

MONDIALE RALLY IN SVEZIA TOYOTA TORNA REGINA CON LATVALA

AUTO SPRI NT

n.7

Anno LVI Settimanale 14-20 gennaio 2017

3 Euro (Italy only)



SUTTON-IMAGES.COM

MONDIALE F.1 2017 I 10 TEAM AI RAGGI X

Squadra per squadra così si presentano le forze in campo pronte a svelarsi dalla prossima settimana in attesa dei primi test collettivi

Carlos Sainz si racconta in esclusiva e risponde ai grandi temi che accompagnano il via del campionato 2017. Dove lui vuole lasciare il segno con la Toro Rosso

IL BELLO DELLA F.1

AUT. 6.50 € - BE 6.00 € - L. 4.80 €
MC, CÔTE D'AZUR 5.80 € - P. 5.00 €
CH. 7.70 € - CR. 6.00 €

SUTTON-IMAGES.COM



70007
9 112038 20007
Pubb. Italiana SpA s.p.a. - P.O. Box 2020 - Roma - Tel. 06/4991411 - c.d. 008 Bologna



PREMI DA GOL CONTINUA

E TI PORTA
MOLTO LONTANO.

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TOTALERG

TUTTOSPORT

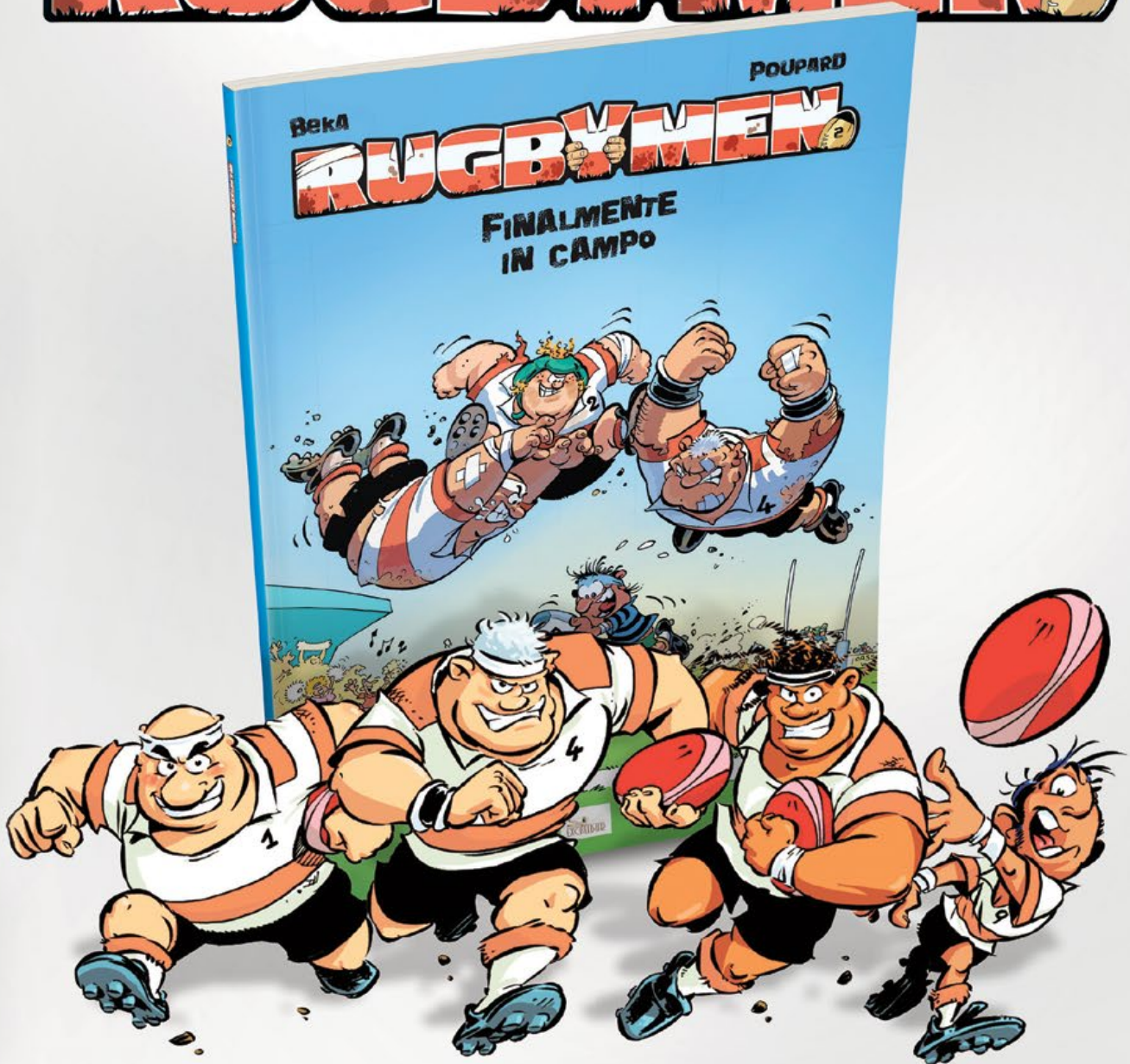


CON TOTALERG PARTI PER LE MALDIVE!

**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 UN RIFORNIMENTO DI ALMENO
20€ DA TOTALERG.**

**ENTRA NELLA MISCHIA DEL RUGBY
CON IL FUMETTO**

RUGBYMEN



Per la prima volta in Italia con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport, esce la serie di fumetti* Rugbymen. Un'opera di 12 volumi incentrata sul rugby e sulle avventure di simpatici protagonisti che con umorismo spiegano le regole di questo bellissimo sport. Pagina dopo pagina, anche i meno esperti inizieranno a capire e ad amare il rugby.

IL NUOVO NUMERO TI ASPETTA OGNI SABATO, È IN EDICOLA.

SOLO CON

STADIO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT



BAMBOO
EDIZIONE

EXCALIBUR

Compagnia del Fumetto
Iniziative Editoriali

Toyota sorpresa ma fino a un certo punto

Non c'è niente di più bello che chiudere la bocca ai sapientoni, ribaltare profezie e anatemi. Tanti sostenevano in inverno che nel Mondiale Rally, la Toyota avrebbe fatto grande fatica contro Hyundai, Ford e Citroën ed ecco che in Svezia, nel secondo round dell'era Wrc Plus, la Yaris con Latvala coglie la vittoria e dopo 18 anni di attesa riporta la Casa giapponese sul tetto di una gara iridata. Si parlava di ritardi, di vettura per niente performante, di prestazioni cronometriche inferiori rispetto ai rivali. «Spero che riusciremo a essere nei primi tre in qualche gara». Vecchio lupo delle prove speciali, Tommi Mäkinen, 4 volte campione del mondo rally e capo della struttura che gestisce le Toyota nel giro iridato, ha sempre tenuto profilo basso e non si è mai lasciato andare a voli pindarici. In molti erano già pronti a parlare di fiasco. E invece sulla neve e il ghiaccio della classica nordica è successo l'inaspettato che però, forse, era il caso d'aspettarselo. Sì, perché al pari di Montecarlo anche il Rally di Svezia è gara anomala nella quale il pilota - e a volte anche

il caso - conta più che altrove. Così dopo due gare con quella Toyota che avrebbe dovuto prenderle di santa ragione Jari-Matti Latvala è balzato in testa a un campionato del mondo che adesso, esaurite le due variabili impazzite del calendario, inizierà a far emergere davvero il reale valore delle nuove Wrc Plus. «Siamo a un buon livello e adesso guardiamo avanti - ha spiegato il neo leader del Mondiale Rally - Le cose si faranno più difficili. Il campionato è interessante. Il Messico è il prossimo rally e dovremo lavorare duro. Ma siamo motivatissimi. Vogliamo continuare così». Sul fronte Formula Uno, intanto, è piena zona countdown. Dalla prossima settimana inizieranno a sollevarsi i veli sulle nuove monoposto per il Mondiale 2017. È il momento per fare il punto della situazione sui dieci team al via della stagione nella vigilia che precede la prima sessione di test collettivi sulla pista di Barcellona, un primo banco di prova per capire quale sarà il reale impatto della rivoluzione regolamentare e i valori che emergeranno sull'asfalto. Dove, alla fine, è difficile bluffare. ●

domenicaserre



FORMULA UNO

- 8 IN COPERTINA INTERVISTA A CARLOS SAINZ
- 14 F1.2017 È COUNT DOWN
- 24 VETTEL. INIZIO COL BOTTO
- 30 F1 GRAN RITORNO DELLE PRESTAZIONI

VELOCITÀ

- 32 CHEEVER TRA PADRE E FIGLIO
- 38 FERRARI GT IL POSTO FISSO
- 40 GP3 STAGIONE IN COSTRUZIONE
- 61 TROFEO LAMBO MEDIORIENTE
- 62 FIORAVANTI LA SORPRESE
- 66 MITJET ALZA L'ASTICELLA
- 68 TURISMO DI NUOVO DI MODA
- 72 RITRATTO D'AZIENDA ARAI

RALLY

- 42 MONDIALE IN SVEZIA
- 52 PEDRO NELL'ERA MODERNA
- 54 PRODRIVE MÈGANE WRX
- 56 TROFEO PEUGEOT LEONE IN PALIO

RUBRICHE

- 6 SCATTOFISSO
- 21 BASTIAN CONTRARIO
- 22 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 26 CUORE DA CORSA
- 36 INTERVISTA RITROVATA
- 58 RALLYSPRINT
- 60 PISTASPRINT
- 76 ON THE ROAD
- 80 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO



Rosberg meglio il cane del criceto!

«La vita non può essere solo girare in cerchio dalla mattina alla sera, tutto l'anno, su una macchina. Sono un uomo non un criceto». In un'intervista concessa a La Repubblica, Nico Rosberg ribadisce ancor di più quei concetti che l'hanno portato a dare l'addio alla Formula Uno appena conquistato il primo (e ultimo) titolo iridato. «La mia storia da pilota di F.1 è chiusa e non la riaprì», ha detto ancora il tedesco poliglotta che a giri veloci, pole e Gp da vincere preferisce cose ben più normali. Come ad esempio l'affetto del suo cane pronto a pettinargli anche il ciuffo con la lingua come in questa foto che Nico ha postato su tweet in un pomeriggio di sole a Ibiza.



Il bello della F.1

DALLA VOGLIA DI TORNARE IN PISTA AI CONTATTI CON LA RENAULT, ALLE SUE AMBIZIONI. CARLITO SAINZ RACCONTA LA F.1 CHE VERRÀ: «PUNTO A VINCERE UN GP CON TORO ROSSO»

di **Mario Donnini**
foto **Getty Images**

Carlito Sainz è determinato come non mai. Ci crede e punta in alto. Molto in alto. Come e perché, lo scoprirete nelle prossime righe, laddove il 22enne nativo di Madrid è pronto ad andare ben oltre il suo compito di pilota Toro Rosso, mettendosi a disposizione per spiegare quello che sarà la F.1 della stagione 2017 con una lucidità e una profondità d'analisi tipiche di quella persona interessante che ha già ampiamente dimostrato d'essere nelle due annate iniziali nel Circus iridato. Durante le quali con Toro Rosso dapprima non ha sfigurato nell'hot rookie derby col sensazionale Verstappen, divenendo poi, la scorsa stagione, il vero punto di riferimento del team dopo il passaggio in corsa, e subito vincente, di Max alla Red Bull e con l'arrivo - forse sarebbe il caso di dire la delicatissima retrocessione - di Daniil Kvyat nelle file dell'energy team faentino.

- Allora, Carlito, si parla tanto di queste nuove monoposto: nate dal foglio bianco, inferocite, spaventose, prestazionali da far paura, in grado di dare cinque secondi al giro alle vecchie. È anche la tua sensazione?

«Francamente no, non penso proprio. Non vedo questo stacco così improvviso e violento e penso più a una graduale escalation delle performance. Mettiamola così: nei primi Gran Premi è ragionevole pensare che le vetture siano mediamente due-tre secondi al giro più veloci di quelle dello scorso anno. Poi, gradualmente, con l'ottimizzazione della messa a punto gara dopo gara, è lecito prevedere che solo a fine stagione si potrebbe passare a un differenziale sul giro secco di circa cinque secondi a tornata. Ma in ogni caso è una proiezione da prendere con le molle e da non dare per vera e scontata in assoluto, questo no. Va pure detto che l'aumen-»

NON CREDO CHE
LE F.1 2017
SARANNO SUBITO
PIU VELOCI DI 5"
AL GIRO. FORSE
A FINE STAGIONE

CARLOS SAINZ

”

FIGLIO D'ARTE IN ASCESA

Ventidue anni, due dei quali passati a guidare monoposto di F.1, con 64 punti conquistati e tre sestimi posti: Carlos Sainz Junior cerca di ripercorrere le orme di suo padre, due volte iridato rally



IL BELLO DELLA F1

to di velocità riguarderà la percorrenza in curva, mentre sui rettilinei non penso proprio si potrà dire la stessa cosa».

- Quanto all'impennata delle prestazioni, non ti senti istintivamente a disagio all'idea? In fondo non eri al limite, come guida, già lo scorso anno? «Sai qual è la vera paura filosofica di un pilota?»

- Un brutto giorno, d'andare troppo piano...

«Ecco. Appunto. Nessuno di noi ha paura di andare troppo forte. Anzi, a noi piloti piace l'idea di andare sempre più veloci. Non ci basta mai. A uno di noi

se gli dai una monoposto che va dieci secondi al giro più forte, finisce che si preoccupano i suoi rivali, mica si preoccupa lui... Scherzi a parte, l'incremento di prestazioni è preventivato, è già una realtà, ma tutti noi l'abbiamo affrontato con una buona predisposizione mentale e facendo la sola cosa che andava fatta: svolgere programmi fisici differenziati in palestra. Cioè con carichi diversi, tali da tenere conto della differenza di sollecitazioni emerse dal simulatore. E ti dico che il fisico e la resistenza potrebbero diventare un fattore in più, davvero ai limiti di quello che può sopportare il corpo umano, specie nell'arco di una gara. Tutto qui, nient'altro».

- Ovviamente hai già visto e studiato a fondo la nuova Toro Rosso.

«Certo che sì, posso dirti che ho avuto il privilegio

CERTO CHE HO
GIÀ VISTO
LA NUOVA
TORO ROSSO
PER IL 2017!
È BELLISSIMA

CARLOS SAINZ



di averla sotto gli occhi. Mi piace, è davvero bella da vedere. Ma non è ancora il momento per commentarla, sorry».

- Chiaro, però puoi trasmettere un'impressione fuggevole ma determinante: quando l'hai vista, hai provato un forte senso d'estraneità rispetto alla monoposto 2016 o comunque una sensazione di continuità col progetto precedente? Insomma, questa rivoluzione s'avverte istintivamente





financo dal semplice punto di vista visuale?

«Ti rispondo sì e no e non per ambiguità ma per complessità del ragionamento. Che sarebbe poi questo: se dai uno sguardo d'insieme alla monoposto 2017 non noti poi questa grandissima differenza. Ma se con calma ti soffermi sui singoli dettagli, scopri che il cambiamento c'è, eccome. Per questo dico che la mutazione è reale, a patto di riconoscere che riguarda i particolari. E di sicuro, complessivamente le monoposto 2017 sono destinate a essere più belle e spettacolari di quelle dello scorso anno».

- **A proposito di cambiamenti: l'arrivo di Liberty Media fa sì che la F.1 cambierà davvero. Qual è la tua sensazione?**

«Credo che la considerazione sia giusta ma non a brevissimo termine. Per il 2017 e il 2018 prevedo stabilità e solo in seguito si avvertirà il senso vero del nuovo ciclo avviatosi. Da questo punto di vista vedremo quali saranno le promesse ricette per aumentare lo spettacolo, calamitando di più in special modo pubblico giovane».

- **Quale ti piacerebbe fosse la direttrice da imboc-**

PRONTO PER UN 2017 SCINTILLANTE

Sainz e la Toro Rosso hanno già mostrato di poter fare scintille... Sotto, il giovane spagnolo con Marko, scopritore di talenti che crede in lui



care? **Che cosa cambieresti, in questa F.1?**

«Farei una Formula Uno in grado di mettere in evidenza più i piloti, cioè il fattore uomo. Sai qual è la reale differenza sul giro secco tra il pilota più bravo del mondo e uno piuttosto forte ma non fantastico? Mezzo secondo. Solo mezzo secondo, ti rendi conto? Questo vuol dire che strutturalmente, qualsiasi gara potrebbe partire senza verdetti scontati e con un'incertezza di svolgimento entusiasmante, perché il livello di competizione è così tirato da rendere, se non indecifrabile, tutt'altro che scontato qualsiasi verdetto, cioè dipendente anche da fattori contingenti. Ecco, se in futuro si riuscirà a mettere l'accento sulla sfida umana, riportando ancor di più al centro il pilota, lo spettacolo non potrà che guadagnarne. Poi c'è il fattore economico strutturale. E lì, da pilota Toro Rosso, mi piacerebbe pensare a una futura ripartizione dei premi migliore per i team non grandissimi».

- **Sei stato a lungo in predicato per cambiare squadra, anche in ottica Renault. Poi, alla fine, sei restato in Toro Rosso, privilegiando la continuità alla novità. Con quali ragionevoli obiettivi 2017? Finalmente un podio?**

«Un podio? No, no, non è mica il mio target, salire sul podio».

- **Eccesso di modestia?**

«Macché, un podio mi piacerebbe ma la verità è che io sono qui per vincere una gara. Cioè: perché no? In questo momento, non devo certo vietarmi mentalmente di poterci riuscire, per cui, certo, se concorrono tutte le condizioni favolevoli, altro che podio, una gara con la Toro Rosso si può pure vincere».

- **Se è così per il 2017, non è stato così nel 2016, quando la tua stagione - e soprattutto quella del team con base a Faenza - è stata contrassegnata da alti e bassi, non credi?**

«La scorsa stagione, nel bene e nel male, gli andamenti altalenanti sono stati legati alle diverse performance della monoposto. Posso dire d'essere stato molto contento su tracciati quali Singapore, Messico e Brasile. Razionalizzando, laddove c'erano lunghi rettilinei partivamo svantaggiati, mentre su tracciati più guidati, c'era la possibilità di dare il meglio. E infatti, così è stato».

- **È anche vero che quando sei andato forte lo sei andato davvero. In particolare a casa tua, nel Gp di Spagna, e poi nel Gp del Brasile, dove hai sfoggiato una guida sul bagnato quasi da pilota d'altri tempi. Coraggioso, istintivo, certosino e concreto.**

«Penso anch'io che tra i momenti da ricordare nel mio 2016 ci siano Barcellona e Interlagos, anche al di là dei due sestimi posti finali e del fatto che sono giunti nella stessa posizione anche a Austin. A Barcellona, ritrovarmi in terza posizione dopo quattro curve è stato esaltante. Quanto a Interlagos, forse è stato il Gran Premio che ho corso nelle con-

IL MIO OBIETTIVO
NON È SALIRE
SUL PODIO: IO
PUNTO A VINCERE
UNA GARA E CON
LA TORO SI PUÒ!

CARLOS SAINZ



dizioni più difficili. Se pensate che il giorno prima mi dibattevo intorno alla sedicesima posizione, per arrivare poi a ridosso della top five, potete capire quanto sia stata grande la soddisfazione nel notare che più le condizioni diventavano difficili, più il mio rendimento in pista mi permetteva di riemergere. Comunque, se devo dirla tutta, l'avvio del Gp di Spagna 2016 per me è stato il via della vita. Lo start d'una gara di F1 più bello che mi sia mai capitato».

- Il Gp di Spagna 2016 è coinciso anche con uno dei momenti più strani, delicati, difficili e entusiasmanti vissuti da Red Bull e Toro Rosso. Col passaggio, voluto da Helmut Marko, immediatamente vincente di Max Verstappen alla squadra maggiore e la risistemazione forzata, chiamiamola così, di Daniil Kvyat presso la consorella minore. A Barcellona hai risposto con i fatti, dimostrando che ti interessava solo andar forte, ma poi di questa immensa e ben riposta considerazione Red Bull nei confronti di Verstappen secondo te quanto ne ha risentito Kvyat?

«Per quanto mi riguarda, provo una grande considerazione per Daniil e ti garantisco che era a posto, non ho notato in lui né sofferenza né nervosismo, ma solo determinazione. E le mie non sono chiacchiere ma argomenti ben motivati nel concreto, visto che lui tornando con Toro Rosso è andato subito a punti. Poi, nel finale di stagione, è riuscito anche

a trovare qualche decimo, come ad esempio a Singapore, dove è stato autore di una gran bella gara, giungendo nono. A me sembra che in generale la gente comune estranea al nostro ambiente abbia poca memoria, quando valuta i piloti. Se ce ne fosse di più, si ricorderebbe che nel 2015 Daniil ha fatto più punti di Ricciardo, dimostrando d'essere

KVYAT NON È UN "BROCCO": GUARDATE CHE TEMPI FACEVA QUANDO ERA CON RICCIARDO!
CARLOS SAINZ

certe volte più veloce sul giro secco. E Ricciardo, attenzione, è ultraveloce, oltre a essere uno dei piloti più forti della F1 d'oggi. Questo, credo, dà la misura anche del valore di Kvyat. Penso sia onesto sottolinearlo».

- Spostiamo l'analisi comparativa alla Mercedes. Punto uno: le Freccie d'Argento continueranno a essere imprevedibili per le rivali, malgrado mutazioni e rimescolamenti regolamentari? Punto due: all'interno del team tedesco, il nuovo acquisto Bottas sarà solo dignitosamente decorativo o avrà la concreta possibilità d'infastidire la superstar Lewis Hamilton?

«La squadra tedesca di sicuro continuerà a essere il team di riferimento in Formula Uno. Non immagino un calo di prestazioni della Mercedes, né ipotizzo un'immediata perdita della supremazia. Ciò che penso e che vedo all'orizzonte, in prospettiva, è una maggiore possibilità che la Red Bull possa darle fastidio, questo sì. In quale misura, vedremo. Ma attenzione alla Red Bull, ho buoni motivi di pensare che sarà una sfidante molto, molto interessante



LE LUCI DELLA RIBALTA

Carlos Sainz Junior in pista by night a Singapore con la Toro Rosso, sopra, e mentre, ancora bambino, saluta il suo idolo, papà Carlos, ai tempi della Citroën nei rally, sotto

e concreta. E, ovvio, nutro sempre molto rispetto per le capacità della Ferrari, alla quale non manca nulla per tornare a recitare il ruolo che le compete».

- La domanda due, quella su Bottas, attende ancora risposta...

«Anche qui, chi valuta deve usare freddezza e memoria. Valtteri è uno tranquillo di carattere ma essere calmi e carini mica vuol dire andar piano, una volta in macchina! Anzi, nel suo caso è vero il contrario, perché secondo me il finlandese è uno velocissimo. Quindi, non lo vedo come secondo pilota rassegnato e vittima designata di Hamilton. Al contrario, penso ci si possa aspettare qualche bella sorpresa da lui fin dall'inizio e soprattutto sul gi-





SECONDO ME BOTTAS DARÀ DEL FILO DA TORCERE AD HAMILTON, SPECIE IN PROVA

CARLOS SAINZ



ro secco, ossia in qualifica. Poi, sicuro, nell'arco di gara la maggior esperienza di Hamilton non potrà non farsi sentire, ristabilendo le gerarchie, ma in ogni caso non prevedo coabitazione facilissima con Lewis in Mercedes, perché il suo nuovo compagno di squadra è uno tosto».

- L'interstagione è lunga e la voglia di sentir rombare di nuovo le monoposto sale fortissima, pari a quella di dare un'occhiata alla scala nuova di valori.

«No, no, per carità, non diamo troppa importanza ai primissimi test in Spagna, in due puntate, che daranno riscontri dal valore relativo. Penso si potranno azzardare delle considerazioni serie solo dopo il

primo week-end di gara, in Australia, perché la carne al fuoco è veramente tanta».

- Qui le sole conclusioni ben cristallizzate possiamo farle solo a proposito di un altro Sainz, tuo padre, reduce da una Dakar terminata con un ribaltamento spettacolare, tanto da diventare virale sul web, anche se fortunatamente incruento.

«Guarda, meno male che lui mi ha chiamato immediatamente per dirmi che aveva appena avuto un gran brutto incidente ma senza conseguenze! Quindi non avevo nulla da preoccuparmi nel vedere poi le immagini del crash, che francamente mettevano i brividi. Certo, è stata roba grossa, frutto di un errore umano, ma in una gara come quella certe cose bisogna metterle in conto. E lui ha tanta di quella esperienza da digerire senza problemi quanto gli è successo».

- È vero che tutte le sere vi ritrovavate su Skype per fare il debriefing della tappa del giorno?

«Verissimo. E posso dirti che la trovo una cosa molto simpatica. Così facendo potevamo analizzare insieme la giornata vissuta, scambiandoci impressioni e punti di vista. È una parte molto bella del rapporto padre-figlio, quella di dialogare sapendo che ciascun consiglio che l'uno dà all'altro proviene da una persona che ti vuole un bene totale ed è pure competente in materia (ride, ndr)».

- In aprile tuo padre compirà 55 anni. È possibile che quella 2017 resti la sua ultima Dakar?

«Ormai da anni, ad ogni inizio stagione mi confida che ci penserà su. Mi guarda e fa: "Sai, ho tempo da gennaio a marzo per capire se voglio continuare o meno. Devo solo prendere la decisione giusta". Poi, quando finalmente si arriva a marzo, lui puntualmente mi dice: "Ehi, ne ho ancora voglia, continuo!". La morale? Tutto questo dimostra una volta di più che noi Sainz amiamo felicemente e infinitamente le corse». ●

DALL'ALBUM DI FAMIGLIA

Carlos Sainz Junior immortalato insieme a Juan Carlos di Borbone, Re di Spagna fino al 2014, a fianco. Al centro, il giovane Sainz insieme a papà Carlos, con il quale vanta un grande feeling e che ha avuto una parte determinante nella sua ascesa alla F1: il genitore consiglia in maniera discreta, restando però il più possibile in disparte



OGN I ANNO PAPÀ MI DICE CHE HA TEMPO FINO A MARZO PER SMETTERE. POI CONTINUA

CARLOS SAINZ



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

È conto alla rovescia: si sta per aprire il 2017 della F.1. Dalla prossima settimana in ordine di successione Force India, Renault, Mercedes, Ferrari, McLaren, Sauber e Toro Rosso, presenteranno le proprie vetture. Poi da lunedì 27 febbraio, si inizierà a fare sul serio a Barcellona, per la prima delle due sessioni di prove pianificate in attesa del Gp di Australia. Cambia radicalmente il regolamento tecnico e cambiano considerevolmente gli organigrammi di molte squadre, anche di chi come la Mercedes non avrebbe dovuto mutare nulla, visto i trionfi della precedente stagione. Vediamo così come si presentano i 10 team al via. Per un campionato che rispetto al 2016 vedrà una squadra in meno alla partenza e un Gp in meno nel calendario, per via della scomparsa della Manor e del Gp di Germania.

MERCEDES**Malgrado le novità fa ancora più paura**

Alla faccia del cambiamento! La Mercedes rimpiange Nico Rosberg, fresco campione del mondo ormai in pensione, con Valtteri Bottas, che di Gp ancora non ne ha vinti uno. Sostituisce Paddy Lowe alla direzione tecnica, con James Allison che dovrebbe diventare operativo da luglio. Nel frattempo molte delle sue incombenze in pista dovrebbero essere svolte da Geoff Willis e Mark Ellis. Toto Wolff minimizza, ma certo tutte queste novità non saranno metabolizzate in breve tempo. Lo sviluppo delle power unit non più vincolato ai gettoni, spaventa però gli altri team, che temono un nuovo dominio della Stella. Con Franz Tost che auspica un blocco del motore Mercedes. Almeno per un certo periodo. Dimenticando che comunque la Fia ha previsto l'equivalenza prestazionale, qualora la differenza tra i propulsori dovesse essere superiore a 3 decimi. Anche se non è chiaro se la differenza sia calcolata solo sul motore termico oppure su tutta la power unit. Bottas eredita la squadra di Rosberg, con Tony Ross come tecnico di pista, mentre dopo le polemiche dello scorso anno, la crew di Hamilton resterà immutata. Lewis farà ancora riferimento a Peter Bonnington. Priorità per il finlandese, quella di non farsi "stritolare" da Hamilton e nel giro di 6-8 gare, creare i presupposti per il rinnovo. Visto che la Mercedes gli ha fatto un contratto di un solo anno. Ma sulla sua posizione già adesso incombe minacciosa l'ombra di Sebastian Vettel. Della nuova vettura non è trapelato nulla, tranne che nell'ultima riunione del gruppo strategico, la Mercedes è stata forse la più attiva nel chiedere alla Fia tutti i chiarimenti possibili sulla sospensione anteriore. Cosa sarà permesso e cosa no. Visto che lo

**DAVANTI A TUTTI
LA MERCEDES,
DIETRO GLI
INSEGUITORI TESI
A SFRUTTARE
LE NOVITÀ IN CAMPO
ECCO CON QUALI
POSSIBILITÀ
TEAM PER TEAM**

F.1 20

**MERCEDES, LEADER
E TARGET PER TUTTI**

Ancora una volta il team Mercedes, dominatore dell'era ibrida della F1, rappresenterà lo stato dell'arte nel circus e anche il target dei rivali più scatenati...

17 è countdown!

← schema sospensivo adottato nel 2016, non sarebbe più conforme alla nuova interpretazione del regolamento in ottica 2017.

RED BULL-RENAULT

Max & Newey spine nel fianco Mercedes

Dicono che da giugno 2016, da quando il nuovo regolamento tecnico è stato definito in tutti gli aspetti, Adrian Newey abbia ritrovato l'entusiasmo un po' perso negli ultimi anni e si sia rigettato a testa bassa nel progetto della nuova Red Bull. Brutte notizie per la Mercedes, bellissime per gli appassionati della F1, che potrebbero godere di una sfida finalmente quasi alla pari tra le due squadre che hanno dominato gli ultimi 7 campionati. Sul rendimento della Red Bull resta l'incognita motore. Considerando che nel 2016 la Renault ha utilizzato solo la metà dei gettoni a disposizione per lo sviluppo tecnico, come potrà reggere il ritmo di Mercedes e anche Ferrari, ora che ogni power unit utilizzabile potrà essere oggetto di sviluppi più profondi e radicali. Alla Renault già iniziano con la solita storia, dicendo che a Barcellona, quando sarà utilizzata la seconda unità di power unit, arriveranno gli aggiornamenti più corposi. Nel dubbio, la Red Bull ha deciso di seguire una strada tecnica diversa dalla Renault, adottando la benzina Mobil 1 - strappata alla McLaren - invece della BP che sarà a disposizione del motore francese. La Mobil in precedenza ha lavorato con i motori hybrid Mercedes e poi Honda. Questo è il terzo propulsore diverso in tre anni. Il fattore benzina e olio, potrebbe determinare anche una differenza di 30 cv, in termini di potenza ed efficienza termica complessiva. La nuova Red Bull si preannuncia come al solito innovativa e le recenti interpretazioni della Fia in materia di sospensioni anteriori hanno solo portato a modifiche marginali di un progetto che si annuncia innovativo e radicale. Non solo nell'aerodinamica ma anche nella fluidodinamica. Con un disegno interno delle fiancate e dei condotti per il raffreddamento, che si cercherà di mantenere segreti il più possibile. Perché in grado di fare la differenza. La Red Bull si presenta con la stessa squadra del 2016, con Max Verstappen ormai maturo. Come ha dimostrato nell'irresistibile Gp del Brasile sotto il diluvio. L'olandese ormai è pronto per lottare alla pari con Hamilton e la loro sfida potrebbe davvero essere il sale della stagione.

FERRARI

Byrne è tornato in un ruolo di spicco

Riuscirà la Ferrari con il neo direttore tecnico "ombra" Rory Byrne, a riscattare una delle stagioni più deludenti della sua storia recente, tornando così alla vittoria? La Ferrari affronta questa stagione con la coppia di piloti più vecchia della F1 e con un progetto che è stato ampiamente modificato da Rory Byrne, che a 73 anni, torna così a ricoprire un ruolo di spicco nella gestione tecnica di Maranello. Uf-



ficialmente la direzione tecnica è ancora affidata a Mattia Binotto, la responsabilità del progetto a Simone Resta, ma il nome di Byrne rimane forse il più spendibile nell'attuale organigramma tecnico - profondamente rinnovato - della Ferrari. In inverno, Simone Resta ha scritto numerose lettere a Charlie Whiting per avere chiarimenti su tutto. In particolare sulla regolarità delle sospensioni anteriori realizzate da Red Bull e Mercedes, dove il terzo elemento, di fatto ricopriva la funzione di fric. Soluzione che la Fia aveva messo fuori legge nel 2014. Resta ha chiesto chiarimenti anche sulla nuova procedura di partenza, che non potrà più essere assistita in nessun modo da una frizione "intelligente"





**RED BULL
SFIDANTE TEMIBILE**
Sopra, un rimotivato Newey
e, a sinistra, l'arrembante
Verstappen, sono gli atout
della Red Bull, che insieme
alla Ferrari, sotto,
si propone di mettere
in discussione la
supremazia Mercedes

che si autoregolamentava nel punto di stacco, per facilitare il lavoro del pilota. Chiarimenti necessari: rimane da capire se la Ferrari li ha richiesti perché non disponeva di queste soluzioni oppure perché lo sviluppo tecnico di questi temi, stava scappando di mano. La Rossa ha partecipato ai test per lo sviluppo delle Pirelli XL e questo almeno per le prime prove del 2017, dovrebbe rappresentare un piccolo vantaggio. Vi abbiamo già descritto le soluzioni tecniche che caratterizzeranno la nuova 688 che debutterà a Fiorano per la produzione di un breve film pubblicitario, prima di essere spedita a Barcellona. La squadra complessivamente si presenta immutata e invariata rispetto a quella che ha dispu-



tato la seconda parte di campionato del 2016, dopo il divorzio con James Allison. Unica novità l'assunzione di Antonio Giovinazzi nel ruolo di terzo pilota. I primi tre anni della F.Hybrid sono stati molto difficili per la Ferrari. Ora si ricomincia con un quadro regolamentare radicalmente diverso. Che esaspera le problematiche correlate al grip meccanico e alla deportanza aerodinamica. Il 24 febbraio già potremo vedere se la nuova struttura allestita da Sergio Marchionne ha saputo interpretare le nuove regole in maniera originale e innovativa. Sul fronte piloti, a Vettel basteranno pochi Gp per capire se vale la pena continuare a rimanere a Maranello oppure accettare le proposte Mercedes. Questo perché lo scorso anno Maurizio Arrivabene aveva deciso di sospendere le trattative per il rinnovo contrattuale di Vettel. Quando ancora non si poteva immaginare che Rosberg si sarebbe ritirato. Decisione che a posteriori, ha finito per dare a Vettel un potere di rinnovo contrattuale enorme. Perché considerando che Raikkonen dovrebbe essere ormai a fine carriera, la prospettiva per la Ferrari in ottica 2018 è quella di dovere cambiare entrambi i piloti.

FORCE INDIA-MERCEDES

Mallya soffre ma il team è buono

La stagione inizia con la richiesta di arresto del Governo indiano ai danni di V.J Mallya. Situazione che così volge al peggio dopo che il passaporto gli era stato bloccato, costringendolo a rimanere in Inghilterra. Considerando che l'altro proprietario del team, Rory Subrata, è in prigione da ormai tre anni in India, la realtà di questa squadra è quasi paradossale. Eppure in questa situazione giudiziaria così complessa, ha chiuso il 2016 al 4° posto, facendo meglio di Williams, McLaren e Renault. Merito soprattutto della gestione manageriale di Bob Fernely e della direzione tecnica di Andy Green. Force India sarà la prima a presentare la nuova vettura versione 2017. L'aerodinamica è stata sviluppata alla galleria del vento della Toyota a Colonia dal momento che la Force India possiede solo la vecchia galleria della Jordan ormai non più adeguata. La squadra si presenta immutata nell'organizzazione, mentre Esteban Ocon sostituisce Nico Hulkenberg. Difficile stabilire se la mezza stagione disputata con la Manor sarà stata sufficiente per il processo formativo del giovane francese. Da verificare soprattutto l'intesa con Sergio Perez, che ormai con i suoi sponsor ha un controllo finanziario assoluto sulla squadra. Con Hulkenberg si era creato una sorta di patto di non aggressione, con Ocon le cose potrebbero essere diverse. Visto l'aggressività e la velocità del francese. Che conforme all'andamento di questa stagione, potrebbe rientrare anche nella selezione per ambire alla Mercedes nel 2018. Aerodinamicamente la Force India è tra i team più all'avanguardia, siamo certi che saprà adattarsi al meglio al nuovo regolamento e alle nuove problematiche. Detto questo, ripetere il piazzamento del 2016 equivarrebbe a vincere il campionato del mondo.



WILLIAMS-MERCEDES

Team modificato e ricco di novità

Altra squadra radicalmente modificata. Dalla Mercedes arriva Paddy Lowe alla direzione tecnica che sostituisce Pat Symonds. Dalla Ferrari ecco Dirk De Beer, che a Maranello ai tempi di Allison era il responsabile per lo sviluppo aerodinamico. Una svolta tecnica epocale per un cambio di filosofia radicale. Lance Stroll arriva dalla F3 per sostituire Bottas. Felipe Massa si rimangia tutti i propositi di ritiro e torna con delle nuove motivazioni, che dovranno essere necessariamente verificate in corsa. La sfida tecnica della Williams è quella di realizzare finalmente una vettura polivalente, competitiva sia nelle curve lente - da sempre punto critico - e nelle curve veloci. La presenza del finanziere Lawrence Stroll è destinata a segnare il futuro del team inglese, dove Claire Williams cederà a Paddy Lowe anche molte funzioni manageriali della squadra, non solo sotto l'aspetto tecnico. Il lavoro di Lowe si potrà vedere solo nel corso dell'anno, visto che quando è arrivato, la vettura 2017 era già finita. Le sinergie Mercedes-Williams aumenteranno, a dimostrazione che la Casa della Stella non ha richiesto nessun periodo di aspettativa nel passaggio di Lowe. La Williams deve riscattare una stagione disastrosa, chiusa al 5° posto della classifica Costruttori. Ma una coppia di piloti formata da un esordiente e da un pilota che aveva già deciso di ritirarsi, non sembra essere la combinazione migliore. Negli ultimi mesi, Stroll ha percorso oltre 15000 km di test, con una vettura vecchia di 2 anni, per arrivare alle due sessioni di prove a Barcellona già abituato alla guida di una F1. Il nuovo regolamento tecnico e la necessità per tutti i piloti di adattarsi a nuove problematiche di guida, gioca però a favore dei debuttanti.

McLAREN-HONDA

Attesa al salto di qualità

Cambia tutto: la sigla, i colori, la direzione del team, l'organigramma tecnico e un pilota, con Stoffel Vandoorne che sostituisce Jenson Button. Ma purtroppo non cambia la condizione che continua a frenare lo sviluppo tecnico di questo binomio. Ossia il fatto che la McLaren è l'unica vettura a disporre della power unit Honda. Sino a quando durerà questa sorta di esclusiva perversa, i riscontri tecnici in pista saranno sempre limitati e difficili da interpretare. Non avendo parametri comparativi. Come invece possono avere Mercedes, Ferrari e Renault. Si apre la fase del dopo Ron Dennis, che resta comunque presente nell'azionariato, ma ormai estromesso da ogni carica. Vedremo quanto il nuovo management sarà più abile di chi sebbene tra numerose contraddizioni, ha fatto grande la storia della McLaren. Finalmente la Honda si libera del regolamento basato sui gettoni per contenere lo sviluppo tecnico. Sistema sempre criticato dai giapponesi, che di fatto aveva limi-



tato la loro capacità di reazione. La nuova power unit nipponica copierà molte soluzioni tipiche di quella della Mercedes, come l'apparato di sovralimentazione diviso tra compressore e turbina. Nello stesso tempo la Honda potrà disporre di un nuovo reparto corse in Inghilterra, per migliorare la sinergia con la McLaren. Il team torna ad essere diretto da Eric Boullier, che ha apportato numerose modifiche all'organigramma tecnico e organizzativo. La McLaren perde la collaborazione tecnica con la Mobil 1 e passa, come la Renault, al binomio Castrol-BP. Vedremo se ne miglioreranno anche le prestazioni del motore Honda, che probabilmente nella Mobil non aveva trovato il partner tecnico ideale, come invece la Mercedes ha con Petronas o Ferrari con Shell. Nel 2016 McLaren-Honda è forse il team che ha messo in mostra i maggiori progressi, considerando il bassissimo punto da dove era partito nel 2015. Ma via via che si sale la piramide, gli spazi e i tempi per progredire, si riducono. Il nuovo regolamento tecnico, che riscrive in modo radicale le regole del gioco, sotto l'aspetto meccanico e aerodinamico, dovrebbe comunque essere un vantaggio per un team sempre all'avanguardia in questi campi. Tutta da seguire la rivalità feroce tra Vandoorne e Alonso. Lo spagnolo è all'ultimo anno di contratto con la McLaren dopo due stagioni del tutto negative: potrebbe essere il suo ultimo anno in F1. Perché battere la concorrenza di Vettel in ottica Mercedes per il 2018, per lui sembra davvero impossibile. Vandoorne invece non ha scelta. Se vuole continuare, deve necessariamente fare meglio del compagno di squadra spagnolo. Di ben 11 anni più anziano.





nante. Per trovare un posto alla Red Bull nel 2018, oppure in un'altra squadra. Per prima la Ferrari che lo aveva corteggiato a lungo nel 2016 prima di confermare Raikkonen. Perché comunque lo spagnolo vuole cambiare aria in ottica 2018. Daniil Kvyat invece è stato confermato nonostante una stagione negativa. Per lui vietato sbagliare: l'ombra di Gally - temporaneamente parcheggiato in Giappone nella Superformula - potrebbe incomberre sul russo.

HAAS-FERRARI

Quella gran voglia di diventare 5° team

Anche Gene Haas alza decisamente l'asticella delle aspettative e per il 2017 dichiara di aspettarsi un guadagno di almeno tre posizioni nella classifica Costruttori, come dire terminare al 5° posto. Dal punto di vista organizzativo, il peggio dovrebbe essere passato, anche se lo schema tecnico è simile a quello dell'anno precedente. Con la Ferrari che cura la progettazione e lo sviluppo aerodinamico, mentre la Dallara produce tutte le componenti. Certo il nuovo regolamento tecnico costringe il team Usa a ripartire quasi da zero, dopo un solo anno di F1. «Lo scorso anno non c'erano parti simili al regolamento 2017, mentre quelle di quest'anno saranno di fatto uguali a quelle del 2018 - dice Gunther Steiner - quindi sulla carta lo sviluppo dovrebbe essere più continuo per tutta la stagione, anche in previsione futura». Nel 2016 il team ha approfittato del buon stato di forma iniziale per raccogliere subito importanti risultati, ma in seguito è stata incapace di risolvere problemi tecnici che si sono ripetuti per tutta la stagione, con ossessiva serialità. Come il cedimento dell'ala anteriore oppure i ripetuti guai ai freni, che hanno causato numerose uscite di pista per Grosjean. Al posto del deludente Esteban Gutierrez, arriva Kevin Magnussen, forse un poco più veloce ma indisciplinato e poco incline a mantenere la stessa intensità mentale per tutto l'arco di un week end. Vista la situazione complessiva, Gene Haas dovrebbe essere contento se manterrà l'8° posto fra i Costruttori colto nel 2016.

RENAULT

Hulk è un'arma molto interessante

Di sicuro farà meglio del disastroso 2016, ma forse il 5° posto nella classifica Costruttori fissato come obiettivo minimo di Cyril Abiteboul appare eccessivo. Non tanto per il potenziale cronometrico che potrà esprimere Nico Hulkenberg, quanto perché l'altra vettura sarà comunque guidata da un pilota dal potenziale abbastanza limitato come Joylon Palmer. Sarà la prima vettura Renault costruita per gli ingombri della propria power unit, visto che il modello 2016 era di fatto lo stesso dell'anno precedente, progettato per la power unit Mercedes. Il team è ancora alla ricerca di una stabilità organizzativa dopo che Frederic Vasseur è stato "fatto fuori" dopo il Gp di Abu Dhabi. Il potere è tornato saldamente

TORO ROSSO-RENAULT

Power unit francese possibilità migliori

Dopo una frustrante stagione col motore Ferrari in versione 2015, subito obsoleto dopo pochi Gp perché impossibile da aggiornare, Toro Rosso torna a disporre di un motore nuovo, costantemente evoluto. Nella fattispecie la power unit Renault. Questo vorrà dire che le sinergie tecniche con la Red Bull, quasi scomparse la scorsa stagione per via di due power unit diverse, torneranno ad essere rilevanti e si vedranno sia dal punto di vista della meccanica che dell'aerodinamica. Le differenze tra le due vetture saranno minime e la Toro Rosso - tra quelli che non hanno disputato i test con le gomme Pirelli XL - sarà forse il team che godrà di maggiore scambio d'informazioni con i team che invece i test li hanno fatti. Toro Rosso ancora non ha detto se utilizzerà la benzina BP come Renault, oppure Mobil 1 come invece farà Red Bull. Differenza nella fornitura tecnica che inevitabilmente genererà polemiche nel corso della stagione. Come la Red Bull con Tag-Heuer, anche la Toro Rosso dovrebbe sponsorizzare la propria power unit, cambiando così nome. In questo modo il motore seguirebbe la stessa strada di indipendenza tecnica che la Red Bull ha nei confronti della Renault. E in quel caso dovrebbe essere scontata la presenza della benzina Mobil 1. Come squadra invece, Toro Rosso si presenta immutata, sia come piloti che nell'organigramma tecnico. Carlos Sainz jr è all'ultimo anno di contratto, e per lui la prima parte di campionato sarà determi-

WILLIAMS CON MASSA E IL ROOKIE STROLL

Sopra, il rientrante Massa qui a ruote inchiodate si ripropone come la parte esperta di un team Williams che farà debuttare il promettente Stroll, vincente in F3 Europea. A lato, l'arancione, colore tradizionale e di nuovo atteso sulla prossima McLaren



← te nelle mani di Abiteboul che ora dovrà dimostrare un netto miglioramento in termini di risultati.

Dovendo confrontarsi costantemente con quelli che otterranno la Red Bull e la Toro Rosso. Sul fronte piloti, Renault sostituisce l'incostante Kevin Magnussen con Nico Hulkenberg, ancora alla ricerca della prima vittoria in F.1. I tempi ora potrebbero essere maturi, ma il tedesco dovrà dimostrare quelle caratteristiche di leader che in precedenza a volte gli hanno fatto forse difetto.

Dopo una collaborazione trentennale con Elf divenuta poi Total, Renault passa al carburante BP e ai lubrificanti Castrol. Un cambiamento importante, perché Total era stato un partner esclusivo per Renault, e con le nuove regole, benzina e lubrificanti aumenteranno pure la loro importanza. Quest'anno saranno 3 i team che useranno la power unit francese, che in termini di potenza parte da una base ancora piuttosto inferiore rispetto alle power unit di Mercedes e Ferrari. Il motore 2017 sarà radicalmente modificato, con una diversa architettura della unità Mgu-H.

SAUBER-FERRARI

Aria di attesa e transizione

Jorg Zander, nuovo dt proveniente dall'Audi, ha fatto una dichiarazione decisamente ottimistica, dicendo che si aspetta di chiudere il campionato nei primi 7 posti. Impresa davvero difficile per la Sauber, considerando che disporrà dell'ultima versione del motore Ferrari 2016. Realizzato ancora quando in F.1 vige il sistema dei gettoni per contenere lo sviluppo tecnico. Mentre le power unit 2017 avran-

UN'ALTRA STAGIONE TUTTA IN DIFESA PER LA SAUBER

Per la Sauber, sotto, anche il 2017 viene vissuto come un anno di transizione, con le power unit Ferrari 2016.

E nel 2018 ci potrebbe essere la possibilità di passare a una nuova fornitura by Honda

no uno sviluppo molto più libero, e ognuna delle power unit tra le 4 ammesse ad essere utilizzate per tutto il campionato, potrà essere sensibilmente diversa dalla versione precedente. L'unico vantaggio per la Sauber sarà così quello di avere avviato prima degli altri il progetto per la vettura 2017, proprio perché partito dalla disposizione già conosciuta del pacco radiante, della power unit, dei recuperi di energia e delle batterie. Zander però trova una squadra molto diversa da quella che aveva conosciuto ai tempi dell'accordo con la Bmw. La Sauber sostituisce Felipe Nasr con Pascal Werhlein, ma il tedesco potrebbe anche saltare i primi test di Barcellona, perché ancora sotto controllo medico per i postumi del suo incidente a Miami, durante la Corsa dei Campioni. Sembra che dopo il primo controllo medico negli Usa, Werhlein abbia accusato ripetuti capogiri.

La sua presenza ai test non è ancora confermata, così come la Sauber non ha deciso con chi sostituirlo, se il tedesco non fosse disponibile. Sul fronte economico, causa il ritiro dell'Audi dal Wec, la Sauber perde un'importante fonte di guadagno, visto che tutto lo sviluppo aerodinamico del Prototipo LmP1 era svolto nella galleria del vento a Hinwill. Marcus Ericsson ha mostrato innegabili progressi nel 2016 ma considerando che ormai corre in F.1 da 3 anni, è ancora troppo incline a commettere incidenti. Per Werhlein, invece, dopo essere stato scartato da Force India e poi da Mercedes, sarà difficile mantenere le motivazioni necessarie occupando le retrovie. Se a questo aggiungiamo che la Sauber nel 2018 potrebbe cambiare motore, passando dalla power unit Ferrari alla Honda, ecco che la prospettiva di un'altra stagione di transizione per il team svizzero, appare possibile e credibile. ●

Con **Liberty Media?** Impossibile peggiorare

Eh, sì, l'arrivo di Liberty Media in F.1 fa un po' paura. L'opinione pubblica, i tifosi, i race fans, i riflessivi chiosatori dei social e perfino quegli appassionati che scrivono poco e pensano molto, dopo l'improvvisa e inappellabile uscita di scena dell'apparentemente eterno e inamovibile Bernie Ecclestone, un po' ci sono rimasti male e da allora guardano al futuro comprensibilmente ansiosi e ansiogeni.

Chi ha studiato, descriverebbe questo stato d'animo di psicologia collettiva ricorrendo a termini quali *horror vacui* e *cupio dissolvi*. Cioè, rispettivamente, parlando come si mangia, terrore del vuoto unito al desiderio inconscio di veder accelerato un processo impadroneggiabile di autolesionistico peggioramento, in grado di portare alla fine di tutto.

Perché se i padroni precedenti - quelli della Cvc - s'erano limitati a spartirsi allegramente per anni e anni lauti dividendi lasciando l'amministrazione complessissima e minuziosa della F.1 all'immenso talento di Bernie Ecclestone, i nuovi padroni del vapore - ossia Liberty Media - hanno preferito rilevare il ristorante mettendo subito in chiaro che alla riapertura son già bell'e pronti un cuoco e un direttore di sala nuovi di pacca, al secolo e Ross Brawn e Chase Carey.

Da qui timori, paure e scetticismi scaramantici all'insegna del "vedrai che una volta senza Bernie il giocattolo si romperà", "ben presto diremo che si stava

meglio quando si stava peggio", "Solo Ecclestone aveva furbizia, capacità e autorevolezza per tener in piedi la preziosa ma delicata baracca", "Stai a vedere che questi americani si sono comprati la F.1 per mungerla ancor più come solo loro sanno fare, rendendo poi lo show stucchevole se non ridicolo" e vai di questo passo. Okay. Ciascuno è libero di pensarla come crede e comunque, a oggi, l'unica base su cui argomentare non sono gli istinti, i luoghi comuni o le paure di ciascuno, ma i fatti. E i fatti al momento forniscono segnali diversi e tutti piuttosto interessanti. Anzi, tanto, tanto interessanti.

Perché per esempio Ross Brawn ha già detto a bassa voce cosine magari piccoline ma che vanno a segno, facendo bruciare in giro qualche sederino fino a oggi mai arrossato.

Punto primo: *«Nessuna rivoluzione a breve, poi, diciamo dopo un biennio di stabilità, il vero giro di barra».*

Punto due, *«È ora di avere meno tecnologia per ridurre il gap tra team, all'insegna della semplicità».*

Punto tre, la bordata contro il Drs: *«Il Drs è una soluzione artificiale a un problema, quello dei sorpassi, che non si vuole affrontare davvero. L'ala mobile toglie ai piloti la qualità e il pieno merito di una manovra ben riuscita».*

Punto quattro, una sconvolgente dichiarazione d'amore verso i templi della F.1: *«Silverstone è molto importante, l'essen-*

za della F.1 è la tradizione. Tanti nuovi circuiti portano nuovi elementi alle categorie, ma ci sono perché vogliono far parte di uno show che include Monaco, Silverstone, Spa, Monza, Hockenheim o il Nurburgring. Sono tradizioni da mantenere per avere i valori della F.1».

Ostia, letto, messo insieme e meditato su tutto ciò, di cosa mai dovremmo aver paura?

Questa, più che una rivoluzione iconoclasta, cieca, superficiale e violenta, temuta all'insegna dell'americanata da film alla Stallone, sembra tanto una netta, sensatissima e prudente voglia di restaurazione.

Sì, l'espressione sensatissima di una rifondante voglia di tornare a una F.1 più basica, aperta e vera, con meno mistificazioni e spettacolarizzazioni da wrestling e tendenze indiscriminate a location desertiche e lunari purché danarose e pronte a sborsare milioni e milioni in barba ai suoli sacri dell'automobilismo, di recente sempre più buggerati, spernacchiati e tosati in nome di una bulimia di gettoni e gabelle degna d'un'insensata partita a Monopoly. In poche parole, Ross Brawn, uno dei tecnici più talentuosi e blasonati della F.1 moderna e - tra questi il solo ad aver vinto pochi anni fa mondiali Piloti e Costruttori pure da team owner -, esprime in nome e per conto dei nuovi padroni l'anelito a una F.1 meno avida e finta, più leggibile e dalle platee e dalle tipologie di media allargate ma tutt'altro che sceme.

Ecco, ci manca solo che prenda posizione contro la filosofia imposta alla Pirelli - che peraltro non ha colpa alcuna - delle plurimescole a alto degrado, tristemente colpevoli d'aver ridotto i Gran Premi a sciarade artificiose tempestate da fermate spezzettanti, tattiche pressoché illeggibili e sorpassi il più delle volte privi di contenuto agonistico alcuno e poi Ross Brawn e Liberty Media potrebbero scrivere, oltre al nuovo regolamento dal 2018 all'eternità, anche una puntata di Bastian Contrario, visto che dicono esattamente ciò che qui si pensa e si sostiene mica solo da ieri. Quanto al bonus Ferrari da *long standing team* da ridiscutere dopo la fine del patto della Concordia in vigore, lì si parla solo di soldi e saranno le parti in causa a spiegarsi. Di certo, limitando il giudizio alle tendenze filosofico-gestionali espresse dalle parole di Ross Brawn - pur restando d'obbligo la cautela e il beneficio d'inventario che in F.1 sono sempre un buon modo per porsi di fronte alla realtà -, appare chiaro che Liberty Media di fronte a sé ha la sola possibilità di migliorare e riportare il Circus su strade più sensate e razionali, nella totale impossibilità logica di peggiorare le cose, visto come stanno messe ora. ●

CAREY & BRAWN. IN F.1 IL NUOVO CHE AVANZA

Chase Carey, sotto a colloquio con Niki Lauda, e Ross Brawn, nei rispettivi ruoli, sono i due punti di contatto più importanti di Liberty Media con la F.1, la Fia e i team



foto: SUTTON-IMAGES.COM

Ferrari

il profumo della festa



COLOMBO

La Ferrari fa 70 anni e sono, saranno molti i modi, le parole da spendere per fare festa. Queste, mie, mi portano ad usare qui, per una volta, la prima persona singolare dopo un viaggio in Emilia compiuto quasi per caso. Dentro il quale sono incappato in una specie di magia. Perché, curiosamente e per me, il profumo motoristico della memoria in rosso, viene fuori dai campi, dai segni ordinati di un aratro che scoperchia zolle brune. Filari, piccole cascine abbandonate, viali sterrati che portano tra i campi, si infilano dentro la terra bassa e piatta. Nebbia debole, foschia che svela la figura possente e fiera del vecchio Enzo, proprio lui, curiosamente trasportato fuori dal suo ufficio, eppure signore e padrone di un regno che lo riguarda e, all'improvviso, riguarda ciascuno di noi.

Molto è cambiato, Maranello è un guazzabuglio di modernità varie, costruzioni e svincoli ridisegnati. Eppure, qualcosa resiste e resta: scampoli di paesaggio rurale, seminascosti, preservati, appena fuori dal centro, presenti ovunque non appena abbandonate le statali. Mattoni tra il cemento. Alluminio rivettato, tra la fibra di carbonio. Sono posti anonimi, per molti versi. Sono i luoghi perfetti del ricordo, agganciati a quella foto antichissima di padre e figlio - Enzo e Dino - con le loro biciclette; sono sentieri che alludono a trattorie e tavoli e tovaglie, piatti bianchi spessi, pietanze tipiche, ormai, vini un po' troppo giovani.

Schegge di un'anima per qualche verso semplice, per altri raffinatissima, proprio perché composta da qualità connesse ad un universo preciso. Ruvido rurale, smalto intellettuale. Passo, percorro e vedo. Vedo Ferrari, lui, con quell'abito scuro che pare abbia portato sempre, la camicia, le bretelle, svelate da una giacca appoggiata lì, quando viene il momento del lavoro.

Un uomo concreto, vicino alla terra, ma capace di produrre una visione futurista strepitosa. Velocità, rumore e sangue come ingredienti di un mito da secolo nuovo. Aria fredda da bucare, forme emerse da un sogno, potenti quanto una bestia metallica a dodici cilindri. Una immagine accostata, ancora, a quella di un bue, di un cavallo da tiro, a quel mondo così inconfondibile, certo e perfetto per covare una ispirazione, una irriverente, elegante, feroce rivoluzione.

Fare festa con la Ferrari è semplice. Basta viaggiare dove Ferrari si mosse per una intera vita, radicata proprio lì, solo lì. Il viaggio produce visioni certe. Occhiali scuri, cofani come scivoli per infilare un'epoca, fanali arrotondati. Il volto di Sergio Scaglietti, le sue mani da Mago Merlino, la montatura nera di Mauro Forghieri, le tute di cotone azzurro dei meccanici che ora sono anziani in bicicletta. Passano

**I 70 ANNI DEL CAVALLINO
E UN VIAGGIO INTIMO
A MARANELLO, IL REGNO
DEL GRANDE VECCHIO
UN UOMO CONCRETO, VICINO
ALLA TERRA MA CAPACE
DI PRODURRE UNA VISIONE
FUTURISTA STREPITOSA.
RESPIRANDO IL PROFUMO
DI UNA STORIA
CHE NON FINIRÀ MAI**



FUNDARÒ

proprio adesso, in silenzio, nei loro posti, pure loro, lo vedi? Eccone uno, eccolo lì.

Ricordo una conversazione con Harvey Postlethwaite, molti anni fa, quando il suo percorso emiliano stava per finire. Parlava di Ferrari e ricordava, con una dolcezza nostalgica e inattesa, le ore del primo pomeriggio la domenica, dopo un pranzo fatto di tagliatelle e rosso fresco, quando viene il momento delle confidenze, di quell'abbandono da pace breve e conquistata. Macchè tecnica e tensioni. Umanità nuda, carica di significati. Umanità ruvida, emiliana, formidabile. Gli ricordai, a proposito di Emilia, una frase del mio caro amico e maestro, Beppe Viola. Parlava di Carpi, il luogo citato a caso. Disse: "Su trenta uomini che si alzano dal letto alle tre del mattino, due vanno in bagno, diciotto tornano a casa". Era, la mia citazione, un accostamento impressionista, in qualche modo pertinente al paesaggio e, persino, ad una cultura. Aveva ed ha a che fare, ancora ora, con una spregiudicatezza e persino con una allegria del vivere, che accosto a quella terra lì, ad uno stare al mondo che prevede atti e slanci consentiti da una libertà cruda. Come

MARANELLO

IERI-OGGI-DOMANI

Tra le strutture moderne della Ferrari di oggi si staglia ancora grandissima la figura di Enzo Ferrari per i 70 anni dalla nascita della prima Rossa in una Maranello capace di regalare profonde suggestioni



FUNDARÒ

se il dolore, da qualche parte, proprio o altrui, fosse da mettere in conto, al pari di un prezzo implicito. L'elemento necessario all'azzardo, sentimentale o motoristico, non importa. Sentimentale e motoristico, di sicuro.

Per fare festa con la Ferrari, ed è un invito a chi ha meno anni o tracce più deboli, basta guardare le fotografie. Bianco e nero, s'intende. Osservare le espressioni, i dettagli, i volti sullo sfondo. Leggere. E poi vagare nella pianura, senza fretta. D'inverno, possibilmente, la stagione della riflessione, del pentimento, dell'ombra, come diceva Federico Fellini. Con la certezza di incontrare chi, questa avventura magnifica lunga 70 anni, ha avviato, scatenato e alimentato con una forza prepotente. Tra i mille Cavallini che fanno da costellazione a bar e negozi di souvenir; tra officine e punti di noleggio-berlinette; tra le cime moderne della Ferrari di oggi; tra le rotonde e le tapparelle di palazzi recenti, c'è un segreto da cogliere, un incontro da gustare, una memoria da comporre o ritrovare. C'è un gesto, un sapore, il profumo resistente di una storia che non morirà mai. ●



Vettel

inizio col botto

LA PRIMA USCITA 2017 DEL TEDESCO È FINITA CONTRO LE BARRIERE A FIORANO DOVE TESTAVA LE PIRELLI XL DA BAGNATO

Comincia con il botto il 2017 della Ferrari. Nel senso che alla sua prima uscita 2017 sulla pista di Fiorano per collaudare le nuove gomme Pirelli da bagnato XL, Sebastian Vettel ha perso il controllo della

SF15-T e sbattuto contro le barriere dopo il cavalcavia, nel breve rettilineo dopo la discesa del ponte. Nell'urto Vettel ha riportato una contusione al gomito destro, ma questo non gli impedirà di essere presen-

te ai test di Barcellona che scatteranno dal 27 febbraio. La pista di Fiorano era bagnata artificialmente per provare le nuove coperture da pioggia, che rispetto alle precedenti, oltre alle dimensioni più larghe del 25%, sono caratterizzate da una mescola che dovrebbe andare prima in temperatura, grazie anche a nuovi battistrada simmetrici. L'incidente di Vettel è avvenuto nel giro di riscaldamento, e forse la possibilità di "tirare" da subito ha tratto in inganno il pilota tedesco, che così ha perso il controllo. Ricordiamo che quest'anno in caso di pioggia intensa la partenza avverrà sempre in regime di safety car e quando la gara riprenderà dopo il periodo di neutralizzazione il successivo restart sarà dato da fermo, con le vetture schierate sul-



LA FERRARI SF15-T FINISCE KAPPAO

Sotto la SF15-T mentre viene riportata ai box dopo l'incidente avuto da Sebastian Vettel nei test di giovedì scorso, e a sinistra i tecnici della casa di Maranello a controllare le barriere nel tratto di allungo in discesa dal ponte



fotografie FUNDARÒ

la griglia di partenza. E soprattutto senza l'uso delle termocoperte che normalmente si utilizzano al via dei Gp. Non è un caso che nella sessione del mattino, Vettel per tre volte fosse arrivato lungo in curva, proprio per verificare in caso di basse temperature - in quel momento a Fiorano c'erano 5 gradi - quanto le nuove gomme Pirelli da bagnato siano davvero più efficaci nel raggiungere subito le ottimali temperature di esercizio appena montate. Complessivamente Vettel, con le gomme larghe slick, ha coperto 14 giri, ottenendo il miglior tempo in 59"39, mentre con le gomme da bagnato ha ottenuto il tempo di 1'08"81. Quando Vettel ha sbattuto contro le barriere, però, le gomme che utilizzava erano state scaldate preventivamen-

te con le termocoperte. Cosa che conferma che si è trattato soprattutto di un suo errore di guida. I problemi però non sono finiti. Riportata la SF15-T al reparto corse, ci si è accorti che mancavano i pezzi per ripararla. Nel particolare gli elementi della sospensione, lo sterzo e gli elementi della aerodinamica anteriore.

Questo ha fatto sì che siano state cancellate le prove che Antonio Giovinazzi avrebbe dovuto sostenere il giorno dopo, sempre con le gomme da bagnato. Per la Pirelli di fatto una sessione quasi inutile. L'assenza di pezzi di ricambio potrebbe sembrare una carenza grave da parte della Ferrari, ma in realtà non lo è. Anzi, è la conferma di una ottima pianificazione industriale. Perché il team più organizzato

è quello che quando non utilizza più una vettura, ha azzerato contemporaneamente la disponibilità dei ricambi. Che in caso contrario rappresenterebbero solo dei soldi sprecati. Quando una vettura non viene più impiegata, i ricambi non servono più. E quando in seguito questa viene venduta ai collezionisti, la Ferrari produce apposite parti nuove per consentirne l'uso in pista in tutta sicurezza.

Il ciclo vitale della SF 15-T si era concluso con i test ad Abu Dhabi dello scorso novembre. Per i test di gomme pre campionato, quando era ancora previsto l'impiego delle vetture 2015, tutte le parti erano ancora ok, ma poi è arrivato l'incidente di Vettel a rimescolare le carte.

Cesare Maria Mannucci



Byrne

ferrarista da

È STATO TECNICO DI SENNA E POI DI SCHUMACHER

Sopra, Schumi con la F2003-Ga concepita di Byrne vince il mondiale 2003 a Suzuka. Sotto, Rory con Senna nel 1984, alla Toleman, e, nell'altra pagina, "baciato" da Michael a Imola 2004



Vedere Rory Byrne a 73 anni suonati prendere parte alle riunioni del F.1 Technical Working Group Fia, alternandosi a Mattia Binotto, è un inno ai momenti più belli e alla continuità della storia Ferrari. Non a caso il progettista sudafricano complessivamente ha vinto con le sue creature 99 Gp, 7 titoli piloti e 7 Costruttori, di cui - nell'era della striscia iridata di Schumi a Maranello, dal 1999 al 2004 -, 74 gare, 6 titoli Costruttori consecutivi e 5 allori piloti, consecutivi anch'essi. E non finisce qui. Perché dopo la partenza di James Allison, che con lui non ha mai avuto compatibilità fraterna, Byrne è di nuovo al lavoro per dare il contributo di consulente sulla nuova Ferrari, per ora designata dalla sigla di progetto 668. Eppure ricordargli il passato glorioso, che lo vede a pieno titolo tra i progettisti più titolati, non servirebbe a fargli gonfiare il petto, visto che lui considera i trofei in bacheca "a team effort". Roba conquistata col sinergico lavoro d'equipe d'un gruppo capace di segnare il dominio più annihilante - sul

CON LE F1 CONCEPITE DA BYRNE, PRIMA ALLA BENETTON E QUINDI ALLA FERRARI, MICHAEL SCHUMACHER HA VINTO SETTE TITOLI MONDIALI. E IL SUO CICLO TRIONFALE ALLA ROSSA RAPPRESENTA A TUTT'OGGI UNA STRISCIA VINCENTE INEGUAGLIATA. UN BUON MOTIVO PER ANDARE A SCOPRIRE COME, QUANDO E CON CHI RORY È RIUSCITO A IMPORSI, PARTENDO PRATICAMENTE DAL NULLA

il genio 20 anni

NEL 1997 ARRIVAVA ALLA ROSSA IL PROGETTISTA SUDAFRicano VOLUTO DA SCHUMI E ARTEFICE DI UN CICLO VINCENTE INSUPERATO. TANTO CHE A TUTT'OGGI RORY È IN SERVIZIO...

di Mario Donnini - fotografie Sutton-Images.com



piano quantitativo e cronologico -, nel periodo storicamente contrassegnato dal massimo sforzo economico assoluto delle Case rivali, prima che la Grande Crisi economica globale riducesse il mondo e il Circus a più miti consigli. Okay, ma come e dove nasce il genio di Rory Byrne? Qual è la parte ancora oscura della sua luna? Be', preparatevi a una storia strana, originalissima e quasi incredibile.

Inizi tra leggende e realtà

Nato nel gennaio 1944 a Pretoria e laureato in chimica industriale, fin da ragazzo Rory dimostra interesse e talento fuori dalla norma per gli aeromodelli. Tanto da partecipare a concorsi per piccoli alianti di balsa, vinti da chi li fa volare per più tempo. E qui s'innesta la leggenda, perché pare che i modellini da lui costruiti, una volta in aria, si perdano per sempre tra refoli di vento, come magici palloncini gonfiati a elio. Talmente portanti, aerodinamici e perfetti da non tornare mai più a terra, salutati dai rivali rassegnati e tristi, col naso all'insù.

Però a Rory Byrne piacciono anche i mezzi semoventi terrestri e, subito dopo la laurea, mette le mani su una modesta Ford Anglia da far correre con amici, giusto per divertimento.

Nel 1973 in Gran Bretagna con Klomfass

Ai primi contatti coi motori, segue la partecipazione a un'officina di tuning, presso la città di Alberton, anche se il primo coinvolgimento con le corse avviene grazie all'amico pilota Roy Klomfass, che corre in F.Ford su una locale e panciuta Fulmen, passando a una Lotus 69 e quindi, nel 1973, nella F.Ford inglese.

Per Byrne, che ha 29 anni, è la grande occasione. Prendere o lasciare e lui decide di seguire il suo pilota in Gran Bretagna. Klomfass nel 1973 gareggia con una Royale, quindi va alla Hawke, con Byrne che gli cura sempre la sintonia fine. È un trionfo, perché nel 1974 Roy si aggiudica il campionato F.Ford Uk Townsend Thoresen, anche se non ha più soldi per continuare l'ascesa in Europa e così malinconicamente se ne torna in Sudafrica, dove diverrà fiero rivale di Ian Scheckter in F.Atlantic. Klomfass sarà poi protagonista di una vita all'insegna della depressione, fino al suicidio, nel 1998, proprio mentre l'amico Byrne sta per iniziare il ciclo alla Ferrari. Ma andiamo con ordine. Da tecnico di muretto, nel 1975 Byrne diviene progettista Royale, quando il titolare della piccola Casa Bob King viene colto da esaurimento nervoso e lascia il timone a Alan Cornock, che si fida ciecamente di Rory.

È fatta, perché la Royale Rp21 del 1975 sbanca la categoria, lanciando il giovane tecnico sudafricano che nei due anni successivi fa faville disegnando pure la Rp24 e la Rp25 di F.Ford 2000. Nessuno come lui riesce a trovare il perfetto compromesso tra rigidità dei telai, leggerezza e velocità di punta in



rettilineo. Byrne è il più bravo disegnatore di monoposto nelle categorie propedeutiche d'ingresso e finisce con l'entrare nel giro più emergente, ricco e telescopico dell'automobilismo anglosassone di fine Anni '70: il vortice virtuoso che si forma attorno al marchio Toleman Group.

L'avvento del Toleman Group

Ted e Bob Toleman gestiscono un impero nel settore dei trasporti e guardano alle corse per divertimento, acquistando una Rp21 e cimentandosi in pista insieme al loro company manager Alex Hawkridge, in un anno in cui sorprende il giovane Rad Dougall, giunto in Europa dal Sudafrica. Il resto della storia contiene elementi tragici, ma pure coraggiosi e decisivi, che cambieranno il destino di tutti i Toleman boys. A partire da Bob, che resta ucciso in una gara di F.Ford a Snetterton, mentre il patriarca Ted decide di tenere duro e alzare la posta, permettendosi il meglio che c'è sul mercato: passerà in F.2, il tecnico sarà Rory Byrne e il pilota Rad Dougall, entrambi sudafricani.

Byrne sbanca in F.2

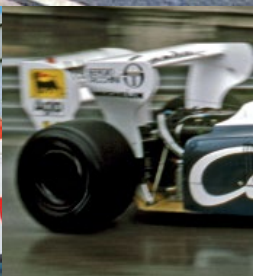
Da lì in poi il Toleman Group, in quella che è la F.2 più tirata e competitiva di sempre, fa faville e Rory Byrne si dimostra il genio che è, tanto da mettere in condizioni top i suoi piloti Dougall e Henton, retrocesso dalla F.1. Nel 1979 addirittura la vecchia March 782 - lo stesso modello che l'anno prima aveva dominato col grande Giacomelli - viene modificata da Rory e quasi resa una wing-car, tanto che il connazionale Dougall con la vecchia vettura riesce a vincere una gara. Poi arrivano le Ralt di Tauranac e lo stesso Byrne fa sfiorare l'Europeo a Henton.

L'abilità ispirata di Rory nell'agire al limite

Il suo capolavoro è nel 1980, quando progetta la prima vera Toleman, la Tg280 di F.2. E qui emerge l'altra immensa abilità di Byrne: quella di riuscire a agire al limite del regolamento estremizzandone le possibilità e senza trasgredirlo. Le norme dicono che le minigonne in grado di assicurare l'effetto suolo sigillando la monoposto non devono essere più basse del fondo del posto di guida? Okay, Byrne realizza una monoscocca che vede il pilota sedere bassissimo, ottimizzando il funzionamento delle minigonne, tanto che la Tg280 a tutti gli effetti è una perfetta macchina ala, mentre la rivale March 802 tutt'altro. Quando Robin Herd, boss e progettista concorrente, s'accorge della ghermidella, scuote la testa: la stagione è andata, le Toleman saranno imprendibili, perché il suo pilota, il fortissimo ma piccolino Teo Fabi, non riuscirà mai a guidare sedendo così in basso. Così Henton si laurea eurocampione F.2 davanti a Warwick. E la squadra col turbo Hart, gomme Pirelli e sponsor Candy e Saima, lancia subito dopo l'attacco al Mondiale di F.1 1981. Byrne, partendo dal nulla, diventa pivotale nello sbarco Toleman in F.1.

Fatica in Toleman, gioie con Benetton

Gli inizi in F.1 sono catastrofici. Sfiacata dal moscio, artigianale e inaffidabile turbo Hart, pesantissima quanto a impiantistica di raffreddamento



SI LANCIO IN F.2 COL TOLEMAN GROUP

Sopra, Rad Dougall, sudafricano pure lui, pilota Toleman in F.2 nel 1979, in alto con la March 782 modificata da Byrne. A destra e al centro, Senna su Toleman F.1 del 1984 con la quale fu gran 2° a Montecarlo sul bagnato. In alto, Henton con la Toleman F.2 con la quale vinse l'Europeo nel 1980. In basso, la Ferrari listata a lutto nel Gp d'Italia 2001, a seguito dell'attacco terroristicò al World Trade Centre

e sovralimentazione, la Tg181 sembra un maialino trafelato e malaticcio. Tanto che inizierà a qualificarsi solo a fine stagione. Ma è pur sempre il simbolo di un rito di passaggio ricco di dignità. Il salto di qualità si ha nel 1984, quando arriva nel team il deb Ayrton Senna, che sfiorerà il trionfo a Montecarlo, con la nuova Tg184 in grado di sublimare il talento del pilota con quello del designer. Ma il team fatica a muoversi nell'ambito della politica sportiva e alla fine viene acquisito dalla Benetton che fa correre nel 1985 l'onesta Tg185, comunque in pole con Teo Fabi in Germania. La consacrazione è nel 1986, con la prima vittoria di una monoposto targata Byrne e motorizzata Bmw, in Messico, con Gerhard Berger.

Causa la Benetton 189 Byrne viene licenziato

Due annate di crescita e la Benetton 189 disegnata da Byrne attorno al motore Ford Hb dovrebbe essere l'arma totale, ma non si rivela tale, pur permet-





tendo al nostro Nannini di vincere in Giappone. No, Flavio Briatore, neoboss del team, è deluso, tanto da licenziare in tronco il povero Byrne, ingaggiando al suo posto il supergenio John Barnard, transfuga dalla Ferrari. Niente di che: due vetture progettate e quattro vittorie. Rory è a piedi e va alla Reynard per progettare una F.1, ma i soldi non ci sono e il progetto naufraga. Sembra un tecnico finito e fuori dal prime time, quando ecco il gancio dal cielo. Alla Benetton arriva da socio Tom Walkinshaw che porta il suo uomo Ross Brawn: Tom non sopporta Barnard, che se ne va subito. L'idea è quella di riprendere Byrne, il quale dopo mezz'ora di colloquio con lo stesso Brawn, accetta entusiasta e risorto, tornando in Benetton nel novembre 1991.

Il resto è storia.

Con le creature di Rory e nel fantastico gruppo di lavoro Byrne-Brawn-Schumi, arrivano il Mondiale Piloti 1994 e, passando dal motore Ford al Renault, i titoli Piloti e Costruttori 1995.

IL SUO PILOTA FETICCIO È STATO SCHUMACHER

Sopra, le Ferrari di Schumi e Barrichello nel 2000, il gruppo di lavoro 2006 con, da sinistra, Martinelli, Simon, Costa, Byrne, Montezemolo e Brawn. Al centro, la Benetton di Michael nel 1994 e, in alto Warwick su Toleman Tg181, la prima F.1 progettata da Byrne, nel 1981. Sotto, Schumi al top pure nel 1995 con la Benetton, battendo la Williams di Damon Hill e, in basso, in lotta con la McLaren di Hakkinen nel 1999, quando la Rossa vinse il mondiale costruttori

Il ciclo meraviglioso in Ferrari

Intanto alla Ferrari per tornare a vincere Montezemolo e Todt portano avanti un piano genialmente diabolico che decapita la Benetton del gruppo vincente formato da Schumi al volante, Brawn al muretto e Byrne al tavolo da disegno. Strappato per ora all'idea del ritiro in Thailandia per gestire una dive-school, presso l'isola di Koh Lanta, Byrne entra a far parte da progettista sovrano - sostituendo Barnard, causa indiretta del suo licenziamento in Benetton 7 anni prima, pensa te che razza di soddisfazione -, di un nuovo ciclo trionfale che inizierà a produrre iridi dal 1999, col Costruttori, e poi fino al 2004.

Un lustro in cui Byrne vince con le sue creature una mitragliata d'allori consecutivi. Intanto la passione per la Thailandia lo porta nel 1996, quando ancora risiede in Inghilterra, a frequentare un corso di lingua thai da una studentessa che diviene sua compagna, cambiandogli in meglio la vita. Tanto che alla Rossa lascia il posto al braccio destro Aldo Costa, restando come consultant e dividendosi tra Maranello e Phuket, dove vive la moglie Pornthip coi figli Sean e James e dove conserva un esemplare della F2004, l'ultima vettura che ha disegnato completamente, in grado di vincere 15 gare in un anno. All'interno di un'epopea sfolgorante, a suo modo ancora viva nel presente e proiettata nel futuro Ferrari. ●



WEBBER È CERTO CHE CON LE NUOVE REGOLE LA F.1 TORNERÀ AI FANTASTICI LIVELLI PRESTAZIONALI DI DIECI ANNI FA. LE COMPARAZIONI A MONTEMELO CONFERMANO CIÒ E SVELANO ALTRO!

di **Alessandro Bucci**

Da oltre venticinque anni la pista del Montmeló è un importante banco di prova per scuderie e piloti, in particolare quando si parla di stravolgimenti delle regole. Grazie alla mitezza del clima e soprattutto alla sua natura "neutrale", il tracciato di Catalunya si candida come pista ideale e esemplificativa per verificare tutti i valori legati alle monoposto ed alla guida dei piloti.

Tra le tante critiche mosse alla massima serie in seguito all'introduzione delle power-unit nel 2014, troviamo quella legata alla riduzione delle performance velocistiche delle vetture, paragonate talvolta alle cugine Gp2 in termini di prestazioni.

In occasione della recente 12 Ore di Bathurst, l'ex pilota F.1 Mark Webber si è sbilanciato dichiarando che le vetture del 2017 recupereranno l'incredibile velocità delle monoposto di dieci anni fa, quando esse presentavano molte caratteristiche diverse da quelle contemporanee.

Del possibile guadagno di cinque secondi a giro rispetto ai tempi della stagione 2016 si è parlato molto in questo inverno, con una divisione abbastanza marcata tra scettici e possibilisti. L'australiano, ex Red Bull, ha invece posto la lente d'ingrandimento soprattutto sullo spunto che possiederanno le monoposto 2017, manifestando



una downforce maggiore e certamente più potenza rispetto a quelle dello scorso anno, riuscendo a eguagliare le velocità delle mostruose vetture alla metà del decennio scorso.

Volendo fare un paragone in termini di prestazioni velocistiche, è opportuno ricordare che dal 2003 al 2009 la Fia impose alle scuderie di disputare i giri valevoli per la pole position imbarcando il carburante necessario per affrontare la prima parte della gara. A partire dalla stagione 2010, l'abbandono dei rifornimenti durante la corsa ha riportato in parte le scuderie a disputare le qualifiche ricercando maggiormente la velocità pura nel giro secco, ma è soprattutto analizzando i tempi in gara che si può constatare la "lentezza" delle monoposto più recenti rispetto a quelle di due lustri or sono. Come evidenziato dalla tabella, nel biennio 2007-2008, i rispettivi poleman delle edizioni del Gp di Spagna Felipe Massa e Kimi Raikkonen, siglarono la pole entrambi restando dentro al muro dell'1'21", ben

Il gran ritorno delle prest



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

I PRIMI 5 GIRI A BARCELONA DAL 2007 A OGGI

ANNO	GIRO 2	GIRO 3	GIRO 4	GIRO 5	TOTALE
2007	83"751	83"561	83"017	83"109	333"438
2008*	83"035	82"934	82"703	82"947	331"619
2009*	84"325	83"898	83"849	83"744	335"816
2010	88"430	88"074	87"990	87"608	352"102
2011	90"812	90"606	90"012	90"318	361"748
2012	90"597	90"382	90"011	90"248	361"238
2013	91"123	91"188	90"671	91"064	364"046
2014	92"010	92"104	91"193	92"028	368"055
2015	92"313	91"755	92"027	91"908	368"003
2016*	90"042	90"264	90"506	90"577	361"389

* partenza in regime di safety car

LE POLE DI GP2 E F.1

ANNO	POLE GP2	POLE F.1
2007	87"713	81"421
2008	87"547	81"813
2009	87"510	80"527
2010	87"727	79"995
2011	90"473	80"981
2012	90"655	82"285
2013	88"706	80"718
2014	89"293	85"232
2015	89"273	84"681
2016	87"807	82"000

azioni



RITORNO AI FASTI DI DIECI ANNI FA

Sopra, le prime fasi del Gp di Spagna 2007, con Massa in lotta con Alonso e Hamilton, terzo, pronto a approfittarne. A destra, Pat Symonds, certo che si andrà forte come nel 2007, ma scettico che le macchine siano da subito 5" al giro rispetto alla passata stagione

sei secondi più veloci rispetto ai tempi di testa marcati nelle qualifiche della Gp2, effettuando inoltre una serie di giri molto veloci nelle prime tornate di gara, a meno di due secondi dalle rispettive pole. Se prendiamo invece il rendimento di Daniel Ricciardo su Red Bull Renault, ritrovatosi in testa alla corsa lo scorso anno al Montmeló in seguito alla 'frittata' dei piloti Mercedes, possiamo constatare che i cinque passaggi dell'australiano dopo la Safety car sono stati di ben otto secondi e mezzo più lenti rispetto al tempo marcato in qualifica, crono molto simili a quelli che cinque anni fa sarebbero valsi la Pole in Gp2.

Confrontando le pole position ottenute sul circuito spagnolo nell'arco di dieci anni tra Gp2 e Formula Uno, è possibile osservare inoltre come la forbice sia andata allargandosi dal 2010 al 2013, anni contraddistinti dall'introduzione nella massima serie di dispositivi quali Kers, F-Duct e Drs, abbinati al divieto di rifornimento e alla progressiva introdu-

zione delle gomme Pirelli, costruite appositamente per rimescolare le carte nelle fasi salienti della corsa.

La stagione 2014, quella che di fatto ha lanciato la Formula Uno nella così detta "era ibrida", ha visto un sorprendente riavvicinamento nei tempi di qualifica tra le due suddette categorie, creando i primi segnali di allarme che hanno portato ad un potenziamento delle performance in F.1 nei due anni successivi, con una riduzione di oltre tre secondi di media tra i migliori tempi delle due categorie rispetto al 2014.

Il divario tra i tempi fatti segnare in Q3 rispetto al passo gara iniziale nell'ultimo triennio sul tracciato spagnolo si è spesso attestato sugli otto secondi di margine, facendo nascere l'ormai famoso detto: "Queste Formula Uno vanno lente come Gp2", che in realtà si riferisce principalmente ai tempi migliori fatti segnare nelle qualifiche della categoria minore.

Interessanti, in tal senso, le parole spese da Pat Symonds, fermamente convinto del riavvicinamento di prestazioni con le vetture del 2007, ma molto scettico sulla possibilità di avere macchine più veloci al giro di cinque secondi rispetto alla passata stagione.

L'ingegnere britannico è inoltre convinto che i progressi sulle nuove vetture saranno in parte limitati dai ritardi concernenti i prototipi delle gomme per



la galleria del vento, arrivati solamente nel mese di febbraio, limitando così il tempo a disposizione per lo sviluppo, oltre alla significativa riduzione di ore da poter spendere in galleria da parte delle squadre rispetto ad otto anni fa, quando la massima serie conobbe un importante stravolgimento in termini di regolamento, in particolare con la modifica della lunghezza e

delle dimensioni delle ali, con il ritorno delle gomme slick e con la forte limitazione delle appendici aerodinamiche.

L'incognita delle gomme, decisamente più grandi e scenografiche rispetto a quelle viste negli ultimi vent'anni, garantirà molto probabilmente un grande vantaggio prestazionale in curva, ma non ci sono dati certi che confermino un guadagno di addirittura cinque secondi a giro.

Mentre su una pista come quella di Barcellona potremo apprezzare significativi cambiamenti, sarà interessante osservare le performance delle vetture su piste con poco carico aerodinamico.

Resta dunque da chiedersi se questo esasperato cambiamento per riportare le vetture a toccare velocità più estreme, senza modificare il quantitativo di carburante, porterà davvero frutti reali o se invece, come molti addetti ai lavori vanno sostenendo, si è cambiato tutto per, in sostanza, non cambiare nulla in termini di spettacolo. ●



Finali Mondiali

WELCOME

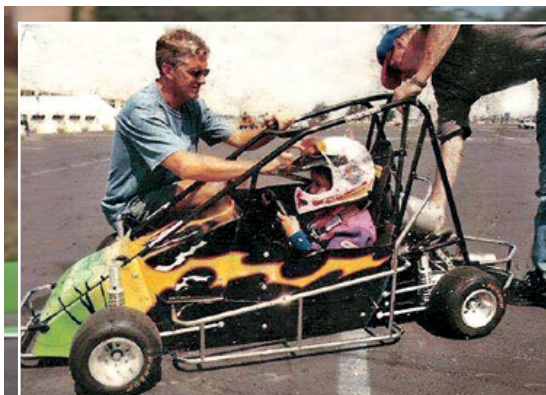


Cheever

tra padre e figlio

«MI SONO APPASSIONATO ALLE CORSE VEDENDO MIO PADRE VINCERE LA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS», DICE EDDIE III. «DA PICCOLO SI DIVERTIVA CON QUALUNQUE COSA AVESSE UN MOTORE... E CON LUI IO RITORNAVO BAMBINO», RICORDA IL PAPÀ, L'AMERICANO DI ROMA...

di Fiammetta La Guidara



Avere un padre che ha corso per oltre dieci anni in F1 e che ancora è ricordato da tutti per le sue imprese può essere un'eredità impegnativa da sostenere. Non è così per Eddie Cheever III, figlio dell'omonimo Eddie Cheever che tutti ricordano come "l'Americano di Roma". Dopo un titolo in F3 nel 2012, lo scorso anno Eddie III ha conquistato il tricolore in Gt3 con una Ferrari della Scuderia Baldini in coppia con Federico Leo. E ora punta a riconfermarsi nelle ruote coperte.

«Mi sento orgoglioso di essere figlio d'arte. Non lo

**UN RACCONTO
A QUATTRO RUOTE**
Padre e figlio assieme, a sinistra, alle Finali Mondiali Ferrari e, in alto, il momento del primo test per il piccolo Eddie III, che la scorsa stagione è diventato campione d'Italia Gt3 con la Ferrari della Scuderia Baldini, sopra

vedo come un peso ma come una nota positiva, sono uno dei pochi che ha continuato a seguire il sogno di famiglia che è quello delle corse. Anche mio nonno era appassionato...». Anche suo nonno portava il suo stesso nome. Per questo lui è Eddie III. Papà Eddie da anni vive negli Stati Uniti. Viene in Italia tre o quattro volte l'anno, e noi lo abbiamo "pizzicato" proprio in uno dei pochi giorni in cui ha deciso di tornare alle radici. Non ama rilasciare interviste, ma quando gli diciamo che vogliamo parlare di suo figlio, ci dà la sua disponibilità immediata.

CHEEVER TRA PADRE E FIGLIO

È un'occasione da non perdere. Vogliamo saperne di più su Eddie III e la sua infanzia con il papà pilota. Ma vogliamo sapere anche cosa ribatte suo figlio.

Gli inizi

Senior: «Il suo primo approccio con i motori è stato con la moto da cross a Orlando. Era più matto che bravo! Io ero molto preoccupato. È sempre andato più veloce di quello che doveva andare quando stava imparando. Era un bambino che si divertiva da morire con tutto quello che aveva un motore. Io mi sono separato dalla mamma di Eddie quando lui aveva quattro anni ma passava le estati e le feste con me in America. La maggior parte delle volte eravamo in Colorado, per cui si andava a cavallo, in moto, in macchina... Ha imparato a guidare a sette/otto anni in mezzo a queste strade nei ranch dove c'era la natura piena, quella che si vede in televisione... Facevamo quello che avrei fatto io se avessi avuto la sua età, ed era come se io ritornassi bambino. Anzi, io ero bambino e lui era più grande... ci scambiavamo i ruoli».

Junior: «Non ricordo neanche quanti anni avevo quando abbiamo cominciato a fare motocross... Ma ho sempre preferito le quattro ruote. Sapevo già che le macchine erano la mia grande passione. A Indianapolis, poco dopo la vittoria della 500 Miglia, nel parcheggio dell'autodromo mio padre mi fece provare una Mitjet, che è una sorta di kart molto popolare in America. Ho iniziato da lì. Ogni anno non vedevo l'ora che arrivassero le vacanze... Ero molto orgoglioso di mio padre e accompagnarlo alle gare valeva più che andare in un parco giochi: lo vedevo come un paradiso».

Nessun consiglio

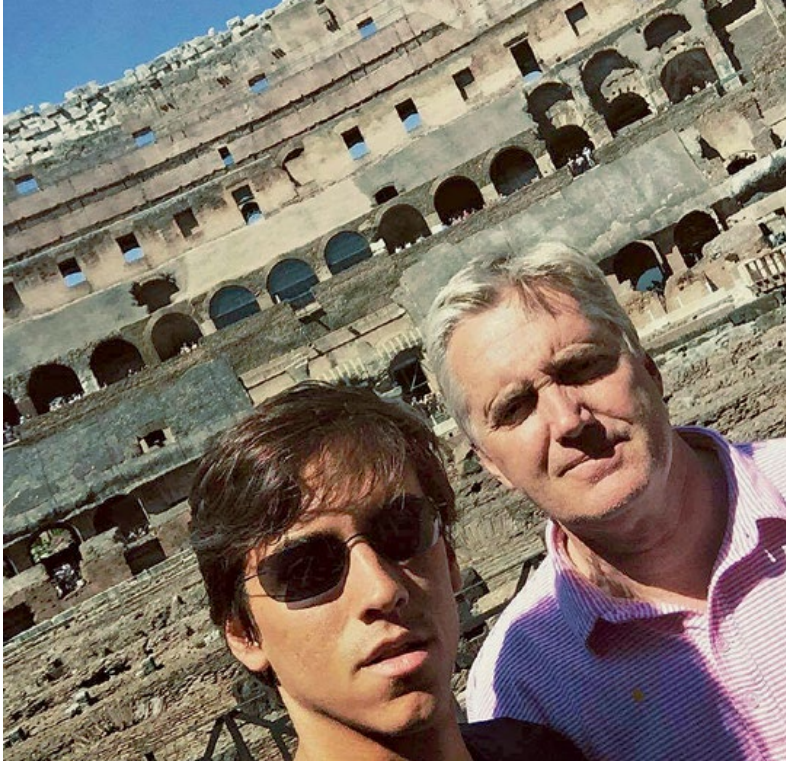
Senior: «Quando Eddie ha iniziato a correre purtroppo vivevo già in America. Venivo ogni tanto a vedere i suoi progressi nelle gare, ma è molto difficile consigliare un altro pilota. Mio figlio ha un'enorme passione per le macchine da corsa. Ha fatto dei bei risultati e ha una sua teoria su come andare avanti. Io lo seguivo sempre da lontano».

Junior: «Mio padre mi ha sempre lasciato fare e questo mi fa piacere. Bisogna fare i propri errori per crescere, non si può seguire in tutto quello che ha fatto tuo padre».

Con il papà in pista

Senior: «Ricordo che nella sua prima gara importante ha avuto dei problemi con il carburatore per cui non è partito. Io ero venuto apposta dagli Usa e la sera abbiamo avuto una grossa discussione con il team. Eddie si offendeva perché io mi ero arrabbiato col meccanico facendo domande che per lui erano troppe aggressive. L'ultima volta che l'ho visto correre era con la Nascar in California, dove ha fatto una gara strepitosa. Poi uno lo ha preso da dietro e la sua corsa è diventata un tentativo di buttarlo fuori l'avversario. Peccato per l'incidente, aveva l'opportunità di fare il primo risultato negli Usa».

Junior: «Quando mio padre viene a vedermi sono contento. So che ha una vita molto impegnata e quindi non può venire quasi mai, ma per me non è uno stress, anzi...».



La Nascar

Senior (ridendo): «Come fa la macchina a sapere se uno è americano o mezzo africano? Però è vero che sono gare completamente diverse da quelle che uno vede in Europa. Se si fa un paragone con la F1, sembra che una sia sulla Luna e l'altra su Marte... ma ci vuole sempre uno dietro il volante che sappia guidare velocemente e con intelligenza. Vedrei Eddie molto bene nella Nascar, però ha ragione quando dice che serve esperienza e queste gare le puoi fare solo negli Stati Uniti, perché la serie europea non è aggressiva come quella americana».

Junior: «Nella Nascar i piloti sono tutti americani o quasi. Per gli europei è più complicato: anche Montoya e Raikkonen non sono durati un'eternità. Qui in Europa c'è una cultura diversa. Ma la Nascar americana è un evento epico, ha un seguito incredibile. Correrci sarebbe speciale...».

Pregi e difetti

Senior: «Ha una guida veloce e pulita ed è molto bravo a non consumare la macchina. Sa pennellare le curve. Inoltre adesso ha imparato ad avere la pazienza che gli mancava all'inizio... Ogni genitore è fiero dei propri figli, io credo che mio figlio sia perfetto».

ASSIEME TRE

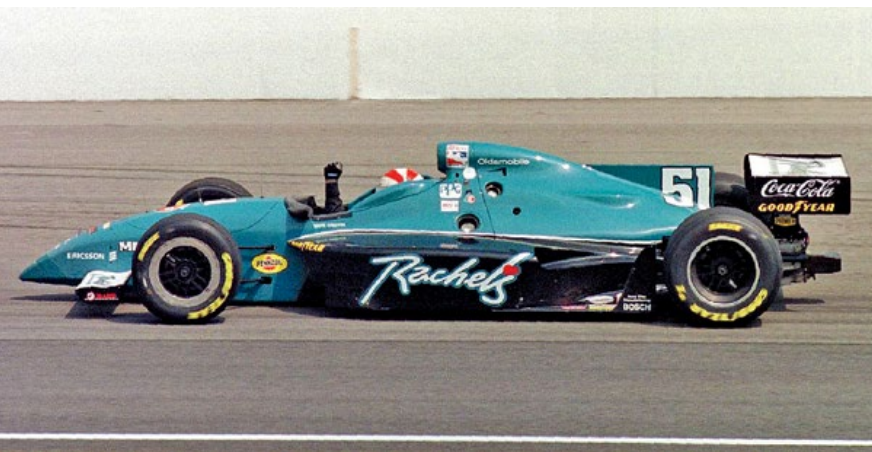
O QUATTRO VOLTE L'ANNO

A sinistra i due Cheever nel Colosseo di Roma, e a destra nel paddock nel 2010, ai tempi della Formula Abath.

Parlando di Formule, a sinistra, Eddie III nel suo test con la Ferrari F.1 a Vallelunga e nell'abitacolo della F2012, a destra, Eddie Senior in F.1 ed in Indycar. In basso a sinistra Eddie III con il fratellino Dylan, che spera di convincere ad iniziare a correre, a destra Eddie Senior il giorno della conquista della 500 Miglia di Indianapolis



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

Junior: *Mio padre è sempre stato uno dei piloti più bravi sul bagnato, anche in F.1. I veri talenti si vedono sotto l'acqua, e quella è una sua grande dote. Come padre, il suo miglior pregio è che mi ha sempre lasciato carta bianca per quanto riguardava le corse, lasciandomi fare la mia strada».*

Un mondo difficile

Senior: *«Mi avrebbe fatto molto piacere se Eddie avesse giocato a pallone, a tennis o a golf. Proprio le corse doveva fare?! Non bastava le facessi io? Non è una vita facile. C'è molta politica... serve avere la macchina giusta al momento giusto, e saperla sfruttare...».*

Junior: *«Questo vale per qualsiasi sport, se lo fai a livello professionale. Devi avere una certa passione e la mia per le macchine supera quella per ogni altro sport. Gioco a calcio quasi tutti i giorni ma non mi vedo calciatore, mi vedo pilota».*

Le difficoltà

Senior: *«Di momenti critici ne ho avuti tanti... Arrivare in F.1 era molto difficile. A 19 anni feci delle prove con la Ferrari, ma per una serie di motivi decisi di non correre più con loro... e anche quello*

fu un momento difficile. Poi quando mi sono trovato a non avere più un volante in F.1 e ricominciare con Osella... E, ancora, ricordo con molta tristezza l'incidente di Elio (De Angelis, ndr), di Villeneuve... sono cose che ti rimangono in testa per tutta la vita».

Junior: *«La transizione dalle formule alle ruote coperte... Quello è stato il momento più difficile per me, però penso che sia stata la scelta migliore».*

Il pericolo

Senior: *«La cosa di cui sono più fiero è che sono ancora vivo. E non lo dico come battuta... ho perso moltissimi amici. Tuttora faccio fatica a guardare indietro e dire come mai loro non ci sono ed io sì. Per correre in macchina bisogna avere una passione enorme: la passione dei giovani. Non si deve calcolare: si deve guidare e basta».*

Junior: *«Mai pensato all'automobilismo come sport pericoloso».*

La Formula Uno

Senior: *«La F.1 era molto più facile quando siamo arrivati io, Patrese e quell'ondata di piloti italiani. Oggi non conta solo il valore del pilota, ma il valore commerciale, quali sponsor ti appoggiano... Eddie troverà il successo nel Gt o nella Nascar».*

Junior: *«Penso che la F.1 sia il sogno di ogni bambino, come per un calciatore giocare in Champions League. Ma quando si cresce si vede un'immagine più ampia del professionismo. Le ruote coperte non sono state un ripiego. Ho cambiato soltanto rotta».*

La Ferrari

Senior: *«Mi farebbe piacere vederlo correre a Daytona e Le Mans, con la Ferrari. Sono sempre stato ferrarista... un ferrarista romano!».*

Junior: *«Credo che correre in Ferrari sia un sogno per qualsiasi pilota, soprattutto se italiano. Se hai il Cavallino sulla tuta, praticamente hai già vinto».*

Oggi

Senior: *«Quando ci vediamo con mio figlio oggi parliamo soprattutto di gare, di sport. Mio figlio è bravo in qualsiasi sport, anche nel surf... Avendo 60 anni sono un po' geloso di lui che ne ha 22 e può fare tutto quello che vuole. E lo fa meglio di me!».*

Junior: *«Quando vado negli Stati Uniti cerco di trasmettere la malattia delle corse a mio fratello minore, Dylan, che ha 11 anni. Il mio sogno è vederlo correre sui kart. Sogno di trasmettere a lui quello che mio padre ha trasmesso a me... per ora non corre, ma è ampiamente in tempo per cominciare!».*

...e domani

Senior: *«Continuerò a lavorare con la Nascar per quello che riguarda i rapporti con Costruttori non americani, quindi con la Ferrari e le altre Case europee».*

Junior: *«Ho un ottimo rapporto con la Scuderia Baldini, che è diventata come una seconda famiglia per me. Spero di continuare con loro nel Gt, dato che abbiamo vinto anche il campionato. È un mondo che sto scoprendo pian piano e ha un milione di opportunità... basta saperle cogliere».* ●



GETTY IMAGES

L'INTERVISTA PARALLELA/Ermanno Alboreto e Ross Cheever

I fratellini

Tentano di ripercorrere il cammino che ha portato Michele e Eddie in F.1, ma il cognome che portano — dicono — dà più problemi che vantaggi. Per entrambi un debutto... movimentato

GILLES e Jacques Villeneuve, James e David Hunt, Emerson e Wilson Fittipaldi, Jody e Ian Scheckter, Pedro e Ricardo Rodriguez, Teo e Corrado Fabi, Tino e Vittorio Brambilla, Alain e Michel Ferté: la storia dell'automobilismo è piena di fratelli da corsa che con maggiore o minore fortuna calciano o hanno calcato le scene delle competizioni. Oggi, altri due fratellini terribili tentano di affacciarsi alla ribalta, con tanta voglia di arrivare. Sono Ermanno Alboreto e Ross Cheever, impegnati nel difficile tentativo di seguire le orme dei già affermati fratelli maggiori Michele e Eddie. Con loro abbiamo realizzato questa intervista parallela.

— Perché hai iniziato a correre? Per spirito di emulazione?

ERMANNALBORETO: «Beh, in casa ho cominciato a correre prima io, in moto. Poi, quando Michele ha iniziato nelle varie categorie, lo seguivo spesso, e così mi sono appassionato anch'io a questo sport. Però all'inizio mi piacevano più le moto».

ROSS CHEEVER: «A 15 anni giocavo molto bene a tennis, però a 17 anni, visto che non facevo più progressi e visto che non potevo diventare il numero uno come avrei voluto, decisi di lasciare questo sport. Andai a vedere un Gran Premio, quello di Las Vegas, e da quel momento nacque in me la passione per le auto. Volli provare e frequentai la scuola di Henry Morrogh. Non ho voluto correre perché lo fa anche Eddie, ho semplicemente visto quella corsa, mi è piaciuta e ho voluto provare».

— Come ha accolto tuo fratello la tua decisione di correre? Ti ha incoraggiato o ti voleva dissuadere?

ALBORETO: «Sinceramente lui non voleva e non vuole anche adesso. Dice che è un mondo un po' schifoso. Naturalmente si riferisce all'ambiente, non allo sport. E poi perché ci vuole una barca di soldi, bisogna avere

molta fortuna a trovare degli sponsor. Chiaramente devi essere in gamba, ma ci vuole anche molta fortuna».

CHEEVER: «All'inizio era molto arrabbiato perché credeva che avessi smesso con il tennis per capriccio. Pensava che dopo aver visto il Gran Premio di Las Vegas, tutte le donne, i soldi e l'ambiente che gravita intorno ai GP, volessi correre per la ragione sbagliata. Ma quando si corre non lo si fa per questi motivi, è solo passione, e quanto ha capito il vero motivo della mia decisione ha iniziato ad interessarsi. Lui ha molto da fare, ma quando ha un momento libero mi aiuta molto. Facciamo il training insieme».

Ermanno dal motocross

ERMANNALBORETO è nato a Milano nel 1959. Dopo aver compiuto regolarmente gli studi, ha frequentato per tre anni una scuola per meccanici autoriparatori ed ora gestisce un'officina per moto. A 14 anni ha iniziato a correre in motocross, per poi passare alle quattro ruote nel 1982. Ha debuttato in Formula Monza e quest'anno partecipa al campionato di Formula Fiat Abarth.

Ross dal tennis

ROSS CHEEVER è nato a Roma nel 1964. Giovanissimo si è trasferito negli Stati Uniti per frequentare la scuola di tennis di Harry Hopmann, ma una frattura al ginocchio e una tendinite lo costringono a lasciare lo sport della racchetta per dedicarsi all'automobilismo. Debutta in Inghilterra nella Formula Ford e nel 1983 si impone in nove gare. Quest'anno partecipa al campionato britannico di Formula 3.

— Portare un cognome famoso aiuta o crea dei problemi?

ALBORETO: «Mi crea dei grossi problemi, perché tutti pensano che dal momento che mi chiamo Alboreto e sono il fratello del pilota Ferrari dovrei avere il meglio. In realtà corro grazie al mio preparatore che mi aiuta e mi fa correre con pochi soldi, perché anche lui è una persona che non naviga nell'oro».

CHEEVER: «Crea dei problemi con gli altri piloti, perché credono che avendo un fratello famoso io abbia più possibilità di farcela».

— E con gli sponsor il cognome ti aiuta?

ALBORETO: «No, assolutamente. Fino ad ora non ho trovato nessuno che mi sponsorizzi perché sono il fratello di Alboreto».

CHEEVER: «Per niente. Fino ad ora non ho trovato uno sponsor. Ho soltanto incontrato una persona che mi ha visto correre, si è entusiasmato e mi sta finanziando nel campionato inglese di F.3. E questo indipendentemente dal fatto che mi chiamo Cheever».

— Tuo fratello ti aiuta o ti indirizza per la ricerca degli sponsor?

ALBORETO: «Mio fratello non ha neanche il tempo per fare tutte le cose che fanno tutte le persone di questa terra. In famiglia si vede molto poco».

CHEEVER: «Sì, ha provato. Però tutte le persone che conosce lui sono soltanto interessate alla F. 1, non alla F. 3».

— Come si è comportato tuo fratello la prima volta che hai vinto?

ALBORETO: «La mia prima vittoria fu in F. Monza e siccome anche lui aveva corso in questa formula senza mai vincere, mi ha detto: bravo, fino ad ora sei più forte di me. Ed io gli risposi che speravo di esserlo anche dopo».

CHEEVER: «Non era molto contento. Era circa un anno fa, si è limitato a dire che era stata soltanto fortuna. Fortuna con la C maiuscola».

— Come è andata la tua prima corsa?

ALBORETO: «La prima gara in macchina l'ho corsa all'ultimo momento perché la vettura non era pronta. Sono arrivato il giorno prima, ho fatto le prove ed ho ottenuto un bel tempo. Tra l'altro avevo una mano ingessata (ero caduto in moto), ma i commissari non la videro perché la nascondevo con il guanto. Durante la gara si rippe il telaio e feci una marea di testacoda. Chiaramente quando la corsa finì mi saltarono tutti addosso perché non sapevano il vero motivo di tali esibizioni».

CHEEVER: «Correvo in F. Ford e feci un incidente. Veramente le prime quattro corse le terminai tutte con degli incidenti. Ancora non conoscevo il mio limite. Ero molto irruento, per conoscerlo avevo bisogno di andare in testacoda. Fortunatamente non mi ci è voluto molto tempo ed ora è parecchio che non succede più».

— Quali sono i tuoi programmi futuri?

ALBORETO: «È chiaro che vorrei continuare, però c'è sempre il problema dei soldi. Io non so dove andarli a prendere perché lavoro (ho un'officina per moto) e non vivo di rendita. Se trovo qualcuno che mi aiuta, bene. Altrimenti vado avanti così come faccio ora, senza avere dei grandi mezzi. Se tutto va bene, il prossimo anno continuerò con la Fiat Abarth; se va male, non correrò neanche con quella. È molto dura!».

CHEEVER: «Avrei voluto fare l'Europeo di F. 3 se non fosse stato soppresso, o sempre il Campionato inglese di F. 3. In ogni modo voglio prepararmi per la stagione '86».

Anna Bacchi



C'erano anche i **fratelli** minori

È il 1984 quando sulle pagine di Autosprint veniva pubblicata un'intervista parallela ad Ermanno Alboreto e Ross Cheever, fratelli minori dei già celebrati Michele e Eddie. Andiamo a rileggere un curioso spaccato di vita di corsa negli Anni Ottanta; un'epoca d'oro per tanti piloti dello Stivale. È un curioso racconto che ci fa fare un lungo passo indietro nel tempo. Ermanno Alboreto appassionato delle due ruote ha corso anche in F.3; Ross Cheever, (nato a Roma nel 1964) dal canto suo dopo l'esperienza nella F.3 britannico disputò anche qualche gara in Cart e partecipò anche alla 24 Ore di Le Mans del 1989. ●



da **As n. 32**

7 agosto 1984





Nyck De Vries



Alessandro Pierguidi



Miguel Molina



Alex Riberas



Il posto fisso

Un test a Vallelunga di due giorni per trovare il sostituto di Gimmi Bruni. La Ferrari volta pagina e punta su Alessandro Pierguidi, gli spagnoli Miguel Molina e Alex Riberas e l'olandese Nyck De Vries. In realtà non si tratta solo di stabilire il pilota che dovrà correre al fianco di James Calado nel Mondiale Endurance con la 488 Gte di Af Corse, nel posto lasciato libero da Bruni, ma di un processo complessivo di ringiovanimento della squadra che Antonello Coletta ha deciso di avviare. Considerando che Giancarlo Fisichella ha 44 anni e Toni Vilander 36, è logico pensare anche alla loro successione in vista dei prossimi anni.

Le destinazioni

Il test si è svolto con le stesse vetture prima mese a punto da Rigon e Calado. Sia Riberas che Pierguidi conoscevano già bene la Ferrari 488, mentre per De Vries e Molina si è trattato dell'esordio nella categoria Gte e, nel caso del pilota olandese, pure con le ruote coperte.

Le risultanze complessive sono state buone per tutti e quattro. Oltre ai già contrattualizzati Pierguidi e Riberas, la Ferrari avrebbe deciso di legar-

**SI È SVOLTA
A VALLELUNGA
LA SELEZIONE
FERRARI PER
RIEMPIRE
IL POSTO
LASCIO LIBERO
DA GIMMI BRUNI.
DE VRIES
E MOLINA
SONO IN POLE**

di **Cesare Maria
Mannucci**

si anche a De Vries e Molina, destinando ognuno di loro a campionati diversi. Il posto di Bruni nel Wec, dovrebbero giocarselo De Vries e Molina.

Il non prescelto "ripiegherà" nel campionato Blancpain, e correrà a Le Mans come terzo pilota. Insieme a Pierguidi, che la Ferrari avrebbe deciso di continuare ad utilizzare come jolly, intercambiabile nei vari campionati, con vetture Gte o Gt3. Riberas, invece, dovrebbe correre in America, nel Pirelli Challenge, al posto di Olivier Beretta sulla vettura del team di Remo Ferri. Anche lui potrebbe correre a Le Mans come terzo pilota, però sulla vettura della squadra di Giuseppe Risi.

Il dubbio De Vries

Certo, sostituire Gimmi Bruni con De Vries o Molina non è, sulla carta, una novità molto eccitante. De Vries nel 2016 ha corso in Gp3 con il team Art, e grazie al management di Nicolas Todt sarebbe entrato nell'orbita Ferrari. Inizialmente il pilota olandese faceva parte del programma giovani della McLaren, ma sebbene abbia solo 22 anni, i risultati degli ultimi anni sono stati abbastanza deludenti, considerando che ha chiuso il campionato Gp3



Dal Dtm alle Gt

Molina ha 27 anni: la sua esperienza è decisamente maggiore rispetto a quella di De Vries, ma pure lui è a digiuno di gare Endurance e del guidare una vettura regolata anche per le necessità del compagno di squadra.

Molina ha sempre corso nel Dtm o in Wsr, non ha mai disputato una corsa più lunga di 1 ora. Tutte considerazioni che siamo certi che a Maranello avranno tenuto in conto, al di là dei tempi ottenuti sul giro, che per tutti sarebbero stati molto buoni.

Una mossa in ritardo

Dei quattro piloti provati a Vallelunga, sulla carta Pierguidi e Riberas erano la scelta meno rischiosa. Alla selezione non è stato ammesso Alessandro Balzan, che dopo la vittoria di due titoli nel campionato Imsa Gtd forse avrebbe meritato di essere preso in considerazione. Almeno per una selezione. Ma forse nella scelta ha pesato la sua età di 37 anni. L'impressione però è che la Ferrari si sia mossa tardi sul mercato per sostituire Bruni. Un po' come ha fatto la Mercedes nella sostituzione di Rosberg con Bottas in F1. Forse perché sino a metà gennaio, aveva sperato di trovare un compromesso con il pilota romano.

Mentre la Ferrari provava a Vallelunga, la Ford annunciava l'ingaggio di Pipo Derani, nel 2016 dominatore per la classifica assoluta a Daytona e Sebring. Poco prima la Bentley aveva annunciato l'assunzione di Oliver Jarvis, che nel 2016 aveva corso con l'Audi nel Wec. Lo stesso Marco Sorensen, campione del mondo con l'Aston Martin, che a Maranello ci sarebbe andato a piedi, avrebbe meritato di essere preso in considerazione. Perché giovane e già iridato. E sul mercato, alla ricerca di un volante, c'è ancora Benoît Tréluyer. Che di anni ne avrà 41, ma ha vinto tre volte la 24 Ore di Le Mans e nel 2016 era ancora tra i piloti più rapidi al volante dell'Audi R18. E vanta un passato di successo nel Gt giapponese.

Giovani di buone speranze?

La Ferrari invece, di fronte a piloti oggettivamente ben più blasonati di De Vries e Molina, sceglie di dare la priorità alla data di nascita e ad un potenziale ancora tutto da dimostrare. Perché sia De Vries che Molina sono indubbiamente più giovani, ma la loro abilità in gare così complesse come quelle della classe Gte è ancora da verificare. E il loro palmarès al momento risulta essere piuttosto striminzito.

La Ferrari ha sempre detto che il suo compito non è quello di formare i piloti, ma di prendere i campioni già fatti. Giustissimo, speriamo che De Vries e Molina, al di là dei risultati, lo siano già.

Per quanto riguarda Gimmi Bruni invece, il suo debutto in gara con la Porsche dovrebbe avvenire nel campionato Imsa nel mese di luglio, e per tutto il 2017, la sua traiettoria non si incrocerà con quella delle vetture ufficiali di Af Corse nel Wec. Concetto portante nell'accordo di separazione tra lui e Maranello.

Ma probabilmente, anche lui si aspettava nomi più blasonati o esperti per ereditare il suo volante lasciato libero alla Ferrari. ●

dello scorso anno al sesto posto. Come mai a Maranello abbiano deciso di rivolgersi a lui, è un po' un mistero, considerando le alternative che c'erano in casa e sul mercato.

Il passaggio dalle monoposto alle vetture della classe Gte è piuttosto problematico, non solo per le radicali differenze di carico aerodinamico, ma per la maggiore complessità nelle gare del Wec. I primi due anni di James Calado al fianco di Gimmi Bruni sono stati infarciti di errori e anche alla recente 24 Ore di Daytona, il pilota inglese facendosi superare ingenuamente a 25 minuti dalla fine dalla Ford di Muller ha dimostrato che il suo processo di apprendimento è ancora ben lungi dall'essere completato.

Considerando il livello dei piloti ufficiali di Ford, Porsche, Corvette e Aston Martin che corrono nel Wec, il giovane De Vries sarebbe chiamato ad un impegno davvero complesso per la sua limitata esperienza.

Così c'è l'alternativa di Miguel Molina che nel 2016 ha corso nel campionato Dtm con l'Audi, rimanendo poi appiedato quando la Casa degli Anelli ha ridotto le vetture al via per il 2017.

PARTITA

LA STAGIONE 2017

Con la 24 Ore di Daytona, ha preso il via il nuovo anno Ferrari, con una vettura Gte e due Gt3 al via. Ma a Maranello devono definire chi sarà a riempire l'abitacolo al posto di "Gimmi" Bruni, andato alla Porsche

Gp3 stagione in costruzione

ANCHE SE NON IN PISTA, LE SQUADRE SONO ATTIVISSIME SUL MERCATO PER CHIUDERE GLI ACCORDI IN VISTA DELLA NUOVA ANNATA IN ARRIVO

di **Alessandro Gargantini**

Con i primi tre piloti della classifica generale 2016, nell'ordine Charles Leclerc, Alex Albon ed Antonio Fuoco, accasati nelle due squadre più ambite della Gp2 Series, appare sempre più saldo il collegamento tra le due categorie che fanno da collaio ai Gran Premi. È innegabile che le tre promesse si siano garantiti un sedile che li mette in condizione di avere nei propri obiettivi la conquista del titolo della categoria maggiore già al primo colpo. Ed è soprattutto questo che si chiede alla Gp3 Series, ovvero di consentire alle giovani leve di entrare nel contesto della massima categoria e di accompagnarne la crescita in tale ambito. In un calendario di otto eventi, quest'anno per sette volte gli junior accompagneranno la Formula Uno. La trasferta in Malesia è stata rimpiazzata dal Bahrain, ad inizio stagione. La corsa di Hockenheim, uscita dallo schedule dei Gran Premi, sarà recuperata con un evento ad hoc, congiuntamente alla Gp2 Series, che si terrà a Jerez nel primo fine settimana di ottobre. Era stata valutata anche una possibile ulteriore trasferta extra-europea a Singapore, ma un'appropriatezza valutazione sull'incremento di costi che ne sarebbe derivato ha portato alla ben ponderata scelta di correre in Andalusia. In merito alla gerarchie della serie, nella passata stagione, due scuderie si sono elevate con costanza rispetto alla concorrenza, ovvero la Art Grand Prix ed il Team Trident. In netta evidenza anche la britannica Arden, che si è risollezata dopo le prime uscite ed ha chiuso il campionato nelle posizioni di vertice con Jake Dennis e Jack Aitken. In vista della nuova stagione, la scuderia con sede alla porte di Parigi si è mossa molto bene, confermando il nipponico Nirei Fukuzumi e assicurandosi il pilota junior Mercedes George Russell. Il britannico, indicato tra i favoriti nella passata stagione della terza serie continentale, non è però mai riuscito a contrastare il ciclone Lance Stroll. Il team di Nicolas Todt e Frederic Vasseur schiererà anche un altro ex-Formula 3, ovvero il francese Antoine Hubert, ed il promettente Jack Aitken, al secondo anno nella Gp3 Series dopo una stagione in crescita alla Arden. La Art Grand Prix, come nella passata stagione, avrà il vantaggio di poter contare su un line-up di piloti di elevatissimo livello, visto che tutti e quattro hanno le potenzialità di puntare al titolo. Il Team Trident ha fatto la prima mossa annunciando Kevin Jorg, e nei prossimi giorni svelerà le altre tre gui-



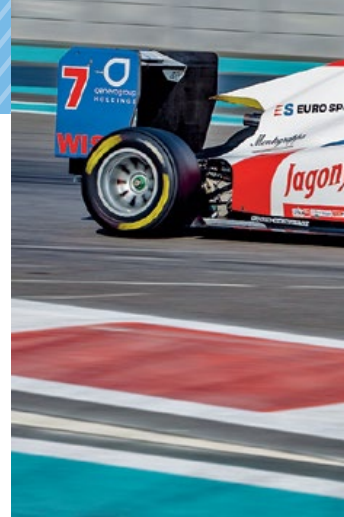
SONO INIZIATE LE GRANDI MANOVRE

Sopra, Leonardo Pulcini con la vettura della Arden. In alto, Giuliano Alesi con la vettura della italiana Trident. A destra, Alessio Lorandi e, sotto di lui, lo statunitense Santino Ferrucci, che dovrebbe continuare con la Dams ed essere affiancato da Bruno Baptista, sotto



LA SITUAZIONE IN GRIGLIA AL MOMENTO

TEAM	PILOTI
Art Grand Prix	Nirei Fukuzumi - George Russell - Jack Aitken - Antoine Hubert
Trident	Kevin Jorg - Giuliano Alesi? - Ryan Tveter? - da assegnare
Arden Internationale	Niko Kari - Steijn Schothorst - Leonardo Pulcini
Campos	Julien Falchero - Marcos Siebert?
Dams	Santino Ferrucci - Bruno Baptista? - Tatiana Calderon?
Jenzer	Arjun Maini? - Marcos Siebert? - Alessio Lorandi?
Koiranen	da assegnare - da assegnare - da assegnare





Ricci e Trident alla carica

IL TEAM MANAGER DELL'UNICA FORMAZIONE ITALIANA AL VIA NELLA SERIE CI SPIEGA COME SI STANNO PREPARANDO A QUESTO 2017

Unica squadra tricolore al via della serie, il Team Trident si è conquistato a suon di risultati una posizione molto salda nel novero delle compagini di riferimento della categoria. Dopo aver lottato per il titolo fino alla ultima prova stagionale negli ultimi due campionati con Luca Ghiotto e Antonio Fuoco, il team di Maurizio Salvadori sta ponendo le basi per confermarsi. L'ex driver della Gp2 Giacomo Ricci, team manager del team milanese con sede alle porte del Duomo, ha ragguagliato su come stanno procedendo i lavori. «A breve annunceremo il completamento dei li-

**OBIETTIVO
SCHIERARE DUE
PILOTI CHE LOTTINO
STABILMENTE
NELLE PRIME
POSIZIONI**

GIACOMO RICCI

”

ne-up sia per quel che riguarda la Gp2 che la Gp3. Abbiamo un trend molto forte nelle ultime due stagioni, sia per quel che concerne la graduatoria piloti che squadre, e stiamo lavorando duramente per fare ancora meglio, sia dal punto di vista organizzativo che nel metodo di lavoro. L'obiettivo è avere un pacchetto sempre più performante e schierare almeno due piloti che stabilmente lotteranno nelle primissime posizioni».

Forse l'unico punto vulnerabile della scuderia milanese in passato è stato proprio quello di aver potuto puntare su un solo pilota. «L'anno scorso abbiamo lottato per il titolo con Antonio Fuoco e supportato il processo di crescita degli altri driver, mentre il nostro principale rivale, la

Art Grand Prix, aveva di fatto almeno tre prime guide. Questo li ha senza dubbio favoriti». Non ci sono dubbi che rookie come Giuliano Alesi siano stati protagonisti di una crescita rimarchevole nel corso della stagione. «Sì, con Giuliano abbiamo lavorato molto bene e, se consideriamo che ha compiuto un balzo enorme dalla Formula 4 alla Gp3, la sua crescita è stata impressionante. Di conseguenza, mi attendo che quest'anno Giuliano raccolga ottimi risultati». Ricci ha anche spiegato cosa cambierà dal punto di vista tecnico rispetto al 2016: «Sono due gli elementi salienti. In primis, l'adozione del DRS porterà nuove strategie, velocità superiori ed una macchina da bilanciare in modo diverso soprattutto nel posteriore, essendoci maggiore downforce. Il secondo punto chiave è rappresentato dalla gomme Pirelli, che saranno di uno step più morbide ed avranno un maggiore decadimento. Sarà senz'altro una stagione non scontata, da seguire con interesse». ●

de. È attesa la conferma di Giuliano Alesi. Lo statunitense Ryan Tveter aveva ben impressionato nel corso dei test dello scorso novembre a Yas Marina. Tre sono i nomi annunciati lo scorso 7 febbraio dalla Arden International. L'equipe d'oltre Manica, che schiererà Niko Kari e Kevin Schotthorst, si è assicurata anche il diciottenne romano Leonardo Pulcini, fresco vincitore con il team Campos della EuroFormula Open. Il campionato che sta per iniziare, per quel che concerne i nostri portacolori, poggerà sull'asse Brescia-Roma. Il pilota della Capitale ci rappresenterà insieme ad Alessio Lorandi, che

dopo aver esordito con il Jenzer Motorsport nel finale della passata stagione, dovrebbe annunciare l'accordo con il team rossocrociato. Accanto al teenager di Salò è atteso l'indiano Arjun Maini, che ricomporrebbe con il lombardo l'accoppiata vista al team Van Amersfoort nella Formula 3 europea del 2015. Maini è comunque in trattativa anche con altre scuderie, così come Marcos Siebert. L'esperto Matthew Parry è uno dei nomi caldi del mercato. Santino Ferrucci dovrebbe continuare con la Dams, insieme a Tatiana Calderon e Bruno Baptista. Secondo voci che abbiamo raccolto, dovrebbe lasciare la categoria il team Koiranen. ●



WEEK-END RALLY WRC SVEZIA

RALLY SWEDEN

Yaris Matti L

IL FINLANDESE DÀ ALLA TOYOTA LA PRIMA VITTORIA E SI PORTA IN TESTA AL MONDIALE. STORIA DI UN RITORNO AI VERTICI E DI QUALCHE VELENO



rally sprint

Latvala!

AL TRAGUARDO

- 1 Latvala-Anttila**
Toyota Yaris Wrc
2.36"03"6
- 2 Tanak-Jarveoja**
Ford Fiesta Wrc
a 29"1
- 3 Ogier-Ingrassia**
Ford Fiesta Wrc
59"5

La classifica completa è riportata a pagina 80



di **Marco Giordo**

foto **Bettiol**

TORSBY - "Jari-Matti superstar" dice il cartello di un tifoso finlandese. Ed è proprio così perché Jari-Matti Latvala, grazie alla prestazione davvero splendida fornita in Svezia, si aggiudica con pieno merito il Rally di Svezia, regalando alla Toyota una vittoria iridata che mancava dal lontano 1999, quando Didier Auriol s'aggiudicò il Rally di Cina. Il pilota finlandese ha così confermato quanto di buono aveva già fatto vedere a Montecarlo, ottenendo a Torsby il suo 17esimo successo iridato e regalando alla Yaris la prima vittoria, alla seconda uscita assoluta, dopo il secondo posto ottenuto nel Principato. Proprio come capitò alla Volkswagen Polo nel 2013. Se son rose dunque fioriranno. La verità è che Latvala, ora leader del Mondiale Piloti, è praticamente rinato da quando è passato alla squadra nipponica. Essere prima guida ed essersi scrollato di dosso la responsabilità di dover vincere a tutti i costi, come gli accadeva in Volkswagen, lo ha reso più sereno e tranquillo. Sembra quasi un bambino che ha avuto finalmente in dono il giocattolo che ha tanto desiderato per potersi divertire...

**ABBIAMO
DIMOSTRATO
DI ESSERCI ANCHE
NOI NELLA LOTTA
PER IL MONDIALE.
LA YARIS È OK**

JARI-MATTI LATVALA

”

«Sono davvero soddisfatto per aver vinto la quarta volta questa gara - ha commentato alla fine - anche perché alla vigilia mi sarei accontentato di finire tra i primi cinque. Ho disputato la miglior power stage della mia carriera e abbiamo dimostrato di esserci anche noi nella lotta per il campionato. Abbiamo un ottimo motore ed un'ottima aerodinamica, due particolari rivelatisi fondamentali in una gara veloce come questa. Ho fatto un errore caricando due gomme di scorta, il sabato mattina, perché così ho compromesso un po' l'assetto della Yaris al retrotreno. Ho perso secondi importanti, che potevano costarmi cari. Poi, nel pomeriggio, le cose sono andate meglio e dopo l'uscita di Neuville abbiamo chiuso la giornata in testa ma sono rimasto calmo. Nell'ultima tappa c'era la prova di Likenas, che mi è

DI NUOVO TOYOTA 18 ANNI DOPO

Con il successo in Svezia, in 17esimo in carriera, Jari-Matti Latvala riporta al successo una Toyota, 18 anni dopo il Rally di Cina conquistato da Auriol con la Corolla Wrc nel '99



← sempre piaciuta molto, ed ho pensato solo a guidare. Nella volata finale per la vittoria ho fatto la differenza su Tanak ed Ogier e nella power stage ho dato la zampata finale».

Ovviamente alle stelle anche Tommi Makinen. «Jari-Matti è stato fantastico – commenta –. È stato davvero bravo per come si è giocato la vittoria nella tappa finale. Meglio di così non poteva fare. Anche Hanninen è stato molto utile alla squadra, perché durante la gara sulla sua vettura abbiamo provato diverse cose che ci saranno utili per migliorare il set up». Ed ora le Toyota andranno a testare questa settimana i motori della Yaris a 2000 metri, nel sud della Spagna, in Sierra Nevada, per preparare il Rally del Messico. L'ennesimo segnale del fatto che la squadra nipponica non stia lasciando niente al caso. Come si suol dire, l'appetito vien mangiando.

C'è grande equilibrio

Questa 65a edizione del Rally di Svezia passerà agli annali per il ritorno alla vittoria della Toyota dopo 18 anni grazie a Latvala, che è così tornato sul gradino più alto del podio ad 11 mesi di distanza dal suo ultimo successo, in Messico, nel 2016 con la Vw. Ma rimarrà indelebile anche l'erroraccio di Neuville, che ha buttato alle ortiche la possibilità di diventare il terzo vincitore non scandinavo nella gara nordica, aprendo incredibilmente una ruota alla fine della seconda tappa, nella super speciale di Karlstad. La gara svedese ha dimostrato che c'è molto equilibrio in questo campionato. Quello andato in onda in Svezia è stato un vero e proprio "winter rally" e a lamentarsi della neve caduta negli ultimi giorni è stato soprattutto Sébastien Ogier, che partendo per primo è stato rallentato nella tappa iniziale.

Al suo arrivo venerdì sera a Torsby il quattro volte campione del mondo era isterico, non lo si vedeva così nervoso dai tempi della Citroen. «Non ho potuto dare il massimo – ha evidenziato – perché la mattina ho trovato neve fresca, mentre nel pomeriggio c'erano le tracce lasciate dalle vetture del rally storico. Era impossibile fare meglio». Poi sabato Ogier è sembrato quasi infastidito dai continui scratch di Tanak e dal poco grip, ritrovando il sorriso in serata dopo l'incredibile ritiro di Neuville. Infine domenica è dritto nella prima curva della prima speciale di Likenas vanificava ogni sua velleità di vittoria, e così il tetra campione del mondo, che stavolta non si è aggiudicato nemmeno una speciale, si è dovuto accontentare del terzo posto finale e dei 4 punti della power stage. Un po' poco per lui. Secondo assoluto ha chiuso invece Ott Tanak sulla Fiesta numero 2, sempre molto in palla ed autore di ben quattro scratch. Il pilota estone, che non è sembrato soddisfatto dell'assetto della Fiesta nella tappa finale in cui ha dovuto arrendersi allo strapotere di Latvala, è stato molto festeggiato dai meccanici e dal team all'arrivo, a testimonianza della stima di cui gode nella squadra di Wilson. Ed ora il Messico... ●

NEUVILLE, ALTRA OCCASIONE SPRECATA

In testa con un buon margine, Neuville (a fianco), ha "aperto" una ruota: come a Montecarlo... Sguardo significativo, sopra, fra Latvala e Ogier, terzo



Il caso

Yaris deroghe che fan discutere

PRIMA LA SOSPENSIONE POSTERIORE. POI LE VALVOLE DEL MOTORE. QUINDI L'ALA DIETRO, LA TOYOTA SOLLEVA MALUMORI

Onore alla Toyota per la grande vittoria in Svezia ma nel ritorno al trionfo dei giapponesi c'è anche qualche ombra, per via delle irregolarità alla Yaris "sanate" a Montecarlo in sede di verifica pre gara. Il mistero su quali sono queste irregolarità è stato finalmente svelato a Torsby, dove il Fia Rally Director, Jarmo Mahonen, ha confermato di persona che sulla Wrc giapponese le parti incriminate sono l'attacco della sospensione posteriore e le valvole del motore. L'attacco della sospensione posteriore



(sotto) era risultato, in sede di verifica pre gara a Montecarlo, 12 mm oltre il consentito, ed aumentava così il "volume" della sospensione rispetto a quanto previsto dal regolamento. Questa differenza è stata eliminata già in Svezia, dove le due Yaris si sono presentate con gli attacchi conformi alla fiche e quindi al regolamento. Riguardo invece

le valvole del motore, che a Montecarlo sono state rilevate non essere identiche a quelle della fiche, anche se dello stesso materiale indicato nel documento ufficiale, la squadra giapponese ha ottenuto una deroga di quattro gare - quindi ha tempo sino a fine aprile in Argentina - per montare quelle previste da regolamento e fiche. C'è però un altro particolare ancora che potrebbe finire sotto investigazione: l'attacco dell'alettone posteriore (sotto). Un tecnico ha fatto notare in Svezia che il regolamento prevede che le due ali siano collegate ai due supporti laterali, mentre quello della Toyota è attaccato, tramite due supporti centrali, all'ala inferiore. Di questo particolare, che potrebbe essere contestato, sinora nessuno ha parlato esplicitamente ma tra i team i rumors sui particolari non conformi della nuova Wrc giapponese si susseguono... ●

FOTO GIORDO



Wilson adesso sogna il Mondiale

SECONDA CON TANAK E TERZA CON OGIER, LA M-SPORT È IN TESTA ALLA CLASSIFICA COSTRUTTORI. ORA MALCOLM NUTRE AMBIZIONI

Malcolm Wilson a fine gara sprizzava gioia da tutti i pori: vedere due suoi piloti sul podio per la seconda gara consecutiva non gli capitava da molto tempo. Un risultato importante, che serve molto al boss di M-Sport per cercare di convincere i vertici americani della Ford ad appoggiare nuovamente in via ufficiale la sua scuderia. «Da parte nostra devo dire che siamo soddisfatti - ha commentato il team principal britannico - perché la nuova Ford Fiesta Wrc Plus ha dimostrato di andare bene anche qui, su neve e ghiaccio, vincendo diverse prove speciali e finendo nuovamente sul podio». Questo il Wilson pensiero alla fine del Rally di Svezia. «Certo poteva andarci meglio a livello di prestazioni assolute - ha continuato - ma Ogier partendo per primo è stato rallentato nella prima tappa. Era un rischio che sapevamo di correre. Poi Sébastien non ce l'ha più fatta a recuperare totalmente il suo distacco. Direi che abbiamo iniziato bene la stagione, ora portiamo avanti lo sviluppo, visto che esistono ancora importanti margini di miglioramento sulla vettura. Sono davvero fiducioso. Riguardo al Messico abbiamo già fatto dei test in altitudine, sia al nostro banco prova che sulle Alpi, a novembre, per verificare il comportamento del motore. Adesso andremo in Spagna e faremo dei test in vista del Messico sugli sterrati della zona di Vic, a 1000 metri di altezza». ●



Citroën in crisi lontana dal vertice

SUL BANCO DEGLI IMPUTATI I PILOTI, SOPRATTUTTO MEEKE, ANCORA USCITO DI STRADA, MA ANCHE LA VETTURA. CHE NON È COMPETITIVA

La prestazione della Citroën C3 Wrc è stata in Svezia imbarazzante. C'è chi critica i piloti ma anche chi comincia a mettere in dubbio il potenziale della nuova vettura della Casa di Satory. Fatto sta che per la seconda gara consecutiva la marca francese ha deluso le aspettative. All'arrivo bocche cucite nel team, con Kris Meeke molto seccato per la seconda gara andata storta. Il driver irlandese nella prima giornata non aveva trovato il giusto feeling ed era quarto ma staccato di ben 51"8 dal leader Neuville, anche se davanti ad Ogier. Poi, nella



Neuville vola ma non raccoglie

IL BELGA SPRECA UN'ALTRA OCCASIONE CON LA HYUNDAI CHE APPARE LA WRC PIÙ COMPETITIVA DEL LOTTO. SORDO E PADDON FANNO FATICA

Sembrava tutto fatto, il Rally di Svezia stava per regalare la prima vittoria iridata alla nuova Hyundai i20 Wrc e a Thierry Neuville sulle nevi del Varmland. Invece, nella super speciale finale della seconda tappa, a Karlstad, il pilota belga ha aperto la ruota anteriore sinistra e si è dovuto fermare.

Un errore incredibile, costato al driver della Hyundai una penalità di 10' nella tappa finale e ogni chance di vittoria. Priprio come a Montecarlo... «Stavo affrontando una curva - ha commentato Neuville - quando ho toccato qualcosa all'interno e ho danneggiato la ruota anteriore sinistra, che si è aperta. Purtroppo non è stato possibile continuare, mi sono dovuto fermare». Michel Nandan ha buttato acqua su fuoco, perché alla fine è arrivato il quarto posto grazie a Sordo, ma ovviamente era amareggiato per questa seconda vittoria buttata alle ortiche per un altro errore di guida di Neuville. «Quando un pilota ha 43" di vantaggio certe cose non dovrebbero succedere, soprattutto in

una super speciale - ha commentato il team principal della Hyundai -. Un vero peccato per il team e soprattutto per Thierry e Nicolas che erano stati in testa per quasi tutta la gara come già a Montecarlo. Guardiamo però il lato positivo, che arriva dalla competitività messa in mostra dalla nostra vettura. La i20 Wrc "Plus" ha mostrato di andare molto bene a Montecarlo

e poi in Svezia. La vettura, che nel complesso è nuova all'80%, sta facendo vedere che la scelta di svilupparla prendendo come base la i20 del 2016 si è rivelata giusta, anche relativamente all'affidabilità dei vari componenti. Ora, dopo aver fatto vedere per la seconda gara consecutiva le nostre potenzialità, giriamo pagina e pensiamo a prepararci a dovere per il Messico. Effettueremo questa settimana una serie di test a 2000 metri di altezza in Sierra Nevada, nel sud della Spagna, per verificare le prestazioni del motore in altitudine. Le mappature le abbiamo già provate al banco, ora dobbiamo riscontrare quanto vanno a livello pratico». ●

QUANDO UN PILOTA HA 43 SECONDI DI VANTAGGIO, CERTE COSE NON DOVREBBERO SUCCEDERE

MICHEL NANDAN



PROTAGONISTE E COMPRIMARIE

Breen ha salvato l'onore della Citroën ma il suo quinto posto è un brodino... Ogier, sopra, ha concluso terzo, dietro al compagno di squadra Tanak, nell'altra pagina. Paddon, sotto a destra, è apparso spento



seconda frazione, si è innevato (a Vargasen), perdendo oltre 16 minuti, un'eternità. Craig Breen, al debutto con la vettura, è stato autore di una prova regolare, che lo ha premiato alla fine con un quinto posto dignitoso, anche se staccato di oltre 2' dal vincitore. Una cosa è certa: la C3 Wrc "Plus" ha mostrato a sprazzi di possedere un potenziale e non è chiaro perché i risultati continuano a non arrivare. Sono in tanti a chiederselo e la Casa francese è così sempre più sotto pressione per questa inaspettata crisi. ●



Volkswagen addio definitivo

NEGATA L'OMOLOGAZIONE ALLA POLO 2017. UN TEAM PRIVATO VOLEVA AFFIDARLA A MIKKELSEN. ORA LA STORIA È DAVVERO AL CAPOLINEA

Fine della corsa per la Volkswagen: dopo il ritiro dal Wrc la Polo 2017 non verrà omologata! Questo è quanto ufficializzato la settimana scorsa da Sven Smeets, direttore Volkswagen Motorsport, dopo una serie di incontri avvenuti con la Fia e con le altre Case: «A seguito della richieste di alcuni clienti-

dichiarò Smeets - Volkswagen Motorsport aveva chiesto alla Fia una deroga per omologare la Polo World Rally Car 2017 nonostante l'abbandono dell'attività ufficiale, con lo scopo di poterla noleggiare a team e piloti privati. Ora si scopre che questo non è possibile, secondo la normativa vigente nel Mondiale. Dobbiamo accettare questa decisione ma ci dispiace, visto l'interesse mostrato da alcuni. Vogliamo comunque ringraziare la Fia per gli incontri avuti, dai quali sono scaturite discussioni costruttive». E così, il programma Red Bull che Mikkelsen stava cercando di far decollare resterà solo un progetto ed il sogno di tanti tifosi di vedere in gara la Polo Wrc 2017 resterà un sogno chiuso in un cassetto. ●



Ostberg e l'ala persa e ritrovata

RECUPERATA DA ALCUNI SPETTATORI L'APPENDICE POSTERIORE DELLA FIESTA DEL NORVEGESE (CHE COSTA QUASI 10MILA EURO)

norvegese ha preferito fermarsi dopo il settimo crono, Svullrya. Un fatto da tenere in assoluta considerazione sotto l'aspetto della sicurezza delle nuove Wrc, soprattutto in gare velocissime come la Finlandia e per quelle su asfalto, la prima delle quali è la Corsica ad inizio aprile. Dopo numerosi appelli via radio e via internet effettuati dalla squadra, l'alettone di Ostberg è stato poi restituito al team Jipocar One Bet, che lo ha rimontato sulla vettura, con il norvegese che il sabato ha ripreso la gara grazie al Super rally. Un gesto che è stato molto apprezzato, sia per il costo dell'alettone (ben 8000 sterline, pari a 9400 euro!) che soprattutto per gli ancora limitati pezzi di ricambio delle nuove Wrc "Plus". ●

Mads Ostberg ha perso l'alettone posteriore della sua Fiesta Wrc nella quinta prova speciale, a Rojden! Senza l'importante appendice aerodinamica posteriore la vettura è diventata subito inguidabile e il

Bertelli pensa alla Fiesta 2017

ULTIMA GARA CON LA VETTURA DELLO SCORSO ANNO PER L'ITALIANO. CHE IN MESSICO AVRÀ QUELLA NUOVA

Lorenzo Bertelli si è ritirato nella seconda tappa dopo la prova pomeridiana di Hagfors per problemi elettronici al motore della sua Fie-

sta che lo hanno tormentato per tutta la gara. In pratica, il pilota del Team Fuckmatié ha corso senza problemi solo il primo crono di Hagfors, dove

ha segnato il 13esimo tempo subito alle spalle di Léfèbvre, anche lui in gara con una Wrc 2016, una vecchia Citroën Ds3.

Nella prima giornata Bertelli aveva addirittura percorso solo 10 km (nella prima speciale, Rojden) e poi si era dovuto fermare per un problema elettronico di pescaggio della benzina. Per Bertelli s'avvicina ora il momento dell'esordio sulla nuova Fiesta Wrc 2017, in programma tra un mese in Messico. ●

L'ULTIMA DI LORENZO CON LA FORD 2016

Bertelli, sotto, con la Fiesta vecchia: dal Messico avrà la nuova. A sinistra, la Polo 2017 durante un test e Sven Smeets. In basso a sinistra Mads Ostberg



Shakedown ora è una farsa

PER CONSERVARE LE GOMME IN VISTA DELLA GARA MOLTI, A COMINCIARE DA OGIER, VANNO AL RISPARMIO

Roba da chiodi. Si perché per non rovinare i chiodi, quasi tutti i piloti hanno fatto registrare tempi alti e poco significativi nello shakedown. Potendo utilizzare un massimo di 32 gomme (8 treni) per tutta la gara, e dato che da

quest'anno i pneumatici utilizzati nello shakedown sono conteggiati tra quelli a disposizione per la corsa, molti hanno passeggiato. Come ad esempio Sébastien Ogier, che ha fatto registrare addirittura il 17° tempo, staccato di ben

18"3 da Ostberg. Il norvegese ha invece salutato con uno scratch (4'11"6) il suo esordio sulla Ford Fiesta Wrc 2017 del team Jipo Car One Bet, sui 7,23 km del crono di Skalla. Il pilota scandinavo ha preceduto di un solo decimo Craig Breen e di cinque decimi Paddon, con Meeke quarto a sei decimi.

E questi sono gli unici quattro piloti che hanno tirato: tutti gli altri hanno fatto registrare tempi più alti.

Ed è già netta la sensazione che questo non sarà un episodio isolato nel corso della stagione... ●

PROKOP NO MESSICO

Martin Prokop ha dichiarato a Karlstad che al 90% non sarà al via in Messico in quanto la M-Sport difficilmente gli consegnerà per tempo una nuova Fiesta Wrc 2017 per partecipare alla prova nordamericana. La prossima scocca prodotta a Cockermouth verrà infatti destinata a Bertelli.

JIPO CAR PER DUE

Dalla Corsica in avanti Mads Ostberg sarà al via di tutte le prove europee del campionato del mondo, mentre Martin Prokop correrà solo quelle su terra, iniziando dal Portogallo, che sarà la prima gara in cui il Team Jipo Car One Bet schiererà due Wrc 2017. Prokop sarà al via anche nel Rally di Catalogna.

COLIN CREST

Ha resistito il record stabilito l'anno scorso a Colin Crest dal norvegese Eyvind Brynildsen, che sulla Ford Fiesta Fiesta R5 aveva saltato 45 metri ad una velocità di 165 kmh. Il migliore quest'anno è stato Mads Ostberg, che ha saltato 44 metri, uguagliando la prestazione ottenuta due anni fa da Neuville.

ECESSO DI VELOCITÀ

Gli organizzatori hanno deciso di annullare per motivi di sicurezza il secondo passaggio sulla speciale di Knon (31,60 km) rivelatasi troppo veloce. Tanak si era infatti aggiudicato il primo passaggio con il tempo di 13'45"5 alla incredibile media di 137,8 kmh.

VW SPONSOR

La Volkswagen era anche quest'anno sponsor della gara svedese, come anche a Montecarlo. Un chiaro segnale che a Wolfsburg la decisione di chiudere il reparto corse è stata inaspettata anche per l'ufficio marketing della marca tedesca.

GOMME

Ben 384 i chiodi presenti nelle gomme sia della Michelin che della DMack, capaci di fornire un grip davvero poderoso. Basti pensare che sulla neve le vetture raggiungevano i 100 kmh in poco più di 100 metri.

Gara in salita per Tempestini

Poca soddisfazione dal Rally di Svezia per Simone Tempestini e Giovanni Bernacchini. Dopo aver patito problemi elettrici sulla loro Citroën Ds3 R5, i campioni in carica Junior e Wrc3 si sono dovuti infatti ritirare nella seconda tappa per un'uscita di strada, nel secondo passaggio sulla speciale di Vargasen (a fianco). Dopo Montecarlo e Svezia disputati come gare-test, Tempestini inizierà la sua stagione nel Wrc2 in Corsica, per proseguire poi nel suo programma iridato che lo vedrà alla guida anche in Portogallo, Polonia, Finlandia, Germania, Catalogna e Galles



Così al traguardo

Gara 2 del Mondiale Piloti e Costruttori Torsby (S), 9-12 febbraio 2017

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	in 2.36'03"6
2°	Tanak-Jarveoja	Ford Fiesta Wrc	EST-EST	a 29"2
3°	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc	F-F	a 59"5
4°	Sordo-Marti	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 32'11"5
5°	Breen-Martin	Citroen Ds3 Wrc	IRL-GB	a 2'51"2
6°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 5'26"6
7°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc	NZ-NZ	a 5'31"2
8°	Léfèbvre-Moreau	Citroen C3 Wrc	F-F	a 7'14"7
9°	Tidemand-Andersson	Škoda Fabia R5	S-S	a 9'11"1
10°	Suninen-Markkula	Ford Fiesta R5	FIN-FIN	a 10'02"9

Le classifiche complete sono riportate a pag. 80

PROVE SPECIALI VINTE: Neuville e Latvala 6 su 17 (1 annullata), Tanak 4, Sordo 1.

RALLY LEADER: Latvala ps 1, Neuville da ps 2 a ps 3, Latvala ps 4, Neuville da ps 5 a ps 14, Latvala da ps 15 a ps 18.

POWER STAGE: 1. Latvala in 8'51"1; 2. Ogier a 1"2; 3. Neuville a 1"5; 4. Meeke a 3"; 5. Paddon a 7"7.

I PRINCIPALI RITIRI: Bertelli (motore) ps 13

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 19-22/1	SVEZIA 9-12/2	MESSICO 9-12/3	TOUR DE CORSE 6-9/4	ARGENTINA 27-30/4	PORTOGALLO 18-21/5	SARDEGNA 8-11/6	POLONIA 29/6-2/7	FINLANDIA 27-30/7	GERMANIA 17-20/8	SPAGNA 5-8/10	GALLES 26-29/10	AUSTRALIA 16-19/11	TOTALE PUNTI
1° Latvala	18	25+5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
2° Ogier	25	15+4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44
3° Tanak	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
4° Sordo	12+1	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25
5° Breen	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
6° Evans	8+2	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
7° Lefebvre	2+4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
8° Neuville	5	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
9° Paddon	-	6+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
10° Mikkelsen	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6

Mondiale Costruttori

1° M-Sport	40	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73
2° Toyota	24	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53
3° Hyundai	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
4° Citroën	10	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26

Louise non ce la fa

UNICA AL VIA NEL WRC3, LA BRITANNICA COOK COSTRETTA AL RITIRO DOPO UN CRASH

C'era solo un iscritto al Wrc 3 in Svezia, la pilota britannica Louise Cook, che alla fine non è riuscita a concludere la corsa dopo un rally davvero pieno di problemi. La Cook è infatti uscita di strada capotando già nella seconda speciale, quella di Rojden, perdendo nel frangente 18 minuti. Poi ha continuato ma alla fine si è dovuta ritirare al termine della seconda tappa per un problema alla sua Ford Fiesta R2 (sotto). ●

WRC3

Campionato: 1. Astier 25 punti, 2. Panzani 18; 3. Martin 15; 4. Pernia 12



Tidemand senza storia

LO SVEDESE DOMINA LA GARA DI CASA BATTENDO SUNINEN, CHE ERA AL DEBUTTO CON LA FIESTA R5

TORSBY - «Ho dato il massimo, è uno dei momenti più emozionanti della mia carriera perché vincere la gara di casa la gara fa sempre piacere e regala emozioni davvero uniche». Così il vincitore del Wrc2, Pontus Tidemand, all'arrivo. «Una vittoria importante - continua - perché il mio obiettivo è quello di vincere il titolo piloti e regalare quello Costruttori alla Skoda. Stiamo lavorando per essere al via anche in Messico, sarebbe importantissimo per me per poter allungare in testa al campionato». Il sorriso del 27enne

corazziere svedese è di quelli da incorniciare e, incredibile ma vero per un nordico, ai microfoni della tv la voce è rotta dall'emozione.

Alle sue spalle un irriducibile Suninen, al debutto con la Ford Fiesta R5 è stato più veloce di Eric Camilli, che si sta rivelando scelta poco azzeccata. Il francese ha raccolto sinora solo due quarti posti, meno del previsto, anche se punta ora a rifarsi in Corsica.

Da segnalare il terzo posto del norvegese Veiby ed il settimo del giapponese Hiroki Arai, figlio d'arte, in gara sulla Fiesta

R5 gestita dal Tommi Makinen Racing.

Dopo due prove Tidemand ha raggiunto Mikkelsen in testa alla classifica di un campionato che si preannuncia sin d'ora una lunga volata tra i piloti ufficiali Skoda e quelli della M-Sport. ●

WRC2

Classifica gara: 1. Tidemand-Andersson in 2.45'14"7; 2. Suninen-Markkula (Ford Fiesta R5) a 51"8; 3. Veiby-Skjaermoen a 1'07"4; 4. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5) a 3'12"4; 5. Greensmith-Parry (Ford Fiesta R5) a 5'10"8; 6. Bergkvist-Sjoberg (Citroen Ds3 R5) a 6'05"8; 7. Arai-Mac Neall (Ford Fiesta R5) a 6'45"9; 8. Brynildsen-Fredriksson (Ford Fiesta R5) a 12'54"7 (gli altri su Skoda Fabia R5).

Classifica campionato: 1. Mikkelsen e Tidemand 25 punti; 3. Camilli 24; 4. Kopecky e Suninen 18; 6. Bergkvist 16; 7. Bouffier e Veiby 15; 9. Gilbert e Greensmith 10; 11. Cru-gnola e Arai 6.

APRIPISTA NOTI

Anche in questa edizione in Svezia sulle Vw Tiguan apripista c'erano due vecchie conoscenze del rallismo svedese. Sulla 00 il navigatore era Bruno Berglund, ex-storico copilota di Blomqvist e Vatanen, mentre al volante della 0 c'era Per Eklund, un grande esponente del movimento rallistico svedese.

MIKKELSEN A PIEDI

Rimasto spiazzato dal no alla Vw 2017 (vedere notizia) Andreas Mikkelsen si è visto a Torsby solo come commentatore televisivo. Il norvegese ha spiegato insieme al giornalista inglese Mike Chen come si guida sul ghiaccio su Red Bull TV.

FUOCHI ARTIFICIALI

Il giovedì sera i tradizionali fuochi artificiali hanno salutato la partenza della gara dall'ippodromo di Karlstad, preceduta da una sessione autografi. Fuochi artificiali anche sulle speciali, in particolare sul crono di Rojden, ricavato lungo la linea di confine tra Svezia e Norvegia.

FORD PER OTTO

Ben otto le Ford Fiesta seguite dalla M-Sport nella gara svedese. Oltre alle due Wrc ufficiali di Ogier e Tanak e a quella gommata DMack di Evans, c'erano infatti la Wrc 2016 di Bertelli e le R5 di Suninen, Camilli, Brynildsen e Greensmith.

HO E SERVICE

La nuova sede del quartier generale del rally e della sala stampa, all'aeroporto di Torsby, potrebbe essere confermata il 2018. La nuova location del parco assistenza ha infatti permesso agli organizzatori di effettuare un service al parco a metà di ogni tappa ed ha consentito di disputare senza problemi le due classiche superspeciali a Karlstad, capoluogo del Varmland.

SKODA AL TOP

La Fabia R5 ufficiale ha permesso a Pontus Tidemand di dominare nel Wrc2



NUOVA AVVENTURA

Primi passi per Pedretti ed Emanuele Baldaccini con la Hyundai i20 Wrc della Hmic. Al centro, Luca Murdolo mostra a "Pedro" i comandi della wrc coreana



“Pedro” nell'era moderna

MASSIMO PEDRETTI LASCIA GLI STORICI, DOVE HA VINTO TUTTO, E PASSA ALLA HYUNDAI, PER DISPUTARE IL CIWRC CON LA I20. PRIMO SHAKE DOWN QUESTA SETTIMANA A FRANCIACORTA, DEBUTTO VERO ALL'ELBA

di **Sergio Remondino** - foto **Ponti**

Storico a chi? Così s'intitola il libro che celebrava il primo titolo Europeo per le storiche vinto da Massimo Pedretti nel 2012, con la Lancia 037. A sottolineare che per ritmo, impegno, qualità dei partecipanti, i rally riservati alle “arzille vecchiette” non avevano niente da invidiare a quelli attuali. Oggi, dopo averne vinti quattro di titoli continentali - più un Tricolore - il bresciano con un passato (quasi remoto...) da navigatore ha deciso di “saltare il fosso” e di rientrare nella modernità. E prenderà parte al CiWrc con la seconda Hyundai i20 Wrc della Hmi, in squadra con Corrado Fontana.

- Un team professionale, una vettura praticamente ufficiale, un compagno di squadra scomodo (a livello di prestazioni). Se non è un salto nel buio poco ci manca. Perché, allora, lasciare gli storici dove è un vincente per andare a “metterci la faccia” (leggi reputazione) in una situazione nella quale ha molto da perdere e, almeno apparentemente, poco da guadagnare?

«Innanzitutto per la passione viscerale - sbotta “Pedro” - che mi lega a questo sport. E poi perché dopo quattro titoli continentali e un tricolore avevo voglia di cambiare aria. Ho corso con alcune fra

CON LE STORICHE
ERO ARRIVATO
ALL'ABITUDINE
E HO PREFERITO
DAR VITA A QUESTA
NUOVA SFIDA

MASSIMO PEDRETTI

”



le più belle Lancia di tutti i tempi, dalla Stratos alla 037 alla Delta Gruppo A, ho vinto una trentina di gare Fia storiche e segnato lo scratch in oltre 300 prove speciali. Cominciavo a sentire un po' di stanchezza, di ripetitività, così ho deciso di farmi un regalo per i 50 anni che compirò il 23 aprile: disputare un rally moderno con una Wrc».

- E quindi?

«Avendo fatto amicizia con Gigi Fontana, una persona straordinaria, con la quale ho subito instaurato un grande feeling, gli ho chiesto se fosse disponibile per una gara una delle Hyundai i20 Wrc che lui tanto ha contribuito a far arrivare in Italia. Così, per vedere l'effetto che fa correre con una macchina così. La cosa è rimasta lì, sospesa. Poi un bel giorno, qualche tempo dopo, ho ricevuto una mail che diceva: "Siamo spiacenti, non abbiamo a disposizione una vettura per una gara ma ce l'abbiamo per la stagione intera..." firmato Hyundai Motor Italia! Potete immaginare il mio stato d'animo dopo averla letta...».

- È nata così una nuova storia...

«Da quel momento non ho più smesso di pensare al progetto. Non potevo non accettare questa nuova sfida, anche perché era da un po' che ci pensavo. E poi - volete mettere? - con un team di questo livello... Via per questa nuova avventura, con un gran bel metro di paragone come Corrado Fontana, dal quale ho molto da imparare. E che ha già mostrato una grande disponibilità nei confronti del rookie

arrivato in squadra, cioè io».

- E adesso?

«La scorsa settimana ho fatto sei chilometri con la macchina presso la sede dell'Hmi, tutti spesi per capire come si usa il "bang", come si cambia e come si svolge la procedura di partenza! E quando credevo d'averla imparata, ho tolto il piede dal gas al momento di cambiare marcia! Comunque, in un attimo mi sono visto passare davanti agli occhi trent'anni di progresso delle automobili da corsa: queste Wrc non sono auto progettate, pensate e costruite per i privati ma per i professionisti. Anche se poi le usano tutti. Bisogna conoscerle alla perfezione per poterle sfruttare come si deve: sarà dura abituarmi ma questa è la mia prossima sfida. Devo avvicinarmi a questo progetto con assoluta umiltà, come se si trattasse di una disciplina diversa da quella che ho seguito sinora, un'altra specialità. Sono conscio del fatto che l'età non aiuta, queste sono vetture per gente più giovane di me, ma la passione mi aiuterà. E solo a leggere la targa della mia macchina - ALZ-WR47 - mi vengono i brividi».

- Questa settimana esordio assoluto a Franciacorta, poi gara test al Lirenas e quindi debutto vero all'Elba, una gara dove con le storiche sei sempre andato forte...

«Chiedo scusa sin d'ora a chi sarà a Franciacorta perché so che farò ridere, i primi chilometri effettivi con la i20 Wrc li farò allo shake down! Il divieto di guardare i tempi sarà assoluto, dovrò pensare solo a vedere come si usa questa vettura. Chiedo scusa in anticipo per le figuracce che farò. Poi al Lirenas svolgerò il debutto vero e quindi, sì, via all'avventura del CiWrc all'Elba».

- Non ti rincresce nemmeno un po' lasciare gli storici?

«Certo che sì! Lascio un pilota come "Lucky", campione che è diventato come un fratello per me, e una squadra come la KSport che ha in Luca Malatesta un compagno d'avventure imperdibile, ma era davvero giunto il momento di voltare pagina. Però non dimenticogli amici, sarò presentw a moltelle gare alle quali prenderanno parte, magari per dar loro semplicemente una mano».

Il che, detto da uno che ha vinto quattro campionati, non è niente male... ●

**AFFRONTO QUESTO
NUOVO PROGETTO
CON UMILTÀ.
SO BENISSIMO
CHE HO MOLTO
DA IMPARARE**

MASSIMO PEDRETTI



Prodrive Mégane Wrx!

LA STRUTTURA DI DAVID RICHARDS SCENDE IN CAMPO CON UNA RENAULT PER IL RALLYCROSS. UNA VERA BOMBA PER GUERLAIN CHICHERIT

di [Gianluca Lioce](#)

Sicuramente quest'inverno è il più movimentato della recente storia del World Rx, il Mondiale di Rallycross. Gli annunci di nuovi arrivi nella serie si susseguono e, ultimo in ordine cronologico, c'è quello della scesa in campo nientemeno che della Prodrive, uno dei più importanti costruttori di auto da corsa, che ha realizzato una Renault Mégane SuperCar per Guerlain Chicherit. L'eccentrico pilota francese, vincitore di diversi titoli della specialità free-ride nello sci e vincitore nel 2009 della Coppa del Mondo Rally Raid, è pronto a mettere in piedi un suo team. Con questo intento si è rivolto appunto alla Prodrive e così, dopo le tante esperienze nei rally ed in pista, il team di David Richards entra adesso nel World Rx con una specialissima Renault Mégane realizzata appositamente per il pilota francese. Bisogna dire che quello di Prodrive non è un debutto assoluto per quanto riguarda la specialità, visto che ha già costruito una versione per il Global Rallycross della sua Mini Countryman ex-Wrc, che con Liam Doran ha vinto al debutto negli X-Games 2013 a Monaco di Baviera.

PER COSTRUIRE
QUESTA VETTURA
SIAMO PARTITI DA
ZERO. VOGLIAMO
SCHIERARLA
A LOHÉAC

BEN SAYER-PRODRIVE

”

La vettura

Sulle specifiche della vettura c'è ancora il più stretto riserbo. «Il progetto è iniziato a gennaio ed un team di ingegneri sta lavorando alacremente sulla Mégane - racconta Ben Sayer di Prodrive - . Verso metà anno inizieremo i test e presenteremo la vettura in occasione della gara di Lohéac del World RX. Al momento stiamo contrattando con diversi fornitori di parti tecniche come freni o ammortizzatori, ma non abbiamo ancora concluso accordi».

- **Il motore sarà made in Prodrive: su quale base?**
«Nessuna! Progetteremo un motore completamente nuovo, partendo da zero. Sarà un'unità pensata appositamente per la Mégane SuperCar. I nostri ingegneri hanno una grande esperienza, hanno lavora-



CHE GRINTA RAGAZZI!

Sopra, la "cattivissima" Renault Mégane da Rallycross progettata e costruita alla Prodrive. A fianco, una vista di tre quarti posteriore della vettura, nata da un'iniziativa dell'esperto pilota francese Guerlain Chicherit, in alto a destra

to su diversi propulsori. Gli esempi più recenti sono quelli delle varie Aston Martin Gt da pista e quello della Subaru con la quale Higgins ha segnato il record del circuito all'Isola di Man, lo scorso anno».

- **Qual è l'obiettivo a medio termine?**

«Fornire una vettura a Chicherit un mezzo competitiva e che gli possa permettere di lottare per il titolo già nel 2018. C'è tanto lavoro da fare, ma il nostro obiettivo è solo uno: questo».

- **C'è una partnership ufficiale con Renault?**

«È una domanda alla quale non posso rispondere, perché di tutta la parte commerciale si sta occupando il management di Chicherit». ●



SEMPRE PIÙ CASE NEL RALLYCROSS

Tutte pazze per il Wrx

«È il campionato che sta crescendo più velocemente nel motorsport». Parole di David Richards, patron di Prodrive, a margine della presentazione del programma Chicherit-Mégane SuperCar. Dal primo anno del Wrx, il 2014, in cui Solberg vinse abbastanza facilmente il titolo, sono arrivati ben 4 costruttori: Peugeot, Volkswagen, Audi e Ford. Ora l'ingresso di Prodrive, che dà ancora maggior lustro alla serie. Dove vanno ricercate le ragioni del successo sempre crescente che questa specialità sta riscontrando?

Sicuramente nella sua spettacolarità, visto che nel Rallycross i contatti, i salti, i traversi e le sportellate sono all'ordine del giorno, e nel format che permette di avere un vincitore ogni volta che le vetture scendono in pista. Inoltre, il Rallycross è uno sport decisamente "telegenico", perché è facile trasmettere - anche in diretta - gare che si svolgono su tracciati che difficilmente superano i 2 km. Inoltre l'Img, promoter del World Rx, sta facendo un ottimo lavoro e dal 2018 saranno sede di gara veri e propri templi del Motorsport come Silverstone, Hockenheim e Barcellona.



di **Gianni Cogni**

foto Bettiol

Stavolta è scritto nero su bianco: chi vincerà nel Cir il monomarca Peugeot Competition 208 Top 2017 diventerà pilota ufficiale di Peugeot Italia nel 2018 e correrà con una 208 R2B: obiettivo sottinteso, vincere il Cir Junior. Senza se e senza ma. Un'operazione rivoluzionaria, visto che nella storia i precedenti del genere sono pochi e ormai lontani nel tempo, e che costituisce un netto passo avanti nella promozione dei giovani. Non solo, Peugeot Italia, immancabilmente in collaborazione con Pirelli, non s'è fermata lì, visto che il rilancio del monomarca del Leone passa anche attraverso una ghiottissima occasione pure per gli "over", con il Peugeot Competition 208 Rally, legato prevalentemente alla serie Irc e nel quale è in palio un 2018 con tante gomme a disposizione: addirittura 50 per il vincitore.

E per favorire le partecipazioni ci saranno anche premi gara sia nei rally Cir che in quelli Irc. Non solo, in Peugeot hanno deciso di riportare al centro della piazza il risultato complessivo del rally: punti in base all'effettiva posizione finale di categoria (con scaletta Fia da 25 punti a 1) con bonus per il risultato dell'eventuale tappa portata a termine in caso di ritiro.

Non bastasse, Carlo Leoni e soci propongono un altro paio di teatri di gara. Il primo è il Peugeot Competition Club, legato al Campionato Regionale: perché le amatissime 106 meritano ancora uno spazio nei campionati per i clienti sportivi. Infine c'è il premio di 5000 euro per chi dovesse portare punti per il titolo Costruttori a Peugeot nel Cir. Al momento il premio è garantito per i primi 4 rally della stagione ma a Milano confidano di estendere in breve la cosa a tutto il Tricolore.

Leoni e la logica evoluzione

Eugenio Franzetti è passato ad altro incarico nel Gruppo Psa (direzione commerciale Citroën) ed il ruolo di capo della comunicazione Psa l'ha rilevato Carlo Leoni, che a sua volta ha lasciato l'incarico di responsabile stampa del marchio Peugeot a Giulio Marc D'Alberon. Ed è proprio Carlo Leoni a spiegare la genesi dei nuovi trofei Peugeot...

«La 208 R2 - dice Leoni - è una vettura di straordinario successo, che ha monopolizzato la sua categoria. Così ci siamo detti: puntiamo sui nostri clienti sportivi ed offriamo loro qualcosa di speciale, nel Cir per i giovani, nell'Irc soprattutto per gli over. Da quando schieriamo una R2 ufficiale nel Cir Junior il pilota è sempre stato scelto: dal prossimo anno fine delle scelte a tavolino, e primo esempio di passaggio diretto da privato ad ufficiale solo per i meriti nel Peugeot Competition. E sarà un pilota ufficiale nel senso più pieno del termine: non gli faremo mancare niente. Vuol dire mettere sul tavolo sia un budget da almeno 10.000 euro che, soprattutto, la passione e l'impegno del team Peugeot Italia».

- E magari il vincitore potrebbe diventare l'erede di Paolo Andreucci...

«A guardare la carriera di Paolo, che ha trovato la strada per affermarsi proprio vincendo il Trofeo

LA 208 R2 REGINA DI CATEGORIA

La "piccola" di Casa Peugeot è diventata una sorta di passaggio obbligato per chi punta a fare carriera: in questa immagine l'esemplare di Marco Pollara, il giovane siciliano che lo scorso anno ha lottato sino all'ultima gara con Testa per aggiudicarsi il Cir Junior



Leone in p

PEUGEOT SCENDE IN CAMPO CON UNA RICCA SERIE DI INIZIATIVE DEDICATE AI SUOI TROFEISTI. A COMINCIARE DAL POSTO DA UFFICIALE PER IL CIR JUNIOR DEL 2018

Peugeot con la mitica Peugeot 309 Gti, o le storie di Del Zoppo, Aghini, Rossetti, ci potrebbe anche stare. Ma francamente oggi è uno sviluppo non contemplato: come minimo c'è di mezzo Paolo! E la sua inesauribile voglia di rally. E comunque la nostra missione per i giovani è dare loro una opportunità, stavolta eccezionale, non necessariamente creare loro una carriera».

- Notevole anche il premio per chi porta punti costruttori a Peugeot nel Cir...

«I nostri clienti sportivi meritano un riconoscimento. Dato che i budget non ci permettono di fare tutto quello che la passione vorrebbe, credo che in questo caso si tratti di una bella trovata per chi corre con le 208 R5 e le 207 S2000 (oltre che con la 208 R2), vetture per cui non possiamo allestire un trofeo specifico adeguato».

- Il Peugeot Competition 208 Rally ha una formula



alio

insolita, con 4 gare "titolari", quelle dell'Irc, e altri rally nazionali di Coppa Italia dai quali pesca- re ma scegliendo obbligatoriamente un pacchetto nord o un pacchetto sud...

«Anche in questo caso abbiamo cercato di agevolare i nostri piloti con qualche rally di "recupero" se dovesse andare male qualcosa nei rally Irc, che restano comunque l'elemento centrale della serie».

- **Siete pronti per la presentazione ufficiale dei programmi?**

«Appuntamento il primo marzo. L'ufficiale Junior 2017? In questo inizio anno c'è stato tanto da fare e non abbiamo ancora stabilito i dettagli».

- **Il candidato più forte sembra Marco Pollara...**

«Sicuramente è un'ipotesi consistente. L'anno prossimo non dovete più aspettare per il nome, visto che il Peugeot Competition 208 Top si chiuderà ad ottobre». ●

TUTTE LE REGOLE DEL GIOCO

Il monarca Peugeot Competition prevede tre serie distinte: 208 Top; 208 Rally; Club. A queste s'aggiunge il premio Best Peugeot Cir Costruttori.

PEUGEOT 208 TOP

È legato ai 6 rally del Cir Junior ed aperto alle 208 R2B gommate Pirelli, esclusi prioritari Fia e piloti ufficiali. Le candidature dei prioritari Aci Sport verranno vagliate per congruità con lo spirito del trofeo. Destinato ai giovani, anche se vi possono partecipare e concorrere ai premi di gara tutti. Ma il primo premio finale – pilota ufficiale Peugeot Italia con la 208 R2B nel 2018 - è riservato ai piloti nati a partire dal 1° gennaio 1992.

Calendario: lo stesso del Cir Junior.

Punteggi di gara: ai soli iscritti in base alla posizione nella classifica di classe R2B dell'intero rally secondo scaletta Fia (25-18-15-12-10-8-6-4-2-1). A chi porta a termine una sola tappa del rally, in base alla sua posizione fra i primi otto della classifica stralcio di classe della tappa conclusa, verrà riconosciuto il seguente punteggio: 12-9-7-6-5-4-3-2.

Punteggi utili: i 4 migliori risultati di gara.

Premi di gara: in denaro (3.000, 2.000, 1.000), ai primi tre iscritti al trofeo.

BEST PEUGEOT Cir Costruttori

Peugeot Italia mette in palio in ciascun rally del Cir un premio di 5000 euro che verrà riconosciuto al pilota – con esclusione degli ufficiali - che dovesse portare a Peugeot il maggior numero di punti utili per la classifica assoluta Costruttori del Cir. Il premio è per ora previsto per le prime 4 gare del (Ciocco, Sanremo, Targa Florio e Adriatico) e sarà riconosciuto indipendentemente dal modello utilizzato (208T16 R5, 207 S2000, 208 R2B).

PEUGEOT RALLY 208 R2

Pensato per gli "over" oltre che per gli "under", permetterà ai primi tre classificati di affrontare il 2018 con una dotazione completa di pneumatici Pirelli: il vincitore ne avrà a disposizione ben 50, ma ne riceveranno anche il secondo (20) ed il terzo (10) classificato.

Calendario: le quattro gare dell'Irc, abbinabili a scelta di ogni pilota ad uno dei due lotti (uno di gare al Nord ed uno di gare al Centro-Sud) aggiuntivi proposti.

Punteggi di gara: ai soli iscritti in base alla posizione nei primi 10 della classifica di classe R2B del rally secondo la seguente scaletta: 15-12-10-8-6-5-4-2-1.

Punteggi utili: i 4 migliori risultati di gara, con i due più alti ottenuti nelle gare dell'Irc (coeff.2). Gli altri due risultati a coeff.1 saranno i migliori ottenuti fra le altre gare dell'Irc e del girone aggiuntivo scelto. A completare il punteggio totale utile per la classifica finale, i punti ottenuti in tutte le Power Stage (3, 2, 1), una per ciascuno dei quattro rally dell'Irc.

Premi di gara: come previsti dall'Irc nelle proprie gare.

PEUGEOT CLUB

Aperto a tutti i modelli Peugeot da corsa (tranne le Wrc). Primo premio finale una Peugeot 208 Gti in comodato d'uso per un anno ma anche premi in denaro per chi conquista più punti nel corso della stagione, nell'ambito della propria classe e della propria zona del Campionato Regionale Aci Sport.

Calendario: tutti i rally valevoli per il Campionato Regionale Aci Sport che si disputeranno entro il 31 ottobre 2017.

Punteggi di gara e zone: quelli previsti dal Campionato Regionale Aci Sport
Classifica finale: verrà stabilita secondo i criteri e le suddivisioni previsti dal Campionato Regionale Aci Sport con unica eccezione il numero massimo di risultati utili fissato per il Peugeot Competition Club in 4.

CARATTERISTICHE COMUNI

Obblighi: impiego di pneumatici Pirelli, esposizione dei logo degli sponsor del Peugeot Competition (che ha iscrizione gratuita).

Sarà a cura del pilota acquistare la tuta Peugeot Sparco specifica per i trofeisti, venduta ad un prezzo particolare.

ASTIER DA WRC3

Il 25enne francese Raphael Astier sarà al via in cinque prove del Wrc3, a cominciare dal Tour de Corse, sulla Peugeot 208 R2 Orea. Che al Rally di Montecarlo ha portato al 19esimo posto, primo del Wrc3.

SPORT E MOTORI

Gran festa e bei nomi del rallismo di qualche anno fa all'Auto Expo di Pistoia per la celebrazione del quarantennale del rally Città di Prato e dei campioni della scuderia Sport e Motori di Riccardo Baccetti e Marco Tulini. Tra i presenti Andrea Aghini e Nicola Larini. Premiati tutti i vincitori del Rally di Prato, a partire da Casarotto, primo nel 1977, per arrivare a Grassini, Ciuffi, Gasperetti, Rovatti, alla presenza di tanti big del passato, tra i quali i fratelli Boretti, Tiziano Chiti, Stefano Milanese, Roberto Rosati, Giovanni Matteini, Alessandro Gori, Guarducci.

AREZZO STORICO

L'Historic Rally Vallate Aretine è stato confermato nel calendario del Tricolore Rally Autostoriche, del quale aprirà le ostilità il 10-11 marzo. Arezzo e la sua storica piazza Grande saranno di nuovo cuore dell'evento, che si dipanerà sulle speciali di Ornina, Talla, Portole e Rassinata.

FERRAROTTI IN R5

Ivan Ferrarotti, Campione Italiano 2Rm, affronterà il prossimo Tricolore al volante di una vettura a trazione integrale. Per farlo Ferrarotti ha scelto di rimanere fedele ai colori della Gima, dove è in arrivo una Ford Fiesta R5 dotata degli ultimi aggiornamenti, e alle coperture Michelin.

CANZIAN DA CLIO R3T

Dopo essersi aggiudicato la prima edizione del Trofeo Twingo R1, Riccardo Canzian è pronto a un importante salto di categoria. Il giovane pilota di Broni ha infatti deciso di prendere parte al Trofeo Renault Clio R3T, nell'ambito del Campionato Italiano. Come compagno di squadra alla Gima, Canzian troverà Gilardoni, intenzionato a capitalizzare l'esperienza del 2016.



DIVENTA UFFICIALE IL TRACCIATO ANTICIPATO DA AS

Sardegna su tre tappe

Come anticipato da AS, il percorso del Rally Italia Sardegna 2017 sarà articolato su tre tappe e composto da 19 prove speciali, per un totale di 321 km cronometrati. Confermata per il quarto anno consecutivo la location di Alghero, con il tracciato che non si discosta molto da quello dello scorso anno presentando però la novità della sosta ad Olbia - molo Brin - nella serata di giovedì 8 giugno dopo la super speciale di Ittiri. La prima tappa prevede, venerdì 9 giugno, 8 prove (4 ripetute), con i cronometri di Terranova, Monte Olia, Tula e Tergu-Osilo, per un totale di 131,82 km cronometrati. La seconda frazione, sabato 10, è più lunga con i suoi 145,20 km cronometrati e prevede le speciali ripetute di Coiluna-Loelle, Monti di Alà, e Monte Lerno. Domenica 11 tappa finale di 42,04 km e 4 speciali: due passaggi sulla prova di Cala Flumini e due in quella di Sassari-Argentiera (km 6,96), power stage conclusiva.

PARTENZA PER IL TRICOLORE A FORTE DEI MARMI IL 16 MARZO

Il Ciocco festeggia 40 edizioni

In programma dal 16 al 19 marzo la 40esima edizione del Rally del Ciocco. La gara, nata nel 1976 grazie a Guelfo Marcucci e Siro Pietro Quaroni, ripropone le caratteristiche delle ultime stagioni, a iniziare dalla partenza e dalla prova spettacolo a Forte dei Marmi. Il format è quello imposto dalle re-

gole per il Cir, con due tappe da quasi 90 km di speciali. Il sabato partenza alle 6 e arrivo alle 22, dopo 12 prove. Il giorno dopo partenza alle 8 e arrivo alle 15.30. Oltre 180 i km cronometrati, secondo la nuova normativa Acisport che ha aumentato la lunghezza delle prove. Info su www.cioccorally.it

LONGHI, VALSECCHI, PEDRETTI, ANDOLFI E TANTI BIG AL VIA

Franciacorta va

Apertura stagionale a Franciacorta, dov'è in programma il 1° Rally Circuit "Daniel Bonara" che presenta un elenco di 60 iscritti, con nomi di grande interesse. A cominciare dal debutto assoluto di Massimo Pedretti, quattro volte campione europeo con le lancia storiche, al volante della Hyundai i20 Wrc che avrà a disposizione nel CiWrc. A seguire spicca poi la presenza di Davide Valsecchi, insieme a Tommaso Palarri su una Mini Cooper R1 della Elite Motorsport. Con il numero uno l'esperto ex-campione italiano rally Piero Longhi, in gara sulla Ford Fiesta Wrc della Twister, e con il numero 2 il bresciano Felice Ducoli con una Ford Focus della DP Autosport. E non è finita. In gara a Franciacorta ci saranno anche Fabio Andolfi con la 124 Abarth e Alfonso Di Benedetto, ultimo vincitore della gara, al via con una Ford Fiesta del team Project Team. E le sorprese non sono ancora finite, perché all'ultimo momento potrebbe essere al via anche un pilota che ha corso in Formula 1 e nei rally e non è finlandese...

PRONTO IL PERCORSO DI GARA

15 speciali all'Adriatico

Nove prove il giorno uno - inclusa una speciale spettacolo - e sei nella seconda tappa. Sono questi, in estrema sintesi, i numeri del Rally Adriatico 2017. La quarta gara del Tricolore, che è anche secondo atto del Campionato Italiano Terra, inizia a prendere forma sulla base del percorso e della logistica del passato, con gli sterrati attorno a Cingoli e il parco assistenza a Jesi.

OLTRE 100MILA EURO IN PALIO

Trofei Suzuki ricchi premi

Il Trofeo Suzuki resta fedele all'impostazione degli ultimi anni, differenziando l'impegno per le Swift in configurazione R1B tra il Cir e il CiWrc. Il Rally Trophy segue il calendario del Campionato Italiano R1, con 7 appuntamenti divisi su 2 tappe, mentre la Rally Cup trova casa nel CiWrc e prevede 6 gare. L'iscrizione alla serie costa 500 per i piloti che hanno già disputato il Trofeo e 800 per quelli nuovi, mentre resta gratuita per i navigatori. Il montepremi passa i 100.000 euro e sono previste classifiche anche per i navigatori e per i piloti nati dopo il 1992.

OMOLOGATA IN CATEGORIA AP4

Murphy e la Holden Barina

Ancora una nuova vettura per la categoria AP4 in arrivo. Nel campionato della Nuova Zelanda sarà schierata quest'anno una Holden Barina (clone di Opel Corsa e Suzuki Swift) e verrà affidata a Greg Murphy, da oltre vent'anni pilota delle Holden turismo. Quattro esemplari della Holden Barina (sotto, foto Geoff Ridder) sono in costruzione e tre avranno un 1.6 litri turbo come previsto dalla categoria AP4, mentre una avrà un propulsore di cilindrata superiore.



UNA

.....
Melaverde
al mese

TI PORTA

nel buono

DEL

PAESE



DAL 18 FEBBRAIO, GLI ITINERARI GOLOSI
DI MELAVERDE SONO ANCHE IN EDICOLA.



NOVITÀ IN SUPER CUP

La Zerocinque Motorsport sarà presente quest'anno nel Trofeo Super Cup, per il quale ha già confermato la presenza di Andrea Formenton. Il 26enne milanese, alla sua prima stagione completa in una categoria Turismo, avrà a disposizione la Bmw 320 ex Alessandro Zanardi. Con la squadra sammarinese Formenton ha già svolto un primo test a Imola lo scorso settembre.

CORSO AC BOLOGNA

L'Automobile Club Bologna, in collaborazione con Formula Imola, ha organizzato un corso di qualificazione gratuito per commissari di percorso che si terrà dal 20 al 23 febbraio presso l'autodromo "Enzo e Dino Ferrari". Per iscriversi bisognerà inviare il modulo scaricabile sul sito internet www.bologna.aci.it, ed inviarlo entro il 18 febbraio.

CALADO IN BLANCPAIN

Sarà James Calado ad affiancare Giancarlo Fisichella e Marco Cioci sulla Ferrari 488 Gt3 del team Ferrari Kaspersky. Assieme ai due italiani, l'esperto pilota inglese prenderà parte alla Blancpain Gt Series, completando così un equipaggio Pro.

KODRI CON VSR

Dopo una prima stagione nelle ruote coperte, che lo ha visto chiudere quarto tra i Pro nel Lamborghini Super Trofeo Europa, il giovane croato Martin Kodri è pronto a fare il suo debutto nella classe Gt3. Sarà la Vincenzo Sospiri Racing a mettergli a disposizione una Lamborghini Huracán per la Blancpain Gt Series Asia, il nuovo campionato che prenderà il via ad aprile da Sepang.

ACI SPORT PREMIA

Si svolgerà sabato 18 febbraio a Bologna, nel palazzo dei Congressi antistante il quartiere fieristico, la premiazione di Acì Sport di tutti i vincitori 2016 di classe e dei trofei delle varie discipline. La cerimonia si svolgerà a completamento della "Festa dei Campioni" che si è svolta a Caserta due settimane fa.



RACCOGLIE IL TESTIMONE DA ZONZINI

Fams: Valli presidente

È Paolo Valli (sopra) il nuovo presidente della Federazione Auto Motoristica Sammarinese, che al termine del quadriennio del consiglio direttivo Fams raccoglie il testimone da Giovanni Zonzini. Ad affiancarlo per i prossimi quattro anni in veste di consiglieri, sono stati confermati il vice-presidente Christian Montanari, il tesoriere Humbert Benedettini e il segretario generale Floriano Broccoli, oltre a Marco Vicini, Mattia Muccioli e Michele Trevisan, questi ultimi nuove nomine a completamento delle sei cariche. Tra gli impegni presi da Valli fin da quest'anno (che segna il 50° anniversario della Federazione), ci sono nuovi progetti con le scuole di kart e inedite iniziative che riguarderanno il settore dei rally. La Fams è inoltre già al lavoro per la 45ª edizione del San Marino Rally.

L'EX F.1 CON LA HURACÁN DELLA FFF

Gt Open per Tonio Liuzzi

Programmi europei, quest'anno, per Vitantonio Liuzzi. L'ex pilota di F.1 dividerà con il gentleman giapponese Hiroshi Hamaguchi una Lamborghini Huracán Gt3 del team Fff Racing nell'International Gt Open, ricomponendo lo stesso equipaggio che aveva preso parte nel 2015 al campionato Gt Asia. Nella serie di Jesús

Pareja, l'italiano aveva fatto già un'apparizione lo scorso anno a Le Castellet, per l'occasione in coppia con il cognato Andrea Caldarelli, il quale continuerà ad alternare il proprio impegno di pilota ufficiale Toyota-Lexus nel Super Gt con quello che lo vede coinvolto come team principal della squadra cinese.

UNA MERCEDES PER LA SQUADRA BRESCIANA

Krypton con Amg

La Krypton Motorsport si lega al marchio Mercedes, diventando il nuovo team Amg Customer Sports. Ancora al vaglio i programmi della squadra bresciana, che disporrà di una Mercedes Amg-Gt3. Tra le ipotesi c'è anche quella del Campionato Italiano Gran Turismo, in cui la formazione guidata da Stefano Pezzucchi è ormai presente da alcune stagioni. L'eventuale debutto della vettura della Casa di Stoccarda innalzerebbe ulteriormente il livello della serie tricolore, sempre più seguito con attenzione dai vari costruttori, specialmente per ciò che riguarda la classe Super Gt3.



IN AZIONE A FRANCIACORTA

Valsecchi fa il rallista

Ci sarà anche Davide Valsecchi al 1° Rally Circuit "Daniel Bonara", in programma a Franciacorta dal 17 al 19 febbraio. Il campione 2012 della Gp2 Series guiderà una delle Mini Cooper R1 della Elite Motorsport in equipaggio con Tommaso Paleasi. Con un'identica vettura, schierata sempre dalla squadra bresciana, si presenterà al via anche Lorenzo Zanetti; il centauro di Superbike e Supersport, che quest'anno tornerà in sella a una Ducati, per l'occasione sarà navigato dal padre Massimiliano.

BLANCPAIN GT

Tris tricolore per Ombra

Sarà un equipaggio Pro tutto tricolore, quello con cui la Ombra Racing prenderà parte per il secondo anno consecutivo alla Blancpain Gt Series Endurance Cup. La squadra bergamasca ha ufficializzato i nomi di Michele Beretta (campione 2016 della Silver Cup), l'esperto Andrea Piccini e Stefano Gattuso, quest'ultimo in arrivo dall'Italiano Gran Turismo in cui ha conquistato il titolo due anni fa. Per loro il team, guidato da Davide Mazzoleni, metterà a disposizione una Lamborghini Huracán Gt3.

PIQUET JR. SECONDO

A Randle il titolo Trs

Thomas Randle è il primo australiano a conquistare il titolo della Toyota Racing Series. Il pilota del team Victory Motor Racing, lo scorso anno protagonista nella F3 inglese, si è laureato campione in occasione del quinto ed ultimo appuntamento della categoria a ruote scoperte neozelandese. Con il terzo posto di Gara-3 a Manfeild, il canguro arriva ad un totale di due vittorie e sette podi al proprio attivo.

A dividersi i successi sono stati il figlio d'arte Pedro Piquet (che ha concluso secondo in campionato, staccato di soli 5 punti), il 16enne olandese Richard Verschoor e l'indiano Jehan Daruvala.



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Antonelli-Roda; 2. Ghorpade-Bartholomeow. Gara-2: 1. Breukers-Jeffries; 2. Antonelli-Roda.

Le classifiche complete sono riportate a pag. 80

Italia alla grande

MARCO ANTONELLI E GIANLUCA RODA LA COPPIA PIÙ FORTE A YAS MARINA, MA GDL RACING È ALTRETTANTO PROTAGONISTA

ABU DHABI - Ha preso ufficialmente il via il Lamborghini Super Trofeo Middle East. La nuova categoria promossa e organizzata dalla casa di Sant'Agata Bolognese punta a replicare il successo raccolto negli anni con le analoghe serie di scena in America, Asia ed ovviamente Europa. Con quindici vetture al via del pri-

mo round, già in viaggio verso Dubai per il secondo appuntamento stagionale, il parco partenti si è dimostrato estremamente eterogeneo dando vita a gare movimentate e divertenti. Sin dalle qualifiche Gdl Racing ha dettato il ritmo con Axcil Jeffries e Rik Breukers che avevano conquistato la partenza al palo in entrambe le gare. Nel-

la scenografica corsa del venerdì tuttavia, disputatasi con la spettacolare luce artificiale dell'impianto degli Emirati, Jeffries è stato colpito al via, finendo in testacoda e ritirandosi, mentre Costantino Bertuzzi prendeva la leadership, ma la safety-car neutralizzava la corsa.

Alla ripartenza l'altra vettura di Gdl si è così dovuta guardare dal ritorno della coppia Fff Racing, che con Richard Goddard e Jack Bartholomeow hanno preso la leadership al quinto passaggio. Con l'apertura della finestra per il pit-stop nel corso dell'ottava tornata, Davide Roda è stato il primo ad entrare ai box cedendo il volante a Marco Antonelli, impegnato nella doppia veste di team manager e pilota, il quale approfitta della pista libera per chiudere il gap coi rivali e ritrovarsi davanti a tutti una volta concluso il valzer dei pit. Con in vettura rispettivamente Carrie Schreiner e Parth Ghorpade nella seconda parte, Fff rischiava di perdere il podio assoluto, ma grazie ad una bandiera rossa esposta al sedicesimo passaggio, con undici minuti rimanenti sul cronometro, la direzione gara ha neutralizzato la corsa.

La compagine cinese diretta da Andrea Caldarelli ha conquistato la doppietta nella classifica Pro, mentre la vittoria assoluta è andata ad Antonelli-Roda, coppia Am che ha primeggiato sulla concorrenza.

Grazie anche al secondo posto ottenuto in gara-2, il duo italiano si conferma una delle accoppiate più temibili perché solo Breukers-Jeffries, questa volta autori di una corsa regolare e senza imprevisti, sono riusciti a sopravanzarli nel corso del pit-stop, conquistando la loro prima affermazione.

La compagine di Gianluca De Lorenzi ha potuto anche festeggiare il terzo gradino del podio assoluto del sabato, con Farmer-Bertuzzi, trionfatori in Pro-Am.

Antonio Caruccio



LO SPETTACOLO DI ABU DHABI

In alto la vittoria di Antonelli-Roda in gara-1, e sopra la Gdl Racing in testa in gara-2. A sinistra la coppia Bertuzzi-Farmer

Fioravanti

la sorpresa

DOPO TRE STAGIONI DI EUROFORMULA, DAMIANO HA COLPITO TUTTI NEI TEST DI FINE 2016 DELLA FORMULA V8 3.5 E PUNTA A FARE UN SALTO CHE STUPISCA ANCORA DI PIÙ

di Massimo Costa

Per Damiano Fioravanti è giunto il momento di fare sul serio. Quest'anno il 20enne romano debutterà nella World Series Formula V8 3.5 e sarà uno dei pochissimi piloti italiani a cimentarsi in categorie di alto livello nel motorsport internazionale. Fioravanti ha vissuto una dura gavetta nella Euroformula Open, prima con Corbetta, poi con Rp Motorsport, ottenendo nel 2016 il miglior piazzamento finale in campionato: quinta posizione. Ragazzo dai modi gentili, apparentemente timido, Damiano lo scorso novembre non ha resistito alla tentazione di salire sulla Dallara 3.5 che in alcuni appuntamenti aveva affiancato in pista la Euroformula e che la stessa Rp schierava nel campionato organizzato da Rpm. Il passo è stato breve e Fioravanti ha partecipato ai test post campionato di Barcellona e Jerez, ottenendo sorprendenti risultati, trovandosi più a suo agio con i 530 cavalli del motore V8 Gibson che con i 250 del Toyota F.3. Divenuto in fretta uno dei protagonisti assoluti dei test, Fioravanti si è fatto venire l'appetito e così ha trovato l'accordo con Fabio Pampado per tentare questa nuova avventura, divenendo l'unico giovane italiano a cimentarsi nella 3.5: «Per il 2017, dopo tre stagioni complete di Euroformula Open, più una disputata a metà, l'obiettivo era di salire di categoria. C'era qualche possibilità di provare a entrare nel mondo delle Gran Turismo, ma ho pensato che era troppo presto e volevo giocarmi ancora qualche carta con le monoposto. La Gp2 era un salto troppo grande dal punto di vista economico, la Gp3 non mi attirava più di tanto mentre mi attraeva tanto la Formula V8 3.5. La Rp Motorsport, la squadra per la quale ho corso nelle due precedenti annate, mi ha concesso l'occasione di partecipare ai test di fine 2016 ed è andata molto bene. A Barcellona ho girato un solo giorno perché il secondo si è rotto il motore, a Jerez ho perso mezza giornata perché avevo l'aereo. Sono comunque sempre stato molto veloce su entrambi i circuiti e così abbiamo deciso di provarci».

ERO UN PO' TIMOROSO PER LA GRANDE POTENZA E IL GRIP, E INVECE MI SONO TROVATO SUBITO BENE

DAMIANO FIORAVANTI

”

AMORE SBOCCIATO CON I TEST

Damiano ha scoperto la Formula V8 nei test invernali di Barcellona, quando è potuto salire sulla monoposto che anima la serie nata dalle ceneri della Wsr

- Sei stato la sorpresa dei test invernali, su questo non c'è dubbio...

«A dire la verità mi sono sorpreso anch'io (ride, ndr). Ero un po' timoroso all'inizio per via della grande potenza del motore e per il grip impressionante della Dallara 3.5. E invece, mi sono trovato subito bene. E così, con mio padre che si occupa della mia carriera e con lo staff della Rp, abbiamo preso la decisione di partecipare al campionato 2017. Sono molto contento perché il calendario è interessante, mondiale, con piste di assoluta qualità e poi saremo a fianco del Wec, quindi una vetrina decisamente importante. Tutto questo ha contribuito a scegliere la V8 3.5».

- Nel 2016 era tra i favoriti alla vittoria finale, ma qualcosa non ha fun-





NONO SOLO PILOTI, MA ANCHE SQUADRE IN ARRIVO NELLA SERIE

Il mercato è frizzante

Alfonso Celis e Diego Menchaca con Fortec, René Binder e Pietro Fittipaldi punte della Lotus, Matevos Isaakyan ed Egor Orudzhev nel team Avf campione 2016 (che potrebbe dar vita a una seconda squadra), Damiano Fioravanti al via con RP Motorsport e Giuseppe Cipriani (gentleman di 51 anni) che ci riprova con il proprio team Barone Rampante. Questa la situazione del mercato piloti al 5 febbraio, un mercato che rispetto al 2016 è ritenuto dagli stessi team principal più frizzante. L'affiancamento al Wec, circuiti di primo piano, trasferte extra europee (Austin, Mexico City, Sakhir), partner dal punto di vista economico pesante come la Dentsu Aegis che garantirà i costi per i lunghi viaggi sopra citati, sono il fiore all'occhiello dell'organizzatore Jaime Alguersuari senior. Anche se, inutile negarlo, ancora si fa fatica rispetto a quando la serie 3.5 era sotto l'ombrello di Renault. Tornando alle trattative in corso, resta da definire il secondo pilota Rp, si attendono gli annunci della formazione spagnola di Teo Martin, mentre la Arden avrebbe Yu Kanamaru, ma la sua partecipazione al campionato è in forse. Barone Rampante vuole schierare una seconda monoposto, mentre l'infaticabile Ivone Pinton ha iscritto la sua storica Durango e si è messo alla ricerca dei piloti. È in ballo anche la presenza della Comtec.

zionato ed hai terminato quinto. Cosa è successo?

«Mi sono sfuggite un po' di occasioni, ho fatto qualche errore e così ho perso il contatto con i primi della classifica generale. Ma tutto sommato non è stata un'annata negativa avendo ottenuto quattro podi e una pole. Certo è mancata la vittoria che invece era arrivata nel 2015».

- Sei arrivato fin qui facendo tutto in "casa"?

«Sì, non ho manager o coach o preparatori atletici personali. Come detto, mio padre si occupa di tutta la parte contrattuale, degli sponsor, dei contatti con le squadre. E in palestra seguo un programma di preparazione fisica scritto per me. Tutto qua».

- Ti spaventa affrontare circuiti come Austin, Mexico City, Bahrain, che non hai mai visto?

«Sarà così un po' per tutti, certamente sarà un problema, ma la motivazione è talmente alta che

← non mi spaventa nulla. Il primo anno sarà dedicato all'accumulare esperienza. Cercherò di essere costante, di concludere le gare regolarmente in zona punti e se c'è l'occasione, non mi farò sfuggire un bel risultato. Poi, punto a una seconda stagione di alto livello».

- Lo scorso anno vi erano una quindicina di piloti nella serie. Cosa ti aspetti per il 2017?

«Vedo che il mercato piloti è abbastanza in movimento e l'obiettivo è quello di avere sedici macchine. Se poi ce ne saranno di più, sarà eccezionale. Penso che per il campionato sarà importante avere un 2017 di consolidamento in un paddock notevole come quello del Wec. Dopo di che, dimostrato il valore indubbio della serie, nel 2018 dovrebbe verificarsi una crescita».

- Oltre alle corse, frequenti l'Università...

«Sono iscritto alla facoltà di ingegneria energetica».

- Allora ti stai preparando per la Formula E?

«Potrebbe essere un'idea...». ●

Italia e V8 3.5 amore mai nato

NELLE QUINDICI STAGIONI DI STORIA DELLA SERIE, SEMPRE POCHI SONO STATI I PILOTI DEL NOSTRO PAESE IN GRIGLIA DI PARTENZA

Saranno due gli italiani nella Formula 3.5, Fioravanti e il gentleman Cipriani. Il rapporto tra i nostri piloti e la serie nata nel 2002 per volontà di Alguersuari (poi passata in mano a Renault dal 2005 al 2015, e quindi tornata ad essere organizzata dalla spagnola Rpm di Alguersuari), non è mai stato troppo produttivo. Rispetto ad altri Paesi europei, la presenza del tricolore è sempre stata piuttosto scarsa. Nel 2016, oltre a Cipriani ha fatto una sola apparizione a Spielberg Bonanomi, un gradito ritorno alle formule dopo anni di Gt e LmP1. Zero italiani nel 2015, il 2014 ha visto la presenza di Ghiotto mentre Roda ha corso la sola gara di Montecarlo. Nel 2013, il bilancio è stato salvato da Agostini, anche se al via nella sola tappa di Spielberg. Il 2012 ha visto la presenza fissa di Ghirelli, Venturini ha partecipato a quattro eventi, Zampieri a uno come Rigon. Ma Zampieri aveva disputato al completo le stagioni 2010 e 2011. Nel 2010, anche la presenza completa di Leo che già aveva corso tutta la stagione 2009 assieme a Di Sabatino. Il pescarese aveva gareggiato nel 2008 trovando Bonanomi e, in due eventi, Nocera. Nel 2007, ancora Di Sabatino e Bonanomi con l'aggiunta di Ciompi e Valsecchi. Di Sabatino aveva preso il via anche nel 2006, la seconda parte della stagione, mentre Bonetti lo si era visto nella prima fase di campionato come Meneghello e Toccacelo. Per due volte anche Bonanomi. Tutto il 2006 lo hanno invece disputato Montanari (sammarinese) e Valsecchi. Nel 2005, primo anno di Renault, Montanari era iscritto per tutto l'anno come Bellarosa. Meneghello ha saltato due tappe, Toccacelo ha corso metà stagione, Rigon, Pellegrino e Monfardini si sono concessi una breve apparizione. Il 2004 ha visto Ricci e Tedeschi presenziare alla seconda parte di campionato. Poca roba nel 2003, una sola apparizione per Liuzzi e Toccacelo, e nel 2002 col solo Bellarosa iscritto a due appuntamenti. ●

PRESA DI CONTATTO

Ecco Damiano nell'abitacolo della Dallara 3.5 della Rp Motorsport, e sotto in azione nei test di Jerez de la Frontera





Correre in pista spendendo poco

La passione per le gare non deve essere frenata dalle risorse economiche. Così gli studenti dell'Università Niccolò Cusano hanno creato il loro go kart

Quanti appassionati rimpiangono i tempi in cui non erano i soldi a creare un pilota? Tempi in cui il papà era meccanico gommista e manager; tempi in cui bastava un portapacchi per trasportare il go kart e non servivano enormi motorhome. In molti ci lamentiamo dei costi – esorbitanti – che allontanano i ragazzi da questo stupendo sport. Così ho deciso di creare la soluzione a tutti questi problemi. Mi chiamo Edoardo Bachis, 21 anni, studente di ingegneria meccanica presso l'Unicusano e ho ideato il progetto Unicusano Kart. Un go kart su telaio 125cc classico ma con un motore inedito, un 185cc 4 marce che equipaggia oggi le pit bike, le moto che stanno ridando slancio al mondo racing su due ruote. Il motore è un 4 tempi dai costi più contenuti possibili, eroga 18 cavalli ma con un range di

coppia più ampio di un classico due tempi. Il progetto ha un obiettivo ben preciso, progettare e mettere in pista un kart accessibile a tutti, veloce ma anche affidabile. L'intero progetto è finanziato dall'Università Niccolò Cusano di Roma, ed è seguito dal professore di meccanica Oliviero Giannini. Si tratta di un vero prototipo, la scelta di motore e telaio ha richiesto diversi mesi e in questi giorni è iniziata la costruzione presso il laboratorio dell'Università a Roma, l'Unicusano Lab. Non si tratta solamente di adattare il telaio per ospitare il motore, l'intero prototipo è oggetto di progettazione dei ragazzi di ingegneria meccanica. Vengono effettuati calcoli per ottenere il perfetto bilanciamento del peso, lo stress meccanico di ogni componente e persino l'analisi termica. Questo permette agli studenti del team Luca Aveni, Fabio

Del Duchetto ed Eleonora Massacci di mettere in pratica tutte le nozioni di teoria apprese a lezione. Il kart inoltre è oggetto di lezioni e attività didattiche per tutti gli studenti della Cusano. Un progetto ambizioso e complesso che vuole però porsi come il nuovo entry level per tutti i ragazzi che vogliono correre in pista, sia in modo amatoriale che agonistico. La nostra passione per i motori non deve essere frenata dalle risorse economiche, bisogna rivedere il mondo del motorsport per renderlo più accessibile. L'Unicusano Kart è solo il primo di tanti progetti dell'Unicusano nel campo degli sport in pista. Bisogna costruire il futuro dell'automobilismo, altrimenti rimpiangeremo per sempre il passato.

Mitjet alza l'asticella

TERZA STAGIONE PER IL CAMPIONATO SILHOUETTE, CHE ANDRÀ AD AFFIANCARE L'ITALIANO GT E PUNTA A DIVENTARNE IL COLLEGAMENTO CON IL KARTING

di **Dario Lucchese**

La Mitjet Italian Series giunge quest'anno alla sua terza stagione con due importanti novità. La prima è quella dell'inedito contesto degli Aci Racing Weekend: cinque appuntamenti si svolgeranno negli stessi fine settimana del Campionato Italiano Gran Turismo ed uno in "abbinamento" con la F4 tricolore. Poi c'è l'inserimento di un montepremi del valore complessivo di oltre 30.000 euro, con il contributo dei partner Brm, Garmin e Yokohama. Per il resto, la serie organizzata dalla Mq Corse e riservata alle silhouette, equipaggiate da un motore

2 litri da 220 Cv preparato dalla francese Tork Engineering, riconferma in linea di massima lo stesso format di successo delle due precedenti edizioni. Parliamo dunque di quattro gare della durata di 20' più un giro per ciascuno dei sei round in calendario, con la classica suddivisione tra Piloti B (quelli

più veloci) e Piloti A. Uno dei punti di forza del campionato è proprio il fatto di consentire ai team che vi prendono parte un impegno "full time" nell'ambito dello stesso weekend, che include anche una sessione di 55' di prove libere e due turni di qualifica da un quarto d'ora ciascuno. La vettura è identica a quella impiegata nel precedente biennio. Parola d'ordine: affidabilità. La Mitjet, per le proprie caratteristiche intrinseche (telaio a tubi, motore centrale anteriore, gomme rigorosamente stradali Yokoha-



LA VETTURA CHE ANIMA LA STAGIONE

La silhouette utilizzata nella Mitjet vista da vicino, sotto, e nei suoi particolari come il telaio in tubi ed il motore centrale anteriore, in alto, e le gomme stradali Yokohama, sopra

ma da 18" ed un peso a vuoto di 780 kg), può essere considerata un passaggio equilibrato tra il kart e le ruote coperte.

Lo scorso anno lo hanno dimostrato in tanti. Tra i vari nomi spiccano quelli dell'under 20 Cosimo Papi, che in equipaggio con il più esperto Davide Di Benedetto ha conquistato il titolo assoluto e quello dei Piloti A; proseguendo con il diciottenne Matteo Gonfiantini, Michele Malucelli e Francesco Massimo De Luca, quest'ultimo alla sua prima stagione



SFIDA SU 6 ROUND

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

ECCO LA MITJET V6 ST PER IL TRICOLORE GT





LOTTA IN PISTA

Sopra, la partenza di una delle quattro gare al Mugello della scorsa stagione. Tante vetture al via, grazie ad un budget a stagione molto limitato

ENDURANCE RACES 4 HOURS

2 aprile Spa

10 dicembre Franciacorta

completa in auto. Un altro aspetto, su cui si punta molto, è quello della sinergia con gli altri campionati internazionali. Da quest'anno, oltre che in Francia, Russia e Stati Uniti, la serie approderà anche in Germania. Dopo il positivo debutto della 4 Ore di Franciacorta, che si è disputata lo scorso dicembre, si è inoltre pensato di istituire un programma di gare endurance extra, con una tappa sul tracciato di Spa-Francorchamps a inizio aprile (dove sono attesi al via anche i protagonisti degli altri campionati nazionale) e la chiusura ancora a Franciacorta il 10 dicembre.

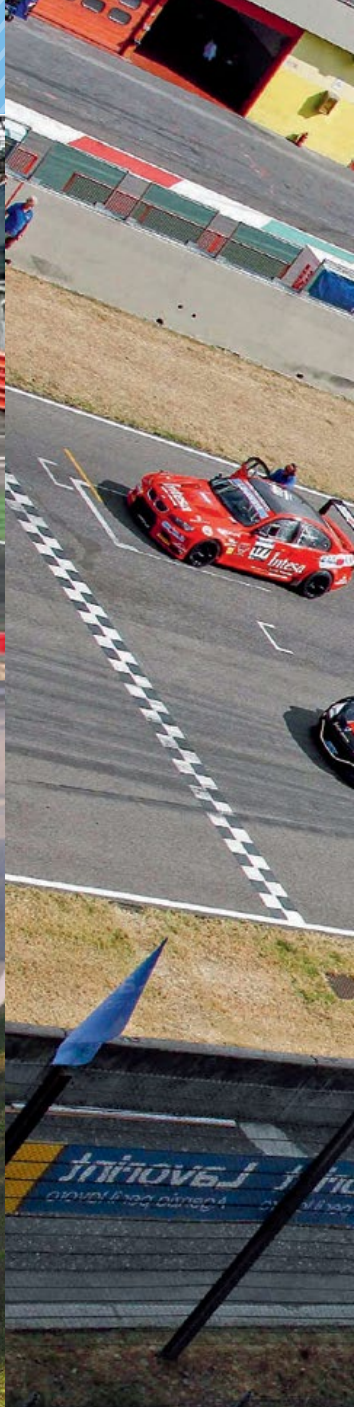
Ma tornando al campionato Mitjet, è stata ufficializzata anche la diretta televisiva in streaming sul canale YouTube ufficiale, mentre si sta lavorando su una serie di iniziative legate ai social. Per quanto riguarda il budget, il costo stimato di una stagione si aggira tra i 35.000 e 40.000 euro a pilota. Una formula che in ogni caso sta dando prova di attirare sempre nuove realtà. Tra le prime novità per la stagione, che partirà da Imola a fine aprile, ci sono quelle di Besa Racing, Cram Motorsport e Scuderia Giudici; nomi importanti, che arricchiranno ulteriormente un panorama particolarmente vario e di alto livello.

C'E ANCHE LA MITJET V6 ST

Ecco lo step successivo

Novità per il 2017 è il debutto della Mitjet V6 St, ovvero un'evoluzione estrema della vettura utilizzata nel campionato tricolore. Dotata di un motore 3.5 litri V6 Nismo da circa 340 Cv, trazione posteriore e pneumatici di tipo slick (esiste sia la versione con il cambio a leva tradizionale, che quella con il sequenziale) questo esemplare verrà impiegato nella classe Gt Cup del Campionato Italiano Gran Turismo, nel quale costituirà a tutti gli effetti una "new entry". Tra le squadre che la porteranno in pista ci sarà il Team Malucelli, che vi ha già svolto di recente un test, lo scorso dicembre, a Vallelunga con Francesco Massimo De Luca e Michele Malucelli, due dei protagonisti della stagione 2016 della Mitjet Italian Series. L'esordio della "SuperTurismo" è da intendersi nell'ottica di una continuità, dando la possibilità a chi riesce a farsi strada nel campionato 2 litri della Motorquality di potere in seguito ambire ad un passaggio di categoria, pur rimanendo sempre nella stessa famiglia Mitjet. ●





Turismo di nuovo di moda

LE CORSE A RUOTE COPERTE CONTINUANO AD ATTIRARE PILOTI IN ITALIA, E ALL'ITALIANO TURISMO SI AFFIANCANO LA COPPA ITALIA ED IL TROFEO SUPER CUP. UN MONDO TUTTO DA RISCOPRIRE

di [Dario Lucchese](#)



Sulla scia del glorioso Civt, che fino agli Anni '90 faceva registrare il tutto completo con schieramenti affollati e la presenza delle casse ufficiali, i campionati Turismo in Italia hanno subito una continua metamorfosi. Dal successo della serie di mini durata (leggasi il Cite, che ha concluso il proprio ciclo di vita nel 2015) a quello del Driver's Trophy, che ammetteva un po' tutte le tipologie di vetture, fino ai giorni nostri: cambiano i campionati di riferimento, ma la categoria continua ad essere "trend". Certo, non ci sono più i numeri di una volta, si potrebbe dire; conseguenza inevitabile di un'offerta sempre più larga nel contesto delle varie categorie a ruote coperte. Poi c'è la crisi, un coinvolgimento minore dei costruttori, mancano i montepremi. Eppure in tanti continuano (giustamente) a parlare di rilancio. A portare una ventata di novità nel panorama internazionale delle ruote coperte è stato Marcello Lotti, che si è recentemente in-

CAMPIONATI DIVERSI. GRIGLIE PIENE

Sopra, il rettilineo di partenza del Mugello con le vetture della Coppa Italia pronte prima del via. Nell'altra pagina, in alto, il Campionato Italiano Turismo a Monza e, in basso, la Super Cup in azione a Misano

ventato il Tcr: un campionato di alto livello, ma con dei costi relativamente contenuti e soprattutto in sinergia con le varie serie nazionali. L'idea è piaciuta, tanto da istituire un vero e proprio Campionato Italiano Turismo Tcr, con tutte le "variabili" possibili che, nella fattispecie, prendono i nomi di Tct e Tcs, quest'ultimo riservato alle vetture di più stretta derivazione di serie. Da parte sua, il Gruppo Peroni Race, a cui va anche riconosciuto il merito di avere ridato verve alla categoria qualche anno fa con il Tricolore Endurance, rilancia con la Coppa Italia Turismo: una serie aperta a "tutti", che dallo scorso anno tiene in disparte le Gt con un proprio schieramento, allargando l'offerta e introducendo un numero svariato di classi. Nato nel 2015, il Trofeo Super Cup si propone infine come un campionato "low cost", con una formula interessante e un calendario adesso abbinato ai weekend targati Acì Sport.

CAMPIONATO ITALIANO TURISMO

Obiettivo conferma per Tcr e Tcs

Il Campionato Italiano Tcr giunge quest'anno alla sua seconda edizione, allineandosi sempre di più con l'analoga serie internazionale. Tra le varie novità, quella di uno schieramento a se stante (Tcs e Tct seguiranno la propria strada) e l'introduzione degli handicap peso, che segue in tutto e per tutto il regolamento della categoria di Marcello Lotti. Il Tcr tricolore completa pertanto un processo di crescita, acquisendo una sua identità e attirando sempre più l'interesse delle varie case. Oltre a quelli di Honda e Seat, nel 2017 si dovrebbe aggiungere anche il nome di Audi, con il debutto imminente delle nuove Rs3 Lms, dando pertanto vita ad un interessante confronto sul piano tecnico. Ammesse al via le vetture 2000 turbo confacenti al regolamento tecnico del campionato internazionale a cui si ispira e con il quale condividerà anche altri aspetti; da una meticolosa gestione delle verifiche, con una formazione ad hoc dei commissari preposti, finanche al software di controllo delle centraline. Per il secondo anno è stata inoltre definita la monogomma Hankook. Sette gli appuntamenti del calendario, ciascuno di essi articolati su due gare di 25'. L'ultimo, a Monza, precederà di una sola settimana il Tcr Trophy Europe che si disputerà in prova unica sul circuito di Adria e sarà riservato ai soli conduitori classificati nei vari campionati nazionali. Tra le prime conferme per la serie tricolore, spicca quella di Nicola Baldan. Il veneto, reduce dalla conquista del titolo della Seat Leon Cup Italia, guiderà una vettura della casa spagnola schierata dalla Pit Lane Competizioni. Nella stessa griglia saranno presenti le vetture

CAMPIONATO ITALIANO TURISMO TCR	
30 aprile	Imola
4 giugno	Misano
18 giugno	Monza
23 luglio	da definire
24 settembre	Vallelunga
8 ottobre	Mugello
22 ottobre	Monza

Tct, ovvero le Tcr che non hanno un'omologazione internazionale e tra cui spiccano le Giulietta e le Peugeot 308 derivate dal trofeo. Costo di una stagione nel Tcr Italia: intorno ai 130.000 euro. Differente il concetto del Campionato Italiano Turismo Tcs, che fino allo scorso anno condivideva lo schieramento con il Tcr e che è riservato alle vetture più strettamente derivate dalla serie. Sei i round in programma (12 gare in totale), e quattro le classi ammesse al via. Si parte dalla 1.4 turbo che vedrà sicuramente protagoniste le Abarth 595 OT di derivazione trofeo e le Alfa Romeo Mito, per salire alla 1.6 in cui dovrebbe fare il proprio ritorno la Peugeot 308 Gti Mi. Per proseguire con la 1.8, terreno di confronto tra Alfa Romeo Giulietta Qv e Seat Ibiza Cupra e la 2 litri, in cui si attende una cospicua partecipazione delle Honda Civic Type-R e delle Leon Cupra ST da oltre 300 Cv, che daranno vita al monomarca monogesito da Seat Motorsport Italia che si svolgerà interno del campionato stesso. Il budget



C'È UNA CATEGORIA PER TUTTI

A seconda delle necessità, ognuno può trovare il campionato più adatto per esprimersi tra la Super Cup, in alto, il CIT, sopra, o la Coppa Italia, a destra

CAMPIONATO ITALIANO TURISMO TCS	
7 maggio	Adria
4 giugno	Misano
25 giugno	Vallelunga
10 settembre	Imola
22 ottobre	Monza

richiesto per il Tcs Italia è inferiore ai 40.000 euro, senza considerare il fatto di potere dividere l'abitacolo tra due piloti. Una cifra estremamente contenuta anche in virtù del fatto che, trattandosi fondamentalmente di modelli stradali con una differenza di pochi Cv, la parola "revisione motore" viene automaticamente depennata dalla lista spese. Tutti gli appuntamenti del Campionato Italiano Turismo Tcr e Tcs godranno infine della diretta televisiva. Una peculiarità è quella delle due gare di 38' più un giro con il pit-stop obbligatorio.

COPPA ITALIA TURISMO

Due divisioni, tante classi, corrono tutti

Quest'anno la Coppa Italia Turismo si fa in due, raddoppiando di fatto il numero delle divisioni ammesse al via. La prima raggrupperà tutte le vetture dai



za contenuti. In 1ª Divisione si può parlare di circa 10.000 euro a gara tutto compreso, incluso anche gomme e benzina (che è libera). Meno della metà nella 2ª Divisione, in cui è prevista una tassa d'iscrizione forfettaria di 250 euro per ciascun weekend nel caso di piloti che non abbiano preso parte ad alcuna gara dei campionati Peroni 2016. Ai vincitori di divisione va l'iscrizione gratis al campionato 2018 e si sta lavorando per offrire qualcos'altro in sinergia con il nuovo partner Brm. Inoltre sono ammessi anche gli equipaggi doppi e questo si traduce in un ulteriore risparmio. Otto gli appuntamenti del calendario, mentre la formula è quella di una sessione di qualifica da mezz'ora e due gare della durata di 20' con il via lanciato (lo scorso anno una partenza avveniva da fermo), sempre con la diretta streaming sul web. Un'ultima novità è quella degli pneumatici, che quest'anno saranno Hankook e non più Pirelli.

TROFEO SUPER CUP

Costi più bassi e numeri alti al via

Il Trofeo Super Cup si propone come un'alternativa per chi non vuole spendere troppo, rispolverando alcune delle vetture protagoniste nel Tricolore Turismo fino a qualche anno fa, come Alfa Romeo 147, Bmw M3 E36, Ford Fiesta, Honda Civic 1.6 e Renault Clio, ed ammettendo al via anche i modelli più recenti (Tcr incluse). Sette gli appuntamenti del calendario, cinque di questi nello stesso contesto dei weekend Acì Sport, con una tappa a Misano insieme al campionato Fia Truck ed una a Monza, in concomitanza con l'International Gt Open. Un campionato che lo scorso anno ha saputo proporsi con una media

TROFEO SUPER CUP

7 maggio	Adria
28 maggio	Misano
24 giugno	Vallelunga
30 luglio	Magione
10 settembre	Imola
1 ottobre	Monza
15 ottobre	Magione

due litri in su, mentre nella seconda convergeranno quelle di cilindrata inferiore. Si parte dunque con una novità; ma ce ne sono anche delle altre. Il campionato del Gruppo Peroni Race, che vanta la titolazione di Coppa Csaì, è aperto a differenti classi. 24 Hours Special fino a 3200 cc, Super Production, Seat Leon Cup Racer, Tcr, Tcs, Tct e Wtcc compongono la maggiore divisione, mentre nell'altra c'è un po' di tutto: dai Gruppi A, N ed E1 Italia ai modelli che animano i vari trofei, fino alle Vso (scaduta omologazione).

La scorsa stagione i numeri si sono attestati su una media di 18 partenti, con punte in alcune occasioni ben più alte delle 20 unità. Ma per quest'anno, con l'annessione della Rs Cup (protagoniste le Renault Clio di terza generazione che fino al 2016 davano vita a un proprio monomarca) e delle agili berline della Blue France e Alfa Race Cup, tutte accorpate alla minore divisione, si punta dichiaratamente più in alto. I costi, del resto, sono in genere abbastan-

COPPA ITALIA TURISMO

9 aprile	Mugello
30 aprile	Franciacorta
14 maggio	Adria
25 giugno	Monza
16 luglio	Misano
10 settembre	Vallelunga
1 ottobre	Imola
15 ottobre	Adria

considerevole di 25 vetture al via ed una punta di 42 iscritti a Imola. Numeri giustificati dal costo di una stagione, che va da 15.000 euro per una vettura di piccola cilindrata (noleggio, assistenza ed iscrizione inclusi), per salire fino a 45.000 per le Gt, anch'esse ammesse al via. La formula è quella delle due gare di 25', con un turno di qualifica della stessa durata, preceduto da due sessioni di prove libere di 20' ciascuna. All'interno di ogni schieramento, vengono inoltre prese in considerazione due differenti classifiche assolute: una per le vetture fino a due litri e l'altra di maggiore cilindrata fino a 3.6. Garantita anche la copertura mediatica, dal momento che per le gare abbinate ai weekend di Acì Sport è prevista una differita sul canale Automoto Tv, mentre per il resto delle gare in calendario ci sarà una sintesi televisiva su Sportitalia. Sotto l'aspetto tecnico è stato deciso di non introdurre la monogomma come negli altri campionati e mantenere libero l'utilizzo del carburante. ●

Arai

di tutto, di più



FILOSOFIA UNICA
E TECNOLOGIA
AL TOP: LA CASA
GIAPPONESE,
LEADER IN F.1
REALIZZA
CASCHI OGGETTI
DI CULTO QUANTO
A SICUREZZA
E RICERCA. ECCO
COME E PERCHÉ...

di [Mario Donnini](#)



SUTTON-IMAGES.COM





SUTTON-IMAGES.COM

VINCENTE IN F1 PURE CON SEB E LEWIS

Sopra, Hamilton, fino al 2015 pilota Arai e, sotto, Mansell, al top col marchio in F1 nel 1992, sotto.

A sinistra, Vettel, uomo Arai nel ciclo Red Bull e tuttora, in Ferrari. A lato, Maurizio Bombarda, amministratore delegato di BER Racing e, a sinistra, il fondatore Mitcho Arai

SUTTON-IMAGES.COM



Nel mondo delle corse auto e moto, a partire dalla Formula Uno e senza trascurare quello della comune circolazione, Arai rappresenta un caso a parte. Con una filosofia realizzativa di caschi all'insegna di un'orgogliosa e caratterizzata diversità, tipica di un marchio sinonimo d'un'epopea sportiva ormai ricca di fascino e storia.

Un vero universo tecnologico e culturale tutto da scoprire e analizzare, con Maurizio Bombarda - negli anni ruggenti crossista di livello internazionale - presidente e amministratore delegato di BER Racing, oltre che memoria storica nonché primo importatore di Arai in Europa, nell'ormai lontano 1983, e suo figlio Francesco, responsabile comunicazione dell'azienda.

Il tutto sul doppio, affascinante binario di un racconto che abbraccia l'evoluzione sportiva - con l'incontro e la collaborazione dei più grandi campioni recenti del Circus - senza trascurare la traduzione dei principi ispiratori nella produzione, che caratterizzano la sicurezza del singolo fruitore nella vita di tutti i giorni.

«Il 1983, l'anno di esplosione di Freddie Spencer nel motomondiale - racconta Maurizio - coincide appunto con le prime importazioni del marchio in Europa tramite noi della modenese BER Racing. L'anno prima, il 1982, Keke Rosberg, papà di Nico e campione del mondo a sorpresa, durante la stagione accusa un problema di dolori alla nuca. In realtà Keke aveva una cisti piuttosto pronunciata, che indossando il casco gli procurava dolore. Arai fu in grado di modellargli l'interno del casco stesso, risolvendo il problema. Così ne esce fuori bene, utilizzando in alcune gare i nostri caschi, ma senza ancora un accordo e un rapporto stretto che verranno formalizzati subito dopo».

«Non dimentichiamo - spiega Francesco - i concetti alla base della filosofia Arai, che affonda le sue radici nell'analisi del mondo reale per aumentare la protezione offerta. E non solo dal punto di vista dell'estetica o della moda. Arai infatti, a detta di tutti, è ritenuto uno dei caschi più confortevoli, contrariamente al luogo comune d'essere additato come "conservativo" dai meno esperti».

«Uno dei primi tentativi di colonizzare il mondo della F1 - riprende il racconto Maurizio -, viene fatto due anni dopo, nel 1984, quando mi reco personal-

mente a trattare con Ayrton Senna, al tempo poco più di un debuttante nei Gp ma unanimemente considerato pilota di grande avvenire. Purtroppo però il nostro incontro in un weekend di Gp non sfocia in un accordo, perché Ayrton si mostra più interessato a eventuali vantaggi commerciali della collaborazione che non alla qualità del materiale e del servizio offerto. Rispetto la sua scelta, ovvio, e inizio una trattativa con un altro big, Nigel Mansell, il quale mi dice subito: "Guarda, a me dei soldi non frega niente, guadagno già milioni di dollari, voglio un casco che mi permetta di svolgere meglio la mia professione di pilota, con la sicurezza e la comodità al primo posto"».

«Sicurezza nel mondo Arai è una parola magica - spiega Francesco Bombarda -. Andiamo con ordine, per scoprire perché. Lasciamo stare per un attimo Mansell e immaginiamo di cosa stiamo parlando in concreto. Nel mondo reale non posso sapere dove

il mio casco subirà un impatto. Le velocità di impatto possono essere di molto superiori ai 28 km/h (o 34 km/h come nel caso del test Fia) e in caso di incidente è estremamente improbabile che il casco subisca un solo impatto. Nel mondo reale, invece, è possibile impattare contro oggetti contundenti (detriti, muretti) e Arai pensa che - a prescindere dal livello dell'omologazione vigente nel proprio paese -, ognuno abbia diritto alla massima protezione. E aggiungo che Arai a oggi è l'unico brand al mondo ad ottenere ed offrire la doppia omologazione ECE e la certificazione

SICUREZZA, NEL MONDO ARAI È UN TARGET COSTANTE, UNA PAROLA MAGICA E UNA GRANDE REALTÀ

FRANCESCO BOMBARDA



SNELL contemporaneamente sullo stesso casco». «Tornando alla nostra storia e a Nigel - prosegue Maurizio -, ecco, lo stesso Mansell diventa nostro fondamentale testimonial, tanto che dal 1985, anno del suo ingresso alla Williams dopo lo svezamento in Lotus, diviene e resta pilota Arai. Nel 1987, Nelson Piquet, suo compagno di squadra lanciato verso la conquista del terzo titolo mondiale, nota il casco Arai di Nigel, chiede di farglielo provare e inizia a diventare cliente Arai, anche se sulle prime il brasiliano non è continuo nella scelta. Morale della favola, il prodotto s'impone velocemente anche nel Circus, pur non essendo supportato dalla filosofia degli investimenti promozionali, anche se veniva offerta una scala di premi meritocratica a punteggio, equa fonte remunerativa di ritorno per i

nostri piloti più efficaci e competitivi. Da lì - prosegue Maurizio - il disegno e il know-how Arai si affermano sempre più in Formula Uno e soprattutto nel mondo, al di là dei luoghi comuni che vorrebbero i nostri caschi piuttosto costosi, dal disegno classico e meno tendenti di altri a valori estremi di leggerezza, quando in realtà le cose stanno in maniera molto diversa».

«Andiamo per un attimo al presente per spiegarci bene sul fatto del peso - chiosa Francesco -. I valori non vanno presi in assoluto, ma in relazione al tipo di garanzie, qualità e livello di sicurezza offerta. Arai ad oggi è l'unico brand al mondo ad ottenere ed offrire l'omologazione ECE e la certificazione SNELL contemporaneamente sullo stesso casco. I caschi di altri brand certificati SNELL, venduti sul mercato americano, pesano fino a 280 grammi in più del loro "equivalente europeo omologato ECE 22-05", a parità di modello e taglia. È un dato facilmente verificabile comparando il peso del casco dichiarato sul sito italiano e quello sul sito americano. Inoltre le omologazioni non "insegnano" come costruire caschi. Esse fissano uno standard minimo per permettere la commercializzazione di un casco, ma si può fare molto meglio. Una prova? Arai pensa che la capacità di sopportare impatti ripetuti sullo stesso punto sia fondamentale ai fini della sicurezza. Ecco perché lo Standard Arai prevede almeno due impatti su qualsiasi punto al di sopra della linea di test SNELL, e non solo sui 4*/5 punti previsti dall'omologazione ECE 22-05, più il Penetration Test. Inoltre Arai è l'unico produttore al mondo che riesce a realizzare la calotta interna in polistirolo a densità differenziate in un unico pezzo (fino a 5). Per riuscire a realizzarle è necessario che il processo di produzione sia eseguito a mano (con pochissime calotte al giorno). Ovviamente - conclude Francesco -, seguendo questa metodologia di lavoro, i tempi di produzione così come i costi, aumentano notevolmente, ma Arai sa quanto questa tecnologia è importante per il corretto funzionamento del sistema casco in caso di impatto».

«Proseguiamo questo affascinante viaggio a doppio binario tra storia e presente. Siamo nel 1994, anno cruciale e purtroppo tragico per la storia della F.1, con il tragico weekend del Gp di San Marino a Imola che cambia per sempre la storia della F.1 - ricorda Francesco Bombarda -. Purtroppo in qualifica il sabato trova la morte Roland Ratzenberger, causa un violentissimo impatto frontale, dovuto al cedimento dell'ala anteriore della sua Simtek. Tuttavia il suo casco Arai resta intonso e non ha nulla a che vedere con le reali cause del decesso, dovuto alla tremenda decelerazione subita. Il giorno dopo, lo sappiamo tutti, la F.1 perde Ayrton Senna e non credo ci sia altro da aggiungere. Ma un nuovo dramma attende poco dopo il Circus, con l'uscita in prova a Montecarlo, subito dopo il tunnel, della Sauber di Karl Wendlinger, che urta le barriere di piatto, col fianco destro, riportando traumi molto gravi alla testa che lo mandano in coma per giorni e giorni. Stavolta Arai non si può chiamare fuori, perché Karl è cliente Arai e immediatamente scattano le indagini per capire cosa possa essere accaduto e che cosa, in concreto, non ha funzionato».



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

CAMPIONI DI F1 CON ARAI IN TESTA

A sinistra, Hill, Prost e Hakkinen, iridati Arai. Sopra, Mika al top in McLaren nel '98-'99, col casco giapponese in testa. A destra, Francesco Bombarda, responsabile comunicazione della BER Racing. In alto, a destra e in basso, fasi di lavorazione, passaggio al laser e controllo qualità delle calotte Arai. In basso, Prost al top e testimonial nel '93



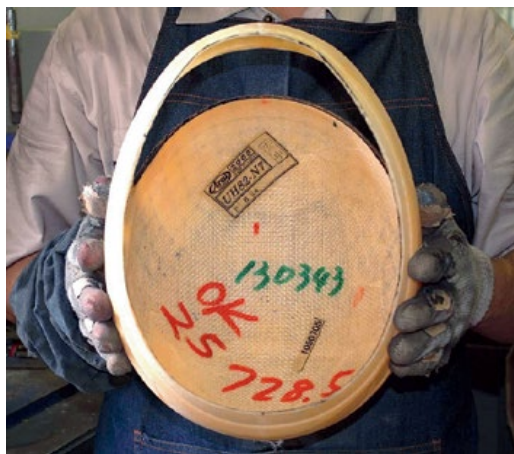
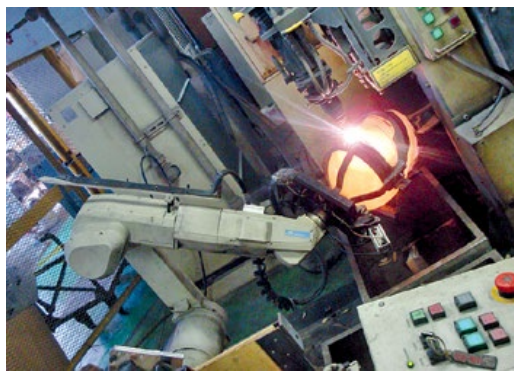
ARAI È ARRIVATA IN F.1 NEL 1982, AIUTANDO PER QUALCHE GARA IL FUTURO IRIDATO KEKE ROSBERG

MAURIZIO BOMBARDA



Il risultato è semplicemente sorprendente: «Nel caso specifico, si scoprì che nel casco di Wendlinger, al quale Arai aveva fornito materiale dotato perfettamente di tutti gli elevatissimi standard di qualità, era stato successivamente forato il polistirolo, per permettere l'alloggiamento dell'altoparlante utile ai team radio, cioè alle comunicazioni con i box. In poche parole, introducendo del tutto a titolo personale - e a totale insaputa di Arai, senza nessuna assistenza diretta - bilateralmente due altoparlanti da 5,5 centimetri l'uno, cioè enormi, la capacità d'assorbire urti del casco era stata terribilmente compromessa, inficiandone di conseguenza funzionalità e sicurezza. Meno male che dopo un lungo calvario Karl riuscì a svegliarsi rimettendosi perfettamente e tornando anche a correre in F.1. Ma in ogni caso fu un campanello d'allarme che suggerì ad Arai ulteriori insegnamenti, anche se nulla poteva esserle addebitato. Del resto, il perfezionismo Arai vede il marchio comportarsi come un grande brand che agisce con lo scupolo, l'agilità e la qualità di una struttura che sforna capolavori di grande serie dotati della accuratezza e del controllo della piccola produzione».

Francesco ancora una volta puntualizza questa



considerazione di carattere generale, segnalando aspetti tecnici concreti: «È nel Dna Arai essere grandi conservando la cura e la duttilità del piccolo organismo. Non a caso, il fondatore Mitcho Arai, non ha voluto creare una S.P.A, mantenendo a tutt'oggi la veste di quella che può essere definita un'azienda familiare che ha come primari obiettivi la qualità e la sicurezza, non il profitto. Traducendo il concetto nella produzione, faccio l'esempio concreto della calotta esterna Carbon: la produzione - prosegue Francesco Bombarda -, è eseguita come per tutta la gamma Arai Interamente a mano. E solo per diventare un Arai Shell Expert, ossia un tecnico autorizzato a realizzare le calotte, sono necessari dai 5 ai 7 anni di formazione. E mediamente un tecnico Arai Shell Expert riesce a realizzare un singola calotta al giorno. I materiali utilizzati nella costruzione, oltre ad un particolare tipo di fibra di carbonio, sono Kevlar e Zylon i quali oltre ad irrobustire la calotta nei punti più deboli come la zona della fronte, impediscono alla calotta di separarsi e rompersi in caso di impatto. Pensiamo anche allo strumento del doppio controllo e alle caratteristiche di identità di un casco Arai. Ciascun pezzo finito, infatti reca nome e cognome



SUTTON-IMAGES.COM



di chi ha curato la calotta, la sigla e il numero di chi ha effettuato il primo controllo e sigla e numero dell'autore del controllo numero due, a testimonianza di una cura e della tracciabilità della stessa praticamente assolute».

«Venendo al presente nel panorama della F.1 di oggi - continua Maurizio -, Arai è il marchio maggiormente rappresentato, con Vettel, Ricciardo, Verstappen, Alonso, Button, Sainz, Kvyat, Wehrlein, Vandoorne e Ericsson. Vorrei anche sottolineare che Hamilton, anche se non è più cliente Arai, ha vinto due dei suoi tre titoli iridati, 2008 e 2014, con il nostro marchio. Il quale prima aveva accompagnato i cicli vittoriosi di Hakkinen, 1998 e 1999, e Vettel, rispettivamente dal 2010 al 2014. E ancor prima ci aveva visto fornire nei momenti dei rispettivi successi iridati Mansell nel 1992, Prost nel 1993, Damon Hill nel 1996 e Alonso nel biennio 2005-2006. Inoltre da fine anni '90, alcuni team F.1 hanno iniziato a realizzare accordi di sponsorizzazione dirette con produttori di caschi, obbligando poi i propri piloti ad indossare marchi diversi dal loro preferito. Credo che Arai debba essere orgogliosa del fatto che terminati gli accordi o cambiato squadra, piloti come Barrichello e Alonso - giusto per citarne alcuni - non appena possibile abbiano chiesto ad Arai di poter tornare ad utilizzare i loro caschi. Comunque, dai primi timidi approcci alla supremazia di mercato di oggi, tanta, tantissima strada è stata percorsa, ma lo spirito del brand Arai Helmet, quanto a ricerca, sviluppo, sicurezza e qualità, resta immutato per tenersi al passo con sfide sempre più intense e maturanti».

E comparando le forniture in atto per i protagonisti del Circus iridato ai prodotti Arai per la clientela di tutti i giorni, Francesco ha da aggiungere qualcosa d'interessante: «Ricordo anche che i caschi utilizzati in F.1 dai vari piloti sono assolutamente identici ai GP6-RC venduti nei negozi. E non solo. Arai s'è da sempre distinta ed ha influenzato l'intera produzione mondiale, introducendo per prima una serie di innovazioni: eccedere le omologazioni migliorando la sicurezza, la ventilazione di serie (1979/80), la ricerca aerodinamica e da sempre: primo fra tutti, la realizzazione di calotte esterne diverse a seconda della taglia (già 3 calotte per le 6 taglie disponibili nell'83), ed ora fino a 5 per le 9 taglie disponibili (da XXXS a XXXL). In definitiva, sempre per rimarcare la filosofia del marchio, una delle frasi più ripetute da Mr. Arai è: "C'è solo un motivo per cui devo mettermi in testa un casco: proteggere la mia testa. Se poi il casco è bello, meglio! Se è confortevole, meglio! Se è ben ventilato, meglio! Ma se anche uno solo dei tre punti da me elencati, va contro l'unico motivo per cui devo indossare un casco, ossia la sicurezza, sto commettendo un grave errore"».

«Questo spiega tanto - conclude Francesco - e ci dimostra come e perché dai tempi di Keke Rosberg a oggi, passando per il grande Schumi - che debuttò in F.1 nel Gp del Belgio 1991 indossando Arai -, fino al presente, che ci vede main player in F.1, Indycar e Nascar, Arai ha saputo diventare colosso mondiale anche nel settore delle quattro ruote, comprendendo sia le auto i kart». ●

Clio mio!

ARRIVA UNA RS ANCOR PIÙ ESTREMA, VERA E PROPRIA "STREET RACER". È LA CLIO RS TROPHY, VETTURA QUASI DA CORSA NORMALMENTE UTILIZZABILE TUTTI I GIORNI. A COSTI D'ACQUISTO E DI GESTIONE DECISAMENTE ABBORDABILI. È L'ENNESIMO "MIRACOLO" FIRMATO RENAULT SPORT

di Sergio Remondino

foto Fuggiano

S cusi, ma lei crede d'essere a Montecarlo?». L'anziana signora non ha gradito il "traverso" che all'improvviso ha disturbato la sua passeggiata. Ci scusiamo, le spieghiamo che stiamo facendo soltanto un po' di "cinema" per avere qualche immagine aggressiva e ripartiamo. Questa volta lasciamo la - quasi - deserta strada di collina che somiglia tanto a una prova speciale (aveva ragione, la signora) e ci rechiamo in città. A fare la spesa. E quando siamo alla cassa del supermercato, un ragazzo di quelli di oggi, tutto tatuaggi e smartphone, chiede all'amico cassiere: «Che bella quella Clio lì fuori! È tua?». Queste due scenette di vita vissuta - vere, non romanzate - sintetizzano alla perfezione la doppia anima della Renault Clio Rs Trophy, una macchina da corsa con le targhe ma, anche, una vettura tranquillamente utilizzabile nel normale traffico. Cittadino e non.

DIABOLO BIANCO

La Clio Rs Trophy nel colore Bianco Givé Nacré utilizzata per il nostro test. Una vera sportiva in abito - quasi - da sera. È disponibile anche nei colori Rosso Passion, Nero Profondo, Grigio Platino e Giallo Sirio





LE RIVALI

Mini Cooper S Jcw	231 cv
Audi S1	231 cv
Clio Rs Trophy	220 cv
Vw Polo Vr	220 cv
Citroën ds3 racing	220 cv
Peugeot 208 Gti	208 cv
Opel Corsa Opc	207 cv
Ford Fiesta ST	200 cv

MOTORE

1.6

Turbo benzina

POTENZA

220

Cv

PESO

1279

Kg

VELOCITÀ MASSIMA

235

Kmh

0-100

6"6

PREZZO DA

26.500

Euro

Grazie all'esperienza dei tecnici di Renault Sport ed alle immense possibilità che vengono dall'elettronica è stato fatto l'"impossibile", s'è trovata la quadratura del cerchio: una vettura praticamente da competizione ma che si può usare tutti i giorni, con livelli più che accettabili di comfort (anche acustici) e consumi. Ad un prezzo che, in considerazione di quanto viene offerto, non è per nulla esagerato: si parte da 26.550 euro, su strada. Certo, la vettura che abbiamo provato era ricca di dotazioni supplementari, che ne hanno elevato il prezzo sino a 32.600 euro, soprattutto per la presenza degli interni in pelle e per il doppio terminale di scarico Akrapovic, l'azienda che l'ex-pilota di moto sloveno ha fatto diventare una delle più prestigiose nel settore. E che arricchisce la Clio Rs Trophy di un vero e proprio must.

Pianale rinforzato

Questa versione della Clio Rs, come detto, è "quasi" una vettura da corsa, a partire dalla scocca, che è la stessa utilizzata per le Cup che animano i vari monomarca in pista, con relativi rinforzi e alleggerimenti nei punti nevralgici. La parte posteriore è stata privata della conchiglia dove alloggiava la ruota di scorta ed è stata rinforzata con una lamiera da 2 mm che serve ad irrigidire ulteriormente il telaio. In questo modo è stato possibile montare il doppio scarico e fissare l'estrattore d'aria. Ed il bello è che tanta rigidità non ha reso per niente estrema questa "street racer" capace di prestazioni esaltanti ma anche docile da condurre, sia nella guida al limite che in quella turistica. Una vettura che percorre lo 0-100 Km/h in 6"6 e raggiunge una velocità massima di 235 km/h, così agile e scattante grazie anche ad un peso contenuto in 1279 kg. Nella guida al limite, il cambio a 6 marce Edc elettroattuato è rapidissimo, grazie anche alla doppia frizione, con le palette per le cambiate posizionate bene ed il display delle marce situato in un punto del cruscotto dove l'occhio "cade" naturalmente. C'è anche il launch control, tanto per farci sentire più "piloti".

Comportamento sincero

Grazie anche ai Michelin Pilot Sport da 18", il comportamento della Clio Rs Trophy è molto preciso, con un grande inserimento in curva, sottosterzo ri-

LA SCHEDA TECNICA

Motore

4 cilindri in linea anteriore-trasversale

Cilindrata: 1618 cc

Potenza: 220 cv a 6800 giri

Coppia: 26,5 kgm

da 2000 a 6800 giri

Alesaggio x Corsa:

79,7 x 81,1 mm

Alimentazione: testa

4 valvole per cilindro,

iniezione diretta multipoint,

turbina Garrett-Honeywell

scambiatore aria-aria

Trasmissione: trazione

anteriore, differenziale

a controllo elettronico,

doppia frizione, modalità

"Normal", "Sport" e "Race"

Cambio: automatico Edc tipo

Dc4 a 6 marce elettroattuato

Freni: Abs Bosch

e ripartitore elettronico,

più Esc

Dischi freno: Brembo

anteriori autoventilanti

Ø 320mm;

posteriori pieni Ø 260 mm

Sospensioni: anteriori

a schema McPherson

con barra antirollio;

ammortizzatori con

antidamp e fincorsa

idraulico, molle coassiali;

posteriori ad assale

flessibile, ammortizzatori

come all'anteriore,

molle non coassiali

Ruote: cerchi in lega

Rs ant. e post. da 18"

Pneumatici: Michelin

Pilot Sport 205/40 R18 86Y

Dimensioni: Lunghezza 4090

mm; larghezza 1732 mm;

altezza 1420 mm; passo

2589 mm; peso 1279 Kg



dotto e comunque facilmente controllabile, e retrotreno che "scarroccia" senza saltellamenti, per accompagnare l'inserimento della vettura nella curva successiva in maniera molto efficace.

Se poi si vuol fare un po' di "cinema", o comunque aiutarsi nel misto stretto per far girare più in fretta la Clio (il ritorno dello sterzo non è eccezionale, occorre sempre accompagnare un po' il volante, quasi come ci fosse un autobloccante meccanico anziché uno normale ma controllato elettronicamente) c'è un freno a mano che "pinza" quasi quanto quelli da rally. In frenata, specie ad elevate velocità, i Brembo autoventilati da 320 mm fanno il loro dovere ma il muso della macchina comincia a "cer-





LA DIFFERENZA E NEI DETTAGLI

L'aggressiva linea della Clio Rs Trophy è completata

da una serie di particolari "dedicati": a destra sotto, possiamo vedere, in senso orario, il battiporta griffato Renault Sport; il posteriore con il logo Rs e lo scarico Akrapovic; i fari a led; la bella fiancata scavata e contrassegnata dal logo Trophy.

A sinistra i sedili anatomici (in pelle nella versione del test); il volante con le due palette per le cambiate ed il display delle marce al centro ed infine il vano motore che ospita l'1.6 litri turbo da 220 cv

care" la strada. Nonostante tutti gli aiuti elettronici come "da copione", a cominciare dall'Esp per la frenata per continuare con l'Esp per la trazione. E dire che il passo, 2589 mm, non è neppure dei più ridotti...

Segno che la vettura è, sì, ben regolata ed equilibrata ma anche che su strada aperta occorre una certa cautela se si decide di spingere forte. Perché, abbandonata la modalità "Normal", quando si passa alla più brillante "Sport" la Clio Rs Trophy diventa davvero "cattivella". Se poi ci si avventura nella regolazione "Race" si è pronti per un bel track day in pista, magari dopo aver montato un roll-bar imbullonato... ●



FUTURO INCERTO PER LA CLIO DA 275 CV

Rs16 "bomba" disinnescata?

Un semplice esercizio di stile e tecnologia o qualche cosa di più? A nove mesi dalla sua presentazione, ancora non si sa nulla circa il futuro della spettacolare Clio R.S. 16. La concept car voluta per celebrare i 40 anni di Renault Sport non ha mancato di lasciare il segno (e come avrebbe potuto?) e non solo per l'accattivante livrea dotata di una vistosa ala posteriore e finita nel classico "giallo corsa" Renault. Sotto al cofano, infatti, ansima, brontola e ringhia un 2 litri sovralimentato da 275 cv e 36 Kgm di coppia, che rende esplosive le performances di questa "cattivissima" Clio. Prestazioni assecondate da sospensioni "da corsa" appoggiate su ruote da 19" e dalla carrozzeria allargata di 60 mm. Resterà un prototipo o diventerà qualcosa di più?



Leclasseifiche

VELOCITÀ	ABU DHABI
SUPERTROFEO LAMBORGHINI	ABU DHABI
TCR MIDDLE EAST	ABU DHABI
MONDIALE	TORSBY
ICE TROPHY	PRAGELATO

VELOCITÀ

LAMBORGHINI SUPERTROFEO

Resoconto della gara a pag. 61
Abu Dhabi (UAE),
10-11 febbraio 2017

Gara-1: 1. Antonelli-Roda (Antonelli) 16 giri in 41'20"478 alla media di 128,99 Km/h; 2. Ghorpade-Bartholomeow (FFF Racing by ACM) a 1'802; 3. Schreiner-Goddard (FFF Racing by ACM) a 2'150; 4. Farmer-Bertuzzi (GDL) a 2'706; 5. Scheuschner-Still (Konrad) a 3'550; 6. Wong (Top Speed) a 3'998; 7. Haryanto (GDL) a 5'507; 8. Chouest (Lazarus) a 6'045; 9. Konopka (Bratislava) a 6'987; 10. Mikrut-Moczulski (GT3 Poland) a 1 giro; 11. Murrioni (Petri) a 1 giro; 12. Liquorish (GDL) a 1 giro.

Giro più veloce: Goddard (FFF Racing by ACM) in 2'11"094.

Gara-2: 1. Breukers-Jeffries (GDL) 22 giri in 50'04"976 alla media di 146,40 Km/h; 2. Antonelli-Roda (Antonelli) a 28'280; 3. Farmer-Bertuzzi (GDL) a 31'513; 4. Scheuschner-Still (Konrad) a 41'721; 5. Schreiner-Goddard (FFF Racing by ACM) a 42'977; 6. Haryanto (GDL) a 47'482; 7. Ghorpade-Bartholomeow (FFF Racing by ACM) a 50'150; 8. Lewandowski-Myszkowski (GT3 Poland) a 1'15'925; 9. Wong (Top Speed) a 1'17'152; 10. Konopka (Bratislava) a 1'17'804; 11. Mikrut-Moczulski (GT3 Poland) a 1'41'931; 12. Dilantha (Top Speed) a 1'43'927; 13. Chouest (Lazarus) a 1 giro; 14. Murrioni (Petri) a 1 giro.

Giro più veloce: Bartholomeow (FFF Racing by ACM) in 2'11"038.

RALLY

WRC

Rally di Svezia
Resoconto della gara a pag. 42
Taupou (Sve), 9-12 febbraio 2017

Assoluta: 1. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) in 2.36'03"6; 2. Tänak-Järveoja (Ford Fiesta WRC) a 29"2; 3. Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta WRC) a 59"5; 4. Sordo-Marti (Hyundai i20 Coupe WRC) a 2'11"5; 5. Breen-Martin (Citroën C3 WRC) a 2'51"2; 6. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 5'26"6; 7. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Coupe WRC) a 5'31"2; 8. Lefebvre-Moreau (Citroën DS3 WRC) a 7'14"7; 9. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 9'11"1; 10. Suninen-Markkula (Ford Fiesta R5) a 10'02"9; 11. Veiby-Skjærmoen (Škoda Fabia R5) a 10'18"5; 12. Meeke-Nagle (Citroën C3 WRC) a 10'28"7; 13. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 11'31"5; 14. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5) a 12'23"5; 15. Ostberg-Fløene (Ford Fiesta WRC) a 13'54"7; 16. Greensmith-Parry (Ford Fiesta R5) a 14'21"9; 17. Bergkvist-Sjöberg (Citroën DS3 R5) a 15'16"9; 18. Ketomäki-Alanen (Škoda Fabia R5) a 15'54"7; 19. Arai-MacNeall (Ford Fiesta R5) a 15'58"0; 20. Gorbun-Larens (Mini John Cooper Works WRC) a 17'10"5; 21. Brymildsen-Fredriksson (Ford Fiesta R5) a 22'15"8; 22. Katsuta-Salminen (Ford Fiesta R5) a 22'38"5; 23. Hänninen-Lindström (Toyota Yaris WRC) a 23'05"6; 24. Koitum-Pleskot (Ford Fiesta R5) a 30'29"2; 25. Røjsel-Edvardsson (Ford Fiesta R2T) a 31'30"8; 26. Roman-Bäck

(Citroën DS3 R5) a 40'05"5; 27. Åberg-Johansson (Peugeot 208 R2) a 40'57"7; 28. Solberg-Barth (Ford Fiesta R2T) a 44'27"9; 29. Lukyanuk-Amantov (Ford Fiesta R5) a 51'38"6; 30. Blomberg-Andersson (Ford Fiesta R5) a 1.01'03"8; 31. Solberg-Menkerud (Škoda Fabia R5) a 1.08'53"3; 32. Lario-Ryynänen (Peugeot 208 R2) a 1.18'14"1.

TAPPE

1. giornata: 1. Neuville in 1.16'24"7; 2. Latvala a 28"1; 3. Tanak a 49"7; 4. Meeke a 51"8; 5. Ogier a 55"7; 6. Paddon a 1'17"8; 7. Sordo a 1'40"3; 8. Breen a 1'54"3; 9. Evans a 3'01"5; 10. Lefebvre a 3'23"6.
2. giornata: 1. Latvala in 2.04'59"3; 2. Tanak a 3"8; 3. Ogier a 16"6; 4. Sordo a 1'39"5; 5. Breen a 2'04"5; 6. Evans a 3'44"7; 7. Paddon a 5'00"2; 8. Lefebvre a 5'37"0; 9. Tidemand a 6'37"7; 10. Suninen a 7'52"9.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Super Special Stage Karsk-tad (1,90 km): 1. Latvala in 1'34"1; 2. Neuville a 0"6; 3. Sordo a 0"7; 4. Tanak a 0"8; 5. Ogier a 0"9; 6. Ostberg a 1"2; 7. Meeke a 2"; 8. Evans, Hanninen a 2"1; 10. Veiby a 2"4.

PS2 Rojden (18,47): 1. Neuville in 9'37"3; 2. Meeke a 2"; 3. Tanak a 2"8; 4. Latvala a 4"6; 5. Ostberg a 4"9; 6. Evans a 7"; 7. Sordo a 7"4; 8. Breen a 8"8; 9. Paddon a 9"2; 10. Ogier a 10"7.

PS3 Hof-Finnskog (21,26): 1. Neuville in 10'10"3; 2. Latvala a 0"6; 3. Breen a 2"3; 4. Ogier a 3"1; 5. Sordo a 3"6; 6. Evans a 4"7; 7. Meeke a 5"6; 8. Ostberg a 6"; 9. Tanak a 8"7; 10. Hanninen a 11".

PS4 Svullrya (24,88): 1. Latvala in 12'52"3; 2. Neuville a 8"5; 3. Ogier a 9"6; 4. Tanak a 12"9; 5. Ostberg a 14"; 6. Meeke a 14"4; 7. Paddon a 18"4; 8. Hanninen a 18"9; 9. Breen a 27"4; 10. Sordo a 29"5.

PS5 Rojden: 1. Neuville in 9'25"7; 2. Paddon a 4"1; 3. Tanak a 7"4; 4. Latvala a 7"7; 5. Meeke a 10"6; 6. Ogier a 12"5; 7. Evans a 13"1; 8. Sordo a 14"2; 9. Breen a 15"4; 10. Lefebvre a 19"8.

PS6 Hof-Finnskog 2: 1. Neuville in 10'06"4; 2. Latvala a 2"3; 3. Paddon a 3"8; 4. Meeke a 4"3; 5. Tanak a 5"1; 6. Ogier a 6"2; 7. Evans a 9"8; 8. Sordo a 10"8; 9. Lefebvre a 21"3; 10. Breen a 27"9.

PS7 Svullrya 2: 1. Neuville in 13'04"0; 2. Meeke a 11"8; 3. Ogier a 16"4; 4. Paddon a 17"4; 5. Latvala a 17"9; 6. Tanak a 21"8; 7. Sordo a 23"; 8. Breen a 25"7; 9. Evans a 26"1; 10. Lefebvre a 31"5.

PS8 Torsby (16,43): 1. Tanak in 9'24"8; 2. Neuville a 0"1; 3. Latvala a 4"8; 4. Ogier a 6"1; 5. Meeke a 10"9; 6. Breen a 13"; 7. Paddon a 16"; 8. Evans a 16"7; 9. Sordo a 20"9; 10. Lefebvre a 26"5.

PS9 Knon (31,60): 1. Tanak in 13'45"5; 2. Ogier a 2"6; 3. Neuville a 3"8; 4. Latvala a 6"3; 5. Sordo a 13"1; 6. Meeke, Hanninen a 14"4; 8. Ostberg a 14"5; 9. Breen a 16"1; 10. Evans a 17"1.

PS10 Hagfors (15,87): 1. Tanak in 8'03"0; 2. Neuville a 0"1; 3. Ogier a 0"9; 4. Latvala a 2"7; 5. Sordo a 5"; 6. Meeke a 5"9; 7. Ostberg a 8"2; 8. Breen a 9"2; 9. Hanninen a 11"8; 10. Evans a 17"2.

PS11 Vargasen (14,27): 1. Tanak in 8'20"7; 2. Latvala a 3"4; 3. Neuville a 3"8; 4. Ostberg a 3"9; 5. Ogier a 4"7; 6. Meeke a 5"9; 7. Sordo a 6"4; 8. Breen a 14"2; 9. Hanninen a 16"8; 10. Evans a 19".

PS12 Knon 2: annullata.

PS13 Hagfors 2: 1. Latvala in 7'50"9; 2. Tanak a 1"1; 3. Neuville a 1"2; 4. Ogier a 2"2; 5. Meeke a 3"4; 6. Breen a 7"9; 7. Hanninen, Ostberg a 8"5; 9. Paddon a 11"3; 10. Sordo a 15"6.

PS14 Vargasen 2: 1. Neuville in

Dovesicorre

VELOCITÀ

16-17 febbraio

TEST F4 TRICOLORE
a Misano

www.acisportitalia.it

18-19 febbraio

FORMULA E
3° round della serie
a Buenos Aires

www.fiaformulae.com

LAMBORGHINI MIDDLE-EAST

2° round Supertrofeo
a Dubai

www.squadracorse.lamborghini.com

21-22 febbraio

TEST F4 TRICOLORE
a Vallelunga

www.acisportitalia.it

GHIACCIO

18-19 febbraio

ICE CHALLENGE PRAGELATO
Campionato Italiano
a Prigelato

www.bmgmotorevents.it

RALLY

18-19 febbraio

RALLY CIRCUIT FRANCIACORTA
Rally Circuito
a Franciacorta

www.autodromodiffranciacorta.it

8'07"5; 2. Ogier a 3"3; 3. Tanak a 5"7; 4. Ostberg a 8"4; 5. Latvala a 11"7; 6. Sordo a 12"2; 7. Breen a 13"5; 8. Hanninen a 15"2; 9. Paddon a 20"1; 10. Evans a 20"9.
PS15 Super Special Stage Karsk-tad 2: 1. Sordo in 1'33"9; 2. Ogier a 0"3; 3. Tanak a 0"4; 4. Lefebvre a 0"7; 5. Latvala a 0"9; 6. Meeke a 1"7; 7. Paddon a 1"8; 8. Hanninen a 2"3; 9. Breen a 2"4; 10. Ostberg a 3"8.
PS16 Likenas (21,19): 1. Latvala in 11'06"9; 2. Tanak a 7"1; 3. Sordo a 7"7; 4. Paddon a 9"7; 5. Meeke a

11"3; 6. Breen a 13"; 7. Hanninen a 17"; 8. Ostberg a 19"; 9. Ogier a 27"; 10. Lefebvre a 33"6.

PS17 Likenas 2: 1. Latvala in 11'06"3; 2. Tanak a 9"1; 3. Paddon a 13"6; 4. Hanninen a 14"6; 5. Ogier a 14"7; 6. Sordo a 16"3; 7. Ostberg a 16"8; 8. Breen a 18"5; 9. Evans a 26"4; 10. Lefebvre a 41"5.

PS18 Torsby 2 (Power Stage): 1. Latvala in 8'51"1; 2. Ogier a 1"2; 3. Neuville a 1"5; 4. Meeke a 3"; 5. Paddon a 7"7; 6. Sordo a 8"; 7. Tanak a 9"2; 8. Evans a 11"8; 9. Hanninen a 14"7; 10. Breen a 15"2.

ICE CHALLENGE

PRAGELATO

Carmellino senza rivali

Successo di Ivan Carmellino su Citroën Ds3 Proto (in basso), nel secondo appuntamento dell'Ice Challenge a Prigelato. Il valesiano, alla prima uscita stagionale, ha impiegato le prove del sabato ed il warm-up di domenica mattina per prendere confidenza con la vettura che usava per la prima volta e surclassare gli avversari con un passo irresistibile ed inavvicinabile. Tre vittorie in tre manche disputate chiariscono la supremazia di Carmellino, veloce e spettacolare in ogni situazione, sia quando ha avuto pista libera, velocizzando in modo impressionante le lancette del cronometro, sia quando ha dovuto compiere i sorpassi dei doppiati. Secondo posto per Luciano Cobbe e terza piazza per Alessandro Pettenuzzo. Grande giornata di Luca Oldini, quarto, che ha spolverato la forma dei tempi migliori con la sua Peugeot 306 Proto. Seguono Aldo Pistono (Opel Astra Proto) e Mirko Pettenuzzo. Ottava piazza per Luca Betti, velocissimo con la sua Mitsubishi Lancer nei tempi sul giro ma non troppo costante in gara. Gran finale sabato e domenica, con Gara-3 che assegnerà il Titolo Italiano Velocità su Ghiaccio.

Sergio Zaffiro



TCR MIDDLE EAST

ABU DHABI

Files aperti

Con due quarti sotto Brandon Gdovic mantiene la leadership nel Tcr Middle East con un bottino di 67 punti sul compagno Luca Engstler (61), terzo in gara-2. I dominatori del deserto sono però Josh Files e Davit Kajaja, dominatori in qualifica ed in entrambe le gare, nonostante la griglia invertita. Podio al debutto in gara-1 con la Subaru per il 16enne Giacomo Altoè, fermato poi da un problema elettrico. (a.c.)

TCR MIDDLE EAST

Abu Dhabi (UAE), 10-11/2/2017

Gara-1: 1. Files (Honda Civic) 11 giri in 26'17"510 alla media di 139,44 Km/h; 2. Kajaja (Alfa Romeo Giulietta) a 1"313; 3. Altoè (Subaru WRX) a 23"181; 4. Gdovic (VW Golf) a 44"876; 5. Al Owais (Honda Civic) a 1 giro; 6. Engstler (VW Golf) a 1 giro; 7. Goede (VW Golf) a 1 giro.

Giro più veloce: Files (Honda Civic) in 2'22"386

Gara-2: 1. Files (Honda Civic) 11 giri in 26'18"896 alla media di 139,32 Km/h; 2. Kajaja (Alfa Romeo Giulietta) a 13"305; 3. Engstler (VW Golf) a 23"538; 4. Gdovic (VW Golf) a 27"329; 5. Goede (VW Golf) a 50"265; 6. Al Owais (Honda Civic) a 1 giro.

Giro più veloce: Files (Honda Civic) in 2'21"896

Campionato: 1. Gdovic 67 punti; 2. Engstler 61; 3. Files 55; 4. Kajaja 40; 5. Goede 38.

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



Driver :
MARIO LONGO

COACH : NICOLA
CASTIGLIONE

UN LONGO IN GRANDE SPOLVERO SI AGGIUDICA IL 5° ROUND

Questo periodo dell'anno è sempre molto intenso per tutti i piloti che gravitano attorno alla Selezione Nazionale Piloti. E nelle ultime due settimane, gli impegni e le soddisfazioni in pista, non sono certo mancate. A cominciare da quella che si è presa, ed ha regalato a tutto lo staff, Mario Longo, che da vero campione consumato, si è aggiudicato il 5° round della Sn1-pro, precedendo, in una incandescente finale, il velocissimo Tomas Calvagni, autore di un'ottima prova. Calvagni, a sua volta, continua a primeggiare nella classifica della Super Pole Position Cup, dedicata al pilota più veloce sul giro secco. Da segnalare, sempre in occasione del 5° round, l'ottima terza piazza del rookie Simone Parisi.

AI NASTRI DI PARTENZA IL TALENT "PROGETTO FUTURO CAMPIONE"

Dopo alcuni anni, ritorna il talent "Progetto Futuro Campione - Kart", il trampolino di lancio ideale, per avviare al meglio, la propria carriera di pilota. Si tratta di una speciale Selezione che, permetterà ai più bravi, di partecipare, gratuitamente, ad alcune gare in kart. Presto verranno forniti maggiori dettagli in merito a questo ambizioso progetto. Per informazioni: selezione nazionale@alice.it



AUTO

FERRARI DINO 208 GT4, perfetto, colore rosso, da concorso, mai usata con la pioggia. Prezzo interessante. Telefonare al 333-2235253.

MOTO

ACQUISTO DUCATI 916/996/998/999/1098 solo RS ex World SBK, BSB, CIV, documentata. Per informazioni: historicalsbk@gmail.com - telefonare al 349-5915711.

CASCHI



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

VENDO CASCO Arai GP6 RC carbonio come nuovo. Usato una gara. Non verniciato. Taglia L. Prezzo euro 2.800. Telefonare 335-6903978.

GRAFICHE



RIZZIDESIGN di Rizzi Vito. La quarantennale esperienza e la svizzera passione per tutto quello che romba fanno sì che dalla Rizzi Verniciatura escano sempre creazioni uniche e di rara pignoleria. Rizzidesign è verniciatura moto, caschi, bici, creazione prototipi, restauro moto d'epoca, vendita vernici. Siamo Cherasco (CN) e lavoriamo per tutta Italia. Rizzi Vito Leonardo & Figli, telefono e fax 0172-489980, 349-8343276, e-mail info@rizzidesign.it, www.rizzidesign.it - fanpage di FB: www.facebook.com/rizzidesign/



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

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 000080721178 (dall'estero Bic BPPHITRRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

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

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

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



Tutto incluso Full. Non averlo è proprio un peccato.

ADSL senza limiti fino a 20 Mega e chiamate incluse.

24.95
€/mese
PER SEMPRE

PROMO
ATTIVAZIONE
GRATIS



PER CASA E PARTITA IVA ANCHE SU NUOVA LINEA TELEFONICA

Una passione che unisce



moto days

9-12 Marzo 2017

 **FIERA
ROMA**

motodays.it

con il patrocinio di

media partner

partner

prevendita



 **Corriere dello Sport**
SEMPLICEMENTE PASSIONE



Radio **GLOBO**

 **viva ticket**
by BEST GROUP