

**TRICOLORE RALLY BASSO, ANDREUCCI, SCANDOLA: 2 VALLI DECISIVO**

# AUTO SPRI NT

n. 41

Anno LV Settimanale 11-17 ottobre 2016

3 Euro (Italy only)



COLOMBO

## ROSBERG LA RIPROVA DEL 9

Nico coglie la nona vittoria della stagione e **allunga** davvero le mani sul **titolo**



Poste Italiane SpA - P. D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004 art. 1, c. 1) DCB Bologna



GETTY IMAGES

## GP GIAPPONE

Per la terza volta consecutiva **Mercedes** mette le mani sul **campionato del mondo**. Storia di una superiorità tecnica per la squadra regina della **Formula Hybrid**

# UN DUE TRE STELLA

DAI PRODUTTORI DI  
"FUN AND PERFORMANCE."



# ABARTH 124 SPIDER



QUANDO UNO SPIDER INCONTRA LA PASSIONE ABARTH,  
IL RISULTATO È UN'AUTO DIVERSA DA TUTTE LE ALTRE.  
APRI LA CAPOTE, SCENDI IN PISTA E RESPIRA:  
**PERFORMANCE IS IN THE AIR.**

Val. Max. Abarth 124 spider (riferito alla versione con cambio automatico):  
consumi ciclo combinato 6,6 (l/100km). Emissioni CO<sub>2</sub> 153 (g/km).



# Lucchini, addio al genio dei prototipi

**S**e n'è andato all'improvviso di notte lo scorso 7 ottobre nella sua abitazione di Mantova, Giorgio Lucchini, 78 anni, una vita spesa per le corse e i prototipi. Prima di cessare l'attività nel 2010, dalle sue officine sono uscite le Lucchini, in grado di ottenere 750 vittorie. «Mi è sempre piaciuto costruire le auto, ma non pilotarle - ha raccontato alcuni anni fa - Fin da ragazzo, con gli amici Cesare De Agostini e Giorgio Filippini, mi divertivo a costruire kart e ad elaborare Fiat 500. Poi, nel 1970, feci il salto di qualità: iniziai a lavorare con Dallara e a costruire auto da corsa». È la svolta per questo mantovano nato a Goito nel 1938, che apre una piccola officina che poi diventerà la Lucchini Engineering trasferendosi in un capannone di Gambarara dove rimarrà per anni. Da qui Giorgio sforna, in media, 5-6 prototipi all'anno, divenendo un punto di riferimento negli anni d'oro del campionato italiano Sport.



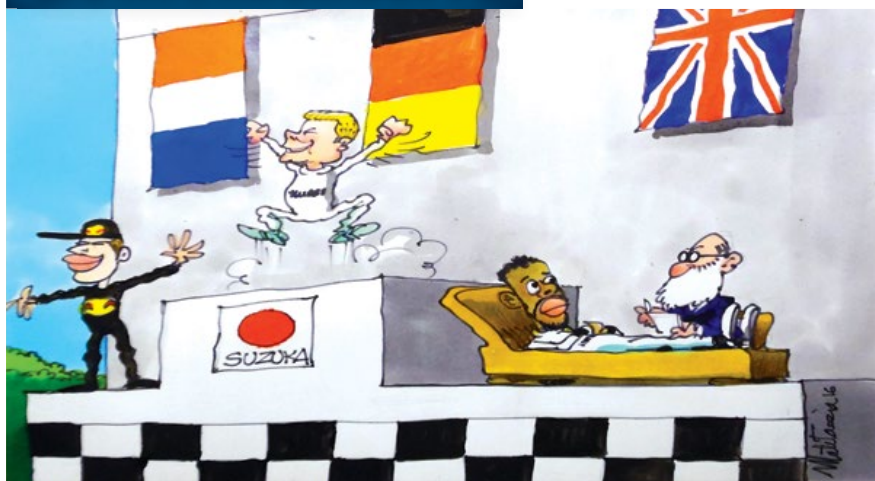
**Giorgio Lucchini**



In tutta la sua attività ha prodotto più di 150 auto, con la LmP2 del 2004 (telaino in carbonio e motore Judd di 3.400 cc e 550 cavalli di potenza) diventato il fiore all'occhiello. Un esemplare, quell'anno, si qualificò per la 24 Ore di Le Mans (salvo poi dover rinunciare alla gara, ma sullo stesso circuito, nel 1993, una Lucchini vinse nella sua classe). In quei giorni Lucchini spiegava: «Il mio sogno? Partecipare alla 24 Ore di Le Mans e ottenere un buon risultato: una vittoria sarebbe chiedere troppo. D'altra parte le caratteristiche migliori delle nostre auto sono proprio l'affidabilità e la solidità: abbiamo lavorato molto in questa direzione ed il risultato è un prodotto che ha raggiunto un buon equilibrio e dura nel tempo. Ci sono in circolazione auto di vent'anni che ancora oggi danno battaglia. La vittoria più bella? A

Spa nel 2000 davanti a Cadillac e Ferrari». Nel 2003, a Daytona, un suo prototipo si ritirò a pochi giri dalla fine quando era terzo. Poi un altro cambio di sede prima di arrivare all'ultima a Castellucchio, chiusa nel 2010 dopo aver ceduto l'attività, che non riprenderà più perché l'acquirente morì subito dopo. «Era un genio - ha ricordato commossa la figlia Paola alla Gazzetta di Mantova - Ha sempre fatto la sua attività solo per passione, raggiungendo tanti successi e ottenendo riconoscimenti anche a livello internazionale. Era, però, una persona semplice. La sua scomparsa è stata inaspettata».

## domenicaseria



### FORMULA UNO

- 6** GP GIAPPONE ROSBERG ADESSO CI CREDE
- 10** GP GIAPPONE UN DUE TRE STELLA
- 14** GP GIAPPONE VETTEL NON È INTOCCABILE
- 20** GP GIAPPONE RENAULT CARTE DA DECFRARE
- 22** GP GIAPPONE LE PAGELLE
- 26** GP GIAPPONE LA TECNICA
- 28** GP GIAPPONE IL TABELLONE
- 32** GP GIAPPONE IL PADDOCK

### VELOCITÀ

- 42** FORMULA E HONG KONG
- 44** DAYTONA PROTOTYPE L'ULTIMA CORSA
- 52** INTERISTA EDDIE CHEEVER III
- 72** FERRARI CHALLENGE CLIO CUP
- 74** LOTUS CUP IMOLA
- 76** CIVM PEDAVENA
- 78** EURONASCAR ZOLDER

### RALLY

- 48** PEUGEOT A TUTTO GAS
- 54** LEGEND NEL DRAMMA
- 60** MONDIALE MERCATO CON I BOTTI
- 62** IL PERSONAGGIO SIMONE TEMPESTINI
- 64** TRICOLORE TRIELLO FINALE
- 68** EUROPEO CIPRO

### RUBRICHE

- 4** SCATTOFISSO
- 18** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 36** CUORE DA CORSA
- 70** RALLYSPRINT
- 71** PISTASPRINT
- 80** LE CLASSIFICHE
- 82** POSTASPRINT

SCATTO FISSO



# Zanardi è pronto al grande ritorno!

Al volante della BMW M6 Gt3 del Roal Motorsport, Alessandro Zanardi nei giorni scorsi ha percorso al Mugello una sessantina di tornate facendo segnare un miglior tempo di 1'46"775, roba di qualità, per lui, come sempre. «La vettura è molto piacevole da guidare - ha dichiarato il campione bolognese - ma non è stato facile ascoltare il motore. Ero abituato alla Z4 dove non avevo bisogno di guardare il contagiri né la spia della cambiata, ma mi limitavo a sentire il motore con cui avevo instaurato un dialogo molto comprensibile. Nella M6, invece, il turbo è ruvido e all'inizio mi ha lasciato un po' interdetto, ma poi pian piano tutto è andato per il meglio. Sono contento di questo primo contatto con la vettura». In poche parole, il suo ritorno al volante di una vettura da corsa in occasione dei test svoltisi al Mugello rende ricco il piatto in vista delle ultime due gare del Campionato Italiano Gran Turismo sul tracciato toscano, nel weekend dal 14 al 16 ottobre. E lui stesso ha tanta voglia di incontrare di nuovo i suoi tifosi: «Sì, farò pubblicità all'evento anche sui miei profili social e sono convinto che in tanti verranno in autodromo per salutarmi - ha concluso "Zanna" - e io sarò a disposizione di tutti per foto e autografi. Saranno belle giornate di festa, all'insegna dello sport e del sano agonismo».



# Rosberg adesso ci crede

NICO TRIONFA E ALLUNGA, HAMILTON PARTE MALE, DELUDE ED È SOLO 3°,  
MENTRE LA MERCEDES COGLIE IL TERZO TITOLO IRIDATO COSTRUTTORI

di Cesare Maria Mannucci

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

**S**UZUKA - La grande festa era già stata organizzata in Malesia. Avrebbe dovuto avere luogo alle torri Petronas, "simbolo verticale" imponente dell'arrembante economia del paese asiatico. Poi ci aveva pensato Daniel Ricciardo a costringere la Mercedes a deporre bottiglie di champagne, bandierine, magliette e cappellini celebrativi; ma la festa era rimandata di una sola settimana.

In Giappone, sulla pista dove Ayrton Senna ha scritto le pagine più belle e più brutte della sua leggenda, la Mercedes conquista il terzo campionato del mondo Costruttori, mentre Nico Rosberg ottiene la nona vittoria stagionale e ora porta a 33 punti il suo vantaggio su Lewis Hamilton. Questo vuole dire che anche se il pilota inglese dovesse vincere i rimanenti Gp di Austin, Messico, Brasile e Abu Dhabi, e Rosberg terminasse sempre al secondo posto, il titolo iridato sarebbe comunque del pilota tedesco. A Suzuki ancora protagonista di una corsa perfetta, intensa e priva del minimo errore. Una corsa dominata da Rosberg sin dal via, quando il tedesco è entrato in solitudine alla prima curva dopo che Hamilton aveva sbagliato la partenza, scivolando subito all'ottavo posto.

#### **Partenza dalla pole e gestione perfetta**

Partire dalla pole, trovarsi subito al comando in solitudine, "ammazzare" la corsa nei primi giri, sono queste le condizioni che Rosberg ama di più, dove riesce ad esprimersi al meglio con un pilotaggio sempre pulito, essenziale, e rispettoso delle gomme e dei freni. Dopo 5 giri, Rosberg disponeva già di 3"5 di vantaggio su Verstappen e il Gp del Giappone, caratterizzato da una scelta strategica quasi obbligata su due cambi gomme, è finito virtualmente in quel momento. Quando è apparso evidente che la Red Bull di Verstappen non aveva comunque la velocità e la potenza necessaria per potere insidiare Rosberg; e nelle retrovie Hamilton perdeva tempo prezioso per avere la meglio sulle Force India.

#### **Mercedes più conservativa e attaccabile**

E dire che sulla carta la gara avrebbe potuto avere un andamento diverso. Perché preoccupati per il guasto emerso sul motore di Hamilton in Malesia, alla Mercedes avevano adottato una regolazione molto più conservativa, che in termini di tempo sul giro avrebbe inciso per circa 1 o 2 decimi. Il gap scaturito dalle qualifiche rispetto a Ferrari e Red Bull era questa volta inferiore, e, se attaccati a dovere, se messe sotto pressione, forse le Mercedes avrebbero potuto andare in difficoltà. Cosa che però non è mai successa perché Rosberg ha sempre gestito a suo piacere il vantaggio su Verstappen.

#### **Hamilton la vera delusione**

All'appello è mancato clamorosamente Lewis Hamilton. Incappato in uno dei weekend più disgraziati da quando corre in F.1. È stato tutto un crescendo: dalla conferenza del giovedì, quando è andato allo scontro con i media, perché avevano dimostrato di non gradire i "coniglietti psichedelici" che lui creava con il telefonino. Si è poi arrivati al successivo silenzio stampa che ha contribuito a generare tensione dentro il team Mercedes. Con Rosberg che ringraziava per questo improvviso e inaspettato regalo da parte del compagno di squadra. Pronti via e l'inconsistenza caratteriale di Hamilton in certe occasioni è emersa in forma manifesta. Partenza sbagliata, al primo giro Lewis transita in ottava posizione, e nei giri successivi è incapace di passare vetture sensibilmente meno veloci della sua. Riesce ad avere la meglio su Kimi Raikkonen solo grazie al cambio gomme ritardato, ma quando si lancia all'inseguimento di Verstappen e di Rosberg, il tempo perso e il distacco accumulato ormai sono troppo pesanti. Ad un giro dalla fine, ci prova con un attacco quasi amatoriale contro Verstappen alla chicane, con l'olandese che ancora una volta riesce a proteggere la posizione all'interno spostandosi in fase di frenata. Manovra difficile che lui riesce a



il commento  
del **Gp**



**PER NICO E IL NONO  
TRIONFO STAGIONALE**

Col nono successo 2016  
colto a Suzuka adesso Nico  
può davvero guardare in  
alto e iniziare seriamente a  
credere di poter battere  
Hamilton - stavolta  
deludente terzo - nella  
corsa al titolo iridato

fare al meglio. Hamilton invece finisce lunghissimo, nella via di fuga, sbagliando completamente il punto di frenata e il momento per sferrare l'attacco. Quando riprende la pista, la Red Bull è di nuovo irraggiungibile. Una corsa quasi "indisponibile" da parte di Hamilton, così come il suo atteggiamento che chissà perché ha tenuto per tutto il weekend. Riportando così di attualità tutte le debolezze e le perplessità sul suo spessore caratteriale, che Jackie Stewart ha sempre spiegato molto bene.

#### La postura sbagliata di Hamilton

Perché se Lewis Hamilton pensa che i 33 punti di distacco che ora lo separano da Rosberg siano per colpa dei giornalisti, davvero non ha capito nulla. Se pensa che i coniglietti psichedelici che ha disegnato con tanta attenzione - e che con suo grande disappunto non sono piaciuti - meritino più attenzione che eseguire al meglio la procedura di partenza, sapendo che la frizione della Mercedes in questa fase non è proprio affidabile, allora ha sicuramente bisogno di riposo. A Suzuka Hamilton si è fregato con le sue mani, proprio nella giornata in cui Rosberg ha capito che sarebbe bastato lasciarlo fare. Perché combattere contro Hamilton è impossibile, nel bene e nel male. Il tedesco prima aveva sempre dovuto misurarsi con la prima versione, uscendone sempre sconfitto. Poi invece ha scoperto che esiste anche il lato B del pilota inglese. Che quando prende il sopravvento non evolve in nulla di buono. Perché al di là dei 10 punti di vantaggio che Rosberg aggiunge, ora il quadro matematico è tutto a suo favore. E può indurlo a correre in una maniera di relativa tranquillità, affrontando i prossimi Gp in difesa, lasciando tutta l'iniziativa ad Hamilton. Perché a lui basterà arrivare secondo. Confidando sulle modifiche che la Mercedes realizzerà sul cuscinetto della biella dal prossimo Gp di Austin, per riportare il proprio motore ai livelli di affidabilità e di potenza che conosciamo.

#### Austin, un luogo che scatena vicini ricordi

Ricordate Austin 2015? In quella occasione Rosberg sbagliò il via, si fece infilare da Hamilton nella lenta curva che immetteva sul traguardo, alla successiva ripartenza dietro la safety car a pochi giri dal termine arrivo lungo, quando era tornato al comando. Lui la definì la peggiore giornata della sua carriera. Perché Rosberg in quel Gp era costretto ad attaccare, doveva accettare il duello corpo a corpo con Hamilton se voleva ancora sperare. Ora il quadro sarà diverso e se non ci saranno improvvisi cedimenti meccanici, ormai Rosberg ha il titolo iridato in tasca. Perché gli basterà fare il comitato per aggiudicarselo. Mentre per Lewis Hamilton, anche se nelle prossime 4 gare, tornasse ad esprimersi ai suoi livelli più intensi, potrebbe comunque non bastare. La grande novità che scaturisce dal Giappone, è questa.

#### Max Verstappen, 2°, conferma il suo talento

C'è stato poi il secondo posto di Max Verstappen, che ancora una volta ha messo in mostra tutto il suo talento e determinazione. Dopo Kimi Raikkonen, dopo Sebastian Vettel e dopo Nico Rosberg, la

il commento  
del Gp



#### VETTEL ATTACCA E GIUNGE QUARTO

Gara buona per Vettel, qui davanti a Ricciardo, che si è aggiudicato il 4° posto finale. In alto Hamilton e Verstappen ai ferri corti.

L'attacco disperato dell'inglese nel finale è stato rintuzzato con freddezza dal giovane olandese, secondo alla fine

sua traiettoria si è incrociata finalmente con quella di Lewis Hamilton. E ancora una volta è stato lui a uscirne vittorioso. Già: chissà come finirà quando incontra Hamilton? Se lo chiedevano in tanti, vedendo con il pilota inglese il duello supremo, la sfida che avrebbe riportato il giovane olandese con i piedi per terra. Negli ultimi 9 giri, Hamilton ha recuperato a Verstappen 2"3, a dimostrazione che la sua Mercedes era decisamente più performante. Ma soprattutto Lewis aveva cambiato le gomme al 33° giro, quando invece Verstappen lo aveva fatto al 28° giro. Le gomme del pilota della Red Bull avevano 5 giri di percorrenza in più, che su questa pista, così esigente con gli pneumatici, sono un mar-



gine enorme in termini di usura. Hamilton così si è trovato a costruire il sorpasso a Verstappen non solo disponendo della vettura più performante, ma anche di gomme più fresche. Che a parità di mescole - entrambe avevano le hard - avrebbero garantito maggiori valori di aderenza in fase di frenata e impostazione curva. Invece è finita con Hamilton che è arrivato lungo e la chicane non è riuscito nemmeno a farla.

Pure lui sorpreso dall'abilità del pilota olandese nel cambiare linea una volta sola, ma in fase di frenata. Se la stessa manovra fosse riuscita a farla Alain Prost ai danni di Ayrton Senna nello stesso punto, probabilmente il campionato del mondo del

**ADESSO HAMILTON  
E QUASI NEI GUAI**  
La vittoria di Rosberg e il terzo posto di Hamilton fanno sì che ora Lewis perderebbe il titolo anche se vincesse tutte le restanti gare con Nico sempre 2°. Un buon motivo per ritenere totalmente negativo per lui il weekend vissuto in Giappone

1988 sarebbe finito in maniera pulita, senza tutto lo strascico polemico. Perché le due McLaren non si sarebbero agganciate e Prost sarebbe rimasto davanti. Al termine Lewis Hamilton ha preferito non commentare questo episodio, per la semplice ragione che, nella sua inconcludente guerra contro i media, aveva deciso di non commentare nulla. Ha parlato a monosillabi il campione del mondo: «In partenza le ruote hanno pattinato». E poi: «La manovra di Verstappen per proteggere la posizione? Adesso non ha importanza, è successo, guardiamo avanti». Invece farebbe bene a riflettere su quanto accaduto alla chicane con Verstappen. Perché non è certo con un rendimento in corsa come quello di Suzuka, che potrà difendere il titolo iridato dall'ultimo assalto di Rosberg. Che, a parità di vettura, ora dispone di un vantaggio di punti molto consistente.

#### Ferrari quarta senza tanti scossoni

C'è stata poi l'ennesima gara nelle posizioni di rincalzo della Ferrari. Ancora un 4° posto che non aggiunge nulla a una stagione negativa. Questa volta la Ferrari ha pagato addirittura due penalità sulla griglia di partenza: per l'incidente di Vettel a Sepang e per la sostituzione del cambio di Raikkonen. Una cosa mai successa dal punto di vista statistico. In realtà la Ferrari ha perso l'ennesima occasione. Non ha saputo approfittare del fatto che la Mercedes avesse depotenziato i motori in corsa per problemi di affidabilità. Non ha approfittato della negativa partenza di Hamilton, non ha approfittato del fatto che la pista di Suzuka avesse riproposto in forma evidente tutti i limiti di potenza della power unit Renault, non ha approfittato dell'errore di Hamilton in chicane al penultimo giro. Nonostante tutti questi fattori, sulla carta favorevoli, Vettel e Raikkonen hanno concluso al 4° e 5° posto, sebbene Sebastian a un certo punto ci avesse pure creduto, quando inseguiva Rosberg a vista dopo aver perso tempo prezioso durante i doppiaggi. Che però c'erano per tutti, non solo per lui. ●

# Un due tre **ste**

**LA MERCEDES CONQUISTA IL TERZO TITOLO COSTRUTTORI IN TRE ANNI E SI CONFERMA REGINA INDISCUSSA DELLA FORMULA UNO IBRIDA**

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**S**UZUKA - Terzo titolo iridato per la Mercedes nell'era della F.1 ibrida. Terza stagione dominata dall'alto di una superiorità tecnica che gli avversari non sono mai riusciti nemmeno a mettere in discussione. A prescindere da come finirà tra Rosberg e Hamilton, è giusto celebrare l'abilità progettuale e costruttiva di quest'organizzazione anglo-tedesca che davvero sfiora la perfezione. Negli Anni 50 la rivoluzionaria W196 si era messa in mostra per soluzioni tecniche all'epoca uniche. Come l'iniezione diretta e la distribuzione desmodromica. Soluzioni che la Mercedes aveva mutuato da

## FRECCIA D'ARGENTO

Mai come nelle ultime tre stagioni le Mercedes hanno reso onore al nomignolo "Freccie d'argento" nato negli Anni 30

gli aerei Messerschmit Bf 109 costruiti durante la Seconda Guerra Mondiale. Sulla monoposto di Fangio e Moss, che vincerà due campionati del mondo nel 1954 e 1955, il motore era montato in maniera inclinata e disassata. Soluzione che di fatto aveva rivoluzionato la concezione costruttiva dell'epoca. Ben 62 anni dopo, la serie W07 condensa tre anni di superiorità in-

# lla

il fatto  
del Gp



discussa nella propulsione ibrida ma non solo. Perché dal 2014 ad oggi la Mercedes ha dettato legge anche nel campo dell'aerodinamica e della meccanica. Una disfatta senza appello per Ferrari, McLaren e Red Bull, che comunque in tre anni avrebbero avuto tutto il tempo per sovvertire il trend negativo. Che invece si è amplificato sempre di più.



**Tutto fatto in casa**

I motori Mercedes non sono solo i più potenti, ma sono anche quelli che presentano il minor consumo di carburante. Gli unici ad avere interpretato realmente il tema della formula affidabilità, che con i motori e i cambi limitati, di fatto avrebbe dovuto condizionare tutta la fase progettuale. Alla Mercedes sono stati gli unici a capire che nella nuova Formula Hybrid era necessario costruire in proprio turbina e apparato di sovralimentazione. Perché l'industria esterna, che aveva accompagnato bene lo sviluppo tecnico e prestazionale della Formula Turbo degli Anni 80, ora non era più adeguata. Lo ha fatto la Mercedes, non lo hanno fatto Ferrari, Renault e Honda. Che invece avrebbero avuto mezzi e risorse almeno per provarci.

**Tante innovazioni Mercedes**

Andy Cowell, tecnico formatosi alla Cosworth e poi passato alla Ilmor, ha saputo interpretare i contenuti estremi della F.Hybrid nel migliore dei modi. Ma non è stato un viaggio facile. Come dimenticare i tanti problemi ai freni del 2014, con il sistema Bbw che non interagiva con il Kers. Oppure gli stessi problemi alla frizione che ancora oggi spesso tormentano le partenze di Hamilton e Rosberg. Ma sono tante le innovazioni che la Mercedes ha introdotto in F.1 in questi ultimi tre anni e in futuro, quando questa vettura sarà analizzata con un approccio più "storico", ci si sorprenderà di come e quanto si sia differenziata dalla concorrenza nel corso del triennio. Dal cambio scatolato che integra gli elementi della sospensione posteriore, all'apparato di sovralimentazione sdoppiato, al Fric applicato alla sospensione anteriore, al concetto aerodinamico dell'avantreno. Tutte soluzioni che davvero hanno solcato una linea di demarcazione netta con la concorrenza.

**Costa è una risorsa e un orgoglio tricolore**

Mercedes diventa campione del mondo per la terza volta con una vettura ancora progettata da Aldo Costa e per una F.1 sempre più avara per i nostri colori è motivo di grande soddisfazione e orgoglio. Ma anche di tristezza. Pensando a cosa Costa è riuscito a fare alla Mercedes e cosa avrebbe potuto fare alla Ferrari. Se solo lo avessero lasciato lavorare e non avessero avuto la pretesa di livellarlo verso il basso. La Mercedes vince con un team diretto tecnicamente da Paddy Lowe, individuato da Ross Brawn alla McLaren come l'unico tecnico in grado di ereditare e proseguire la sua visione periferica e analitica nell'allestire e organizzare una squadra. Un tecnico privo di ego prevaricatore, in grado di coordinare al meglio le problematiche progettuali, produttive e di gestione in pista. Gente così non è facile trovarla, in circolazione oggi ci sono forse solo Paddy Lowe, Adrian Newey e Pat Symonds. Alla faccia di chi pensa che la F.1 sia un lavoro dove il talento individuale non conta, e che una anonima e piatta struttura orizzontale, sia la più indicata.

**Niki e Toto la strana coppia**

La Mercedes ha vinto con un team diretto da Niki Lauda e Toto Wolff, una delle coppie sulla carta più strane, dissociata, ma che invece a conti fat-



# Mercedes reclama poi si tira indietro

**PROTESTA CONTRO VERSTAPPEN PER IL MANCATO SORPASSO DI HAMILTON, POI NICCHIA. E TUTTO SLITTA AD AUSTIN**

**L**a Mercedes prima si sporge reclamo poi lo ritira! I commissari Fia di Suzuka prima delegano la decisione finale a quelli di Austin, poi approvano il risultato. In altre parole, un caos che finisce per danneggiare una giornata di festa.

A posteriori un tentativo della Mercedes di proteggere Hamilton, di fargli vedere che il team è dalla sua parte. Anche in una giornata difficile come questa. Anche se Lewis, con un tweet smentisce lo stesso team e dice che lui non avrebbe

mai chiesto di presentare reclamo contro la manovra di Verstappen per proteggere la posizione, al penultimo giro. Succede che al termine del Gp, quando ormai sono scaduti i termini e senza che i commissari Fia avessero aperto un procedi-



to funziona benissimo. Lauda, dopo i fallimenti come consulente alla Ferrari e alla direzione della Jaguar, dentro il team Mercedes ha saputo trovare il suo spazio perfetto. Ben più credibile agli occhi del consiglio d'amministrazione Daimler di quanto non fosse Norbert Haug, Lauda s'è ritagliato le sue sfere di competenza nella gestione dei piloti, nei rapporti con Ecclestone e con gli altri team. Spesso condizionandoli politicamente dall'alto del suo carisma e del suo nome. Poi c'è Toto Wolff, il manager perfetto che ogni Corporate vorrebbe avere. Bello, ricco, fisico atletico, poliglotta, dedicato ossessivamente al lavoro e all'ottimizzazione della squadra. Lui che per entrare in F.1 ha pagato

**TOTO E NICO IN FESTA**

Wolff e Rosberg con il sorriso da un'orecchia all'altra, a sinistra. In Giappone s'è visto l'ennesimo trionfo per pilota e squadra tedeschi



mento investigativo ai danni di Verstappen, ritenendo la sua manovra perfettamente regolare, la Mercedes presenta reclamo.

La Mercedes ritiene che Verstappen ha violato l'articolo 27.5 del regolamento sportivo, guidando in maniera pericolosa e costringendo la vettura di Hamilton a prendere un'azione evasiva alla curva 16 per evitare l'incidente. I commissari hanno iniziato così l'inchiesta ma il problema è che i piloti coinvolti non erano più presenti per essere ascoltati. Prima pe-

rò, in forma ufficiosa, sia Pirro che Charlie Whiting avevano parlato con Verstappen su quanto successo con Hamilton. L'inchiesta così, inizia, si guardano le immagini ma non essendo più presenti i piloti per essere ascoltati, i commissari decidono di delegare la decisione finale al successivo Collegio che sarà operativo al Gp d'America ad Austin. Anche se da un punto di vista regolamentare una decisione poteva essere presa anche senza ascoltare Hamilton e Verstappen. Subito al termine, Max

aveva detto su quell'episodio: «Non potevo certo aprire la porta e dire ad Hamilton: "prego accomodatevi!". Ho visto dagli specchietti che Hamilton aveva iniziato il suo attacco e in quel momento ho chiuso la porta. In rettilineo perdo circa 3 decimi rispetto ad Hamilton. Per mantenere la velocità, dovevo uscire in modo perfetto dalla curva precedente ed è quello che ho fatto. Hamilton è arrivato alla chicane molto più veloce di me ma non aveva lo spazio per negoziare la chicane. Per questo è anda-

to diritto». In realtà, il reclamo prima presentato e poi ritirato dalla Mercedes è l'ennesimo sgarbo tra il team tedesco e la Red Bull, nuovamente ai ferri corti per la storia dei test in Bahrain. Che la Mercedes vuole fare e ai quali invece la Red Bull si oppone fermamente per ragioni economiche.

In mezzo Max Verstappen, che la Mercedes ha cercato d'ingaggiare e non ha mai gradito che l'olandese abbia preferito la proposta Red Bull. Uno strascico polemico inutile, considerando che

il collegio dei commissari non aveva ravvivato nessuna irregolarità nella manovra di Verstappen e non aveva nemmeno avviato un'investigazione. E nel collegio era presente Emanuele Pirro, che a Suzuka, ai tempi in cui era collaudatore della Honda, ha percorso forse più giri di tutti. E sa bene come si protegge la posizione in quel punto. Ed il comportamento di Verstappen, seppur giudicandolo al limite, Pirro non ha trovato nulla da ridire da un punto di vista regolamentare. ●



il biglietto acquistando una quota azionaria della Williams, si è poi ritrovato alla direzione del team Mercedes. Perché a Brackley tutti i giorni c'è lui, è merito suo se la Mercedes negli ultimi 4 anni è riuscita a fare un salto qualitativo enorme, dopo i zoppicanti inizi che avevano caratterizzato il suo ritorno. Quando Norbert Haug e lo stesso Michael Schumacher non erano riusciti a trovare il bandolo della matassa.

#### Organizzazione perfetta

Onore anche alla Mercedes, che è riuscita a motivare Wolff e Lauda al meglio, facendo loro investire soldi propri. Oggi Toto Wolff possiede il 30% del

team, Lauda il 10%. Il contratto di entrambi scade alla fine del 2017. Tutti e due si sono già dichiarati disponibilissimi a continuare. Sarebbe una follia non farlo e non preservare per il futuro un'organizzazione così perfetta. Nel 2017, dal punto di vista tecnico, cambieranno molte cose e speriamo che l'ossessivo dominio che la Mercedes ha messo in mostra negli ultimi tre anni si riduca. La convergenza prestazionale delle power unit stabilita dalla Fia va in questa direzione. Speriamo che funzioni. Perché di questa superiorità tutti cominciano a stancarsi. A cominciare dagli spettatori giapponesi che questa volta hanno disertato in massa gli spalti di Suzuka. ●

#### PROVE DI COMPATTEZZA

Lauda, a sinistra, è parte importante del team vincente da tre anni. A destra la Mercedes in festa: da sinistra si vedono Rosberg, Wolff, Hamilton, Lauda e Lowe



# Vettel non

il caso del Gp

**ARRIVABENE PARLA DA PURO TEAM PRINCIPAL FERRARI E DICE CHIARO: NON STIAMO ANCORA DISCUTENDO IL RINNOVO CON SEBASTIAN. DELLA SERIE. SIAMO TUTTI UTILI, NESSUNO È INDISPENSABILE**

di **Cesare Maria Mannucci**

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**S**UZUKA - Sebastian è ancora Sebastian, ma se non si rimetterà in riga, presto potrebbe diventare... Vettel. Finalmente Maurizio Arrivabene abbandona le frasi stereotipate da spogliatoio, torna ad esprimersi come il team principal della Ferrari e soprattutto, nel corso di una intervista a Sky, riporta Sebastian Vettel con i piedi per terra, ai suoi doveri, ad un impegno più intenso e privo di sbavature. «Al momento - dice Arrivabene - non stiamo discutendo il rinnovo del contratto di Sebastian. Perché non credo che le persone si conquistino con i rinnovi. Oggi i tempi sono un po' cambiati, nel senso che quello che aveva funzionato con Michael Schumacher, non necessariamente potrebbe funzionare con Vettel. Ora Sebastian ha solo bisogno di concentrarsi sulla macchina. È una persona che dà tanto e il suo dare tanto a volte significa interessarsi un po' di tutto, ecc... per cui ogni tanto va ripreso e va focalizzato sul lavoro principale che deve fare, ma non lo fa con spirito polemico. Lo fa perché è totalmente immerso in questa che tanti chiamano "la famiglia", ma che io chiamo "il Team Ferrari". Oggi Sebastian ha un contratto con noi: abbiamo del lavoro da fare quest'anno e anche il prossimo anno. Poi durante la stagione 2017 si vedrà. Ognuno di noi ha degli obiettivi, li ho io, li ha la squadra, li ha Sebastian, li abbiamo tutti. Per cui è giusto che chiunque, indipendentemente da chi sia, si guadagni il suo posto e il suo stipendio. Sebastian non è sicuramente un problema per la Ferrari. Ma non è nemmeno la soluzione, perché è un uomo che fa parte del team Ferrari e, come tutti, è una delle soluzioni per arrivare a raggiungere certi obiettivi. È ovvio che i due piloti sono importantissimi e Sebastian lo è in particolare in questo momento. Il nostro interesse è che tutti lavorino per la squadra. E Vettel, nel bene o nel male, lo sta facendo come dovrebbe. Quindi non rappresenta il problema, a volte ci sono state delle distrazioni, a volte ci sono stati altri problemi. Io ho visto dei signori piloti prima di lui, ne ho visti molti, e nessuno sarebbe in questo momento disposto a scagliare la prima pietra contro Sebastian perché tutti fanno degli errori. Il pilo-



**ALLA RED BULL S'ERANO TANTO AMATI...**  
**Seb Vettel al paddock parla con Helmut Marko, uomo forte della Red Bull, e Chris Horner, team principal, sotto l'occhio vigile, in alto a destra, di Maurizio Arrivabene**

ta all'interno di una squadra deve sentirsi protetto, ma non viziato. Nel senso che deve avere la consapevolezza che lavora per un team. Quindi, deve dare alla squadra e ricevere dalla squadra, soprattutto se è la Ferrari».

**IN OTTICA PRESENTE MA ANCHE FUTURA**

**Da Arrivabene un richiamo pesante**

Un richiamo pesante quello di Arrivabene, in ottica presente e in quella futura. Visto che sino a poco tempo fa, Sebastian Vettel stava dettando tempi e regole per il suo rinnovo contrattuale in F1.

# è intoccabile



Garantendosi il futuro anche per il triennio 2018-2020. Cercando di imitare l'attitudine di Michael Schumacher nel volere controllare tutti gli aspetti della squadra, condizionare il nome dell'altro pilota, chiedendo anche una autonomia commerciale e di marketing, che in precedenza Maranello aveva concesso solo al 7 volte campione del mondo. Strategia che quasi stava andando in porto se non fossero arrivati i ripetuti errori del pilota tedesco, che hanno "svegliato" la Ferrari. Che si è ricordata che prima di chiedere, i piloti devono dare, devono dimostrare. E Vettel, al di là delle tre vittorie del 2016, ancora non lo ha fatto nel modo e con l'intensità che da lui ci si sarebbe aspettati. Un cambio di relazioni significativo, percepito anche dallo stesso Vettel.

**NON CREDO CHE  
LE PERSONE SI  
CONQUISTINO CON  
I RINNOVI, QUINDI  
CON SEB NON  
PARLAMO DI CIÒ**

**MAURIZIO ARRIVABENE**



Che all'inizio di stagione dichiarava: «Credo che la Ferrari sarà la mia ultima squadra. Non sono il tipo di persona che cambia team troppo spesso. Non è il mio modo di agire in ogni aspetto della mia vita». Mentre quest'anno alla vigilia di Monza, cambiava radicalmente prospettiva e diceva: «La F.1 non è uno sport fatto di pazienza. Chiudere la mia carriera alla Ferrari? Non ci ho ancora pensato, è un orizzonte troppo lontano».

**UN'AMARA PRESA D'ATTO DOPO DUE ANNI IN ROSSO**

## **Seb non è colui che si sperava fosse**

In questo arco di tempo sono successe molte cose. La Ferrari si è resa conto che Vettel non è il leader, non possiede la cultura tecnica, che invece aveva pensato che avesse. Che è irresistibile quando le cose vanno bene, ma non ha la necessaria tempra per caricarsi la squadra sulle spalle. Come del resto aveva dimostrato già nel 2014 alla Red Bull, quando dopo i primi problemi emersi con il motore Renault hybrid, e le scalpitanti ambizioni di Ricciardo, aveva fatto di tutto per andarsene. E se non fosse stata la Ferrari, sarebbe andato alla McLaren. Quest'anno non ci sono solo stati gli errori di Vettel al primo giro, le ripetute collisioni, ma anche gli sbagli commessi in qualifica, o nell'impostare il lavoro tecnico durante il race week end. Persino l'agenda tecnica nei test, che inizialmente Sebastian aveva cercato di dettare, non avendone però la preparazione e lo spessore tecnico necessario. Perché Vettel si è formato alla Red Bull, che per filosofia ai piloti chiede solo di guidare, di combattere in pista. Visto che tutti gli aspetti correlati al lavoro tecnico sono ossessivamente di spettanza dell'organizzazione diretta da Adrian Newey. La Red Bull vuole dei piloti "Gladiatori", è irrilevante che siano colti tecnicamente o coinvolti in queste problematiche. Mentre, invece, in una fase stori-



← ca differente, Michael Schumacher alla Ferrari si era trovato a svolgere un lavoro radicalmente diverso. Più complesso e sfaccettato. Anche perché era stato lui a traghettare Ross Brawn e Rory Byrne dalla Benetton a Maranello. Quindi il legame tecnico tra pilota e ingegneri era molto più solido e vincolante di quanto Vettel non potesse avere con James Allison. Che alla Ferrari ci era arrivato prima di lui.

**ORA IL GIOCO E ANCHE TUTTO TATTICO**

## Il rinnovo come arma di pressione

Anche Sergio Marchionne, che dà e toglie fiducia con la stessa rapidità, se ne sarebbe accorto. Da qui l'indicazione ad Arrivabene di mettere pubblicamente le cose in chiaro con il pilota tedesco, e di porre in pausa la trattativa per il rinnovo contrattuale. Che appena alcuni mesi fa, sembravano solo una formalità. Utilizzandola come eventuale elemento di pressione futura. Perché se da questa nuova situazione, Vettel ne dovesse uscire ancora più stressato o indebolito, dovesse rivelarsi meno performante di Raikkonen, come ormai accade da parecchie gare, il problema sarebbe soprattutto suo. Sebastian ha cercato di ridimensionare le critiche di Arrivabene: «Con lui ho un ottimo rapporto, non ci sono situazioni da risolvere. Non voglio interpretare le sue parole. Tutti e due vogliamo vincere ed essere più forti in futuro». Poi però ha iniziato una lunga conversazione nel paddock con Horner e Marko davanti a telecamere e fotografi, che aveva un significato anche simbolico. Nel 2017 la Ferrari si troverà così nella situazione davvero unica nella sua lunga storia, di avere due piloti entrambi in scadenza contrattuale. Situazione di indubbia incertezza futura, ma che inevitabilmente costringerà Raikkonen e Vettel a sforzarsi di più rispetto a quanto hanno fatto quest'anno. Se vorranno ancora continuare con la F1, se vorranno ancora farlo con la Ferrari. ●

# Podio ben lontano

il caso del Gp

LE FERRARI NON ARRIVANO A BERE CHAMPAGNE, CON VETTEL 4° E RAIKKONEN 5° IN UNA GARA SENZA ACUTI

SI COMINCIANO A VEDERE I RISULTATI DELLA NUOVA STUTTURA ORIZZONTALE DI MATTIA BINOTTO

MAURIZIO ARRIVABENE

”

Questa volta Maurizio Arrivabene non festeggia nemmeno a finire gara. Perché deve prendere subito un aereo. Del resto, quello che aveva da dire di importante sul rendimento di Sebastian Vettel, lo aveva già espresso chiaramente alla vigilia. Per la Ferrari un'altra gara mediocre, un altro 4° posto, che sembra rimanere il limite invalicabile per questa vettura. Nonostante le condizioni fossero più favorevoli, nonostante i problemi di affidabilità della Mercedes e il successivo depotenziamen-



to della power unit, gli errori di Hamilton e i limiti di cavalli del motore Renault, da Sepang a Suzuka non cambia nulla. E le penalità che sulla griglia fanno arretrare sia Vettel che Raikkonen, difficilmente incidono in maniera rilevante sul risultato finale. Sebastian è autore di una gara regolare, costante, priva di errori. La sua vettura in fondo al lungo rettilineo è la più veloce, con la punta di 315,7 km/h. Ottiene il giro più veloce in 1'35"118, facendo meglio di Red Bull e Mercedes. Ma alla fine la sua strategia, che lo porta a disputare l'ultima parte di gara con le gomme soft invece che hard adottate da Rosberg e Verstappen, gli impedisce di difendere la posizione e scivola al quarto posto. «Sono partito bene - dice Vettel - e nei primi due giri abbiamo guadagnato posizioni, sorpassando Ricciardo e Perez: eravamo più veloci anche di Verstappen, credo che oggi fossimo la seconda forza in pista. Era solo questione di tempo, ma naturalmente

#### SOLO POSIZIONI DI RINCALZO

**Il quarto posto di Vettel, sotto, e il quinto di Raikkonen, sopra a sinistra, non sono certo risultati che possono fare contento il muretto Ferrari, in basso a sinistra, che vuole ben altro...**

re blu: mi sono sempre trovato i doppiati nel primo settore, dove non potevano darmi strada, e ho perso un sacco di tempo oltre probabilmente alla posizione su Lewis, che invece si liberava dei doppiati in rettilineo. Ma non so se il ritmo sarebbe stato comunque sufficiente per arrivare sul podio». La Ferrari ha probabilmente sbagliato a terminare la gara con la miscela più tenera, ma ha fatto bene ad averci provato, visto che non aveva nulla da perdere.

#### Qualifiche abbastanza positive

Al termine di qualifiche abbastanza positive che avevano visto Raikkonen al terzo posto, distaccato di solo 3 decimi dalle Mercedes, Maurizio Arrivabene aveva detto: «Si cominciano a vedere i primi risultati della nuova struttura orizzontale di Mattia Binotto». Nel frattempo sono tornati di attualità i problemi di affidabilità, con il cambio di Raikkonen che ha dovuto essere sostituito prima del via, determinando così un'altra penalità. Per la Ferrari è questa la quarta volta che il cambio ha ceduto provocando un arretramento in griglia. Considerando che il regolamento tecnico, ha posto il tema dell'affidabilità - della power unit e della trasmissione - al primo posto delle priorità, è evidente come a Maranello quest'anno il lavoro sia stato sbagliato sin dall'inizio. Perché di problemi al cambio, Red Bull e Mercedes ne hanno molti di meno.

velocità che avevamo, avremmo avuto più possibilità di lottare. Sono partito bene, ma poi sono rimasto bloccato dietro ad altre vetture: questo condizionava il comportamento della mia macchina, era difficile rimanere vicino agli altri e provare ad attaccare. Una volta effettuati i sorpassi, con pista libera davanti, riuscivo a guidare come volevo. Di sicuro la nostra macchina oggi era veloce, avrebbe meritato un risultato migliore. Purtroppo le cose sono andate così...». Una visione fatalista ma reale la sua. Perché questa ultima fase per la Ferrari è come una specie di agonia. Con la Red Bull sempre più imprevedibile, e con ogni gara che viene affrontata con aggiornamenti davvero minimi, che non riescono a produrre benefici.

#### Per il futuro restano le perplessità

«La Ferrari del prossimo anno sarà la Ferrari di tutta la squadra, sarà la nostra Ferrari, non sarà riconducibile a nessuno in particolare». Arrivabene esprime questo concetto con orgoglio, con senso di appar-



anche Max ha cercato di anticipare i suoi pit-stop per mantenere la posizione in pista e questa tattica ha funzionato per lui. Noi abbiamo cercato di montare le gomme più morbide nelle ultime fasi, e all'inizio pensavamo che avrebbe funzionato, ma il degrado era troppo alto e ci ha allontanato dal gruppo di testa. Col senno di poi è facile criticare e sono sicuro che tanti 'esperti' avevano già capito tutto; ma sia al muretto che in macchina eravamo d'accordo e io volevo tentare questa strategia, ritardando l'ultima sosta ai box. Di fatto ho perso tantissimo tempo con le bandie-

#### Raikkonen ha lottato per giungere 5°

Kimi Raikkonen ha concluso al 5° posto, dopo una gara particolarmente combattuta nelle prime fasi, quando si è trovato a lottare duramente con Ricciardo, Perez e Hamilton. Che ha avuto la meglio su di lui solo grazie al cambio gomme ritardato. «Dopo una buona qualifica - spiega Raikkonen - il problema al cambio e la conseguente penalizzazione in griglia non hanno certo aiutato su questo tipo di pista. Ovviamente sono molto deluso, perché avevamo una buona macchina e se fossimo partiti in terza posizione, con la

tenenza. Però osservando le personalità di spicco, i nomi che compongono gli organigrammi di Mercedes e Red Bull, le perplessità invece dovrebbero esserci. Perché non è questa la formula, non è questo il regolamento tecnico, per provare a lanciare o formare gruppi di lavoro che l'esperienza ancora se la devono fare. Vedremo, sarà il tempo e saranno i fatti a dimostrare se la scelta adottata dalla Ferrari per il 2017 sarà quella corretta. Per adesso andiamo avanti con una Ferrari "abbonata" al quarto posto e con gare che per il Cavallino si assomigliano tutte. ●

# Il vaffa non è così



## CONTRAPPOSTI ANCORA UNA VOLTA I DOPPIATORI AI DOPPIATI. ARRABBIATISSIMI E INCAVOLATI I PRIMI, NEANCHE COSÌ IMPACCIATI I SECONDI. SU TUTTI VETTEL, IL PIÙ INDIGNATO. ANCHE SE NON NE HA POI TANTI MOTIVI...

Vettel è il primo della lista. Quando un doppiato non si ferma nella piazzola di sosta, scende dalla macchina e gli fa un inchino, perde le staffe. Smanetta sulla radio e accelera con le lamentele. «*Onestamente, tutto ciò è ridicolo!*». Urla. Ed usa ripetutamente il termine "Honestly". In Giappone come in Austria o in Australia. Onestamente, un esagerato. Un piangina, di quelli che all'oratorio, non appena gli tocchi un mignolo, vanno dal Don a sbraitare. Verstappen, un altro così. Come se non riuscisse a ricordare, proprio lui che viene dal marciapiede, quanto sia dura la vita di chi ha il pane ma non i denti, oppure ha i denti ma non il pane. Gesù! Max, una piattola che guai. Altro che duro e puro. Perché, certe cose si capiscono anche da particolari come questi.

Stiamo parlando di un atteggiamento mentale preciso. Che contiene la presunzione di innocenza ("Honestly"), la presunzione di essere dalla parte della ragione comunque, in quanto più veloce, in quanto più autorizzato, in quanto più importante; per non parlare della presunzione in quanto

### VETTEL IL PIÙ SUSCETTIBILE

Seb Vettel, qui mentre sta per passare la Manor di Wehrlein, è senz'altro il meno tollerante quando si tratta di accingersi alle fasi di doppiaggio e i piloti più lenti fanno fatica a dare strada immediatamente

tale, a prescindere. Se è vero e comprensibile che un pilota con un podio in ballo non voglia perdere nemmeno un millesimo con questi pezzenti della pista che hanno già beccato un giro, cosa stanno lì a fare, è anche vero e comprensibile che un pezzente da pista abbia già le sue belle grane a cui badare. Cioè: non si può pretendere che un povero diavolo a caccia di un tozzo di pane proceda dominato dalla preoccupazione di favorire chi viaggia con in braccio un'aragosta, più caviale e champagne, scopo banchetto prossimo e lucculliano dal quale sarà certamente escluso. Così, queste delazioni via radio, questo lamento furibondo, appaiono troppo distanti da ogni manifestazione di bon ton, di comprensione e persino di cristiana carità.

Che, poi a voler guardare, la stucchevole faccenda, si basa su due fasi distinte. La parte dialettica, via radio, e la parte gestuale, via abitacolo. Basterebbe quest'ultima, stile tangenziale o strada provinciale. Un bel vaffa e via, nel momento del sorpasso, tanto quell'altro va piano. Invece, il fatto di comunicare al mondo che quello lì, proprio lui, non si è catapultato fuori dalle balle all'istante, indica a sua volta due cose. La prima: desiderio di castigo - se non divino - almeno disciplinare, per il reietto. La seconda: desiderio di mettersi in salvo da ogni possibile critica in caso di tornata più lenta. Come dire: «*Sono innocente, la colpa è solo sua*». Del doppiato, ovviamente, quel paracarro ostinato. Il che fa ridere perché non si è mai visto un destino, una carriera, un campionato, deciso da 'ste quisquiglie qua. Minutaglie, nulla che possa deviare il corso di un vero campione. Ecco, appunto, dato che il termine è spuntato fuori. Campione. C'è modo e modo di esserlo.

I campioni, va detto, manifestano una ferocia agonistica estrema, hanno bisogno di attenzione e per questo si considerano dalla parte della ragione anche quando hanno torto marcio. Però, quando in ballo non c'è l'oro di Dongo, è auspicabile che correggano un po' il tiro, evitando di porsi come vittime e di fare una figura quasi comica. È, anche questo, un problema di stile. Che magari non ti fa vincere un bel niente ma ti piazza nel cuore e nella memoria di chi guarda in una posizione invidiabile. Onestamente.

Perché talvolta si può procedere, sorpassare e filar via, zitti e buoni, come fanno i veri signori quando incontrano qualcuno che sta peggio, molto peggio di loro. ●



# Renault

## carte da decifrare

**SUZUKA** - Cosa succede alla Renault? Perché il problema non sono solo gli scarsi risultati in pista, quanto il clima attorno alla squadra, le lotte intestine in puro stile Bisanzio, che rendono il futuro del Costruttore francese in F.1, ancora precario e complesso da sistemare.

### La situazione piloti

Dopo essersi beccata i rifiuti di Romain Grosjean, Sergio Perez, Carlos Sainz jr e Nico Hulkenberg, ed avere scartato la candidatura di Felipe Massa; ad un mese dalla fine di campionato, la Renault ancora non ha deciso quali saranno i piloti per il 2017. Si continua a procrastinare la scadenza dell'opzione del contratto su Kevin Magnussen come se fosse una cambiale, in attesa o nella speranza di trovare qualche cosa di meglio. Anche perché Palmer è spesso più veloce. Ma anche l'eventuale arrivo di Esteban Ocon, dipende dalla volontà della Mercedes. Che ora non è poi così convinta che per la corretta formazione professionale del giovane pilota francese sia meglio passare alla Renault o rimanere ancora alla Manor per un'altra stagione. Ci sono anche rumors su un interesse verso Hulkenberg. La Casa francese, che era convinta di giocare un ruolo di primo piano nel mercato piloti, quel mercato invece lo ha subito senza riuscire ad interferire in nessun modo. A lungo termine non possiede

### RISULTATI CHE LASCIANO A DESIDERARE, DIVISIONI INTERNE E UN FUTURO TUTTO DA DEFINIRE... COSA SUCCEDERÀ ALLA CASA FRANCESE?

nessun pilota giovane di potenziale futuro nel suo programma Academy. E il suo programma quinquennale per tornare ai vertici in F.1, non pare al momento avere convinto nessun pilota esperto o campione del mondo.

### Il fronte tecnico

A Suzuka si è rivisto Bob Bell, che in precedenza a Enstone era dato fuori dai giochi. «Non siamo certo soddisfatti di come le cose sono andate quest'anno, ritrovarci a lottare per un punticino. Anche se quello vuole dire tanto, perché serve a tenere alto il morale e le motivazioni del team. Ma gli obiettivi prefissati da Carlos Ghosn non sono cambiati. Lui vuole vedere il team avere successo, ma è anche consapevole che ci vuole il tempo necessario per ottenerlo. Il prossimo anno abbiamo previsto di salire a metà schieramento (quindi almeno il 6° posto ndr), nel 2018 salire sul podio, poi vincere un Gp e tornare ad essere campioni del mondo. Il nostro programma è spalmato su 5 anni. Guardate quanto ci ha messo la Red Bull da quando ha comperato il team Jaguar. Oppure quanto hanno impiegato Renault e Mercedes quando hanno rilevato Benetton e Brawn. Ci hanno messo cinque anni. Questa è la road map che abbiamo tracciato, in linea con le aspettative della Presidenza».

Come farà la Renault il prossimo anno a fare me-

## La delusione del Gp



### TRAETTORIE BEN POCO VIRTUOSE

La Renault fatica a tenere la rotta tracciata, a sinistra, con Palmer, 12°, sopra, che prova a capire qual è la strada giusta da seguire per recuperare terreno. A destra, Bob Bell e, in basso, Frederic Vasseur che vive una certa rivalità gestionale con Cyril Abiteboul



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



glio di almeno tre team che ora gli sono davanti, con l'attuale organigramma, resta però un mistero. L'arrivo di James Allison, contattato quando era ancora alla Ferrari, è ancora avvolto nell'incertezza, anche se per Marko è cosa fatta. L'ufficio tecnico diretto da Nick Chester al momento ha prodotto poco, intervenendo marginalmente sul progetto della vettura, che basicamente era lo stesso del 2015. La Renault ha lamentato ripetuti problemi alle sospensioni, che un team di tale livello avrebbe dovuto risolvere più in fretta. Le prestazioni che ottiene la Red Bull sono invicabili per il team anglo-francese. «Abbiamo trovato la fabbrica di Enstone in uno stato di assoluta decadenza. Per adesso ci siamo concentrati su quello, è stata la nostra priorità», aveva detto Cyril Abiteboul e ha confermato Bob Bell. Ma se questa scusa può giustificare gli scarsi risultati di quest'anno, non potrà reggere anche il prossimo. Quando il team Renault sarà chiamata ad uno sforzo tecnico e costruttivo, che al momento appare al di fuori delle sue possibilità.

### La situazione politica

Alla presentazione del team a febbraio, Carlos Ghosn aveva promesso che quest'anno si sarebbe fatto vedere più spesso ai Gp. In quella occasione aveva tenuto la scena, il centro dell'attenzione, di fatto aveva parlato solo lui. Invece ai Gp non è mai ve-

nuto, perché evidentemente non gli piace fare la figura del comprimario. Sergio Marchionne almeno ci ha messo la faccia, non ha certo lesinato la sua presenza ai box Ferrari. Carlos Ghosn, invece, dopo che aveva detto che per la Renault tornare in F.1 con un proprio team, fosse una cosa estremamente importante, poi di fatto è scomparso. Il team attualmente è diviso da una rivalità molto forte tra Cyril Abiteboul e Frederic Vasseur. Entrambi vorrebbero fare il lavoro dell'altro, entrambi mal si sopportano e vorrebbero comandare da soli. Così Abiteboul non smette di evidenziare che il team Renault manchi di leadership, mentre Vasseur invece farebbe i conti con una realtà dove i soldi a disposizione sono pochi, e dove bisogna ottimizzare ogni scarsa risorsa disponibile. Arrivando persino a riutilizzare la scocca della vettura di Magnussen, dopo il terribile schianto del pilota danese durante il Gp del Belgio. Cosa che difficilmente Ferrari o Mercedes avrebbero fatto. Anche se la scocca incidentata non presentava problemi torsionali. Se il reparto motori di

Viry, pur avendo utilizzato pochi gettoni, è comunque riuscito a migliorare sensibilmente il proprio propulsore, lo stesso non si può dire del team di Enstone, poco reattivo nel produrre aggiornamenti, là dove invece ne sarebbero serviti in quantità: meccanici e aerodinamici. Chi ride di questa situazione è probabilmente il solo Alain Prost, che lo scorso anno, dopo avere

INUTILE DARE  
GIUDIZI SULLA  
STAGIONE 2016,  
I NOSTRI PIANI  
SONO SPALMATI  
SU CINQUE ANNI

BOB BELL

”

intravisto la direzione del team di F.1, è stato poi allontanato e relegato alla F.E. Per i soliti problemi politici e storici che hanno sempre caratterizzato i rapporti tra Prost e la Renault.

In ogni caso, nell'attuale quadro politico della F.1, dominato dalla Mercedes; la Renault gioca un ruolo marginale, ininfluente. Che non dovrebbe essere quello di un grande Costruttore.

### La situazione economica

Il prossimo anno la Renault continuerà ad utilizzare il carburante Total ma non avrà più un accordo di sponsorizzazione. Potrà così firmare sponsorizzazioni con altre case petrolifere, quindi sarà costretta a cercare altre risorse. Considerando che quest'anno, a parte Total, gli sponsor più importanti sono riconducibili ai piloti, anche su questo fronte il team Renault è stato piuttosto passivo. Il sentimento nazionale che la Renault sperava di risolvere in Francia tornando agli storici colori giallo-nero, per il momento non ha funzionato. Di grandi Corporate francesi nemmeno l'ombra. In attesa di scoprire chi le guiderà, la Renault quest'anno ha "spaccato le reni" a Sauber e Manor. Il prossimo anno, come da programma, dovrebbe riuscire a farlo anche con Toro Rosso, Haas e McLaren. Come ci riuscirà con le attuali forze, è un gran bel mistero.

Cesare Maria Mannucci

ABBIAMO TROVATO  
LA FACTORY  
DI ENSTONE IN  
DECADENZA: È SU  
CIÒ CHE ABBIAMO  
LAVORATO

CYRIL ABITEBOUL

”

9

## Max Verstappen

S'inserisce tra le due Mercedes correndo con la solita determinazione. Cambia subito strategia anticipando la prima sosta. Corre sempre con la Mercedes di Rosberg nel mirino. Quando Hamilton lo raggiunge si ritrova a combattere con una vettura meno veloce e dotata di gomme più usurate. Eppure Max non ha un momento di esitazione e alla frenata della chicane, anche il campione si deve inchinare al suo modo davvero speciale di proteggere la posizione. Che sarà estremo ma è perfettamente regolare. E che richiede un senso della visione periferica davvero fantastico.

## Sebastian Vettel

Reagisce bene alla penalità in griglia e con una gara regolare e consistente conquista il quarto posto. Certo, l'idea del box di montargli le gomme più tenere nella parte finale, non sembra la migliore. La Ferrari punta al secondo posto e quella scelta alla fine costringe Vettel a terminare quarto ma probabilmente, anche con una strategia simile a Red Bull e Mercedes, non sarebbe salito sul podio. Troppo piagnone nei doppiaggi, deve ricordarsi che anche gli altri hanno diritto di correre e non possono sparire dalla pista.

7

## Kimi Raikkonen

Dovrebbe partire in seconda fila, invece il cedimento improvviso del cambio lo relega alla quarta fila. Quindi la sua corsa parte con presupposti diversi. Nella prima parte, combatte con Perez e tiene testa ad Hamilton. A cui cede la posizione solo per via dei cambi gomme. La sua strategia è diversa da quella di Vettel e sulla sua gara pesa il tempo perso nelle fasi iniziali.

## Sergio Perez

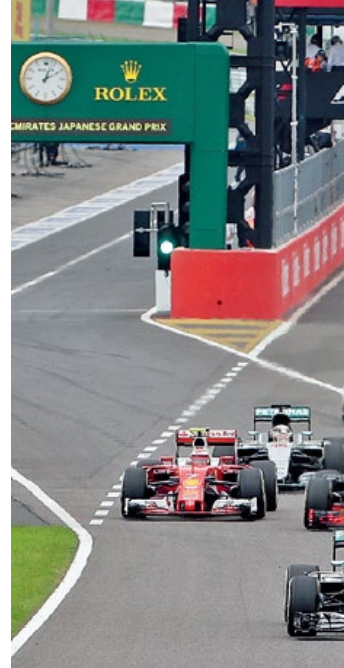
Una partenza da leone, con i primi giri di gara percorsi al terzo posto. Il messicano non sbaglia nulla e massimizza il potenziale della Force India con un 7° posto finale che nel duello con la Williams vale oro.

## Nico Hulkenberg

Il suo duello con Bottas è uno dei momenti migliori del Gp. Parte troppo indietro per raggiungere Perez ma è incisivo nei sorpassi e conclude all'ottavo posto una gara costante e senza errori.

## Felipe Massa

Da quando ha deciso di ritirarsi Felipe Massa è spesso più veloce di Bottas. Corre sempre con la Force India nel mirino, ma la Williams di fine stagione è una vettura ormai al termine del suo sviluppo, che procede senza aggiornamenti e con materiale ormai al limite. Dati i presupposti, terminare non è già un buon risultato.



fotografie GETTY IMAGES



LA PRESSE

## IL TOP DEL GP

### Nico Rosberg

Gara della maturità. Non sbaglia nulla, uccide la corsa sin dai primi giri, resta sempre fuori portata da Verstappen e dalla possibile rimonta di Hamilton. Gestisce al meglio gomme e freni e s'aggiudica una gara determinante nell'economia del campionato.

10





### Daniel Ricciardo

Questa volta il vincitore di Sepang è travolto dal suo compagno di squadra. Al via perde parecchie posizioni perché dopo la penalizzazione di Raikkonen si ritrova sul lato più umido della pista. Nel traffico non riesce ad emergere e il cambio gomme anticipato, che funziona per Verstappen, per lui invece non cambia nulla. Conclude al 6° posto, perplesso.

### Valtteri Bottas

La pista non si addice alle caratteristiche della Williams, lui lotta a lungo con Hulkenberg ma alla fine non riesce ad andare oltre il 10° posto, anche per colpa di una strategia non proprio ottimale.

### Romain Grosjean

Dopo il disastro di Sepang, la Haas torna a mostrare un buon disimpegno. Termina 11° a pieni giri, lotta con le Williams e per poco non centra la conquista di 1 punto.

### Jolyon Palmer

A fine gara è contento e dice di avere fatto tutto al meglio. Anche se conclude solo 12° e doppiato. La ragione di questa euforia è, più semplicemente, che in termini di rendimento si dimostra più veloce e incisivo di Magnussen.

LA PRESSE



### STORIE RAVVICINATE

Palmer e Grosjean ai ferri corti, a lato. Sopra, Sainz davanti alle due Williams. In alto la partenza, con Hamilton addirittura ottavo. Nell'altra pagina in basso Nico Rosberg taglia vittorioso il traguardo

5

### Lewis Hamilton

Davvero una brutta giornata, come pilota e come uomo. Al di là del crollo di nervi con la stampa nei giorni della vigilia, al via sbaglia la partenza, poi è poco incisivo nelle fasi iniziali quando dovrebbe rimontare le posizioni. Perde tempo con Perez e Raikkonen e quando si installa al terzo posto, ormai Rosberg è scappato. A quel punto ci prova a passare Verstappen, rimediando una figuraccia alla frenata della chicane.

### Fernando Alonso

Che delusione! Sperava nel nuovo motore Honda, invece arriva forse la peggiore gara dell'anno per la McLaren. Asagawa e Ron Dennis non credono ai loro occhi, e Alonso con una vettura del tutto depotenziata lotta a lungo con Nasr e Sainz. Termina 16° doppiato, dopo essersi illuso a Singapore.

### Daniil Kvyat

Questa volta non combina disastri, è più incisivo di Sainz, ma su una pista di potenza come Suzuka il motore Ferrari versione 2015 mostra davvero i limiti. E lui non va oltre il 13° posto, doppiato.

### Jenson Button

Parte dall'ultima fila dopo aver cambiato l'ennesimo propulsore e termina al 18° posto, doppiato. Con gare del genere passa la voglia di correre. Le uniche vetture che riesce a passare sono le Manor. Buonanotte Jenson...

### Marcus Ericsson

Migliora la posizione di partenza, lotta a lungo con Palmer, conclude al 15° posto doppiato. In una gara dove non si registrano ritiri. Con una Sauber che ormai a fatica riesce più a "stare insieme".

### NASR SE LA FUMA

Magnussen cerca di contenere un Nasr che frena a ruote fumanti, mentre i due della Manor sembrano osservare un po' perplessi

4

### Carlos Sainz

Parte bene, poi, dopo il primo cambio gomme, si ritrova dietro alle due McLaren, che non riesce a passare. Lui dice perché sono troppo potenti: crediamo che Alonso preferirebbe il vecchio motore Ferrari 2015 piuttosto che l'imbarazzante nuovo motore Honda che ha debuttato in Giappone. Termina al 17° posto doppiato.

### Felipe Nasr

Prima è rallentato da una gomma squadrata in frenata, poi dalla frizione che funziona male e gli fa perdere tempo durante il cambio gomme. Litiga con le curve di Suzuka, si fa portare a spasso dalla vettura e non va oltre il 19° posto, doppiato.

### Kevin Magnussen

Continua a sperare nella conferma della Renault, ma non si capisce in base a quali risultati. Parte con le gomme dure e nelle prime fasi di gara è assolutamente perso. Conclude 14° doppiato.

### Pascal Wehrlein

Fa del suo meglio, ma spesso deve rallentare il ritmo per spostarsi nei doppiaggi. Anche per lui problemi con la pista e con una vettura che questo tipo di tracciati proprio non li digerisce. Termina ultimo, doppiato.

### Esteban Ocon

Non si ritira nessuno e le Manor sono le vetture-scopa dello schieramento. Non conosce la pista di Suzuka e si limita a girare lo sterzo e non fare danni.

### Esteban Gutierrez

Parte dalle posizioni nobili dello schieramento ma dopo il primo cambio gomme si ritrova dietro a vetture sensibilmente più lente della sua in rettilineo, che lui però non riesce a passare. Poi ci prova in frenata con Sainz, calcola male i tempi e finisce fuori pista. Danneggia l'ala anteriore e dopo pensa solo a concludere. 20° posto finale, doppiato.





## **NUOVI PNEUMATICI MICHELIN CROSSCLIMATE. ARMATEVI PER QUALSIASI CONDIZIONE METEO.**

Michelin ha creato CrossClimate, il primo pneumatico in grado di affrontare il meteo imprevisto grazie a prestazioni rivoluzionarie in frenata sull'asciutto, aderenza sul bagnato (classificazione "A" in frenata sul bagnato) e trazione sulla neve (certificazione invernale 3PMSF).

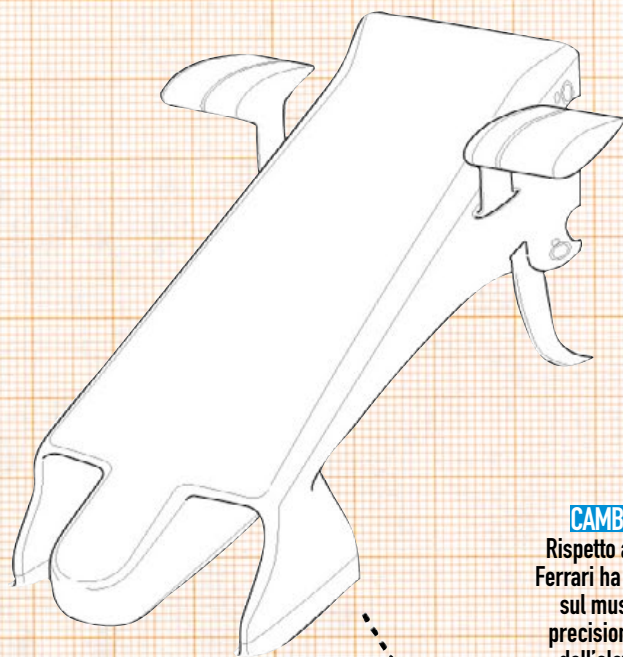
Scopri l'innovazione MICHELIN CrossClimate su: [www.michelin.it](http://www.michelin.it)



IN COLLABORAZIONE CON

**MAGNETI  
MARELLI**

# Questione di

**FERRARI****CAMBIO DI MUSO**

Rispetto alla Malesia, la Ferrari ha lavorato ancora sul musetto, e per la precisione sui supporti dell'alettone, ora più contorti, così da avviare prima il vortice d'aria e ripulire ulteriormente il flusso

**Ferrari**

Alle novità per la Malesia si è aggiunto un nuovo posizionamento del musetto, infatti la Ferrari ha rimodulato l'aerodinamica sotto il telaio rialzato. Per Sepang la Ferrari ha testato nuovi deflettori, splitter e una nuova bat wing. Parte del processo di convogliamento del flusso d'aria sotto il muso e poi attorno alle pance laterali inizia in una posizione così avanzata come quella dei supporti dell'alettone anteriore.

Benché il regolamento limiti le dimensioni e la forma di tali supporti, la scuderia ha lavorato sodo per ricavarne deflettori torcendone la forma. Poiché questi pezzi sono incollati all'effettiva struttura antiurto del musetto, non è necessaria un'ulteriore prova d'urto.

Ora questi supporti dell'alettone più contorti avviano il vortice Y250 molto presto e il lavoro con i pezzi usati a Sepang contribuirà a ripulire il flusso d'aria che si separa confluendo a ciascun lato della monoposto in modo da evitare che la turbolenza delle gomme stressi la parte posteriore della carrozzeria.

**Sauber**

Come la Ferrari, anche alla Sauber stanno riposizionando il flusso d'aria proprio al lato della monoposto, fenomeno noto come vortice Y250, perché si trova a 250 mm dalla linea centrale dell'auto. Tuttavia alla Sauber sono più concentrati sul flusso d'aria a livello del fondo, per cui splitter e bordi del fondo sono diversi, e le bargeboard ridisegnate. Alla Sauber stanno lavorando per portare il flusso d'aria a passare sotto l'auto per poi sollevarsi sul bordo del fondo e restarci sopra in modo da aumentare la deportanza. Così si è lavorato molto sulle nuove bandelle dello splitter e il bordo incurvato del fondo per creare quell'effetto.

**SAUBER**

# flussi d'aria

A SUZUKA SQUADRE AL LAVORO SULL'AERODINAMICA INFERIORE, PER GESTIRE IL MOVIMENTO DELL'ARIA SOTTO LA VETTURA

## Renault

La Renault di quest'anno è stata difficile da gestire per i piloti, per cui le modifiche di Suzuka possono contribuire a rendere l'auto più costante nelle curve. La Renault si è concentrata sulla zona del fondo davanti alla gomma posteriore, questa zona critica aiuta sia a sigillare il diffusore che a impedire che l'aria esca dalla gomma per finire nel diffusore. Mentre il resto del fondo è lo stesso della specifica precedente, sono stati incollati nuovi pezzi per creare questa nuova disposizione. Tra questi pezzi c'è un inserto in metallo ridisegnato e più deviatori inseriti in linea con la gomma. Queste ora reindirizzeranno il flusso d'aria tra la gomma e il diffusore in modo che la turbolenza della gomma non disturbi la deportanza creata dal diffusore.

## Mercedes

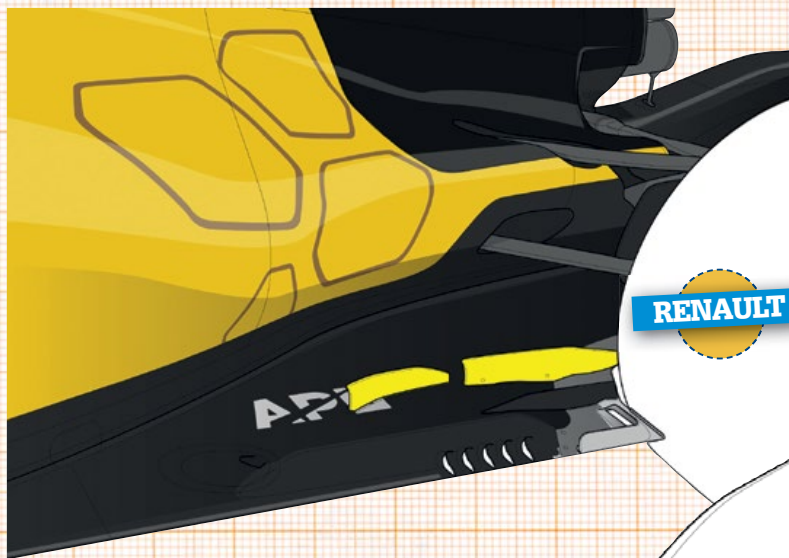
La Casa di Stoccarda ha sofferto una rara rottura sul V6 di Hamilton in Malesia. Ha poi confermato si sia trattato di qualcosa nella parte bassa del pro-

## IL MISTERO DEL MOTORE

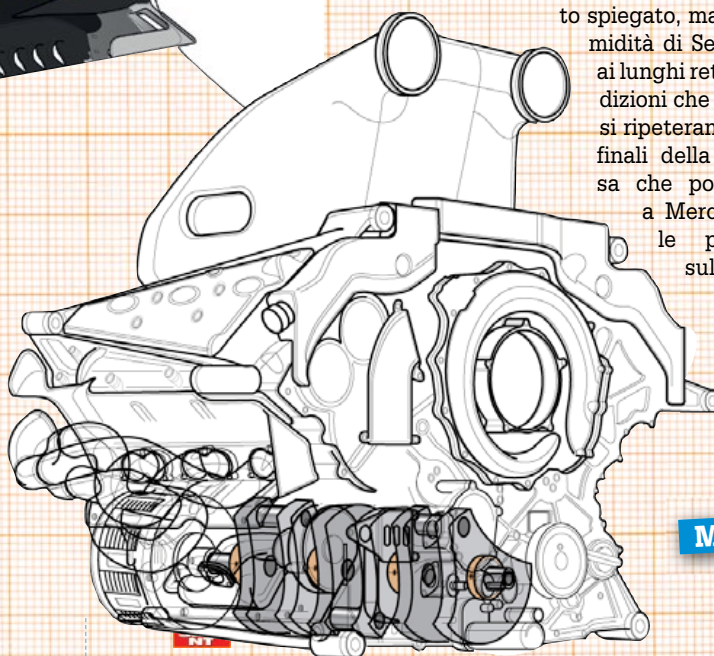
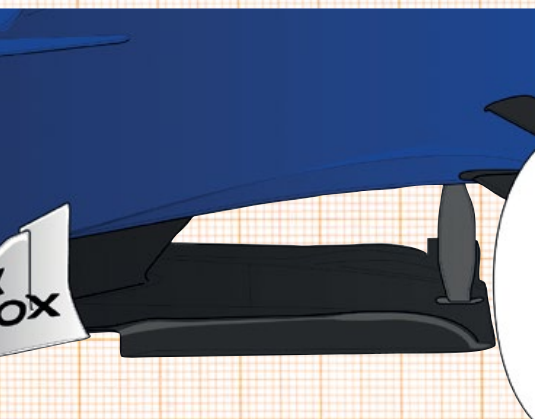
Anche Sauber e Renault si sono concentrate sotto la vettura, con la squadra elvetica che si è dedicata alla parte centrale del fondo, mentre la Renault ha lavorato sulla parte davanti alle ruote posteriori, per sigillare il diffusore e controllare il flusso in uscita dalla gomma. Nel paddock si parla ancora della rottura del propulsore Mercedes di Hamilton a Sepang, e sui futuri rischi di affidabilità della Casa di Stoccarda

pulsore, precisamente della biella. Le rotture dei motori sono rare, visto che normalmente a cedere sono i sistemi di recupero dell'energia o i ben più stressati turbo. Quindi, vista la normalmente eccellente affidabilità, che cosa è andato storto e perché? Quello di Hamilton a Sepang era uno dei propulsori di scorta per il Gp del Belgio, così l'unità ha giusto completato alcuni giri a Spa prima di essere rimossa e conservata per la Malesia. Al momento della rottura lungo il rettilineo principale aveva completato appena 614 km. Con questo chilometraggio era decisamente ancora pronto da essere usato ulteriormente, visto che era appena ad un quarto della durata prevista.

A cedere è stato il cuscinetto della testa della biella, cioè un cuscinetto a strisciamento piazzato tra biella ed albero a gomiti. In questa posizione è molto stressato, visto che ruota a circa 12500 giri al minuto, ed è soggetto ad alti carichi da parte del pistone. Per conservare il cuscinetto, riceve olio dall'albero ed ogni riduzione nella lubrificazione surriscalda il cuscinetto e lo porta rapidamente a rompersi. Mercedes ha confermato che non ci sono stati avvertimenti, riduzione della pressione dell'olio o innalzamenti delle temperature. In aggiunta hanno specificato che Hamilton non stesse tirando o utilizzando il motore con una modalità più spinta. Quindi non ci sarebbero fattori esterni che possano aver contribuito alla rottura, bensì si sarebbe trattato solo di un improvviso problema al cuscinetto. Questo fa quindi pensare si sia trattato di qualcosa legato alla lubrificazione, e fosse stato solo legato alla diversa viscosità questo avrebbe modificato solo la potenza in qualifica, ma avrebbe preservato la durata. Perché la lubrificazione avrebbe mancato di svolgere il proprio lavoro non è stato spiegato, ma il calore e l'umidità di Sepang, assieme ai lunghi rettilineari, sono condizioni che probabilmente si ripeteranno nelle tappe finali della stagione. Cosa che potrebbe fornire a Mercedes una reale preoccupazione sull'affidabilità. ●



RENAULT



MERCEDES

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Alonso	9°	22"786
Verstappen	10°	22"855
Ricciardo	10°	22"996
Grosjean	10°	23"741
Kvyat	10°	22"990
Hülkenberg	11°	22"832
Gutiérrez	11°	24"110
Rosberg	12°	22"673
Vettel	12°	23"226
Pérez	12°	23"605
Raikkonen	12°	23"244
Ocon	12°	24"973
Hamilton	13°	22"989
Sainz	13°	22"986
Wehrlein	13°	24"630
Button	19°	24"375
Kvyat	23°	22"943
Massa	24°	22"463
Palmer	25°	23"452
Magnussen	25°	23"072
Nasr	25°	25"131
Raikkonen	26°	22"762
Bottas	26°	25"007
Ericsson	26°	24"011
Alonso	27°	23"032
Verstappen	28°	22"788
Hülkenberg	28°	22"952
Gutiérrez	28°	23"792
Rosberg	29°	23"150
Pérez	29°	22"721
Grosjean	30°	25"429
Ocon	31°	24"256
Ricciardo	32°	25"861
Hamilton	33°	22"732
Wehrlein	32°	25"461
Vettel	34°	22"887
Button	36°	23"342
Sainz	37°	22"938

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	1:26'43"333	212.728	1'36"049	31
2°	18	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	53	a 4"978	212.524	1'36"386	43
3°	15	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 5"776	212.492	1'35"152	36
4°	12	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	53	a 20"269	211.902	1'35"118	36
5°	10	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	53	a 28"370	211.574	1'35"990	33
6°	8	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	53	a 33"941	211.349	1'35"511	36
7°	6	S.Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 57"495	210.403	1'36"756	31
8°	4	N.Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 59"177	210.336	1'37"351	39
9°	2	F.Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'37"763	208.805	1'37"785	35
10°	1	V.Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	53	a 1'38"323	208.782	1'37"844	33
11°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	53	a 1'39"254	208.746	1'37"020	32
12°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	52	a 1 giro	208.051	1'37"978	43
13°		D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	52	a 1 giro	207.811	1'37"597	25
14°		K.Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	52	a 1 giro	207.427	1'38"036	27
15°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	207.397	1'38"496	28
16°		F.Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	207.312	1'38"208	29
17°		C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	52	a 1 giro	207.277	1'37"723	41
18°		J.Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	52	a 1 giro	207.140	1'37"177	39
19°		F.Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	206.792	1'38"544	28
20°		E.Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	52	a 1 giro	206.672	1'37"775	30
21°		E.Ocon (Francia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	52	a 1 giro	206.588	1'38"380	33
22°		P.Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	52	a 1 giro	205.810	1'38"000	39

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DICIASSETTESIMO GRAN PREMIO

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

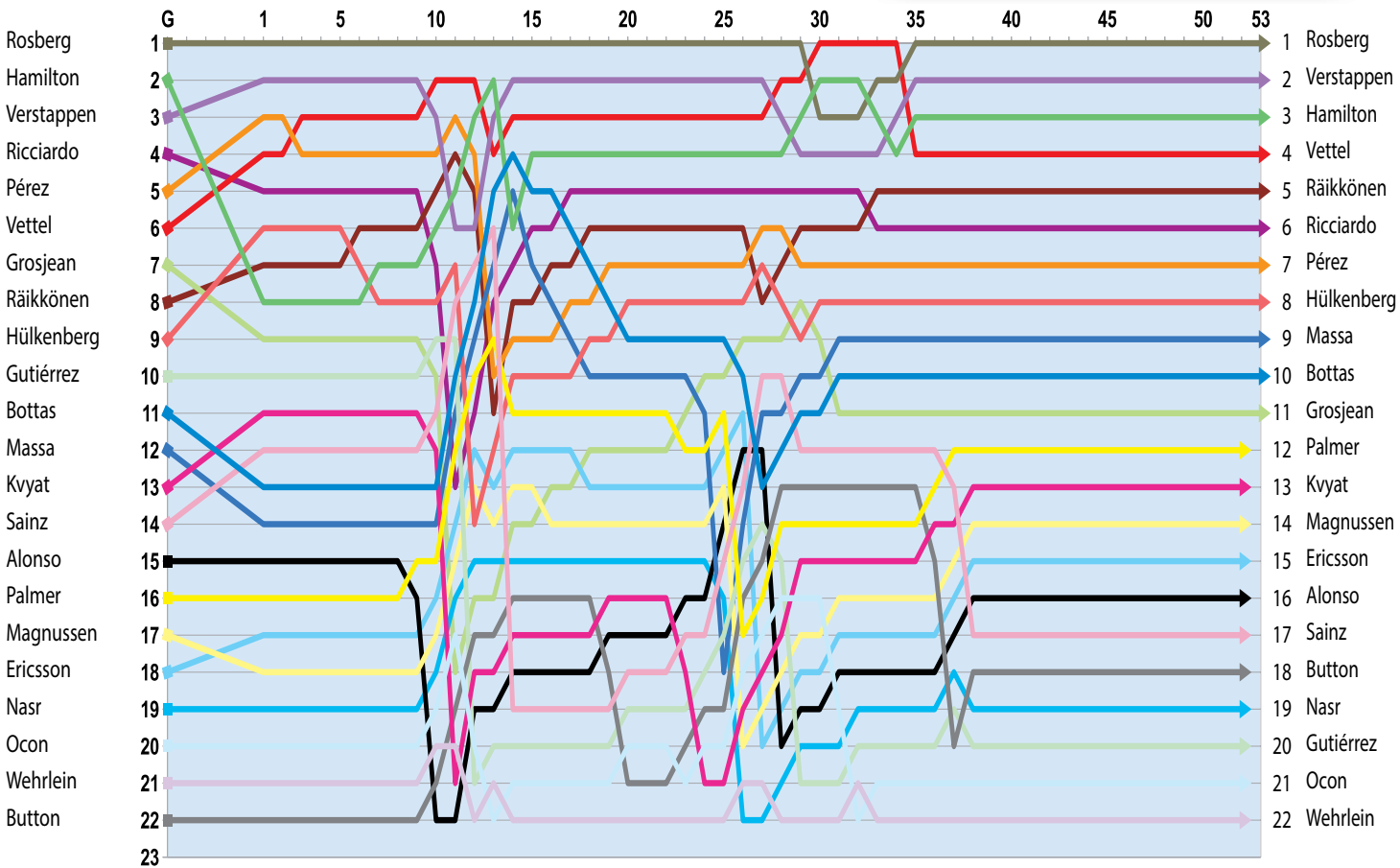


GIAPPONE | 17ª gara del mondiale F1 | 9 ottobre 2016 | Suzuka International Racing Course (5,807 km)  
 | Distanza: 307,741 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e poco nuvoloso in gara

**LEGENDA**

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

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ ALLA CURVA 130R**  
70 METRI DOPO LA CURVA

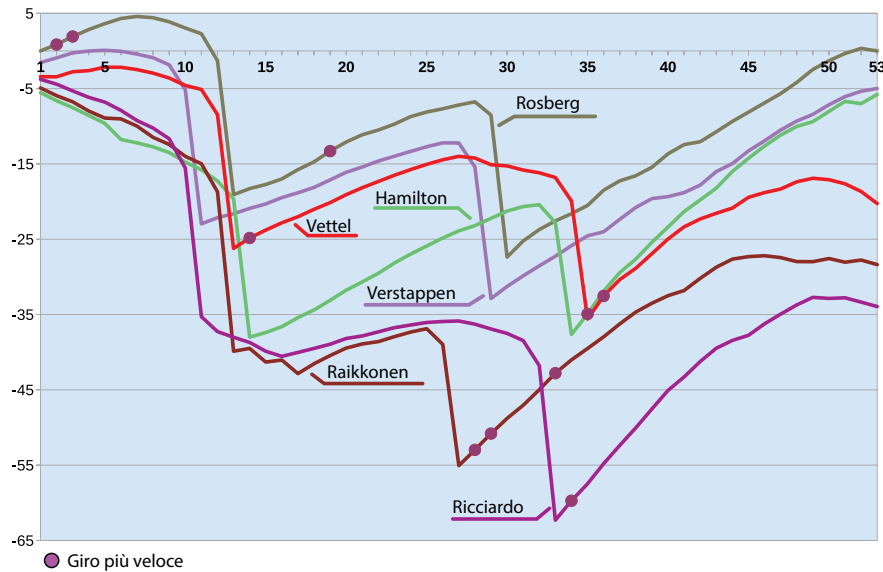
**QUALIFICAZIONI**

Hamilton	315,5
Rosberg	315,1
Grosjean	314,4
Wehrlein	314,0
Ocon	311,9
Raikkonen	311,8
Gutiérrez	311,7
Vettel	311,4
Palmer	310,7
Pérez	309,4
Bottas	309,4
Magnussen	309,1
Massa	309,0
Hülkenberg	308,6
Nasr	307,6
Verstappen	307,4
Ericsson	306,7
Ricciardo	305,9
Sainz	304,9
Alonso	304,4
Kvyat	303,6
Button	302,6

**GRAN PREMIO**

Vettel	315,7
Alonso	313,7
Hamilton	313,4
Grosjean	313,3
Raikkonen	313,0
Verstappen	311,2
Ricciardo	310,9
Gutiérrez	310,7
Hülkenberg	309,5
Palmer	309,3
Pérez	308,6
Sainz	308,4
Rosberg	308,3
Button	307,2
Kvyat	306,8
Bottas	303,7
Massa	303,5
Ocon	303,3
Ericsson	303,2
Nasr	301,9
Magnussen	300,5
Wehrlein	297,6

**I DISTACCHI**



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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

IMBATTUTO

M.Schumacher  
(Ferrari 248F1, 2006)  
1'28"954 media 235,011 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO

K.Raikkonen  
(McLaren MP4-20, 2005)  
1'31"540 media 228,372 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

F.Alonso  
(Renault R26, 2006)  
1h23'53"413 media 219,982 km/h

GIRI IN TESTA

Rosberg	1°-29°
Vettel	30°-34°
Rosberg	35°-53°

PROVE LIBERE

VENERDI 7 OTTOBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Rosberg	1'32"431	1'32"250
2° Hamilton	1'32"644	1'32"322
3° Raikkonen	1'33"817	1'32"573
4° Verstappen	1'34"379	1'33"061
5° Vettel	1'33"525	1'33"103
6° Pérez	1'34"767	1'33"570
7° Hülkenberg	1'34"530	1'33"873
8° Alonso	1'35"003	1'33"985
9° Bottas	1'35"381	1'34"028
10° Sainz	1'35"672	1'34"086
11° Ricciardo	1'34"112	1'34"150
12° Massa	1'36"169	1'34"127
13° Grosjean	1'35"688	1'34"241
14° Kvyat	1'35"446	1'34"305
15° Magnussen	1'36"822	1'34"339
16° Button	1'35"677	1'34"398
17° Gutiérrez	1'36"219	1'34"643
18° Palmer	1'37"992	1'34"760
19° Nasr	1'35"967	1'34"824
20° Wehrlein	1'37"966	1'35"292
21° Ocon	1'37"797	1'35"400
22° Ericsson	1'36"294	1'36"318

SABATO 8 OTTOBRE

	3ª SESSIONE
1° Rosberg	1'32"092
2° Ricciardo	1'32"394
3° Vettel	1'32"731
4° Verstappen	1'32"784
5° Raikkonen	1'33"011
6° Massa	1'33"271
7° Hamilton	1'33"284
8° Palmer	1'33"639
9° Magnussen	1'33"639
10° Hülkenberg	1'33"646
11° Alonso	1'33"714
12° Gutiérrez	1'33"787
13° Bottas	1'33"865
14° Pérez	1'33"921
15° Kvyat	1'34"037
16° Grosjean	1'34"272
17° Nasr	1'34"388
18° Ericsson	1'34"544
19° Button	1'34"548
20° Ocon	1'35"230
21° Wehrlein	1'37"256
22° Sainz	1'56"323

GRIGLIA

1ª FILA	6 Rosberg Mercedes 1'30"647	44 Hamilton Mercedes 1'30"660
---------	-----------------------------	-------------------------------

2ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'31"178	3 Ricciardo Red Bull 1'31"240
---------	---------------------------------	-------------------------------

3ª FILA	11 Perez Force India 1'31"961	6 Vettel Ferrari 1'31"028(b)
---------	-------------------------------	------------------------------

4ª FILA	8 Grosjean Haas 1'31"961	7 Raikkonen Ferrari 1'30"949(C)
---------	--------------------------	---------------------------------

5ª FILA	27 Hulkenberg Force India 1'32"142	21 Gutierrez Haas 1'32"547
---------	------------------------------------	----------------------------

6ª FILA	77 Bottas Williams 1'32"315	19 Massa Williams 1'32"380
---------	-----------------------------	----------------------------

7ª FILA	26 Kvyat Toro Rosso 1'32"623	55 Sainz Toro Rosso 1'32"685
---------	------------------------------	------------------------------

8ª FILA	14 Alonso McLaren 1'32"689	30 Palmer Renault 1'32"807
---------	----------------------------	----------------------------

9ª FILA	20 Magnussen Renault 1'33"023	9 Ericsson Sauber 1'33"222
---------	-------------------------------	----------------------------

10ª FILA	12 Nasr Sauber 1'33"332	31 Ocon Manor 1'33"353
----------	-------------------------	------------------------

11ª FILA	94 Wehrlein Manor 1'33"561(C)	22 Button McLaren 1'32"851(a)
----------	-------------------------------	-------------------------------

POLE POSITION

SABATO 8 OTTOBRE	QUALIFICHE			SETTORI		
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Rosberg Mercedes F1 W07 Hybrid	1'31"858	1'30"714	1'30"647	32"241	40"719	17"545
2° Hamilton Mercedes F1 W07 Hybrid	1'32"218	1'31"129	1'30"660	32"233	40"837	17"549
3° Raikkonen Ferrari SF16-H	1'31"674	1'31"406	1'30"949	32"302	40"928	17"663
4° Vettel Ferrari SF16-H	1'31"659	1'31"227	1'31"028	32"412	40"844	17"724
5° Verstappen Red Bull RB12	1'32"487	1'31"489	1'31"178	32"285	41"093	17"769
6° Ricciardo Red Bull RB12	1'32"538	1'31"719	1'31"240	32"326	40"953	17"867
7° Pérez Force India VJM09	1'32"682	1'32"237	1'31"961	32"766	41"358	17"785
8° Grosjean Haas VF-16	1'32"458	1'32"176	1'31"961	32"708	41"436	17"767
9° Hülkenberg Force India VJM09	1'32"448	1'32"200	1'32"142	32"830	41"293	17"797
10° Gutiérrez Haas VF-16	1'32"620	1'32"155	1'32"547	32"809	41"510	17"731
11° Bottas Williams FW38	1'32"383	1'32"315		32"866	41"463	17"850
12° Massa Williams FW38	1'32"562	1'32"380		33"108	41"414	17"858
13° Kvyat Toro Rosso STR11	1'32"645	1'32"623		32"964	41"632	17"947
14° Sainz Toro Rosso STR11	1'32"789	1'32"685		32"987	41"635	18"016
15° Alonso McLaren MP4-31	1'32"819	1'32"689		33"208	41"534	17"892
16° Palmer Renault R.S.16	1'32"796	1'32"807		33"122	41"504	17"884
17° Button McLaren MP4-31	1'32"851			33"307	41"646	17"898
18° Magnussen Renault R.S.16	1'33"023			33"356	41"584	18"046
19° Ericsson Sauber C35	1'33"222			33"288	41"903	18"029
20° Nasr Sauber C35	1'33"332			33"338	41"964	18"030
21° Ocon Manor MRT05	1'33"353			33"513	41"904	17"917
22° Wehrlein Manor MRT05	1'33"561			33"529	41"939	18"003

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



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

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



## MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G.BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11		
1° N.Rosberg	313	25	25	25	25	(i.)	6	10	25	12	15	18	12	25	25	25	15	18	15	(m.)	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2° L.Hamilton	280	18	15	6	18	(i.)	25	25	10	25	25	25	25	15	18	15	(m.)	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3° D.Ricciardo	212	12	12	12	(11°)	12	18	6	6	10	12	15	18	18	10	18	25	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4° K.Raikkonen	170	(m.)	18	10	15	18	(i.)	8	12	15	10	8	8	2	12	12	12	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5° M.Verstappen	165	1	8	4	(m.)	25	(i.)	12	4	18	18	10	15	(11°)	6	8	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6° S.Vettel	165	15	(m.)	18	(i.)	15	12	18	18	(m.)	2	12	10	8	15	10	(i.)	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7° V.Bottas	81	4	2	1	12	10	(12°)	15	8	2	(14°)	2	2	4	8	(m.)	10	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8° S.Pérez	80	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	1	15	(17°)	8	(11°)	1	10	4	4	8	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9° N.Hülkenberg	54	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	4	2	(19°)	6	1	6	12	1	(i.)	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10° F.Massa	43	10	4	8	10	4	1	(m.)	1	(20°)	(11°)	(18°)	(i.)	1	2	(12°)	(13°)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11° F.Alonso	42	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	(11°)	(m.)	(18°)	(13°)	6	(12°)	6	(14°)	6	6	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12° C.Sainz	30	2	(i.)	2	(12°)	8	4	2	(m.)	4	4	4	(14°)	(m.)	(15°)	(14°)	(11°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
13° R.Grosjean	28	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	(14°)	(13°)	6	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	(11°)	(m.)	(m.)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
14° D.Kvyat	25	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	(12°)	(m.)	(i.)	1	(16°)	(15°)	(14°)	(m.)	2	(14°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
15° J.Button	19	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	(m.)	(11°)	8	(12°)	(m.)	4	(i.)	(12°)	(m.)	2	(18°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16° K.Magnussen	7	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(15°)	(16°)	(i.)	(17°)	1	(m.)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
17° J.Palmer	1	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	(m.)	(15°)	(12°)	(m.)	(12°)	(19°)	(15°)	(i.)	(15°)	1	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
18° P.Wehrlein	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	(17°)	(m.)	1	(i.)	(19°)	(17°)	(i.)	(m.)	(16°)	(15°)	(22°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
19° S.Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20° E.Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	(16°)	(13°)	(11°)	(12°)	(13°)	(11°)	(m.)	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° M.Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	(m.)	(20°)	(18°)	(m.)	(16°)	(17°)	(12°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22° F.Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	(18°)	(12°)	(13°)	(15°)	(17°)	(m.)	(17°)	(i.)	(13°)	(m.)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23° R.Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	(19°)	(18°)	(16°)	(i.)	(21°)	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24° E.Ocon	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	593	25/18	25/15	25/6	25/18	-	6/25	10/25	25/10	12/25	15/25	18/25	12/25	25/15	25/18	25/15	15/0	25/15	-	-	-	-
2° Red Bull	385	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	6/12	6/4	10/18	12/18	15/10	18/15	18/0	10/6	18/8	25/18	8/18	-	-	-	-
3° Ferrari	335	15/0	0/18	18/10	0/15	15/18	12/0	18/8	18/12	0/15	2/10	12/8	10/8	8/2	15/12	10/12	0/12	12/10	-	-	-	-
4° Force India	134	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	1/4	15/2	-	8/6	0/1	1/6	10/12	4/1	4/0	8/4	6/4	-	-	-	-
5° Williams	124	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	0/15	1/8	0/2	-	0/2	0/2	1/4	2/8	-	0/10	2/1	-	-	-	-
6° McLaren	62	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	0/8	-	6/0	0/4	6/0	-	6/0	6/2	-	-	-	-	-
7° Toro Rosso	47	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	0/2	-	0/4	1/4	0/4	-	-	-	2/0	-	-	-	-	-	-
8° Haas	28	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Renault	8	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1/0	0/1	-	-	-	-	-
10° Manor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## CAMBI GOMME

RICCIARDO	S	H	H
VETTEL	S	H	S
ROSBERG	S	H	H
RAIKKONEN	S	H	H
GROSJEAN	S	H	H
ERICSSON	M	H	
PÉREZ	S	H	M
NASR	H	M	
ALONSO	S	H	H
MASSA	M	H	
MAGNUSSEN	H	M	
GUTIÉRREZ	S	H	H
BUTTON	H	S	S
KVYAT	S	S	H
HÜLKENBERG	S	H	M
PALMER	M	H	
OCON	S	H	H
VERSTAPPEN	S	H	H
HAMILTON	S	H	H
SAINZ	S	H	S
BOTTAS	M	H	
WEHRLEIN	S	H	H

## NOTE

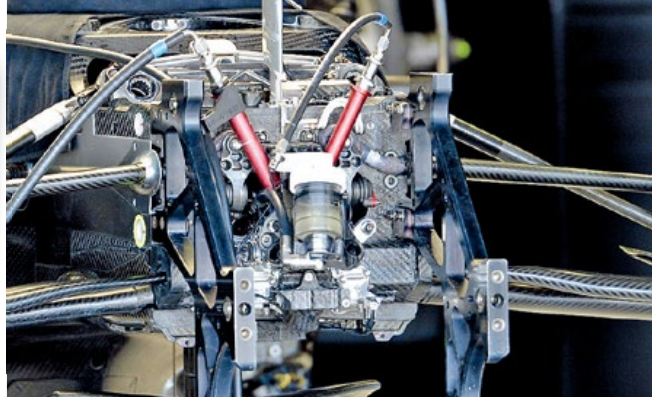
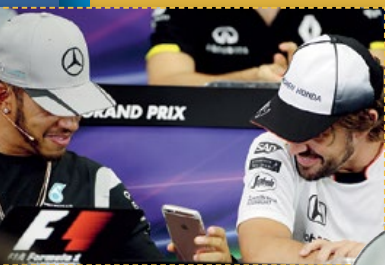
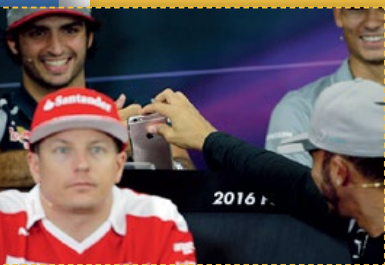
- (a) Penalizzazione di 35 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntive della Power Unit.  
 (b) Penalizzazione di 3 posizioni per aver causato un incidente nello scorso GP.  
 (c) Penalizzazione di 5 posizioni per sostituzione del cambio.



**IN CONFERENZA STAMPA**

**Hamilton si annoia**

Durante la conferenza del giovedì, Hamilton è apparso annoiato a ogni domanda che gli veniva posta. Rispondeva superficialmente, sempre occupato a toccare lo schermo del telefonino. Sul suo profilo Snapchat Hamilton ha poi postato il risultato di tanto "lavoro e attenzione". Foto sue e di Sainz modificate con un programma che mischia i volti umani con le caratteristiche degli animali. Un atteggiamento infantile e offensivo per i presenti, che Mercedes ma soprattutto Fia farebbero bene a sanzionare. Perché esigere attenzione verso i media da chi è pagato 32 milioni di euro all'anno, sarebbe il minimo. Non pago di questo, dopo avere detto che le domande dovrebbero farle i fans e non i giornalisti, e offeso per le critiche ricevute, Hamilton ha poi abbandonato la conferenza organizzata dopo le prove di sabato dalla Mercedes, annunciando il silenzio stampa.



**LEWIS KAPPÀ A SEPANG PER UN CUSCINETTO DELLA BIELLA**

**Mercedes svela il problema**

Con molta trasparenza, la Mercedes ha rilevato nel dettaglio le ragioni tecniche che hanno determinato il ritiro di Hamilton durante il Gp di Malesia: «A cedere è stato un cuscinetto della biella. Avvenuto senza preavviso, dopo che quella unità aveva percorso 618 km. Nella curva precedente, si era verificato un calo nella corretta pressione dell'olio», ha fatto sapere la Mercedes. In Giappone, Hamilton è ricorso alla power unit che aveva utilizzato durante il Gp di Singapore. Mentre, per ovviare ai problemi di Sepang, la Mercedes ha suggerito a tutti i team clienti: «Un diverso parametro di esecuzione di alcuni dati funzionali» che in termini di potenza voleva dire un decimo al giro, e l'adozione di un olio lubrificante più conservativo.



Lente d'ingrandimento



**L'EVENTO SI TERRÀ A MIAMI**

**Vettel alla Corsa dei Campioni**

Anche quest'anno il pilota della Ferrari Sebastian Vettel sarà al via della Corsa dei Campioni. L'evento si terrà per la prima volta a Miami nel gennaio del 2017, un mese dopo la tradizionale data di dicembre. Per il momento, oltre a Sebastian Vettel, hanno aderito anche Tony Kanaan, Pablo Montoya, Kurt Busch, Peter Solberg, Tom Kristensen, Ryan Hunter-Reay e Travis Pastrana.

**ALONSO SPEGNE LE CURIOSITÀ**

**Briefing in Tv ma nulla di che**

Dal Gp del Giappone anche le immagini e l'audio relativo al briefing dei piloti sono diventati di pubblica conoscenza perché trasmessi dalle televisioni. Una importante novità per rendere la F.1 più attrattiva, dopo i vistosi cali di audience registrati in tutti i paesi. «Non aspettatevi nulla di straordinario - ha detto Alonso - generalmente gli incontri con Charlie Whiting si svolgono in un clima di collaborazione. Nulla a che vedere con il famoso briefing particolarmente agitato che appare nel documentario su Senna».



Scatenati i fans giapponesi a Suzuka, mentre Hamilton in conferenza stampa giocherella col cellulare, a sinistra



**A SORPRESA LA FIA GLIELI HA RESTITUITI DOPO L'EVO VISTA A SEPANG**

## La Honda si ritrova con due gettoni

Quando le regole sono così complicate che non le capiscono nemmeno i Costruttori. La Honda credeva di avere speso tre gettoni per il nuovo motore aggiornato che aveva debuttato nelle prove libere a Sepang e poi è stato impiegato per la prima volta in gara a Suzuka. Invece a sorpresa la Fia ha restituito 2 gettoni alla Honda, perché le modifiche al blocco motore non avevano la finalità di migliorare le performance, quanto l'affidabilità. Quindi non dovevano essere conteggiate. La Honda ha così pagato solo un gettone per i nuovi scarichi più leggeri. Nella tabella a sinistra la situazione dei gettoni aggiornata dopo il Gp di Giappone.

### IL BORSINO DOPO SUZUKA

SCUDERIA	GETTONI	SPESI
Ferrari	0	32
Honda	2	30
Mercedes	6	26
Renault	18	14

**IN GIRO PER LA CITTÀ GIAPPONESE NESSUNO LO HA RICONOSCIUTO**

## Alonso in incognito a Tokyo

Dopo il Gp di Malesia, Fernando Alonso ha trascorso alcuni giorni a Tokyo per attività promozionali. Il pilota spagnolo ha postato una foto di lui in metro,

come un normalissimo pendolare, circondato da persone che in maglietta, bermuda e barba lunga, non lo hanno minimamente riconosciuto.



A lato, Alonso in giro per Tokyo. Sopra, tifo per Hamilton e, a destra, Emanuele Pirro, ex pilota spesso nel collegio dei commissari Fia. Sotto, la Safety Car in pista



**IL FRONTE DEI TEAM È SPACCATO**

## Divergenze sui test in Bahrain

«Se la Mercedes ci paga le spese, saremo contenti di andare a fare i test in Bahrain. Altrimenti restiamo a Barcellona. Perché la differenza in termini di spese di viaggio e trasporti sono enormi. Complessivamente circa 300.000 euro in più. Inoltre, se ci serve un pezzo nuovo a Barcellona, dopo due ore lo abbiamo disponibile dall'Inghilterra. Mentre per inviarlo in Bahrain ci vogliono 7 ore. Credo che nei test che ora Mercedes, Ferrari e noi effettueremo ad Abu Dhabi, la Pirelli avrà tutte le informazioni che servono per provare le nuove gomme al caldo». Christian Horner non arretra di un centimetro in merito alla proposta Mercedes, di effettuare almeno una sessione di test in Bahrain. Alla quale hanno aderito anche Ferrari, Haas, Manor, McLaren, Renault e Force India. E contro la quale invece sono schierate Red Bull, Toro Rosso, Williams e Sauber. Considerando che per cambiare il regolamento serve l'unanimità, la situazione rischia di esacerbarsi. La possibilità di effettuare contemporaneamente due sessioni, a Barcellona e in Bahrain, prende ora più piede.

**NEL COLLEGIO DELLA FIA**

## Emanuele Pirro Commissario

A Suzuka si è rivisto Emanuele Pirro nel ruolo di rappresentante dei piloti nel Collegio dei Commissari Fia. Al suo fianco Enzo Spano in rappresentanza del Venezuela e l'austero Gary Connelly per conto della federazione australiana.



**AUSTRALIANI NEL MIRINO**

## Ultras puniti per Sepang

Se la sono cavata con 4 giorni di prigione e una ramanzina, i 9 australiani arrestati a Sepang, subito dopo il trionfo di Ricciardo, per essersi spogliati in mezzo alla folla, sotto il podio, completamente ubriachi. Tutti con la scarpa in mano per emulare il gesto di Ricciardo. Tra di loro c'era anche un funzionario governativo. A peggiorare la cosa, gli australiani indossavano mutande con la bandiera malese. La Malesia è un paese a religione islamica, ma la cosa più offensiva è stato il fatto che gli australiani avessero la bandiera malese sul sedere. «Che questo vi serva di lezione - ha detto il giudice - per imparare la cultura e i costumi locali, perché quello che è accettabile nel vostro paese, non è detto che lo sia in altri». La pubblica accusa invece aveva chiesto una pesante sanzione finanziaria e una condanna per atti osceni finalizzati a turbare la quiete pubblica. In favore dei suoi concittadini era intervenuto anche Ricciardo: «Ho saputo della cosa alcune ore dopo il podio, erano tutti eccitati per la mia vittoria. Non hanno riflettuto sulle cause che il loro comportamento poteva avere sui costumi locali. Si è trattato di un errore dettato dall'euforia del momento». Complessivamente è andata peggio a Lucas Luhr che nello stesso weekend era impegnato con la Bmw ufficiale nella Petit Le Mans a Road Atlanta. Il pilota tedesco è stato arrestato e rilasciato il giorno successivo dietro cauzione di 600 dollari, per avere fatto pipì nel parcheggio di un ristorante.



OMBRE SUL FUTURO

## Interlagos privatizzato

Il sindaco di San Paolo, Joao Doria ha annunciato che presto il circuito di Interlagos sarà privatizzato. Insieme ad altri asset della città come il Sambodromo. Per moltissimi anni il Gp del Brasile è stato finanziato dalla locale prefettura, ma dal 2017 la cosa non si ripeterà. «I soldi risparmiati con il circuito di Interlagos - ha detto il sindaco - saranno destinati a scuole e ospedali». L'autodromo, di proprietà della città di San Paolo, sarà affittato con una concessione di almeno 10 anni. Ma senza i finanziamenti statali e quelli che garantiva Red Globo, il futuro del Gp del Brasile è davvero a rischio.

UNA MOSTRA A COLONIA

## Collezione per Schumi

La collezione Michael Schumacher, che raccoglie le vetture più significative della sua carriera, i caschi, le tute, i trofei vinti, gli oggetti di memorabilia, diventerà ora una mostra permanente, basata a Colonia nella struttura Motorworld, che sarà terminata nel 2017. Sorta di fiera permanente dei motori, che esiste già a Berlino e Stoccarda. La mostra sarà visitabile gratuitamente.



IL PROSSIMO ANNO IL TEAM USEREBBE I MOTORI VECCHI

# Ferrari 2016 per la Sauber

La decadenza del team svizzero sembra essere inarrestabile. La Sauber ora pensa di utilizzare i motori Ferrari 2016 sulla vettura del 2017. Questo perché i lavori di progettazione della vettura conforme ai nuovi regolamenti sono in grave ritardo. Facendo ricorso al vecchio propulsore, la Sauber conoscerebbe già tutti i parametri relativi all'impiantistica e alle batterie. Che invece nel motore versione 2017 saranno diversi. Per la Sauber questa sarebbe l'unica soluzione possibile per essere pronti con la nuova monoposto per i primi test di fine febbraio. Visto che nel 2017 non si potranno più usare le vecchie vetture nelle prove invernali, perché totalmente diverse.



ORIGINALE INIZIATIVA

## Daniel e Max stile Tokyo Drift

In puro stile "Fast and Furious", Ricciardo e Verstappen prima di recarsi a Suzuka, hanno soggiornato a Tokyo dove sono andati in giro per le vie del centro con questo tipico esemplare di "Tokyo Drift", le apposite vetture elaborate per le sfide stradali, in stile giapponese.

PER GESTIRE MAX E DANIEL

## Il metodo di Horner

Christian Horner ha spiegato meglio come ha gestito dai box la corsa di Ricciardo e Verstappen in Malesia: «Ho spiegato ai rispettivi ingegneri che la nostra priorità come squadra fosse quella di ottenere 43 punti. Che dicessero ai piloti di rispettarla. Così ho detto di mettere entrambi sullo stesso modo di regolazione motore, con la stessa potenza. Che nessuno potesse avere un vantaggio rispetto all'altro o che decidesse di regolare il motore in modo diverso in modo autonomo. Si è trattato di una forma diversa rispetto al famoso ordine "Multi 21". Perché sono piloti diversi e sono cambiate le circostanze. Oggi vediamo che tra Ricciardo e Verstappen esiste una vera forma di rispetto. Che non c'era tra Vettel e Webber».

È L'IMPIANTO SU CUI HANNO MOSSO I PRIMI PASSI SCHUMI E SEB

## Kartodromo di Kerpen a rischio

Andrebbe considerato come una specie di monumento dell'automobilismo tedesco. Invece il kartodromo di Kerpen, dove Michael Schumacher e Sebastian Vettel hanno imparato a guidare e iniziato a correre, è a forte rischio, perché esiste un progetto per demolirlo. Il kartodromo sorge in una zona di estrazione mineraria

e, conformemente alle concessioni rilasciate dal governo, lì dovrebbe sorgere una cava. Esiste un progetto per costruire il kartodromo altrove, ma in Germania e su Facebook stanno sorgendo iniziative per mantenere il kartodromo dove si trova, tale e quale. Soprattutto in memoria di Michael Schumacher.



Lente d'ingrandimento



**DI SICURO L'INGRESSO DEI TEDESCHI NON PIACERÀ A ECCLESTONE**

## Nella F.E fa rumore l'arrivo di Mercedes

A partire dal campionato 2018/2019, la Mercedes sarà presente ufficialmente in F.E. L'ingresso del Costruttore tedesco coincide con la novità regolamentare che eliminerà il cambio di monopo- sto durante la gara. Visto che le batterie di una vettura dovranno consentire di percorrere tutta la distanza. Il numero dei team ammessi, passerà da 10 a 12. «Da tempo osservavamo la F.E e i suoi continui progressi - dice Toto Wolff - l'elettrificazione dei veicoli sarà un fattore sempre più rilevante in futuro, da qui il ruolo sempre più strategico della F.E». La Mercedes si aggiungerà così a Renault, Citroen, Audi, Mahindra e Jaguar, già presenti in F.E. Insieme a marchi di engineering di vetture elettriche come Farady e NextEV. Sicuramente a Ecclestone, questa decisione della Mercedes non avrà fatto piacere.

**ARRETRATI SULLO SCHIERAMENTO VETTEL E RAIKKONEN**

## Entrambi i ferraristi penalizzati

Oltre alle tre penalità in griglia scontate da Vettel per l'incidente a Sepang, anche Wehrlein è stato penalizzato di cinque posizioni per avere sostituito il cambio prima delle qualifiche. A ciò vanno aggiun-

te le cinque posizioni di penalità per Raikkonen, causa la sostituzione del cambio dopo le qualifiche e la partenza dall'ultima fila per Button, per aver sostituito il motore dopo le qualificazioni.



**VANDOORNE SULLA MP4/5**

## Veteran ricche di vero fascino

Prima del via, alcune vecchie vetture di F.1 hanno girato per ricordare i fasti di quando Suzuka era il Gp con il maggiore numero di spettatori. Questa volta l'onore è toccato alla McLaren MP4/5 ex Senna, affidata Vandoorne, e alla Ferrari F 187 guidata per la prima volta da Kazuki Nakajima, che abitualmente corre con la Toyota nel campionato Wec. La Ferrari era una ex Berger, ora di proprietà di Bingo Sports, commerciante di Supercar in Giappone.



**DANIIL AMMIRA VARI GENERI**

## Kvyat in musica è un eclettico

Gli organizzatori del Gp Usa hanno chiesto a tutti i piloti di elencare le tre canzoni per loro più belle e relativi artisti. Tutti hanno risposto tranne i piloti di McLaren e Manor. Gusti abbastanza diversificati, tra i quali spiccano le scelte di Kvyat, che passa dai Metallica a Frank Sinatra...



Max va forte pure in bici, sopra, e a sinistra è con Ricciardo e tanti fans giapponesi. A sinistra, tifo baby per la Mercedes, che a Silverstone ha fatto girare Lorenzo, a destra



**PURE UN HEUER DI MERZARIO**

## Orologi a peso d'oro

Gli orologi appartenuti a piloti, continuano a essere oggetto del desiderio in numerose aste internazionali. Recentemente è stato venduto a 22.000 euro, un Heuer Carrera cronometro in oro, appartenuto ad Arturo Merzario. Si tratta di uno degli esemplari che Jackie Heuer in persona regalava ai piloti della Ferrari. «Ad Aurturo Merzario per una eccellente collaborazione» riporta la scritta sul fondello della cassa. Il modello in questione non era in buone condizione, mentre un esemplare simile, ma perfetto e con scatola, appartenuto a Ronnie Peterson, è stato venduto recentemente a 206.000 euro.

**COL MODELLO DEL 2004**

## Lorenzo ok in Mercedes

Complice lo sponsor Monster Energy in comune con la Mercedes, Jorge Lorenzo ha provato la Mercedes W05 di Hamilton del 2014, sul circuito di Silverstone. Alcuni giri a velocità abbastanza sostenuta per lo spagnolo, che in precedenza aveva già provato una Gp2 e aveva disputato alcune gare di Gt3 con una Ferrari 458.





# Ricciardo

## le origini di un

QUASI FOSSE UN PERSONAGGIO CHE OTTIENE SUPERPOTERI PER CASO, DANIEL NEI GP DEBUTTA NEL 2011 GRAZIE AL DESTINO. RAVETTO SVELA COME E PERCHÉ

di **Mario Donnini**  
foto [Sutton-Images.com](http://Sutton-Images.com)

**R**icciardo è il terzo pilota più vincente dell'ultimo triennio in F1, in piena era hybrid. Davanti a lui solo i quasi imbattibili Mercedes boys, Hamilton e Rosberg. E c'è dell'altro. Il 27enne Daniel nei recenti anni pari ha ridimensionato e gestito l'infornale coabitazione alla Red Bull con due tra i compagni di squadra più rognosi e devastanti teoricamente immaginabili: rispettivamente nel 2014 il tetracampione Seb Vettel e nel corrente 2016 il sensazionale quanto spesso irriverente Max Verstappen. Sommando i tre trionfi 2014 al successo conseguito in Malesia, ora l'australiano a tutti gli effetti si conferma top driver di prima grandezza. E personaggio sul quale c'è ancora molto da sapere, a partire dalle mai raccontate condizioni nelle quali propiziò il suo debutto mondiale, nel lontano 2011. Una vecchia storia curiosa quanto stuzzicante che ora è pronto a svelare Manfredi Ravetto, al tempo direttore generale della Hrt, team di F1 nel quale Ricciardo esordì nei Gp.

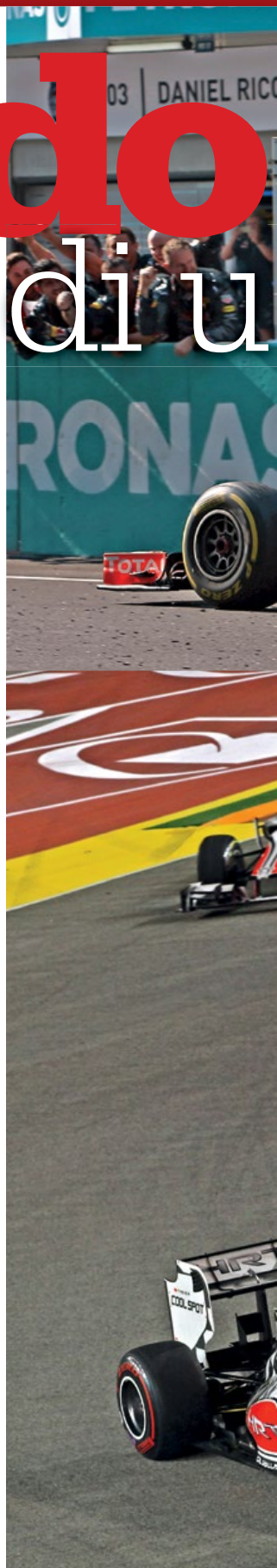
Nel 2011 Daniel è un 22enne di belle speranze, terzo uomo e test man di Toro Rosso, Friday driver ai Gp e titolare in F.Renault 3.5 Series in un anno non irresistibile, che a primavera gli regala l'acuto più bello con una vittoria a Montecarlo. Non è previsto a breve un suo impiego nei Gp, perché posto non ve n'è. Punto. Ma da lì in poi la ruota della sorte fa giri strani e tutto quello che succede va in suo favore... «A volte si dice che basta un battito d'ali di una farfalla in India e per contraccolpo si scatena un uragano a New York - racconta divertito Ravetto -: l'arrivo in F1 di Ricciardo rassomiglia a qualcosa del genere, anche se perfino oggi pochissimi

sanno segreti e retroscena di quello strano e inatteso ingresso».

E allora forza, entriamo nella storia mai raccontata... «Tutto inizia proprio in India a inizio 2011, stavolta non con la farfalla che sbatte le ali, ma con un mega incendio che a fine primavera distrugge il principale impianto del nostro sponsor, la Tata, con prevedibili contraccolpi sui pagamenti delle rate del nostro pilota Karthikeyan al team Hrt. In poche parole, abbiamo bisogno di ossigeno da qualcun altro, visto che l'indiano di fatto ha autonomia

solo per correre a fine stagione il Gp di casa sua. E qui la faccenda si mette in moto alla grande...». Ricciardo vi viene proposto dalla Red Bull? «No, no, macché, sotto il pelo dell'acqua succede roba ben diversa, ma fuori non emerge nulla. In poche parole, Helmut Marko ci fa sapere che il tempo di Alguersuari alla Toro Rosso volge ormai alla fine. Basta. Vogliono sostituirlo e fare posto a uno più esperto e consistente ma non se la sentono di lasciarlo a piedi, quindi gli pagherebbero mezza stagione dirottandolo da noi. Fantastico. Il nostro problema e il loro si incontrano e diventano soluzione. Ma quando tutto sembra fatto a partire dal Gp di Gran Bretagna, accade l'imponderabile».

Cioè, in pratica? «Semplice - ride Manfredi -: Alguersuari che sta per essere giubilato da Toro Rosso si mette ad andare come un missile. In Canada giunge splendido ottavo e a Valencia, quasi a casa sua, imbrocca la gara della vita e si piazza di nuovo ottavo, premiato a fine gara con tanto di tuffo in mare». Questo in superficie, ma segretamente cosa sta succedendo? «La sera del Gp di Valencia Marko chiama il mio team principal Kolles ed è molto abbattuto, perché gli di-



L'ARRIVO IN F1 DI DANIEL RICCIARDO HA DEL ROCAMBOLESCO E SEMBRA MOLTO FRUTTO DEL DESTINO. SEI ANNI DOPO, MANFREDI RAVETTO, AL TEMPO DIRETTORE GENERALE DELLA HRT, SVELA CONTESTI E RETROSCENA CHE FECERO MATURARE L'ESORDIO NEI GP DELL'AUSTRALIANO. DA CUI EMERGE NON SOLO IL POTENZIALE AGONISTICO MA ANCHE L'INNATA SIMPATIA E UN CARATTERE ADORABILE

# n eroe



## FORMAZIONE IN HRT E ESPLOSIONE IN RED BULL

Nel 2011, a sinistra, Ricciardo suda per tenere dietro il forte Liuzzi con le Hrt e nel 2012 alla prima annata in Toro Rosso è premiato, sopra a destra, ai Caschi d'Oro di Autosprint. Cinque anni dopo ecco Ricciardo, sopra, aggiudicarsi il Gp di Malesia, con tanto di rituale bevuta dalla scarpa alla premiazione, a destra. Nell'altra pagina, Mandredi Ravetto, che nel 2011 era direttore generale del team Hrt, col quale lo stesso Daniel debuttò nei Gp





ce: "Cavolo, ora le cose cambiano, perché in questo momento Alguersuari non si può toccare. In pratica per quest'anno si è salvato il posto". "Okay - gli replica sereno Kolles - fatto sta che tra voi e noi c'è un accordo il quale recita che un vostro pilota dal Gp di Gran Bretagna correrà per la Hrt. Intendete onorarlo?" Marko ci pensa un attimo e poi risponde sereno che una via d'uscita interessante per tutti ci sarebbe e ha un nome e un cognome: Daniel Ricciardo». Quindi Ricciardo arriva in F.1 quale tappabuchi estremo e casuale del mancato licenziamento di Alguersuari da Toro Rosso... «Puoi leggerlo esattamente così, anche se il ragionamento che fa in quel momento Helmut Marko è molto razionale, articolato e per certi versi affascinante». Prego, Manfredi, racconta pure. «Marko crede tantissimo in Ricciardo ed è entusiasta dell'idea di farlo debuttare subito in F.1 per tre ragioni. Punto primo, con noi Daniel avrà pressioni zero. Con Toro Rosso avrebbe dovuto racimolare punti presto, mentre alla Hrt nessuno gli chiederà tanto. Punto due, la squadra, benché piccola e senza target di livello, è solida e ha al timone tecnico uno bravo come Geoff Willis. Punto tre, sull'altra Hrt Ricciardo trova Vitantonio Liuzzi, ad armi pari e Marko conferma che la faccenda si fa davvero interessante perché di Tonio lui ha tutti i parametri vitali dai tempi in cui era un suo pilota,

quindi il confronto diretto tra il deb e l'esperto veloce potrà dare indicazioni preziose e rivelatrici. Si tratta inoltre di un'operazione che piace tantissimo anche a noi, ben felici d'avere dei nostri un ragazzo giovane, veloce e finanziato dalla Red Bull». Di questo confronto diretto Ricciardo ha detto di recente, ricordandolo: «È stato interessante con Tonio alla Hrt, perché io muovevo i primissimi passi in F.1, mentre lui era già avanti con la loro carriera, per cui Hrt rappresentava l'opportunità di restare in questo sport, più che di crescere a fare esperienza. Tonio ad ogni modo era davvero un compagno difficile da battere e il confronto con lui divenne sempre più competitivo nel corso della stagione. Credo mi abbia sempre battuto in qualifica nelle prime tre gare - sapevo in partenza che aveva la fama di uno veloce, ma i tempi che riusciva a fare sul giro secco erano davvero impressionanti. Ricordo che in quelle prime qualifiche che abbiamo fatto come compagni di team, io finivo il mio giro convinto di aver fatto un buon tempo, poi arrivava lui e faceva meglio, nemmeno di poco, e io proprio non capivo come avesse fatto. Ancora oggi, lo considero uno dei piloti più veloci sul giro secco che abbia mai visto in azione».

Andando a fondo all'esperienza di Ricciardo col team Hrt, Manfredi, cosa puoi raccontare sul versante squisitamente umano, per farci scoprire dall'interno i primi passi di colui che rappresenta ora la terza forza del Circus? «È stato da subito un ragaz-



**LA HRT FU IDEALE PER SVEZZARE RICCIARDO**  
Sopra, Ravetto, Zanarini (manager di Liuzzi) e Kolles al box Hrt nel 2011. In alto a destra, Ricciardo a colloquio col titolare Carabante, che nell'estate 2011 cedette il team al fondo spagnolo Thesan Capital e, nell'immagine più a destra, in compagnia del team mate Tonio Liuzzi

zo eccezionale, piacevole, educato e nel profondo intelligente, sensibile e concreto. E guarda che cose del genere per un pilota che ho avuto sott'occhio le dico solo di lui. C'è una storia incredibile che spiega umanamente chi è Daniel Ricciardo e mi ha visto protagonista nel viaggio di avvicinamento al Gp del Belgio 2011, quando in circostanze particolari mi trovo ad avere bisogno di un passaggio e l'unico che potrebbe darmelo è lui, a patto che si fermi ad aspettarmi per tre ore filate all'aeroporto di Bruxelles. Ti rendi conto? Un pilota di F.1 che sta lì a fare il taxi boy in attesa, tre ore. Be' non ha battuto ciglio. Alla ragazza del team che glielo aveva chiesto quasi senza speranza Daniel dice subito: "Non c'è pro-



siciliana. Ebbene, di genitori di piloti nel paddock ne ho visti e conosciuti tanti, ma forse nessuno ha mai avuto l'atteggiamento squisito dei coniugi Ricciardo in quello che al tempo era il box Hrt. Educatissimi, silenziosi, quasi invisibili e inudibili, chiedevano il permesso anche solo per mangiare una tartina o stappare un analcolico. Così come è stato bello sapere da loro quanto giudichino importanti e profondi i legami col paese d'origine».

Un quadro complessivo decisamente umanizzante, il tuo, Manfredi: Daniel Ricciardo raccontato così



sembra avere pochissimo del solito campione di F1 viziato, inarrivabile e PlayStation orientato. «Forse a tutto ciò che vi ho raccontato c'è da aggiungere doverosamente qualcosa: - puntualizza Manfredi -, la sola tessera mancante di questo ampio mosaico: il sorriso perenne di Daniel è il simbolo della sua apertura e di una positività di fondo, ma nasconde una determinazione da paura, una solidità mentale e un atteggiamento professionale semplicemente perfetto, in pieno stile Red Bull. Daniel è buono ma non è un bonaccione, è aperto, ma non certo un timido. All'occorrenza sa essere una belva da combattimento e lo ha dimostrato spiegando via via qualcosina a Max Verstappen, dopo il via

blema, lo faccio molto volentieri". Non finisce qui: al mio arrivo lo trovo sorridente e gioviale, in compagnia di Stewart, il ragazzo che gli fa da preparatore atletico e che tradizionalmente è un po' la sua ombra. Ebbene, per tutto il viaggio verso Spa è stato carino, come un vecchio amico, mentre si sparava brani di musica australiana che ascolta da sempre per sentirsi più vicino a casa. Ecco, questo è il Ricciardo inedito che credo sia giusto far conoscere a tutti, adesso che comincia a essere considerato stella di una certa grandezza. Un'altra cosa da sottolineare riguarda i suoi genitori, laddove la chiarissima origine italiana si fa sentire. Anzi posso dire che in comune con lui e con loro ho proprio l'origine

#### FU MARKO A PROPRIARE L'ACCORDO CON KOLLES

Sopra, il box Hrt nel 2011 con la vettura di Ricciardo in primo piano. In alto a destra, Daniel col suo mentore Helmut Marko e, al centro, in pista in lotta con la Virgin di D'Ambrosio al Gp di Germania. I suoi migliori risultati furono due 18esimi posti in Ungheria e India

favorevole all'olandese. Kolles, team principal Hrt glielo diceva spesso: "Daniel, presto te ne andrai da Hrt, sarai promosso e un giorno diventerai un big della F1. Sarà carino se ti ricorderai di noi". E per come è fatto lui, le cose sono andate proprio così, sia sul piano della crescita agonistica che sul versante dei valori umani». ●





# IL PIÙ FORTE

**DA MARTEDI 25 OTTOBRE ALLE 21.10**

Tra prove durissime e improbabili,  
Alessio Sakara e Martin Castrogiovanni  
attraversano l'Italia per trovare il più forte.

**DMAX**

CANALE 52

 Dplay



## AL TRAGUARDO

Gara: 1. Sébastien Buemi (e.dams Renault); 2. Lucas di Grassi (Abt Audi); 3. Nick Heidfeld (Mahindra).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Ripartendo dove si era lasciato

**NELLE PROVE PAIONO RIVOLUZIONATE LE FORZE IN CAMPO, MA ALLA FINE SUL PODIO SALGONO IL CAMPIONE SÉBASTIEN BUEMI, IL VICECAMPIONE LUCAS DI GRASSI E L'ESPERTO NICK HEIDFELD**

di [Fulvio Cavicchi](#)

**R**iparte la Formula E dal nuovo tracciato tra i grattacieli di Hong Kong, e dalle prove pare sia aperto un nuovo corso. Infatti la pole position è andata in mano al campione di Stagione 1 "Nelson" Piquet davanti al compagno di squadra Oliver Turvey, con una NextEv Nio che nel 2015/16 era parsa nettamente indietro rispetto alle squadre leader. Poi le DS Virgin Racing del debuttante José María López e Sam Bird, mentre il vicecampione Lucas di Grassi è stato costretto a scattare dall'ultima fila. A fine gara invece troviamo vincitore il campione in carica Sébastien Buemi davanti al suo rivale brasiliano dell'Audi ed all'esperto Nick Heidfeld. Insomma rovesciato il rovesciamento.

Questo antipasto di Stagione 3 (visto che il calendario ora vivrà un mese di pausa e dopo Marrakech andrà "in letargo" fino a febbraio) non è filato tutto liscio. Infatti è stata molto criticata la decisione della Direzione Gara di andare a modificare la pista dopo le prove libere, e soprattutto di comunicarlo a piloti e squadre appena 5 minuti prima del via delle qualifiche con un messaggio sullo schermo dei tempi. E fortuna che ora, come già in Formula 1, i commissari sportivi possono contare anche su un pilota a consigliarli (a Hong Kong c'era Andy Soucek)! Inoltre i lavori hanno richiesto, come ovvio, del tempo

e questo ha fatto ritardare la qualifica, a cui è stato necessario tagliare la Super Pole finale per permettere alle vetture di avere il tempo necessario per ricaricarsi nella maniera corretta prima della gara. Comunque la chicane, a detta dei piloti stessi, è stata addirittura peggiorata ed a farne le spese sono stati Lucas di Grassi e Robin Frijns, entrambi decollati sul nuovo cordolo montato e finiti contro le gomme a protezione del muro esterno, con la vettura della Ms Amlin Andretti che è dovuta proprio





OPZIONE PER DEBUTTARE IN STAGIONE 5

## Mercedes ci infila il musetto

La settimana della gara si è aperta con la notizia della probabile entrata di Mercedes nel campionato a partire da Stagione 5. «Siamo stati a guardare la crescita della Formula E con grande interesse - ha spiegato Toto Wolff, responsabile di Mercedes-Benz Motorsport. - Saremmo molto soddisfatti di un accordo che ci assicurasse la possibilità di entrare nella categoria dal quinto anno. Le corse sono sempre state una piattaforma di ricerca e sviluppo in campo tecnologico ed in ambito automotive, e questo renderà la Formula E ancora più rilevante in futuro».

Vertici aziendali ed ingegneri del gruppo Mercedes hanno presenziato a diverse gare delle stagioni passate, ed era stata valutata anche l'ipotesi di una collaborazione con un team già esistente, più o meno nello stesso modo fatto dalle "cugine" Audi e Bmw. Ruolo significativo nel garantire a Mercedes la prospettiva di coinvolgimento nella Formula E potrebbe essere arrivato da Qualcomm, gigante della tecnologia wireless, che è partner di entrambe.

Due piloti sotto contratto Mercedes sono entrati nella serie elettrica in questa stagione, cioè Felix Rosenqvist e Maro Engel.



essere ricostruita nella monoscocca dai meccanici. Ma la gara è stata piena di colpi di scena e si è ampiamente fatta perdonare i problemi che l'hanno preceduta. Al via, davanti ai 30mila presenti, Piquet ha provato ad allungare protetto da Turvey, mentre diversi contatti si sono avuti più indietro (entrambe le Audi sono state costretti al box e Ma Qing Hua al ritiro). Il primo colpo di scena l'ha causato López, andato a muro alla chicane. Piquet, una volta arrivato al punto, si è dovuto attaccare ai freni per non centrare la DS ed è finito lungo, rientrando terzo in pista. L'incidente ha chiamato la safety car e sono partite le soste di cambio vettura, con il divenuto leader della gara Bird che ha avuto la seconda macchina che non ha voluto saperne di ac-

### UN PODIO... GIÀ VISTO

Sopra il via della nuova gara di Hong Kong, terminata con un podio, in alto a sinistra, formato da piloti tutti e tre molto esperti nella categoria.

In alto il vincitore e campione in carica Sébastien Buemi, in alto a destra il vicecampione Lucas di Grassi, a sinistra il terzo classificato Nick Heidfeld

cendersi. Questo ha permesso a Buemi di prendere la testa della gara, non più mollata. Invece Piquet ha aspettato un giro di troppo per fermarsi e così la gara è ripresa mentre era in corsia box, facendolo precipitare in fondo. Mentre dal fondo è arrivato di Grassi, che seguendo la strategia di conservare energia consigliatogli dal team è pian piano risalito fino a secondo. Anche Heidfeld è stato autore di una rimonta, visto che da decimo al via era già sesto al termine del primo giro, ma conservando bene la batteria è riuscito a tagliare il traguardo terzo, con lo 0% di energia ancora disponibile! Da segnalare anche Frijns, che da ventesimo al via ha tagliato il traguardo sesto, alle spalle di Nicolas Prost ed il compagno di squadra António Félix da Costa. ●

di **Cesare Maria Mannucci**

**L**a **Petit Le Mans** che si è corsa a Road Atlanta ed ha chiuso il campionato Imsa edizione 2016 ha coinciso con l'ultima apparizione per la categoria dei Daytona Prototype, che dal prossimo anno non potranno più correre. Nati nel 2003 per volere di Jim France, come piattaforma alternativa ai più costosi Prototipi della classi LmP, Wsc e Fia Gt1, e per amplificare la concorrenza con l'American Le Mans Series, allora di proprietà di Don Panoz, i DP americani hanno rappresentato inizialmente un'alternativa tecnica molto economica per competere nella grande Endurance, con vetture in grado di puntare alla vittoria assoluta e non di classe. Una piattaforma tecnica molto semplice: telaio tubolare in acciaio, motori omologati dalla serie, fondo piatto e un prezzo massimo di acquisto, che inizialmente era inferiore di oltre il 50 % rispetto alle vetture della classe Gt1. Nel corso di 13 anni, i DP sono poi stati oggetto di numerosi sviluppi, attraverso 3 generazioni di regolamenti tecnici. Progressivamente la tecnologia presente si è alzata di livello, così come le prestazioni e purtroppo i costi. Arrivati negli ultimi anni a sorpassare notevolmente quelli delle vetture della classe Gte e LmP2. In totale sono state costruite 103 vetture della classe DP, suddivise tra 11 Costruttori e motorizzati da 11 diversi propulsori che la Grand-Am ha provveduto ad omologare. Complessivamente una categoria di successo, che ha contribuito alla nascita di nuovi team importanti nel panorama Endurance: come Michael Shank, Action Express, Starworks ma soprattutto Chip Ganassi.

Categoria che però ha avuto la grande colpa storica e politica, di contribuire al lungo isolamento internazionale della 24 Ore di Daytona, in un'epoca dove le sinergie con gli organizzatori di Le Mans avrebbero potuto essere più percorribili e interessanti. Sarebbe bastato rendere i DP elegibili per la 24 Ore di Le Mans, cercare un accordo politico e finanziario con l'Aco, per aprire a queste vetture le porte dell'Endurance internazionali, in cambio dell'ammissione dei più sofisticati Prototipi della classe LmP1 a Daytona. Invece Jim France pensava di fare la guerra alla 24 Ore di Le Mans e ai campionati da lei controllati. Con questi presupposti, la cosa a lungo termine non poteva funzionare.

**INIZI DIFFICILI**

## Da sole sei fino a trenta vetture al via

Quando nel 2003 le prime 6 vetture della classe DP si presentarono al via della 24 Ore di Daytona, in molti non credevano ai loro occhi. Brutte, sgraziate, lente e poco affidabili, fecero ripiombare Daytona indietro di 30 anni. «Probabilmente un moscerino si è schiacciato sulle pagine del regolamento tecnico e lo hanno scambiato per uno zero», disse divertito Didier Theys, osservando perplesso le dimensioni enormi dell'abitacolo e del parabrezza. Inizialmente 4 Costruttori avevano raccolto la sfida: Fabcar, Multimatic, Doran e Picchio. Dopo po-



# L'ultima C

2003 **Borcheller**

## LA FINE E L'INIZIO

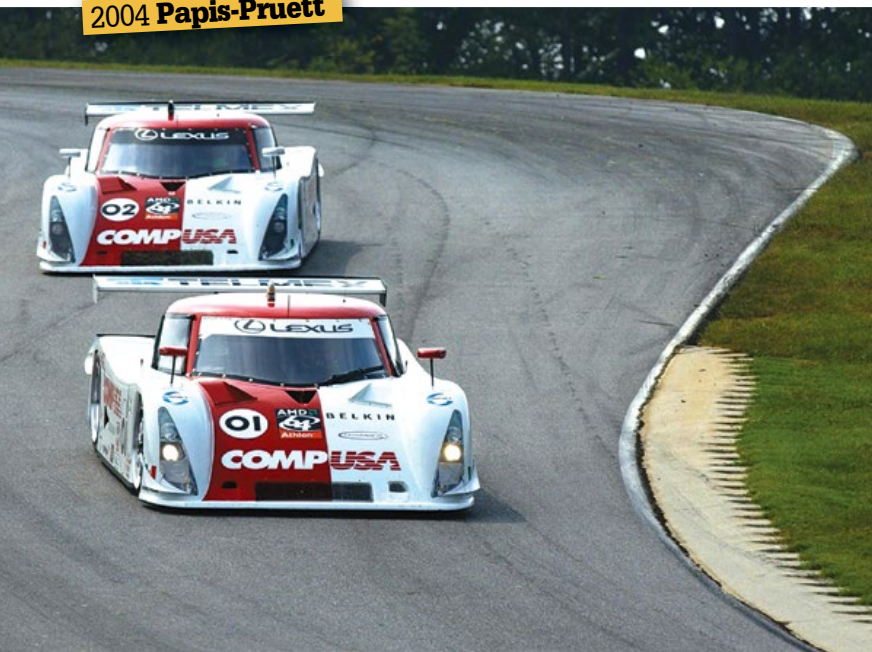
A sinistra Christian Fittipaldi e João Barbosa, campioni DP 2016, in basso a sinistra la Doran-Chevrolet di Terry Borcheller, vincitrice della prima edizione. In basso a destra la Riley-Lexus di Max Papis e Scott Pruett, campione nel 2004



# orsa

SI CHIUDE L'ERA DEI DAYTONA PROTOTYPE, I PROTOTIPI "DI SCUOLA AMERICANA" INVENTATI DA JIM FRANCE PER LA GRAND-AM NEL 2003, CHE DAL PROSSIMO ANNO VERRANNO SOSTITUITI DALLE LMP2

2004 Papis-Pruett



che ore tutte erano già ko, tanto che la gara la vinse una Porsche 911 Gt3-RS. Grazie ai generosi finanziamenti di Jim France, che ad un certo punto arrivò a sostenere quasi la metà delle vetture in griglia, la categoria rapidamente si consolidò. Arrivarono Costruttori più preparati, la Riley realizzò una vettura competitiva, affidabile e facilmente gestibile, dall'Indycar arrivarono le grandi squadre di Roger Penske e Chip Ganassi. Appena tre anni dopo lo zoppicante debutto, nel 2006 alla 24 Ore di Daytona erano addirittura 30 le vetture al via della classe DP.

## I COSTRUTTORI COINVOLTI

Tante **marche** in griglia di partenza

Complessivamente la Riley, con i modelli MK XI, MK XX e MK XXVI è risultata la vettura più vincen- ➔

te della categoria DP. Un progetto che progressivamente ha saputo adattarsi ed evolversi agli aggiornamenti aerodinamici, all'adozione di un fondo con ampi profili estrattori, all'arrivo dei freni in carbonio e di motori sempre più potenti. Negli ultimi anni in grado di esprimere 600 cv. Circa 120 in più rispetto ai propulsori in uso nella classe LmP2. Soluzioni tecniche che hanno permesso alle vetture della classe DP di rivelarsi più performanti degli LmP2, quando le due categorie hanno iniziato a correre insieme, dopo che l'Imsa ha rilevato il campionato Alms ormai in crisi finanziaria, ed è rimasta l'unica categoria Endurance in America. La categoria DP ha attirato anche l'interesse dei Costruttori europei, Lola e Dallara. Che dopo aver rilevato il progetto da Kevin Doran riuscirà poi a vincere il campionato con l'aerodinamica però realizzata da Pratt e Miller, adattabile a tutte le vetture motorizzate Chevrolet. Che per regolamento finirà per dare il nome all'intera vettura.

IL PARADISO DEI V8

## Difendendo la scuola americana

Dal punto di vista motoristico, la categoria era nata come il paradiso per i motori V8, architettura simbolo in America. I motori omologati erano tutti livellati nella potenza intervenendo sulla rotazione e i rapporti, non mediante strozzature sull'aspirazione, come invece era di moda a Le Mans. La 24 Ore di Daytona del 2010 coincise con quella che probabilmente resterà l'ultima grande vittoria internazionale di un preparatore privato di motori, non supportato dai Costruttori. L'anno precedente, la Porsche aveva realizzato una versione aggiornata e molto performante del suo classico 6 cilindri piatto di 4 litri, e con la Riley del team Brumos aveva dominato la corsa. La cosa però non era piaciuta a Jim France, vedere un V6 imporsi contro un mare di V8. Temeva che a seguito di quel risultato, altre architetture atipiche avrebbero potuto imporsi in una categoria che invece doveva simboleggiare la più classica tradizione tecnica americana. Jim France così comperò alcuni propulsori in versione stradale del motore Porsche V8 prodotto per il modello Cayenne Suv e gli affidò per la preparazione ai fratelli Lozano, che in precedenza avevano realizzato i motori Ford per le Riley del team Dyson, all'epoca della grande sfida con le Ferrari 333 SP. Dalla Porsche non ricevette aiuti tecnici o finanziari, tranne la richiesta di omologazione. Che per rego-



**CHE LOTTA QUESTA STAGIONE**  
Sopra la sfida accesa tra le Corvette della Action Express di Fittipaldi-Barbosa e quella della Taylor Racing di Wayne e Jordan Taylor, con cui ha corso anche Max Angelelli nelle gare più lunghe. A destra le DP al via della 24 Ore di Daytona del 2011

lamento doveva essere inoltrata da un Costruttore. Nel 2010 il motore Porsche Cayenne trionferà a Daytona, ma poi dopo sarà abbandonato dallo stesso France. Anche perché la Porsche aveva fatto sapere di non gradire la cosa. Negli ultimi anni, i DP apriranno poi la porta ai motori turbo: Honda e Ford, anche per compensare la scomparsa di altri propulsori che abbandonano la categoria, come Lexus e Bmw.

I PILOTI SIMBOLO

## Scott Pruett e gli altri protagonisti

Il grande dominatore della categoria DP è stato Scott Pruett, con 33 vittorie e 5 campionati, tutti ottenute con il team di Chip Ganassi. Molti anni prima, Pruett era stato il dominatore della categoria Trans-Am, che con i DP aveva alcuni punti in comune come i telai tubolari e la semplicità costruttiva. In evidenza anche i piloti italiani, con Max Angelelli e Max Papis, rispettivamente vincitori di 2 e un

2005 Angelelli-W. Taylor



2009 Gurney-Fogarty



2010 Pruett-Rojas





campionato. Con i Dp si sono convertiti alle ruote coperte, ottenendo molti successi, piloti come Alex Gurney, Jon Fogarty e Christian Fittipaldi e João Barbosa, vincitori degli ultimi tre campionati. Il portoghese spiega: «È molto triste vedere la fine di questa categoria, che nel corso degli anni si è evoluta tantissimo. Una vettura davvero impegnativa da portare al limite, forse la più difficile nello scenario dell'Endurance. Le parti erano sovradimensionate, la concezione tecnica era molto robusta, questo ti permetteva un tipo di guida aggressivo, potevi tagliare i cordoli, dare sportellate, senza preoccuparsi troppo per i contatti, perché tanto non si rompeva mai. Cosa impossibile con i più sofisticati LmP2. Quel modo di correre mi mancherà molto».

## IL FUTURO

# Arrivano le LmP2 in sostituzione

Dal 2017 in Imsa i DP scompariranno di scena, non esisterà più l'equivalenza con le vetture della clas-

### 2013 Angelelli-J.Taylor



### Costruttori che hanno prodotto vetture DP

- Chase
- Coyote
- Crawford
- Dallara
- Doran
- Fabcar
- Lola
- Multimatic
- Picchio
- Riley
- Sabre

### Motori omologati

- BMW 5.0 L V8
- BMW 4.5L V8
- Ford 5.0 L V8
- Ford 3.5 L Twin Turbo V6
- Infiniti 4.35 L V8
- Lexus 5.0 L V8
- Porsche 5.0 L V8
- Porsche 3.99 L Flat-6
- Pontiac 5.0 L V8 (marchiato anche Chevrolet o Cadillac)
- Honda 3.9 L V6
- Honda 3.5 L V6

### Campioni di classe Daytona Prototype

- |      |                                   |
|------|-----------------------------------|
| 2003 | Terry Borcheller                  |
| 2004 | Max Papis-Scott Pruett            |
| 2005 | Max Angelelli-Wayne Taylor        |
| 2006 | Dane Cameron-Eric Curran          |
| 2007 | Alex Gurney-Jon Fogarty           |
| 2008 | Scott Pruett-Memo Rojas           |
| 2009 | Alex Gurney-Jon Fogarty           |
| 2010 | Scott Pruett-Memo Rojas           |
| 2011 | Scott Pruett-Memo Rojas           |
| 2012 | Scott Pruett-Memo Rojas           |
| 2013 | Max Angelelli-Jordan Taylor       |
| 2014 | João Barbosa-Christian Fittipaldi |
| 2015 | João Barbosa-Christian Fittipaldi |
| 2016 | João Barbosa-Christian Fittipaldi |

se LmP2, che però cambieranno nome e si chiameranno DPi. Pur restando fedeli al regolamento Fia Wec, tranne nella possibilità di potere utilizzare altri propulsori, oltre al mono-motore Gibson, omologato nel Wec. Spiega Mark Raffauf, storico direttore tecnico dell'Imsa dagli Anni 80: «Rispetto al 2003, ora lo scenario è molto cambiato. Continuare con un regolamento tecnico totalmente diverso rispetto alle altre categorie Endurance internazionali era diventato impraticabile. Perché i numeri erano diventati troppo piccoli. Oltre ai motori diversi, sarà ammessa la personalizzazione di alcuni elementi della carrozzeria rispetto ai 4 telai omologati (Dallara, Oreca, Ligier e Riley) tipo la calandra, per venire incontro alle necessità cosmetiche di alcuni Costruttori di motori. Ma di fatto saranno le stesse vetture che correranno nel Wec nella classe LmP2». I Daytona Prototype escono di scena, finisce il grande sogno di Jim France di imporre una "American Way" diversa, tecnicamente più semplice, nel panorama delle gare Endurance. L'impressione però, è che in pochi ne sentiranno la mancanza. ●

**L**a Peugeot 3008 DKR che ha esordito in questi giorni al Rally del Marocco aveva già sostenuto oltre 5mila km di prove in Spagna e nello stesso Marocco. La vettura è stata presentata ufficialmente al Salone di Parigi, contemporaneamente alla nuova 3008 di serie. Nella capitale francese abbiamo approfittato della presenza di Bruno Famin, direttore e CEO di Peugeot Sport, per fare il punto sulle attività sportive di punta della Peugeot. A partire dai miglioramenti introdotti con la 3008 DKR rispetto alla 2008 DKR.

«Dall'inizio del progetto Dakar abbiamo sempre mantenuto lo stesso concetto di vettura: è sempre lo stesso tipo di telaio,

la stessa architettura con motore diesel posteriore, due ruote motrici posteriori, motore portante - spiega Famin -. Il primo modello era stato realizzato molto rapidamente, in meno di 10 mesi, poi fra il 2015 e il 2016 c'è stata una grande evoluzione con aumento della larghezza e della lunghezza per guadagnare stabilità. La curva di sviluppo della 2008 DKR è stata molto ripida e ci ha portato al successo, perché nel 2016 abbiamo vinto la Dakar e il Rally Via della Seta. Con la 3008 abbiamo proseguito nello sviluppo, anche se l'evoluzione non è così visibile perché ora abbiamo più esperienza e iniziamo a finalizzare il prodotto. C'era ancora tanto da migliorare e

abbiamo lavorato su quasi tutta la vettura. I principali punti che abbiamo sviluppato sono le sospensioni, un fattore di prestazioni importante perché le strade dei rally raid sono difficili, dunque abbiamo lavorato sulla geometria affinché la vettura affondi meno, abbia meno movimenti, e abbiamo agito sugli ammortizzatori affinché le ruote restino più a lungo a contatto con il suolo. Il secondo punto è il motore, perché la Fia ci ha ridotto la flangia sull'aspirazione e così abbiamo perso circa 20 cv. Abbiamo cercato però di agire sull'utilizzazione del motore, per avere più coppia, più cavalli ai bassi regimi perché fosse più facile da utilizzare per il pilota. Abbia-

# Peugeot

## a tutto gas

**BRUNO FAMIN PARLA DEI PIANI SPORTIVI DELLA CASA DEL LEONE, DIVISI TRA DAKAR, IL RALLYCROSS, I RALLY E MAGARI UN RITORNO NELL'ENDURANCE**

di Luigi Massari - foto Getty Images

### RITORNO TRA LE DUNE

Bruno Famin, a destra, parla dei piani di Peugeot Sport, a partire dal nuovo assalto alla regina dei rally raid, la Dakar, con la nuova 3008 DKR



TROVI PIÙ  
RIVISTE  
GRATIS

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

mo cercato la guidabilità, in modo che il pilota possa avere una risposta immediata e buona dal motore quando ne ha bisogno, magari a basso regime, fra due dune. Il terzo punto su cui abbiamo lavorato molto è il peso. Non si poteva ridurre di tanto, ma bisognava evitare che aumentasse nonostante l'introduzione di un altro importante miglioramento come il climatizzatore, che comporta circa 10 kg in più. All'inizio del progetto non eravamo favorevoli al climatizzatore, lo ritenevamo un sistema pesante, che consumava della potenza e che poteva rompersi. Dopo le prime corse, però, ci siamo resi conto che un pilota che resta sei ore in macchina, in un ambiente che può arrivare a 70 gradi, non solo perde in prestazioni ma anche in sicurezza, perché può venirgli a mancare la lucidità che invece deve sempre conservare. Abbiamo montato il cli-

**NEL 2017 AVREMO  
4 EQUIPAGGI CHE  
POSSONO VINCERE  
LA DAKAR,  
A DIFFERENZA  
DI QUEST'ANNO**

**BRUNO FAMIN**



matizzatore per la prima volta nel Rally Via della Seta, poi l'abbiamo messo per la Dakar in maniera più integrata. Nel 2017 avremo delle speciali molto lunghe alla Dakar, anche più di 500 km, ed è importante che il pilota resti nel pieno possesso delle sue capacità. L'ultimo punto che abbiamo migliorato è l'aerodinamica, in particolare abbiamo lavorato sul raffreddamento del motore. Raffreddare l'acqua, l'olio, l'intercooler è importante per le prestazioni e per l'affidabilità. Però bisogna stare attenti a non peggiorare la resistenza aerodinamica, se no si rischia di fare un paracadute... Siamo riusciti a migliorare tutto il raffreddamento avendo la stessa resistenza aerodinamica. È stato un bel successo e dato che si è reso necessario rifare dei pezzi di carrozzeria abbiamo deciso di seguire le forme della nuova 3008, in perfetta coerenza con il lancio del

nuovo SUV Peugeot. Così abbiamo lavorato con gli stilisti che hanno disegnato la 3008 ed è nata la 3008 DKR».

**- Quante vetture schiererete alla prossima Dakar?**

«Come quest'anno: 4 vetture con i medesimi equipaggi. La differenza è che nel 2016 avevamo due equipaggi molto sperimentati, Carlos Sainz e Stéphane Peterhansel, e due equipaggi che debuttavano: Sébastien Loeb conosceva bene le auto da sterrato ma non la Dakar, Cyril Despres al contrario conosceva bene la Dakar ma debuttava sulle 4 ruote. Nel frattempo i due hanno fatto percorsi diversi ma sono arrivati circa allo stesso punto e nel 2017 avremo 4 equipaggi che possono pretendere di vincere la Dakar, a differenza di quest'anno».

**- Rimanendo in tema di vetture per corse off road, quali sono le novità della 208 WRX?**

«Per il 2016 avevamo un nuovo motore e lavorato anche sul telaio. L'evoluzione principale è un nuovo software omologato dalla Fia. Avevamo avuto delle prove du-



## PEUGEOT A TUTTO GAS

«rante l'inverno un po' complicate, per problemi di affidabilità del motore, dunque non abbiamo potuto girare come avremmo voluto. Poi abbiamo lavorato per migliorare l'assetto della vettura e siamo tornati a un livello di competitività più alto, che ci ha permesso di batterci per la vittoria nelle ultime due-tre gare. Non abbiamo lavorato bene nel pre-stagione, ma lo abbiamo fatto durante la stagione e speriamo di fare una bella fine di campionato e di conservare il titolo team vinto nel 2015. Mancava principalmente di messa a punto del telaio e dell'utilizzazione del motore. I motori di Rallycross sono molto brutali perché hanno 600 cv, la potenza arriva molto rapidamente e il minimo ritardo nel tempo di risposta fa sì che l'avversario passi davanti. La gestione del motore deve essere dunque ottima».

**- E per quanto riguarda la 208 T16?**

«Gli sviluppi sul motore sono risultati molto efficaci, in particolare sul raffreddamento, che permette di lavorare con maggiore potenza, soprattutto quando fa caldo. Qualche problema di messa a punto sullo sterzo, con alcuni piloti che non hanno totale fiducia: sono sensazioni soggettive, ma c'è anche un aspetto oggettivo e dobbiamo lavorare per migliorare questa situazione, affinché in

ogni circostanza tutti i piloti in tutte le condizioni possano avere la fiducia ottimale. Continuiamo a lavorare sulla macchina, che ha un ottimo potenziale, per portarla almeno a livello dei concorrenti».

**- Passando alla pista, nessuno dimentica la vittoria Peugeot nella 24 Ore di Le Mans del 2009 e gli altri successi nell'Endurance. Tornerete in questa categoria?**

«Carlos Tavares, presidente del consiglio di amministrazione della Peugeot, è il primo a dire che ci piacerebbe molto tornare nell'Endurance. Ma bisogna che questa azione sia giustificata economicamente. Oggi il Wec è troppo caro e le ricadute sono buone, ma non eccezionali, mentre abbiamo avuto dei ritorni sulla Dakar 2016 che sono stati molto, molto buoni. Oggi si discute con gli organizzatori perché arrivino a fare evolvere i regolamenti in modo da ridurre considerevolmente i costi delle vetture e quelli della stagione e a far crescere la notorietà del Wec: la 24 Ore di Le Mans è favolosa, ma è solo un fine settimana. Dunque bisogna veramente che

CI PIACEREBBE  
TORNARE  
NELL'ENDURANCE,  
MA DEVE ESSERE  
GIUSTIFICATO  
ECONOMICAMENTE

BRUNO FAMIN

”

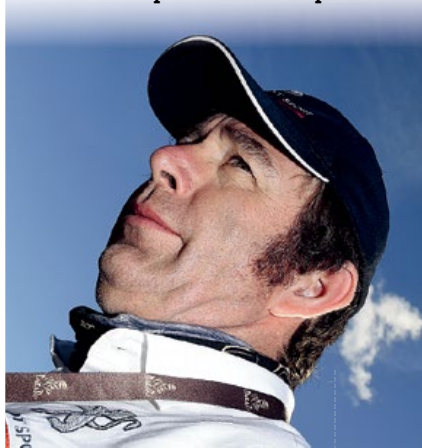


**IN CORSA SU ASFALTO  
E SU STERRATO**

Sébastien Loeb, sopra, ha portato la 208 Wrx alla vittoria nel Mondiale Rallycross, ma Bruno Famin, in basso, non dimentica il successo di Le Mans

abbiamo dei segnali e degli annunci forti dalla parte degli organizzatori perché nell'evoluzione dei regolamenti, che non ci sarà domani è chiaro, ma nel 2019, 2020, si possano ridurre considerevolmente i costi. Oggi ci sono due marche del gruppo Vag che corrono e spendono una fortuna: non durerà, non può durare. E il giorno in cui il gruppo Vag smetterà non ci sarà più il Mondiale. Dunque bisogna riconsiderare il livello dei budget per attirare nuovi costruttori».

**- Quanto tempo servirebbe per essere**



**pronti a scendere in pista nel Wec?**

«Per il momento non ci abbiamo per niente lavorato. Per essere pronti su un progetto così occorrono circa due anni: Porsche ha annunciato il suo programma a metà del 2011 e ha corso nel 2014».

**- Dal punto di vista tecnico, l'attuale regolamento vi soddisfa?**

«Quel che è molto soddisfacente nel Wec è che si può dimostrare che la propria tecnologia è buona. È un vero campionato per costruttori. Le tecnologie ammesse nelle gare però devono essere coerenti con quelle che si possono trasferire sulle vetture di serie. Oggi c'è molto ibrido, forse troppo, perché le vetture così sono molto care e penso che si possa lavorare su un altro versante molto importante per la produzione di serie, che è la riduzione del peso. Ciò abbasserebbe il costo delle vetture rispetto a quelle coi sistemi ibridi. Comunque se un costruttore vuole veramente far conoscere la validità della propria tecnologia il Wec è la migliore disciplina che esista, molto più della Formula Uno». ●

# TROSYD<sup>®</sup>

**1% SPRAY CUTANEO**  
Tioconazolo



## RISPOSTA RAPIDA CONTRO LE MICOSI

**L'AZIONE  
DI UN FARMACO,  
LA PRATICITÀ  
DELLO SPRAY.**



**LO APPLICHI RAPIDAMENTE  
SULLE ZONE DIFFICILI DA TRATTARE**

- Schiena
- Zone ricoperte da peli
- Pieghie cutanee
- dita del piede

**FUNZIONA ANCHE A BOMBOLA CAPOVOLTA**

**ADATTO ANCHE PER IL PIEDE D'ATLETA**



di **Fiammetta La Guidara**

**N**ell'anno del debutto nel Gran Turismo, Eddie Cheever III è già in lotta per il titolo: questo weekend approderà sul circuito del Mugello all'ultima gara della stagione da leader del campionato Gt3 dopo la doppietta siglata a Imola in equipaggio con Federico Leo. I due giovani piloti stanno dimostrando di essere ben assortiti al volante della Ferrari della Scuderia Baldini 27, ma i loro diretti rivali, Zonzini e Russo, inseguono a sole 4 lunghezze. Con 40 punti da assegnare non c'è troppo da stare tranquilli. E infatti Ed-

die è molto concentrato. Del resto, il "mestiere" di pilota è quello che sognava fin da bambino, quando seguiva nelle gare il papà Eddie II, "l'Americano di Roma".

«Avevo solo cinque anni quando mio padre ha vinto la 500 Miglia di Indianapolis, ma la ricordo come una grande emozione. Ero affascinato dall'atmosfera, dalla velocità delle macchine e dal pubblico da stadio intorno all'ovale... era come se stessi gareggiando io. Fu allora che decisi di correre».

- Di lì a poco Eddie iniziò a cimentarsi sui kart, disputando le prime gare intorno ai 12 anni.

«I kart di quando sei bambino sono lenti, ma a me è sempre piaciuto andare il più veloce possibile...»

AVEVO 5 ANNI  
QUANDO MIO  
PADRE VINSE  
A INDIANAPOLIS,  
UNA GRANDE  
EMOZIONE

EDDIE CHEEVER III



# Sognando la

**DOPO UN TRICOLORE IN F.3 QUESTO WEEKEND EDDIE CHEEVER III SI GIOCA LA CORSA AL TITOLO NEL GT3 CON LA FERRARI DELLA SCUDERIA BALDINI 27. MA TRA I SUOI OBIETTIVI C'È LA VITTORIA A LE MANS E DAYTONA**

La prima volta che sono salito su una macchina da corsa è stato con Henry Morrogh, con la Formula Ford, ad Adria: era un test per imparare ad usare il cambio. È stato emozionante. A 16 anni ho iniziato a correre in Formula Renault. Era tutto diverso rispetto ai kart e ci è voluto un po' per adattarmi. Poi ho corso in Formula Abarth e in F.3».

- Qual è stata la tua prima vittoria?

«Nell'Italian F.3 European Series a Valencia nel 2012, all'inizio del campionato che poi ho vinto con il team Prema. Si dice che la prima vittoria non si scorda mai, ed è così. Avevo fatto pole position e giro veloce, ed era filato tutto liscio: partito primo e arrivato primo al traguardo. Negli ultimi giri non pensavo a niente, speravo solo che tutto andasse bene e di finire la gara».

- Nel 2012 dopo il titolo della F.3 hai provato la F.1 a Vallelunga...

«Mi vengono i brividi solo a parlarne. Provarne una F.1 e per giunta una Ferrari è un'emozione che hanno avuto in pochi e ringrazio la



## DALLE FORMULE ALLE RUOTE COPERTE

Il 2016 con la Ferrari della Scuderia Baldini è la prima stagione con le vetture Gt per Cheever, che dopo aver vinto l'italiano di F3 è passato alle vetture Nascar



# 24 Ore

Casa di Maranello che mi ha dato questa opportunità. Per me è stato un sogno che si avverava, anche se è durato poco: più o meno 30 giri. Ma è stato talmente bello che lo rifarei altre 150.000 volte! Un'esperienza pazzesca: avevo più di dieci meccanici, tre ingegneri... la velocità in curva e la frenata erano incredibili, pur non portandola al limite, perché in 30 giri è ben difficile portare al limite una F1...».

### - Ci avevi fatto un pensierino?

«Il discorso F1 non c'è mai stato. Come stiamo vedendo negli ultimi anni, in F1 entra un pilota nuovo all'anno. Molto dipende dai soldi che porti... E a me mancava anche l'esperienza: quando l'ho provata avevo già 18 anni. Serviva il budget per fare la Gp2 e la Gp3 e poi si sarebbe visto se ero pronto per la F1. Ma ho preferito puntare alle ruote coperte».

### - E sei passato alla Nascar europea...

«Sì, per due anni: mi sono aggiudicato il campionato Under 25 e sono arrivato terzo nell'assoluta il primo anno vincendo tre gare. È stata un'esperienza fantastica e spero di poterla rifare il prima possibile».

### - Anche nella Nascar americana?

«Magari! Li ho corso una sola volta, sul circuito californiano di Roseville. Ero quinto fino a pochi giri dalla fine, poi mi sono toccato con un altro pilota e non sono arrivato al traguardo. Con tutto il pubblico intorno all'ovale, mi sembrava di essere alla 500

DO IL 100%  
IN QUALIFICA,  
IL GIRO SECCO  
MI PIACE  
QUASI PIÙ  
DELLA GARA

EDDIE CHEEVER III

”

Miglia di Indianapolis che vissi da spettatore con mio padre. In questa categoria però è molto difficile muoversi se non si è americani al 100%: è un pianeta completamente diverso dalle corse europee».

### - Tu padre ti ha mai dato consigli?

«Sicuramente, è venuto anche a vedere il test di F1 con la Ferrari, che anche lui aveva provato tempo addietro. Quest'anno non è mai venuto alle gare perché vive dall'altra parte del mondo ed è sempre impegnato, ma è molto orgoglioso di me, e lo sento spesso. Mio nonno, Gianni Melidoni, e il marito di mia mamma, Sabatino Gianni, vengono invece a tutte le gare da quando ho iniziato a correre».

### - Parliamo di quest'anno: il primo in cui ti trovi a dividere l'abitacolo con un compagno di squadra. Come ti trovi?

«Ci siamo conosciuti all'inizio della stagione e mi trovo bene. Quello del Gt è un mondo che devo scoprire di più perché non ero abituato a condividere la macchina, ma la cosa mi diverte e la vedo come un lato positivo delle corse, soprattutto perché punto a correre una 24 Ore come quelle di Daytona e di Le Mans».

### - Ti aspettavi un debutto così positivo nel Gt?

«Sì, era il mio obiettivo. Devo ringraziare il mio ingegnere Marco Bonardi e la Scuderia Baldini, che hanno vinto due titoli italiani di fila e che mi hanno inculcato il metodo giusto per le Gt. Ascolto i consigli e imparo dagli altri. Anche con il mio compagno di squadra va bene. Certo, c'è differenza con le Super Gt3 (che si schierano nella stessa gara con classifica separata, ndr) ma noi con le Gt3 siamo avvantaggiati in certi punti delle piste e in generale su alcuni circuiti, come quello di Monza, dove ho fatto il secondo tempo assoluto».

### - Qual è la tua miglior qualità in pista?

«Do il 100% in qualifica, il giro secco mi piace quasi più della gara».

### - Il weekend più bello quest'anno?

«L'ultimo, a Imola: abbiamo vinto sia il sabato che la domenica e siamo balzati in testa al campionato. Durante la stagione abbiamo avuto parecchia sfortuna e abbiamo perso tanti punti per strada, ma non si può tornare indietro... Bisogna pensare solamente a fare bene al Mugello. È una pista che mi piace molto: ci abbiamo vinto gara-1 all'inizio dell'anno e lì ho vinto anche una gara in F3. Questa volta oltretutto al via ci sarà anche Alex Zanardi, che ho conosciuto ai Caschi d'Oro di Autosprint nel 2012. È un onore correre nella stessa gara di un campione così, che può essere di esempio per tutti noi, piloti e non».

- Una vita piena quella di Eddie Cheever III, che a 23 anni vive nel centro di Roma e si divide tra l'attività di pilota e quella di istruttore per la Scuola Federale di Acisport e per il Centro Guida Sicura di Varano. E intanto porta avanti gli studi universitari in Economia e Commercio perché nel futuro non si mai... Ma qual è il sogno nel cassetto di Eddie Cheever III?

«Diventare un pilota professionista per una Casa come la Ferrari e magari togliermi delle soddisfazioni nelle categorie come la Gt. Mi piacerebbe partecipare ad una 24 Ore di Le Mans o di Daytona e poi, perché no, vincerla!».



**LA BELLA RALLYFESTA ROVINATA DALL'INCIDENTE, CON UNA VETTURA NEL PUBBLICO, CHE COSTA UNA VITA UMANA E DIVERSI FERITI. GARA ANNULLATA A DUE SPECIALI DALLA FINE, TRISTEZZA DIFFUSA**

di [Sergio Remondino](#) - foto [Bettiol](#)

# Legge



**S**AN MARINO - Alle 11.56 di una tranquilla domenica di rally, accompagnati da una pioggia fitta e noiosa e immersi in un clima già autunnale, i protagonisti del Rallylegend vanno incontro al loro destino. Che per tutti è quello previsto, traversi, staccate, curve "da freno a mano" e via scorrendo. Poi, nella speciale numero 12, la "San Marino 1" che finisce in cima alla rocca del Titano, scatta la trappola. Sull'asfalto lucido di pioggia la Renault Clio Maxi di Enrico Bonaso e Alice Palazzi manca il punto di frenata e va dritta a ruote bloccate anziché svoltare a sinistra, all'altezza della postazione numero 59, in Via Giacomini. Ci sono all'esterno di una specie di rotonda delle rotovalle - e anche il trattore che le ha depositate - ma soprattutto c'è un gruppo di spettatori. La Clio Maxi numero 44 va a sbattere. È il caos. Otto persone sono coinvolte. Uno di loro, Enrico Anselmino, 57enne nato ad Asti, muore sul posto.

#### UN DRITTO A RUOTE BLOCCATE

La Renault Clio Maxi di Enrico Bonaso e Alice Palazzi arriva a ruote bloccate prima di una curva a sinistra che non riuscirà a fare: la vettura va dritta e finisce fra la gente, provocando un morto e otto feriti. Il Rallylegend termina in quel momento

La compagna, Grazia Agnella, viene trasportata al Bufalini di Cesena con varie fratture, tutti gli altri feriti sono ricoverati nel vicino ospedale di San Marino. La prova viene immediatamente sospesa dal bravo ed esperto direttore di gara internazionale Fabrizio Fondacci, una quarantina di gare dirette all'anno da vent'anni. Uno, insomma, che sa cosa si deve fare in questi casi...

*«Appena è arrivata la comunicazione dell'incidente e ne ho constatato la gravità - spiega Fondacci - ho fermato tutto. Ovviamente. Gli interventi sono stati tempestivi, la macchina dei soccorsi è scattata subito. A me non è rimasto altro che chiudere la manifestazione. Premiazione compresa».*

La palla ora passa al magistrato sanmarinese di turno, il "commissario della legge" Simon Luca Morsiani. Anche se i filmati non lasciano molto spazio alle interpretazioni sulla dinamica dell'incidente. I dubbi sull'abbraccio della gente ai protagonisti di questo magnifico rally-spettacolo, invece, tornano a ingigantire le domande sulla sicurezza ed allungano più di qualche ombra.

# nd nel dramma

## LEGEND NEL DRAMMA

### I re del Wrc

Tutto rovinato dalla tragedia in quel copione che si ripete di anno in anno senza stancare per una manifestazione che, ideata 14 anni fa, è divenuta un cult, un vero e proprio presepio vivente dove macchine e protagonisti di tutte le stagioni si ritrovano, si confondono, si sfidano, vivono e rivivono il passato, le storie, la storia. La loro storia. Anche quella fatta di momenti tragici come quello di oggi.

Passa così in secondo piano tutto il resto. A cominciare dalla presenza della Volkswagen Polo R Wrc condotta ad aprire le speciali da un due volte campione del mondo come Marcus Gronholm, così come passa in secondo piano vedere Hayden Paddon sempre sorridente e sempre di traverso con la Hyundai Wrc, rivedere Gilles Panizzi al volante della 306 Maxi. O ancora, vedere Alister McRae anche lui col sorriso da un'orecchia all'altra (dopo 16 ore di volo dall'Australia, dove vive) al volante della Subaru Legacy che permise a suo fratello, il grande Colin, di mostrare al mondo quanto era bravo quando ancora erano in pochi a saperlo.

### Quando Alitalia volava nei rally

E poi c'è l'evento nell'evento: "Quando Alitalia volava nei rally". Magico raduno di vecchie glorie "alate", tutto all'insegna e nel ricordo della livrea biancorossoverde che ha reso per sempre inconfondibili le belle da rally del Gruppo torinese che ora non c'è più. In passerella al Legend, Lancia Stratos, Fiat 131 Abarth, Ritmo e persino 127 che con quelle insegne hanno compiuto epiche imprese grazie a gente come Sandro Munari, Markku Alen, Timo Salonen, Simo Lampinen, Mauro Pregliasco, Maurizio Verini, Amilcare Ballestrieri, Hans Thorszelius, Arnaldo Bernacchini. Tutti venuti ad onorare - insieme a Daniele Audetto ed a chi, come Carlo Cavicchi, quelle imprese le ha magicamente raccontate - un blasone sempre alto. Il tutto celebrato da un volume - scritto da Andrea Cordovani - che ripercorre questa "golden age" del rallismo ed il cui ricavato andrà tutto in beneficenza per le popolazioni colpite dal terremoto di Amatrice.

### Riecco Longhi e Navarra

E poi accade di rivedere uno contro l'altro Pierino Longhi e Andrea Navarra, alla loro prima volta nel Legend con Toyota Celica e Subaru Impreza che esaltarono quando erano piloti in carriera. Per non parlare di Davide e Roberto Gasperoni, due ragazzi di San Marino capaci con una Peugeot 106 di dare la paga a gente titolata e a bordo di macchinoni col triplo di cavalli. O dei tanti - molti dei quali stranieri - in gara con vecchie Lada, Skoda 130, A112, Fiat 127, Fiat Uno e chi più ne ha più ne metta. Questa è passione allo stato puro, la stessa che spingeva Pucci Grossi a calcare le scene da anni. Un commosso ricordo ha tributato al ralista riminese recentemente scomparso il posto di rilievo che gli spetta nel mondo che tanto ha amato. ●

### TUTTI INSIEME APPASSIONATAMENTE

Il gruppo delle vecchie glorie da rally, nella rocca del Titano, fa bella mostra prima che inizino le ostilità, a fianco. A destra, la Citroën C4 Wrc che Pedersoli ha portato al successo di categoria. Nelle foto in basso a destra una grande ex, la Lancia Delta S4, ed un grande ex, il sempre funambolico Gilles Panizzi, per la prima volta in gara al Rallylegend. Sotto, una Stratos Alitalia un po' maltrattata dal suo pilota, Klaus Aulenbacher



ALITALIA È STATA  
UNA BANDIERA  
ANCHE NEI RALLY  
ED IL LEGEND  
HA COMMEMORATO  
UN PERIODO  
INDIMENTICABILE



### WRC DA APPLAUSI

Marcus Gronholm con la Vw Polo R Wrc, sotto, e Hayden Paddon con la Hyundai di due anni fa, a destra, hanno dato spettacolo





# Pedersoli batte le 206

NELLA GARA RISERVATA A WRC E KIT-CAR, IL BRESCIANO CON LA C4 REGOLA VOJTEC E OLCZYK CON LE PEUGEOT. E PANIZZI DÀ SPETTACOLO SULLA 306



**L**uca Pedersoli non perdona ma prima deve piegare la resistenza di due stranieri che gli danno del gran filo da torcere. Questa, in sintesi, la storia della gara con le vetture "meno vecchie" fra quelle in lizza al Legend. Il bresciano scende in campo a San Marino con la C4 Wrc che usa quest'anno per dare l'assalto al Tricolore Wrc e si trova subito a dover fare i conti con il belga Philippe Olczyk, cattivissimo cliente a dispetto di un pedigree non proprio da concorso. Olczyk conduce per tre prove poi, sulla quarta, strappa pezzi di carrozzeria e meccanica sulla bella Peugeot 206 Wrc in livrea Marlboro e passa terzo, dietro a Pedersoli ed al céco Stepan Vojtech, pure lui su 206 Wrc. Dietro ai tre, un Panizzi osannato ad ogni curva sulla sempre bellissima 306 Maxi dispensa spettacolo sul fondo - sporco, umido, bagnato - decisamente più adatto alle 4x4. Davanti, intanto, il "Pede" mette la freccia e se ne va, per non essere più ripreso. Una vittoria senza se e senza ma, quella di Pedersoli e Anna Tomasi, ma lo spettacolo è dietro. Con i due stranieri in 206 Wrc che continuano a darsela di santa ragione finché Olczyk non compie un'altra digressione e per Vojtech il secondo posto non è più in dubbio. Panizzi è buon quarto, tanto per non smentire il vecchio detto secondo il quale la classe non è acqua. ●



**IL RITORNO DELL'AUDI QUATTRO**

Totò Riolo ha fatto sua la categoria Historic con l'Audi Quattro dei Balletti. Miki Biasion, sotto, sempre gradito opite al Legend. In basso, una gustosa scena "di caccia" alla... Lancia

# Riolo re dell'acqua

**CON L'AUDI QUATTRO IL SICILIANO PIEGA LA RESISTENZA DELLE TRAZIONI POSTERIORI E CONQUISTA IL PRIMATO FRA LE STORICHE, BATTENDO BIANCHINI E LA LANCIA 037**



**T**otò Riolo è un bel piede. Se poi ci si mette la pioggia a dargli una mano, lui che corre con la "mostruosa" Audi Quattro dei Balletti, ecco che l'abbinamento diventa irraggiungibile per gli altri. Anche per un Marco Bianchini in gran spolvero nell'orticello di casa ma presto in crisi sul bagnato con la Lancia 037 che pure - tanti anni fa, nell'83 - con le sue due sole ruote motrici posteriori fece lo sgambetto proprio alle Audi integrali. Bianchini ci prova, all'inizio è davanti a tutti, ma non appena scende la pioggia accade l'ineluttabile. In due prove Riolo scava un abisso e agli altri non rimane che guardarlo andare via. Non si rassegna Calzolari, in gara con una Talbot Lotus dopo il brutto incidente all'Elba nel quale ha ridotto a mal partito la sua velocissima Ford Escort. Il Lupo mette in discussione per un po' il secondo posto del rivale che dispone della ben più potente 037 e così la gente finisce tutta con l'appassionarsi più ai traversi della tuttodietro inglese che alla marcia trionfale del panzer tedesco. ●



# «Lucky» è proprio un Myth

LA CATEGORIA CHE METTE INSIEME GRUPPO A DI VARI PERIODI È UN FESTIVAL LANCIA DELTA. CON IL VICENTINO CHE DOMINA DAVANTI A PEDRETTI E NAVARRA

**F**orse neppure un guasto tecnico - che peraltro non si verifica - basterebbe per fermare un «Lucky» in stato di grazia anche se mai troppo fortunato quest'anno. A dispetto dello pseudonimo col quale corre da una vita... Contro il sempre in forma e sempre velocissimo Gigi Battistolli, invece, al Legend edizione numero 14 non ce n'è per nessuno. Nemmeno per un Massimo Pedretti - in arte "Pedro", tanto per non essere da meno dell'amico-rivale quanto a pseudonimi - che ha appena vinto il quarto titolo continentale storico. I due, al volante delle Lancia Delta 16V sempre amorevolmente seguite da Luca

Malatesta, fanno subito il vuoto. E questo nonostante ci siano fior di piloti a contender loro il primato fra le Myth. A cominciare dal 4 volte iridato Juha Kankkunen, che dopo averle prese sulla prima prova, sulla seconda trita il cambio della sua Delta

e saluta tutti, per continuare con un Andrea Navarra sempre più in... forma. Nonostante i chili in più rispetto ai rivali, "Navarrone" (che debutta al Legend) ci mette poco a riprendere in mano la Subaru Impreza e dopo qualche prova d'assessamento

comincia a farsi vedere, vince una prova e si fa sotto minaccioso, tanto da concludere il secondo giorno a soli 11 secondi da "Pedro". Finirà a 10" dal bresciano. Non va altrettanto bene a quelli con le Toyota: Pierino Longhi fatica più del previsto a tor-

nare rallista dopo anni in pista; Gustavo Trelles non concretizza il potenziale che solo a sprazzi mostra d'avere e Armin Schwarz mette gomme slick dure intagliate quando comincia a diluviare e scivola indietro con la Celica St165 che portò al successo in Spagna nel '90. Tra qualche acuto del sempre spettacolare Mauro Miele con l'M3 e sporadici inserimenti di altri protagonisti (vedi un Reggini sempre velocissimo con la Golf Gti) alla fine sono Davide e Roberto Gasperoni ad entusiasmare con la loro piccola 106 che portano al nono posto su 33 arrivati. ●



## VOLA «LUCKY» E VOLA LA DELTA

«Lucky» e la Pons hanno vinto tra le Myth con la Delta 16V Gruppo A, sotto, davanti a «Pedro» e Baldaccini, sotto a destra. Armin Schwarz, a fianco, con la Toyota Celica. Sopra a destra Andrea Navarra, tornato sulla Subaru Impreza. Sopra, Juha Kankkunen



## I TRE MOSCHETTIERI CITROËN PER IL 2017: BREEN, MEEKE, LEFEBVRE



di Sergio Remondino e Marco Giordo

**D**ue comunicati stampa, uno di Citroën Racing, l'altro di Hyundai Motorsport, hanno posto fine a mesi di rumors e speculazioni sulla permanenza di Thierry Neuville in Hyundai o sulla sua partenza per altri lidi, verosimilmente quelli Citroën. Spedite con una quasi contemporaneità un po' sospetta, le due veline hanno tolto ogni dubbio: Thierry Neuville, l'ex-enfant prodige allevato e lanciato dal Costruttore francese e diventato adulto nella squadra del Costruttore coreano, resta alla Hyundai. Per due stagioni. Quando il ragazzo di Saint Vikt compirà 30 anni e ne avrà trascorsi cinque alla corte di Michel Nandan. Un rinnovo tutt'altro che scontato e che, al di là delle consuete dichiarazioni di maniera nelle quali le parti interessate si promettono amore eterno, ad un certo punto era sembrato de-



# Mercato con i botti

cisamente lontano. Le sirene Citroën (ma anche Toyota) avevano tentato Neuville che però - a questo punto il sospetto è quasi una certezza - le ha usate per migliorare le condizioni del rinnovo con Hyundai. Dove farà ancora squadra con Sordo e Paddon, per una formazione che a questo punto pare la più equilibrata fra quelle dei cinque team - Hyundai appunto, Citroën, Volkswagen, M-Sport e Toyota - che nel 2017 scenderanno in campo con le nuove e potenziate Wrc "Plus". Particolare molto importante perché, come noto, dal prossimo anno potranno essere schierate tre vetture, senza indicare prima quali dei tre piloti potranno portare punti ma lasciando ai due meglio classificati questo compito.

## Colpi di scena ma non troppo

Sorpresa Hyundai, dunque, ma anche sorpresa Citroën. Era convinzione diffusa che a Satory avrebbero voluto affiancare al non più giovanissimo ma ancora incompiuto Kris Meeke un talento come Neuville ed invece Yves Matton ha preferito lasciare la fascia di capitano al 37enne nordirlandese.

**NEUVILLE RESTA ALLA HYUNDAI. E LA CITROËN CONFERMA MEEKE, BREEN E LEFEBVRE, ANCORA CONVALESCENTE DOPO IL GRAVE INCIDENTE IN GERMANIA. IN SPAGNA SI PARLA GIÀ DEL FUTURO**

Ed ha rinnovato la fiducia a due giovani del vivaio che hanno ancora molto da dimostrare: Craig Breen e Stéphane Lefebvre. Il primo, pur già molto esperto, con le Wrc ha corso poco. Quasi certamente, il terzo posto conquistato in Finlandia ha definitivamente convinto i vertici di Citroën sulla bontà della scommessa sul 26enne irlandese. Ancora più incertezze gravano poi su Stéphane Lefebvre, in convalida per il grave incidente patito al Deutschland: il 24enne campione Mondiale ed Europeo Junior 2014 rappresenta davvero, ad oggi, un punto interrogativo. Tornerà in gara già quest'anno, in Galles, quasi certamente non con il suo navigatore Gabin Moreau, la cui convalida dopo il Deutschland è ancora lunga. In qualche gara, infine, Citroën affiderà una C3 Wrc "Plus" anche a Khalid Al Khassimi. All'inizio le vetture in campo saranno solo due, con Breen e Lefebvre che s'alterneranno sulla seconda, poi diventeranno tre ed entrerà in ballo anche Al Qassimi, pilota e sceicco di Abu Dhabi, cioè del main sponsor di Citroën... ●

## NEUVILLE RESTA

Neuville, appoggiato alla Citroën di Meeke, sembra pensare al ritorno nel team che l'ha lanciato: poi la decisione di rinnovare con Hyundai per altri due anni



## HYUNDAI E FORD, PICCOLE WRC "PLUS" PROVANO

La settimana prima del Catalunya, M-Sport e Hyundai hanno effettuato test sull'asfalto con le loro Wrc per il prossimo anno. La M-Sport ha provato, con Ott Tänak, il prototipo della Fiesta Wrc "Plus" per il 2017 (a destra), raccogliendo dati particolarmente importanti, perché potranno essere paragonati con quelli che le attuali Wrc faranno segnare nel prossimo week-end, quando saranno impegnate in gara nel Catalunya. La Hyundai (sopra) ha provato dal canto suo sull'asfalto, in Germania, con Dani Sordo e con Neuville, l'unico che non aveva ancora guidato la Wrc 2017 prima del rinnovo contrattuale...



# Spagna terrasfalto

L'UNICA GARA DEL MONDIALE CON DUE TIPI DI FONDO SI PREANNUNCIA INCERTA. E OGIER HA IN MANO IL SECONDO MATCH BALL IRIDATA

**Sono 70** gli iscritti al 52° Rally Catalunya Costa Daurada, terzo appuntamento iridato stagionale in programma nel fine settimana. A Salou, il francese Ogier si gioca il secondo match ball per il titolo Piloti: gli basterà avere all'arrivo 56 punti di vantaggio sul suo compagno di squadra Mikkelsen per mettersi in tasca il quarto iride consecutivo. Al via anche due Citroën Ds3 Wrc, per Meeke e Breckenridge, in una gara che non era stata pianificata ad inizio anno dai francesi. Da segnalare il ritorno di Prokop, con il quale saranno ben 17 i piloti al via con le Wrc (c'è anche Bertelli). Nel Wrc2 ancora tutto da giocare scattano in 19, mentre nel Wrc3 ci sono 6 iscritti (tra i quali Andolfi, De Tommaso e Brazzoli) e 10 nel D Mack Trophy

### La gara

Il Rally Catalunya Co-

sta Daurada è l'unico del Mondiale ad avere percorso misto terra-asfalto e prevede 19 speciali, per complessivi 321,08 km cronometrati. Si inizia giovedì 13 ottobre con la spettacolare speciale di Barcellona al parco del Montjuich. Poi, venerdì 14, prende il via la prima tappa su terra da 115,90 km cronometrati per le tre prove - ripetute - di Caseres. Bot e Terra Alta. Niente assistenza a metà giornata. Sabato 15 si passa all'asfalto e un po' a sorpresa manca la classica El Molar. Sono 139,18 i km cronometrati previsti per 8 speciali: la prima - Vilaplana - e l'ultima - Salou - disputate una sola volta, mentre Alcover, Querol ed El Montmell vengono ripetute. Domenica 16 tappa finale, sempre su asfalto, di 62,80 km, con due passaggi sulle prove di Pratsdiplè e Duesaiques. ●



# Tempesta perfetta

**L**orenzo Bertelli lo ricorda sempre: «in Italia i giovani talenti ci sono, se venissero valorizzati subito potrebbero diventare dei campioni». Ma se le favole devono avverarsi ed un pilota vuol mettersi in evidenza nel Mondiale occorre investire. Su se stesso, vedi Bertelli, oppure grazie ad un programma federale ad hoc, l'esempio è Acì Team Italia, o ancora, grazie ad un papà che punta su di te: quel che è successo a Simone Tempestini.

Il 22enne pilota di Treviso corre sin da giovanissimo grazie all'aiuto del padre Marco, buon rallyista negli Anni '90. "Tempesta", da gentleman driver, sapeva cosa bisognava fare per valorizzare suo figlio Simone ed essendosi trasferito per lavoro in Romania lo ha fatto crescere da quelle parti, approfittando del fatto che là si poteva correre ancor prima di avere la normale patente di guida.

Il risultato di tutto questo lavoro, iniziato quando Tempestini Jr. era un adolescente, è che il 2 ottobre Simone s'è laureato campione del mondo Junior, un risultato che l'Italia aspettava da anni e che gli frutterà un super premio: disputare sei gare del Wrc2 nel 2017 con una Citroën Ds3 R5!

E adesso, Simone vuol chiudere la stagione con un successo, in Galles...

«Sono molto contento per aver vinto questo titolo – commenta Simone al telefono dalla Romania, dove abita per nove mesi all'anno – perché era il nostro obiettivo stagionale in quanto ci permetterà l'anno prossimo di correre sei gare nel Wrc2 sulla Ds3 R5. Giovanni Bernacchini è stato molto importante. Direi fondamentale per ottenere questo risultato. A fine mese andremo in Galles, per ottenere quei 25

**CORRE DA ANNI  
CON LICENZA  
RUMENA MA È  
ITALIANISSIMO:  
ALLA SCOPERTA  
DI SIMONE  
TEMPESTINI,  
IL VENETO  
FIGLIO D'ARTE  
CHE HA APPENA  
CONQUISTATO  
IL MONDIALE  
JUNIOR E PUÒ  
VINCERE ANCHE  
IL WRC3**

punti che potrebbero farci portare a casa anche il secondo titolo iridato, quello del Wrc3».

**- Quando è iniziata la tua carriera?**

«Presto, a 15 anni. La mia prima gara è stata in Romania in un campionato su circuito con prove stile super speciale, al volante di una Peugeot 205. Fatto il primo anno, la stagione dopo ho vinto la categoria Junior riservata ai piloti senza patente e poi anche il campionato assoluto. Il primo rally vero e proprio l'ho corso a fine del 2010, quando avevo appena compiuto 17 anni: era il Rally di Arad, fatto con una Dacia Logan e navigato da Lucio Baggio, che guidava nei trasferimenti visto che non avevo ancora la patente! Nel 2011 ho fatto tutto il campionato rumeno eccetto una gara, poi ho compiuto 18 anni ed ho iniziato a correre con la Subaru Gruppo N ancora in Romania ma anche in qualche gara dell'Europeo e dell'Irc. In Italia ho disputato le mie prime gare con la Subaru Impreza, poi con la Peugeot 207 S2000. Nel 2013 ho gareggiato con la Subaru Impreza preparata in R4 e nel 2014 sulla Peugeot 207 S2000, in Romania. Nel 2015 ho vinto il campionato rumeno al volante della Ford Fiesta R5 del Napoca Rally Academy».

**- La tua carriera internazionale quando ha avuto una svolta?**

«Nel 2014, quando sono passato alla Citroën Ds3 R3T. Prima avevo gareggiato con una Skoda Fabia R2 che si rompeva sempre: nel 2013 avevo esordito nel mondiale in Finlandia e mi ritirai dopo 6 speciali. Li capii la durezza delle gare iridate. Stessa cosa all'inizio della mia esperienza nello Junior: le prime gare si sono rivelate molto difficili, perché molto

di **Marco Giordo**



più impegnative per il livello più elevato e poi perché sono passato ad una 2 Ruote Motrici dopo aver guidato per molto tempo vetture a trazione integrale. L'anno scorso ho vinto con Matteo Chiarocossi la mia prima gara nel Jwrc, in Polonia, poi ho sbagliato in Finlandia, un'esperienza rivelatasi però utile. In Galles, con pochi punti sarei arrivato secondo dello Junior ma per problemi alla vettura mi sono dovuto fermare. A fine 2015 ho vinto il campionato RaceDay terra con la Fiesta R5 gommata Hankook e quest'anno sapete tutti com'è andata nello Junior, con tre vittorie, un secondo ed un quarto posto ed il titolo iridato Jwrc».

#### ITALIANI IN TRIONFO

Simone Tempestini e Giovanni Bernacchini, sopra, esultano per la vittoria nel Jwrc con la Citroën Ds3 R3T, nell'altra pagina. Adesso per il ragazzo veneto e l'esperto navigatore figlio d'arte c'è ancora un obiettivo: il Wrc3. Poi arriverà una Citroën Ds3 R5 nel Wrc2 2017

L'ESPERTO NAVIGATORE NON HA DUBBI

## Bernacchini: la stoffa c'è!

Giovanni "John" Bernacchini, dopo aver vinto il Wrc2 nel 2014 al fianco di Nasser Al-Attiyah ha ottenuto in Corsica il Jwrc con Tempestini: «Simone sa andare forte, ha molta sensibilità, capisce subito le reazioni della vettura. Inoltre ascolta molto ed usa la testa, gestendo bene le gare. Capisce quando bisogna tirare e soprattutto quando bisogna amministrare. Ha fatto un campionato quasi perfetto, vincendo tre gare - Portogallo, Polonia e Germania - e perdendo per soli 5" in Finlandia con Veiby. In Corsica dovevamo solo finire ed è stata davvero dura per i problemi che abbiamo avuto per buona parte della gara al cambio quando dovevamo scalare, rimanendo poi con il cambio bloccato nell'ultima tappa. Lui è stato bravo a non disunirsi e portare la gara alla fine. Il primo passo è fatto ora puntiamo al Wrc 3. Dove può arrivare? Difficile da dire, ha solo 22 anni ma ha già oltre 20 gare mondiali al suo attivo, se rimane umile e con la testa sulle spalle qualcosa di molto positivo può farlo, adesso il primo passo della sua valorizzazione sarà il Wrc2».

## PROTAGONISTI IN PISTA

AUTODROMO DI MODENA

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

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



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



01

**KTM**

X-BOW

ESTREMA



02

**FERRARI**

458 CHALLENGE

PRESTIGIOSA



03

**LAMBORGHINI**

GALLARDO SUPER TROFEO

COMPETITIVA

# Triello fina

BASSO, ANDREUCCI  
E SCANDOLA  
SI GIOCANO  
AL DUE VALLI  
UNO DEI CAMPIONATI  
PIÙ COMBATTUTI  
DEGLI ULTIMI ANNI.  
ECCO CON QUALI  
PROBABILITÀ  
DI VITTORIA



Scandola 74,5 punti



Andreucci 77 punti



## COSÌ LA CLASSIFICA DEL TRICOLORE CON PUNTI UTILI E SCARTI

	PILOTA	NETTI	TOTALE	CIOCCO	SANREMO	TARGA FLORIO	ADRIATICO	SAN MARINO	FRIULI	ROMA							
1.	Basso	78,25	80,75	6	6	6	2,5	11,25	Trasm.	4	4	7,5	7,5	7,5	7,5	5	6
2.	Andreucci	77	80	7,5	7,5	5	7,5	9	9	5	3	Uscita	4	6	4	7,5	5
3.	Scandola	74,5	74,5	4	5	7,5	Toccata	6	7,5	7,5	7,5	5	6	Toccata	5	6	7,5
4.	Campedelli	45,5	45,5	-	-	2,5	5	Motore	Motore	6	5	6	5	5	6	1	4
5.	Perico	27	27	5	4	4	6	-	-	-	-	-	4	-	4	-	
6.	Tempestini	26	26	3	1,5	-	-	3	6	1,5	2,5	2,5	2,5	2	1,5	-	-
7.	Rusce	11	11	1	2	-	-	1,5	1,5	-	-	-	-	2,5	2,5	-	-
8.	Baccegga	10,25	10,25	2,5	1	-	1,5	2,25	3	-	-	-	-	-	-	-	-
9.	Ciavarella	8,75	8,75	2	0,5	0,5	2	-	0,75	-	-	-	-	-	-	3	-
10.	Michelini	8,5	8,5	-	2,5	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11.	Tassone	8	8	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	2

Nota: in rosso i ritiri e gli scarti. In verde le vittorie di tappa

**ATTACCO A TRE PUNTE**

Basso e la Ford, Andreucci e la Peugeot, Scandola e la Skoda: sono le forze in campo che si contendono questa settimana il Tricolore 2016 nella volata finale a Verona. In basso, Marco Rogano



**Basso 78,25 punti**



di **Daniele Sgorbini**

**T**attiche, semplicemente, nessuna. Lo raccontano i fatti e lo certificano i numeri. Il Tricolore che sta per vivere il suo ultimo atto, il prossimo fine settimana al Rally Due Valli, andrà a chi saprà osare di più. Per cucirsi lo scudetto 2016 sulla tuta bisognerà semplicemente vincere, senza stare a giocare troppo col pallottoliere. La classifica è cortissima e il coefficiente 1,5 assegnato all'ultima gara permette ai magnifici tre in corsa per il titolo di sperare allo stesso modo. Con 22,5 punti in palio (11,25 per la vittoria in ciascuna delle due tappe) e con Basso, Andreucci e Scandola racchiusi in meno di 4 punti considerando gli scarti, è facile intuire che quello in scena da venerdì 14 a domenica 16 ottobre sarà un finale veramente infuocato. Carico di tensione dal primo all'ultimo metro. Vietato sia sbagliare che alzare il piede. Se si considera che nelle cortissime tappe che caratterizzano il Cir 2016



– appena 75 km di prove speciali nelle gare su asfalto – i distacchi alla fine si sono misurati in decimi, più che in secondi, pare chiaro che tipo di spettacolo ci aspetta a Verona. I tre in lizza per uno scudetto mai così incerto lo sanno bene e non hanno lasciato nulla al caso. Non è ammessa la minima sbavatura, non può esserci la più piccola distrazione. Per essere campioni bisogna vincere e basta. Sperando che non intervengano fattori esterni a rovinare i motivi sportivi: i ricordi di chiodi, sassi e altre forme di delinquenza sono ancora purtroppo freschi a Rallylandia. E dopo una stagione così, tutti ne faremmo volentieri a meno...

**Per Basso cinque vittorie**

Come noto, i punti nel Tricolore 2016 vengono attribuiti non più in base alla classifica assoluta del rally – che non ha alcuna rilevanza (ma che tornerà ad averla il prossimo anno, probabilmente assegnando 3 punti al vincitore, 2 al secondo e 1 al terzo, n.d.r.) – ma in base alla classifica di ciascuna delle due tappe. Così, andando a leggere il tabellone, si scopre che Giandomenico Basso, che al via dell'ultimo impegno si presenta in testa alla classifica, ha fatto sue 5 vittorie parziali, contro le 4 ciascuno rastrellate da Andreucci e Scandola. Per il veronese, due ritiri di giornata che valgono come i due scarti obbligati, mentre Basso per ora deve fare a meno dei 2,5 punti del giorno due a Sanremo e Andreucci dei 3 raccolti la domenica all'Adriatico.

**Bilancio positivo per Rogano**

Inutile girarci attorno: il padre naturale, vero e biologico della rivoluzione dei punteggi è lui, Marco Rogano. Sessantadue anni e un passato col quaderno delle note tra le mani, il direttore generale di Acisport ha sempre difeso a spada tratta la sua idea, anche quando tutti gli davano addosso. E ora è pronto a tracciare il primo bilancio di una formula che ha raggiunto in pieno il suo scopo, cioè dare vita a un campionato incerto sino all'ultimo: «Questo era lo scopo da cui è nata la proposta di attribuire i punti per tappa, perché così quando un pilota si ritira non torna a casa con zero punti, ma porta comunque a casa qualcosa, come è accaduto a Basso alla Targa Florio; o a Scandola a Sanremo e in Friuli o ancora allo stesso Andreucci, che sarebbe tornato da San Marino a mani vuote. Quindi, io ero convinto che questo sistema avrebbe tenuto più corta la classifica – continua Rogano – e questo è accaduto. Indubbiamente devo dire che un po' di aiuto lo ha dato il fatto che quest'anno il campionato è più equilibrato rispetto agli scorsi anni».

Tutto perfetto, dunque? «Chiaramente il tutto andava sperimentato e so che ci sono delle cose da sistemare, per evitare che chi è arrivato primo e terzo faccia più punti di chi è arrivato due volte secondo e che magari ha vinto la gara. Ma su questo stiamo lavorando e qualcosa cambierà. Sottoporremo la nostra proposta a Verona. Un'altra cosa che rivedremo sarà la norma relativa agli pneumatici disponibili, che il prossimo anno saliranno a 16 visto che si allungheranno le gare. Per evitare che chi si ferma il primo giorno abbia più gomme fresche l'indomani, imponremo di punzonarne il 50% nella prima

## TRIELLO FINALE

tappa e il restante 50% nella seconda».

Molti dicono che questa formula però stia snaturando i rally... «Sarei un ottuso se negassi che questo non è lo schema classico. Però, se lo snaturare porta al risultato che stiamo vedendo, dopo qualche anno forse è tornata la voglia di vedere come va a finire!».

### Tanti i Tricolori al fotofinish

Finali al cardiopalma, numeri in bilico, verdetti scritti e poi stracciati. Non è la prima volta che l'italiano termina facendo rumore, le storie di questo genere arrivano in abbondanza. Non c'è che l'imbarazzo della scelta. Come trent'anni fa, nel luttuoso 1986, con la cavalcata furiosa e inutile di Zanussi e Amati sulla Peugeot 205 T16, esclusi a Sanremo per l'affaire minigonne ma ancora perfettamente in corsa e fermati poi dai chiodi in Valle d'Aosta, mentre erano lanciati verso gara e titolo.

E che dire dello scudetto "a tempo" di Piero Longhi nel 1993, che perse il titolo a bocce ferme, a favore di Pianezzola, in seguito alla squalifica di Sainz per la benzina irregolare al Sanremo? Dieci anni dopo, finale ancora rovente: la battaglia è tutta tra le Punto S1600, con titolo che va ad Andreucci, mentre Basso mastica amaro. Avanti ancora qualche anno e si arriva al 2009, per il finale più simile a quello che sta per essere rappresentato: è il primo anno della sfida tra Rossetti (Abarth) e Andreucci, appena passato in Peugeot, con Travaglia a far da terzo incomodo. Tra Rox e Ucci finisce a pari punti, ma il titolo va al toscano per la discriminante.

### Verona decisiva anche per Junior e 2 Rm

Ultima chiamata al Due Valli anche per il Tricolore Junior e 2 Ruote Motrici. Entrambe le serie ancora in bilico, proprio come l'Assoluto. In questo caso però la lotta è a due. Nel campionato riservato agli Under 25 che si sfidano con le vetture di classe R2 la faccenda è tutta fra Giuseppe Testa - pilota ufficiale di Peugeot Italia, affiancato da Daniele Mangiarotti - e Marco Pollara, siciliano che divide la 208 R2 di Munaretto con l'esperto Giuseppe Princiotto. Pollara è senza dubbio la rivelazione della stagione: al suo primo anno nel Tricolore, a digiuno d'esperienza nelle gare del Cir, ha dato del gran filo da torcere all'avversario coi galloni sulla tuta e si presenta a Verona ancora in grado di puntare allo scudetto. Considerando gli scarti, deve recuperare al suo avversario 7 punti.

Testa, dal canto suo, parte con la consapevolezza di potersi permettere di arrivare due volte secondo: compito tutto sommato sulla carta abbastanza agevole. Classifica più tirata invece nel 2 Ruote Motrici, dove si contendono il titolo Ivan Ferrarotti e Luca Panzani. Il primo ha impostato la stagione sulla rincorsa a questo scudetto e ha scelto la "vecchia" Clio R3C; l'altro si è dedicato alla conquista del Trofeo Clio Top con la nuova R3T e intanto ha raccolto punti pesanti per il titolo. Vinto il Trofeo, Panzani si presenta a Verona con una Clio S1600, intenzionato a far saltare il banco tanto nella prima quanto nella seconda tappa. Considerando gli scarti, deve recuperare 4 punti: può farlo, a patto però di vincere in entrambe le giornate. ●

## IL CAPO DI SKODA MOTORSPORT IN VISITA NELLA SEDE ITALIANA

# Scandola e la benedizione

«Stay cool, and stay on the road!». Con evidente senso della realtà ed anche un po' di humour, Michal Hrabanek dà la sua "benedizione" ad Umberto Scandola e Guido D'Amore. C'è anche il gran capo di Skoda Motorsport all'inaugurazione ufficiale della sede del team italiano, a Pescantina, alle porte di Verona, e le sue parole colgono il bersaglio.

Pochi chilometri separano la bella e linda sede operativa di Skoda Motorsport Italia dalle specialità del Rally Due Valli, la gara che nel week-end assegnerà uno dei titoli tricolori più combattuti della storia. La squadra diretta da Riccardo Scandola è pronta per il gran finale ed il suo team principal non ha lasciato nulla al caso per dare a suo fratello tutto il necessario. Se la Scandola family porterà a casa il Tricolore - e questo è l'unico risultato che interessa, ha ribadito il responsabile di Skoda Italia, Luca Fait - sarà un meritato trionfo ma in ogni caso l'importante era arrivare a giocarsela all'ultima gara contro due avversari tosti come Paolo Andreucci e Giandomenico Basso. E questo primo risultato è stato raggiunto. Ora non resta che... restare calmi e sulla strada...

Sergio Remondino



## VOLATA A DUE PER JUNIOR E 2 RUOTE MOTRICI



### PEUGEOT E RENAULT LE PROTAGONISTE

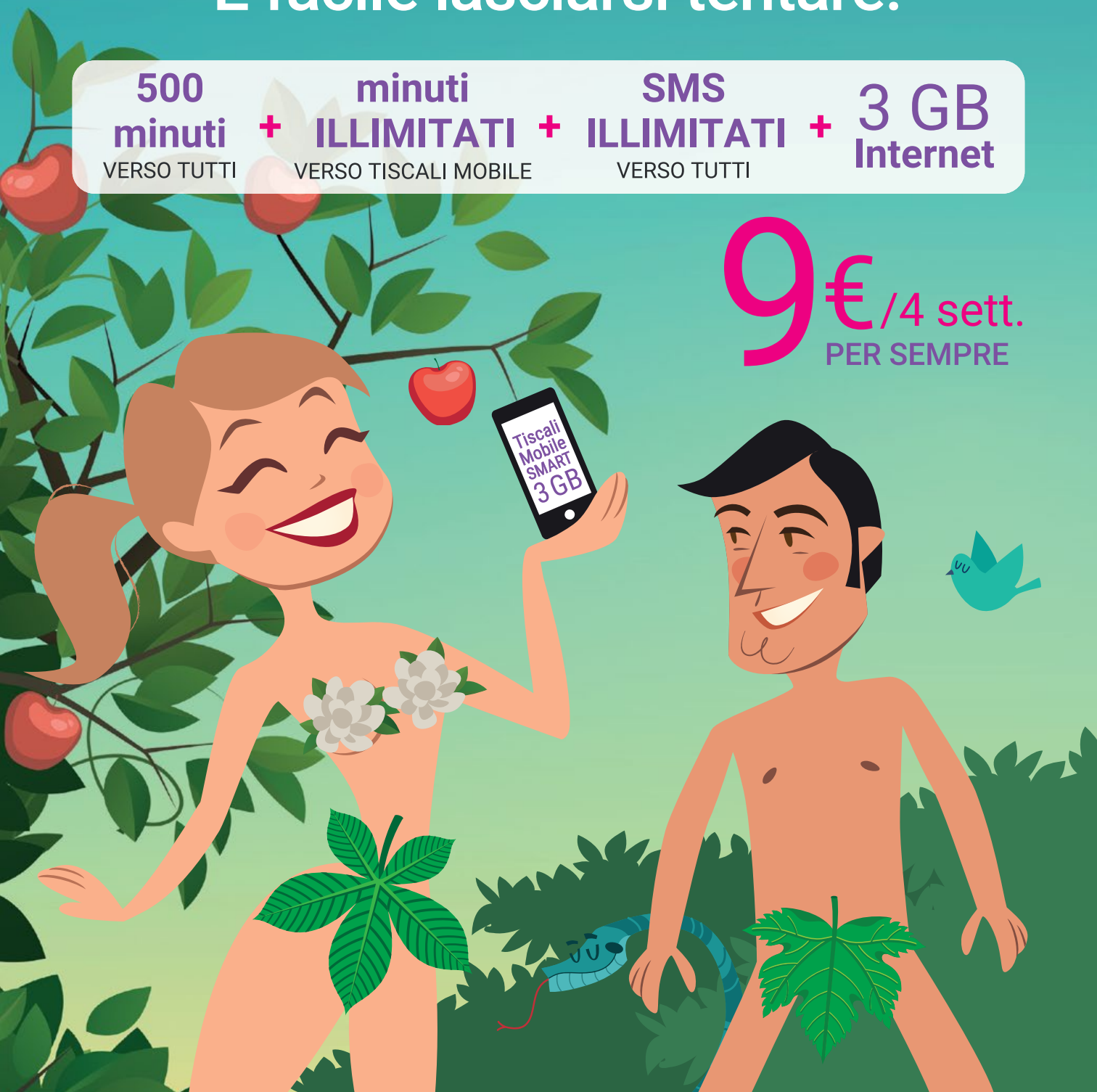
Giuseppe Testa, sopra a sinistra, e Marco Pollara, sopra a destra, si giocano il Tricolore Junior con le Peugeot 208 R2 mentre Ivan Ferrarotti con la Renault Clio R3C, sotto a sinistra, e Luca Panzani, sotto a destra, si contendono la classifica per le 2 Ruote Motrici



# Tiscali Mobile Smart 3 GB. È facile lasciarsi tentare.

**500 minuti** + **minuti ILLIMITATI** + **SMS ILLIMITATI** + **3 GB Internet**  
VERSO TUTTI      VERSO TISCALI MOBILE      VERSO TUTTI

**9€** / 4 sett.  
PER SEMPRE



# Finale fotocopia

COM E L'ANNO SCORSO LUKYANUK, VINCITORE A CIPRO, HA CHIUSO LA SERIE CONTINENTALE DIETRO A KAJETANOWICZ

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Lukyanuk-Arnautov (Ford Fiesta R5); 2. Griebel-Winklhofer (Skoda Fabia R5); 3. Sirmacis-Simins (Skoda Fabia R5)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



di Gianni Cogni

**L**IMASSOL - Dopo la conferma del campione d'Europa, al Rally di Cipro è arrivata anche quella del vice. E come nella passata stagione, alle spalle di Kajetan Kajetanowicz si è piazzato Alexey Lukyanuk, il talentuoso russo che ha stradominato l'ultimo rally della serie continentale, dove è stato il più veloce in 11 delle 13 prove speciali, spegnendo sin dalle prime battute le velleità di Rafs Sirmacis. Anzi, il giovane lettone s'è trovato a dover fare i conti con due piloti altrettanto giovani ed entrambi addirittura debuttanti con la Skoda Fabia R5 come la sua, ma non per questo meno determinati: il connazionale Nikolay Gryazin ed il tedesco Marijan Griebel, che a Cipro riscuoteva la gara premio messa in palio per il vincitore del titolo Europeo Junior. Ed alla fine il secondo gradino del podio è andato, e meritatamente, proprio a Griebel, mentre a Sirmacis è rimasta la terza piazza in gara e nel campionato Europeo. Ma solo dopo il ritiro di Gryazin per incidente sulla sesta prova. In quel momento il lettone era secondo assoluto, con 6" di vantaggio su Griebel. Quarto posto finale per un altro giovane, l'ungherese David Botka, lo scorso anno vincitore del titolo Erc2 ed in questa stagione al volante di una Citroën Ds3 R5. Poca fortuna invece per l'atteso pilota greco



## LA SORPRESA GRIEBEL

Il giovane tedesco Griebel ha chiuso al secondo posto la gara premio con la Skoda R5, sopra. A destra Alexey Lukyanuk festeggia la vittoria ottenuta a Cipro con la Ford Fiesta R5, in alto

Athanassoulas (Ford Fiesta R5), costretto presto al ritiro e comunque mai in lotta per le posizioni da podio.

Per Lukyanuk si è trattato della seconda vittoria stagionale nell'Europeo: si era già imposto infatti nella prima gara della serie, alle Canarie. Una vittoria, quella di Cipro, significativa anche sul piano economico, dato che l'ente del turismo locale metteva in palio ricchi premi in dena-



ro, che dovevano essere suddivisi in base ai risultati di due prove. La cancellazione per motivi di sicurezza della prima ha concentrato il montepremi sulla speciale conclusiva della gara, la "Love Cyprus Golden Stage" da 14,5 km. Vincendola, Lukyanuk ha portato a casa 25.000 euro (!), che sommati ai 7000 assegnati da Eurosport al vincitore fanno una cifra veramente insolita per la specialità. ●

# Gasperetti dieci anni dopo

**IL PISTOIESE TORNA ALLA VITTORIA NELLA GARA DI CASA DOPO UN DIGIUNO DURATO A LUNGO. QUESTA VOLTA HA DOVUTO VEDERSELA CONTRO UN LENZI DECISAMENTE COMPETITIVO**

di [Gianni Mancini](#)

**CASALGUIDI** - Grande favorito, il pistoiese Federico Gasperetti s'è imposto con sicurezza e determinazione, trionfando nel 37° Rally Città di Pistoia, ultimo atto della Coppa Italia Zona 2. Il portacolori della Pistoia Corse è stato protagonista di un recupero entusiasmante, riuscendo con la Renault Clio R3T della Gima ad avere ragione nel finale di Simone Lenzi con una Mitsubishi Lancer Evo X, dominatore della prima parte del rally. Gasperetti, con a fianco il fido Federico Ferrari, dopo dieci anni è tornato dunque a trionfare sulle strade di casa, al termine di una gara durissima e tutt'altro che avara di colpi di scena. Gasperetti ha preceduto come detto Lenzi, per appena 6"7, mentre la terza poltrona del podio è stata conquistata da Luca Artino con la Skoda Fabia, arrivato con un considerevole distacco: 1'42"8.

Pronti-via e Lenzi è subito velocissimo, riuscendo a far segnare il miglior "crono" sia nella speciale

d'apertura di Montalbano che in quella di Gello, con Danesi (Abarth Grande Punto) e Gasperetti in ritardo rispettivamente di 23"9 e di 30"7. Lenzi continua ad attaccare, facendo segnare il miglior tempo sulla "Montalbano" e incrementando il vantaggio in classifica. Poi Gasperetti, trovato il giusto feeling, attacca a fondo sulla "Gello" ed infligge 17"9 a Lenzi, recuperando parte dello svantaggio. Gasperetti è protagonista a Casore, dove porta un nuovo attacco, riducendo sensibilmente lo svantaggio da un Lenzi che ormai si sente braccato.

Nel frattempo, esce di scena Danesi dopo aver sbattuto violentemente con la sua Abarth Grande Punto. Gasperetti insiste, dominando le prove successive, fino a compiere il sorpasso a Lenzi sulla speciale di Casore. Nel finale si registra un timido ritorno di Luca Artino, uno dei favoriti della vigilia ma mai in lotta per il successo. ●

## UN MISSILE GIALLO

La Renault Clio R3T della Gima ha permesso a Gasperetti di rivincere la gara di casa

### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Gasperetti-Ferrari (Renault New Clio); 2. Lenzi-Cerone (Mitsubishi Lancer EvoX); 3. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



## GALLI IN GERMANIA

Continua l'apprendistato di Gigi Galli nel World Rx. Dopo aver portato al debutto la Kia Rio nell'appuntamento di Riga, Galli è impegnato nel fine settimana all'Estering. .

## MAREMMA

Prove speciali e vetture "storiche" per la 40esima edizione del Trofeo Maremma, in programma il 22 e 23 ottobre. La gara prevede tre prove il sabato e sei la domenica e sono ammesse, per la prima volta, anche le vetture storiche.

## SERENISSIMA

Si disputerà il 22 ottobre la seconda edizione del Rallyday della Serenissima, a Sacile. Due le prove, da effettuare tre volte: la prima presenta due guadi, mentre la seconda ha due salti.

## DUE VALLI

Novità per i partecipanti al Due Valli in versione campionato regionale, nel prossimo fine settimana: la gara, che segue quella del Cir e per regolamento è limitata alla prima tappa, vedrà l'arrivo in piazza Bra come il rally principale.

## SOSSELLA A COMO

Manuel Sossella e Gabriele Falzone saranno al via dell'ultimo appuntamento del CiWrc, il Rally Trofeo Aci Como (20-22 ottobre). Sossella, campione in carica del CiWrc, si presenta al via con una Ford Fiesta Wrc e con obiettivo centrare il tris di successi nella gara lariana.

## SALO CAMPIONE

Vincendo il Tampere Rally con la Peugeot 208 T16, Juha Salo ha conquistato il decimo titolo nazionale finlandese. Da segnalare il terzo posto di Hiroki Arai, figlio dell'ex-rallista Toshi.

## GILL VINCE

L'indiano Gaurav Gill, navigato dal Stéphane Prevot, ha vinto con la Skoda Fabia R5 del team Mrf il Rally di Hokkaido valido per la serie Asia-Pacifico. Quando mancano due gare al termine, Gill ha buone chance di laurearsi campione. Toshi Arai ha vinto la gara di campionato giapponese davanti al rivale di sempre Fumio Nutahara.



NEL 2017 LA GARA FESTEggia LA 50ESIMA EDIZIONE

## Il Salento torna Tricolore?

Cambiamenti in vista per il Cir 2017? A proporsi per entrare nella serie sono il Rally del Salento ed il Rally dell'Elba, anche se è probabile che sarà soltanto il primo a farcela. Infatti, la prossima edizione per la gara pugliese (sopra Sticchi Damiani dà il via) sarà quella del cinquantennale e l'anniversario dovrebbe essere verosimilmente celebrato nel massimo campionato. L'Elba, invece, dovrà a quanto pare pazientare, anche perché Aci Sport è chiamato anche a decidere su quale delle tre gare italiane (Elba, Sanremo e Friuli) valide anche per l'Europeo storico - che dal 2017 ridurrà il proprio calendario - dovrà rinunciare a tale validità. In ogni caso, le decisioni definitive dovrà prenderle la Giunta Sportiva dell'Acì nella sua prossima riunione.

UNA CITROËN PER IL FRANCESE ED UNA FORD PER IL GALLESE

## Gilbert ed Evans in Galles su Wrc

Quentin Gilbert ed il leader del Wrc2 Elfyn Evans sono iscritti al Rally del Galles (27-30 ottobre, penultima prova del Mondiale) su vetture della categoria Wrc. Gilbert esordirà

al volante della Citroën Ds3, mentre Evans dovrebbe prendere correre con una Ford Fiesta, a quasi un anno dalla sua ultima apparizione su una Wrc di Malcolm Wilson.

AL RE DELLA 24 ORE DI LE MANS IL CORSICA STORICO

## Il Tour di Dumas

La sedicesima edizione del Tour de Corse Historique è stata vinta da Romain Dumas e Denis Giraudet al volante di una Porsche 911 Carrera RS 3.0 (sotto). I due all'arrivo di Porto Vecchio hanno preceduto - dopo 5 giorni di gara e 16 prove speciali disseminate lungo l'île de Beauté - la Lancia Stratos di Eric Comas, staccata di 2'53". Terzo si è classificato Filippon su Ford Escort MK II a 9'35". Da segnalare che alla gara era iscritti ben 230 equipaggi. Dumas, lo ricordiamo, è pilota ufficiale Porsche e quest'anno ha vinto la 24 Ore di Le Mans con la 919 Hybrid, oltre che la Pikes Peak con la Norma.



DOPO LA FARSA DEL 2016

## Svezia cambia e va a Torsby

A causa del "niño" e dell'effetto serra, che l'anno scorso avevano messo in dubbio la corsa sino all'ultimo momento per assenza di neve, lo Sweden Rally iridato ha deciso di spostare la sede logistica ed il parco assistenza a Torsby, 100 km a nord di Karlstad. In pratica, dopo la abituale superspeciale di giovedì 9 febbraio all'ippodromo di Karlstad si tornerà a Torsby da dove partirà la prima tappa venerdì 10 tutta in Norvegia, con 3 speciali a Rojden, Finnskog e Svullrja, per terminare con il crono di Torsby ed un totale di 143 km. Sabato 11 poi si disputeranno le classiche speciali di Knon, Hagfors e Vargasen, alle quali si aggiungerà la super speciale di Karlstad, per 132,24 km. Domenica 12 tappa finale, con 3 speciali, con due passaggi a Likenas ed uno nella power stage di Torsby (16,42 km) per un totale di 59,82 km. La lunghezza totale della gara, che per la prima volta vedrà il suo arrivo a Torsby, è di 337,42 km.

RALLYCROSS ALL'ESTERING

## Ekstrom vede il Mondiale

Il prossimo fine settimana, all'Estering, Mattias Ekstrom ha la prima possibilità di diventare campione del mondo di Rallycross. Nel week-end ricco di polemiche di Riga è stato infatti meso quasi fuori dai giochi per la corsa al titolo Petter Solberg, vincitore delle ultime due edizioni del World Rx. Ekstrom dovrà guadagnare 3 punti su Kristoffersson e mantenere il distacco dagli altri inseguitori per potersi laureare campione del Mondo con una gara di anticipo in Germania.

C'È ANCHE LA CINA!

## Wrc6 pronto per giocare

Il videogame ufficiale del Mondiale, contrassegnato dalla sigla Wrc6, è finalmente in vendita e comprende tutte le prove in calendario quest'anno, anche la Cina che poi è stata annullata... Il gioco è compatibile con le console di PlayStation4 e Xbox 360 ed anche con i Pc.

## TARGET A SEGNO

A Hockenheim, due settimane fa, il team Target Competition ha potuto festeggiare il primo titolo del Tcr tedesco. La squadra altoatesina dei fratelli Andreas e Markus Gummerer è andata a segno con il 25enne pilota inglese Josh Files (già campione 2013 della Clio Eurocup), centrando anche il successo nella classifica riservata al team.

## GT, NUOVO BOP

In vista dell'appuntamento del Mugello, è stato diramato il nuovo Bop per il Campionato Italiano Gran Turismo. Due sono le novità per la tappa toscana, ovvero una riduzione di 20 kg sul peso minimo per la Bmw M6 Gt3 (che scende a 1300 kg complessivi) ed un aumento della stessa entità per le Ferrari 458 Italia Gt3 (che salgono a 1305 kg).

## RODA IN ASIA

Andrea Roda prenderà parte all'Asian Le Mans Series, la cui stagione 2016-2017 prenderà il via da Zhuhai a fine ottobre. Il pilota comasco guiderà una Ligier JsP2 della classe Lmp2 schierata in pista dal team Algarve Pro Racing, squadra con cui negli ultimi due anni ha disputato alcune gare della Elms.

## GOUNON CONTUSO

L'appuntamento di Hockenheim dell'Adac Gt Masters, che ha assegnato il titolo a Connor de Phillippi e Christopher Mies, è stato segnato dall'incidente di Jules Gounon. Il francese è volato fuori pista con la sua Corvette e l'incidente poteva avere conseguenze molto serie, ma alla fine si è risolto con grossa contusione alla gamba sinistra.

## UBOLDI SI PRENOTA

Davide Uboldi si "prenota" per l'ultimo appuntamento del Tricolore Sport Prototipi. Il pilota del team Eurointernational è stato protagonista nei test che si sono svolti la scorsa settimana al Mugello, dove ha fatto segnare il miglior tempo. A quattro decimi la Norma M20F di Walter Margelli.



RAVEGGI

## FIA HILL CLIMB MASTERS

# Faggioli non si batte

Sempre grand'Italia in Europa. Simone Faggioli si aggiudica per la prima volta il Fia Hill Climb Masters, quest'anno di scena in Repubblica Ceca sul tracciato della Ecce Homo, per l'occasione accorciato. Il campione europeo ha colto il miglior crono sulla Norma M20 Fc Zytec, guadagnando la medaglia d'oro della Categoria 2 e precedendo di mezzo secondo la medaglia d'argento Christian Merli (i due sono stati protagonisti di un arrivo "in parata" nella terza salita di gara, causa pioggia). Sfugge per 4 decimi il bronzo a Paride Macario in favore del francese Sebastien Petit e per l'Italia sfugge pure la conferma nella Nation Cup (vinta nel 2014), mentre un altro oro è finito al collo del neo-campione italiano GT Lucio Peruggini, al top della categoria 1 sulla Ferrari 458 Gt3.

## PRIMA VITTORIA PER LA VETTURA ASIATICA

### Lexus a segno nel Vln

Cinque anni dopo avere portato la Ferrari per la prima volta al successo, il team Farnbacher ha festeggiato la vittoria numero uno della Lexus nel Vln. Ad alternarsi alla guida della Rc-F Gt sono stati Dominik e Mario Farnbacher, che hanno relegato ad oltre 33" la Bmw M6 Gt3 della Rowe Racing, su cui si sono dati il cambio Stef Dussel-

dorp ed Alex Sims, primi della classe Sp9. Terzo posto assoluto per la Audi R8 Lms di Connor De Phillippi e Christopher Mies, vincitori dell'Adac Gt Masters. Per Norbert Siedler, il più veloce nelle qualifiche con la Porsche 991 Gt3 R del team Frikadelli, ed il suo compagno Patrick Huisman è arrivato alla fine il settimo piazzamento.

## 6 ORE DI ROMA: PRIME CONFERME PER L'EDIZIONE 2016

# C'è la Corvette C7

In occasione della 6 Ore di Roma che si disputerà a metà novembre, è atteso il debutto nazionale della Corvette C7 Gt3 ufficiale della Callaway Competition. La squadra tedesca si appresta dunque a fare il proprio ritorno nella classica capitolina, in cui ha debuttato nel 2011. Al via dovrebbe esserci anche una Ferrari 488 Gt3 della Easy Race per Filippo Francioni, Thomas Biagi e Ferdinando Geri, gli ultimi due lo scorso anno sfortunati protagonisti. Grande affluenza inoltre nel raggruppamento riservato alle Sport Cn2, per il quale si fanno i nomi di Avelon, B&B, Emotion Motorsport ed Lp Racing. La gara sarà valevole anche come ultimo appuntamento della 3 Ore Endurance Champions Cup.



## FIA WORLD CUP

### Bortolotti con Fff a Macao

Saranno due piloti di primo piano quelli con cui il team Fff Racing sarà presente nella prossima edizione del Fia Gt World Cup, che si disputerà a Macao dal 17 al 20 novembre. La formazione pescarese di proprietà di Sean Fu Songyang, ha infatti annunciato i nomi di Mirko Bortolotti ed Andre Couto, ai quali affiderà due Lamborghini Huracán Gt3. Un altro italiano al via sarà Edoardo Mortara, che scenderà in pista al volante di una delle Audi R8 Lms nei colori della Wrt ed avrà come compagno di squadra l'esperto Laurens Vanthoor. Tra i nomi di rilievo anche quelli di Earl Bamber e Kevin Estre, entrambi attesi sulle Porsche della Manthey Racing.

## GP MACAO

### Prema si schiera a tre punte

Saranno tre le monoposto schierate nel 63° Grand Prix di Macao di F3 dal team Sjm Theodore Racing by Prema. La squadra guidata da Angelo e Renè Rosin ambisce alla nona vittoria nella gara asiatica, puntando in particolar modo sullo svedese Felix Rosenqvist, al successo nelle ultime due edizioni. Ad affiancarlo saranno per l'occasione il campione in carica della F3 giapponese Nick Cassidy e Maximilian Günther.

## NOVITÀ BUDAPEST

### Gt Open, calendario 2017

Anche il prossimo anno saranno sette gli appuntamenti del calendario dell'International Gt Open, che ricalcherà quello del 2016 con la sola novità dell'Hungaroring. La tappa magiara prenderà il posto di quella del Red Bull Ring e si svolgerà a inizio luglio. Confermata anche la gara di Monza a inizio ottobre. Il via in Portogallo, sul circuito dell'Estoril (30 aprile). A seguire le trasferte di Spa (28 maggio), Le Castellet (11 giugno), quella appunto dell'Hungaroring (2 luglio), Silverstone (3 settembre), Monza (1 ottobre) e Barcellona (29 ottobre).

# In Spagna festa tedesca

**FERRARI CHALLENGE** SIA IL TROFEO PIRELLI CHE LA COPPA SHELL SONO ANDATI IN GERMANIA

**A** Jerez, il Ferrari Challenge Europa ha proclamato campioni Björn Grossmann e Thomas Loefflad, con un appuntamento d'anticipo sul finale di stagione. Successo tutto tedesco nel monomarca del Cavallino, con il pilota del team Octane 126 che, grazie alla vittoria ottenuta nella prima delle due gare in programma (cui ha fatto seguito un terzo posto), ha potuto festeggiare il titolo del Trofeo Pirelli. Loefflad, ancora protagonista con i colori della StileF Squadra Corse, si è invece imposto nella Coppa Shell in cui ha dominato in gara-2 dopo avere ottenuto la pole. Un trionfo pe-

renitorio, nonostante l'ottima condotta di Renato Di Amato (primo tra i Gentlemen) che, avviandosi dalla prima fila, è sempre rimasto attaccato al battistrada precedendo al traguardo l'olandese della Kessel Racing, Fons Scheltema, a sua volta in lotta fino all'ultimo con Vladimir Hladik e Claudio Schiavoni. Proprio nella Coppa Shell, sabato si era viceversa vissuta una gara ricca

di imprevisti, caratterizzata alla via dalla spettacolare uscita di pista di Eric Cheung e poi dalla foratura che aveva fermato Scheltema mentre si trovava al comando. Una serie di colpi di scena che hanno finito per spianare la strada a Eric Prinoth, alla fine primo con la vettura della Ineco-Mp Racing davanti agli stessi Schiavoni e Hladik. Nel Trofeo Pirelli, Grossmann ha ipotecato il titolo con la vittoria di gara-1, accontentandosi domenica del terzo posto dopo avere lottato con l'austriaco Philipp Baron. Ma proprio in gara-2 ad emergere sulla pista di casa è stato Alex

Palou, sempre con i colori della StileF Squadra Corse. Il pilota iberico, alla sua seconda apparizione, ha conquistato un successo più che meritato. Da segnalare anche il quarto posto di Sam Smeeth, il quale ha messo a segno la sua ottava affermazione nella classe Pirelli Am di cui aveva già matematicamente conquistato il titolo nel precedente round di Hockenheim. (d.l.)

## AL TRAGUARDO

**PIRELLI - G-1: 1. Grossmann. G-2: 1. Palou. SHELL - G-1: 1. Prinoth. G-2: 1. Loefflad.**

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



## Ricciarini dopo 7 anni

**CLIO CUP** CRISTIAN TORNO A CONQUISTARE IL TROFEO, NULLA DA FARE PER FABIO FRANCIA

**I**MOLA - Ha dovuto aspettare sette anni per scrivere nuovamente il proprio nome nell'albo d'oro della Clio Cup Italia: a Imola, Cristian Ricciarini si è laureato campione 2016 del monomarca riservato alle Rs 1.6 turbo di Casa Renault. Un successo che è stato anche quello della sua squadra, la Essecorse, per la prima volta a segno nella serie targata Fast Lane Promotion in cui ha anche potuto festeggiare il titolo Rookie con il giovane Marco Fiore. Sul circuito del Santerno, Ricciarini ha conquistato la pole nel primo turno di qualifiche ed ha poi dominato dall'inizio alla fine gara-1. Un copione quasi identico a quello

che sembrava potere recitare Fabio Francia, che arrivava al conclusivo round della stagione con soli cinque punti in meno nei confronti del toscano. Invece, il pilota milanese del team Rangoni Corse, davanti a tutti nella seconda sessione di qualifiche, in gara-2 è rimasto al comando fino a 7' dal termine, quando un problema a una gomma lo ha costretto a rientrare ai box. Un fuori programma che lo ha costretto

definitivamente alla resa (sabato, in gara-1, aveva già dovuto pagare 25" di penalità per un contatto con Alfredo De Matteo).

A fare bene a Imola è stato anche Josh Files, che dopo i due terzi posti conquistati a Vallelunga, in occasione del suo rientro nella serie, ha messo a segno un secondo piazzamento e poi si è imposto appunto in gara-2, quando Massimiliano Danetti, portacolori della Mc Motortecnica, ha concluso sesto assicurandosi il titolo Gentleman e centrando poi in gara-3 sotto il diluvio la sua prima affermazione davanti a De Matteo, che ha così conquistato il "bronzo" con la Melatini Racing.

L'ultimo round della stagione ha visto al via anche Alessandra Brena, protagonista nella Clio Cup Press League in rappresentanza della testata Safe-Drive. La giovane bergamasca, quinta nelle prove ufficiali, ha chiuso quarta in gara-2, replicando lo stesso risultato ottenuto sabato da Franco Nugnes e conquistando il successo nella prima edizione del campionato di Renault Italia.

Dario Lucchese

Sotto il via della gara del Ferrari Challenge a Jerez, in alto il campione della Clio Cup Cristian Ricciarini



# LOTUS ELISE CUP PB-R

## VIENI PROVARLA PER SOLI € 150!

LE VERE AUTO DA CORSA  
SI DISTINGUONO DAL MARCHIO...



Iniziativa riservata a piloti che hanno preso parte a 3 gare negli ultimi 6 mesi, con licenza in corso di validità. L'offerta è riferita ad un singolo turno da 25 minuti sul circuito di Franciacorta.

**PER INFO E PRENOTAZIONI: [info@lotuscup.it](mailto:info@lotuscup.it) - 035.203396**



Elitcar  
Magenta



## LOTUS FESTIVAL 2016

AUTODROMO DI FRANCIACORTA, 5 NOVEMBRE

VIENI A SCOPRIRE DA VICINO LOTUS ELISE CUP PB-R E TUTTA LA GAMMA STRADALE LOTUS CARS IN UN EVENTO DEDICATO 100% AL MARCHIO DI HETHEL:

- RADUNO CLIENTI LOTUS E GIRI IN PISTA CRONOMETRATI
- ESIBIZIONE PILOTI E TEAM LOTUS CUP ITALIA
- HOT LAP CON PILOTI PROFESSIONISTI SU AUTO STRADALI E DA COMPETIZIONE



IL MONOMARCA



# Lotus Cup verso il 2017

**IN ARRIVO IL CAMBIO AL VOLANTE PER LA ELISE CUP PB-R, PRONTA PER IL FESTIVAL A FRANCIACORTA ED A VOLARE ANCHE IN CALIFORNIA**

**S**ono tante le novità in arrivo nella Lotus Cup Italia. Ancora prima che la stagione 2016 andasse in archivio con l'ultimo appuntamento di Imola, l'organizzatore del monomarca riservato alle vetture della Casa di Hethel ha cominciato a lavorare in previsione del prossimo anno. A Franciacorta, nei giorni scorsi, è già scesa in pista una versione evoluta della Lotus Elise Cup PB-R, con alcune soluzioni che potrebbero essere impiegate fin dal 2017. Al vaglio, da parte di PB Racing, c'è infatti l'adozione di un kit per l'utilizzo del cambio al volante in luogo del sequenziale utilizzato nelle ultime tre edizioni del campionato con successo e un'affidabilità totale. Si tratterà di un particolare "facoltativo", che potrà comunque consentire di disporre di un sistema più "user friendly" per i gentleman driver. Sul fronte sportivo, l'organizzatore bergamasco è al lavoro sul calendario delle gare, che dovrebbe essere confermato su un totale di sei eventi, dei quali uno potrebbe disputarsi all'estero. Nel corso dell'inverno saranno inoltre organizzate giornate di test a prezzi agevolati, per permettere

**GRANDE LOTTA  
IN PISTA**

Sopra la via della tappa di Monza, la quarta della stagione 2016, sotto la vettura di Luca Flaccadori e in basso quella di Enrico Riccardi. A destra il podio di Gara-1 ad Imola, con Nicola Larini vincitore



ai piloti di avvicinarsi alla categoria in prospettiva di un loro coinvolgimento nel corso della stagione ventura: un'offerta speciale sarà dedicata a tutti i piloti che hanno disputato almeno tre gare nel 2016, a cui verrà data la possibilità di scendere in pista a Franciacorta pagando solo 150 euro (Iva esclusa). Sul tracciato lombardo, sabato 5 novembre, si svolgerà infine il Lotus Cup Festival, organizzato assieme a Elitcar Lotus Milano: l'evento sarà aperto a tutti gli appassionati Lotus, i clienti del monomarca e quelli stradali, che potranno girare sulla pista prenotata in esclusiva, completando così un'attività a 360 gradi per il marchio inglese in Italia.

Intanto il grande successo riscosso in questi anni dalla Lotus Elise Cup PB-R, vettura progettata dalla PB Racing e da Hexathron Racing Systems con la collaborazione di Lotus Cars, ha destato notevole interesse anche al di fuori dei confini nazionali: due esemplari della stessa sono già in viaggio per la California, dove verranno schierate nelle ultime due prove della Lotus Cup Usa, che si disputeranno rispettivamente sui circuiti di Sonoma e The Thermal Club:

**STEFANO D'ASTE PORTERÀ LA ELISE DELLA PB RACING AL VIA NELLE ULTIME DUE TAPPE DELLA LOTUS CUP USA**

nella prima sarà lo stesso Stefano D'Aste a scendere in pista, tre anni dopo la sua ultima apparizione sul tracciato californiano in occasione del Mondiale Turismo, mentre sulla pista situata nei pressi di Los Angeles saranno altri due piloti habitués della serie tricolore a calcare il suolo americano. Dagli Stati Uniti a Dubai il passo è breve: un'altra delle Gt curate da PB Racing prenderà infatti parte alla celebre 24 Ore in programma a metà gennaio. Oltre allo stesso D'Aste, a puntare ad un risultato di prestigio al volante della Elise Cup PB-R, ci saranno in questa occasione Stefano Pasotti, Lorenzo Pegoraro ed il tedesco Immanuel Vinke. ●



# Pasotti dritto fino al titolo

**ANCORA DUE PODI PER IL CAMPIONE CHE A IMOLA NON HA LASCIATO SPERANZE A PEGORARO, VINCITORE IN GARA-2**

**A** Stefano Pasotti è stato sufficiente il secondo posto messo a segno nella prima delle due gare del weekend di Imola, ultimo dei sei appuntamenti della Lotus Cup Italia, per conquistare il titolo 2016 del monomarca riservato alle vetture della Casa di Hethel. Il pilota bresciano della Lg Motorsport, classe '92, (cinque in tutto le vittorie da lui ottenute quest'anno, a fronte di un andamento sempre costante e redditizio), è stato protagonista anche sul circuito del Santerno, dove si è trovato ad avere un compagno di squadra d'eccezione come Nicola Larini, al proprio debutto nel campionato. Un'accoppiata formidabile che in gara-1 ha consegnato una doppietta al team mantovano.

Lorenzo Pegoraro, che arrivava in Emilia con 27 punti da recuperare, ci ha provato fino all'ultimo. A rovinare in parte il suo weekend sia stata la penalizzazione di cinque posizioni sulla griglia per avere operato un sorpasso in regime di bandiere rosse durante la sessione di qualifica. Il veloce portacolori dell'Aggressive Team Italia ha concluso la stagione riscattandosi con la vittoria di gara-2, dominando fin dal via dopo essersi avviato terzo. A chiudere secondo è stato Franco Nespoli (che

in gara-1 era salito sul gradino più basso del podio), con Pasotti questa volta terzo, benché autore del giro più veloce, e Larini alle sue spalle.

Ottimo weekend per Vito Utziers, che grazie a un sesto e un ottavo posto assoluto è riuscito ad aggiudicarsi la Coppa Over 50, il cui primato è stato insidiato fino all'ultimo da Enrico Riccardi. Autore di un testacoda in gara-1 che lo ha costretto al ritiro mentre viaggiava nel gruppo dei primi sei, Cristiano Pica si è ampiamente rifatto nella seconda gara, quando è risalito di una posizione chiudendo quinto e centrando la vittoria nella Pirelli Cup. Ancora una

volta in evidenza il giovane Andrea Baiguera, protagonista nel bene e nel male: il bresciano, dopo avere portato a casa un quinto, in gara-2 si è dovuto

arrendere per un problema alla posteriore sinistra. Tanta sfortuna per Luca Flaccadori, anche lui al via con i colori dell'Aggressive Racing Team, fermo nelle qualifiche a causa di un inconveniente che si è ripresentato nel giro di schieramento di gara-1. Una delusione riscattata in parte dalla buona prestazione del 21enne Francesco Guerra, che si è alternato al volante con il pilota svizzero, alla fine settimo in gara-2. ●

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Larini; 2. Pasotti; 3. Nespoli. Gara-2: 1. Pegoraro; 2. Nespoli; 3. Pasotti.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

## GRANDI OSPITI AL VIA

# Larini subito al top

Dopo la partecipazione di Marco Melandri nel 2015, la Lotus Cup Italia a Imola ha visto al via un altro nome di riguardo. A scendere in pista questa volta è stato Nicola Larini. Il toscano, sul circuito che in F.1 lo ha visto raccogliere nel '94 il suo migliore risultato (chiudendo secondo con la Ferrari nel Gran Premio fatale ad Ayrton Senna), si è subito trovato a proprio agio con la vettura inglese sviluppata dalla Pb Racing e dalla Hexathron Racing Systems guidata da Marco Calovolo, che era il suo ingegnere di pista all'epoca del trionfo con l'Alfa Romeo nel Dtm '93. Sul circuito del Santerno, Larini ha messo a segno la pole nelle due sessioni di qualifica e la vittoria di gara-1.

## QUANDO LA NORMA DIVENTA IMPERATIVA

Sotto, Magliona, validissimo pilota sassereese e meritato vincitore al volante della Norma, che ha così concluso la sua stagione davvero in bellezza battendo le Osella di Conticelli, al centro e Bottura, più in alto



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Magliona (Norma M20 Fc Zytec); 2. Conticelli V. (Osella Pa30 Zytec); 3. Bottura (Osella Fa30 Zytec).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Magliona chiude vincendo



**P**EDAVENA - A guardare la neve lassù in alto sulle Dolomiti bellunesi vien voglia che l'inverno passi in un attimo per ricominciare subito. Un po' perché il 2017 annuncia novità inaspettate che presto Autosprint potrà svelare, un po' perché la stagione 2016 del Civm, la più animata e interessante degli ultimi anni, si è conclusa in grande stile a Pedavena con un pienone di iscritti, tanti duelli decisivi, qualche carta bollata di troppo (ma fa parte del gioco), molta sportività a fare da contraltare e un Omar Magliona finalmente in piena sintonia con la Norma M20 Fc Zytec. Il sassereese conclude l'annata con un bel successo assoluto come fece nel 2015 nella "sua" Alghero. Stavolta però trattasi di Tricolore e allora la vittoria vale doppio perché l'alfiere della Cst Sport conquista anche il trofeo nazionale delle biposto E2Sc, per un solo punto sull'assente Simone Faggioli, impegnato al Fia Masters. Forse vale pure triplo considerando le insidiose salite di gara (tanto per cambiare per colpa di pioviggine e

**IL SASSERESE  
CONCLUDE  
L'ANNATA  
PORTANDO  
AL SUCCESSO  
LA SUA NORMA  
DAVANTI  
ALLE OSELLA  
DI CONTICELLI  
E BOTTURA**

di **Gianluca Marchese**

foto **E.Caliò**

umido, anche se si è sempre corso su gomme slick) e che in prova 1 al sabato Magliona è rimasto senza il cambio e allora via di corsa per riuscire a ripararlo in tempo. Raggiante sul podio, ora il suo sguardo è già rivolto verso un Tricolore 2017 che si annuncia appunto entusiasmante, soprattutto se tutti i big saranno presenti. Tornando al finale 2016, a Pedavena festeggiano anche Vincenzo Conticelli e Adolfo Bottura, alfiere Osella e secondo e terzo assoluto un po' a sorpresa dopo che Denny Zardo, secondo in gara-1, si è presto fermato in gara-2 con la Lola. L'emozionante ascesa fino a Croce d'Aune era decisiva per il gruppo Cn. Ancora una volta Luca Ligato e Achille Lombardi hanno dato spettacolo sulle rispettive Osella Pa21 Evo. Ligato è stato dichiarato campione italiano dopo aver vinto una determinante prima salita per appena sei decimi ed essersi ripetuto nella seconda proprio mentre Lombardi era costretto ad accontentarsi del terzo posto dopo aver perso troppo tempo per alcuni inconvenienti



# Gonnella re delle Alternative

**NICOLA NON CORREVA DAL 2008, MA QUESTO NON GLI HA IMPEDITO DI LAUREARSI TRICOLORE TRA LE ENERGIE NON CONVENZIONALI**

**N**on correre dal 2008, stagione della sua unica salita (Fasano su una Renault 5), e laurearsi campione italiano Energie Alternative al rientro e alla prima annata completa. È la storia di Nicola Gonnella, che, terzo "scudettato" di giornata, ha vinto il primo tricolore personale e insieme la Green Hybrid Cup nella domenica in cui il rivale Francesco De Iulius esce di strada ed è costretto alla resa definitiva. Il neo-tricolore conquista così il monomarca delle Kia Venga alimentate a Gpl, un'esperienza che lo ha divertito e che allo stesso tempo vorrebbe ripetere. Certo, tutto dipenderà dalle decisioni che la Brc prenderà per il futuro delle berline ibride dopo una prima stagione in crescendo nel panorama del Civm: «Il lavoro di Brc - ha detto Gonnella nel post Pedavena - si è rivelato attento a ogni esigenza e sono certo che, anche grazie ai consigli dei piloti, se proseguono nel 2017 miglioreranno ulteriormente la messa a punto per le cronoscalate. Questa è stata la mia prima esperienza completa nelle corse e provo davvero delle belle sensazioni. Ho trovato avversari bravi e con De Iulius ci siamo giocati delle gare molto combattute anche sul filo dei decimi. Se Brc conferma il campionato cercherò volentieri di ripetere l'esperienza». ●



**LIGATO AL TOP IN GRUPPO CN**

A sinistra Ligato, al top in Cn, in alto Liuzzi, Tricolore con la Mini e, a destra, Gonnella, re delle Alternative. Sotto, la Rossa di Gaetani e il nostro Sgorbini



nella salita forse più difficile della carriera. Alla fine bella stetta di mano, complimenti reciproci e la felicità di Ligato: «Ho ritrovato la Pa21 che conosco e ho potuto attaccare in entrambe le salite. Grazie alla squadra e in particolare al "capitano" Simone Faggioli, sono davvero felice».

Mentre erano attesissime le Lambo Huracan di Gianni Di Fant e Bruno Jarach e invece sono le Ferrari 458 a fare doppietta con Luca Gaetani e Roberto Ragazzi scatenati sull'umido, Pedavena ha poi determinato la lotta tricolore delle Racing Start turbo, tiratissima fino all'ultimo e decisa per il mezzo secondo che nel derby tra Mini Cooper Giacomo Liuzzi rifila a Ivan Pezzolla in gara-2, prendendosi sul filo di lana il primo titolo italiano della carriera, coronamento di un 2016 in rimonta: «Una rimonta anche di vita - commenta felice Liuzzi - dopo che siamo partiti in ritardo per via di un'auto nuova che non conoscevo. Il pieno supporto Ac Racing è stato decisivo, ci abbiamo creduto, è ora di far festa». ●





**CHE FESTA PER KUMPEN**

A sinistra il belga campione in festa sul tetto della sua Chevrolet SS, mentre sotto le vetture lungo le strade di Zolder

# Kumpen si ripete

**IL BELGA VINCE LA PRIMA GARA E NON PRENDE RISCHI NELLA SECONDA PER ARRIVARE A RIPRENDERSI IL TITOLO**

di Fulvio Cavicchi

**N**ella sua gara di casa, Anthony Kumpen ha conquistato il suo secondo titolo in Nascar Whelen Euro Series. Per il pilota belga fondamentale è stata la quinta vittoria stagionale, la settima in carriera, ottenuta sabato nella movimentata prima corsa dell'American Festival Circuit Zolder Nascar Finals. Questo gli ha permesso di gestirsi totalmente nella gara finale della stagione di domenica, in cui ha lasciato il suo rivale Frederic Gabilon andare a conquistare il successo (ottenuto grazie

al ritiro di Borja Garcia) e lui si è preoccupato giusto di stare lontano dai guai ed a vedere la bandiera a scacchi, grazie ai 31 punti di vantaggio in classifica ed alla proiezione delle spalle da parte del compagno di squadra Bert Longin. Per lui un "miserico" settimo posto finale (su dodici gare stagionali, era appena la seconda volta fuori dai top-5 per Kumpen), e grandissima festa davanti al suo pubblico, addirittura andando sul rettilineo di partenza ad appoggiarsi col muso della sua Chevy al mu-

**AL TRAGUARDO**

Gara 1 Elite 1: 1. Kumpen. Gara 2 Elite 1: 1. Gabilon. Gara 1 Elite 2: 1. Gardel. Gara 1 Elite 2: 1. Longin.

retto box per far fumare in abbondanza le gomme. Ma soprattutto la gioia di essere premiato dal grande Jeff Gordon, quattro volte campione della Sprint Cup in America! Oltre che per Kumpen, il weekend di Zolder è stato un continuo festeggiamento per la Pk Carsport, visto che oltre alla vittoria ed al titolo in Elite 1, la compagine belga ha portato a casa anche entrambe le gare di Elite 2, grazie a Gabriele Gardel sabato ed a Stienes Longin domenica, e la corona della seconda classe, sempre per merito del belga figlio d'arte. Stienes è il figlio di Bert, pilota di Elite 1 ex Fia Gt con cui condivide la vettura #11, ed ha conquistato addirittura otto vittorie su dodici gare: decisamente un titolo Elite 2 meritato. Ma è giusto parlare anche degli italiani, con Nicolò Rocca che ha terminato quarto in Elite 1, con ben sette piazzamenti in top-5, e anche Gianmarco Ercoli ha chiuso questa stagione in top-10. Ma bisogna citare anche Riccardo Geltrude, sesto in Elite 2 e vincitore della classifica Rookie. Cosa fantastica della Nascar Euro Series è il modo di pensare degli organizzatori, che ben coscienti che ormai il pubblico da solo non si reca più in autodromo, organizza iniziative per andare a cercarlo e "trascinarlo" in pista. E a Zolder infatti ha organizzato addirittura la parata delle vetture dal circuito fino in centro città. In mezzo al traffico normale, le Nascar sono arrivate in piazza per le verifiche tecniche. Tenute all'aperto davanti a tutto il pubblico, che poteva proprio avvicinarsi e guardare dentro ai cofani motore alzati o addirittura mettere i bambini dentro agli abitacoli. ●





# L'avanguardia della ricerca

Ecco le attività degli oltre 500 metri quadrati dei laboratori dell'Università Niccolò Cusano

**Presso il Dipartimento di Ingegneria dell'Università degli Studi di Roma Niccolò Cusano sono presenti circa 500 metri quadrati di laboratori dotati di macchine e strumentazioni di ultimissima generazione, impiegate per ricerche in ambito ingegneristico, a partire da studi di base fino all'applicazione industriale.** Lo spazio dedicato è dotato di un laboratorio chimico e di preparativa, un laboratorio di caratterizzazione termica e meccanica di materiali, un laboratorio di misure termiche, meccaniche e elettriche, un laboratorio di elettronica, microelettronica e optoelettronica, un'officina meccanica e un laboratorio di veicoli elettrici. Il laboratorio di chimica, completamente attrezzato, a partire dalla cappa chimica, necessaria per sintesi e trattamenti chimici, manipolazione di solventi e sostanze tossiche, fino all'equipment per preparazione di soluzioni, sospensioni e sol (vetreria, bagnetto termostatico, bagnetto a ultrasuoni, agitatori magnetici, pHmetro...), è dedicato

a formulazione, sviluppo e sintesi di materiali polimerici, ceramici, e compositi innovativi, anche a partire da materiali di scarto e bioderivati, e di rivestimenti funzionali (a elevata durezza e a effetto anti-graffio, superidrofobici e anti-icing, autopulenti e biocidi, a effetto barriera), applicabili su superfici in metallo, legno, plastica, pietra. I materiali prodotti vengono completamente caratterizzati dal punto di vista meccanico e termico nel laboratorio dedicato, dotato di macchine universali per prove meccaniche (di trazione, compressione, flessione) sia statiche sia dinamiche (prove cicliche a fatica), e di un calorimetro a scansione differenziale per lo studio delle proprietà termiche, delle transizioni esotermiche ed endotermiche, delle cinetiche e modalità di cristallizzazione, della stabilità termica e ossidativa, delle cinetiche di cura. Il laboratorio di elettronica è provvisto di un banco elettronico completamente attrezzato, un banco ottico con monocromatore, una piattaforma robotizzata

per realtà virtuale, moduli di monitoraggio e controllo di apparecchiature industriali, un esoscheletro fisso, microscopi, un criostato per l'analisi del comportamento dei componenti elettronici a temperature prossime a 0 K. Il laboratorio di veicoli elettrici è dotato di un banco per prove elettromeccaniche per motori elettrici e della strumentazione necessaria alla caratterizzazione di batterie e range extender per sviluppo e test sul power train del veicolo (motore, inverter e batterie). Le attività sperimentali sono supportate e affiancate da quelle numeriche grazie all'impiego di software per simulazioni termofluidodinamiche multifisiche, ad esempio per analisi termofluidodinamica di schiume metalliche, da impiegare come dissipatori di calore, mediante approccio cinetico, ottimizzazione delle prestazioni di motori turbocompressi attraverso analisi di cicli di pressione in camera di combustione, sviluppo di algoritmi di controllo per veicoli ibridi con produzione di idrogeno onboard. Tali laboratori sono frequentati quotidianamente da studenti, tesisti e dottorandi per lo svolgimento di attività didattiche, di tesi sperimentali per laurea triennale e magistrale e per tesi di dottorato, oltre che dai ricercatori e docenti dell'Ateneo che possono usufruire delle strumentazioni e facility presenti per portare avanti e sviluppare le loro attività di ricerca. È un ambiente giovane, molto stimolante e fiero di collaborazioni interdisciplinari, nuovi idee e spunti per attività sperimentali e computazionali innovative e si sta espandendo ulteriormente con la creazione di nuovi spazi e l'acquisizione di nuove strumentazioni. Grande attenzione è rivolta alle applicazioni industriali e al trasferimento tecnologico delle attività sviluppate all'interno dei laboratori. Dalle continue interazioni tra i laboratori di elettronica e di meccanica è nato, ad esempio, all'interno del mercato dei quadricicli leggeri, in continua espansione, il progetto "Hi-Quad", finalizzato alla progettazione e allo sviluppo di un quadriciclo ibrido, ecocompatibile e ad alto rendimento per spostamenti urbani innovativo sia sotto il profilo tecnico-tecnologico sia sotto il profilo estetico, funzionale ed ergonomico.

Professoressa Ilaria Cacciotti  
Docente di Biomateriali e Ingegneria dei tessuti e  
Scienza e tecnologia dei materiali  
all'Università Niccolò Cusano

# Le classifiche

## VELOCITÀ

FERRARI CHALLENGE

JEREZ DE LA FRONTERA

CLIO CUP

IMOLA

LOTUS CUP

IMOLA

FORMULA E

HONG KONG

COPPA ITALIA

IMOLA

SUPER GT

BURIRAM

## RALLY

CAMPIONATO EUROPEO

CIPRO

COPPA ITALIA

PISTOIA

## SALITE

CIVM

PEDAVENA

## VELOCITÀ

### FERRARI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 72  
Jerez (Spa), 8-9 ottobre 2016

**Trofeo Pirelli - Gara-1:** 1. Grossmann 17 giri in 31'45"373, alla media di 142,2 km/h; 2. Palou a 4'082; 3. Smeeth a 14"765 (1. Am); 4. Vezzoni a 38"872; 5. Puglisi a 38"976; 6. Atoev a 39"407; 7. Farano a 45"520; 8. Nelson a 45"854; 9. Rocca a 50"942; 10. Benenati a 53"525; 11. Baron a 2 giri.  
**Giro più veloce:** il 2° di Grossmann in 1'49"934, alla media di 145 km/h.

**Gara-2:** 1. Palou 17 giri in 31'43"020, alla media di 142,4 km/h; 2. Baron a 8"105; 3. Grossmann a 8"740; 4. Smeeth a 14"979 (1. Am); 5. Atoev a 15"470; 6. Puglisi a 16"374; 7. Nelson a 43"818; 8. Farano a 44"152; 9. Rocca a 46"625; 10. Benenati a 1'05"989; 11. Vezzoni a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 2° di Palou in 1'49"382, alla media di 145,7.

**Coppa Shell - Gara-1:** 1. Prinoth 15 giri in 30'12"638, alla media di 131,9 km/h (1. Gentlemen); 2. Schiavoni a 3"366; 3. Hladik a 5"976; 4. C. Gostner a 9"654 (1. Ladies); 5. Kinch a 21"125; 6. Harmsen a 24"544; 7. Cuhadaroglu a 26"560; 8. Lendouisis a 27"299; 9. Loefflad a 27"629; 10. Lindroth a 28"768; 11. M. Gostner a 29"377; 12. Di Amato a 30"082; 13. Mattsson a 35"360; 14. Mayer a 1'01"587; 15. T. Gostner a 1 giro.  
**Giro più veloce:** il 6° di Hladik in 1'53"310, alla media di 140,7.

**Gara-2:** 1. Loefflad 16 giri in 30'39"857, alla media di 138,6 km/h; 2. R. Di Amato a 2'050 (1. Gentlemen); 3. Scheltema a 4"532; 4. Hladik a 5"022; 5. Schiavoni a 8"865; 6. Harmsen a 12"223; 7. C. Gostner a 12"758 (1. Ladies); 8. Kinch a 21"713; 9. T. Gostner a 22"061; 10. Mattsson a 44"658; 11. Mayer a 2 giri; 12. Cuhadaroglu a 4 giri.  
**Giro più veloce:** il 3° di Loefflad in 1'53"385, alla media di 140,6.

## CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 72  
Imola (Bo), 8-9 ottobre 2016

**Gara-1:** 1. Ricciarini 12 giri in 26'11"582, alla media di 134,940 km/h; 2. Files a 10"165; 3. Nicoli a 4"2020; 4. Nuges a 41"408; 5. Danetti a 42"867; 6. Francia a 43"295; 7. Vallarino a 49"458; 8. De Matteo a 1'10"717; 9. Ciocca a 3'45"873; 10. Pasquali a 1 giro; 11. Fiore a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 10° di Ricciarini in 2'08"161, alla media di 137,892 km/h.

**Gara-2:** 1. Files 12 giri in 25'27"957, alla media di 138,792 km/h; 2. Ricciarini a 1"380; 3. Nicoli a 23"447; 4. Brenna a 50"301; 5. De Matteo a 51"655; 6. Danetti a 53"905; 7. Vallarino a 1'01"950; 8. Fiore a 1'16"001; 9. Pasquali a 1'17"835; 10. Ciocca a 1'24"941; 11. Pelizzari a 1'46"287.

**Giro più veloce:** il 10° di Ricciarini in 2'05"010, alla media di 141,368 km/h.

**Gara-3:** 1. Danetti 6 giri in 18'38"696, alla media di 94,784 km/h; 2. De Matteo a 1"846; 3. Ricciarini a 5"831; 4. Francia a 18"322; 5. Nicoli a 28"862; 6. Vallarino a 50"373; 7. Ciocca a 58"594; 8. Pasquali a 1'40"986; 9. Fiore a 2'11"926.

**Giro più veloce:** il 6° di Francia in 2'33"497, alla media di 115,132 km/h.

**Il campionato:** 1. Ricciarini 257 p; 2. Francia 216; 3. De Matteo 144; 4. Nicoli 136; 5. Puccetti 92.

## LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 75  
Imola (Bo), 8-9 ottobre 2016

**Gara-1:** 1. N. Larini 11 giri in 26'52"961, alla media di 120,521 km/h; 2. Pasotti a 2"585; 3. Nespoli a 11"750; 4. Pegoraro a 11"893; 5. Baiguera a 15"221; 6. Utzleri a 39"098; 7. Zerbi a 39"598; 8. Morandini a 1'22"961; 9. P. Ferraresi a 1'23"424.

**Giro più veloce:** l'11° di N. Larini in 2'07"420, alla media di 138,694 km/h.

**Gara-2:** 1. Pegoraro 12 giri in 26'17"242, alla media di 134,455 km/h; 2. Nespoli a 0"851; 3. Pasotti a 1"208; 4. N. Larini a 5"671; 5. Pica a 16"289; 6. Rezzonico a 28"524; 7. Guerra a 32"735; 8. Utzleri a 38"833; 9. Morandini a 36"868; 10. Castello a 42"828.

**Giro più veloce:** il 4° di Pasotti in 1'58"481, alla media di 149,158.

## FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 42  
Hong Kong (Cin), 8-9 ottobre 2016

**Gara:** 1. Buemi 45 giri in 53'13"298, alla media di 94,360 km/h; 2. Di Grassi a 2"477; 3. Heidfeld a 5"522; 4. Prost a 7"360; 5. Felix da Costa a 17"987; 6. Frijns a 21"161; 7. D'Ambrosio a 28"443; 8. Turvey a 30"355; 9. Engel a 30"898; 10. Sarrazin a 31"734; 11. Piquet Jr a 35"256; 12. Carroll a 43"839; 13. Bird a 48"058; 14. Duval a 2 giri; 15. Rosenqvist a 2 giri.

**Giro più veloce:** Rosenqvist in 1'02"947, alla media di 106,375.

**Campionato:** 1. Buemi 25 punti; 2. Di Grassi 18; 3. Heidfeld 15; 4. Prost 12; 5. da Costa 10.

## COPPA ITALIA

Imola (Bo), 8-9 ottobre 2016

**Gran Turismo - Gara-1:** 1. Tarabini (Porsche 997 Gt3R) 10 giri in 20'46"334, alla media di 141,795 km/h; 2. Valli (Bmw Z4 Gt3) a 0"215; 3. Fondi (Porsche 997 Gt3R) a 2"551; 4. Corradina (Porsche 991 Gt3 Cup) a 9"339; 5. De Bellis a 16"375; 6. Mazzolini a 24"063; 7. Satoshi (Ferrari 458) a 26"665; 8. Gaiofatto a 44"867; 9. Panzocchi a 1'54"034; 10. A. Mosca (Renault Mégane) a 2'10"798 (gli altri su Porsche 997 Gt3 Cup).

**Giro più veloce:** il 10° di Valli in 1'54"269, alla media di 154,656.

**Gara-2:** 1. Ceresoli (Ferrari 458) 10 giri in 21'14"261, alla media di 138,687 km/h; 2. Fondi (Porsche 997 Gt3R) a 1"652; 3. De Bellis a 6"727; 4. Mazzolini a 13"716; 5. Gaiofatto a 14"083; 6. Tarabini (Porsche 997 Gt3R) a 18"817; 7. Mosca (Renault Mégane) a 23"972; 8. "Togo" a 27"744; 9. Valli (Bmw Z4 Gt3) a 1'25"541; 10. Corradina (Porsche 991 Gt3 Cup) a 1 giro; 11. Pettrini a 1 giro (gli altri su Porsche 997 Gt3 Cup).

**Giro più veloce:** l'8° di Tarabini in 1'52"882, alla media di 156,566 km/h.

**Turismo - Gara-1:** 1. "Buck" (Renault Mégane) 10 giri in 21'48"914, alla media di 135,016 km/h; 2. Alborghetti (Honda Civic Type R) a 1"061; 3. Gioffre (Renault Mégane) a 1"595; 4. Brigliadori a 2"737; 5. Ciaola a 5"607; 6. Borret (Bmw M3 E36) a 14"190; 7. Nataloni (Seat Leon Supercopa) a 39"643; 8. A. Fumagalli (Bmw E92 3.2) a 40"468; 9. Bamonte a 1'04"059; 10. A. Nardilli a 1'15"091; 11. Piccin (Honda Civic) a 2'05"029; 12. Revello a 1 giro; 13. Musso (Bmw 320) a 1 giro (gli altri su Seat Leon).

**Giro più veloce:** il 5° di "Buck" in 2'08"064, alla media di 137,997 km/h.

**Gara-2:** 1. "Buck" (Renault Mégane) 11 giri in 21'33"800, alla media di 150,252 km/h; 2. Alborghetti (Honda Civic Type R) a 9"938; 3. R. Fumagalli (Bmw E92 3.2) a 14"726; 4. Fabiani a 15"836; 5. Gioffre (Renault Mégane) a 32"894; 6. Borret (Bmw M3 E36) 36"288; 7. Ruberti (Seat Leon Supercopa) a 1'26"070; 8. Bamonte a 1'26"886; 9. Revello a 1'26"886; 10. Chini (Seat Leon Supercopa) a 1'35"427; 11. A. Nardilli a 1'46"341; 12. Cipolla a 1'46"786; 13. De Luca (Honda Civic) a 1'50"730; 14. Terlep (Bmw M3 E46) a 2'58"670; 15. Musso (Bmw 320) a 3 giri (gli altri su Seat Leon).

**Giro più veloce:** il 6° di "Buck" in 1'54"942, alla media di 153,751 km/h.

## SUPERGT

Resoconto della gara a pag. xx  
Buriram (Thal), 9 ottobre 2016

**Assoluta:** 1. Sekiguchi-Kunimoto (Lexus RCF) 66 giri in 1.37'58"745, alla media di 184,058 km/h; 2. Mutoh-Makino a 2"917; 3. Oshima-Caldarelli (Lexus RCF) a 17"583; 4. Yasuda-Oliveira (Nissan GTR) a 24"166; 5. Nakajima-Baguette a 26"506; 6. Tsukakoshi-Kogure a 26"703; 7. Kovalainen-Hirate (Lexus RCF) a 35"763; 8. Matsuura-Nojiri a 42"193; 9. Ito-Cassidy (Lexus RCF) a 42"872; 10. Rossiter-Hirakawa (Lexus RCF) a 45"064; 11. Yamamoto-Izawa a 45"182; 12. Motoyama-Chiyo (Nissan GTR) a 1 giro; 13. Sasaki-Yanagida (Nissan GTR)

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

15-16 ottobre

MONDIALE ENDURANCE

7° round at Fuji

www.fiawec.com

DTM

9° round at Hockenheim

www.dtm.com

FIA F3

10° round at Hockenheim

www.fiaf3europe.com

STOCK CAR BRASIL

10° round at Goiania

www.stockcar.com.br

NASCAR

Sprint Cup a Kansas City

www.nasca.com

GT TRICOLERE

7° round at Mugello

www.acisportitalia.it

TRICOLERE PROTOTIPI

6° round at Mugello

www.acisportitalia.it

PORSCHE CARRERA CUP

7° round at Mugello

www.carreracupitalia.it

F2 ITALIAN TROPHY

7° round at Mugello

www.f2trophy.it

MINI CHALLENGE

6° round at Mugello

www.mini.it

TROFEO ABARTH

6° round at Mugello

www.racing.abarth.com

## RALLY

14-16 ottobre

RALLY DI SPAGNA

Mondiale Rally a Salou

www.rallyracc.com

RALLY DUE VALLI

Cir - Verona

www.rallyduevalli.it

RALLY APPENNINO REGGIANO

Camp. regionale - S. Polo d'Enza

www.grassanorallyteam.it

RALLY DEL RUBINETTO

Campionato regionale

San Maurizio d'Opaglio

www.rallydelrubinetto.com

RALLY PORTA DEL GARGANO

Coppa Italia - Manfredonia

www.rallyportadelgargano.it

a 2 giri (gli altri su Honda NSX).

**Giro più veloce:** Yamamoto in 1'25"833, alla media di 191,003 km/h.

**Il campionato:** 1. Matsuda-Quintarelli 56 punti; 2. Oshima-Caldarelli 46; 3. Tachikawa-Ishura, Kovalainen-Hirate 45; 5. Sekiguchi-Kunimoto 41.

## RALLY

### EUROPEO

Rally di Cipro

Resoconto della gara a pag. 68  
Limassol (Cip), 7-8 ottobre 2016

**Assoluta:** 1. Lukyanuk-Arnautov (Ford Fiesta R5) in 2.06'55"9; 2. Griebel-Winkhofer (Škoda Fabia R5) a 2"122; 3. Sirmácis-Šimins (Škoda Fabia R5) a 2"56; 4. Botka-Szeles (Citroën DS3) a 6'20"2; 5. Demosthenes-Laos a 7'13"2; 6. "Chips junior"-Chrysostomou a 9'13"1; 7. Zenonos-Christofu a 9'23"4; 8. Savva-Papandreou a 12'31"8; 9. Posedias-"Erikson" (Mitsubishi EvoX) a 14'23"3; 10. Antoniou-Pieri a 15'25"6 (gli altri su Mitsubishi Evo9).

## COPPA ITALIA

37° Città di Pistoia  
Resoconto della gara a pag. 69  
Casalguidi (Pt), 8-9 ottobre 2016

**Assoluta:** 1. Gasperetti-Ferrari (Renault New Clio) in 1.12'30"3; 2. Lenzi-Cerone (Mitsubishi Lancer EvoX) a 6"7; 3. Artino-Ghilardi (Škoda Fabia) a 1'42"8; 4. Cavallieri-Bazzani (Citroen Ds3) a 2'03"1; 5. Pellegri-Angilletta (Renault Clio S1600) a 2'22"4; 6. Pinelli-Tricoli (Renault New Clio) a 2'37"7; 7. Simonetti-Bernardi (Renault New Clio) a 2'39"5; 8. Giannini-Tredici (Citroen C2 R2) a 2'43"7; 9. Campanaro-Porcu (Renault Clio Rs) a 3'22"4; 10.

Zelko-Cerbai (Renault Clio S1600) a 3'51"1.

## GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Giorgetti-Barsotti (Fiat 600 Abarth) in 1.29'23"8.

**Classe 1400:** 1. Catalini-Rossi (Peugeot 106) in 1.21'31"4; 2. Giuliano-Taccini (Rover MG105ZR) a 4'02"2; 3. Guidi-Perrone (Peugeot 106) a 49"9; 4. Baldini-Carli (Rover MG105ZR) a 18'52"6.

**Classe 1600:** 1. Silvestri-Marraccini (Peugeot 106) in 1'17'45"09; 2. Orlando-Cecchi (Citroen Saxo) a 57"1; 3. Rotondi-Pellicci (Opel Corsa GSI) a 2'40"9; 4. Galluzzi-Montagnani a 5'52"7; 5. Nicolai-Meoni a 15'59"5; 6. Piliero-De Ministro a 17'13" (gli altri su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Campanaro-Porcu (Renault Clio Rs) in 1'15'52"7; 2. Corti-Catalano (Alfa Romeo 145) a 4'40"3; 3. Barbatto-Ulivi a 4'58"7; 4. Spadoni-Spadoni a 8'42"8; 5. De Riso-Sassoli (Peugeot 205) a 13'57"4 (gli altri su Renault Clio Rs).

**Classe oltre 2000:** 1. Lenzi-Cerone (Mitsubishi Lancer Evo X) in 1'12'37"0.

## GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Vaccai-Filippini in 1.18.09"2; 2. Papperini-Quarta a 3'25"3; 3. Mangiapane-Lo Scudato (Fiat Seicento kit) a 3'31"; 4. Baldassarri-Marchi (Fiat 600 kit) a 3'31"5; 5. Paladini-Buglisi a 4'23"9; 6. Bartolozzi-Berteloni a 20'39"1 (tutti su Fiat 600 Abarth).

**Classe 1400:** 1. Martinielli-Vestrucci (Peugeot 205) in 1.22'13"7; 2. Suzzi-Motta a 12"3; 3. Fagni-Marchisello a 1'53" (gli altri su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Morosi-Maccioni (Renault Clio Williams) in 1.21'15"6.

**Classe oltre 2000:** 1. Gori-Pacini (Ford Sierra Cosworth) in 1.25'45"1.

**Classe Super 1600:** 1. Pellegri-Angilletta in 1'14'52"7; 2. Zelko-Cerbai a 1'28"7; 3. Della Maggiora-Gonnella a 3'41.5 (tutti

su Renault Clio S1600).

#### GRUPPO

**Classe R3C:** 1. Pinelli-Tricoli in 1'15"08; 2. Simonetti-Bernardi a 1'8 3. A.Lenzi-Pellegrini a 2'03"3 (tutti su Renault New Clio). **Classe R5:** 1. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia) in 1.14"13"1; 2. Cavalieri-Bazzani (Citroen Ds3) a 2'03. **Classe R3T:** 1. Gasperetti-Ferrari (Renault New Clio) in 1'12"30.3. **Classe R1B:** 1. Lucarelli-Patronne (Suzuki Swift) in 1'20"07.8. **Classe R2B:** 1. Giannini-Tredici (Citroen C2 R2) in 1'15"14.0 2. Fanucchi-Giorgi a 2'45"9; 3. Della Maggiora-Bonucelli (Peugeot 208) a 3'27"8; 4. Boccaccini-La Ferla a 3'32"0; 5. Bennati-Alfieri (Peugeot 208) a 6'18"5; 6. Robbi-Guzzi (Peugeot 208) a 8'56"7; 7. Ciolli-Fruni a 21'19" (gli altri su Renault Twingo). **Classe R1TN:** 1. Bargellini-Sanesi (Bmw Mini) in 1.24"11"3. **Classe RS:** 1. Mazzotti-Orsini (Bmw Mini) in 1.24"28"7.

#### CVM

### 34° Pedavena-Croce d'Aune

Resoconto della gara a pag. 76 Pedavena (Bl), 9 ottobre 2016

**Assoluta:** 1. Magliona (Norma M20 Fc Zytek) in 7'06"60; 2. Conticelli V. (Osella Pa30 Zytek) a 22"11; 3. Bottura (Osella Fa30 Zytek) a 28"58; 4. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 34"76; 5. Liber (Gloria C8P Evo Suzuki) a 38"23; 6. Degasperri (Lola Dome) a 40"99; 7. Esposito (Osella Pa21 JrB Bmw) a 47"20; 8. Cassibba S. (Tatuus F.Master) a 51"90; 9. Zandonà (Reynard 883) a 5'69; 10. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 59"23.

**Gara-1:** 1. Magliona in 3'31"60; 2. Zardo a 8"69; 3. Conticelli V. a 12"16; 4. Bottura a 18"46; 5. Degasperri a 19"98; 6. Ligato a 20"60; 7. Lombardi a 21"25; 8. Liber a 21"75; 9. Cassibba S. a 24"44; 10. Zandonà a 27"04.

**Gara-2:** 1. Magliona in 3'35"00; 2. Conticelli V. a 9"95; 3. Bottura a 10"12; 4. Ligato a 14"16; 5. Liber a 16"48; 6. Esposito a 16"96; 7. Degasperri a 21"01; 8. Pedrotti (F.Renault) a 26"45; 9. Cassibba S. a 27"46; 10. Zandonà a 28"65.

**Classifica dei gruppi. Racing Start:** 1. Pezzolla (Mini Cooper) in 9'21"12; 2. Liuzzi (Mini Cooper) a 5"18; 3. Abate (Mini Cooper) a 11"87; 4. Cappello (Honda Civic) a 44"80. **Gr. N:** 1. Vardanega (Mitsubishi Evo X) in 8'57"21; 2. Mercati (Mitsubishi Lancer Evo) a 12"70; 3. Regis (Peugeot 106) a 44"45; 4. Casarin (Subaru Impreza) a 48"11. **Gr. A:** 1. Cenedese (Renault Clio) in 9'03"83; 2. "Brik" (Renault Clio) a 5"71; 3. Fattorelli (Honda Civic) a 5"85; 4. Pontin (Renault Clio S1600) a 11"27. **Kia Cup C.I.En.AL:** 1. Gonnellain 10'29"71; 2. Amodeo a 9"38; 3. Ravinale a 11"06; 4. Tentonello a 17"50 (tutti su Kia Venga H) **E1-E2Sh:** 1. Sbröllini (Lancia Delta Evo) in 8'17"13; 2. Bettera (Renault Megane Trophy) a 27"49; 3. Schena (Renault Clio Cup) a 41"45; 4. Cimarelli (Alfa 156) a 41"90. **GT:** 1. Gaetani (Ferrari 458 Challenge) in 8'20"66; 2. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) a 3"99; 3. Di Fant (Lamborghini Huracan) a 6"78; 4. Frijo (Porsche 996 Gt3) a 41"78. **CN:** 1. Ligato in 7'41"36; 2. Lombardi a 24"47; 3. Manzoni (Osella Pa21 Evo) a 32"27; 4. Pezzani (Osella Pa21) a 59"22. **E2S:** 1. Magliona in 7'06"60; 2. Conticelli V. a 22"11; 3. Esposito a 47"20; 4. Cassibba G. (Wolf-Clw Mugen) a 1'03"67; **E2Ss:** 1. Bottura in 7'35"18; 2. Liber a 9"65; 3. Degasperri a 12"41; 4. Cassibba S. a 23"32.

# L'OUTLET DI



per informazioni  
outlet@autosprint.it

## MOTORHOME



**IVECO IRIS** Motorhome, 6 posti letto, 2 bagni, cucina, TV satellitare, antifurto, aria condizionata, generatore 7,5kW. Assicurazione annua euro 464. Richiesta: euro 69.000. Thomas Bleiner 392-9992419.

## ACCESSORI



**POWER TECHNOLOGY** - Sono trattamenti termici concentrati per uso professionale. Da miscelare con microdosi su tutti i carburanti. Forniscono ottimi incrementi di potenza immediata! **KIT VALIGETTA BLU** euro 348 Kit specifico per Benzine Alcolate per più motori da corsa di Moto Cross Kart Quad Speedway Altro. Attenzione: questi prodotti non hanno termini di paragone! Soprattutto non intaccano le norme del regolamento! L'ideale per coloro che vogliono risalire la classifica! **KIT VALIGETTA ROSSA** euro 398 più trattamenti concentrati specifici Per Auto Benz - Diesel Motor Cross Quad Scooter Mini Moto Altro. Per uso stradale spinto! Risparmiate di fare modifiche inutili sulle centraline e altro! Soprattutto proteggete il motore! Prodotti Garantiti e Certificati da Racingtechnology.it, tel. +39 335 1620787 (anche WhatsApp), oppure tel. +39 377 2819967.

## SPORT



## SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

**F. SELEZIONE UNA POLTRONA PER QUATTRO** - L'appuntamento con il Formula Selezione, quarto round della Sn1 2016, non ha tradito le aspettative, ed ha regalato quattro manche tanto elettrizzanti, quanto incerte. L'equilibrio, tra i vari partecipanti, l'ha fatta da padrone, ed alla fine, sono stati quattro, i piloti che si sono aggiudicati gli "Ori" di giornata. Il primo è stato Vito Pignalosa, che ha fatto sua anche una pole position, la giovane promessa pugliese, ha corso sempre con il coltello tra i denti, ed alla fine i risultati gli hanno dato ragione. La seconda, tiratissima manche, è andata a Giovanni Grasso, tornato alla vittoria con una prova convincente. E pensare che poteva raccogliere anche di più, ma è stato tradito da un testacoda. La "terza", se l'è aggiudicata l'affamato Maurizio Rizzo, giunto, con questa vittoria, a ben 84 successi assoluti! La quarta ed ultima manche, è andata ad un coriaceo Tomas Calvagni (pole position anche per lui), molto consistente in occasione di questo quarto round. Infine, Michele Bordonaro, si è aggiudicato il premio di "Pilota del giorno". Per info: selezionenazionale@alice.it



**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.

## RIVISTE

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

**RICERCO AUTOSPRINT** dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggetti-

stica, libri e riviste inerenti fumetti d'epoca, riviste sportive Formula 1 e auto d'Epoca e album figurine. Telefonare 347-2303761.



CONTI EDITORE

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

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

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

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatibet.it

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

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

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

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

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

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

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

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità**

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

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

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

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

**Banche Dati di uso redazionale**

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

**FIEG** PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG  
FEDERAZIONE ITALIANA  
EDITORI GIORNALI

**Accertamenti**  
Diffusione Stampa

PREGI E RISERVE SULLE VETTURE IN CHIAVE 2017

## Le Wrc Plus fanno discutere

**D**ura constatazione mi sento di fare in merito alle nuove Wrc Plus 2017. Velocissime lo saranno di certo, e saranno anche più veloci dei contro-versi "mostri" che diedero la morte al grande Attilio Bettega su Lancia 037 e alla altrettanto mitica coppia Toivonen-

Cresto su Delta S4. Molto più sicure dei Gruppi B, con le loro scocche in acciaio che già le attuali Wrc hanno. Ebbene, il nuovo Wrc plus, sta attirando nuovi costruttori nel mondiale rally vedi Toyota, ma, causa i regolamenti improntati a partire da un modello della gran-

de serie e non da un prototipo, di utilitarie si tratterà ancora. Più elettronica al differenziale, più potenza, carreggiate più larghe, ma esteticamente dei velocissimi furgoncini. La cortissima Toyota Yaris, poi, più di tutte, anche se raggiungerà i quattro metri di lunghezza minima da regolamento attraverso... labbro e ala posteriore. Oggi, qualcuno ha persino paura che si possa tornare ai gruppi B. I Gruppi B, erano, lo ricordiamo bene, dei prototipi realizzati in 20 esemplari, partendo da produzione di serie in 200. Telai in tralicci tubolari, scocche in fibra di vetro, motori centrali: difficili, molto difficili da tenere in strada anche per i Campioni dell'epoca. Certo non c'erano gli assetti di oggi. Che beccheggio e rollo. Audi Quattro, Delta S4, Peugeot 205 Turbo 16, Ford Rs200, Citroen Bx, erano veramente dei mostri, un po' ridicola era la Mg Metro 6R4, (per le proporzioni quadrate, non per altro). Senonché, anche la Metro, con il suo motore centrale V6 bialbero da 3000 cc, aveva come le altre, spoiler, prese d'aria e gomme e potenza da paura. Rimpiangere i Gruppi B? Non sarebbe giusto, ricordando che i rally si corrono sulle normali strade, e non sui circuiti dalle vie di fuga immense che vantano le F.1 moderne. È vero che chi compra una Polo oggi, o la nuova suvettina C3 domani, un tanto influenzato in positivo lo è... ma ricordando addirittura la antecedente Lancia Stratos (del Drago Munari), degli anni '70, viene da pensare (oltre al mito Lancia defunto), alla vera auto da corsa.

**Giovanni Bonarrigo**

*Le sue considerazioni sono dettate da un'analisi puntuale, alla quale tuttavia va aggiunto che le Wrc Plus saranno guidate da piloti con tanto di apposita superlicenza e rappresenteranno un elemento di grande interesse e spettacolo per la prossima stagione. Una sfida che il mondiale può e deve giustamente cogliere, riuscendo ad affermare un equilibrio tra i vari fattori in campo, compresi quelli del richiamo per le Case, del livello della sfida e delle potenze in gioco. Ovviamente il tutto all'insegna del rispetto del fattore sicurezza, con premesse che sembrano interessanti quanto positive per tutti.*

IL MEMORAL NINO FORNACA HA SUSCITATO ENTUSIASMO

## Classic è bello!

Sono un vostro lettore ormai da moltissimi anni e colgo l'occasione per inviarvi questa foto scattata durante il "Memorial Nino Fornaca" svoltosi a Chieri (To) ringraziando l'organizzazione e tutte quelle persone che hanno contribuito alla manifestazione che è stata splendida, a partire dalla presentazione del sabato mattina, per poi continuare con la gara della domenica. Dove, in un sol colpo, si è potuto vedere in azione un parco macchine con belve tipo la mai dimenticata Lancia Delta S4, la Peugeot Turbo 16 Evo2, l'Audi Quattro Gruppo B, pilotata niente popò dimeno che dal mitico Walter Rohrl (assieme al sottoscritto, nella foto che allego), persona gentilissima e disponibilissima, un vero campione con la C maiuscola. Alla manifestazione c'erano altri mitici personaggi degli anni passati, come l'ex direttore sportivo della Ferrari Daniele Audetto, l'ex pilota di F.1 Mauro Baldi, l'ingegnere Sergio Limone il papà della Delta S4 e Maurizio Verini, mai dimenticato pilota Rally Anni '70.

Ho passato un weekend davvero emozionante!

Walter Porta



UN APPELLO DA PARTE DI UN LETTORE FAN DELLA F.1

## Cercasi dvd di Gp "perduti"

Purtroppo, per impegni improvvisi non ho potuto registrare i seguenti Gran Premi di Formula 1: Russia 2015 e 2016. Visto che non ho altro modo per rimediare a questa mia lacuna, potreste pubblicare un appello per consentire a qualche anima buona che li abbia registrati su DVD di farmene una copia e inviarmi al mio indirizzo, che qui sotto segnalo, a un prezzo abbordabile?

**Maurizio Teruggi - Via Maggiore, 19 - 28021 Borgomanero (No)**  
Numero cellulare: 333-3139977 - [maoziot@gmail.com](mailto:maoziot@gmail.com)

# AUTO SPRI NT

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

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

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

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

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

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

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

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249

**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

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

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

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

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

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO SPRI NT** **MOTO**  
**AM** **QUERIN SPORNO** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**



# TOGLITI UN PESO. NOLEGGIALA

Nessuna perdita di tempo, nessun costo imprevisto, nessun rischio di svalutazione.  
Solo un canone mensile fisso e tutti i vantaggi di avere un'auto, senza i pensieri dell'auto.

**Scopri la leggerezza delle soluzioni Leasys per il noleggio a lungo termine.**

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

**LEASYS**  
FCA BANK GROUP

**AUTOMOTO TV** con su **sky** Canale **148**  
STREAMING LIVE SU AUTOMOTOTV.IT

**CON LEASYS I DRIVER SONO PROTAGONISTI.**  
OGNI MARTEDÌ ALLE 21.00 SU AUTOMOTO TV, CANALE 148 DI SKY.



# PARCO TORINO 7-11 GIUGNO 2017 VALENTINO 3<sup>rd</sup> INTERNATIONAL OUTDOOR AUTO SHOW

