l'inizio della prova.

Ore 11.44'19" Giunge al controllo stop di fine prova l'equipaggio numero 30 (Vincenzo Valenti e Dario Amodeo - Renault Clio R1).

Ore 11.46'48" Giunge al controllo stop di fine prova l'equipaggio numero 32 (Giuseppe Di Gesù e Stefano Cimino - Peugeot 106 N2).

I due equipaggi riferiscono di aver visto la Mini a bordo strada,

senza che fosse esposto il cartello Sos. (Ma non era esposto nemmeno il cartello Ok, ndr).

Ore 11.49' Viene esposta la bandiera rossa da tutte le postazioni e viene fermata la gara degli equipaggi 201 - 202 - 203 e 204 (facevano già parte del rally storico, ndr). Appena il tracciato della prova è libero, viene fatta entrare la prima ambulanza, che parte dal km 7,500 (intermedio 1).

Ore 11.53' La prima ambulanza, con a bordo un medico rianimatore, giunge sul luogo dell'incidente. Il team di decarcerazione, posizionato a inizio p.s. giungeva successivamente. ●



**PASSIONE DELUSA**

A sinistra, la foto che dimostra come al via della gara c'era Gemma Amendolia al volante della Mini Cooper Jcw e papà Mauro occupava il sedile del navigatore. Poi, il venerdì, si sono invertiti i ruoli... A destra, il fantastico abbraccio della gente, che si stringe intorno alla 124 Abarth di Totò Riolo e, in basso, la Peugeot 208 T16 di Andreucci

Amendolia tutti da corsa

PAPA MAURO E MAMMA ROSARIA, ANCHE LEI RALLISTA, AVEVANO REGALATO A EMMA LA TARGA PER LA LAUREA IN ARCHITETTURA

«**P**erché corro in macchina? Per passione e perché le corse sono sicure». Così rispondeva Mauro Amendolia a chi gli chiedeva per quale ragione amasse così tanto questo mondo, al quale dedicava letteralmente la vita. Messinese, nato il 26 settembre 1964, Amendolia era sposato con Rosaria Villari e aveva tre figlie: la più grande Gemma, in macchina al suo fianco al momento dell'incidente fatale, Valentina e Aurora. Perito assicurativo per lavoro, si dedicava da sempre al motorsport con una passione vera, che coinvolgeva tutta la famiglia, visto che lui era il direttore sportivo della Scuderia Messina Racing presieduta dalla moglie Rosaria. Alla sicurezza Mauro era attentissimo, quasi in modo maniacale, tanto che aveva pure partecipato al corso per diventare istruttore di guida sicura presso la scuola di Siegfried Stohr: «Nella sua Scuderia si parlava prima di tutto di sicurezza – ricorda commosso Massimo Rinaldi, presidente dell'Acì Messina e presente alla Targa come presidente del collegio dei commissari sportivi – tanto che in passato abbiamo anche tenuto insieme dei seminari sulla sicurezza stradale e su come le corse potessero contribuirvi». Nelle ore immediatamente successive all'incidente, in parco assistenza è circolata la voce che

Amendolia, in passato, potesse aver avuto qualche problema di salute: «Lo escludo categoricamente – aggiunge Rinaldi – eravamo molto amici e non ho mai saputo che avesse avuto problemi cardiaci o di altro tipo. Mauro stava bene. Poi, cosa sia successo davvero al momento dell'incidente, per ora nessuno lo sa». Amendolia era molto conosciuto nell'ambiente del rallismo siciliano. Per anni aveva organizzato la Ronde dei Peloritani: «Mi chiamò a correrli nella prima edizione – ricorda Totò Riolo – e divenimmo davvero amici». Non si dà pace nemmeno Andrea Nucita, che non riesce a trattenere le lacrime: «Ho il suo sguardo qui davanti e non riesco a togliermelo dalla mente. Questa mattina è passato davanti alla nostra assistenza e ha fermato la macchina per passare a salutarmi».

Gemma ha ceduto il volante a papà

C'è tutto il cinismo di cui solo il destino può essere capace, a volte, nello scrivere le storie della vita e della morte nella tragedia della Targa Florio. In una famiglia che viveva per le corse, questa gara disputata insieme in abitacolo da padre e figlia doveva essere il regalo per Emma, da poco laureata in Architettura. La ragazza ventisettenne non era a digiuno di rally,

visto che aveva esordito nel 2013, in coppia con mamma Rosaria, al volante di una Suzuki Swift nella Ronde dei Peloritani, la gara organizzata dal padre. Un'altra esperienza l'anno successivo, questa volta al Rally Day di Messina, su una Rover Mg Zr 105 e l'anno dopo ancora per la prima volta con la sorella Valentina alle note al Rally del Tirreno, dove al volante di una Peugeot 106 deve ritirarsi. Nel 2016, di nuovo al Tirreno, Gemma si presenta al via ancora con Valentina e fa il suo esordio su una Mini R1T (la stessa auto dell'incidente), con cui chiude 44esima. Lo scorso anno torna pure a correre con mamma Rosaria, alla Ronde di Gioiosa Marea su una Suzuki. Nel curriculum di Gemma anche cinque gare da navigatrice, nel 2013, sempre alla Ronde di Gioiosa Marea, anche in coppia con papà Mauro. Fino a questa maledetta Targa Florio, di cui la famiglia Amendolia conservava e perpetrava da sempre il culto. Doveva guidare lei, doveva essere lei a stringere il volante della Mini col numero 29 sulle portiere.

Era lei seduta a sinistra quando i due hanno lasciato il parco assistenza venerdì mattina. Poi, viste le difficilissime condizioni meteo, con la pioggia, i chicchi di grandine e il nevischio che hanno reso ancora più scivolose le già viscidissime strade siciliane, ha preferito prendere il quaderno delle note e dettare il ritmo a papà Mauro. Una decisione presa per prudenza ma che purtroppo non è servita a evitare il peggio. Nell'incidente la ragazza ha riportato una ferita al braccio sinistro un edema cerebrale e una lesione epatica senza versamento. Al momento di scrivere Gemma era ancora in terapia intensiva e la prognosi restava riservata, anche se permaneva un certo ottimismo e non si escludeva di poterla risvegliare mentre questo numero di As raggiungeva le edicole. ●

CHI ERA GIUSEPPE LAGANÀ

Esperto di corse

Le maneggiava da tempo, Giuseppe "Pippo" Laganà, bandiere e pettorine. Il commissario cinquantaseienne di Lentini ne aveva parecchia di esperienza in questo ruolo. Laganà, che

nella vita di tutti i giorni era un autista di escavatori e macchine per movimento terra,

aveva una grande passione per tutti gli sport (seguiva assiduamente anche il calcio, come tifoso della Sicula Leonzio) e per le corse in particolare, nelle quali era riuscito a trovare spazio

svolgendo un lavoro troppo spesso bistrattato e mai abbastanza riconosciuto. Era felice e fiero di poter prestare la sua opera alla Targa Florio, tanto che due giorni prima della tragedia aveva aggiornato la propria immagine del profilo su Facebook, pubblicando una foto che lo ritraeva in compagnia di Jacky Ickx, scattata lo scorso anno in occasione del centenario. Lascia la moglie Silvana Marchese e i tre figli, Luca, Valentina e Santo.



CON IL TRACKING SYSTEM

La vettura è monitorata

Da tempo è obbligatorio un dispositivo che consente alla direzione gara di monitorare in tempo reale la posizione di ogni vettura. Il sistema rileva le coordinate Gps e ogni 5" le invia, tramite la rete Gsm, a un server da cui vengono elaborate per mostrare la posizione dell'auto e il suo avanzamento. Quando la vettura avanza compare come un puntino verde sulla mappa, mentre il puntino diventa rosso in caso di arresto. Va da sé che quando manca il segnale telefonico il flusso delle informazioni si arresta. In vettura è montato anche un pulsante che consente di inviare un segnale di Sos in Direzione Gara, ma per azionarlo almeno un membro dell'equipaggio deve essere cosciente e in grado di farlo.



"Ucci" ma non importa

AL MOMENTO DELLA SOSPENSIONE ANDREUCCI ERA DAVANTI A CAMPEDELLI E SCANDOLA, PERÒ È UN RISULTATO INUTILE

Andreucci stava dominando. È lui il vincitore della Targa "spezzata". Ma ancora non si sa se saranno assegnati punti. Per quello che può valere, alla fine una classifica della Targa numero 101 è stata compilata, anche se nella tarda serata di venerdì e dopo aver eliminato alcuni tempi imposti attribuiti senza motivo. La gara siciliana era iniziata sotto il segno di Andreucci. Il toscano aveva lasciato alla concorrenza giusto il prologo di Collesano, vinto da Scandola con tre decimi su Campedelli, ma quando si è trattato di fare sul serio, non c'è stata storia. Per la prima boucle di venerdì, da affrontare sull'asfalto umido, il pilota della Peugeot ha scelto di montare quattro "full wet" e con quelle ha distribuito schiaffoni agli avversari, partiti con mescole morbide, buone sull'umido ma meno performanti in caso di pioggia battente.

Risultato: a Gratteri "Ucci" ha rifilato 11"5 sia a Campedelli che a Scandola, mentre a Piano Battaglia, dove le condizioni erano meno difficili, ha rivinto la prova con 1"6 sul romagnolo della Brc e 2"8 sull'uomo della Skoda. Dopo due prove vere, insomma, Andreucci era già in fuga. Esattamente come Marco Pollara tra gli Junior, che è uscito da Piano Battaglia con addirittura 49"4 su Mazzocchi e 55"1 su Manfredi. Pure nel Tricolore 2Rm i distacchi erano già importanti, con Canzian davanti a Pollara di 18"4 e Gilardoni staccato di 20"2 dal suo avversario di campionato e di Tro-

feo Renault, mentre tra le due Abarth 124 in gara Totò Riolo stava dettando legge su Fabrizio Andolfi. In R1, infine, Lorenzo Coppe aveva ragione nei confronti di Martinello e Strabello. Se però la classifica finale della Targa Florio conterrà ai fini del Tricolore, è ancora tutto da decidere, visto che il regolamento del campionato al riguardo è lacunoso: il Collegio dei Commissari, nella propria decisione finale, ha sottolineato come le prove svolte abbiano consentito di superare il 30% del chilometraggio della prima tappa ma se questo porterà ad assegnare metà del punteggio previsto (dunque 3,75 punti per la vittoria parziale) lo dovranno stabilire la Commissione Rally ed eventualmente la Giunta Sportiva. Una questione che invece non si pone per il rally storico, dove era in testa la coppia Lucky-Pons, che ha svolto solo la prova spettacolo e la prima del venerdì e per il cui campionato, soprattutto, conta soltanto la classifica finale e non quella di tappa: in questo caso niente punti e gara semplicemente annullata. ●



Fatti avanti Latvala

di **Marco Giordo**
foto Sutton-Images.com

Primo tre anni fa, ritirato due anni fa per problemi alla vettura, in testa l'anno scorso sino al clamoroso capottamento che lo costrinse al ritiro nella speciale di Los Gigantes. Questo il ruolino di marcia di Jari-Matti Latvala nelle ultime tre edizioni da lui disputate sugli sterrati del Rally di Argentina. Una corsa con la quale il finlandese sa bene di avere un feeling speciale e non lo nasconde, puntando ad allungare la striscia positiva, che lo ha visto sempre protagonista sulla Toyota Yaris Wrc nelle prime quattro gare di questo campionato. «È vero - ammette candidamente Jari-Matti Latvala - l'Argentina è una gara che mi piace parecchio». E poi, quello visto in azione quest'anno è un Latvala totalmente diverso rispetto al passato. Rigenerato dalla fiducia datagli da Tommi Makinen, Jari-Matti corre oggi puntando a fare più punti possibile e a lottare per il

Mondiale Piloti, un trofeo che vuole riportare in Finlandia, dove manca da 14 anni... Insomma, possiamo dire che stiamo vedendo in azione un Latvala travestito da... Kankkunen, uno specialista in materia, visto che facendo così di mondiali ne ha vinti ben quattro in carriera. «In effetti, correndo in questo modo Juha ha vinto i suoi 4 titoli iridati

- ragiona il 32enne driver di Tuuri - . Io, quest'anno, sto correndo proprio come faceva lui ed anche come fa, molto abilmente, Ogier: sto cercando di ottenere il massimo possibile da ogni gara, tutto in ottica di campionato. Non sono più il pilota che cerca di andare sempre al massimo, ora cerco di ottimizzare il più possibile i miei risultati. E infatti, dopo quattro gare sono secondo in classifica, a 13 punti da Ogier. E dall'ultima gara, in Corsica, pur avendo finito a ridosso del podio sono tornato a casa con ben 17 punti. Certo, nella power stage ho dato il massimo per passare Craig Breen per il quarto posto e per riuscire a vincerla ma direi ne è valsa proprio la pena, visti i risultati ottenuti».

- Con quale spirito affronterà ora il prossimo

IL FINLANDESE DELLA TOYOTA VUOL PROVARE A VINCERE IL MONDIALE CON LA TOYOTA. E PER FARLO HA DECISO CHE CORRERÀ ALLA... KANKKUNEN!



KKK NON HA VINTO QUATTRO TITOLI PER CASO. DEVO FARE COME LUI: OTTIMIZZARE I RISULTATI

JARI-MATTI LATVALA





PRIMO TRE ANNI FA

La ragazza sembra invitare Latvala, che con la Toyota vuole provare a rivincere l'Argentina. Pensando soprattutto al titolo iridato...

Rally di Argentina?

«Sono bello carico! Il percorso è molto simile a quello dello scorso anno e le speciali sono veloci, eccetto quelle della terza tappa. Potremo tornare ad andare forte come in Svezia, ne sono convinto, perché il feeling con la Toyota Yaris sul veloce è molto buono. Dobbiamo, invece, migliorare ancora sullo stretto. Come si è visto di recente in Messico e anche in Corsica».

- E la tappa più dura della corsa quale sarà?

«La prima giornata, nella valle di Calamuchita, mi piace molto. Quella di sabato, invece, sarà di sicuro la tappa più dura, con prove speciali più lunghe e difficili. Quanto a domenica, il crono di El Condor lo conosciamo tutti bene, è una speciale lenta, con molte curve dove non è semplice prendere il ritmo giusto, anche perché la strada non è molto larga e ci sono numerose pietre in mezzo alla carreggiata che bisogna accuratamente evitare».

- A che punto siete nello sviluppo della Yaris sullo sterrato?

«È difficile dirlo, sappiamo di certo a che punto siamo sull'asfalto ma ancora non possiamo dire fin dove siamo arrivati sullo sterrato. La gara chiave per noi sarà la Sardegna di inizio giugno, con i suoi sterrati stretti e selettivi. Solo lì sapremo a che punto siamo per davvero a livello complessivo

di prestazioni sulla terra. Abbiamo effettuato dei test interessanti in Sardegna, in vista dell'Argentina, test che ci torneranno utili più avanti per la prova italiana del Mondiale».

- Per terminare: qual è il suo obiettivo in Argentina?

«Finire sul podio! Sarebbe un risultato davvero importante per me e per la Toyota, soprattutto in ottica campionato».

La gara sudamericana tabù per Ogier

Il Rally d'Argentina è l'unica gara iridata, tra quelle in calendario, che il quattro volte campione del mondo Sébastien Ogier non è ancora riuscito a vincere. In questa sua 37esima edizione, il "Rally de la Repubblica Argentina" presenta un percorso molto simile a quello dello scorso anno e prevede 18 prove speciali, per un totale di 356,49 km cronometrati. La gara si apre giovedì 27 aprile con lo shakedown di 6,01 km in programma alle ore 8 locali (le 13 in Italia) a Villa Carlos Paz, la cittadina a 30 km da Cordoba che sorge sulle sponde del lago San Roque, dove anche quest'anno sarà ospitato il parco assistenza. In serata ci sarà poi alle 19.08 (le 0.08 italiane) una superspeciale a Cordoba, su percorso lungo 1,75 km, ambientata nel centro cittadino. Quindi, venerdì 28, i piloti si dirigeranno verso la valle di Calamuchita per disputare le classiche prove di San Agustín-Villa General Belgrano (19,51 km); Amboy-Santa Monica (un crono, di 20,44 km, che mancava dal 2008)

IN ARGENTINA
POTREMO TORNARE
AD ANDARE
AI LIVELLI DELLA
SVEZIA. SONO
MOLTO CARICO

JARI-MATTI LATVALA

”



ALBO D'ORO RECENTE DEL RALLY D'ARGENTINA

2003	Gronholm-Rautiainen	Peugeot 206 Wrc
2004	Sainz-Marti	Citroën XSara Wrc
2005	Loeb-Elena	Citroën XSara Wrc
2006	Loeb-Elena	Citroën XSara Wrc
2007	Loeb-Elena	Citroën C4 Wrc
2008	Loeb-Elena	Citroën C4 Wrc
2009	Loeb-Elena	Citroën C4 Wrc
2010	non valido per il mondiale	
2011	Loeb-Elena	Citroën Ds3 Wrc
2012	Loeb-Elena	Citroën Ds3 Wrc
2013	Loeb-Elena	Citroën Ds3 Wrc
2014	Latvala-Anttila	Volkswagen Polo Wrc
2015	Meeke-Nagle	Citroën Ds3 Wrc
2016	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc

LO SCORSO ANNO VINSE PADDON

Hayden Paddon ha avuto un inizio 2017 difficile con la Hyundai i20 Wrc Plus, a destra, e proprio per questo conta di rifarsi in Argentina, dove vinse dodici mesi fa con un'ottima prestazione



e Santa Rosa-San Agustín (23,85 km). Chiuderà la giornata la superspeciale del Parque Tematico (6,04 km) a Carlos Paz, per un totale di 139,68 km cronometrati. Sabato 29 le speciali in programma saranno le classiche prove della valle di Punilla; quelle di Tanti-Villa Bustos di 20,69 km (che stavolta si corre in senso contrario ed è trasmessa in diretta su Fox Sports alle ore 18), di Los Gigantes-Cantera el Condor (38,68 km) e di Boca del Arroyo-Bajo del Pungo (20,52 km), per complessivi 159,78 km cronometrati. Domenica 30 la corsa si concluderà nelle montagne di Traslasierra, con tre prove in programma per un totale di 55,28 km cronometrati, vale a dire un



passaggio sul classico crono di Mina Clavero-Giulio Cesare (22,64 km) e due sulla mitica speciale di El Condor-Copina (16,32 km) che sarà anche la power stage e andrà in onda in diretta su Fox Sports dalle ore 17.

Solo 25 al via: ci sono anche Bertelli e Frisiero

Sono soltanto 25 gli equipaggi al via del Rally d'Argentina, un numero nettamente in calo visto che erano 34 nelle ultime due edizioni. Sono comunque ben 12 le Wrc presenti ed oltre ai 10 piloti ufficiali (con la seconda Citroën C3 affidata a Breen) figurano le due Ford Fiesta Wrc Plus del nostro Lorenzo

SEB RIDE MA NON HA MAI VINTO IN ARGENTINA...

Il quattro volte iridato Ogier, sopra a sinistra, sorride dall'alto della classifica iridata. L'Argentina però è l'unica gara che manca nel suo palmares... Nel Wrc2 la Skoda vuole confermarsi al top con Pontus Tidemand, sopra

Bertelli e del norvegese Mads Ostberg. Sono invece 6 gli iscritti al Wrc2, con lo svedese Pontus Tidemand (Skoda Fabia R5) in veste di favorito ed il messicano Benito Guerra ed il polacco Hubert Ptaszek (entrambi su Fabia R5) quali principali outsider. Il francese Eric Camilli (Ford Fiesta R5 M-Sport), che era iscritto alla gara ma non al Wrc2, ha visto annullata la partecipazione con la Fiesta M-Sport. Nessun equipaggio in lizza nel Wrc3. Come l'anno scorso, gli italiani Frisiero-Agnese saranno al via su Ford Fiesta Maxirally 1.6T. Alla prova nazionale del campionato argentino, che si corre in coda al Mondiale, sono ben 57 gli iscritti. ●

La sfida dei campioni

BIASION CONTRO ALCUNI SUOI EX-COMPAGNI DI SQUADRA, PIÙ IL GIOVANE FABIO ANDOLFI. TUTTI SU LANCIA DI IERI E ABARTH DI OGGI. A VERONA È SHOW

I PROTAGONISTI

Miki Biasion
Markku Alén
Juha Kankkunen
Francois Delecour
Alex Fiorio
Piero Liatti
"Lucky" Battistoli
Fabio Andolfi

di **Sergio Remondino**

Da un'idea di Miki Biasion. Prontamente recepita dagli uomini di Verona Fiere. Che l'hanno accolta con entusiasmo e sviluppata, sino a farla diventare il fiore all'occhiello di Verona Legend Cars, la manifestazione in programma da venerdì 5 a domenica 7 maggio che coniuga l'heritage con il moderno, le auto classiche con quelle attuali. Per un cartellone diventato davvero ricco, dove l'esposizione statica si sposa bene con le dimostrazioni dinamiche e con le mostre a tema. A cominciare da quella, attesissima, intitolata "Rosso Alfa 1987-2007" dedicata alle vetture del Biscione protagoniste nel Superturismo, nel Dtm, nel Btcc. Si va dalla 75 Turbo alle 155 e 156, per un totale di sette modelli in esposizione, con alcuni dei piloti che le hanno esaltate - Larini, Tarquini e Giovanardi - a disposizione del pubblico. E veniamo alla ciliegina sulla torta, la "Sfida dei Campioni", nata come detto da un'idea di Miki Biasion. «Lo scorso anno - racconta il campione della Lancia - ho portato a Verona Legend Cars la mia manifestazione, Amiki Miei, e tutti abbiamo visto che il pubblico ha gradito molto. Allora ho

pensato a qualcosa di più completo, così mi è venuta in mente una sfida ad inseguimento, che sarà una gara vera, e che è stata iscritta a calendario da Acì Sport. Poi ho pensato: poiché quest'anno sono 30 anni che ho vinto il primo Montecarlo con una Delta Gruppo A, perché non facciamo una sfida fra Lancia di ieri e vetture moderne? Idea che l'Abarth ha accolto subito entusiasticamente, mettendoci a disposizione una 695 R3 ed una 124 R-Gt, cioè vetture da corsa moderne». E non è finita qui, perché il sempre vulcanico CaputanMikine ha pensato un'altra delle sue... «Mi sono detto: visto che alterniamo vetture storiche a moderne, facciamo altrettanto per quanto riguarda chi

le guida. Così abbiamo invitato il giovane italiano emergente per eccellenza, Fabio Andolfi, in modo che possa mettere in mostra le sue qualità a fianco di campioni che ho avuto tutti, chi prima, chi dopo, come compagni di squadra».

E parliamo di Kankkunen, Alén, Fiorio, Liatti, Delecour e "Lucky", a fianco di Miki rispettivamente in Lancia, Subaru, Ford e Opel, quasi a ripercorrere tutta la carriera del campione di Bassano. Questi "magnifici otto" si sfideranno al volante di tutte e quattro le vetture, per uno show di alto livello... «Ma non a sorteggio - conclude Biasion - bensì in base ai tempi fatti segnare nelle qualifiche». Niente da fare: Biasion è sempre Biasion... ●



LO SPETTACOLO ALLA FIERA DI VERONA

Quasi un chilometro d'asfalto, da affrontare con gomme da sterrato, per otto assi al volante di quattro vetture da sogno: la "Sfida dei Campioni" è un'idea di Miki Biasion, sopra, destinata a diventare grande



GLI ORARI DELLA SFIDA DEI CAMPIONI

SABATO 6 MAGGIO

ore 15,00-15,30	verifiche sportive ante gara	Abarth 695 e 124 Rally, Lancia Delta Lancia Rally 037
ore 16,00-16,20	prove di ricognizione	
ore 16,30-18,00	qualificazioni	Abarth 124 Rally

DOMENICA 7 MAGGIO

ore 10,30-11,30	quarti di finale	Abarth 695 Rally
ore 14,00-15,00	semifinali	Lancia Delta 16V Lancia Rally 037
ore 16,00-16,30	finali	Abarth 124 Rally
ore 16,30	premiazioni	

LE PROTAGONISTE DI IERI...

Lancia Rally 037



Lancia Delta 16V



...E QUELLE DI OGGI



Abarth 695 R3



Abarth 124 R-GT




**VERONA
LEGEND
CARS**
FIERA VERONA

ORARI APERTURA E PREZZI
VENERDÌ 5 - SABATO 6 - DOMENICA 7 MAGGIO
ore 9,00-19,00
PREZZI
intero 15 euro
ridotto 12 euro
fino a 12 anni ingresso gratuito
per info: www.veronalegendcars.com

ADRIATICO

Percorso allungato al Rally dell'Adriatico (12-14 maggio) valido per il Tricolore e per il Campionato Italiano Terra. La prima tappa prevede nove speciali, mentre l'indomani sono in scaletta sei crono. Partenza a Senigallia.

ANCORA TEST

In Portogallo anche Citroën ed M-Sport hanno provato la settimana scorsa in vista della gara iridata (18-21 maggio). Poi, tutti pronti per l'Argentina, dove la squadra di Wilson ha spedito le due Ford Fiesta che Ogier e Tanak hanno utilizzato nelle prime quattro prove del Wrc.

FIESTA R5 EVO

In M-Sport hanno iniziato la procedura di omologazione per gli aggiornamenti al motore della Fiesta R5. Si tratta di modifiche alla testa cilindri, al collettore di scarico ed una nuova mappatura del motore. In tutto si dovrebbero guadagnare una decina di cavalli. L'aggiornamento dovrebbe essere disponibile per il Rally del Portogallo.

KENNARD IN FIA?

John Kennard, che lascerà il suo ruolo di navigatore al fianco di Paddon dopo il Deutschland, potrebbe collaborare con la Fia per quanto riguarda la sicurezza del Wrc, settore del quale è responsabile la Mouton. Pare che i piloti stiano spingendo per far sì che Kennard possa collaborare con l'ex-pilotessa francese.

IL TARO APRE

Centotrentacinque km di prove sull'Appennino Parmense: è l'ossatura del 24° Rally del Taro (19-21 maggio), seconda prova dell'Irc 2017, che ha già aperto le iscrizioni (www.scuderiasanmichele.com). Circa 68 km cronometrati per il Taro nazionale.

FORFAIT TEDAK

Via rinviato nell'EuroRx per Tedak Racing. Il team reggiano, che ha realizzato due Alfa Romeo MiTo S1600, non ha fatto in tempo a concludere i test di sviluppo. L'esordio è dunque rimandato a Mettet, in Belgio a metà maggio, con Medici e Vercelli al volante.



HA SCOPERTO LA i20 WRC, POTREBBE DEBUTTARE PRESTO

Mikkelsen test Hyundai

Andreas Mikkelsen ha provato la Hyundai i20 Wrc (sopra) venerdì della scorsa settimana in Portogallo, nella zona di Rao. Nonostante una toccatina, i test sono stati proficui ed hanno soddisfatto sia l'ex-pilota della Volkswagen che gli uomini della squadra coreana. E non è improbabile a questo punto che il norvegese possa prima o poi portare in gara la i20 Wrc "Plus". Il team di Alzenau vorrebbe schierare 4 vetture e tratta con Erik Veiby, il manager del 27enne driver di Oslo, che nel frattempo parla anche con gli uomini della Toyota. In base a rumors dei giorni scorsi, sembra infatti che nel team diretto da Tommi Makinen non siano soddisfatti delle prestazioni sinora fornite da Juho Hanninen, che potrebbe essere messo in panchina.

HA PROVATO CON I TITOLARI IN VISTA DEL DEBUTTO IN PORTOGALLO

Lappi e Toyota in Sardegna

In vista del Rally d'Argentina la Toyota ha effettuato cinque giorni di test sugli sterati della Gallura, che hanno caratteristiche molto simili a quelli della provincia di Cordoba. Hanninen, Latvala e Lappi hanno girato a fondo per affinare il set up della Yaris in vista

della trasferta sudamericana, effettuando in ogni caso prove di set up anche in vista del Rally Italia Sardegna. A chiudere i test è stato Lappi, che si è allenato in vista del suo esordio al volante di una Wrc, previsto per il Rally del Portogallo sulla terza Yaris ufficiale.

UN ITALIANO SULLA TOYOTA GT86 R3 DI MOTORSPORT ITALIA

Tmg col tricolore

Bella novità per i rallyisti emergenti di casa nostra. O, almeno, per uno di loro. Motorsport Italia, la struttura tecnica che fa capo a Max Rendina e Bruno De Pianto, ha ricevuto dal Tmg di Toyota l'incarico di gestire una coupé Gt86 R3 nel Campionato Europeo ed ha deciso di affidarla ad un giovane pilota italiano! È stata di conseguenza organizzata da Acì Sport una selezione, alla quale partecipano ragazzi in carriera del nostro panorama rallyistico: a tutti sarà offerta l'opportunità di essere scelti per un programma completo nel Campionato Europeo a partire dalla prima gara raggiungibile, che dovrebbe essere l'Acropoli di inizio giugno.

NELLA SECONDA DELL'EUROPEO

Alle Canarie c'è Rendina

Bruno Magalhaes, primo alle Azzore con la Skoda, dovrà fare i conti questa settimana alle Canarie non solo con Lukyanuk e Kajetanowicz ma anche con Bouffier, Sylvain, Griebel e con Max Rendina, al debutto nella serie continentale con la Fabia R5 di Motorsport Italia. Nel femminile, Tamara Molinaro sfida Catie Munnings, Elba Falcon e Elba Correa.

IN VISTA DEL DEBUTTO NEL TER

Basso prova la Hyundai R5

«È piuttosto diversa dalla Fiesta, però mi sembra competitiva. E il motore mi è piaciuto». Così Giandomenico Basso dopo aver provato la Hyundai i20 R5 con cui affronterà il campionato Ter. L'esemplare testato da Basso non era quello della Brc, che non è ancora stato consegnato alla squadra, bensì quello della Friulmotor.

LYON-CHARBONNIERES TRAGICA

In Francia muore Perrin

Un incidente mortale ha funestato nello scorso fine settimana anche il Lyon-Charbonnieres. Nella parte finale della terza speciale, la Ternand-Valsonne di 12,80 km, la Saxo N2 di Anthony Perrin e Vincent Rigaud è uscita di strada ed il 31enne pilota ha perso la vita, mentre il navigatore è rimasto ferito, anche se non è grave.

LO SHOW QUESTA SETTIMANA

Ad Asti è Rally Era

Da sabato 29 aprile a lunedì 1 maggio ad Asti c'è Rally Era, per un'edizione dedicata alla Lancia Delta. Fra gli ospiti Biasion, Alen, Fiorio, Tabaton, Cerrato, Liatti, Longhi e Deila, che animeranno il Rally Era Talk Show, spettacolo "live" in programma domenica 30 dalle 21 al Teatro Alfieri (ingresso gratuito, registrazioni su www.rallyera.it). In programma anche un'esposizione di vetture che hanno fatto la storia dei rally e cun raduno sulle strade del Monferrato.

BRITISH GT

Doppia affermazione del team Barwell, nel primo round del British Gt. A conquistare due vittorie di fila a Oulton Park è stata la Huracán Gt3 di John Minshaw e Phil Keen, con i loro compagni di squadra Liam Griffin e Sam Tordoff secondi in gara-1.

GT4 A NOGARO

Le prime due gare della Gt4 European Series "Southern Cup" a Nogaro, hanno assegnato una vittoria a testa alla Ginetta G55 di Castelli e Wallgren e alla Cayman di Halliday e Moulin-Traffort. Secondo miglior piazzamento nella Am per la Ginetta G55 del team italiano Nova Race, gestita dalla Crm e divisa da Debs e Tribaudini.

12H MAGNY-COURS

Dominio delle Seat Leon Tcr nella 12 Ore di Magny-Cours, 2° atto della 24H Touring Car Endurance Series. Il successo è andato alla vettura della Monlau Competicion su cui si sono alternati Jose Manuel Perez Aicart, Alba Cano Ramirez e Alvaro Bajo. Subito dietro la vettura gemella di Breukers, Nearn e Morris.

SOMASCHINI CONFERMA

Ci sarà anche Rachele Somaschini al via del Mini Challenge, che prenderà il via da Imola questo weekend. Rachele continuerà a supportare il progetto CorrerPerUnRespiro, a favore della Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica.

GT ITALIA, ECCO IL BOP

Il Bureau Permanente di Acì Sport ha definito il primo Bop del tricolore Gt. Nella classe Super Gt3, a scontare la maggiore differenza di peso minimo rispetto a quello di fiche sono Lamborghini e Audi, rispettivamente con una maggiorazione di 50 e 35 kg a cui vanno aggiunti due restrittori da 39 mm. Un restrittore da 38 mm e 25 kg in più per le Mercedes. La Audi rimane comunque la più leggera con 1260 kg contro i 1300 kg della Bmw e i 1310 della Mercedes. Nella Gt3 le Gallardo avranno 75 kg in più. La più leggera è la Porsche Gt3 R con 1210 kg.



IL PRIMO APPUNTAMENTO A FRANCIACORTA

Entry Cup prende il via

Parte questo fine settimana sul circuito di Franciacorta la seconda stagione della Entry Cup, il monomarca ideato dal Gruppo Peroni Race per chi si vuole avvicinare al mondo delle competizioni. Ad animare la serie saranno 14 Renault Twingo allestite in configurazione "racing" dalla slovena Lema e monogestite dall'organizzatore romano con relativa attribuzione a sostegno per ogni gara. Ulteriormente più basso il costo rispetto alla passata stagione, con il weekend (libere, qualifica, due gare, noleggi e assistenza) offerto a 1700 euro. Pienone di adesioni nel primo appuntamento, con gli altri cinque, di cui una trasferta estera sul tracciato ceco di Brno, che vedono già una decina di iscritti. Di nuovo in pista, fra gli altri, Andrea Benini e Massimo Visani, protagonisti nel 2016.

L'ITALIANO PIÙ VELOCE NEI TEST DELLA PORSCHE SUPERCUP

Di Amato svetta in Spagna

Con oltre 30 vetture in pista, si sono svolti la scorsa settimana a Barcellona i test collettivi della Porsche Supercup. A mettersi in evidenza il secondo giorno è stato il romano Daniele Di Amato, più veloce di tutti nel corso della mattina con la vettura del team Dinamic, facendo segnare 1'49"303. Terzo tempo (alle spalle dell'inglese

Dan Cammish) per Mattia Drudi, sempre con la squadra emiliana che ha fatto scendere in pista anche Giovanni Berton. Il veneto per l'occasione era alla sua prima presa di contatto con la nuova vettura, al volante della quale prenderà parte ad alcuni selezionati appuntamenti del monomarca internazionale della Casa di Stoccarda.

AMPUTATE ENTRAMBE LE GAMBE IN UNA GARA DI F4 INGLESE

Dramma Monger

Ha avuto delle conseguenze drammatiche l'incidente che si è verificato a Donington nella terza gara del 2° atto della F4 inglese, la domenica di Pasqua. Tutto si è svolto al 14° giro, quando la monoposto del finlandese Patrik Pasma è rimasta ferma all'uscita della curva Schwantz per un problema tecnico, venendo centrata in pieno da quella del 17enne Billy Monger. Per estrarre dalla vettura il giovane pilota della Jhr Development, alla seconda stagione nella serie, ci sono voluti circa 90 minuti. All'ospedale di Nottingham, dove è stato elitrasmportato, gli sono stati amputati entrambi gli arti inferiori. Solo qualche giorno fa, il giovane è stato temporaneamente svegliato dal coma indotto e sottoposto ad un secondo intervento. Le sue condizioni sembrano comunque essere in miglioramento.



TCR INTERNATIONAL

Giulietta nuove da Spa

Al successo in pista si aggiunge quello commerciale, per l'Alfa Romeo Giulietta sviluppata da Romeo Ferraris e rivelazione dell'inizio stagione nella Tcr. Le vetture impiegate in Georgia e Bahrain partono per la Cina per correre con un team locale. Vincitori di una gara a testa sulle 4 disputate, Borkovic e Kajaia (che in gara-2 in Bahrain non ha rotto il motore ma la coppa dell'olio, saltando un po' troppo su un cordolo) avranno macchine nuove sin dalla prossima prova di Spa.

GT OPEN

All'Estoril c'è la Aston

C'è voluto oltre un mese per ricostruirla intorno ad un nuovo telaio, ma alla fine la Aston Martin Vantage Gt3 del team Solaris potrà schierarsi al via del primo atto del Gt Open che si disputerà questo week end all'Estoril. Un lavoro straordinario per la squadra abruzzese, dopo l'incidente che aveva coinvolto Sini nei test del Paul Ricard a inizio marzo. In Portogallo al volante ci saranno lo stesso Sini e lo svizzero Mauro Calamia.

NELLA SERIE TRICOLORE

Golf Gti approda in Tcr

La Golf Gti Tcr, ovvero la vettura campione in carica della serie internazionale, si prepara ad approdare nel Tricolore Tcr. A portarla sui circuiti italiani sarà il pilota lombardo Massimiliano Gagliano, che lo scorso anno ha debuttato nella Seat Leon Cup e si è tolto anche la soddisfazione di piazzarsi al secondo posto alle spalle di Roberto Colciago nell'unico round del Tcr italiano che ha disputato, a Magione, al volante di una Leon con cambio Dsg.



Sventola il tricolore

BORTOLOTTI-CALDARELLI-ENGELHART CON LA HURACAN FIRMANO LA VITTORIA NEL PRIMO ATTO DELLA SERIE. SECONDA LA FERRARI 488 AF CORSE

di **Dario Lucchese**

MONZA - Apertura tutta tricolore per la Blancpain Gt Series Endurance Cup. A Monza la Lamborghini ha bissato il successo conquistato due anni fa. Era stata proprio la vittoria ottenuta sul circuito brianzolo ad inaugurare un ciclo. All'epoca a trionfare con i colori del Grasser Racing Team erano stati Fabio Babini, Jeroen Mul e Andrew Palmer. A distanza di due anni la squadra austriaca è tornata vincente sullo stesso tracciato, con un equipaggio per due terzi italiano: quello formato da Mirko Bortolotti, Christian Engelhart

ed il nuovo arrivo Andrea Caldarelli, reduce quest'ultimo dal secondo posto ottenuto un paio di settimane prima a Okayama nel Super Gt giapponese. Una vittoria costruita fin dai pronti-via (peraltro molto convulso, come leggete a parte), con Bortolotti autore di un primo "stint" di guida impeccabile, poi Caldarelli perfetto nel corso della seconda ora e Engelhart abile a mantenere il vantaggio acquisito. Tutto è filato liscio e alla fine il vantaggio accumulato è stato di oltre 29"; ma non così per i loro compagni di squadra Raffaele Giammaria, secondo nelle prove ufficiali, Norbert Siedler e Ezequiel Perez Compagnon, messi senza colpe fuori dai giochi dalla carambola iniziale. Ma la festa dei colori italiani è stata anche quella della Ferrari. Il secondo posto della Af Corse è stato sicuramente meritato. Una posizione che Alessandro Pier Guidi ha iniziato a costruire nelle qualifiche, quando ha stabilito il tempo di 1'47"423 che gli ha consentito di agguantare la pole. Il piemontese, che si è dato il cambio con Pasin Lathouras e Michele Rugolo, è stato anche quello che ha sostenuto il terzo e conclusivo turno di guida, tallonando la Audi guidata da Clemens Schmid. L'austriaco ha resistito a lungo ai suoi attacchi, fino a quando una foratura a sei minuti dal termine lo ha costretto allo "stop". Alla fine il terzo posto è andato alla Mercedes della Htp Motorsport che aveva dominato anche nel primo round della Sprint Series a Misano con Frank Perera e Maximilian Buhk, i quali sono stati affiancati in questa occasione da Jeremy Eriksson. Subito dietro altre due Ferrari. Quella nei colori Kaspersky di Marco Cioci, James Calado e Giancarlo Fisichella. Quinto posto per la 488 Gt3 di Victor Shaytar, Miguel Molina e Davide Rigon, sempre in lotta per le posizioni del podio ma penalizzati da un drive

through. Prima delle Bentley quella di Andy Soucek, Maxime Soulet e Vincent Abril, sesti. Va anche ricordata l'ottima prestazione dell'altra Huracán Gt3 dell'Orange 1 Team Lazarus, costantemente in lotta per il quarto e quinto posto con Fabrizio Crestani, il neo-acquisto Nicolas Pohler e Guastavo Yacamán prima di "dechappare". Per quanto riguarda la Lambo, la seconda al traguardo è stata quella dell'esordiente Raton Racing, con Andrea Amici, Dennis Lind e Stefano Costantini ventesimi. Un inizio sicuramente promettente e comunque utile a

prendere ulteriori riferimenti per fare meglio nel secondo appuntamento di Silverstone. Decisamente nero il fine settimana di Giovanni Venturini, Marco Mapelli e Luca Filippi, con quest'ultimo che nelle qualifiche ha finito per tamponare

violentemente la Audi di Nathaneal Berthon: ingenti i danni per presentarsi al via. Riguardo sempre agli italiani, Andrea Bertolini ha concluso terzo della Pro-Am con la Ferrari della Spirit of Race divisa con Niek Hommerson e Louis Machiels. A sorpresa "l'ingaggio" di Gian Maria Gabbiani per guidare un'altra Mercedes della Htp Motorsport ed il lombardo non ha deluso chiudendo 18°. La rottura della sospensione ha fermato la Amg Gt3 di Kevin Ceccon. ●

Con la Ferrari 488 Af Corse Lathouras-Rugolo-Pier Guidi, sotto a destra, hanno chiuso al secondo posto. Sotto, la Ferrari di Fisichella-Cioci e Calado che ha chiuso al 4° posto

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Engelhart-Caldarelli-Bortolotti (Lamborghini)-2. Lathouras-Rugolo-Pier Guidi (Ferrari)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



foto grafie PHOTOSPEEDY





SMITH INNESCA UN MEGA-CRASH

Bentley che carambola

Disastro Bentley (e non solo) al via della 3 Ore di Monza. Che nessuno avesse voglia di prendere dei rischi in partenza è infatti tutto da dimostrare. I fatti hanno detto il contrario, visto che nello "start" lanciato la Continental Gt3 del Team M-Sport con Guy Smith alla guida, sfruttando la sua potenza in accelerazione ha provato ad infilarsi tra la Ferrari 488 di Pasin Lathouras (in pole grazie al miglior crono ottenuto in qualifica da Alessandro Pier Guidi) e la Lamborghini di Ezequiel Perez Companc. Il risultato è stato catastrofico, con il contatto che ha mandato in fondo al rettilineo la Huracán dell'argentino, generando una carambola gigantesca in cui sono rimaste coinvolte una decina di vetture, praticamente un quinto di quelle al via. Per fortuna nessun danno ai piloti, anche se è stata necessaria l'esposizione della bandiera rossa. Pausa di circa mezzora e poi il re-start, con Smith chiamato a scontare 15" di penalizzazione ai box. Cosa che l'inglese non ha fatto, semplicemente entrando ed uscendo dalla pitlane, beccandosi così una sonora squalifica con bandiera nera.



Sopra, la carambola al via. Sotto, il crash di Filippi che tampona Mapelli durante le prove. In alto, grande festa per il Grasser Racing Team felice e vincente con Bortolotti, Engelhart e Caldarelli, sopra a sinistra in azione



Spettacolo Huracan

di **Dario Lucchese**

MONZA - È un Lamborghini Super Trofeo Europa rinnovato, quello che si è visto a Monza. L'appuntamento d'apertura della nona stagione del monomarca della Casa di Sant'Agata Bolognese, ha rivelato tanti nomi "inediti", con un ottimo livello generale, specialmente per ciò che riguarda la fascia dei piloti più giovani. A Rik Breukers, primo in gara-1 assieme ad Axcil Jefferies con la Gdl Racing, e Jonathan Cecotto, 18 e 17 anni rispettivamente, le prime due pole.

Il figlio dell'ex pilota di F1 e campione delle due ruote era uno dei "rookie" più attesi, assieme al fratello maggiore Johnny Alberto Jr, il quale avrebbe dovuto alternarsi al volante della vettura del team Bonaldi con Pedro Piquet. Il brasiliano ha poi rinunciato per non incorrere in eventuali problemi, data la vicinanza con l'impegno brianzolo del Fia F.3. In tema di nuovi arrivi, va citato anche il ventiquattrenne canadese Mikaël Grenier, che assieme a Loris Spinelli ha formato un'altra coppia giovane sicuramente da tenere in considerazione, visto che il binomio Pro del team Antonelli ha centrato prima un terzo posto in gara-1 e poi il successo in gara-2. Tra coloro che hanno favorevolmente impressionato, pur essendo entrambi alla prima esperienza nella serie, sono stati il giapponese Yuki Nemoto (20 anni, con un anno nel Gt italiano alle spalle) e Raphael Abbate, alla fine autori di un secondo e un terzo posto con la Vs Racing.

Detto ciò, tornando alla coppia Breukers-Jefferies, che ha già espugnato due mesi fa la serie Middle East, va detto che l'olandese ed il suo compagno di squadra hanno letteralmente dominato la prima gara, in cui Spinelli ha subito guadagnato una posizione risalendo terzo e poi lasciando il volante a Grenier che è subentrato secondo nel corso dei pit-stop, rientrando nella corsia dei box davanti alla vettura di Abbate-Nemoto: una manovra poi ritenuta troppo azzardata e pertanto punita con una penalizzazione che dopo l'arrivo lo ha fatto retrocedere nuovamente terzo.

Per Jonathan Cecotto, che ha esordito con la Imperiale Racing a fianco di un pilota esperto come Vito Postiglione, è subito arrivato un quarto posto. Il figlio più piccolo dell'ex pilota di F1 e pluricampione delle due ruote, è stato impeccabile in gara-2 nel suo turno di guida. Ma un problema alla frizione ha rallentato, subito dopo le soste, il suo compagno Vito Postiglione.

Il potentino, ha regalato spettacolo prodigandosi in una rimonta che lo ha visto risalire progressivamente quarto, finendo proprio davanti alla vettura di Cecotto Jr e Pavlovic. Per la Gdl Racing una pri-

NEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ HA PRESO IL VIA IL MONOMARCA DEL TORO. E HA SUBITO REGALATO GRANDI EMOZIONI. ECCO PERCHÉ

fotografie EROS MAGGI



PROTAGONISTI IN BRIANZA

Sopra, Breukers e Jefferies che si sono imposti in gara-1 dopo essere partiti davanti a tutti, nella foto in apertura. La vittoria in gara-2 è andata a Spinelli-Grenier

ma parte di weekend decisamente da incorniciare, con il successo ottenuto anche nella Lamborghini Cup con Stephan Josephsohn e Dilantha Malagamuwa.

In gara-2 a imporsi nella stessa classe è stato il greco Antonios Vossos, con il team Target Racing di Roberto Venieri. Nella classe Pro-Am un successo a testa per Shota Abkhazava-Kelvin Snoeks (Artline Team Georgia) e i francesi Jean-Lauren Navarro e Julien Briché (Mn Development). Le due vittorie della Am sono invece andate ai polacchi Andrej Lewandowski e Teodor Myszkowski, sempre con la Vs Racing. ●



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Breukers-Jefferies; 2. Abbate-Nemoto; 3. Spinelli-Grenier. Gara-2: 1. Spinelli-Grenier; 2. Breukers-Jefferies; 3. Abbate-Nemoto.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

LA SODDISFAZIONE DI GIORGIO SANNA

Monomarca globale

Il Lamborghini Super Trofeo diventa globale. Con vittoria in gara-1, Breukers e Jefferies hanno riportato al successo la Gdl Racing, che ha iniziato la stagione conquistando con lo stesso binomio il titolo Pro della serie Middle East e quello della classe Am con l'indonesiano Andrew Haryanto. La squadra di Gianluca De Lorenzi è presente contemporaneamente su tre fronti, avendo debuttato qualche settimana fa anche nel Lamborghini Super Trofeo Asia, ottenendo nell'appuntamento inaugurale di Sepang una vittoria assoluta con lo stesso Breukers e Nigel Farmer e due affermazioni nella Pro-Am. Analogo impegno per il team guidato da Vincenzo Sospiri, mentre sono diversi le squadre che partendo dall'Europa si sono espanse nei vari continenti, anche nei campionato Gt3. «Sono molto soddisfatto di come le griglie dei vari campionati Lamborghini si stiano consolidando e del fatto che diverse squadre e vari piloti spino proprio questa nostra "globalizzazione", andando a fare esperienza anche al di fuori della propria serie continentale», ha commentato Giorgio Sanna, capo del motorsport di Lamborghini Squadra Corse, sempre più impegnata anche nei vari programmi della Casa dedicati ai giovani.



I FRATELLI CECOTTO SI SFIDANO

Sopra, i vincitori di gara-1 e a lato il podio dei Pro in gara-2. A destra Johnny Alberto Cecotto e sopra suo fratello Jonathan che ha diviso la sua vettura con Vito Postiglione



Gt Open torna grande

DALL'ESTORIL SCATTA L'EDIZIONE 2017 DELLA SERIE ORGANIZZATA DA PAREJA CHE CON 24 VETTURE SCHIERATE E DIVERSI PIEDONI È IN NETTA RIPRESA

di [Alfredo Filippone](#)



Non è una rinascita, ma ci assomiglia. Il Gt Open, che negli ultimi due-tre anni ha offerto spettacolo e un ottimo livello ma ha dovuto soffrire un po' per numero di iscritti, fa il pieno di partecipanti: si prevede che le vetture che prenderanno parte all'intera stagione siano 24, alle quali si aggiungeranno via via quelle una tantum. Tanta abbondanza non si vedeva da un po' di tempo, e siccome è accompagnata da varietà (una decina i brand rappresentati) e da bei nomi, gli auspici alla vigilia sono ottimi in questo 2017 che scatta nuovamente dall'Estoril. Individuare i motivi di questo trend ridiventato virtuoso è difficile, perché a dire il vero, ... non è cambiato nulla. Il mantra del Gt Open, da dodici anni ormai sulla scena, è sempre lo stesso: piste belle, regole stabili, costi ragionevoli, buona copertura tv e ambiente rilassato. Non ha una spiegazione nemmeno Jesus Pareja, il promoter spagnolo che ha avuto il merito di credere sempre nella sua ricetta e di badare al concreto: «A parte conservato le Gt 2 un po' troppo a lungo rispetto ad altre serie, non credo che abbiamo commesso grandi errori. Forse abbiamo patito la crisi che ha colpito i nostri mercati più importanti, cioè il sud dell'Europa, e ora che le cose vanno un po' meglio, torniamo in auge». O forse è

TONIO E IL TORO OCCHIO A QUEI DUE

Sopra e in alto a destra in primo piano, Tonio Liuzzi che disputerà la dodicesima edizione del Gt Open a bordo di una Huracan e in coppia con Hamaguchi. Sotto, la Ferrari 488 di Cioci e Perazzini

semplicemente l'effetto moda, che gioca senz'altro un ruolo nelle gare Gt, dove bisogna farsi spazio fra l'ingombrante Blancpain e le altalenanti serie nazionali...

Lambo e Mercedes in forze

Scorrendo la lista degli iscritti quest'anno, si nota subito un maggiore equilibrio fra le Case rappresentate. Le Ferrari non sono più maggioritarie, mentre Lamborghini e Mercedes incrementano di molto la propria presenza e McLaren e Bmw puntano al sodo. Tanti i pretendenti al titolo. Le Huracán ci riprovano, senza però la vettura dell'Orange1 Team Lazarus, che lo aveva conquistato lo scorso anno con



7 GLI APPUNTAMENTI

30 aprile	Estoril
28 maggio	Spa
11 giugno	Paul Ricard
2 luglio	Hungaroring
3 settembre	Silverstone
1° ottobre	Monza
29 ottobre	Barcellona



Thomas Biagi e Fabrizio Crestani. Biagi, ora con Giovanni Venturini, tenterà il bis con l'Imperiale Racing, che schiera anche un'altra vettura forte, per Vito Postiglione-Andrea Fontana, mentre molto forte è anche la macchina del Ratón Racing, con Edoardo Liberati-Ling Kang.

Il Toro può contare anche su Tonio Liuzzi-Hiroshi Hamaguchi (Fff Racing) e probabilmente una macchina di Antonelli. La Ferrari si affida, come sempre, ad Amato Ferrari, che schiera Ramos-Mac coi colori Spirit of Race e Cioci-Perazzini come Af Corse. Con una 488, in Pro-Am, anche l'Sf Racing di Andrea Caldarelli col gentleman Fu Songyang e la vettura dell'Ff inglese con Mowlem-Dunbar. Forte

C'E TANTA ITALIA IN GT OPEN

Sopra, Liberati e Kang danno l'assalto al campionato con una Lambo del Raton Racing. Sotto, Caldarelli che disputa la serie con una Ferrari 488 assieme al gentleman Songyang

TRA CLASSE AM E PRO

Gentlemen, linfa della serie

I gentlemen drivers, si sa, sono diventati la linfa delle gare Gt: la loro passione (e i loro soldi) sono quelli che tengono in piedi la fiorente impalcatura delle gare Gt3 nel mondo intero. Il Gt Open sembra diventato uno dei loro terreni favoriti e l'abbinamento col pilota-coach professionista è la coppia che va per la maggiore. Nell'Open finiscono diritti in categoria Pro-Am e possono aspirare all'assoluto. Per cercare di far quadrare il sempre difficile rompicapo delle categorie, l'Open quest'anno ripropone tre classi, con l'Am esclusivamente riservata a coppie formate da due piloti Bronze, mentre qualsiasi abbinamento fra un Gold (o più) e un Silver (o più) viene inquadrato in Pro.

come sempre la compagine Bmw semi-ufficiale di Teo Martin, con Rueda-Bouvang, Barreiro-Guedes e una vettura per il portoghese Lourenço Beirao, accanto al quale si alterneranno niente meno che Antonio Da Costa e Tiago Monteiro. E McLaren sarà in lizza con le solite vetture del Garage59 per Ledogar-West e Tappy-Benham e quella di Shaun Balfe con Rob Bell come compagno di lusso. Almeno cinque le Mercedes Amg fisse, tra cui la migliore è quella del neo-arrivato Sps Performance, con Pierburg-Onslow Cole mentre le due di Sport&You (Silva-Coimbra e Basso-Figueiredo) e quelle di Drivex (per i brasiliani Khodair-Hahn) e di Ms Racing, con gli austriaci Konrad-Hrachowina, che punteranno alla categoria Am, dove se la vedranno con la prima Bentley Continental che calcherà l'Open, quella del Jordan Racing per Witt-Stockton. Da sola a difendere i colori dell'Aston Martin, la Vantage del Solaris Motorsport per Francesco Sini-Mauro Calamia, che ha buone pretese in Pro-Am. Il bravo team pescarese è reduce da un imprevisto tour de force per ricostruire, da una scocca nuova, la macchina andata interamente distrutta nel test collettivo al Ricard, quando Sini è rimasto senza freni in fondo al rettilineo, ma ha vinto la sfida contro il tempo.

Lexus, grande novità

La novità più attesa, però, è la nuovissima Lexus Rc-f, recentemente presentata al Salone di Ginevra. Intenzionata a far sul serio in Gt3, la Casa giapponese ha scelto l'Open per una stagione di collaudo e di assaggio del mercato europeo e si presenta con due vetture seguite dai due team semi-ufficiali: l'Emil Frey Racing svizzero schiera Albert Costa-Philipp Frommenweiler e il Farnbacher Motorsport i suoi due rampolli di famiglia, Dominik e Mario Farnbacher. Approntate in extremis, le due Rc-f faranno in pratica lo shakedown all'Estoril ma il loro potenziale sarà il primo appetitoso enigma da chiarire... ●



Si alza ulteriormente il livello del tricolore Gt. L'introduzione della classe Super Gt3 Pro, riservata ai soli equipaggi prioritari, costituisce una delle principali novità del 2017. Imola, il prossimo week end, offrirà un antipasto molto gustoso di quella che sarà la serie tricolore, con tanti nomi importanti al via. Nella maggiore classe sono ben 5 i costruttori rappresentati con i nuovi modelli di vetture. Il team Black Bull Swisse Racing cercherà di difendere il titolo vinto lo scorso anno nel conclusivo round del Mugello con la Ferrari 488 Gt3, riproponendo la stessa accoppiata vincente formata da Mirko Venturi e Stefano Gai. Sempre sul fronte Ferrari la Scuderia Baldini 27, dopo avere colto nel 2016 il titolo Gt3 con la 458 di Federico Leo e Eddie Cheever III, ha riconfermato il giovane romano (figlio dell'ex pilota di F.1 e Indycar), affiancandolo all'esperto Matteo Malucelli e passando alla 488. Stesso esemplare per la Easy Race, che avrà in Nicolò Schirò uno dei suoi uomini di punta. Presente anche Af Corse, che al momento in cui scriviamo deve ancora ufficializzare il proprio equipaggio (uno dei due piloti dovrebbe essere il giapponese Motoaki). Ma la concorrenza non sarà affatto da meno.

L'Audi cala l'asso di briscola Benoit Tréluyer

Parliamo innanzitutto di Audi, che punterà su un equipaggio assolutamente inedito. A rappresentare la Casa dei quattro anelli ci sarà infatti il pilota ufficiale Benoit Tréluyer, 3 volte vincitore della 24 Ore di Le Mans e campione Wec 2012 sempre con Audi. Il francese diventerà l'abitacolo della R8 Lms della squadra di Emilio Radaelli con Vittorio Ghirelli, 22 anni, campione Auto Gp 2013 e al debutto nella categoria. Poi c'è la Lamborghini. Il team Antonelli Motorsport avrà tra le sue fila per il secondo anno il giovane padovano Riccardo Agostini, che farà coppia con il plurititolato del Gt Open Daniel Zampieri (curioso notare che entrambi si sono laureati campioni italiani di F.3, provenendo dal vivaio tricolore delle monoposto). Sia Agostini che Zampieri sono stati riconfermati quest'anno tra le fila dello Gt3 Junior Program di Squadra Corse. Che ha raddoppiato il proprio impegno, dal momento che schiererà un'identica vettura per lo svizzero Alain Valente e Lorenzo Veglia, quest'ultimo vincitore lo scorso anno della classe Pro-Am nelle Finali Mondiali Lamborghini di Valencia. Allo stesso Gt3 Junior Program appartiene anche Alex Frassinetti, che si alternerà alla guida con Matteo Beretta su un'altra Huracán Gt3 della Ombra Racing.

Ombra Racing raddoppia la presenza

Anche la squadra di Chignolo d'Isola raddoppia la propria presenza nel Gt italiano, portando in pista un'identica vettura per Roberto Gentili e Marco Cassarà, quest'ultimo in arrivo dalla Carrera Cup Italia. Debutto con una Lamborghini Gt3 per Petri Corse, che punterà su Leo (appunto campione in carica della Gt3) ed il giovane israeliano Bar Baruch. Una M6 Gt3 del Bmw Team Italia verrà condivisa da Alberto Cerqui e Stefano Comandini, entrambi già da tempo legati alla squadra guidata da Roberto Ravaglia, la stessa con cui lo scorso anno Alex Zanardi ha conquistato un successo al Mugel-

Gt italiano

DA IMOLA DECOLLA UNA STAGIONE SHOW PER LA SERIE TRICOLORE. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

di Dario Lucchese



UNA STAGIONE DA PROTAGONISTI

Sopra, Eddie Cheever che dopo aver colto il titolo tricolore in Gt3 sale quest'anno sulla 488 della Scuderia Baldini e ha propositi bellicosi in Super Gt3 Pro. Tutta l'attesa è per Benoit Tréluyer, vincitore per ben tre volte alla 24 Ore di Le Mans, che correrà con l'Audi in coppia con Ghirelli. Nell'altra pagina Gai e Venturi che hanno una voglia matta di difendere e riconquistare lo scudetto arpionato nel 2016

lo. Non poteva mancare la Mercedes, al via con la Krypton Motorsport, nuovo Team Amg Customer Sports, presente con l'ultima versione della coupé di Stoccarda su cui si alterneranno Pezzucchi e Pastorelli (campione Gt Cup 2015). Nel ruolo di dt della squadra ci sarà l'ingegnere austriaco Mario Prezel, ex Porsche Supercup e Immsa.

In Gt3 le vetture della categoria meno recenti

Super Gt3 Pro e Super Gt3 (piloti non prioritari) sono soltanto due delle cinque classi per le quali verranno assegnati i titoli del Campionato Italiano Gran Turismo 2017. Entrambe verranno accorpate in uno schieramento unico con la Gt3. In quest'ultima convergeranno nuovamente le vetture della categoria meno recenti. Tra gli equipaggi confermati spicca sicuramente quello della Ebimotors. Il team di Enrico Borghi, dopo avere vinto nel 2013 con Luigi Lucchini e Vito Postiglione, ci riprova schierando una Porsche 997 Gt3R per il collaudato binomio formato da Alessandro Baccani e Paolo Venerosi. Oltre alle Ferrari 458 dei team Easy Race, Malucelli, MP1 Racing, Scuderia Baldini 27, sono attese al via anche una Audi ufficiale, una Maserati GranTu-

Prototipi senza Uboldi

IL COMASCO CAMPIONE IN CARICA NON SARÀ DELLA PARTITA PER DIFENDERE LO SCUDETTO. TRE I TITOLI IN PALIO, RISERVATI A LMP3, CNA E CNT



A Imola prenderà il via la stagione 2017 del Campionato Italiano Sport Prototipi con il primo dei sette appuntamenti del calendario (uno in più rispetto allo scorso anno), ciascuno dei quali caratterizzato dal tradizionale format basato su due gare della durata di 25' più un giro, due turni di prove ufficiali da un quarto d'ora, 60' in totale di prove libere. La serie tricolore riparte con varie sfumature. Per cominciare, l'assegnazione di tre differenti titoli riservati alle vetture LmP3, CnA (motori aspirati) e CnT (motori turbo), oltre a quello assoluto. In palio ci sono tuttavia tre ulteriori titoli di Trofeo Nazionale per le classi Radical Trophy, E2SC (in questa sono collocate le Osella con motore motociclistico e le Wolf monoposto) e CnB, ovvero le Cn omologate fino al 2003.

Sul circuito del Santeramo le vetture al via dovrebbero essere poco meno di una quindicina, con sei diversi Costruttori rappresentati. Al momento non è previsto alcun equipaggio doppio, nonostante sia consentita la partecipazione fino a due piloti su una stessa vettura. L'istituzione di un montepremi di 20mila euro per la Coppa Aci Sport Under 25 punta ad attirare soprattutto i giovani.

Anche se nella categoria continueranno ad essere protagonisti soprattutto alcuni nomi ormai storici del mondo delle biposto. Uno di questi è Ranieri Randaccio, che si presenterà con una Norma M20F del team Sci.

Assente il campione in carica Davide Uboldi, attesa è la squadra con la quale il comasco ha conquistato

LOTTA FRA MARCHI
Un gruppo di biposto in bagarre s'avventa verso il Tamburello, a Imola. Wolf, Norma, Ligier, Osella sono tra le big del Tricolore Prototipi che s'articola su sette gare, una in più rispetto alla passata stagione

il titolo nel 2016 e con cui quest'anno è impegnato nell'European Le Mans Series su una Ligier LmP3, vale a dire l'Eurointernational. Il team di Antonio Ferrari dovrebbe essere presente proprio con una biposto francese Js53 Evo2.

Tra i nomi sicuri c'è quello di Walter Margelli. Il bolognese, protagonista nel corso delle ultime stagioni, avrà a disposizione un'altra Norma schierata dalla Nannini Racing.

Dalle cronoscalate arriva Francesco Turatello, veneto che si accinge a fare il proprio esordio nel campionato con una Osella Pa21 spinta dal propulsore Honda 2 litri curato dalla Lrm Motors dei fratelli Petriglieri. In pista, quando possibile, a dargli consigli ci sarà il pluricampione delle salite Christian Merli. Un'altra vettura del costruttore piemontese sarà guidata dal più esperto Antonio Beltratti.

Consistente la partecipazione delle Wolf Gb08. Con due di queste, entrambe dotate del più recente aero pack, farà il suo ingresso nella categoria la Duell Race. Il team capitanato da Alan Gomboso potrà contare sui piloti Mirko Zanardini e Massimiliano Milli. In via di conferma, al momento in cui scriviamo, sono invece gli equipaggi dell'Avelon Formula. Sul fronte delle Cn4, una Norma-Bmw verrà guidata da Alessandro Rosi.

Attesa anche la Radical Sr8 dotata di un propulsore V8 da 2600cc e allestita dal team padovano Radical Gp. Tutte le gare verranno trasmesse in diretta su AutomotoTv, visibile sul canale 148 di Sky.

Dario Lucchese

IL CALENDARIO

30 aprile	Imola
4 giugno	Misano
18 giugno	Monza
16 luglio	Mugello
30 luglio	Magione
24 settembre	Vallelunga
8 ottobre	Mugello



Turbo vs Aspirato

Sfida a colpi di cavalli

Prestazioni, affidabilità e piacere di guida: i laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano hanno messo a confronto i due motori

Il motore turbo è migliore di un equivalente aspirato? Perché il trend mondiale è quello di sviluppare sempre di più i motori con aspirazione forzata? L'analisi dei laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano ci aiuta a capire in che direzione sta andando l'industria dell'Automotive. Iniziamo con lo stabilire la linea di confine tra i due motori. La fase di aspirazione di un propulsore aspirato è completamente dovuta alla depressione generata dai pistoni. Nel motore turbo invece l'aria viene forzata all'interno della camera di combustione mediante un compressore o un turbocompressore. Quali sono i punti di forza dei due motori? L'aspirato mantiene un'affidabilità maggiore, la ricerca delle prestazioni è tuttavia più complessa (e più costosa), inoltre dovendosi sempre spingere verso cilindrata maggiori si

aumenta il peso del motore. Il motore turbo invece è più semplice da elaborare, meno costoso, consuma meno ed è più leggero, anche se non è ancora affidabile come l'equivalente aspirato. Le vere differenze si notano inoltre nella guida al limite. Un aspirato è molto affilato e preciso sotto il piede destro di un pilota allenato, gli ingressi in curva sono migliori e si riesce a controllare la vettura con il gas. In una vettura leggera (classico esempio sono le anoressiche inglesi quali Lotus o Caterham) questa caratteristica si traduce in puro piacere di guida. Passiamo invece ai motori turbo. Dopo l'esplosione degli anni '80 i motori turbo oggi governano il mercato. Leggerissimi e facili da elaborare con poche modifiche raggiungono potenze spaventose. Nei motori di ultima generazione inoltre la coppia è molto omogenea, simile a quella di

un aspirato, con la differenza di avere più cavalli e un motore leggerissimo. Elaborando invece il motore si può ottenere una linea di coppia molto più spigolosa, che si traduce in una spinta secca e prepotente. La guida diventa nevrotica, la spinta data dalla turbina regala emozioni facilmente definibili intossicanti. Anche se questa caratteristica non è presente nei propulsori moderni, che hanno una erogazione più equilibrata e lineare. Motivo per cui le affascinanti auto turbo degli anni '80 aumentano di valore anno dopo anno. Il confronto, dal punto di vista delle prestazioni, volge a favore dei motori turbo, ma non si può affermare che siano migliori. La scelta è sempre dettata dallo stile di guida, il vero giudice di questo confronto tecnologico rimane il pilota.

**AUTO
SPRINT**

VIVI una CORSA da

Una giornata da vivere intensamente tra paddock, box e pit-lane assieme allo staff della Porsche Carrera Cup Italia.

Chi avrà disegnato la livrea più bella, a insindacabile giudizio della redazione di Autosprint, affiancherà i professionisti di Porsche Italia nelle attività organizzative del week-end di gara.

Per partecipare all'iniziativa disegna la livrea delle vetture del team Dinamic Motorsport che con i drivers Mattia Drudi e Daniele Di Amato parteciperanno al campionato Porsche Mobil1 SuperCup.

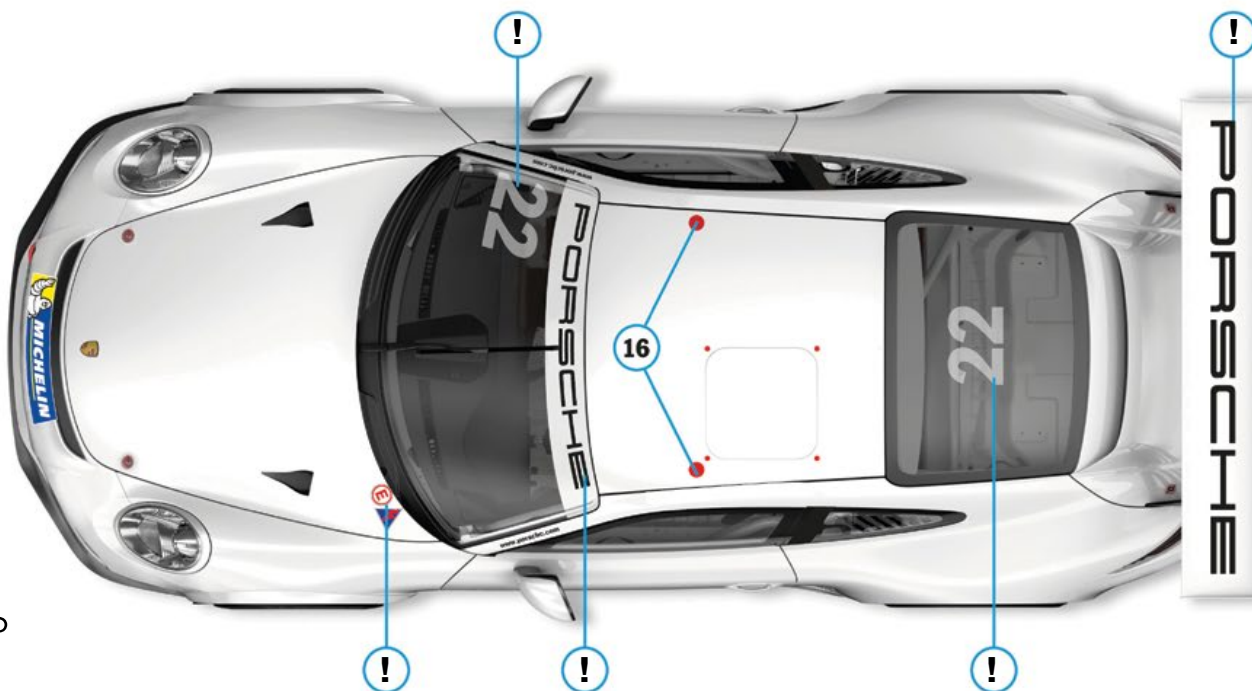
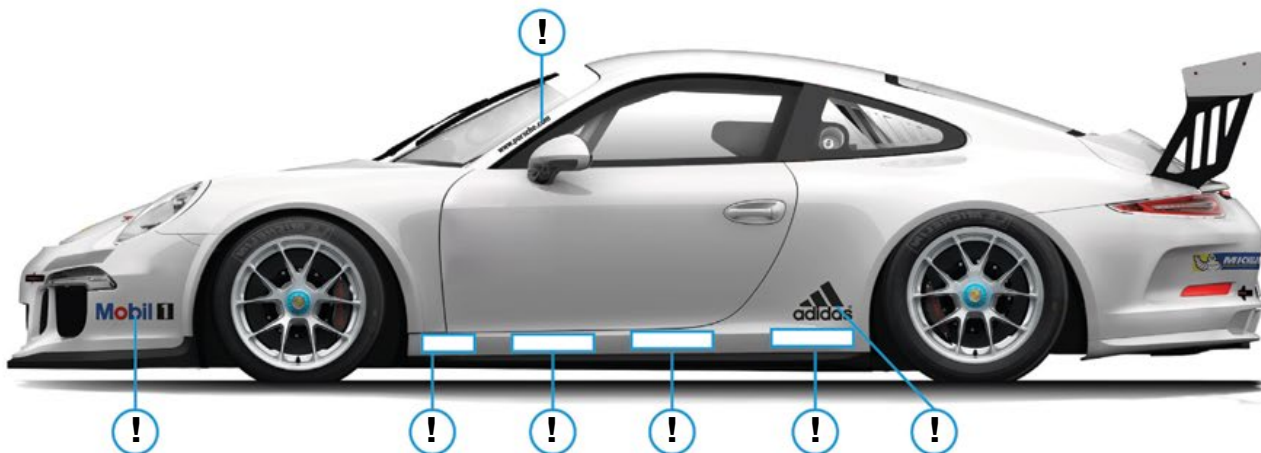
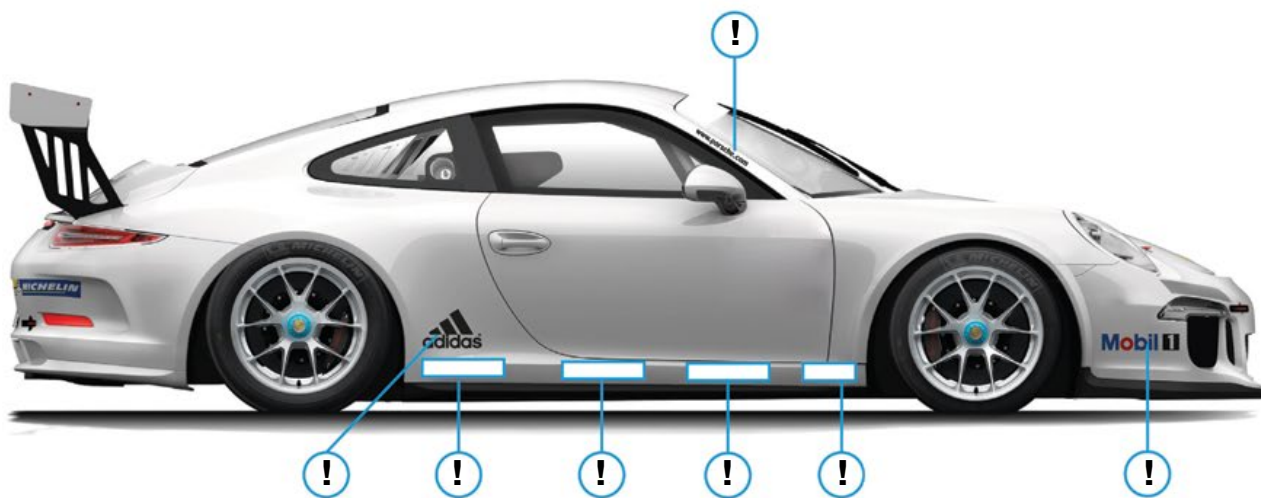
*Utilizza la pagina accanto, evitando le aeree identificate dal punto esclamativo, ritagliala scansionala e spediscila via mail con il tuo nome, cognome e numero di telefono a: viviunacorsa@autosprint.it. I disegni devono arrivare entro la giornata di Domenica **30 Aprile**.*



Autorizzo la Conti Editore S.r.l. ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore S.r.l. via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) Tel. 0516227111 Fax 0516227257.

a PROTAGONISTA

PORSCHE
CARRERA
CUP



Nome e cognome

Firma

Cellulare

e-mail

Carrera Cup

torna la doppia gara



IL MONOMARCA PORSCHE ABBANDONA LA MINI ENDURANCE E RIPRENDE UNA VECCHIA CONSUETUDINE. CON L'IMPORTANTE NOVITÀ DELL'ABS BOSCH

di [Dario Lucchese](#)

O rmai può essere considerata una delle serie Porsche di riferimento a livello internazionale. La Carrera Cup Italia ha sfornato negli ultimi anni diversi campioni. Uno per tutti Matteo Cairoli, il "golden boy" della 2014 (quando conquistò il titolo tricolore e vinse le selezioni dell'International Cup Scholarship Challenge), oggi protagonista nel Wec e nella serie Elms oltre che Young Professional Driver della Casa di Stoccarda. A seguire le sue orme quest'anno ci sarà Mattia Drudi, classe '98, approdato nella Mobil1 Supercup con il team Dinamic dopo essersi classificato secondo nel 2016. L'undicesima edizione del campionato riservato alle 911 Gt3 Cup "Type 991" prende il via a Imola il 29 e 30 aprile con diverse novità. La prima è quella concernente il format dei week-end, che torna a essere improntato su due gare, ciascuna della durata di 28' più un giro con partenza da fermo. Alla mini-endurance è

LARGO AI GIOVANI!
Giacon guida le 911 Gt3 Cup nei recenti test a Misano, in alto: Jonathan è fra i sei giovani "sotto osservazione" per la selezione da pilota Junior Porsche. Gli altri sono Cazzaniga, Linossi, Pera, Rovera e Quaresmini

stata pertanto preferita una formula sprint, che riguarderà anche le qualifiche del sabato: un turno di 25' e la superpole da un quarto d'ora cui potranno prendere parte i migliori otto della precedente sessione e che definirà lo schieramento di gara-1, con la seconda griglia stabilita invertendo le prime sei posizioni della prima gara. Un punto verrà assegnato al giro più veloce, due a chi otterrà la pole position di gara-1, un solo scarto sulle 14 prove in calendario, dal momento che sono stati ribaditi i sette doppi appuntamenti. Alla tappa del Santerno farà seguito a distanza di oltre un mese quella di Misano, proseguendo con Vallelunga, Mugello, poi ancora Imola e Mugello (nel fine settimana del Porsche Festival) e quindi l'epilogo a Monza. L'altra novità di assoluto rilievo è prettamente tecnica e riguarda l'introduzione su tutte le vetture dell'Abs (con un kit Bosch Motorsport), già provato con suc-





cesso durante il tradizionale shakedown svoltosi il 4 aprile a Misano. Ciò ha avuto subito l'effetto di rendere le vetture più veloci dello scorso anno, avvicinando le prestazioni all'interno del gruppo e stressando di meno le gomme, "ovviamente" Michelin, con un conseguente risparmio anche in termini economici. L'impiego dell'Abs dovrebbe pertanto garantire una maggiore omogeneità tra piloti esperti, giovani alle prime armi e gentleman driver.

A Imola una ventina di vetture

A proposito di partecipanti, a Imola dovrebbero essere una ventina le vetture al via, con cinque squadre: Bonaldi, Dinamic Motorsport, Ebimotors, Ghinzani Arco Motorsport e Tsunami Rt. Cinque sono anche i titoli in palio, con le classifiche assoluta, Michelin Cup (riservata agli over 30 e ai "Bronze"), Femmine, Concessionari e Team.

FULGENZI CI RIPROVA

Sopra, parata di 911 Gt3 Cup nei box di Misano durante i test pre campionato. In alto, Enrico Fulgenzi: il campione 2013 vuol bissare il successo e per farlo ha scelto il team gestito da Piercarlo Ghinzani

Allettante il montepremi, che prevede in totale 128mila euro tra quelli di ciascun week-end e i premi speciali di campionato. Anche quest'anno è stato inoltre riconfermato il Porsche Scholarship, con un programma di coaching riservato agli Under 26. Sei sono i ragazzi selezionati da Porsche Italia per essere seguiti da un pool di specialisti per la stagione: Daniele Cazzaniga, Jonathan Giacon, Francesca Linossi, Riccardo Pera, Alessio Rovera e Gianmarco Quaresmini. Tra questi, chi verrà giudicato il migliore (la proclamazione avverrà nel mese di settembre) parteciperà all'International Shoot Out Scholarship Programme di Porsche Motorsport, che vede a loro volta coinvolti i migliori piloti delle altre serie nazionali. Al vincitore assoluto andrà un contributo di 200mila euro per prendere parte nel 2018 alla Porsche Mobil 1 Supercup come pilota Junior ufficiale. Fra i vari esordienti, ad avere gli occhi puntati addosso c'è proprio Riccardo Pera, 17 anni, che nel 2016 ha vinto con Ebimotors il monomarca Cayman Gt4 e che proseguirà la sua avventura con la squadra di Enrico Borghi. Un altro esordiente è Cazzaniga, brianzolo 23enne proveniente dall'Eu-

roformula Open dopo diversi anni di militanza nella F.Renault 2.0 Alps ed al via con il team guidato da Piercarlo Ghinzani. Proprio con la squadra dell'ex-pilota di F.1, il più esperto Enrico Fulgenzi proverà a riprendersi il titolo conquistato nel 2013. Imponente, come sempre, lo squadrone Dinamic, che si avvarrà di Quares-

IL CALENDARIO

30 aprile	Imola
4 giugno	Misano
25 giugno	Vallelunga
16 luglio	Mugello
10 settembre	Imola
1 ottobre	Mugello
22 ottobre	Monza

mini, 21enne bresciano, più veloce di tutti nei test ufficiali a Misano, ma che avrà tra le sue file anche l'altra "new entry" Giacon (vicecampione in carica della Seat Leon Cup Italia) e la Linossi. Con la formazione reggiana sono attesi inoltre Alex De Giacomo, intenzionato a difendere il titolo conquistato lo scorso anno nella Michelin Cup, Niccolò Mercatali e Stefano Zanini. Il 21enne Alessio Rovera, alla sua seconda stagione nel monomarca Porsche dopo una carriera in monoposto, passa dall'Ebimotors allo Tsunami Rt, il team con cui lo scorso anno si è laureato campione il francese Côme Ledogar e che schiera anche due vetture per i fratelli Carlo e Lino Curti.

Ancora nella Michelin Cup non mancherà Livio Selva, confermato da Ebimotors, con cui lo scorso anno aveva già preso parte ad alcuni appuntamenti. Immane la presenza di "Walter Ben", ancora con il team Ghinzani. Un nuovo arrivo di cui si parla molto è quello di Simone Pellegrinelli, già in evidenza nel Super Trofeo Lamborghini, che sarà impegnato con i colori del rientrante Bonaldi Motorsport. Come gli scorsi anni è prevista la diretta televisiva di tutti gli appuntamenti del campionato. Gara-1 verrà trasmessa da Eurosport 2, mentre gara-2 andrà su D-Max; prevista inoltre la diretta in streaming su www.carreracapitalia.it con la telecronaca di Guido Schittone. ●

Mini Challenge

ora si fa Lite

OLTRE ALLA PIÙ PERFORMANTE VERSIONE PRO DEBUTTA UNA "ENTRY LEVEL" DAI COSTI CALMIERATI E CON 30 CV IN MENO



MINI PER TUTTI I GUSTI
Aggressiva e grintosa,
la Mini John Cooper Works
si presenta in due versioni

Il Mini Challenge si fa in due e riparte questo fine settimana da Imola. Il monomarca indetto da Mini Italia con il supporto tecnico e organizzativo di Promodrive, si prepara ad affrontare un'altra stagione ricca di novità. A cominciare dall'impiego delle John Cooper Works nelle diverse configurazioni. Il test comparativo svolto a Misano ha sancito l'aspetto tecnico del campionato 2017; dagli aggiornamenti introdotti sulla versione Pro, impiegata per il secondo anno e sulla quale è stato migliorato il software del motore, lavorando anche sui leveraggi del cambio, allo sviluppo generico della Lite che è al debutto. Entrambe derivate dalla JCW F56 2 litri turbo, la prima si consolida come il modello di punta del Mini Challenge, grazie ai suoi oltre 260 cv, il cambio sequenziale, 1110 kg di peso ed un'aerodinamica raffinata con estrattore, ala po-

steriore e splitter. La Lite nasce invece per prendere il posto della Mini Cooper S e rappresenta in un certo senso il modello di base sia per chi vuole iniziare, quanto per i piloti gentleman. Una versione racing comunque più accessibile in quanto a costi e meno impegnativa dal punto di vista della guida rispetto alla sorella maggiore, con 231 cv di potenza e cambio stradale a sei marce. Entrambe sono equipaggiate con pneumatici Pirelli slick da 17" e condividono lo stesso schieramento, pur mantenendo due classifiche separate. A proposito di budget,

quello stimato di una stagione con il modello Pro si aggira intorno ai 60.000 euro, mentre dai 35.000 ai 40.000 euro per la Lite (per cui è prevista una tariffa di iscrizione a campionato e gare agevolata), che ha anche costi chilometrici inferiori.

Tutte le squadre che hanno preso parte al

campionato 2016 sono confermate ed hanno incrementato la loro presenza. Idem per alcuni dei protagonisti della passata stagione, con i vicecampioni Gianluca Calcagni e Filippo Maria Zanin in testa, dal momento che saranno nuovamente della partita con il team Progetto E20 supportato da L'Automobile. La stessa squadra ha incrementato la sua presenza nella serie, schierando al via anche un'altra JCW in versione Pro per la coppia Franzoso-Risitano. In tema di piloti, un nuovo arrivo è quello del giovane Simone Iaquina, protagonista lo scorso anno nella Carrera Cup Italia e pronto a scendere in pista con la AC Racing Technology.

Un altro equipaggio di primo piano della squadra bresciana è quello formato dall'esperto Luca Rangoni e Maurizio Losi. Tra i team riconfermati c'è anche Caal Racing, che oltre ad avere nuovamente tra le sue fila Alessio Acidi, avrà a disposizione una Lite per il toscano Gabriele Giorgi. Un nuovo ingresso è quello della Scuderia Angelo Caffi, che fa capo al figlio, l'ex-pilota di F1 Alex, e schiera una Lite per Paolo Nocchi. Al rientro la Dinamic Motorsport, che dopo avere conquistato il titolo nel 2013 con Nicola Baldan si ripresenta nel Mini Challenge con una Lite. Al via anche Alessandro Suerzi Stefanin, alla sua seconda stagione. I dealer Andrea Nember e Luca Gori confermano la loro presenza ormai storica nella serie. Sei gli appuntamenti inseriti nel calendario, che seguirà gli Ac Racing Weekend.

Lite immediato successo

«Nei test invernali abbiamo deliberato gli aspetti tecnici della serie - commenta Stefano Gabellini di Promodrive - . Con tutti i team si è inoltre deciso di far certificare e piombare i motori dall'Autotecnica. Ciò garantirà un totale equilibrio della serie in termini di prestazioni. Dovremmo iniziare con una ventina di vetture nelle due classi. Nei nostri programmi c'era di avere in pista almeno cinque Lite ma saranno di più. Il format rimane lo stesso della scorsa stagione, perché tutti si sono dimostrati soddisfatti e modificarlo non avrebbe avuto senso: sono dunque confermate le due gare di 25' più un giro per appuntamento, una sessione di qualifica di 35' e due turni di prove libere sempre di 25'. Come lo scorso anno mettiamo a disposizione dei partecipanti il Villaggio Mini, dotato di hospitality e tutte le comodità».

Dario Lucchese

SFIDA IN 6 ROUND

30 aprile	Imola
4 giugno	Misano
18 giugno	Monza
30 luglio	Magione
24 settembre	Valllunga
8 ottobre	Mugello

Il mercato delle formule intermedie, si sa, non vive un momento felicissimo. L'Euroformula Open della Gt Sport, che scatta questo weekend all'Estoril insieme al Gt Open, la serie sorella, è fra quelle che resiste meglio, per le belle piste che propone e l'ottimo rapporto qualità-prezzo che può offrire proponendo modernissimi telai Dallara F312 di F3 abbinati a motori Toyota, performanti ma di una generazione precedente. Una scelta che è costata a Jesus Pareja il divieto, da parte della Fia, di usare la denominazione ufficiale F.3, ma che non ha inficiato il successo del campionato, diventato anzi uno dei primi step

SFIDA IN OTTO ROUND

30 aprile	Estoril
28 maggio	Spa
11 giugno	Paul Ricard
2 luglio	Hungaroring
3 settembre	Silverstone
1° ottobre	Monza
8 ottobre	Jerez
29 ottobre	Barcellona

F.3 favoriti per chi viene dalle formule minori o da paesi esotici.

Il 2017 dovrebbe vedere in pianta stabile oltre venti vetture, anche se a pochi giorni dal fischio d'inizio fervono ancora le trattative in molti team. Al momento, la presenza azzurra vede due team, l'Rp Motorsport di Fabio Pampado e il Bvm di Giuseppe Mazzotti, peraltro fedelissimi alla serie, e un solo pilota, Ludovico Laurini, ventenne di Parma che viene direttamente dal kart e avrà (con la Rp) il compito di raccogliere il testimone del campione uscente, Leonardo Pulcini.

Rp ha un altro pilota di grido confermato, l'inglese Harrison Ford, mentre

Bvm dovrebbe schierare una coppia di russi, Daniil Pronenko e Vasily Romanov. Campos Racing, dopo il successo dello scorso anno, ha assicurato quattro guide: i brasiliani Vivacqua e Iorio, il finlandese Laaksonen e soprattutto, il romeno Petru Florescu, fortissimo nei test e già fra i favoritissimi. Status che divide con il russo Nikita Troitskiy, alfiere di Drivex (suo compagno è il brasiliano Hahn), mentre Teo Martin Motorsport schiera gli spagnoli Martinez e Cobian e il brasiliano Pedro Cardoso.

Fra i team inglesi, sia Carlin che Fortec dovrebbero avere tre macchine. Carlin ha già confermato l'indiano Vaydianathan e l'italo-canadese Devlin De Francesco, mentre Fortec si affida al russo Yan Shlom e al tedesco Jannes Fittje, pure loro in vista durante i pre-test.

Alfredo Filippone

Euroformula venti di gloria

LA SERIE RESISTE E REGALA ANCORA NUMERI IMPORTANTI. DUE I TEAM ITALIANI AL VIA E UN SOLO PILOTA DEL BELPAESE IMPEGNATO: LUDOVICO LAURINI, 20ENNE CHE ARRIVA DAL KART

SOLO UN ITALIANO AI NASTRI DI PARTENZA

Prima esperienza in monoposto per Ludovico Laurini, 20enne di Parma che affronta l'EuroFormula Open con una monoposto della Rp



Mitjet a tutto gas

RIPARTE DA MONZA LA TERZA EDIZIONE DELLA SERIE RISERVATA ALLE SILHOUETTE CON MOTORE DUE LITRI. ECCO LE NOVITÀ

Mitjet Italian Series entra nella sua terza stagione. A Imola la serie della MQ Corse riservata alle silhouette equipaggiate con un motore 2 litri e gomme Yokohama, affronta il primo dei 6 round del calendario confermando tutte le novità già annunciate in inverno. Dall'introduzione di un montepremi dal valore complessivo di 30mila euro, all'inedito scenario del Racing Weekend Aci Sport, diventando a tutti gli effetti una categoria "support race" del tricolore Gt e formerà una consolidata sinergia che riguarda anche il prossimo debutto nella classe Gt Cup della vettura Supertourisme da 330cv, con un "cuore" V6 3.5 litri. Solo per il conclusivo round di Monza lo scenario sarà quello dell'Italian F4. Tutto ciò sembra avere un senso, perché idealmente e non solo la Mitjet "pesca" intelligentemente dal bacino dei giovani, traghettandoli talvolta verso le ruote coperte. La totale assenza di un controllo elettronico e la semplicità intrinseca della vettura, ne fa un mezzo assolutamente propedeutico anche per chi proviene dal kart o dalle monoposto. Basta pertanto scorrere l'elenco iscritti, per ritrovare numerosi "under".

Ma ritornando all'aspetto organizzativo, va ricordato che si è voluto mantenere appositamente immutato il format dello scorso anno: una sessione di prove libere di 55', due qualifiche da un quarto d'ora ciascuna e 4 gare ognuna di 20'. Gare che verranno trasmesse in streaming e simultaneamente in diretta su AutomotoTv, su cui sono previste a supporto dei collegamenti "live" sei puntate dal titolo "Inside Mitjet", interamente girate nei paddock e nel Mitjet Village con la tecnica Point of View, al fine di rendere ancora più immediato e coinvolgente il racconto di ciò che avviene dietro le quinte.

Le forze in campo

Sarà uno schieramento omogeneo quello del 2017, che vedrà al via anche diversi nomi importanti. Un abbinamento che trova massima compatibilità con la riconfermata suddivisione tra Piloti A (meno esperti) e Piloti B, chiamati ad alternarsi in coppia su ogni vettura, con qualifiche e gare separate. A prescindere dagli abbinamenti, che per molte squadre sono ancora in via di definizione, vediamo la situazione team per team. Cominciando dal Costa Ovest, che la scorsa stagione ha preso tutto con Cosimo Papi e Davide Di Benedetto, campioni assoluti e delle loro rispettive "divisioni". Lo stesso Di Benedetto si ripresenterà al via anche quest'anno. Il siciliano è uno dei piloti con un palmares importante (nel 2002 ottenne il terzo posto nella F.Renault 2.0 Italia, finendo alle spalle di José Maria Lopez e Robert Kubica). Quasi

la stessa cosa si può dire per l'esordiente Giuseppe Termine, uno dei "ragazzi terribili" della F.Azzurra, poi protagonista nella F.3 tricolore. Proseguendo con Giovanni Faraonio, Lorenzo Giannone e Nicola Stranieri che completeranno i ranghi tra le fila della formazione guidata da Francesco Ragazzino, che si presenterà al via con tre vetture. Due le Mitjet del Team Malucelli, che ha riconfermato Michele Malucelli, fratello del più noto Matteo, e Francesco Massimo De Luca. Attenti dunque a quei due, ma anche ad Andrea Fattori e Luca Novara, pure loro in azione con i colori della squadra forlivese Con Composit Motorsport ci saranno Diego Cassarà, Simone Di Luca, Ronnie Marchetti, ai quali si agguinceranno Michele Castagnoli e Fabio Ungaretto. Riconfermata anche la presenza del team The Club con tre vetture per Roberto Benedetti, Francesco Malvestiti, Lorenzo Marcucci e Riccardo Romagnoli, Roberto Belmonte e Alessandro Di Cori. Uno dei debutti eccellenti è quello della Cram. Che affronterà la sfida schierando due vetture per Matteo Arigosi, Paolo Gnemmi, Nicola Gonella e Giacomo Riva. La Lg Racing potrà invece contare sull'esperienza di Mauro Pizzolla, dopo avere anche annunciato Giampiero Papparuso. Una Mitjet per Brl Racing (su cui si alterneranno Giulio Bensi e Gonzales) e per Zeus Racing Team, al via con Alessandro Nervi. In via di definizione ulteriori ingressi. ●

2017 IN SEI ATTI

30 aprile	Imola
4 giugno	Misano
18 giugno	Monza
16 luglio	Mugello
24 settembre	Valllunga
22 ottobre	Monza



LA SERIE VA IN SCENA NEI WEEK END ACI SPORT

Per il terzo anno di fila va in scena il campionato organizzato da MQ e che in questa stagione si corre nei week end Aci Sport





TANTA VARIETÀ

Seat, Alfa, Porsche, Renault, BMW e... chi più ne ha, più ne metta! È il bello della Super Cup al via

Super Cup

atto terzo

IL TROFEO CHE METTE INSIEME VETTURE DI CLASSI DIFFERENTI FA IL PIENO, CON UNA QUARANTINA DI AUTO ATTESE NEI SETTE APPUNTAMENTI PREVISTI

SETTE SFIDE

30 aprile	Imola
28 maggio	Misano
25 giugno	Vallelunga
30 luglio	Magione
17 settembre	Magione
1 ottobre	Monza
8 ottobre	Adria

È un contesto di assoluto rilievo, quello in cui si svolgerà quest'anno la terza edizione del Trofeo Super Cup. La serie riservata alle vetture Gt e Turismo fino a 3.6 litri, suddivise in vari raggruppamenti, si articolerà su sette doppi round; tre di questi in abbinamento con gli Acì Racing week-end, uno con il Fia Truck a Misano e uno ancora con l'International Gt Open, in occasione della tappa di Monza. Promossa da A.S.D. Italia Corse, la "Super Cup" va ad arricchire ulteriormente il palinsesto già fitto dei campionati tricolori, a partire dal round d'apertura di Imola del 29 e 30 aprile. Due le gare di 25' ciascuna in programma per ogni appuntamento (per le quali è prevista la differita integrale su Auto Moto Tv), precedute da una sessione di qualifica della stessa durata e da due turni di prove libere. La peculiarità del campionato è quella di offrire la libera scelta di gomme e benzina, che non sono quindi legate ad un monofornitore. Numerose sono anche le classi ammesse, con una suddivisione delle vetture in base al loro livello di preparazione ed una quarantina di iscritti. Oltre a questo numero si procederà a suddividere lo schieramento con due griglie: fino e oltre 2000cc. Tra le tante novità di rilievo c'è l'arrivo di Zerocinque Motorsport. La squadra sanmarinese, in passato protagonista nel Campionato Italiano Turismo Endurance e in Coppa Italia, si presenta al via con tre vetture: una Bmw M3 3.2 24 Hours Special per Alberto e Riccardo Fumagalli (padre e

figlio) e due 320 Wtcc per l'esperto Stefano Valli e Andrea Formenton, il quale disporrà della 2 litri aspirata ex-Alessandro Zanardi. Affollata la classe 2.0 E1, che vede al via dieci vetture. Tra queste spiccano la Bmw 320 E36 D2 di Franco Destro e l'altra 320 Wtcc dello svizzero Jean Michel Cettou. Al via anche un team storico del Civt come il Lella Lombardi Racing, che schiererà una Renault Clio per Massimo Ortodossi. Il vicecampione in carica Arturo Pucciarelli si darà il cambio alla guida di un'Alfa Romeo 147 Gta con Sergio Borsini. Identica vettura per Giulio Bellucci e Armin Hafner. Tra le "Cup" debutta con almeno quattro punte il team New Racing. Nella Gt, confermata la presenza di numerose Porsche 997 Gt3 e di qualche Porsche Cayman. Al via anche Mauro Guastamacchia su una Lotus Elise e Lucio Gioffrè, con una Renault Mégane Trophy. Interessante la griglia della classe 3.2 E1, da cui non

mancheranno in campione 2016 di classe Mamo Vuolo, Luli Del Castello (unica donna al via) e Giulio Valentini, il quale disporrà di una Leon Super Cup. Al debutto assoluto la Opel Corsa Opc con Alessandro Berton e Alex Lancellotti, mentre il team Paletta schiererà una Mini Cooper S, una Citroën Saxo e due Peugeot 106, queste ultime per Ivan e Pietro Fabbris e Fausto Amendolagine, oltre a una quinta vettura per Maurizio Milla. Una Clio anche per la Scuderia Città di Gubbio. La C&C Competition si presenterà con una Leon Supercopa 24Hours Special per Fabrizio Caproni. Riccardo Missiroli e Matteo Leone puntano in alto con la Giulietta Racing Start della Leone Motorsport. All'appello ha risposto anche Davide Pigozzi, con una una Trc schierata dal team Wp Racing. Ma sul circuito del Santerno sono attesi anche altri protagonisti.

Dario Lucchese



di **Gianluca Marchese**

foto **Calìò, Carrone, Raveggi e Ricciotti**

La carica dei... 3000. Nel senso proprio di motore 3 litri. Uno spiegamento di forze senza precedenti tra i prototipi E2 è annunciato nel Tricolore della Montagna. Pronto a scattare in Calabria il 29-30 aprile dalla Cronoscalata del Reventino, il Civm 2017 ritroverà il suo detentore, ovvero Simone Faggioli sulla Norma M20 Fc Zytek, con al fianco importanti conferme e numerose novità nelle classi regine. Un fermento che va al di là delle previsioni e che ha portato all'“upgrade” anche nuove e giovani leve, oltre a segnare l'entrata ufficiale di un costruttore di pneumatici come Michelin e i continui sviluppi tra le varie Case e i preparatori. Il Team Faggioli ha lavorato sull'ottimizzazione del prototipo francese che ha dominato le ultime edizioni di Italiano ed Europeo, piccole modifiche che riguardano anche l'esemplare di Omar Magliona. Il sardo della Cst Sport, terzo nel 2016 e detentore del trofeo di gruppo E2Sc, ha vinto l'ultima a Pedavena lo scorso anno e affronta la seconda stagione sulla Norma-Zytek con la volontà di migliorarsi ancora, anche se certamente la diretta concorrenza è perfino aumentata.

Scola guida la pattuglia Osella

Domenico Scola è la punta più attesa nell'arco della Osella. Il calabrese è maturato molto nel corso del 2016 e ha ormai perfettamente in mano la Fa30 Zytek, con la quale deve anche difendere il titolo in E2Ss. In arrivo sono poi le Pa30 di Michele Fattorini, Domenico Cubeda (che però al Reventino si presenterà ancora con la Pa2000 Honda) e di Samuele Cassibba (motorizzata Mugen), tutti “promossi” dalla classe 2000. Discorso a parte per Christian Merli. Le intenzioni sembrerebbero quelle di disputare solo alcune tappe del Civm in favore del Cem, ma, si sa, l'appetito vien mangiando e quindi saranno anche da verificare le potenzialità della sua rinnovata Fa30 Evo, decisamente modificata soprattutto al posteriore per l'installazione di un propulsore Fortech di base Zytek (in luogo dell'Rpe) sul quale ha già espresso opinioni favorevoli in relazione a erogazione e più coppia.

Wolf con il tubo di origine Peugeot

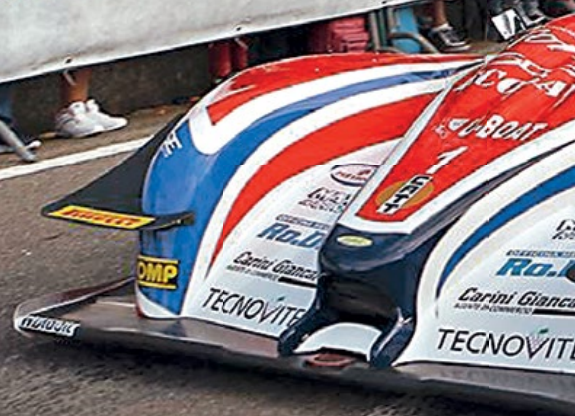
Tutta nuova e da verificare è l'avventura della Wolf Gb08 F1 turbo gommata Michelin della quale Autosprint ha abbondantemente scritto. Atteso è l'esordio di Franco Leogrande con il propulsore 1.6 di derivazione Peugeot, novità che potrebbe aprire la strada verso il futuro delle salite (come già voluto dalla Fia per F1, Wtcc e Wrc). Il pugliese sarà sup-



SIMONE È SEMPRE IL PILOTA DA BATTERE

Il toscano Faggioli e la Norma motorizzata Zytek, accoppiata vincente in cerca di conferme nella stagione tricolore al via nel week-end con la salita del Reventino

IL FIORENTINO PUNTA SENZA MEZZI TERMINI A CONQUISTARE L'ENNESIMO TITOLO DELLA MONTAGNA. ANCORA IN GARA CON LA SPORT FRANCESE



Faggioli è



IL CALENDARIO A TRENTO ANCHE IL CEM

30 aprile	19° Cronoscalata del Reventino	Lamezia Terme (CZ)
21 maggio	27° Trofeo Lodovico Scarfiotti	Sarnano (MC)
28 maggio	48° Verzegnis	Sella Chianzutan (UD)
11 giugno	7° Salita Morano	Campotenesse (CS)
25 giugno	56° Coppa Paulino Teodori	Ascoli
2 luglio	67° Trento-Bondone	Trento
16 luglio	60° Coppa Selva di Fasano	Fasano (BR)
30 luglio	47° Trofeo Vallecarnonica	Malegno (BS)
20 agosto	52° Trofeo Luigi Fagioli	Gubbio (PG)
17 settembre	59° Monte Erice	Erice (TP)
24 settembre	63° Coppa Nissena	Caltanissetta
8 ottobre	35° Pedavena	Croce D'Aune (BL)

portato direttamente da Wolf e Michelin e seguito sui campi di gara dall'Ac Racing, mentre un'altra Gb08 F1, che ha già esordito alla Salita del Costo, ma motorizzata Rpe sarà guidata almeno in alcune gare dai fratelli Mercuri, a iniziare proprio dal Reventino.

Ruote scoperte in calo

E le formula? Ormai anche tra le monoposto le ruote coperte hanno avuto nettamente il sopravvento ma senza dubbio sarà da tenere d'occhio una delle sorprese 2016, cioè Denny Zardo, che dovrebbe essere della partita con la ultra elaborata Lola-Zytek by Dalmazia. La classe 2000 perde invece Cassibba jr che appunto passa in 3000, ma le sfide non dovrebbero mancare a caccia della coppa detenuta da Diego Degasperi, mentre in 1600 sarà da monitorare la costanza negli impegni tricolori della Gloria di Federico Liber.

La sfida dei gommisti

Al di là delle attese schermaglie tra piloti e vetture, in ogni caso, variabile importante da verificare strada facendo sarà proprio quella legata alle "scarpe". Non solo il rendimento e la tenuta del marchio di Bibendum, naturalmente, perché il 2017 segnerà pure un nuovo capitolo dell'avvincente sfida tra Avon (Osella, per lo più) e Pirelli (Team Faggioli, quindi Norma), ormai arrivate a un livello di know-how sempre più spinto verso mescole più morbide possibili. Da quanto filtrato, le indicazioni e le verifiche dell'europea Rechberg di domenica scorsa dovrebbero far optare i vari team per alcune interessanti scelte già al Reventino.

Varietà di vetture

Naturalmente lo schieramento del Civm è ancora più ampio sia in E2 sia nelle altre categorie. Dopo l'ex-aequo (abbastanza mal digerito) del 2016 è tutto da vedere il gruppo Cn, ad esempio, dove un terzetto come Luca Ligato, Achille Lombardi (i due campioni in carica) e Rosario Iaquina potrebbe riaccendere la scintilla, mentre una novità sarà l'esordio di Antonino "O Play" Migliuolo sulla Cms 03 a Sarnano, anche se il driver campano, come nel 2015, ha dovuto rinunciare al Cem e potrebbe puntare allo scudetto di Gruppo N dopo le opportune riparazioni che interessano la sua Mitsubishi Lancer Evo, magari sfidando Rudi Biccato. In gruppo A, invece, non tornerà la titolata Gabriella Pedroni, che



di Norma

punterebbe alla Coppa Internazionale Fia.

Gt tutto rimandato

Al di là dei piloti, numerose e alcune anche interessanti novità regolamentari erano attese in Gt. Ma, incredibile, tutto è stato cancellato dalla Federazione a un mese dallo start del campionato! Alla fine, sembra, tutti abbastanza contenti, tranne magari chi aveva intenzione di schierare le Lamborghini Huracan della classe Super Gt, che con le norme 2016 rimarranno inspiegabilmente trasparenti per i punteggi! Così, Gianni Di Fant avrebbe già dato forfait, mentre Bruno Jarach attende qualche novità dell'ultimora. Per il driver vicentino ci sarebbe anche la possibilità di schierare la Maserati Gran Turismo Mc di classe Gt3, ammiccante novità assoluta in salita che ha esordito al Costo con il podio di classe conquistato da Michele Ceccato.

Silhouette che fantasia!

Tanta fantasia è attesa come sempre tra le Silhouette, tra le quali ci sarà un'Alfa 4C rivista per Marco Gramenzi, motorizzata Zytek! L'esordio? Previsto a Sarnano. Grande novità sarà la divisione tra E2Sh ed E1, con i due gruppi che torneranno ad assegnare titoli separati, fra l'altro entrambi tricolori. Una scelta che fa presagire nuovi innesti nelle due categorie senza penalizzare il campione in carica "unico" Manuel Dondi, atteso alla prova del nove dopo aver sorpreso tutti nel 2016.

Racing Start si cambia

Grande bagarre è attesa in Racing Start (e anche in Rs Plus). Da svelare ancora numeri ad alto gradimento ma per le auto di diretta derivazione stradale la vera sfida del 2017 andrà ben oltre agli aspetti agonistici. La nuova regolamentazione prevede finalmente una scheda tecnica a mo' di passaporto e dunque il tentativo della federazione di mettere ordine e rendere efficaci verifiche e controlli, vera incertezza della categoria finora, si spera vada a buon fine, anche perché ha comportato un lavoro per nulla semplice fra mille possibilità di soluzioni, modelli e cavilli.

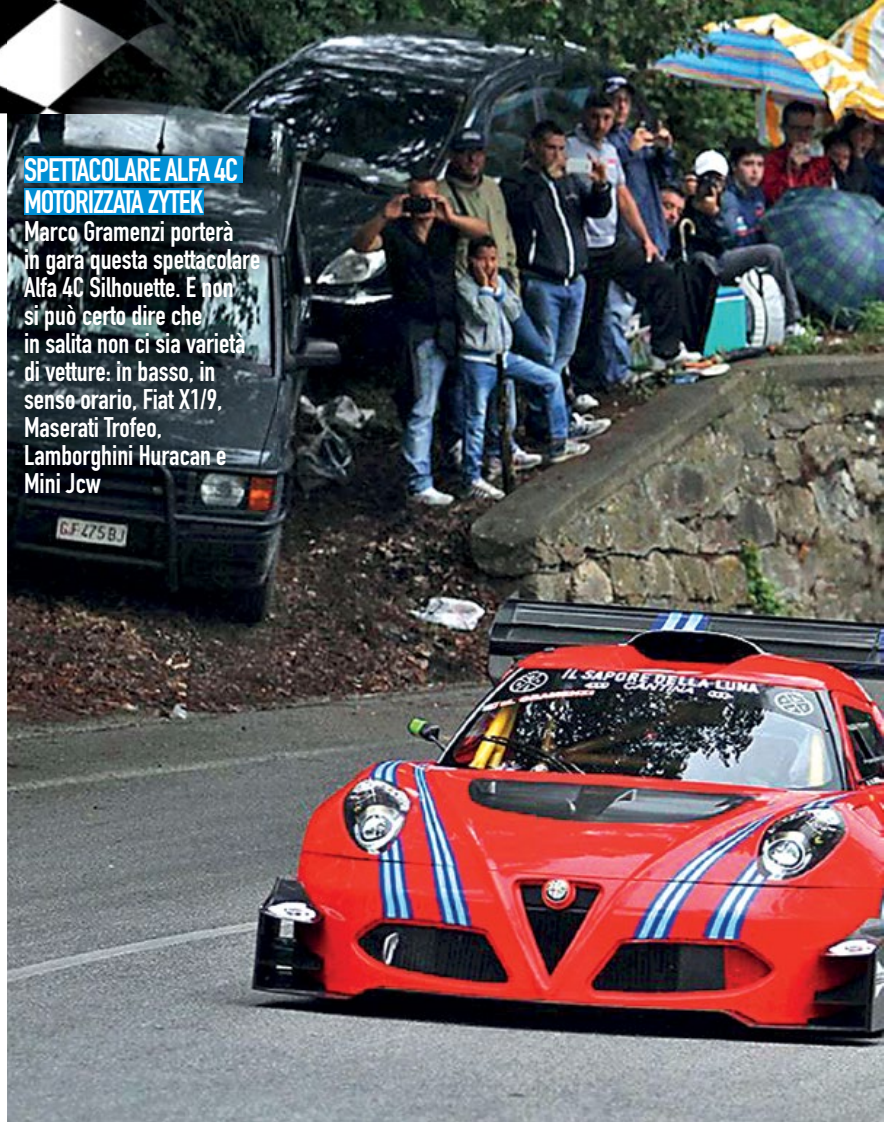
Formula e novità

Il Civm 2017 conferma 12 round, tutti validi anche per il Tivm a coefficiente 1,5. La newentry è il Trofeo Vallecamonica. Il 30 luglio la Malegno-Ossimoborno sarà l'ottava prova, mentre Fasano posticipa di due mesi ed Erice, Caltanissetta e Pedavena sono confermate come le tre "finali". Trento torna a valere anche per l'Europeo il 2 luglio (a Verzegnis, Ascoli e Vallecamonica la Fia Cup), mentre la conclusione della prima parte di stagione è di nuovo affidata a Gubbio il 20 agosto. Finalissima l'8 ottobre a Pedavena. Alle tre "finali" è stato aumentato il coefficiente punteggio, che dall'incalcolabile 1,3 passa a 1,5.

Ai fini delle classifiche saranno considerati validi i migliori 12 risultati utili (intesi ognuno come singola salita di gara nei round con due salite) delle prime 9 prove stagionali, ai quali si aggiungeranno i 4 migliori risultati delle tre "finali". In tutto fanno 16 risultati (in pratica 8 round su 12), con i weekend

SPETTACOLARE ALFA 4C MOTORIZZATA ZYTEK

Marco Gramenzi porterà in gara questa spettacolare Alfa 4C Silhouette. E non si può certo dire che in salita non ci sia varietà di vetture: in basso, in senso orario, Fiat X1/9, Maserati Trofeo, Lamborghini Huracan e Mini Jcw





Merli vola già alto nell'Europeo

IN AUSTRIA È SCATTATO IL CEM E CHRISTIAN È STATO DEVASTANTE. ABBATTENDO TUTTI I RECORD S'È IMPOSTO DAVANTI A FAGGIOLI

Èripresa con la super vittoria di Christian Merli (sotto) in Austria la battaglia europea dei titani con Faggioli. Come e più del 2016 Merli si divora il Rechberg con due tempi record (1'52"916 e 1'52"927) per uno strabiliante totale di 3'45"843 (5"1 in meno dello scorso anno in 10,1 km di gara!) e dando sempre la sensazione di essere impendibile per il rivale. Il trentino dell'Osella Fa30 Evo motorizzata Fortech nella prima del Cem ha polverizzato i precedenti limiti fin dalle prove mettendo bene in chiaro le cose: ok, quest'anno la nuova (e assurda) regola dell'ex-aequo tra i vari gruppi potrebbe togliere tanto sale alla serie continentale, ma la battaglia resta. Esaltante come non mai. Perché Merli, la Fa30 con il V8 basato

sullo Zytek e le Avon, soprattutto con le basse temperature, sono ora un pacchetto completo come mai prima dall'inizio della collaborazione con Enzo Osella. A Faggioli e la Norma-Zytek gommata Pirelli restano in mano prestazioni importanti e pure anche queste più veloci rispetto a 2016,

ma il team dovrà lavorare ancora per trovare la quadratura dopo gli ultimi aggiornamenti alla bi-posto francese, sulla quale in Austria ha dovuto cambiare parecchio prima di ri-

scire ad avvicinare i tempi di Merli. La squadra ha ritrovato anche Paride Macario con l'Osella, sempre affidabile ma non in grado di avvicinare i due favoriti per il titolo, pur riuscendo a salire per la prima volta sul podio assoluto della salita d'oltralpe. ●

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Fortech); 2. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek); 3. Macario (Osella Fa30 Zytek).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

su gara singola che assegnando punteggio "pieno" conteranno come due risultati validi (senza possibilità di scorporo). Sul fronte dei punteggi tutto invariato secondo lo schema 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1. Per le titolazioni tricolori, da 9 si passa a 12. Oltre al fatto che avremo un titolo per l'E2Sh e uno per l'E1, diventano giustamente Campionati Italiani anche la E2Sc e la Rs Plus.

Dopo le difficoltà e le polemiche del 2016, scompare l'astrusa regola che permetteva un solo treno di gomme nuove a weekend per i prototipi e le monoposto. Si torna dunque al concetto di pneumatici "liberi" per le prove ufficiali, mentre la limitazione torna a riguardare un solo treno di slick nuove da punzonare e utilizzare alla domenica, tra l'altro con l'intenzione di intensificare i controlli anti "furbetti". ●



Leclassefiche

VELOCITÀ

INDYCAR

BIRMINGHAM

BLANCPAIN

MONZA

LAMBORGHINI SUPERTROFEO

MONZA

EUROCUP RENAULT

MONZA

RALLY

TRICOLORE

TARGA FLORIO

WRX

PORTALEGRE

SALITE

EUROPEO

RECHBERG

VELOCITÀ

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 37
Barber (Usa), 23 aprile 2017

Gara: 1. Newgarden (Dallara DW12-Chevy) 90 giri in 1h54'08"7076, alla media di 175.111 km/h; 2. Dixon a 1'0495; 3. Pagnaud (Dallara DW12-Chevy) a 2'5706; 4. Castroneves (Dallara DW12-Chevy) a 11'1592; 5. Rossi a 12'0469; 6. Hincliffe a 12'5905; 7. Kanaan a 15'4105; 8. Bourdais a 16'0651; 9. Sato a 20'1764; 10. Aleshin a 20'7064; 11. Hunter-Reay a 22'2061; 12. Chilton a 22'9713; 13. Rahal (Dallara DW12-Chevy) a 24'3457; 14. Power (Dallara DW12-Chevy) a 26'3177; 15. Kimball a 35'4866; 16. Jones a 39'5644; 17. Munoz (Dallara DW12-Chevy) a 50'3679; 18. Daly (Dallara DW12-Chevy) a 51'2029; 19. Veach (Dallara

DW12-Chevy) a 56'2545; 20. Pigot (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 21. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 3 giri (gli altri su Dallara DW12-Honda).

Giro più veloce: 1'86" di Power in 1'08"2763, alla media di 195.168 km/h.

Il campionario: 1. Bourdais 117 punti; 2. Dixon 111; 3. Newgarden 110; 4. Pagnaud 106; 5. Hincliffe 102.

BLANCPAIN ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 58
Monza (Mb), 22-23 aprile 2017

Assoluta: 1. Engelhart-Caldarelli-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) 92 giri in 3h24'15"027 alla media di 158,2 km/h; 2. Lathouras-Rugolo-Pier Guidi (Ferrari 488 Gt3) a 29'360; 3. Eriksson-Perera-Buhk a 38'280; 4. Cioci-Calado-Fischella (Ferrari 488 Gt3) a 43'666; 5. Shaytar-Molina-Rigon

(Ferrari 488 Gt3) a 47'684; 6. Abril-Soucek-Soulet (Bentley Continental Gt3) a 53'861; 7. Al Harthy-Adam (Aston Martin V12 Gt3) a 1'15"544 (1. Pro-Am); 8. Broniszewski-Cressoni-Rizzoli (Ferrari 488 Gt3) a 1'17"045; 9. Barnicoat-Bell-Ledogot (McLaren 650S Gt3) a 1'17"554; 10. Stolz-Christodoulou-Buurman a 1'29"540; 11. Tordoff-Kane-Fumanelli (McLaren 650S Gt3) a 1'35"877; 12. Leonard-Dennis-Winkelhock (Audi R8 Lms) a 1 giro; 13. Simmons-Moore-Parry (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1 giro; 14. Heyer-Assenheimer-Dontje a 1 giro; 15. Hommerson-Machiels-Bertolini (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 16. Salikhov-Mattschull-Keilwitz (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 17. Bebelique-Bastian-Gounon a 1 giro; 18. Gabbiani-Faulkner-Skeen a 1 giro; 19. Morley-Toril-Metzger a 1 giro; 20. Costantini-Amici-Lind (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 21. Pohler-Yacamán-Crestani (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 22. Amstutz-Kodric-Kujala (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 23. Beretta-Piccin-Gattuso (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 24. Caygill-Mayr-Melnhof-Venter (Audi R8 Lms) a 2 giri; 25. Häring-Renaue-Renaue (Porsche 991 Gt3 R) a 2 giri; 26. Maggi-Mateu-Van Splunteren (Lamborghini Huracán Gt3) a 2 giri; 27. Eaton-Demirdjian-Rizzo (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 28. Delhez-Vanleet (Lamborghini Huracán Gt3) a 3 giri; 29. Stippler-Salacuarda-Schmid (Audi R8 Lms) a 5 giri; 30. Vautier-Serralles-Juncadella a 22 giri; 31. Frey-Costa-Ortelli (Emil Frey Jaguar Gt3) a 27 giri; 32. Vinke-Cecono-Ludwig a 28 giri (gli altri su Mercedes-Amg Gt3).

Giri più veloce: 1'87" di Adam in 1'49"375, alla media di 190,6 km/h.

LAMBORGHINI SUPERTROFEO

Resoconto della gara a pag. 60
Monza (Mb), 23 aprile 2017

Gara: 1. Breukers-Jefferies 25 giri in 50'35"024, alla media di 171,0 km/h (1. Pro); 2. Abbate-Nemoto a 3'470; 3. Spinelli-Grenier a 3'488; 4. Postiglione-J. Cecotto a 4'083; 5. Cecotto Jr-Pavlovic a 8'775; 6. Kiesel-Haber a 11'210; 7. Tweraser-Afanasiev a 13'377; 8. Abkhazava-Snoeks a 17'181 (1. Pro-Am); 9. Dreyspring-Jiatong a 18'255; 10. D. Roda-Galbiati a 20'423; 11. Scheuchner-Still a 20'668; 12. Navarro-Briche a 32'022; 13. Lewandowski-Myszkowski a 33'368 (1. Am); 14. Leimer-Jenny a 34'044; 15. Josephsohn-Malagamuwa a 38'874 (1. Lamborghini Cup); 16. Campana-Krenzia a 39'641; 17. Moczulski-Mikrut a 40'964; 18. Vossos a 41'634; 19. Mauron-Rettenbacher a 43'135; 20. Zanardini-Amos a 43'288; 21. Urbanski-Obuchowski a 44'290; 22. Lagrange-Vanneste a 45'275; 23. Mantovani a 48'163; 24. Liqorish a 51'869; 25. Giannoni a 1'01'731; 26. Cordoni a 1'02'744; 27. Van der Horst a 1'32'174; 28. Van Deyzen a 1'34'020; 29. Negra a 1 giro; 30. Gomar-Collado a 1 giro; 31. Sarrea a 1 giro; 32. Bartels a 1 giro.

Giro più veloce: 1'50" di Breuker in 1'48"498, alla media di 192,2 km/h.

Gara-2: 1. Spinelli-Grenier 26 giri in 50'49"501, alla media di 180,0 km/h (1. Pro); 2. Breukers-Jefferies a 2'682; 3. Abbate-Nemoto a 15'709; 4. Postiglione-J. Cecotto a 16'963; 5. Cecotto Jr-Pavlovic a 18'089; 6. Kiesel-Haber a 20'817; 7. Tweraser-Afanasiev a 23'326; 8. Navarro-Briche a 29'229 (1. Pro-Am); 9. Dreyspring-Jiatong a 29'709; 10. Galbiati-D. Roda a

Dovesicorre

VELOCITÀ

22-23 aprile

GP RUSSIA

4° round Mondiale F1 a Sochi

www.autosprint.it

INDYCAR

4° round a Phoenix

www.indycar.com

NASCAR

Sprint Cup a Richmond

www.nascar.com

WTCC

2° round a Monza

www.fiawtcc.com

FIA F3

2° round a Monza

www.fiaf3europe.com

EUROFORMULAOPEN

1° round a Estoril

www.euroformulaopen.net

GT OPEN

1° round a Estoril

www.gtopen.net

GT TRICOLORE

1° round a Imola

www.acisportitalia.it

TRICOLORE PROTOTIPI

1° round a Imola

www.acisportitalia.it

CARRERA CUP

1° round a Imola

www.carreracupitalia.it

MINI CHALLENGE

1° round a Imola

www.mini.it

MITJET

1° round a Imola

www.mqcorse.it

SUPERCUP

1° round a Imola

www.trofeosupercup.it

ADAC GT MASTERS

1° round a Oschersleben

www.adac-gt-masters.de

COPPA ITALIA

2° round a Franciacorta

www.gruppoperonirace.it

ENTRY CUP

1° round a Franciacorta

www.gruppoperonirace.it

LOTUS CUP

2° round a Franciacorta

www.lotuscup.it

RALLY

21-23 aprile

RALLY ARGENTINA

Mondiale Rally - Vila Carlos Paz

www.rallyargentina.com

RALLY DELLA ROMAGNA

Nazionale Piston Cup

Savignano sul Rubicone

www.rallydellaromagna.it

RALLY CITTÀ DI CASARANO

Coppa Italia - Casarano

www.rallycittadicasarano.com

RALLY VERMENTINO

Camp. Regionale - Berchidda

www.rallyvermentino.it

WORLD RX

MONTALEGRE

Ekstrom concede il bis

Sarebbe un campionato bellissimo, se solo non ci fosse Mattias Ekstrom. La nostra è ironia, ovviamente. Ma lo svedese sembra proprio di un'altra categoria. L'anno scorso ha vinto il Mondiale di Rallycross in anticipo, quest'anno il copione sembra essere lo stesso. In Portogallo, nel secondo appuntamento stagionale del World Rx, Ekstrom e la sua Audi S1 hanno bissato la vittoria ottenuta nel round di apertura a Barcellona. Seconda piazza per un Loeb ritrovato. E proprio il Cannibale francese potrebbe essere l'uomo giusto per cercare di spezzare l'egemonia di Ekstrom, anche grazie ad una Peugeot 208 che sembra essere competitiva. A chiudere il podio la Vw Polo Supercar di Kristoffersson. Lo svedese ha avuto la meglio della Peugeot 208 di Timmy Hansen. Solo sesto al traguardo Petter Solberg. Il norvegese si è imposto nella classifica degli heat di qualificazione e nella semifinale ma è stato sfortunato nella finale.

Gianluca Lioce



37'769; 11. Abkhazava-Snoeks a 40'182; 12. Lewandowski-Myszkowski a 45'644 (1. Am); 13. Zanardini-Amos a 46'036; 14. Scheuchner-Still a 48'012; 15. Scholze-Wlaszik a 52'794; 16. Krenzia-Campana a 53'058; 17. Konopka a 54'811; 18. Leimer-Jenny a 55'523; 19. Lagrange-Vanneste a 58'109; 20. Bartels a 1'03'118; 21. Vossos a 1'05'509 (1. Lamborghini Cup); 22. Cordoni a 1'06'014; 23. Liqorish a 1'08'631; 24. Urbanski-Obuchowski a 1'15'751; 25. Mantovani a 1'17'309; 26. Josephsohn-Malagamuwa a 1'23'991; 27. Van der Horst a 1 giro; 28. Van Deyzen a 1 giro; 29. Gomar-Collado a 2 giri; 30. Moczulski-Mikrut a 2 giri; 31. Giannoni a 3 giri; 32. Negra a 5 giri.

Giro più veloce: 1'50" di J. Cecotto in 1'48"756, alla media di 191,7 km/h.

EUROCUP RENAULT

Monza (Mb), 22-23 aprile 2017

Gara-1: 1. Shwartzman 9 giri in 21'11'918 alla media di 144,6 Km/h; 2. Fenestraz a 0'582; 3. Aubry a 1'041; 4. Palmer a 1'695; 5. Defourny a 2'874; 6. Peroni a 4'137; 7. Chaves a 4'598; 8. Fewtrell a 5'498; 9. Ye a 6'316; 10. Verschoor a 7'142; 11. Tiktum a 7'815; 12. Saucy a 9'063; 13. Maxwell a 9'546; 14. Vartanyan a 10'312; 15. Goddard a 10'949; 16. Martono a 11'319; 17. Verhagen a 12'293; 18. Opmeer

a 13'531; 19. Bird a 14'490; 20. Korneev a 15'214; 21. Razak a 15'821; 22. Guzman a 16'590; 23. Neubauer a 17'323; 24. Simmenauer a 17'840; 25. Leeds a 18'859.

Giro più veloce: Fenestraz in 1'50"309 alla media di 189,0 Km/h
Gara-2: 1. Palmer 13 giri in 27'47"188 alla media di 161,0 Km/h; 2. Fenestraz a 3'058; 3. Defourny a 3'202; 4. Verhagen a 8'609; 5. Maxwell a 8'797; 6. Ye a 8'867; 7. Verschoor a 9'113; 8. Fewtrell a 11'002; 9. Vartanyan a 11'465; 10. Guzman a 11'629; 11. Neubauer a 19'147; 12. Saucy a 21'929; 13. Matus a 22'206; 14. Korneev a 22'566; 15. Pankiewicz a 23'657; 16. Yue Yang a 24'288; 17. Bird a 25'341; 18. Razak a 27'397; 19. Simmenauer a 28'423; 20. Goddard a 33'883; 21. Opmeer a 1'26'945.

Giro più veloce: Fenestraz in 1'49"922 alla media di 189,7 Km/h.

Il campionario: 1. Palmer 37 punti; 2. Fenestraz 36; 3. Shwartzman 25; 4. Defourny 25; 5. Aubry 15.

RALLY

CIR

101° Targa Florio

Resoconto della gara a pag. 49

Palermo, 20-22 aprile 2017

Assoluta: 1. Andreucci-Andreusci (Peugeot 208 T16) in 19'34"1; 2. Campedelio-Ometto (Ford Fiesta R5) a 11"6; 3. Scandola-D'Amore

Palmer Jr. è convincente

MONZA - C'è un Palmer che vince. E lo fa nella Renault Eurocup. Non si tratta di Jolyon, capostipite impegnato in F1 ma del fratello minore Will. Grazie alla vittoria ottenuta a Monza in gara-2, la seconda nella sua carriera in Eurocup, Palmer balza al comando della classifica generale con 37 punti, una sola lunghezza più di Sacha Fenestraz, che lo insegue. Merito anche, o colpa, di Robert Shwartzman, vincitore della prima corsa, ma ritirato domenica. Autore di una bella rimonta, mentre stava attaccando Gabriel Aubry per la seconda posizione alla prima variante, i due si sono toccati, finendo entrambi fuori. A difendere i colori italiani JD Motorsport: Alexander Vartanyan è entrato in zona punti nella seconda corsa, chiusa al nono posto.

Antonio Caruccio

(Skoda Fabia) a 12"5; 4. Gryazin-Yaroslav (Skoda Fabia) a 49"3; 5. Ferrarotti-Caputo (Ford Fiesta R5) a 53"9; 6. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 1'05"2; 7. Nucita-Vozzo (Skoda Fabia) a 1'05"3; 8. Canzian-Nobili (Renault Clio) a 1'58"7; 9. Pollara-Princiotti (Peugeot 208 Vti) a 2'17"1; 10. Gilardoni-Bonato (Renault Clio) a 2'18"9.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Guitta-Cusa (Fiat Seicento Sporting) in 29'37"1.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Mirici-Sinatra (Peugeot 106) in 25'28"3. **Classe oltre 2000:** 1. "Mattonen"-Taglienti (Mitsubishi Evo9) in 26'31"6.

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Coppe-Poloni in 25'31"2; 2. Martinelli-Brugiatti a 10"6; 3. Strabello-Ceschi a 16"6; 4. Antonucci-Antonucci a 56"2; 5. Chiodrero-Boi a 1'15"6 (tutti su Suzuki Swift Sport). **Classe R1CN:** 1. Valenti-Amodeo (Renault Clio) in 30'10".

Classe R2B:

1. Pollara-Princiotti in 21'51"2; 2. Mazzocchi-Gallotti a 49.4; 3. Manfredi-Manfredi a 55"1; 4. Gheno-Policcio a 1'15"0; 5. De Tommaso-Ferrara a 2'03"3; 6. Bottarelli-Fenoli a 2'27"7; 7. Vita-Gonella a 3'48"2 (tutti su Peugeot 208).

Classe R3T:

1. Canzian-Nobili in 21'32"8; 2. Gilardoni-Bonato a 20"2; 3. Gagliano-Busetta (Peugeot 207 RC) a 5'43"9 (gli altri su Renault Clio).

Classe R5:

1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16) in 19'34"1; 2. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5) a 11"6; 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia) a 12"5; 4. Gryazin-Yaroslav (Skoda Fabia) a 49"3; 5. Ferrarotti-Caputo (Ford Fiesta R5) a 53"9; 6. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 1'05"2; 7. Nucita-Vozzo (Skoda Fabia) a 1'05"3; 8. Vintaloro-Cambria (Peugeot 208 T16) a 3'09"8.

Classe R-GT:

1. Riolo-Rappa in 21'53"4; 2. Andolfi-Mangiarotti a 40"7 (gli altri su Abarth 124 Rally).

RACING START

RSD15: 1. Barreca-Carnevale (Fiat Grande Punto) in 28'25"9.

Così il Tricolore

(NB: classifica aggiornata al Rally di Sanremo: la Commissione Rally deciderà se assegnare punti per il Targa Florio)

Piloti: 1. Andreucci 25,5 punti; 2. Perico 18; 3. Campedelli 16,5; 4.

Scandola 15; 5. Chentre 11,5; 6. Ferrarotti 7; 7. Nucita 5,5; 8. Rusce 3,5. **R-GT:** 1. Andolfi 36 punti; 2. Sassi 12; 3. Riolo 6. **2Rm:** 1. Gilardoni 32 punti; 2. Pollara 28,5; 3. Canzian 25,5. **Junior:** Pollara 16,5 punti; 2. Bottarelli 14,5; 3. Mazzocchi 11. **Costruttori:** 1. Peugeot 28,5 punti; 2. Skoda 22. **Tra:** 1. Chentre 29,5 punti; 2. Ferrarotti 21; 3. Campedelli 18.

WORLD RX

Montalegre

Montalegre (P), 22-23 aprile 2017

Finale: 1. Ekstrom (Audi S1) in 3'59"345; 2. Loeb (Peugeot 208) in 3'59"912; 3. Kristofferson (Vw Polo) in 4'00"254; 4. T. Hansen (Peugeot 208) in 4'01"074; 5. Nittiss (Audi S1) in 4'01"935; 6. Solberg (Vw Polo) in 4'30"488. **Campionato:** 1. Ekstrom 58 punti; 2. Kristofferson 44; 3. Solberg 42; 4. T. Hansen 33; 5. Bakkerud 30.

SALITE

CEM

Riscontro della gara a pag. 79

Rechberg

Rechberg (Aut), 23 aprile 2017

Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Fortech) in 3'45"843; 2. Faggioli (Norma M20 Fc Zytec) a 1"854; 3. Macario (Osella Fa30 Zytec) a 12"905; 4. Benes a 19"266; 5. Neveril (Norma M20 Fc) a 20"880; 6. Bormolini (Reynard K02 Cosworth) a 27"680; 7. Liber (Gloria C8P Evo) a 32"171; 8. Michl (Lotus Elise) a 32"753 9. Lampert (Osella Pa2000 Evo) a 33"671; 10. Vitver (Audi Tt-R Dtm) a 33"671.

Gruppi. Gr.N:

1. Maly in 4'51"849; 2. Jurena a 4"070; 3. Vavrinc a 4'466 (tutti su Mitsubishi Lancer Evo). **Gr.A:** 1. Taus in 4'51"239; 2. Vojacek a 16"919 (tutti su Subaru Impreza Sti). **Gr.T:** 1. Peruggini (Ferrari 458 Gt3) in 4'27"338; 2. "Tessitore" (Porsche 997 Gt3) a 19"342; 3. Jerman (Lamborghini Gallardo Gt3) a 24"339. **E2S:**

1. Michl in 4'18"596; 2. Vitver a 1"121; 3. Rybnicek (Ford Fiesta Wrc Evo) a 9"189. **Cn:** 1. Capucci (Osella Pa21) in 4'34"259; 2. Crespi (Osella Pa21) a 2'251; 3. Bouvier (Wolf Gb08) a 22"656. **E2S:**

1. Faggioli in 3'47"697; 2. Neveril a 19"026; 3. Lampert a 31"817. **E2S:** 1. Merli in 3'45"843; 2. Macario a 12"905; 3. Benes a 19"266.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



SN1 Pro - Open Cup - ENDURANCE

SONO BEN CINQUE gli equipaggi che si giocheranno la vittoria assoluta nella terza edizione della "200 Giri Endurance" che si svolgerà la prossima settimana e che chiuderà la partita per ciò che concerne la Open Cup. Conosciamo allora meglio i piloti che si apprestano ad effettuare questa volata finale. In cima alla lista, non possiamo non mettere la coppia formata da Nicola Venuto, oramai trasformatosi definitivamente da promessa in top driver, ed il rientrante Francesco Blanco, sempre velocissimo, ma ancora, a volte, incline all'errore. Poi c'è la coppia formata dai plurititolati, Maurizio Rizzo e Mario Longo, campioni uscenti, che faranno di tutto per ripetersi. Che dire poi della sorpresa della stagione, la coppia formata dai velocissimi Michele Bordonaro e Simone Parisi. Di certo nessuno si aspettava che potessero lottare per il primato. Della partita saranno poi, anche, il tricampione Tomas Calvagni, in coppia con Vito Pignalosa, quest'ultimo, pilota di indubbio talento, anche se quest'anno ha commesso qualche errore di troppo. Infine, potrà dire la sua, anche l'italo spagnolo, Enrique Caruso, vincitore della prima edizione, e che, dopo un anno sabbatico, ha dimostrato una volta di più, tutta la sua innata velocità. Per info: selezione nazionale@alice.it

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclasse dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

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

VIDEO

VENDO RACCOLTA di circa 350 VHS di tutti i Gran Premi di Formula 1 (compresi prove e pre-gara) disputati dal 1984 al 2006. Vendo anche pezzi singoli. Tel. 320-1124106.

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

AUTO SPRINT

CONTI EDITORE

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

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 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 al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

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

Distribuzione esclusiva per l'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

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Andrea Cordovani.

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

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

L'annuncio di Alonso e Zak Brown della McLaren circa l'attacco alla Indy 500 sta suscitando tanto entusiasmo



foto: SUTTON-IMAGES.COM

IL TENTATIVO D'IMPRESA COLPISCE GLI APPASSIONATI

Nando a Indy grande storia!

Ho sempre amato Indianapolis. Sin da quando ho cominciato a seguire la F.1, più di dieci anni fa. Aspettavo con trepidazione la gara statunitense. Vedere sfrecciare le F.1 sulla parabolica era uno spettacolo eccezionale, soprattutto all'arrivo. Una passerella ideale e trionfale. Da ragazzo della generazione dei videogiochi, che si trattasse di F.1 o Indycar, Indianapolis era una delle mie piste preferite. Purtroppo l'amore con la F.1 finì poco dopo, a causa della disastrosa edizione del Gp del 2005. Al ritorno della F.1 in America, c'era l'amarezza di non vedere di nuovo le monoposto nel mitico catino dell'Indiana. E ora, tanti anni dopo, il mio pilota preferito, con una scelta di immenso coraggio, decide di correre la leggendaria Indy 500. Una decisione che ben pochi avrebbero avuto il coraggio di prendere. Continuo a guardare questa F.1 snaturata da tanti anni solo per la presenza di Fernando, e oggi posso dire che snobberò bellamente Monaco, malgrado resti una gara speciale e unica, per andare virtualmente a Indianapolis.

Giacomo Bongrazio
Sofia (Bulgaria)

Alonso è un campione di pura razza e un ragazzo intelligente che ha ben compreso che, ormai, per lui le porte del "Paradiso" della F.1 sono definitivamente chiuse. A fine anno scade il contratto che lo lega

alla McLaren e per lui non ci sono altri sedili liberi (dei top team intendo) quindi delle due l'una: o si adatta a gareggiare per una scuderia di secondo piano o si dedica ad altro. E ora spunta l'opportunità di correre la 500 miglia di Indianapolis. Io mi auguro che riesca a vincerla e mi piacerebbe davvero vederlo nel Wec che è in fortissima ascesa. L'arrivo dell'asturiano in questa serie sarebbe (...) anche una grande opportunità per lo spagnolo che potrebbe dimostrare nell'arco di un'intera stagione (non di una gara singola come nel caso della F.Indy) tutte le sue straordinarie doti di pilota di pura razza riacquistando così quell'entusiasmo, quella grinta e voglia di correre, pardon, di vincere, che sembrano smarriti dopo stagioni assolutamente scialbe col team di Woking. Quindi mi auguro a questo punto che il buon Nando faccia le sue dovute valutazioni e possa davvero compiere la scelta giusta: in fondo questa sarà l'ultima chance di tornare a essere quel campione che abbiamo apprezzato.

Messaggio ricevuto via web

Mucchi di piloti fanno, hanno fatto, faranno come e più di Alonso dividendosi in chissà quante categorie e gare... Centinaia... Però Alonso è un personaggio in vista, uno dei migliori, conosciuto in tutto il mondo e idolatrato per le sue gesta. Bene, meglio avere un Alonso che porta visibilità e

positività anche in altri posti piuttosto che niente... Molto bene, sono molto contento per Fernando e per tutto l'automobilismo. Però di racer, piloti romantici delle corse, ultimi samurai del motorsport ce ne sono una marea in attività e ce ne sono stati tanti anche in passato, molto recente per giunta, e ce ne saranno tantissimi anche in futuro.

Umberto I

Macché romantico! Alonso corre solo per denaro altrimenti non si giustifica la scelta di guidare qualcosa che più che a un trattore piuttosto malandato! Un pilota incapace di vincere con superpotenze come McLaren e Ferrari ma capacissimo di lamentarsi di continuo non riesco proprio a capire come possa essere considerato un fenomeno! Misteri del cosmo!

Fabio Foti 1967

Se Nando saprà adattarsi a quel tipo di gare e entrare nello spirito di Indy, potrà fare bene. Una vittoria poi, lo rigenererebbe a livello mentale e lo rilancerebbe di prepotenza sul mercato piloti sia in F.1 che in altre possibili categorie. Resta comunque una gara pericolosa, dal grande fascino. Sono tanto curioso di vederlo all'opera sul catino dell'Indiana. Forza Nando!

Cla67

L'annuncio del Nando attack alla Indy 500 ha scatenato l'entusiasmo dei duri e puri appassionati di Motorsport. Quanto al messaggio del lettore Foti, eh no, Alonso di soldi ne ha già, a Indy ci va per fame di gloria, mica di dollari. E in passato ha dato molto alla Ferrari e con questa McLaren in F.1 non può certo far di più. In bocca al lupo di tutto cuore, Fernando.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
06.49.92.393

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
06.49.92.289

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Alessandro Gargantini, Marco Giordano, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **GRUPPO SPORING** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione
oppure opporli al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.

**MI ABBONO
PER UN ANNO A**

**AUTO
SPRINT**

**AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00**



Trofeo Mitjet
Italian Series
2017



Mitjet

*Il Futuro del Motorsport
riparte da qui.*

Gare
in Diretta TV
sul Canale

sky
148

No ABS
No Launch Control
No Electronic
Device

Pensi di avere "piede" per guidarla? Corri con Noi!



**Mitjet
Italian
Series**



info@mqcorse.it

Ph. 348.01.93.121

www.mqcorse.it

Mitjet Italian Series



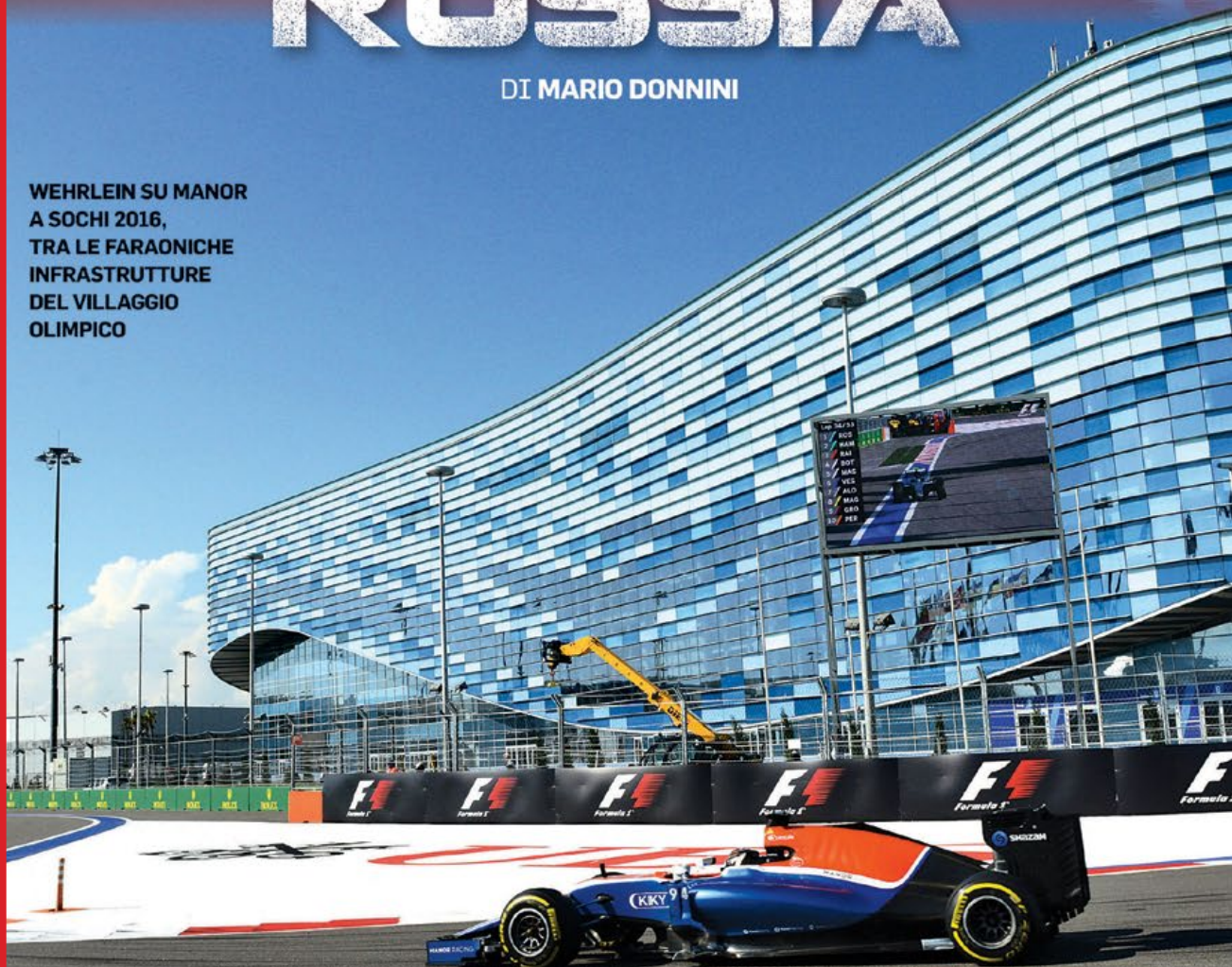
POSTER
STORY

AUTO
SPRINT

F1 MAGIC MOMENT GP SOCHI RUSSIA

DI MARIO DONNINI

WEHRLEIN SU MANOR
A SOCHI 2016,
TRA LE FARAONICHE
INFRASTRUTTURE
DEL VILLAGGIO
OLIMPICO





RAIKKONEN SU FERRARI NELL'EDIZIONE 2016, CON UNO SFONDO CHE VEDE IL PUBBLICO DELLE GRANDI OCCASIONI

parte della fantascienza, furono disputate due edizioni imperante lo Zar, nel 1913 e nel 1914, sul circuito di San Pietroburgo, coi rispettivi trionfi del pilota locale Suvorin e del tedesco Scholl. Poi la Guerra civile russa tutto travolse, fino al magico giorno in cui le corse che contano hanno invaso l'area di Sochi. Intendiamoci: un evento di risonanza giustamente galattica per una corsa in se che tecnicamente e strutturalmente non ha poi così tanto di speciale.

L'asfalto è liscio e piatto come un biliardo, con abrasività prossima allo zero, le variazioni altimetriche si misurano col microscopio e le curve, 18 in tutto, sono realizzate con la fantasia di uno che vuol solo buttar lì una serie di pieghe belle secche a 90 gradi, pretesi per staccate e ripartenze, fatta salva l'immensa e rotondissima curva 3, che in fondo in fondo ha un suo bel perché, anche se i posti da pelo fondamentalmente sono un'altra cosa.

La fantomatica 3 si fa in progressione, finendo poi per staccare prossimi ai 280 km/h in vista della 4, piega presso la quale Raikkonen e Bottas nel 2015 se le danno di santa ragione, all'ultimo giro, contendendosi il podio. Alla fine Kimi colpisce Valtteri che si ritira e Raikkonen quinto alla bandiera a scacchi viene poi penalizzato e retrocesso. Tutto qua.

Detto questo, il Gp di Russia a oggi non ha mai riservato emozioni tali da proibire la gara alle partorienti. Nel 2014, al debutto russo della F1, Nico Rosberg vuole impensierire il compagno e rivale Hamilton ma alla prima staccata il tedesco spiatella

le gomme anteriori e fa subito pit-stop, giungendo secondo alla fine, con Lewis in fuga tranquilla dall'anno prima.

Nel 2015 a Nico le cose gli vanno fin peggio, poiché la rottura della molla dell'acceleratore lo costringe al ritiro, mentre Hamilton spadroneggia e gode fino al termine.

Poi c'è il 2016, nel quale la vera emozione è data dalla pluritampinata iniziale del locale Kvyat sul furibondo Vettel, subito buttato fuori. Seb si gioca la gara e Daniil il posto alla Red Bull. Là davanti, intanto, Nico domina e Lewis recupera risalendo dopo un guaio in prova ma poi dal muretto gli consigliano di rallentare e la gara finisce coi due nell'ordine.

Morale della favola, sommati tutti i 159 giri che hanno composto le tre edizioni del Gp, al comando v'è sempre stata una Freccia d'Argento: 100 le tornate con Lewis davanti e 59 per Nico.

Ma per chiudere in bellezza il discorso, vale la pena ricordare un episodio da Cavalieri del Rischio, datato 2015, quando Carlos Sainz perde la sua Toro Rosso a 315 km/h, infilandosi in modo raggelante sotto le barriere della curva 13, nelle prove libere 3. Pilota estratto a fatica e poi visitato per controllo, quindi tornato in trincea per la gara dove rimonta fino a che la sua Str11 rende l'anima e gli dice ciao.

Ma quello di Carlito resta uno dei momenti di brivido e coraggio più intensi vissuti dalla F1 in questo triennio turbo ibrido che curiosamente, il 100% delle volte, ha visto trionfare a Sochi il futuro vincitore del mondiale.

costruito nei pressi di un villaggio olimpico dalle infrastrutture così faraoniche da far impallidire Donald Trump. Detto questo, il feedback negativo è dato dalla poca gente che fa da contraltare alla magnificenza delle pertinenze. Quanto al circuito, tecnicamente è molto piatto, presentando solo una lieve salita e un'altrettanto dolce discesa. Il manto è liscio, consente un ottimo grip e dà vita a uno sviluppo medio-veloce, caratterizzato da un paio di allunghi che consentono velocità importanti, ben oltre i 320 km/h. Poi per il resto sono tutte curve a 90 gradi da terza,

con velocità medio-bassa, fatta salva la particolarissima piega numero 3. Per questo si tratta di un circuito nel quale diventa molto importante l'inserimento in frenata, quindi quando e come giri lo sterzo, considerando che ogni volta il posteriore è leggero e aumentano i rischi di perdere il controllo della monoposto. Ecco, diciamo proprio che da questo punto di vista il timing prescelto determina la qualità della curva che riuscirai a affrontare. Un'altra difficoltà è quella data da cordoli e dissuasori per impedire i tagli, che paradossalmente vanno evitati creando però di tagliare tali ostacoli il più possibile. Tu il circuito lo hai girato a piedi, oltre che sezionato con lo sguardo del pilota-arbitro, quindi per te non ha segreti... «Il primo rettilineo si fa in pieno e si arriva alla curva 1 scalando dall'ottava alla terza marcia, con una situazione antipatica, essendo una destra e così in uscita bisogna sistemarsi a sinistra per la secca piega successiva che introduce alla lunghissima e fondamentale curva 3».

Ecco, spiega uno dei punti chiave e più caratteristici del circuito di Sochi... «In qualifica si riesce a fare in pieno ma in gara, con molta benzina a bordo, questo non è possibile. Si, è una parte decisamente tosta, che va affrontata con una traiettoria anomala, verso sinistra, diciamo così contro l'istinto, per mettersi nelle migliori condizioni possibili per apprezzare la curva 4 e anche qui c'è un muretto che impedisce la visibilità, siamo in settima a circa 285-290 km/h, mentre la macchina scivola un po' sul posteriore...».

Passato il tratto critico il resto è più omogeneo, no? «Poi inizia una lunga sequenza di curve secche, tipiche di Sochi: tra la 5 e la 6 c'è una curva cieca, quindi va richiamata l'attenzione sull'ultima che introduce all'altro rettilineo e proprio per questo deve essere affrontata con un inserimento e un timing ideale per percorrere poi la linea dritta alla massima velocità. La 13 è lenta e tosta, mentre la 14 lo è ancor di più, da seconda marcia, e immette nella tortuosa sequenza finale. Proprio tra la 13 e la 14 Sainz ha avuto quei terribili incidenti in prova che lo vide schiantarsi, per fortuna senza conseguenza alcuna, contro le barriere. Quindi eccoci a fine giro, dopo un altro tratto tormentato e due raccordi finali destrorsi, pieghe entrambe da terza marcia, che conducono al rettilineo start/finish. Complessivamente, un tracciato impegnativo - conclude Emanuele -, che richiede una modeste capacità d'inserimento e una buona trazione, perché la maggior parte delle curve sono appunto le tipiche pieghe a 90 gradi dei tracciati cittadini: apparentemente banali ma in realtà molto, molto insidiose. Dal punto di vista della guida la sfida non è certo estrema, ma occorre concentrazione assoluta e massima precisione, altrimenti il minimo errore rischia di rovinare tutto».

Si, è una parte decisamente tosta, che va affrontata con una traiettoria anomala, verso sinistra, diciamo così contro l'istinto, per mettersi nelle migliori condizioni possibili per apprezzare la curva 4 e anche qui c'è un muretto che impedisce la visibilità, siamo in settima a circa 285-290 km/h, mentre la macchina scivola un po' sul posteriore...».

Passato il tratto critico il resto è più omogeneo, no? «Poi inizia una lunga sequenza di curve secche, tipiche di Sochi: tra la 5 e la 6 c'è una curva cieca, quindi va richiamata l'attenzione sull'ultima che introduce all'altro rettilineo e proprio per questo deve essere affrontata con un inserimento e un timing ideale per percorrere poi la linea dritta alla massima velocità. La 13 è lenta e tosta, mentre la 14 lo è ancor di più, da seconda marcia, e immette nella tortuosa sequenza finale. Proprio tra la 13 e la 14 Sainz ha avuto quei terribili incidenti in prova che lo vide schiantarsi, per fortuna senza conseguenza alcuna, contro le barriere. Quindi eccoci a fine giro, dopo un altro tratto tormentato e due raccordi finali destrorsi, pieghe entrambe da terza marcia, che conducono al rettilineo start/finish. Complessivamente, un tracciato impegnativo - conclude Emanuele -, che richiede una modeste capacità d'inserimento e una buona trazione, perché la maggior parte delle curve sono appunto le tipiche pieghe a 90 gradi dei tracciati cittadini: apparentemente banali ma in realtà molto, molto insidiose. Dal punto di vista della guida la sfida non è certo estrema, ma occorre concentrazione assoluta e massima precisione, altrimenti il minimo errore rischia di rovinare tutto».



LA PARTENZA DELL'EDIZIONE 2016 DEL GRAN PREMIO DI RUSSIA E QUINDI, SOTTO, LA PARTICOLARISSIMA CURVA 3



EMANUELE PIRRO A SOCHI E' STATO COMMISSARIO FIA

CURVE SECHE MA RICCHE D'INSIDIE

Ma al pilota italiano ha preso parte al Gp di Russia di F1. Per ora la realtà è questa, bisogna farsene una ragione. E in realtà l'unico tricolore del Circus iridato esperto di Sochi è Emanuele Pirro, leggendario pentavincitore della 24 Ore di Le Mans, ex pilota di F1 e infine autorevole figura di giudice arbitro al Gp. Chi meglio di lui può spiegare location, contesto e proble-

matiche della gara così fortemente voluta da Putin? Ecco quindi narrare il suo punto di vista: «Il circuito di Sochi l'ho scoperto nel 2016 quando sono stato assegnato al Gp di Russia come commissario Fia - spiega Emanuele -. Come posto è davvero bello, con vista sul Mar Nero, presso una città ricca di storia, sede a inizio 2014 delle Olimpiadi Invernali. Quindi il tracciato è un cittadino

POSTER
STORY

AUTO
SPRINT

F1 MAGIC MOMENT GP SOCHI RUSSIA

DI MARIO DONNINI

WEHRLIN SU MANOR
A SOCHI 2016.
TRA LE FARAONICHE
INFRASTRUTTURE
DEL VILLAGGIO
OLIMPICO



IL LEADER RUSSO CREDE NELLA FORZA DELLA F1

IL GP TANTO AMATO E VOLUTO DA PUTIN



SOPRA, HAMILTON. SOTTO, HULK E ERICSSON, PIÙ SAÍNZ A MURO NEL 2015. SOPRA, HULK E GUTIERREZ LO SCORSO ANNO

Parliamo chiaro, la F1 corre in Russia per due motivi ben precisi. Il primo, l'ovvia precondizione, è la fine della Guerra Fredda, d'accordo, ma il secondo, ben al di là del magnetismo geopolitico e dell'ascesa economica, ha un nome e un cognome e si chiama semplicemente Vladimir Putin, Presidente della Russia medesima.

In particolare, la sua voglia d'ospitare un evento che ne magnifichi potenza e visibilità planetaria, di lui e della Russia tutta, a costo d'allargare bene i cordoni della borsa per far sorridere prima il sempre attento e esigente Bernie Ecclestone e ora il Liberty Media boys.

Non a caso, all'inizio del novembre 2010 l'allora premier finì addirittura per sperigliarsi al volante di una Renault F1 del 2006 dalle parti di San Pietroburgo. D'altronde non era la prima cosa strana della sua vita, visto che in precedenza s'era cimentato pure alla cloche di un cacciabombardiere, quindi cosa vuoi che sia una R26 ex Alonso, con cui lo statista si è tuffato a 240 km/h di massima, oltre a salire per riscaldamento su una F.Renault 2.0 e una 3.5?

Così entra in ballo la pista nel Volokolamskij Rajon, a circa 80

chilometri a ovest di Mosca, il cosiddetto Moscow Raceway che nel 2012 fa correre F.Renault 3.5 e 2.0, col primo evento iridato che è la prova di mondiale Fia Gt1, andata alla McLaren di Dunseldorp e Makowiecki. Ecco, la verginità territoriale nei confronti delle corse internazionali occidentali, in vigore dai tempi dello Zar, è ormai perduta. E nel frattempo s'era verificato un evento di portata ben più storica: l'arrivo di un pilota russo, Vitalij Petrov, in Formula Uno, segnatamente già nel 2010, quando fu il bola d'Atlonso, nel drammatico finale di Abu Dhabi.

In poche parole, dopo sondaggi, dichiarazioni d'intenti e trattative infinite dai tempi di Breznev, finalmente Ecclestone comincia a dir chiaro che per la F1 le possibilità russe sono due: correre sul modesto circuito di Mosca o utilizzare il complesso sportivo già esistente presso Sochi.

Alla fine la location prescelta è la seconda, abbarbicando un tilkodromo di circa 6 km attorno al villaggio olimpico che a inizio 2014 aveva ospitato i Giochi Olimpici invernali.

E così il Gran Premio di Russia nel calendario brilla per essere tra quelli dotati d'una storia più recente. O volendo, paradossalmente, tra le più antiche. In effetti, quando ancora la F1 faceva

L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	CIRCUITO	PILOTA	VETTURA
2014	Sochi	Lewis Hamilton	Mercedes
2015	Sochi	Lewis Hamilton	Mercedes
2016	Sochi	Nico Rosberg	Mercedes



PUTIN RESTA IL DEUS EX MACHINA DEL GP DI RUSSIA A SOCHI, CARATTERIZZATO DA TANTO COLORE E DA UN KOLOSSAL INFRASTRUTTURALE



F1 MAGIC MOMENT GP SOCHI RUSSIA



CIRCUITO
SOCHI
5848 METRI

I PRIMATI
IN PROVA: **N.Rosberg**
(Mercedes F1 W07 Hybrid,
2016) 1'35"337,
media 220,825 km/h
IN GARA: **N.Rosberg**
(Mercedes F1 W07 Hybrid,
2016) 1'39"094,
media 212,452 km/h
DISTANZA: **L.Hamilton**
(Mercedes W05 H, 2014)
1h31'50"744, media
202,346 km/h

**AUTO
SPRINT**



LA CELEBRERIMA FASE INIZIALE DELLA PLURITAMPONATA DI KVVAT A VETTEL, DOPO IL VIA DEL GP DI RUSSIA 2016: SEB SI GIOCA LA GARA E DANIEL IL POSTO IN RED BULL

CON DUE VITTORIE IN TRE EDIZIONI COMPLESSIVE

HAMILTON ZAR DEL GP RUSSO



PUTIN SUL PODIO CON HAMILTON E IL VINCITORE ROSBERG, NEL 2016. SOPRA, L'EROE LOCALE KVVAT SU RED BULL

Curiosamente, nelle tre edizioni finora disputate a partire dal 2014, quindi esclusivamente nell'era del turbo ibrido, la Mercedes Gp ha fatto l'en plein, risultando imbattuta nel Gran Premio di Russia. Non solo: tra i suoi alfieri colui che ha sfoggiato miglior rendimento è senz'altro Lewis Hamilton, che con due vittorie a oggi può essere definito il maestro di Sochi. E probabilmente avrebbe fatto tre su tre se lo scorso anno non fosse stato costretto a partire indietro, non partecipando alla Q3 per un grave problema al motore: il britannico è stato infatti obbligato alla sua sostituzione, giocandosi anticipatamente le chance di poter lottare col suo compagno di squadra Rosberg.

Così ha perso punti preziosi che poi a fine anno sono pesati come macigni, anche se in gara Lewis non ha avuto difficoltà a risalire fino alla seconda posizione. Ma il pilota inglese quando era lanciato all'inseguimento del compagno rivale è stato calmato dall'annuncio di un problema con la temperatura dell'acqua e così la rimonta è finita. Tanto che alla fine Lewis era staccato da Nico di ben 25 secondi. Risultati invertiti per quanto riguarda il numero complessivo di pole position, visto che il neopensionato Nico Rosberg comanda a tutt'oggi la classifica con due partenze al palo, mentre Lewis deve accontentarsi di una. Quanto alla Ferrari, da sottolineare il bel secondo posto di Vettel nel 2015 e il terzo di Raikkonen l'anno scorso, ma, a oggi, quello di Sochi è uno dei pochissimi tracciati della F1 sui quali la Rossa non ha ancora ottenuto neppure un'affermazione in un Gran Premio iridato. Una lacuna da colmare il prima possibile.

IL FASCINO DEL GP DI RUSSIA RESTA MULTIFORME... L'EDIZIONE 2014 FU DECISA DA QUESTA SPIATTELLATA DI ROSBERG.



foto: SUTTON-IMAGES.COM

