DAYTONA AL VIA LA GRANDE GUIDA PER SEGUIRE LA 24 ORE USA


# AUTOSPRINT

n. 4

Anno LV Settimanale
26 gennaio
1 febbraio 2016

3 Euro
(Italy only)

NL 6,50 € - AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
D 8,00 € - E 5,50 € - SVIZZERA Fr.- Ted.- 8,00 CHF
CANTON TICINO 7,70 CHF - PTE CONT. 5,50 €

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




## RALLY MONTECARLO: ANCORA OGIER

Terza vittoria al "Monte" e 33° in carriera

Entro febbraio la firma che blinda il Gp d'Italia nel Mondiale F.1. Intervista a Sticchi Damiani

# MONZA È SALVA!



FUGGIANO

## DOVE NASCE IL TORO

Vi guidiamo nella nuova fabbrica



## LE ATTESE TERRIBILI

I segreti dei vernissage Ferrari

# Il tuo desiderio è volare? Passa alla Fibra Tiscali!

## Internet fino a 100 Mega
## e chiamate illimitate verso fissi e cellulari



a soli

**19.95 €/mese**

**PER 1 ANNO!**

PER CASA E PARTITA IVA

MODEM WI-FI E ATTIVAZIONE GRATIS

INCLUSI 12 MESI DI infinity

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

tiscali:

tiscali.it | ✆130 | tiscali store




**26** Guida alla 24 Ore di **Daytona**



**36** **Gp2** derby d'Italia


**FORMULA UNO**

4 MONZA È SALVA
6 FERRARI PASSA IL CRASH TEST
8 DOVE NASCE IL TORO
16 QUELLE ATTESE TERRIBILI

**VELOCITÀ**

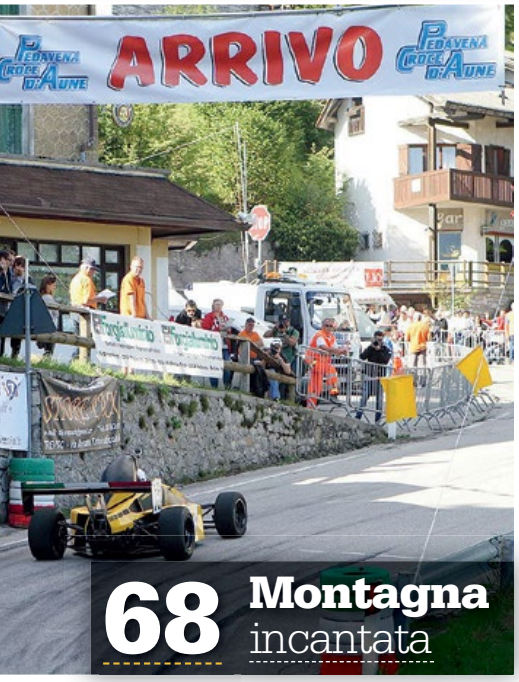
32 CUORE DA CORSA PARATA STREPITOSA
60 PULCINI PUNTA ALLA GP3
62 HONDA-HUFF SOGNI DI GLORIA
64 EUROSERIES IN FERMENTO
66 TURISMO INTELLIGENTE
74 VEGLIA CON SORPRESA
76 CON HARKEY SE NE VA UN'ERA

**RALLY**

40 MONDIALE RALLY DI MONTECARLO
50 DAKAR QUELLA SPORCA DOZZINA
54 CINOTTO È TORNATO
56 ENIGMA BASSO

**RUBRICHE**

58 RALLYSPRINT
72 PISTASPRINT
78 CLASSIFICHE
80 IN STRADA LEXUS 450RXH-LC500
82 POSTASPRINT


**68** **Montagna** incantata

## fioridiserra



# Monza è

## IL GP D'ITALIA BLINDA IL SUO FUTURO. «SIAMO IN DIRITTURA D'ARRIVO PER CHIUDERE LA TRATTATIVA: LA FIRMA ENTRO LA FINE DI FEBBRAIO». PARLA IL PRESIDENTE ACI STICCHI DAMIANI

di Alberto Sabbatini

foto Getty Images, Sutton-Images.com

Il presidente dell'Aci, Angelo Sticchi Damiani, tira un sospiro di sollievo. Il Gp d'Italia di Formula Uno a Monza per i prossimi anni è praticamente salvo. La lunga trattativa con Bernie Ecclestone che durava da almeno nove mesi sta per concludersi positivamente. E il presidente dell'Aci, è ansioso di dare personalmente ai tifosi italiani di F.1 la buona notizia tramite Autosprint.

*«Siamo in dirittura d'arrivo per chiudere la trattativa. Restano da definire alcuni dettagli minori ma le basi del contratto sono ormai decise. Spero in un paio di incontri di risolvere i dubbi. Diciamo che siamo all'80% della trattativa. Conto di arrivare alla firma entro fine febbraio».* È la fine di un incubo per l'Aci, ma anche per Monza, per l'intero mondo italiano della F.1 e soprattutto per i tifosi che rischiavano di non vedere più il Gp d'Italia a Monza dopo il 2016. È una vicenda che va spiegata bene per capirne le complessità. Ogni organizzatore di Gran Premio deve stilare con la Fom (la Formula One Management, ovvero la società di Ecclestone che gestisce l'intera F.1 e definisce i circuiti dove correre) un contratto pluriennale per organizzare il Gp nel proprio paese. E deve pagare una cifra milionaria rigorosamente in dollari. Soldi che tra l'altro Ecclestone non incassa interamente ma che vanno in parte a formare il famoso montepremi Fom che viene diviso ogni anno fra i team. Un tempo Ecclestone esigeva pochi milioni di dollari. Ma da quando sono arrivati sul mercato della F.1 i paesi asiatici e gli sceicchi arabi, che hanno intravisto nella F.1 una ghiotta occasione per far conoscere nel mondo la propria nazione attraverso la tv e incrementare così il turismo, Ecclestone ha alzato fortemente le pretese. Così dagli 8-12 milioni che pagavano un tempo i circuiti europei, si è passati ai 40/50 milioni che sborserà nel 2016 l'Azerbaijan per la F.1 fino ai quasi cento milioni che si dice abbia versato Abu Dhabi nel 2014 per l'esclusiva di ospitare la corsa finale del campionato F.1 con la formula del doppio punteggio per far sì che il titolo si assegnasse proprio lì.

Monza godeva di un trattamento speciale, forte di un contratto stipulato nel decennio scorso alle "cifre di una volta". Contratto che, compresi certi ristorni per il paddock club, era a metà fra i 10 e i 15 milioni. Ma quel contratto vantaggioso sarebbe scaduto nel 2016. E già due anni fa Ecclestone aveva cominciato ad alzare le pretese. Chiedeva la stessa cifra richiesta ai nuovi circuiti europei, come l'Au-



**DURATA DEL CONTRATTO: DUE LE OPZIONI**

Sono due le opzioni in discussione per quanto riguarda il futuro del Gp d'Italia a Monza: per 4 o 7 anni. Nel primo caso il Gp è sicuro fino al 2020, nel secondo fino al 2023

# salva!

stria: 28 milioni di euro. Quasi il doppio di quel che Monza pagava fino ad oggi.
Per due anni si è andati avanti con un lungo braccio di ferro tra Ecclestone e gli organizzatori monzesi. Senza trovare un accordo. Con il boss della F.1 indispettito perché a un certo punto gli interlocutori monzesi sono cambiati in quanto le elezioni societarie avevano portato nuovi personaggi al potere.
«*Si era arrivati a un punto di non ritorno* - racconta il presidente dell'Aci Sticchi Damiani - *e all'ultimo Gran Premio Ecclestone era deciso a interrompere la trattativa e far saltare il Gp dal 2017. Quelli con cui stava trattando non offrivano i soldi che voleva lui e proponevano solo lavori di ammodernamento della pista*».
- Poi cos'è successo?
«*È successo che sono arrivati Renzi e Malagò* (il presidente Coni, ndr). *Hanno incontrato Ecclestone e gli hanno detto che l'Italia voleva chiudere positivamente la trattativa. Il governo non ci avrebbe messo un euro, ma avrebbe dato mandato al Coni di trovare i fondi. E così ha fatto: il Coni ha autorizzato l'Automobil Club d'Italia a svolgere la trattativa*».
Ricevuto l'ok dal governo di usare gli utili dell'Aci per finanziare il Gp d'Italia tramite un emendamento sulla famosa legge di stabilità, il presidente Sticchi Damiani ha riaperto la trattativa con Ecclestone e strappato un ribasso alla richiesta iniziale. «*Ecclestone voleva 28 milioni di dollari, ma alla fine trattando è sceso fino a circa 20 milioni, che è quanto pagano più o meno gli organizzatori dei Gp di Spagna e Belgio. L'accordo è quasi concluso, mancano pochi dettagli. La parte più consistente la pagherà l'Aci, il resto* (il 40%, ndr) *lo verserà Monza*».
- Ma ci sono quei soldi nelle casse Aci?
«*Utilizzeremo gli utili dell'Automobil Club. Ovviamente poi dovrò fare tagli e una rigorosa spending review per coprire l'esborso. Ma i costi non saranno caricati sui soci Aci*».
- Per quanti anni è garantito il Gran Premio a Monza?
«*È uno dei punti ancora in discussione: ci sono due opzioni, per 4 o 7 anni. Nel primo caso il Gp è sicuro fino al 2020, nel secondo fino al 2023*». ●



> Ecclestone voleva 28 milioni di dollari alla fine è sceso a 20 milioni che è più o meno quanto pagano Gp Spagna e Belgio
>
> Angelo **Sticchi Damiani**

# Ferrari passa il crash test

## MENTRE VETTEL E KIMI GIRANO AL CASTELLET CON LA SF15-T PER PROVARE LE PIRELLI WET, LA 667 SUPERA IL PRIMO ESAME

di Alberto Sabbatini

**La vecchia Ferrari** Sf15-T è scesa in pista per l'ultima volta mentre la nuova 667 che debutterà tra 24 giorni ha già superato il primo esame: ha passato il crash test obbligatorio.

In questi giorni si sono riaccesi i motori F.1 dopo la lunga pausa invernale e la Ferrari è tornata a solcare l'asfalto di un circuito, anche se bagnatissimo. Le macchine che sono scese in pista sono ancora quelle dello scorso anno. Raikkonen e Vettel sono tornati a guidare per la prima volta (Vettel in realtà si era allenato anche il 19 gennaio a Fiorano con la monoposto 2014) dopo quasi due mesi di inattività totale dall'ultimo test F.1 ad Abu Dhabi lo scorso 1 dicembre 2015.

Si trattava di prove dedicate esclusivamente alle nuove gomme da bagnato estremo che la Pirelli sta sviluppando. Quelle con la banda colorata blu. Le prove sono cominciate lunedì 25 gennaio al Castellet e sono proseguite nella giornata di martedì 26. In pista soltanto tre team. I top: Ferrari, Red Bull e McLaren, ognuno in rappresentanza di un motorista. Assente ingiustificata la Mercedes che ha dato forfait. Ma anche la McLaren ha scontentato la Pirelli: il gommista milanese aveva chiesto esplicitamente ai team di mandare solo i piloti titolari perché c'erano da provare le nuove gomme da bagnato estremo e la Pirelli preferiva piloti esperti che potessero fare un confronto con gli pneumatici scolpiti del 2015. Così mentre la Ferrari ha spedito in pista Raikkonen (che ha guidato il primo giorno) e Vettel, la Red Bull Ricciardo e Kvyat, la McLaren ha utilizzato invece solo il collaudatore Vandoorne, che di gomme rain F.1 ha esperienza pressoché nulla.

È stata scelta la pista del Castellet perché dispone di un impianto di irrigazione artificiale molto efficiente. E la particolarità è che i piloti, una volta bagnata la pista, sono stati obbligati a girare tutti insieme per






### #READYSETRED: TIFOSI IN PRIMA FILA

**Ormai convinta che sono i social network i "nuovi media" da coccolare, la Ferrari ha lanciato una iniziativa riservata agli utenti di Facebook, Twitter e Instagram. Si chiama #readySetRed (che imita lo slogan "Pronti, ai posti...", sostituendo la parola "via" con "rosso"). È un hashtag da utilizzare il più possibile nei commenti sui vari social network. Più lo usate, più vengono calcolati punti. Dopo il 7 febbraio si fanno i conti: i 10 fan con più punti verranno invitati a vivere la diretta streaming della presentazione della nuova Ferrari da una posizione privilegiata. Ci si iscrive sul sito readysetred.ferrari.com**

GETTY IMAGES

evitare informazioni discordanti dovute all'asfalto che poteva asciugarsi in tempi diversi. Questi test però non hanno rappresentato alcun vantaggio per i team coinvolti. Per evitare di sfavorire gli assenti, Fia ha preteso dai team che le monoposto fossero rigorosamente in configurazione 2015. C'era il divieto assoluto di provare soluzioni allo studio per il 2016. Quindi niente motori nuovi, né sospensioni evolute o aerodinamica modificata; e nemmeno elettronica differente.

Di fatto i test "bagnati" al Castellet non sono certo serviti alla Ferrari per sviluppare la monoposto 667 (sigla di progetto con cui è identificata la F.1 2016) la cui fase finale di montaggio sta per iniziare al reparto corse di Maranello. Che intanto ha già raggiunto un primo traguardo: la scocca della monoposto 2016 ha superato il crash test obbligatorio della Fia. Non uno solo, ma tutti e tre quelli previsti dal regolamento: quello laterale sulla scocca; quello frontale dove sotto esame è soprattutto il musetto che deve collassare per assorbire la botta e non sbriciolarsi; e infine quello che prevede la resistenza del roll-bar allo schiacciamento.

La marcia verso il debutto pubblico della Ferrari 667, previsto per adesso per venerdì 19 febbraio e che avverrà soltanto online e in streaming video, prosegue. ●

**STAVOLTA NON PIOVE SUL BAGNATO!**
**Vettel in azione con la Ferrari SF15-T equipaggiata con le Pirelli wet contraddistinte dalla banda blu. Al Castellet sono scese in pista Ferrari, Red Bull e McLaren con le monoposto 2015 per saggiare le nuove mescole da bagnato estremo sulla pista irrigata artificialmente. È stata la prima volta che si sono riaccesi i motori delle F.1 dai test di Abu Dhabi del 1 dicembre**




# Motori: costeranno 12 milioni

## LA FIA ALLUNGA IL REGOLAMENTO IBRIDO FINO AL 2020 E I COSTRUTTORI ACCETTANO DI RIDURRE IL PREZZO DELLE POWER UNIT

**Per adesso l'unico vincitore è Jean Todt, che è riuscito a fare approvare alla Commissione F.1 convocata via fax, la regola che dal 2018 la fornitura delle power unit non potrà costare più di 12 milioni di euro. Proprio quella cifra che alcuni mesi prima Sergio Marchionne aveva detto essere inadeguata e nemmeno sufficiente a pagarci le candele dei motori Ferrari. In cambio la Fia ha esteso la vita dell'attuale regolamento tecnico sino al 2020, garantendo così quella stabilità regolamentare che i Costruttori chiedevano per poter risparmiare a lungo termine sui costi. Inoltre, per evitare situazioni di incertezza come quelle vissute da Red Bull e Toro Rosso nel 2015, i Costruttori presenti in F.1 si impegnano comunque a fornire le power unit a tutti i team iscritti al campionato, in forma uguale. Curioso come tre mesi prima la Commissione F.1 avesse bocciato la proposta del motore low cost e non avesse voluto entrare nel dettaglio sul costo della fornitura dei motori, mentre ora la votazione sia avvenuta a favore. Evidentemente il mandato che il Consiglio Mondiale ha assegnato a Todt ed Ecclestone è servito per sbloccare le cose.**

**Per quanto riguarda invece le proposte del Gruppo strategico da inoltrare a marzo al Consiglio Mondiale per le regole 2017, ancora si brancola nel buio. Nel senso che l'idea del grande diffusore per aumentare la deportanza dovrebbe essere rientrata e la futura rivoluzione aerodinamica si limiterebbe così ad ali anteriori e posteriori più larghe e la possibilità di aggiungere più appendici aerodinamiche sulle fiancate.**

**A Ginevra infine si è discusso su come regolamentare i test Pirelli con gomme larghe. L'ultima tendenza emersa sarebbe quella di incaricare 4 squadre: Ferrari, Mercedes, Red Bull e McLaren, ognuno in rappresentanza di un diverso motorista, che si dovrebbero dividere durante la stagione i 12 giorni di test che la Pirelli ha richiesto per sviluppare le gomme più larghe. I test dovrebbero svolgersi con le vetture 2015 modificate nelle appendici aerodinamiche per simulari i carichi aerodinamici presenti sulle vetture conformi al regolamento 2017.** ***(c.m.m)***

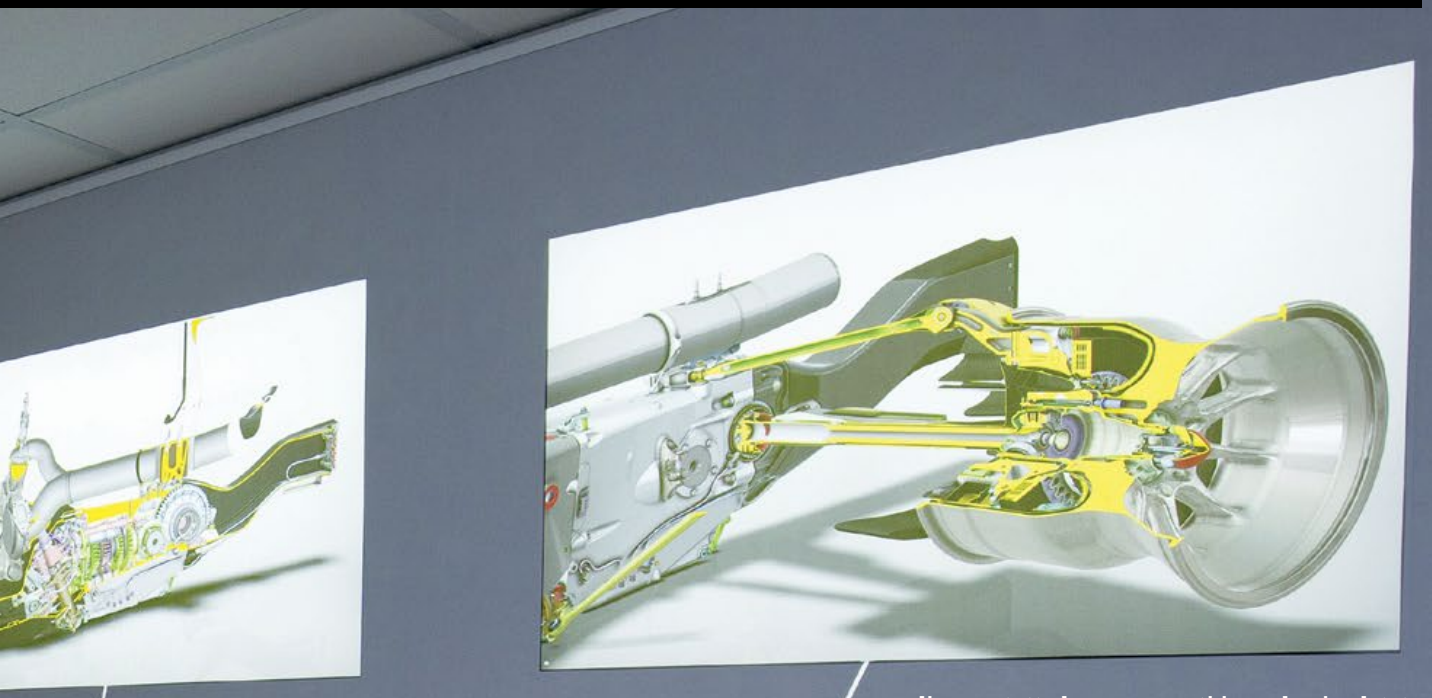
# Dove nasce il Toro

**FAENZA - Se è vero che anche l'occhio vuole la sua parte, il nuovo reparto corse di Toro Rosso, diventato finalmente operativo a novembre 2015, è qualche cosa di davvero speciale. Dimenticatevi i capannoni anonimi sulla quale era nata e cresciuta la vecchia Minardi e le sei strutture che dal 2006 hanno ospitato la successiva gestione Toro Rosso. Ora siamo di fronte ad una architettura del tutto nuova, realizzata dallo studio Archigeo, estremamente moderna ma discreta. Lontana dalle linee futuristiche ed eccessive dei nuovi reparti corse di McLaren e Ferrari, ma parimenti efficiente e ricca. Per molti aspetti persino meglio della più titolata struttura della Red Bull a Milton Keynes.**

**La nuova Toro Rosso è basata su una struttura a tre piani in totale per 15.000 metri quadrati. Un ufficio tecnico composto da 80 persone a cui si aggiungono i quasi 100 che a Bicester in Inghilterra, si occupano di sviluppo aerodinamico e test in galleria del vento. Ai piani inferiori un reparto compositi all'avanguardia, dove 85 tecnici re-**

## ABBIAMO VISITATO LA NUOVA FABBRICA DI TORO ROSSO DOVE FERVONO I PREPARATIVI PER COSTRUIRE LA NUOVA VETTURA A MOTORE FERRARI. 15.000 METRI QUADRATI DI TECNOLOGIA AD ALTISSIMO LIVELLO

di Cesare Maria Mannucci
foto Fuggiano



**MURALES TECNOLOGICO**

All'ingresso del secondo piano, dove è ricavato l'ufficio tecnico, ci si imbatte in questo pannello luminoso gigante che descrive tutti gli aspetti tecnici di una attuale vettura di F.1.
La nuova fabbrica di Toro Rosso si sviluppa su una struttura unica mentre la precedente occupava 6 capannoni




alizzano tutte le componenti in carbonio, dotato di quattro modernissime autoclavi. Ovunque, pavimento in porcellanato, tali da fare assomigliare la nuova fabbrica di Toro Rosso più ad un laboratorio farmaceutico piuttosto che ad un luogo dove si costruiscono automobili. Tutte nuove le macchine per la produzione di parti a controllo numerico, un nuovo reparto elettronico formato da 25 tecnici. Abbiamo visto in costruzione la nuova vettura Str11 dotata già di motore V6 ibrido Ferrari, che la prossima settimana sosterrà il test anti-crash al laboratorio Csi di Milano, l'unico insieme a Cranfield omologato dalla Fia. Il lavoro ferve in maniera febbrile a Faenza. Con il direttore tecnico James Key presente quasi tutti i giorni, per una struttura che disponendo di un motore diverso dalla Red Bull, non potrà quest'anno utilizzare molte sinergie tecniche con Red Bull Technology.

Per la Toro Rosso il 2016 sarà l'anno della svolta, della maturità. Franz Tost non nasconde che il target rimane il 5° posto finale nella classifica Costruttori. Per farlo punta su due piloti veloci e finalmente più esperti, e sulla base concreta del motore Ferrari versione Abu Dhabi 2015. Che sebbene non più aggiornato nel corso della stagione 2016, garantirà soprattutto nella prima parte di campionato, una eccellente e collaudata piattaforma in termini di potenza e affidabilità. Una realtà sempre più importante quella di Toro Rosso. Che oggi dà lavoro a 480 persone e nella provincia di Faenza è diventata ora la struttura industriale più grande. Ormai l'unico retaggio con il passato è rimasto il primo capannone dove era sorta la Minardi e che a breve dovrebbe diventare un museo per ospitare tutte le monoposto F.1 costruite a Faenza. Ma la nuova fabbrica, proietta Toro Rosso davvero in una dimensione futura, eleva il secondo team italiano di F.1 nel gruppo delle squadre di vertice. Almeno come infrastrutture. Perché in F.1, così come nella vita, chi si ferma è perduto. A Faenza lo hanno capito da un pezzo. ●

# Key punta a due podii e al 5° posto

## IL DIRETTORE TECNICO È SODDISFATTO DEL LAVORO SVOLTO NONOSTANTE IL PROPULSORE FERRARI SIA ARRIVATO TARDI





**Dopo avere diretto** la Sauber, James Key, inglese, 44 anni, è dal settembre 2012 il nuovo direttore tecnico di Toro Rosso in sostituzione di Giorgio Ascanelli.

**- Nuova fabbrica, nuovo progetto. Come si prepara Toro Rosso all'imminente stagione?**

*«Dal punto di vista tecnico siamo ok, anche se il motore è arrivato molto tardi. Per questo motivo abbiamo dovuto pianificare le cose con molta attenzione, reagire nel modo più veloce di fronte ai problemi. Considerando la quantità di pianificazione fatta, i dettagli analizzati, alla fine il ritardo nella scelta del motore è stato meno penalizzante di quanto ci aspettassimo. Siamo nei tempi previsti. L'unico aspetto negativo è che l'installazione del motore risulta piuttosto complicata per via delle caratteristiche della power unit».*

**- Nel dettaglio?**

*«All'epoca dei V8, le differenze di installazioni tra i vari motori erano comunque minime. Le power unit attuali invece sono estremamente più complesse. Non solo come funzionamento ma anche come installazione e numero di parti coinvolte. Alloggiare un Ferrari nello spazio e negli ingombri prima previsti per il motore Renault è stato molto complesso. Non è solo la dimensione o il layout, ma i requisiti di prestazione del circuito di raffreddamento. E anche l'elettronica o del software. Tutte cose molto diverse che hanno richiesto un cambiamento nell'architettura complessiva del retrotreno».*

**- Cosa ti piaceva della vettura 2015 e dove invece era migliorabile?**

*«Nel 2015 il vero nostro problema era la power unit. Il telaio nel suo insieme aveva un rendimento soddisfacente. Con un propulsore diverso credo che i risultati avrebbero potuto essere piuttosto diversi. Solo ora, conoscendo le prestazioni del motore Ferrari, ci rendiamo conto di quanto lo scorso anno fossimo carenti in questo aspetto. Poi è chiaro che le cose si possono sempre migliorare, come la velocità nelle curve lente, che era perfettibile. Speriamo di esserci riusciti».*



**UFFICIO TECNICO OPEN SPACE PER 80 PERSONE**

**In alto parte del nuovo ufficio tecnico formato da oltre 80 addetti alla progettazione. Sopra i dadi di serraggio dei cerchi. In un anno se ne producono oltre 200. Sotto l'ingresso della nuova factory**



**- Con due motori diversi, finiranno le sinergie tecniche tra Red Bull Technology e Toro Rosso?**

*«Dove possibile, le sinergie continueranno, anche se quest'anno sono indubbiamente meno rispetto a prima, quando entrambi i team avevano il motore Renault. Abbiamo bisogno di costruire sinergie dove possiamo con la Red Bull, è una cosa naturale, visto che si tratta di due squadre dello stesso proprietario. Perché è sempre meglio unire le energie quando è legale e dove è possibile. Ora siamo un team indipendente dalla Red Bull se avessimo un diverso proprietario, continueremmo comunque. Lo sviluppo aerodinamico viene portato avanti in modo del tutto autonomo».*

**- Perché non avete adottato la trasmissione della Ferrari, come hanno fatto Sauber e Haas?**

*«Già l'anno scorso il cambio era una scatola di nostra produzione con ingranaggeria comune con la Red Bull. Quest'anno lo schema è uguale. Non è per mancanza di rispetto verso la trasmissione Ferrari, ma bisogna cercare di avere il controllo sull'intero*







**REPARTO COMPOSITI ALL'AVANGUARDIA**
Sopra due delle quattro autoclavi di cui dispone la nuova fabbrica di Faenza. A sinistra i tavoli del reparto compositi dove le pelli in carbonio sono tagliate per la produzione delle scocche e di tutti gli elementi della carrozzeria. Al reparto compositi lavorano circa 85 persone

*progetto, dove possibile. Per la definizione ottimale dei valori del passo e della distribuzione dei pesi, ma anche per ottimizzare le sospensioni posteriori e i cinematismi. Ovvero tutto quello che viene ricondotto alla voce "dinamica del veicolo". Non c'è nulla di sbagliato nel cambio Ferrari, che tra l'altro lo scorso anno funzionava molto bene. Ma quel tipo di trasmissione non può essere compatibile con la filosofia costruttiva della nostra vettura. È importante mantenere quanto più possibile il controllo sul progetto. Per questo realizziamo in proprio la scatola del cambio. Inoltre quest'anno cambieranno alcune cose inerenti il turbo che sono proprio sopra il cambio. Era necessario costruire una differente scatola».*

**- La nuova power-unit Ferrari 2016 sarà molto diversa da quella 2015 che avrà Toro Rosso. La cosa potrebbe crearvi problemi?**

*«Il motore Ferrari nelle ultime gare del 2015 era davvero un buon passo in avanti. Ora la Ferrari omologherà per lei e per gli altri team clienti un propulsore diverso, quindi per noi sarà obbligatorio mantenere la disposizione degli elementi della power unit omologati nel 2015. Non possiamo allontanarci da quelle forme. Con la Ferrari abbiamo dovuto concordare lievi modifiche agli elementi omologati dove era possibile farlo. Avessimo potuto iniziare da zero, senza vincoli regolamentari, le cose sarebbero state più facili, perché alla Ferrari sono molto disponibili e ricettivi alle nostre idee in merito all'installazione. Ma le differenze rispetto all'installazione inizialmente prevista per il motore Renault, erano davvero tantissime».*

**- Non temete abbia un rendimento inferiore?**

*«Sono molto contento di disporre di un motore che lo scorso anno si è rivelato molto affidabile. Perché nel 2015 abbiamo pagato le tante volte che siamo stati costretti a partire dal fondo dello schieramento per avere cambiato il motore».*

**- Resta il fatto che il vostro motore progressivamente diventerà obsoleto…**

*«Sì, probabilmente è un limite al nostro accordo, perché chiaramente la Ferrari darà priorità al motore 2016. Diciamo che nella prima parte di stagione sappiamo però di contare su una unità estremamente affidabile, mentre gli altri avranno motori tutti da verificare in termini di affidabilità. Importante sarà riuscire a sviluppare costantemente e progressivamente la vettura. Diciamo che l'hardware del motore, inteso come parti meccaniche, rimarrà lo stesso e sarà diverso dal motore Ferrari 2016 perché non si possono omologare due motori diversi. Altre cose invece saranno comunque modificabili, alcuni miglioramenti software si possono fare».*

**- Quest'anno i piloti saranno più esperti, la percentuale di errori da parte loro è auspicabile che si riduca….**

*«I piloti hanno compiuto un ottimo lavoro lo scorso anno. Il loro potenziale di conquistare punti è sempre stato piuttosto alto e costante anche se ci sono stati alcuni errori. Prevedibili perché per loro era il primo anno. Ora mi aspetto ulteriori progressi. Perché non dovranno più imparare le piste, il feedback sarà più veloce, potranno concentrarsi*

*maggiormente sulla messa a punto e sul corretto utilizzo delle gomme. Mi aspetto un approccio più rilassato. Saranno più colti tecnicamente e più maturi. Ma il team sarà più esigente nei loro confronti. Non ci saranno più scuse o attenuanti».*

**- Nel 2015 le cose sarebbero state più facili con almeno un pilota esperto invece che due debuttanti?**

*«Ogni squadra sogna di avere Vettel, Alonso o Prost. Ma le cose non sono andate male. Siamo esperti in questo campo, sappiamo cosa fare per metterli a loro agio. Sainz ad esempio era molto sintonizzato con la vettura quando guidava. Le sue indicazioni erano precise e accurate. Un comportamento eccellente. Parte della responsabilità di Toro Rosso è quella di fare crescere questi ragazzi, portarli avanti. Di tanto in tanto vorresti piloti più esperti, ma alla fine non è un problema così grande come si pensa».*

**- La nuova fabbrica faciliterà il vostro lavoro?**

*«Certo, in molti modi. È una grande motivazione vedere la magnitudo di questo investimento, un segnale positivo per tutti, un attestato di fiducia nel nostro lavoro. Una struttura bella e moderna, ora siamo tutti sotto lo stesso tetto: progettazione, Cfd, costruzione, compositi, squadra corse. Se penso che quando sono arrivato alla Toro Rosso, eravamo in un oscuro capannone di metallo… Ora abbiamo più spazio, c'è una bella atmosfera, una bella luce, tante sale riunioni. Anche l'umore del personale ne risente».*

**- In futuro trasferirete anche la vostra sede inglese a Bicester che si occupa di aerodinamica e la relativa galleria del vento a Faenza?**

*«Idealmente sarebbe bello unificare tutto ma sarebbe impossibile spostare le persone che vi lavorano. Sono oltre 100 persone basate in Inghilterra. Siamo costantemente in contatto con loro in videoconferenza; anche là abbiamo rifatto tutta la sede. La galleria del vento funziona bene, i dati sono sempre affidabili. Si tratta di una struttura che lavora in scala 50%».*

**LE DIFFERENZE DI INSTALLAZIONE TRA LE POWER-UNIT DELLA RENAULT E DELLA FERRARI SONO TANTISSIME**

**JAMES KAY**

**- Avete migliorato anche la strategy room, la stanza dove si elaborano le strategie durante il Gran Premio?**

*«Si, ci saranno 18 persone che si connettono con la squadra durante i week- end di gara per offrire un supporto completo in termini di strategia e analisi dati ai tecnici in pista».*

**- Oggi la Toro Rosso, come numero di persone e come sede è grande quanto la Williams. Molto maggiore della Force India...**

*«Siamo coscienti che i risultati devono essere migliori. Quest'anno puntiamo al 5° posto, anche se sarà molto difficile. Perché è impensabile che la McLaren ripeta un campionato nelle retrovie come il 2015. Quando sono arrivato dalla Sauber non mi aspettavo che Toro Rosso fosse così grande. Anche*






*se cresciuta all'ombra della Red Bull. Siamo una organizzazione più grande di quanto la gente pensi le aspettative ora sono molto più alte. Dobbiamo migliorare la sinergia con la Red Bull, siamo però del tutto indipendenti come costruttori».*

**- Ripetere la vittoria di Vettel a Monza del 2008 sarebbe un traguardo possibile?**

*«Nelle corse tutto è possibile con un po' di fortuna. Più realisticamente penso al podio. Non siamo certo in grado di competere con la Williams, ma penso alla Force India. Se nel 2015 loro hanno ottenuto due podi, vediamo se possiamo farlo anche noi».* ●





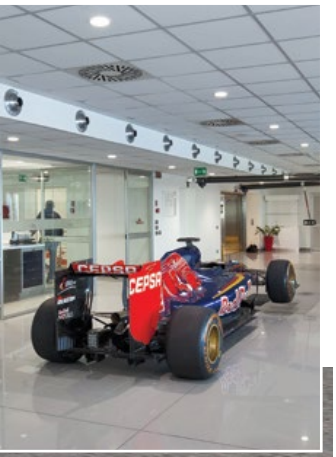


# **Tost:** il motore Ferrari è una garanzia di potenza

## TORO ROSSO AVRÀ A DISPOSIZIONE LA POWER-UNIT 2015 CHE NON SARÀ AGGIORNATA NEL CORSO DEL CAMPIONATO, MA LA SITUAZIONE È MIGLIORE RISPETTO ALLO SCORSO ANNO

**NUOVE LE MACCHINE PER LA PRODUZIONE**

**La nuova factory di Faenza è dotata di modernissime macchine a controllo numerico per la produzione delle parti meccaniche. A sinistra i meccanici si allenano al pit stop con una Toro Rosso 2015. A destra Franz Tost a colloquio con il nostro inviato. Sotto Max Verstappen in azione nel 2015. Su di lui ci sono molte aspettative**






**Austriaco, 59 anni,** Franz Tost ricopre dal 2006 la carica di Team Principal alla Toro Rosso. In precedenza aveva lavorato nella struttura di management di Willy Weber e poi alla Bmw, all'epoca della collaborazione con la Williams.

**- Quali sono le aspettative di Toro Rosso nel 2016?**

*«Mi aspetto molto dalla nuova stagione. Abbiamo una nuova fabbrica, ora le persone sono sotto lo stesso tetto, che non era il caso prima. Quando erano divisi su diversi edifici. Con un ambiente più bello e funzionale, mi aspetto che migliorino anche le singole motivazioni. Anche se la cosa più importante rimane la competitività della vettura. Spero molto dalla cooperazione con la Ferrari, perché in passato abbiamo lavorato bene. I piloti saranno più maturi, più veloci, ma con meno errori».*

**- Nella posizione finale del campionato 2015, quanto ha pesato il fatto di avere due piloti rookie?**

*«Per loro non è stato facile. Quasi ogni pista era nuova. Lavorare con il marketing, con la grande stampa internazionale, con gli ingegneri, la squadra. Con vetture estremamente complicate dal punto di vista tecnico. Dovevamo fare in modo che al via della gara non arrivassero troppo stanchi o esauriti. Un anno dopo per loro sarà più facile, al simulatore, in pista sapranno subito dove è la corda delle curve in qualifica e in gara, perché in realtà è una storia diversa. Dove sono gli angoli con più grip, dove si possono tagliare i cordoli. Per loro e per noi, sarà tutto più facile».*



**- Il motore Ferrari è arrivato in ritardo...**

*«Avessimo avuto più tempo sarebbe stato meglio ma all'ufficio tecnico ci sono persone esperte che hanno ottimizzato al meglio il tempo a disposizione. Quest'anno poi i test iniziano in ritardo rispetto al 2015. Sono ottimista. Voglio che la vettura si affidabile perché nel 2015 per 12 volte non siamo arrivati al traguardo. Non mi piace dare la colpa ai partner perché alla fine risponde Toro Rosso, ma quest'anno quel numero dovrà radicalmente ridursi».*

**- Con due motori diversi però, si ridurranno le sinergie tecniche con la Red Bull Technology...**

*«Purtroppo questo è vero. Prima ad esempio c'era una collaborazione tecnica per realizzare la parte idraulica, ora invece dobbiamo farci tutto da solo. La collaborazione tecnica sarà meno intensa rispetto al passato».*

**- Continuerete ad utilizzare il cambio di vostra costruzione. Perché non adottate quello della Ferrari?**

*«Potrebbe essere nel 2017 ma non quest'anno. Perché quando abbiamo deciso quale motore usare, il cambio era già stato progettato. Vedremo il prossimo anno se sarà più affidabile, pratico e meno costoso adottare il cambio Ferrari».*

**- Il fatto di utilizzare il vecchio propulsore della Ferrari ti preoccupa?**

*«Beh, non mi sembra così vecchio, parliamo di un motore che negli ultimi Gp era a livello dei migliori. Anche se durante la stagione non sarà sviluppato, speriamo di essere sempre competitivi. Avevamo un problema da risolvere in poco tempo, e quella è stata la soluzione».*

**- Cosa manca ancora a Toro Rosso per fare il definitivo salto qualitativo?**

*«Abbiamo ancora bisogno di tempo prima di diventare una squadra di vertice. Dobbiamo migliorare l'aspetto della affidabilità, che invece altre squadre hanno perfezionato. Un processo che inizia nell'ufficio tecnico, passa per il controllo di qualità e il trattamento delle parti. In queste fasi siamo ancora carenti, facciamo troppi errori. Non siamo al livello che ci siamo prefissati. Come realtà produttiva del tutto indipendente, Toro Rosso esiste di fatto dal 2010, dopo il cambiamento di regole. Abbiamo assunto nuove persone, acquisito nuove conoscenze. Sono soddisfatto dei progressi, ma alcune combinazioni e alcuni link non sono ottimizzati, abbiamo ancora alcuni problemi e questo non è l'ideale. Spero che la nuova fabbrica rappresenti un ulteriore passo avanti in questo processo continuo di miglioramento. che deve interessare sia le prestazioni che l'affidabilità».*

**- In futuro potreste portare in Italia la divisione aerodinamica e la galleria del vento, ora a Bicester, in Inghilterra?**

*«In un prossimo futuro, sicuramente no. In Inghilterra abbiamo una fantastica struttura, una galleria del vento con ottimi tecnici che fanno un lavoro qualificato. Trasferire tutto il personale in Italia sarebbe impossibile. Inoltre per la costruzione e la calibratura dell'eventuale nuova galleria del vento,*

*si perderebbero almeno 18 mesi. È più facile trovare buoni ingegneri aerodinamici nel Regno Unito che in Italia. Mi piace Faenza ma non è il cuore del mondo. Per chi ha famiglia in Inghilterra, trasferirsi qui sarebbe una cosa troppo complessa. Vorrebbe dire perdere molti tecnici di valore che oggi lavorano con noi».*

**- Non credi che ormai sia una leggenda la storia che costruire macchine da corsa in Inghilterra sia più facile ed economico ...**

*«Da un lato, l'Italia dispone di una fantastica infrastruttura di fornitori tecnici. Sviluppatasi nell'area di Modena grazie alla Ferrari producono parti di altissimo livello, di grande cultura tecnica, velocemente anche se molto costosi. Oggi però l'Inghilterra è forse più costosa, soprattutto per ragioni di cambio. Abbiamo fatto uno studio specifico a questo proposito».*

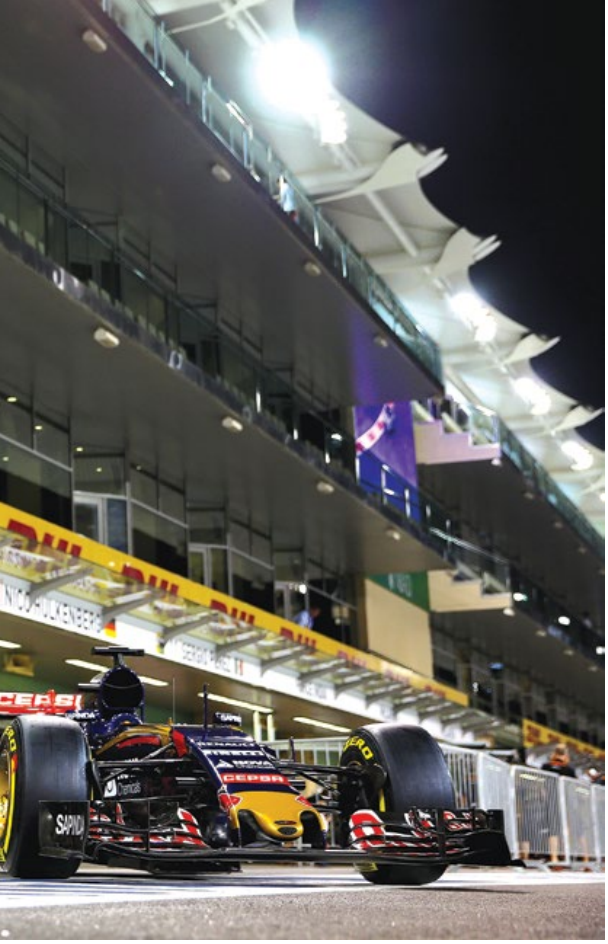
**- Stare a lungo nell'ombra di Red Bull non credi che abbia nuociuto all'immagine di Toro Rosso?**

*«Non dobbiamo mai dimenticare perché Dietrich Mateschitz ha deciso di acquistare la Minardi. I due cardini decisionali erano: preparare i giovani piloti, e utilizzare dove possibile, le sinergie tecniche con la Red Bull. Questa rimane la base, questa è la filosofia che è dietro il nostro business. Nel frattempo la Toro Rosso è cresciuta, è diventata una struttura tecnica indipendente, ma il link con la Red Bull non verrà mai interrotto, anzi se possibile sarà addirittura incrementato in futuro. Per fortuna o purtroppo, quest'anno abbiamo dovuto cambiare il motore e ora abbiamo propulsori diversi. Probabilmente ci vorrà ancora qualche anno quando Red Bull e Toro Rosso torneranno a disporre dello stesso motore. Contenere le spese sarà una priorità per tutti i team. In generale il sistema economico dei team di F1 non è proprio moderno. Quando i Costruttori di auto di serie cercano sempre sinergie, utilizzano le stesse piattaforme, pianali, motori. Le grandi aziende lavorano insieme. Noi in F.1 sprechiamo soldi perché ognuno dispone della propria galleria del vento. Ognuno costruisce le sue parti, buttiamo un sacco di soldi che invece si potrebbero risparmiare con una maggiore cooperazione. Così facendo le vetture sarebbero anche su un livello più simile di prestazioni e aumenterebbe lo spettacolo. Perché ricordiamoci che la F.1 rimane un intrattenimento. Che dovrebbe mettere al centro i piloti e la combattività delle gare. Le power unit dovrebbero essere tutte allo stesso livello. Il campionato dovrebbe decidersi alla fine, dovrebbero esserci nomi nuovi. Per le squadre dovrebbe essere possibile lavorare insieme, aumentando le sinergie. Questa rimane la visione di Mateschitz. E lui ha dimostrato di sapere guardare sempre lontano. Sempre più squadre si rendono conto che non è necessario disporre di 1200 persone. Un team non dovrebbe essere composto da più di 300 persone, che salirebbero a 450 se costruiscono anche il motore. Una squadra come noi dovrebbe avere 300 persone, non di più. Oltre questo numero, diventa solo uno spreco di denaro. Ora alla Toro Rosso siamo 480 persone ma perché abbiamo tre turni lavorativi per costruire la vettura, che è partita in ritardo. Poi da marzo scenderemo*



## SALUTI DA BICESTER. ECCO LE IMMAGINI DELLA SED





**IN FUTURO LA RED BULL E LA TORO ROSSO TORNERANNO AD AVERE LO STESSO MOTORE**

**FRANZ TOST**

*a 380 persone, compreso la struttura in Inghilterra e la galleria del vento. Siamo 11 team, dovremmo trovare il modo di aumentare le sinergie tra di noi. Ma ci sono team che dispongono di un vantaggio tecnico, non lo vogliono perdere e sono contro ogni forma di collaborazione. Per quanto ci riguarda, per il nostro business plan, la sinergia tecnica con la Red Bull sarà cruciale per il nostro futuro».*

**-Quale sarà il vostro target per il 2016?**

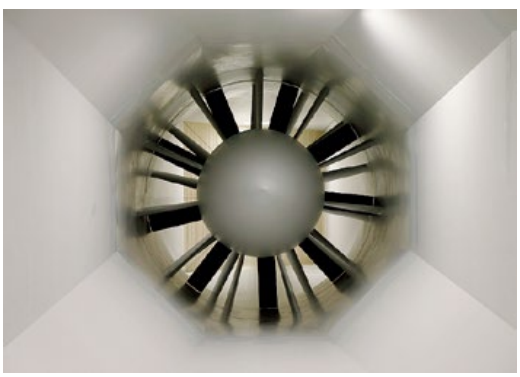
*«Il nostro obiettivo è il 5° posto in campionato. Vorremmo salire alcune volte sul podio».*

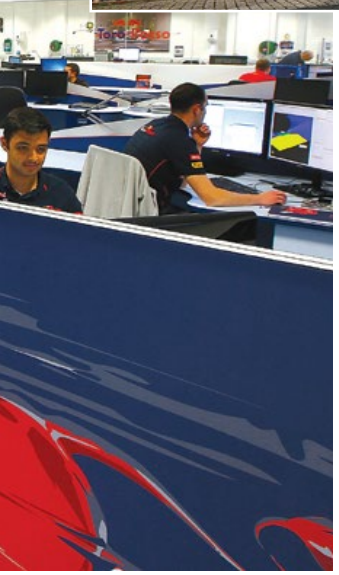
**- Con Sebastian Vettel, Toro Rosso ha vinto un Gp, dopo di lui nessun altro pilota ci è riuscito...**

*«Alla Toro Rosso Vettel ha portato la sua disciplina, la sua concentrazione, il suo grandissimo talento e senso della velocità. Nonostante fosse giovanissimo, tutti i membri del team si sono trovati in una condizione di dare il massimo, perché il primo a dare l'esempio in modo ossessivo era sempre lui. A Monza c'è stato un insieme di fattori, gli altri team di fatto commisero un grande errore decidendo di percorrere pochi giri il venerdì con la pioggia. Vettel è un grandissimo campione, ma ricordo anche che nelle prime 4 gare che ha disputato in F.1 con noi, alla fine del primo giro non è mai transitato con il musetto intatto! Ma la storia della Toro Rosso non è certo finita, in futuro ci saranno altre pagine gloriose da scrivere».* ●

## E INGLESE E DELLA GALLERIA DEL VENTO DI TORO ROSSO, DOVE LAVORANO 100 TECNICI







**SOLO RICERCA AERODINAMICA**

Nella factory inglese di Bicester, Toro Rosso porta avanti lo sviluppo aerodinamico e tutti i test in galleria del vento. Nonostante la nuova fabbrica a Faenza, lo sviluppo aerodinamico resterà in Inghilterra per la complessità nel trasferire tutti i tecnici in Italia





**DUE EPOCHE DIFFERENTI PER IL CAVALLINO**
A lato, il nuovo complesso della Ges a Maranello e, in basso, Enzo Ferrari a Fiorano, presente a un test di Gilles Villeneuve, nonché, nell'altra pagina, nella cover di As in vista della stagione 1976

# Quelle attese terribili





# UN AFFASCINANTE VIAGGIO-INCHIESTA NEI GLORIOSI VERNISSAGE CHE VIDERO LA NASCITA DELLE FERRARI DI F.1, TRA PATHOS E RETROSCENA ALLA CORTE DEL DRAKE E FINO ALL'ERA MARCHIONNE

di **Andrea Cordovani** e **Mario Donnini**
foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**Da sempre il primo Gran Premio della stagione si corre a motori spenti e con gli addetti ai lavori in giacca e cravatta. Con una sola monoposto al via, che non percorre neanche un centimetro, eppure attira sguardi da mezzo mondo. È la presentazione della nuova Ferrari.**

**Antico rito passionalmente tribale, è quasi laicissima liturgia propiziatoria di natura sciamanico-motoristica intrisa d'ansiogene attese, con emozionanti pause e brividi di stupore al cader dei veli che lascia la neonata creatura vermiglia ogni volta nella sua sfavillante meraviglia fiammante.**

**Gioia per gli occhi e premessa di movimento futuristicamente ruggente, nonché promessa di trionfi sperati.**

**Si va be'. Fin qui la poetizzazione didascalica ci può stare. Tutto il resto è storia e realtà.**




**La storia dice che il vernissage della neonata creatura del Cavallino Rampante per Enzo Ferrari era happening e kermesse, festa immobile che vedeva lui nella veste d'istrionico e attoriale centro di gravità, oratore dagli accenti teatrali e dalle pause studiate in grado di calamitare pathos e attenzione dai pochi e selezionati giornalisti presenti, accanto a piloti, tecnici e rari dignitari aziendali.**

**Studiava minuziosamente tutto, il Drake, a partire dalla sede, che poteva essere da Fini, a Modena, stile Grand Gourmet, piuttosto che dal Cavallino, quindi nel suo ristorante, di rimpetto alla fabbrica.**

**Un vecchio direttore sportivo confidò sotto giuramento d'anonimato che ci fu pure la volta in cui il Drake convocò la stampa in una verace e terragna trattoria di Ubersetto, alle porte di Maranello, nel pieno trionfo dell'etnico sul globale, per dimostrare a chiunque che qualsiasi posto del Pianeta Terra poteva diventare all'improvviso irrinunciabilmente interessante, a patto che ci fosse una Ferrari da svelare.**

**Poi le cose sono cambiate e insieme a loro il mondo intero.**

**Nel 1996, quand'ancora i computer si accendevano più lenti d'un focolare e su internet sguazzavano costanti soprattutto professoroni, pionieri e foruncolosi nerds, la Ferrari iniziò a utilizzare la rete per estendere lateralmente il vernissage al web. Nel 2012 il segno del destino. Una copiosa nevicata fa annullare il lancio della nuova Rossa, che così, giocoforza, avviene solo on line.**

**A oggi l'ultima presentazione reale e partecipabile, con cristiani semoventi e palpabili, è avvenuta nel 2013, presso la tensostruttura allestita all'interno della sede di Maranello, sancendo l'avvento della F138. Dal 2014, ultimo anno dell'era Montezemolo, quando il nome della F14 T viene scelto interattivamente tramite votazioni in rete, il vernissage diventa virtuale e l'anno dopo, il 2015, l'ancor fresco presidente Sergio Marchionne conferma la scelta: in tempi di spending review l'appuntamento resta esclusivamente on-line: *«Anche per riappropiarci dei tre giorni di preparazione che andrebbero sacrificati per la presentazione classica* - puntualizza lo stesso Marchionne -, *quindi non v'aspettate una cerimonia in pompa magna».* Per quest'anno la Ferrari guarda ai social e lancia #ReadySetRed, concorso che premierà dieci fortunati vincitori, presenti al lancio in streaming della nuova Rossa, al fianco del team. L'evoluzione è netta e, ancor più che giudicata, va capita e inquadrata. Cercando di comprendere i cambiamenti e riassaporando fasti e fascini di un passato sul cui humus germogliamo presente e futuro. Già. Ma come e da chi? Da chi la Ferrari l'ha vissuta e la conosce meglio di chiunque altro. Il suo progettista mito, Mauro Forghieri, un pilota simbolo degli anni ruggenti, Arturo Merzario, più un ex diesse di vaglia quale Daniele Audetto, Ivan Capelli, l'ultimo italiano partito da pilota titolare, e due storici direttori di Autosprint, Gianni Cancellieri e Carlo Cavicchi. Con la partecipazione straordinaria, dulcis in fundo, di Dino Tagliazzucchi, l'autista del Drake.**

**Per compiere insieme un affascinante viaggio-inchiesta nei gloriosi vernissage che furono, vissuti a mo' di sorprendenti satelliti e anelli di congiunzione del magico pianeta Ferrari.**

**Perché una nascente Rossa di Formula Uno è una creatura che nessuno al mondo può possedere, ma solo scoprire.** ●



Mauro **Forghieri**

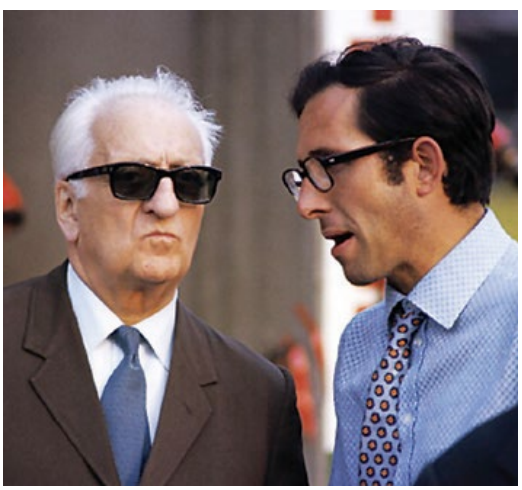
# **Ferrari** godeva alle presentazioni!

## L'INGEGNERE PIÙ AMATO DAL DRAKE SVELA CHE IL COMMENDATORE SI DIVERTIVA TANTISSIMO MENTRE TOGLIEVA I VELI ALLE SUE F.1

**Mauro Forghieri,** cardine tecnico e gestionale della Ferrari F.1 dal 1962 al 1984, è il tecnico che di vernissage Rossi ne ha vissuti più di chiunque e tutti alla destra del Drake. È lui l'uomo giusto per immergersi a ritroso con l'immaginazione nel clima unico di quei momenti, che segnavano tradizionalmente il vero inizio della stagione di corse, anche se poteva capitare che ai primissimi Gp si partecipasse con la macchina vecchia. *«Enzo Ferrari si è sempre gustato le presentazioni dirette* - puntualizza Forghieri -. *Per lui quella era una giornata epica, cui teneva immensamente. Erano momenti che lui sfruttava per sentire l'aria che tirava e sondare gli addetti ai lavori. Eh, poi per lui e per me le presentazioni avevano un fascino particolare perché mostrando per la prima volta una vettura che non aveva mai corso, nessuno poteva rinfacciarci neppure una sconfitta... E andava in sollucchero a rivelare dettagli tecnici scandendo la fiche della nuova monoposto come se stesse recitando le terzine di una poesia, tanto che, a volte, preso dall'entusiasmo, finiva col rivelare perfino quanti cavalli avevamo, ma non dicendo mai quelli veri* (ride, ndr)».

> Per me e per Ferrari i vernissage avevano un fascino particolare, perché erano le sole occasioni in cui nessuno ci poteva rinfacciare che quella non era una macchina vincente
>
> Mauro **Forghieri**

Enzo Ferrari sapeva essere perfetto anfitrione ma anche uomo di polso e dialettica sopraffina. Come viveva l'uditorio degli addetti ai lavori la sua presenza scenica fatta di carisma e autorevolezza mista a un'autorità all'occorrenza aspra? *«La verità è che mediamente la stampa italiana è stata sempre benevolente con noi. Il clima era denso di curiosità e aspettative ma privo di negatività. Anche perché in quei momenti Enzo Ferrari godeva, giuro, stava da Dio e cercava di dare ai presenti il meglio di sé, riuscendoci ogni volta».*





# Il **Drake** inventò l'era dei vernissage

## UNO DEI PIÙ GRANDI PILOTI DI SPORT PROTOTIPO CI RIPORTA DENTRO LA MAGIA DEGLI INCONTRI UFFICIALI ORCHESTRATI DA ENZO FERRARI

**IL DRAKE & FORGHIERI UN RAPPORTO MAGICO**
Sotto, l'ultimo incontro pubblico tra Enzo Ferrari e Mauro Forghieri (con Franco Gozzi al centro), a metà Anni '80: Forghieri ha il casco in testa perché sta prendendo parte alla Mille Miglia Storica. A sinistra, Merzario nel 1973 sgrossa la 312 B3 e, in basso, il Drake di nuovo col suo tecnico di fiducia. Più a destra, una veduta del Reparto Corse



C'è una presentazione che ricorda con particolare nostalgia, piuttosto che con piacere? *«Certo che c'è e si riferisce alla stagione 1970, quando portammo a conoscenza la stampa della nostra nuova arma per la F.1, vale a dire la 312 B a motore 12 cilindri piatto per Jacky Ickx e Clay Regazzoni. Eravamo andati fuori dalle righe, ben lontani dal solito e vedemmo poi degli articoli molto interessanti su ciò che avevamo fatto. In quell'occasione ricordo la frase che disse il Commendatore:* "Andiamo sul nuovo!" *e per tutta la giornata si dimostrò - sintetizzo in tre aggettivi -, affabile, sorprendente e amabile. Sono momenti in cui la Ferrari era approcciabile e vicina, frangenti che ricordo tutti con molto piacere».*



**Arturo Merzario ci pensa su e poi parte andandoci giù pari, bello sincero e politically incorrect, come sempre: *«Per carità, a me la tecnologia piace, sono stato tra i primi ad aver il telefono in macchina, che sembrava un baule, ma questa storia delle presentazioni delle monoposto via internet mi sa un grande squallore. Ancora una volta il Vecchio* (ossia, in merzariese, Enzo Ferrari, ndr) *si rivolterà nella tomba. Sì, d'accordo, posso capire tante cose del trend presente, ma quello delle presentazioni è un argomento molto caldo e delicato, perché si tratta di una cosa che sostanzialmente in quel format aveva inventato lui e solo lui, il Vecchio di Maranello. Lui le chiamava nel suo gergo "Colazioni di lavoro" e se ci teneva tantissimo andava a farle da Fini, a Modena, sennò ripiegava a un passo dalla Ferrari, al Ristorante Cavallino, dove avrebbe speso zero perché era suo, perdendo meno tempo possibile. Si trattava di un evento concepito teoricamente in funzione degli addetti ai lavori, ma in realtà doveva servire più a lui che agli altri. Le prime volte erano presenti solo dieci-quindici eletti ai quali poi toccava di divulgare il verbo. E sapeva muoversi con carisma e studiata teatralità, con uno stile che poi tanti altri team boss della F.1 hanno provato a copiare. Nel Circus tra gli inglesi i primi a capire l'importanza di questo tipo di incontri furono non a caso Ken Tyrrell e Jackie Stewart, due delle personalità più mediatiche e intelligenti, seguiti a ruota dalla Lotus di Colin Chapman. Tanto che dopo pochi anni anche un team qualsiasi alla canna del gas sfruttava l'incontro diretto con la stampa per avere una seppur minima visibilità, che magari gli avrebbe potuto fruttare come minimo un'ancora di salvezza. Ma niente e nessuno nel corso delle presentazioni sapeva essere bravo come Enzo Ferrari* - puntualizza Arturo -, *che era il vero stratega di questo sistema di comunicazione».***

> Enzo Ferrari fece scuola creando veri e propri eventi. Tanto che ben presto lo imitarono Tyrrell e Chapman
>
> Arturo **Merzario**

**È una chiara e implicita condanna al vernissage asettico del web, in voga ormai da anni... *«È l'ennesima prova che il mondo della F.1 disumanizzandosi è peggiorato. Ormai anche gli addetti ai lavori all'interno dei vari team vivono così, comunicando a mail o chat da un ufficio e l'altro, per evitare di guardarsi negli occhi. E sono convinto che prima o poi, senza Bernie a comandare, ci saranno margini di peggioramento. La F.1 rischierà di sfaldarsi e torneranno in auge le corse più autentiche, ossia quelle per Prototipi».***



Carlo **Cavicchi**

# Lo **streaming** è più democratico!

## IL PARERE CONTROCORRENTE DI CHI, DA DIRETTORE DI AS, HA VISSUTO TANTE PRESENTAZIONI VECCHIO STILE SENZA PERALTRO RIMPIANGERLE



**QUANDO LA F.1 DAVA BRIVIDI FELINI**
A destra, Gilles Villeneuve, "doma" la 126 Ck nel 1981, in una foto-cult di Ercole Colombo. Sotto, Cavicchi, a destra, con Ferrari e Luciano Conti, editore di As. In basso, da sinistra, Montezemolo, Audetto, Forghieri e Reutemann nel 1976. Nell'altra pagina, ancora Audetto, con Lauda



**Carlo Cavicchi,** già a inizio Anni '70 nostro redattore, quindi valente inviato di rally e infine direttore-simbolo di Autosprint dalla metà degli '80 fino al 1999, di vernissage Rossi ne ha visti tanti, vivendo negli anni recenti, da timoniere di Quattruoruote, anche il passaggio dalle presentazioni reali a quelle virtuali. Il suo, quindi, è il punto di vista più vissuto e militante: *«Voglio guardare il bicchiere mezzo pieno e vado controcorrente dicendo che le presentazioni via internet le preferisco a quelle classiche dal vivo* - afferma Cavicchi -. *Hanno il vantaggio indubbio che costano poco e poi, paradossalmente, in una F.1 che si è resa iper-esclusiva, creando ovunque barriere per gli spettatori, tra vip-pass e paddock club, finalmente ecco un rituale asettico e elettronico che se non altro ha il merito di mettere tutti sullo stesso piano. Dal più introdotto degli addetti ai lavori al più distratto degli spettatori. Non contano parentele, simpatie, lignaggio, ci si mette davanti a un computer e si è visti tutti allo stesso modo. Ecco, forse è l'unico momento in cui si è trattati tutti in modo perfettamente uguale. È una forma di democratizzazione».*

Okay, ma è anche vero che si tratta di un livellamento verso il basso, mica di un'apertura... *«Eh, sì, ma allora cosa si dovrebbe fare? Si dovrebbe forse organizzare una presentazione allo stadio o in un palasport? La F.1 ormai è uno show di carattere planetario e gestire un evento simile dal vivo oggi presenterebbe problematiche difficilmente affrontabili. Ricordo da giovane la guerra che c'era tra alcuni colleghi per essere ammessi, l'autocompiacimento dei fortunati prescelti e la delusione di quelli scremati. Le prime file delle poltroncine, quindi gli altri. Trovavano posto parenti, personaggi legati agli sponsor e così via, con la lista che ogni anno si allargava, si allargava fino a che padroneggiare il tutto è diventato oggettivamente difficile. Infine, quasi impossibile. Adesso chi inviteresti? Chi conta di più, il direttore di un quotidiano di media caratura o un blogger sulla cresta dell'onda? Chi conta di più e, soprattutto, chi lo merita? Mica facile rispondere...».*

La presentazione classica più strana e sorprendente cui ha partecipato? *«Una negli Anni '90 fu strana davvero, con risvolti quasi buffi, anche se di fatto non partecipai. Ma andiamo con ordine. In genere i vernissage si tenevano di lunedì e per Autosprint è sempre stato un problema perché il giornale da sempre va chiuso la domenica notte. Ogni volta bisognava trovare il modo di riuscire ad avere qualche scatto prima degli altri e così fu, tanto che Autosprint in extremis aveva la possibilità di presentarsi pronto già il lunedì e in edicola il martedì mattina con le immagini attesissime della nuova monoposto. Ma per un problema non fu possibile organizzare la presentazione vera quel giorno, così alla Ferrari vissero momenti di terrore in quanto i soli al mondo ad avere le foto della nuova Rossa erano quelli di Autosprint. Così si trovarono costretti a diffondere immagini agli altri in attesa di svolgere la presentazione vera e propria... Ecco, fa sorridere pensare che in fondo per cause di forza maggiore fu proprio quella la prima presentazione virtuale della storia...».* ●

> Tra vip pass e paddock club la F.1 ha cacciato i tifosi dal Circus. Se non altro il web tratta tutti allo stesso modo!
>
> Carlo **Cavicchi**





Daniele **Audetto**



# **As** per il Drake era assai speciale

## ENZO FERRARI VOLEVA LEGGERE IL NOSTRO SETTIMANALE PRIMA DI TUTTI E SE LO FACEVA RECAPITARE A CASA GIÀ DI LUNEDÌ...

***Il Drake** aveva un servizio di spionaggio da fare invidia alla Stasi».* Direttore sportivo alla Ferrari 1976, Daniele Audetto, *«quello che viene dai rally»* come l'aveva subito ribattezzato tra il serio e il faceto il Grande Vecchio, puntualizza: *«Dopo la prima sgrossatura a Fiorano, la Ferrari in quegli anni affinava sulla pista di Vallelunga la monoposto in vista del via del campionato. Si potevano vedere così gli esiti delle varie modifiche. Eravamo sempre in contatto con l'ingegnere, facevamo continui summit telefonici. Poi quando rientravamo a Maranello andavamo subito a rapporto dal Drake. E qui veniva il bello perché ti sorprendeva con domande specifiche e circostanziate sul tipo:* "Ma chi era quella ragazza con Regazzoni? Come mai sulla tuta aveva quello sponsor? Perché avete armeggiato così tanto intorno a quella sospensione?". *Insomma era chiaro, oltre a noi della squadra, c'erano anche altre persone che lo tenevano costantemente aggiornato. Aveva le sue spie: doveva sempre avere il polso della situazione, sapere le cose, trovare le soluzioni e intervenire. Le presentazioni, in genere, erano tutte molto rilassate. Ferrari aveva un rapporto di amore e odio con i giornalisti e anche un rapporto speciale con Marcello Sabbatini. Con il leggendario direttore di Autosprint aveva un accordo: il Drake doveva ricevere la copia di Autosprint già al lunedì, fresca di stampa. Voleva leggerlo per primo. Da San Lazzaro di Savena ogni lunedì partiva un fattorino in direzione Maranello. E poi quando c'era qualcosa che non gli quadrava, tremavano i muri alle pareti...».* Sorride, Audetto e racconta: *«Come Ferrari in quegli anni fummo la prima squadra a introdurre le comunicazioni via radio col pilota e anche a portarci un medico al seguito nelle trasferte più a rischio. Erano due soluzioni che proposi io basandomi sulla mia esperienza acquisita nei rally. Ricordo ancora quando dal casco di Regazzoni spuntò un antenna: tutta quella operazione aveva un costo ma finalmente potevamo comunicare via radio col pilota. Inizialmente Ferrari mi chiese se pensavo ancora di essere nei rally ma poi capì del passo avanti che stavamo facendo. Oltre i preconcetti e la storica divisione tra pista e rally, l'ingegnere sapeva quanto era complicato muoversi nei rally e ricosceva anche il plus di idee, intuizioni, furbizie che in Formula Uno non puoi maturare, ma che nei rally sono all'ordine del giorno e possono essere utili anche nel Circus».* ●

> Enzo Ferrari non voleva che trapelasse nulla sulle sue vetture, specie se nuove, ma si era creato un servizio di spionaggio da fare invidia alla Stasi della Germania Est
>
> Daniele **Audetto**



**QUEI PRIMI RUGGITI DEL MOTORE 12 CILINDRI PIATTO**
Sopra, primi giri per la 312B in vista del 1970, col motore 12 cilindri piatto. A lato, la 312T4, sotto, Cancellieri col Drake, a destra, Capelli con la F92A e, al centro, con Enzo Ferrari. In basso, la T5 in copertina




Gianni **Cancellieri**

# Le **F.1**? Una scusa per parlare con lui

## DA DIRETTORE DI AUTOSPRINT, GIANNI CANCELLIERI RICORDA LE PRESENTAZIONI QUALE OCCASIONE PER STARE CON FERRARI

**Gianni Cancellieri** è stato direttore di Autosprint dal 1981 al 1984, dopo esserne stato giornalista dal 1962 al 1968, quindi sempre in piena era Enzo Ferrari, quando era onore e onere per il timoniere del nostro settimanale avere un rapporto dialettico costante e non sempre facile con l'Uomo Forte del Cavallino Rampante. Presentazioni comprese. Rimpianti per quell'epoca, Gianni? *«Nessun sentimentalismo, la realtà va analizzata e capita. C'è poco da non essere d'accordo con lo stato attuale delle cose, perché la deriva è questa ed è una situazione che ormai vale per tutti i team. Diffondere le prime immagini di una nuova monoposto via internet costa meno e semplifica le cose. Tra l'altro è un gran brutto segno per la carta stampata, se vogliamo dirla tutta, ma tant'è».*

Qual era secondo te l'importanza vera del contatto diretto che c'era tra Ferrari e addetti ai lavori? *«Sinceramente penso ci fosse un aspetto umano tutt'altro che ignorabile. Voglio dire che v'era la possibilità di parlare con Enzo Ferrari e i suoi uomini finalmente al di fuori dello stress delle corse, riuscendo a intavolare un minimo di dialogo, a scambiare due battute, piuttosto che a percepire quell'aneddoto o quel particolare in più che nel nostro mestiere a volte fanno la differenza. Poi, certo, ciascuno di noi fortunati invitati poteva fruire di quei momenti come meglio credeva. Per esempio, Giorgio Piola, superesperto di tecnica, si concentrava più sulla nuova monoposto mangiandosela con gli occhi, mentre uno come me badava ad ascoltare il Commedatore o i suoi piloti».*

Ricordi in particolare una presentazione diversa dalle altre? *«Certo che sì. Quella meno consueta riguardò la 126 C3, che arrivò non in inverno ma a primavera inoltrata, quasi in estate, nel tentativo di raddrizzare un mondiale che comunque la Rossa riuscì ad aggiudicarsi il titolo tra i Costruttori, mentre tra i piloti prevalse poi Piquet con la Brabham grazie a una benzina, diciamo così, stupefacente. Bene, la cerimonia di iniziazione statica della C3 fu incredibilmente veloce, giusto due parole di Forghieri e buonanotte, magari un primo segnale che la F.1 si era messa ad andare più in fretta di prima e non solo in pista... Resta il fatto che in giornate speciali come questa non si andava mai nello stesso posto, ma sempre dalle parti di Enzo Ferrari e mi pregio di ricordare che lo standard gastronomico modenese da sempre è decisamente alto. Ecco* - conclude scherzando Gianni - *lì forse qualche rimpianto posso averlo».* ●

> I vernissage erano bellissime occasioni per curare l'aspetto umano e godersi la compagnia di Enzo Ferrari
>
> Gianni **Cancellieri**






Ivan **Capelli**

# Che gioia vedere nascere una **Rossa**

## IL RACCONTO PALPITANTE DELL'OPERAZIONE DI MONTAGGIO DELLA F92, ALL'INIZIO DELLA SECONDA ERA DI LUCA DI MONTEZEMOLO

**Dimenticate per un attimo Ivan Capelli come voce Rai e tornate con la memoria al 1992, l'anno della sua presenza in Ferrari quale guida nel team di F.1. L'alba timida della seconda e nuova era Montezemolo.**

**A qualcuno sembrerà un secolo fa, eppure fu quella l'ultima volta in cui un pilota titolare italiano ebbe la ventura di vivere un vernissage di una nuova nata del Cavallino Rampante.**

***«Fu una presentazione dal sapore completamente diverso rispetto a quelle odierne via internet*** **- ricorda Ivan -.** ***E non nego che la parte più emozionante e adrenalinica fu la sera prima, quando insieme al team e a Luca di Montezemolo vedemmo ultimare il montaggio, l'assemblaggio e l'apposizione degli adesivi su quella nuovissima Ferrari che fin lì proprio nessuno aveva visto dal vero. Perché non esiste disegno, mock-up o rendering che sappia trasmettere il brivido di una F.1 che si svela, in quanto fino a un attimo prima è una creatura solo immaginata e non ancora vissuta».***

**Ivan resta decisamente schierato verso il fascino degli antichi vernissage:** ***«Non dimentichiamo che una monoposto di F.1, tanto più se è una Ferrari, rappresenta un vero e proprio oggetto del desiderio in grado di suscitare dal vivo sensazioni particolari».***

**Descrivi l'atmosfera di quella presentazione datata 1992, di cui fu peraltro oggetto una delle Rosse più sfortunate della storia, cioè la F92A frutto della creatività del tecnico Migeot:** ***«Per quanto mi riguarda ero emozionato, visto il mio ruolo inedito di pilota Ferrari F.1, ma percepivo che il brivido della scoperta dal vivo di una Rossa contagiava un po' tutti gli adetti ai lavori, con i primi commenti che partivano nell'aria a dire è bella, è brutta, questa vince, no che non vince e cose così. Penso tutto ciò fosse un valore aggiunto della Formula 1 del passato, che purtroppo è andato perduto. Oggi è davvero tutto freddo, asettico, distante. Il giorno in cui la Ferrari mostrerà la sua nuova monoposto anch'io come tutti mi metterò davanti al computer, lo accenderò e le darò un'occhiata, ma senza provare sensazioni paragonabili a quelle del contatto diretto. Il vernissage dal vivo era un vero e proprio rituale ricco di una sua umanità, che malauguratamente non esiste più».*** ●

> Per un pilota vedere montare una Ferrari nel reparto corse e vivere la sua presentazione è un rito unico e affascinante, che provoca delle emozioni che non si dimenticano mai più...
>
> Ivan **Capelli**





# Una **vigilia** magica? Nel '74, con Niki e Clay

## L'AUTISTA PERSONALE DI ENZO FERRARI RICORDA I MOMENTI PIÙ INTENSI DELLA SUA VITA COL DRAKE



Dino **Tagliazucchi**



**Maranello,** un mercoledì. Il solito mercoledì in cui si ritrovano i vecchi reduci della Ferrari, pensionati dei dintorni, tutti ex dipendenti del Cavallino ancora legati a doppio filo alla fabbrica-mamma. Nascosto dalle case si allunga il serpentone ipertecnologico della nuova Ges, mentre al tavolo Dino Tagliazucchi ci regala un caffè e diversi aneddoti. È stato l'autista del Drake dal 1969 al 1988, uno splendido 73enne che di attese terribili in vista di un nuovo mondiale ne ha viste parecchie. *«Presentavamo la monoposto sempre qui in pista a Fiorano e poi l'ingegnere invitava la stampa al ristorante. Ferrari non era mai ottimista all'inizio di ogni stagione. A ogni vigilia, il commendatore ripeteva sempre lo stesso concetto:* "Come andrà la vettura? Lo vediamo in pista. I primi test dicono tutto. Poi che sia bella o brutta non me ne importa: conta che vinca!". *Nel periodo di preparazione in vista del campionato Ferrari era sempre lì a vedere a che punto erano i meccanici sulla macchina. Tutti i giorni non si staccava mai. Sì, l'ingegnere motivava la truppa con la presenza. Lui era lì. Sempre. Si presentava con le maniche della camicia bianca arrotolate, le immancabili bretelle, le mani dietro la schiena. Si metteva lì, guardava. Sguardo fiero. Noi lo chiamavamo Penna Bianca».*

Il Drake era inflessibile nelle sue abitudini. *«Quando arrivavamo alla gestione sportiva in via Ascari c'erano due portoni: uno di fronte all'altro* – spiega – *Da una parte si andava in ufficio dall'altra in officina: l'ingegnere a quel punto mi diceva:* "Dino chiama Valentini e dagli la mia valigetta così lui la porta in ufficio e noi andiamo a farci un giro in officina". *A braccetto passavamo tutti i reparti in rassegna. Ricordo che una vigilia incredibile fu quella del 1974, la prima sulla Ferrari della coppia Lauda-Regazzoni, nella quale sfiorammo il titolo con la 312 B3 progettata da Forghieri. Senza gli attriti fra Clay e Niki quell'anno lo svizzero avrebbe potuto vincere il campionato del mondo. Forghieri era il tecnico preferito di Ferrari e anche quello che lo faceva incazzare di più».*

Ma sul fronte tecnici, Dino racconta anche altre storie. *«Il commendatore teneva per i tecnici italiani fino a quando non prese Barnard contro la volontà di tutti e furono discussioni a non finire. Non faccio nomi ma era gente importante. Lui però tirava dritto. Barnard fece bene a pretendere di rimanere in Inghilterra: a Maranello non l'avrebbero fatto vivere, di più l'avrebbero boicottato al 100%. Barnard conosceva gli italiani. Ai meccanici proibì di bere il Lambrusco a mezzogiorno ma non alla sera. Ci fu una rivolta. Fu lui a pretendere le postazioni box all'interno del reparto corse: ogni meccanico doveva stare al suo posto. Eliminò i turni di lavoro: era tutto un altro sistema e lo capimmo quando iniziarono ad arrivare i primi pezzi. Ferrari prese in mano un mozzo di una ruota e poi un alettone e disse: adesso capisco tante cose, capisco perché loro erano sempre così leggeri e noi avevamo dei carrarmarti. Rimase affascinato come mai l'avevo visto in precedenza. Addirittura prese una forcella della sospensione anteriore che noi facevamo con dei bordi saldatura alti un dito e rimase folgorato davan-*

**L'ARRIVO DEL TECNICO BARNARD ALLA FERRARI CAUSÒ DISCUSSIONI INFINITE**

DINO TAGLIAZUCCHI

**FIORANO, DOVE IL DRAKE GUSTÒ IL "LATTE DELLA VECCHIAIA"**

**Enzo Ferrari disse d'aver gustato presso la sua pista Fiorano (sopra le pertinenze al circuito) , il "latte della vecchiaia" vedendo girare le sue F.1. A sinistra, Dino Tagliazucchi in un'immagine recente, sotto, Enzo Ferrari e, in basso, a destra, nell'altra pagina, i due insieme quando lo stesso Tagliazucchi svolgeva il ruolo di autista personale del Drake**







*ti a quella fatta da Barnard dove quelle saldature neanche si vedevano. I vecchi meccanici però non l'hanno mai sopportato ma Barnard portò grandi innovazioni».*

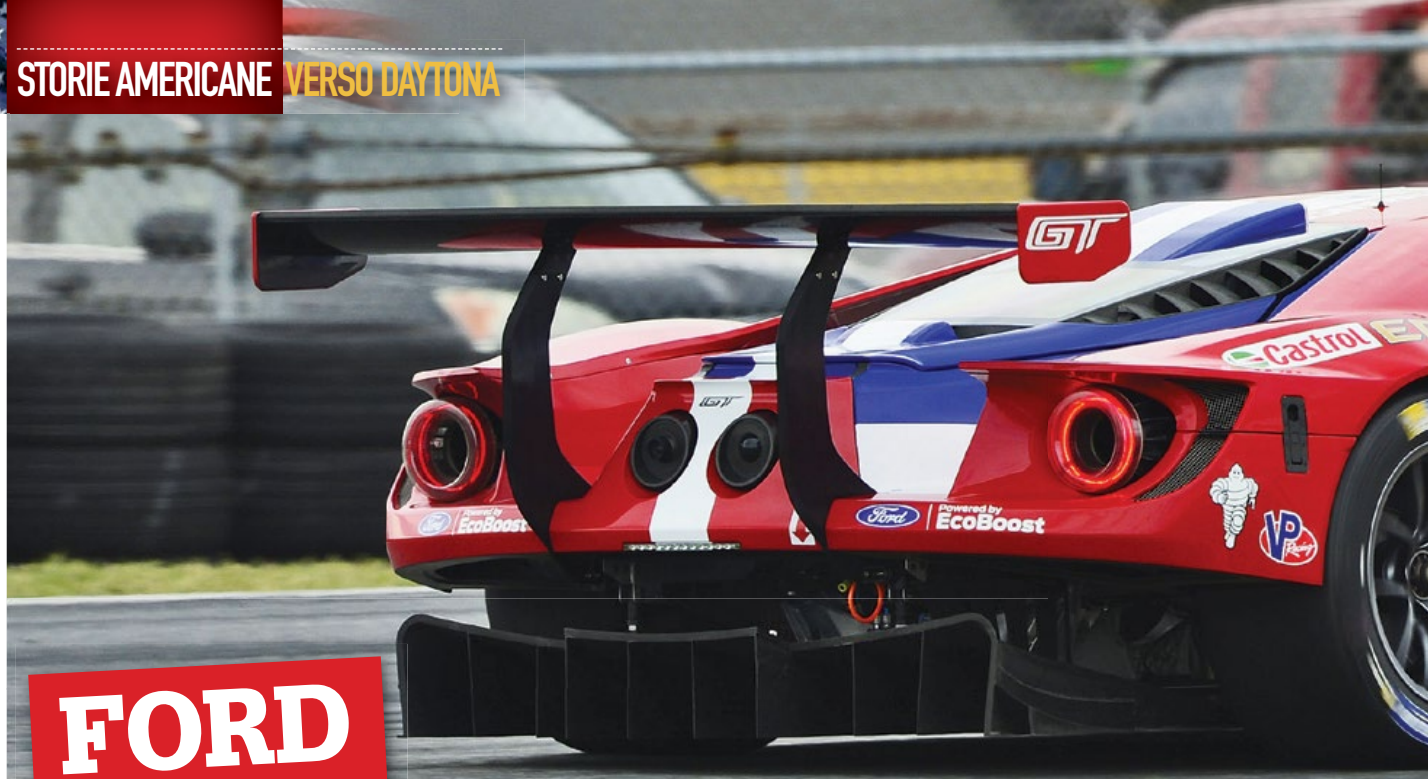
Immersi come siamo in un'altra lunghissima vigilia in attesa della Rossa, l'autista del Drake ci riporta indietro, a quella Maranello davvero rampante in cui a volte sentiva dire al commendatore: *"Dino ricordati sempre che quando sei in vita tutti ti dicono che sei un coglione, ti augurano anche degli accidenti, quando sei morto, invece, sei il più bravo uomo che c'è"*. Con una splendida retromarcia sulla storia, Tagliazucchi regala uno spaccato di vita maranelliana tornato attuale proprio in questi giorni. *«C'erano anche ai tempi di Enzo Ferrari i cosidetti fannulloni. E sa come venne risolto il problema? Con delle raccomandate. Succedeva che in tempo di mietitura di fieno e frumento tanta gente andasse in campagna o non venisse a lavorare. Furono effettuati controlli e a quel punto partirono delle lettere. L'ingegnere preferiva avere persone di qui, quando arrivava il tempo di mietere il fieno o il frumento nelle nostre campagne, molti stavano a casa. A quel punto ci fu una riunione tra dirigenti: e vennero inviate 7-8 raccomandate dopo che nel frattempo c'erano state indagini e qualcuno era stato beccato. Erano solo raccomandate di avviso, non lettere di licenziamento ma furono sufficienti ad arrestare il fenomeno dell'assenteismo. Da quel giorno dall'11% che restava a casa si passò al 3%. Comunque sia Ferrari era visto come un padrone e come un padre. Era un duro ma quando avevamo bisogno lui c'era».*



Se chiude gli occhi Dino rivede ancora certe scene: *«Al sabato pomeriggio si divertiva da matti a parlare al telefono col suo amico Marcello Sabbatini. Poi si sentivano anche delle urla. Si attaccavano spesso. Da buoni amici. Già al lunedì Ferrari leggeva Autosprint con voracità. L'ho visto diventare furioso tante volte mentre lo sfogliava. In generale comunque quando leggeva sui giornali cose che non gradiva diventava una belva. Erano giornate rovinate. L'ingegnere viaggiava sulla media di 12 quotidiani al giorno. Al mattino gli appoggiavo sul comodino un bicchiere da birra zeppo di caffè d'orzo. Ferrari ancora a letto si metteva un cuscino dietro la schiena, inforcava gli occhiali e via iniziava a sfogliare la mazzetta».*

Già, i giornali. Stesa su un tavolo la pagina aperta di un quotidiano con foto di Vettel che gira a Fiorano. *«Sì, dai: speriamo che sia l'anno buono* - sibila Dino e aggiunge - *Penso proprio che a Enzo Ferrari sarebbe piaciuto uno come Sebastian Vettel e prima di lui uno come Michael Schumacher. Ho ancora la Rossa nel cuore non vado neanche a un matrimonio se quel giorno c'è Gp. Il mondo delle corse è cambiato. Ai miei tempi si partiva a gennaio con le trasferta in Sudamerica e si finiva molto prima di adesso. La macchina solitamente veniva presentata a fine dicembre, massimo i primi di gennaio. Erano vigilie di grandi attese e a volte anche di urla che spesso ben oltre la mezzanotte partivano dall'ufficio dell'ingegnere e si sentivano distintamente a grande distanza. Giorni di trepida attesa guidati dalla certezza della presenza di Enzo Ferrari. Non l'ho mai visto assente dalla sua officina. Mai».* Maranello, un mercoledì di metà gennaio. Staresti per ore ad ascoltare storie così. ●




**FORD**

# Torna la grande **sfida**

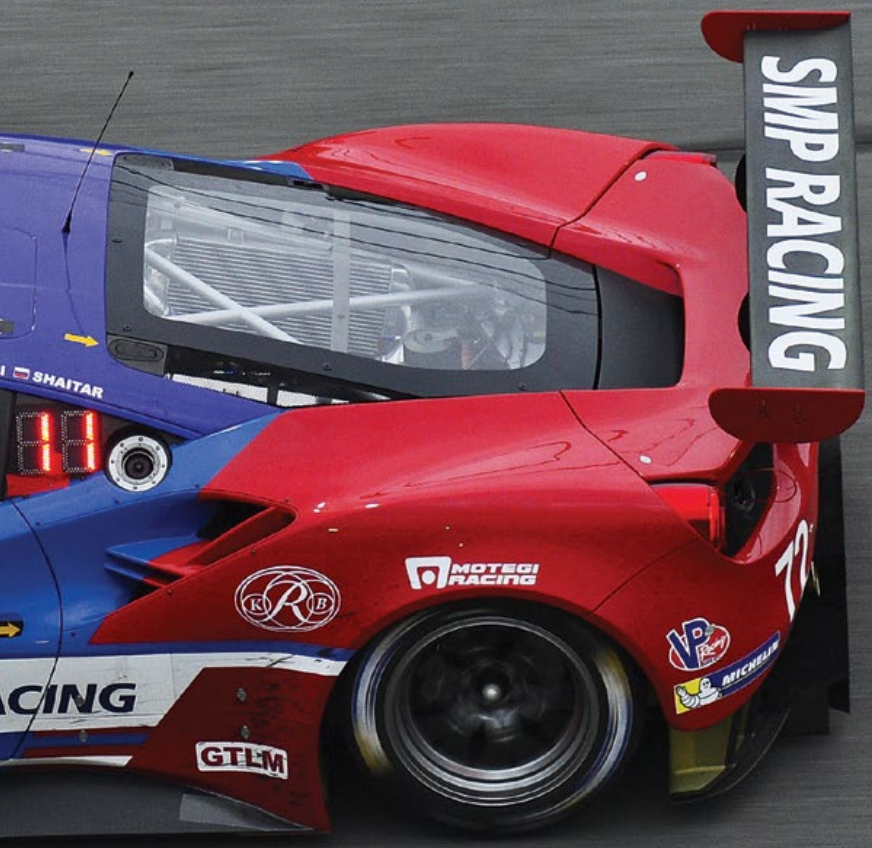
**FERRARI**






**A DAYTONA DEBUTTANO LE NUOVE FERRARI 488 E FORD GT ENTRAMBE DOTATE DI MOTORE TURBO. QUESTA VOLTA È LA CLASSE GTE LA CATEGORIA PIÙ INTERESSANTE, CON LA PRESENZA ANCHE DEI TEAM UFFICIALI CORVETTE, BMW E PORSCHE. TRA I PROTOTIPI LOTTA TRA DP E LMP2**

**SCONTRO FRA TITANI** Ford Gt, sopra, e Ferrari 488, in basso, entrambe al debutto ed entrambe dotate di motore turbo: saranno le star della 24 Ore di Daytona ma non le uniche Gt da tenere d'occhio. Anche Porsche, Corvette e Bmw, con l'esordiente M6 che fa già discutere, vorranno certamente dire la loro




di Cesare Maria Mannucci

Dopo 50 anni si torna a parlare di grande sfida Ferrari-Ford. Basterebbe questo presupposto a fare brillare di una luce più intensa del solito la prossima 24 Ore di Daytona, gara che tradizionalmente apre la grande stagione dell'Endurance.

Ferrari 488 contro Ford Gt, entrambe al debutto, entrambe dotate di motore turbo, per una sfida nella classe Gte che questa volta si propone come la categoria regina di Daytona. Per la presenza ufficiale - appunto - di Ferrari e Ford, più Corvette, Porsche e Bmw.

Certo, nella categoria Prototipi si ripropone la sfida Dp contro LmP2 e quella tutta americana tra Ford e Corvette. Sarà l'ultima volta per le vetture della classe Dp, che in 13 anni di storia hanno contribuito al lungo isolamento internazionale di Daytona. Ora terminato con il ritorno della collaborazione tra Aco e Imsa.

Tanti i motivi d'interesse, primo su tutti il ritorno ufficiale della Ford alle competizioni. Per i piloti italiani presenti nella categoria Prototipi, potenzialmente in grado di ambire al successo nella classifica assoluta, oltre al solito Max Angelelli questa volta ci sarà anche Maurizio Mediani. Così come nella classe Gtd, che finalmente adotterà il regolamento tecnico Gt3, si propone per la prima volta in una gara della Triple Crown la sfida tra due marchi italiani: Ferrari contro Lamborghini, Cavallino contro Toro, la vecchia 458 contro la nuova Huracan. A fronteggiare una concorrenza rappresentata dal meglio della produzione tedesca.

Ci sarà poi il ritorno dei piloti che abitualmente corrono nel Wec nella classe LmP1. Dal campione del mondo Brendon Hartley ad Alex Wurz a Marcel Fassler.

Dopo anni in tono minore, la 24 Ore di Daytona ritorna alla grande. Così come una volta erano stati Carrol Shelby e la Ford Gt40 MK II a sfidare la Ferrari ed Enzo Ferrari, ora ci provano Chip Ganassi e la Ford Gt a lanciare un guanto di sfida, che a Maranello hanno subito raccolto con entusiasmo. Comunque vada, ci sarà da divertirsi! ●









# Dp gran finale tutto da gustare

## LA CATEGORIA VOLUTA DA JIM FRANCE PER L'ULTIMA VOLTA A DAYTONA CERCA L'USCITA DI SCENA CON GLORIA. CONTRO LMP2 AGGUERRITE

**Non fatevi ingannare** dal tempo record segnato da Pipo Derani e la Ligier JS2 durante i test preliminari. In gara, le vetture della classe Dp dovrebbero ancora essere più performanti rispetto alle LmP2. Perché dotate di motori più potenti e in grado di esprimere una velocità massima più elevata sul tratto dell'ovale, con una differenza a favore delle Dp di circa 5-7 km/h.

In virtù della loro aerodinamica più deportante, i Prototipi LmP2 saranno invece più efficaci nel tratto misto. Situazione che però serve a poco per il caotico traffico in pista che di fatto condiziona e "sporca" ogni giro. A Daytona sarà fondamentale disporre di una elevata velocità massima, senza la quale ogni sorpasso sul banking può risultare problematico. A complicare ulteriormente le cose quest'anno l'Imsa ha studiato un Balance of performance (Bop) personalizzato per ogni singola vettura, a prescindere dalla classe di appartenenza. Questo contempla non solo il peso minimo e la strozzatura all'aspirazione ma anche la capacità del serbatoio e la velocità di caduta della benzina dal bocchettone. Dati che potrebbero essere anche cambiati dopo la prima giornata di prove, qualora una vettura dovesse rivelarsi nettamente più perfor-




**DERANI DA RECORD CON LA LIGIER LMP2**
Le LmP2 sono risultate molto competitive nei test a Daytona in vista della 24 Ore. Tanto che Derani ha fatto segnare il miglior tempo con la Ligier Js2, sotto, Anche Pla, sopra, è andato fortissimo con la vettura francese









**FORD CONTRO CORVETTE TRA LE DAYTONA PROTOTYPES**

Sfida tutta americana fra le Dp. La Corvette, sotto la vettura dell'Action Express che ha fra i suoi piloti Christian Fittipaldi (a sinistra), dovrà vedersela con le Riley-Ford del team di Chip Ganassi (nella foto in basso): a destra la vettura di Stroll, sotto a destra quella di Dixon. Il nostro Angelelli, a fondo pagina, corre con i fratelli Taylor




mante. Considerando che sarà l'ultima volta che le Dp correranno a Daytona, è ragionevole pensare che Jim France vorrà comunque una uscita di scena vittoriosa per questa categoria, la sua "creatura". Che lui ha sempre considerato come una specie di figlia e che, come un padre irragionevole, si è ostinato a difendere e a mantenere valida per troppo tempo. Contro le LmP2 gioca anche la configurazione aerodinamica arricchita da splitter e alette. Che nei numerosi contatti in fase di doppiaggio, abituali a Daytona, si danneggiano subito, alterando così l'efficienza aerodinamica.

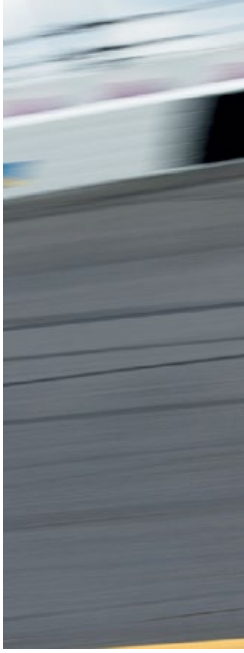
Tra le Dp, come del resto in Gte, sarà comunque feroce la sfida tra Ford e Corvette. Il team Ganassi sarà presente con due Riley-Ford V6 turbo, vettura vincitrice nel 2015. Si tratta dello stesso gruppo motore-cambio che equipaggia anche la nuova Ford Gt, che ormai ha raggiunto un' affidabilità assoluta. Due gli equipaggi con Dixon-Kanaan-Larsson-McMurry e Stroll-Wurz-Hartley-Priaulx. Quest'ultima vettura è finanziata dalla Williams per permettere al giovane Stroll di accumulare esperienza e km.

La Corvette risponde con tre vetture di vertice gestite da tre squadre diverse. La favorita, per la qualità dell'equipaggio e il livello tecnico mostrato negli ultimi due campionati, rimane quella di Action Express, affidata a Joao Barbosa e Christian Fittipaldi, affiancati da Felipe Albuquerque e Scott Pruett, che ha abbandonato Ganassi dopo 13 anni di collaborazione e 5 successi a Daytona. Ci sarà poi il team di Wayne Taylor con i figli Rick e Jordan coadiuvati da Angelelli, ormai sempre più nel ruolo di tutor. Infine la terza Corvette del team Visit Florida per Goossens-Dalziel-Hunter-Reay. Durante i test hanno brillato in termini cronometrici le vecchie Lola ex -Mazda Diesel, ora rinvigorite da un nuovo propulsore Aer turbo a benzina, ribattezzato con il nome del costruttore giapponese. Ma in gara la loro presenza non dovrebbe risultare particolarmente incisiva. Tra le vetture della classe LmP2, la più competitiva rimane la Ligier- Honda di Michael Shank, affidata a Pla-Pew-Allmendinger-Negri. Oggettivamente, è l'unica che potrebbe farcela contro le Dp. Con la pista sgombera, probabilmente otterrà la pole, dispone di un equipaggio omogeneo e sino alla fine potrebbe giocarsela. Invece l'altra Ligier- Honda di Brown-van Overbeeck-Derani-Sharp o la BR di Mediani-Minassian-Aleshin-Ladygin pagano la presenza di piloti amatoriali o di un quadro tecnico tutto da verificare sulle 24 ore. ●







# Tre **Ferrari 488** al debutto contro tutti

## ALLA VIGILIA ESPLODONO LE POLEMICHE. PER LE DIVERSE CAPACITÀ DEL SERBATOIO BENZINA ASSEGNATE E PER LA PRESENZA DELLA NUOVA BMW M6

**La Ferrari 488 Gte** debutta avendo percorso circa 15.000 km di test, dei quali circa 1000 a Daytona. Un esordio gravoso per una vettura interamente nuova, nel telaio, nel motore e nella trasmissione.
La Ferrari però sarà in vantaggio numerico rispetto a tutti gli altri Costruttori presenti ufficialmente in questa categoria. Sono tre infatti le 488 iscritte, tutte con equipaggi di primo livello.
Il team di Giuseppe Risi sarà presente con Fisichella-Vilander-Beretta-Rigon. Assente durante i test, il team Risi è comunque quello che a Daytona vanta la maggiore esperienza. Nel 2015 il suo campionato Imsa è stato avaro di risultati, ora sostituisce Kaffer con Vilander, che abbandona così Bruni e AF Corse, per disputare tutto il campionato Imsa al fianco del riconfermato Fisichella. Un equipaggio omogeneo, esperto, probabilmente il più bilanciato tra quelli della Ferrari.
Con i colori russi di Smp ci sarà anche AF Corse, questa volta con un equipaggio decisamente più competitivo rispetto al 2015, quando i disastri commessi da Perrodo si erano rivelati letali. Al via saranno Bruni-Calado-Bertolini- Shaytar. Tutta da verificare l'intesa tecnica, personale e di guida tra Bruni e Calado, che insieme dovranno correre il campionato Wec. Il " silver" Shaytar è comunque in grado di girare con buone sequenze nei tempi, ha già dimostrato di non farsi prendere dall'emotività rimanendo lontano dalle collisioni, pericolo sempre incombente a Daytona.
Infine la terza Ferrari gestita da Scuderia Corsa, affidata a Pierguidi-Premat-Rojas-Serra. Per la squadra di Giacomo Mattioli è il debutto a Daytona nella più complessa classe GTE e in programma c'è pure la partecipazione alla 24 ore di Le Mans.
Rispetto alla 458 2015, la nuova 488 disporrà a Daytona di circa 15 cv in meno, perché sono cambiate le strozzature. Mentre in termini di guidabilità, efficienza frenata e usura gomme si è già rivelata più performante ed efficace.
I test di gennaio sono stati davvero poco indicativi per stabilire una gerarchia di valori, perché tutti hanno nascosto le loro carte. La più veloce, sul giro e come punta massima, è risultata la nuova Bmw M6, stranamente omologata solo dall'Imsa e non dall'Aco, che sul banking al rilevamento era circa 10 km/h più veloce della Ferrari 488. In realtà, la presenza della Bmw sta sollevando un vespaio di polemiche perché si tratta di una vettura fuori da ogni finestra prestazionale e che in uno scenario di regolamenti comuni Aco-Imsa, semplicemente non potrebbe correre. Della Bmw spaventa soprattutto la super potenza di 560 cv, decisamente superiore - almeno 60-70 cv - rispetto a Ford e Ferrari. Le due M6 in gara saranno affidate a Auberlen- Werner-Farfus- Spengler e Luhr-Edwards-Wittemer-Rahal

### Capacità serbatoi controversa

C'è poi la scelta per certi versi incredibile adottata dall'Imsa in materia di capacità di serbatoio benzina. Con l'obiettivo - tutto da verificare - di far percorrere 28 giri ad ogni vettura della classe GTE, la capacità del serbatoio sarà estremamente varia. Anche in funzione delle diverse scelte di alimentazione adottate dai singoli. La Ferrari ad esempio, preferisce girare "ma-








**PRIMA LAMBO A DAYTONA**
A sinistra, la Ferrari 488 AF Corse con i colori Smp affidata a Bruni-Calado-Bertolini-Shaytar. A destra, la Lamborghini sulla sopraelevata. Dopo la 24 Ore di Dubai, la Huracan vuole correre da protagonista

gra", per avere meno peso, e avrà una capacità del serbatoio pari a 78 litri, contro 91 di Porsche, 92 di Corvette, 98 della Ford e addirittura 104 per Bmw. Queste differenze saranno compensate da diversi diametri del bocchettone di rifornimento, per fare in modo che i tempi per riempire il serbatoio siano uguali per tutti. Differenze di capacità enormi, che hanno irritato molto la Ferrari, che dubita - a ragione - del fatto che in gara tutte le vetture si fermeranno dopo 28 giri. Perché se così non sarà e se, soprattutto nelle ultime fasi di gara, la 488 dovesse essere costretta ad un rabbocco fuori programma, vorrebbe dire che tutto il BOP sarebbe stato impostato su parametri sbagliati. Come peso minimo invece, tutte le vetture della classe GTE saranno a 1240 kg. Ma certo in termini di potenza e consumo non sarà facile bilanciare i motori atmosferici di Porsche e Corvette con il V8 turbo 4 litri di Ferrari, il V8 turbo 4.4 litri Bmw, e il V6 turbo 3.5 litri Ford.

Il team Ganassi sarà presente con due vetture, affidate a Hand-Muller-Bourdais e Briscoe-Westbrook-Mucke. A parte Bourdais, al debutto in GT ma che a Daytona guida come un demonio, i suoi equipaggi ci sembrano meno performanti di quelli Ferrari. La Ford sarà presente a Daytona, con una squadra composta in parte da personale di Chip Ganassi, dalla squadra inglese di Howar Chappel che gestirà il programma Wec, e dai tecnici della Multimatic, che hanno progettato e costruito la vettura. La Ford da giugno 2015 ha iniziato il programma di test. Tra le vetture nuove, è quella che ha percorso il maggiore numero di km, complessivamente e nello specifico di Daytona. Il gruppo motore-cambio è stato ampiamente collaudato in due campionati Grand-Am sul telaio Riley Dp, mentre la Multimatic, che in precedenza realizzava gli ammortizzatori per la Ferrari 458 e la Porsche, ha costruito la nuova Ford Gt essendo in possesso di tutti i parametri funzionali di queste vetture. Quindi sebbene per la Ford sia un debutto assoluto sul piano statistico, tecnicamente parlando, la nuova Ford GT è nata già con un consistente bagaglio di esperienze altrimenti da acquisire sul campo.

Da una parte ci saranno così tre vetture nuove: Ferrari 488, Ford GT e Bmw M6, tutte turbo. Dall'altra la Corvette, con la C7R solo modificata per gli equipaggi Garcia-Magnussen-Rockenfeller e Fassler-Gavin-Milner, che cercherà di ripetere l'incredibile stagione 2015, che l'ha vista vittoriosa a Daytona, Sebring e Le Mans. Come la Porsche, presente con la propria squadra ufficiale - che invece diserterà il Wec - con la collaudata 911 RSR , vincitrice nel 2015 sia del campionato Wec che Imsa, nelle classifiche istruttori e piloti, con due vetture per Pilet-Tandy-Estre e Bamber-Makowiecki-Christensen. ●

# Gtd per sette Marche

## AVER ADOTTATO LE REGOLE DELLA GT3 HA FATTO BENE ALLA CATEGORIA

È la categoria che vede al via il maggior numero di Costruttori e per la prima volta a Daytona, si correrà con l'adozione del regolamento GT3. Al debutto per Daytona, le nuove Audi R8 Lms e Porsche 911 GT3 R, contro le quali correranno la Lamborghini Huracan, la Dodge Viper, la Ferrari 458, la Bmw M6 e l'Aston Martin Vantage. È la categoria che vede anche il maggior numero di piloti italiani. Nell'ordine Busnelli, Cioci, Cressoni, Giammaria, Babini, Balzan, Piscopo, Antinucci e Bortolotti. Durante i test le più veloci sono risultate Porsche, Lamborghini e Audi. Cosa scontata visto che si tratta delle vetture più moderne ed evolute. La Ferrari ha dovuto dare forfait con la nuova 488 Gt3 per problemi di omologazione, ma sarà comunque presente con due 458 gestite da AF Corse e Scuderia Corsa. Da seguire con interesse il debutto a Daytona della Lamborghini Huracan, che anche nella recente 24 Ore di Dubai - vinta dall'Audi R8 - ha dimostrato di essere in grado di coprire la distanza delle 24 ore. Durante i test le Lamborghini hanno mostrato un'ottima velocità di punta e a guidarla saranno anche i vincitori del campionato 2015, ossia Bell e Sweedler.

Nella classe GTD determinante sarà non tanto il comportamento dei piloti Pro, quanto quello dei piloti Am. Perché in alcuni casi le differenze sono davvero imbarazzanti. Così come la propensione di certi piloti amatoriali nell'andare ad infilarsi in situazioni potenzialmente pericolose. ●



**DIFFICILI EQUILIBRI TRA TURBO E ASPIRATE**
Pierguidi guiderà la 488 di Scuderia Corsa. A destra Magnussen con la Corvette. A sinistra l'Aston Martin ufficiale presente nella classe Gtd, a fianco la Porsche ufficiale di Pilet



di Mario Donnini

# LA 24 ORE DI DAYTONA È SINONIMO DI UNO DEI TRIONFI PIÙ GLORIOSI DELLA FERRARI, CON ARRIVO A TRIDENTE DEL 1967. ECCO I RETROSCENA DI QUELL'EPICO EVENTO

# Parat

**Mandate a letto** i bimbi e in camera i ragazzi, perché questa è una storia per uomini. Dimenticate ciò che sapete, date l'addio alla serena realtà oleografica tramandata, azzerate le emozioni e preparatevi a soffrire, sudare e stupirvi, perché la 24 Ore di Daytona 1967 è molto più di una corsa.

È lo snodo della Storia, il fulcro d'una leggenda, l'attimo che cristallizza il destino ipotecando il futuro, spiegando per sempre al mondo chi è Enzo Ferrari, cosa rischia chi lo sfida e quanto possa essere gioiosamente e maledettamente orgoglioso chi lavora, guida o tifa per il Cavallino Rampante. La 24 Ore di Daytona 1967 è un OK Corral, un drammatico regolamento di conti in pura modulazione Spaghetti Western tra fazioni avverse e nemiche giurate, Ferrari e Ford - la bambina Rossa contro il gigante di Detroit -, che combattono nell'endurance a destini alterni e finalmente si ritrovano a fronteggiarsi al massimo delle rispettive possibilità, sabato 5 febbraio in Florida, sotto un cielo epicamente alto, terso, bucato dal sole e spazzato dal vento.

Appena la locale banda dell'High School finisce di suonare le note dell'inno americano, ciascuno capisce che quella musica è solo metafora d'una tromba solista mariachi, colonna sonora d'un duello che potrà avere repliche ma mai più appelli. Celebrato davanti a 25mila spettatori a partire dalle ore 3.09 pomeridiane, quando la pace car s'avvia lentamente, seguita dalla processione minacciosamente calma dei 59 bolidi al via.

Le ombre sono corte, ma una, idealmente e spiritualmente, svetta e grava su tutte, lunghissima. Immensa. Quella dell'asta di un cartello posto ai sobborghi di Daytona Beach, su cui sta scritto una cosa semplice e breve, violenta come sanno essere solo le cose semplici e brevi: "This is Ford Country". Sì, qui comanda la Ford.

## I prodromi della sfida americana

In casa Ferrari, Daytona Beach non pare solo una bella spiaggia, ma simboleggia molto di più: è l'ultima spiaggia. Nel recente quinquennio la Ford prima ha provato ad acquistare la Rossa, quindi, delusa e inferocita dal non esserci riuscita, ha deciso di sfidarla nel Mondiale Prototipi per farne polvere, creando l'arma totale, la Gt40. Dapprima inguidabile e fragile, poi, a partire dal 1965, veloce e pungente.

Cioè da quando i vertici Ford dimezzano il potere del britannico John Wyer, signore dell'endurance che si ritrova semilicenziato, per affidarsi alla filosofia ruggente e tutta "Stars and Stripes" di Carrol Shelby, già artefice del successo Cobra: motori con cilindrate da motoscafo, tanti ragazzi americani a bordo e più macchine possibile in pista, una vincerà. E un'arma segreta, tutt'ossa e muscoli: Ken Miles, 48enne pilota, preparatore e tester, inglese naturalizzato americano e uomo fe-






**QUELLA FANTASTICA POLE CHAPARRAL**
Sopra, l'immagine scattata dalla pace car pochi attimi prima del via, con la pole sitter, la Chaparrall 2F di Phil Hill e Spence, affiancata dalla Ford Mk2 ufficiale di Gurney-Foy in prima fila, mentre le Rosse restano in agguato



LA LEGGENDA FERRARI AFFONDA LE RADICI NON SOLO NELL'IMMEDIATEZZA CON CUI SEPPE ASSURGERE AL TOP, MA ANCHE NELLA SUA CAPACITÀ DI RIGENERARSI E RINASCERE ALL'INTERNO DI SFIDE APPARENTEMENTE IMPOSSIBILI. LA PIÙ FAMOSA È SENZ'ALTRO QUELLA LANCIATA NEL 1967 ALLA FORD CHE VENNE LETTERALMENTE ANNICHILITA ALLA 24 ORE DI DAYTONA E POI NEL MONDIALE PROTOTIPI


Complete 24 Hour Continental Coverage

DAYTONA BEACH MORNING JOURNAL

DAYTONA BEACH, FLORIDA, MONDAY, FEBRUARY 6, 1967

PRICE TEN CENTS

Ferrari: Primo, Secondo, Terzo

Italian Autos Score Sweep; Fords Fizzle

Sea Roar Second To Ferraris




**ARRIVO GLORIOSO A DAYTONA DOPO IL "BISCOTTO" FORD A LE MANS '66**
L'arrivo neutralizzato delle Ford a Le Mans 1966 costò la vittoria a Ken Miles, poi morto in un test e ricordato nella cover del programma ufficiale della 24 Ore di Daytona 1967, con Lloyd Ruby. La gara vide il trionfo in parata delle Ferrari (la Spider P4 n. 23 di Bandini-Amon e le Coupé n. 24 di Parkes-Scarfiotti e la n.26 di Rodriguez-Guichet della Nart, in versione P3, alias 412P), subito glorificato in prima pagina dal quotidiano locale, in alto

# a strepitosa

GETTY IMAGES

ticcio di Shelby, che macinando maratone in tondo mette a punto le evoluzioni della Gt40, la quale diventa spaventosa trasformandosi mostruosamente nella Mk2 capace nel 1966 di trionfare, con lui e Looyd Ruby a bordo, a Daytona e Sebring fino a essere in testa nelle fasi finali della 24 Ore di Le Mans.

## La tragedia di Ken Miles

Occhio: è qui la chiave di tutto. Un uomo sta per vincere la tripla corona dell'endurance 1966 a bordo di una Ford e la cosa fa ombra a Henry Ford II. Nei media si deve celebrare la Casa statunitense che vince, non un quasi 50enne, per di più naturalizzato americano, che fa miracoli. Ed è così che nel finale della drammatica 24 Ore di Le Mans 1966 la lotta tra le due Mk2 di McLaren-Amon e Miles-Hulme viene neutralizzata da ordini di scuderia, dettando alle vetture di procedere vicine per poi appaiarsi sotto la bandiera a scacchi.
Per Miles è la fine. Il regolamento recita infatti che in caso di arrivo in volata l'equipaggio vincitore è quello partito più indietro nello schieramento, perché ha percorso più strada. Così vincono Amon-McLaren e un meccanico Ford al parco chiuso urla con sincero disgusto: *«Hanno fottuto Ken Miles»*.
Terribile. E l'epilogo è addirittura terrificante, perché poco dopo, mentre collauda il prototipo J a Riverside, per una presumibile avaria della nuova Ford, Ken Miles ha un incidente e trova la morte, privando la Casa del suo uomo chiave nello sviluppo. Un prezzo pagato con interessi esorbitanti e, a conti fatti, la chiave di volta per capire Daytona 1967. A cui si assommano le morti di Bob McLean, bruciato nella sua Gt40 a Sebring, sempre nel 1966, e di Walter Hansgen, perito nel raccapricciante crash della sua Mk2 nelle prequalifiche di Le Mans, in aprile.
Fatto sta che nei test in preparazione di Daytona 1967 la recalcitrante "J-car" viene prudenzialmente ritirata, ripiegando sulla flotta delle apparentemente affidabili Mk2, che però mostrano guai alla nuova trasmissione.

## Ferrari 330 P4, il capolavoro di Forghieri

La Ferrari a fine 1966 ha perso la leadership nell'endurance mondiale dopo un dominio decennale (a parte un centro Aston Martin), spodestata dalla Ford Gt40 Mk2 neo-regina di Daytona, Sebring e Le Mans. Il Drake è furente. Bisogna reagire.
E stavolta il geniale Mauro Forghieri ha carta bianca. Sì, la 330 P4 nasce da un'idea semplice. Battere la Ford. Gli americani stanno progettando l'arma totale, la MkIV, e il tema tecnico è interessante: surclassare i loro motori 7000 cc con un propulsore di 4000 cc. La P3 aveva un'unità vecchia, monoalbero. C'era bisogno almeno di 1000 giri in più di rotazione. Da lì l'idea di Forghieri di utilizzare per il Mondiale Marche 1967 il 12 cilindri 3 valvole con cui Scarfiotti aveva vinto il Gp d'Italia F.1 1966. Rispetto alla P3, simile nelle forme, la P4 muta completamente filosofia, perché ha un cambio nuovo, con frizione tra il cambio stesso e il motore, come in F.1, e un propulsore maggiorato nella cilindrata e inedito per l'endurance, capace di buona coppia e discreto allungo. In pratica è una macchina da Gran Premio sontuosamente carrozzata. Cuore da belva, fisico da opera d'arte. E gli inediti test invernali transoceanici propiziati dalla Firestone - che ha sostituito la Dunlop -, svolti proprio a Daytona, confortano gli italiani: la 330 P4 arrivata via New York va più della Ford e non si rompe. Sorprendentemente al volante delle Rosse c'è il più abile collaudatore del Pianeta Terra: Chris Amon, l'uomo che ha vinto a Le Mans per la Ford, il quale dice sottovoce ma chiaro: *«In contronto alla nuova P4, la Ford Mk2 è un camion»*.
E poi ci sono gli intrighi politici. Il diesse Eugenio Dragoni nei test scongiura i piloti di non girare in tempi record, per tenersi coperti, ma pare che Enzo Ferrari segretamente abbia chiesto alle sue punte di diamante di forzare. Fatto sta che il primato della pista viene demolito e al ritorno tra il Drake e Dragoni ha luogo un torrenziale alterco che porta al licenziamento di quest'ultimo e all'assunzione in veste di nuovo "diesse" del giornalista Franco Lini, che passerà alla storia come l'uomo di Daytona, anche se è ancora presto per scoprire perché.






**GURNEY E FOYT TEMIBILI MA SOLO IN QUALIFICA**

**Dan Gurney e Aj Foyt, sotto, teoricamente i due piloti statunitensi più prestigiosi, portarono la più aggressiva delle Ford Mk2 in prima fila, mentre in casa Ferrari, sopra, non si badò alle prestazioni velocistiche, focalizzando il target sulla messa a punto**



## Le forze in campo pronte alla lotta

Per la 24 Ore di Daytona 1967 la Rossa schiera due P4 fiammanti, la Spider per Amon-Bandini e la Berlinetta per Parkes-Scarfiotti, più di rinforzo un'altra Coupé, la P3/4, conosciuta anche come 412P, della Nart di Luigi Chinetti, affidata a Pedro Rodriguez-Guichet e, di complemento tra i privati, una P3 della Francorchamps con Mairesse-"Beurlys" nonché una P2 british green per Piper-Attwood.
L'armada Ford ci va giù bella dura, con tre Mk2 della Shelby American per Foyt-Gurney, McLaren-Bianchi, Bucknum-Gardner e altrettante by Holman&Moody, per Ruby-Hulme, Andretti-Ginther e Donohue-Revson, tutte e sei con motore portato da 485 a 530 cavalli e col nuovo cambio T44, più tre Gt40, delle quali una di Wyer per Ickx-Thompson e una della Brescia Corse per Casoni-Maglioli.



**LA PRODEZZA DI BANDINI E AMON**
Sopra, Bandini (a sinistra) e Amon dopo la vittoria. Sotto, la Ford Mk2 di Donohue-Revson, out al 236° giro col cambio kappaò. In basso, il via e, a destra, l'arrivo in parata della Porsche nel 1968 Infine, un diorama che celebra l'edizione '67

Terza tutt'altro che incomoda, la mostruosa Chaparral 2F detta anche "winged-wonder", la Meraviglia Alata, spinta da uno Chevy 7 litri per Phil Hill-Spence e una vecchia 2D, per Johnson-Jennings, più un nugolo di Porsche nella categoria 2 litri.

## Ecco svelati i segretissimi piani di battaglia

Gurney su Ford segna la pole, con speciali Goodyear da qualifica, 2"7 sotto il record del compianto Ken Miles, seguito dalla Chaparral di Hill-Spence, che, poco affidabile, non ha nulla da perdere e partirà a cannone, poi sia quel che sia. In casa Ford le segrete strategie vogliono Andretti nel ruolo di lepre, per provare a sfiancare le Ferrari, mentre Forghieri e Lini fissano per le P4 un crono target da osservare disinteressandosi della concorrenza e puntando tutto sul passo, l'arma segreta delle Rosse.

## Il momento della verità

Pronti-via e il gruppone si lancia verso il banking di 31 gradi con la Chaparral di Phil Hill sparato a 290 km/h, in testa davanti allo scatenato Mario Andretti su Ford, che alla fine del 1° giro insegue a tre secondi, i quali dopo mezz'ora di gara diventano venti. Ma dopo 17 tornate il primo colpo di scena: la Ford di Andretti rientra ai box con guai alle gomme e al 50° passaggio il primo segnale micidiale, con la vettura gemella di Bucknum in garage per noie alla trasmissione. Tempo una manciata di giri e tutte le Ford segnalano che qualcosa non va al cambio. Da lì inizia un calvario, con le 12 trasmissioni di riserva che vengono utilizzate tutte, mentre le vetture americane inscenano una malinconica processione in pit-lane, che alla fine vedrà superstite solo la Mk2 di Bianchi-McLaren, settimi. Quanto alla Chaparral, alle 7 di sera, quindi all'imbrunire, è già tutto finito, per i danni riportati da Phil Hill in un'uscita di strada. E le Ferrari?

All'arrivo del buio la P4 di Parkes è in testa davanti a quella di Scarfiotti, mentre la notte uccide tutte le Ford, meno una. Là davanti Amon-Bandini precedono ora Scarfiotti-Parkes, con la P3 della Nart che ha problemi ma regge. Dietro, il nulla.

## La leggenda dell'ultima mezz'ora

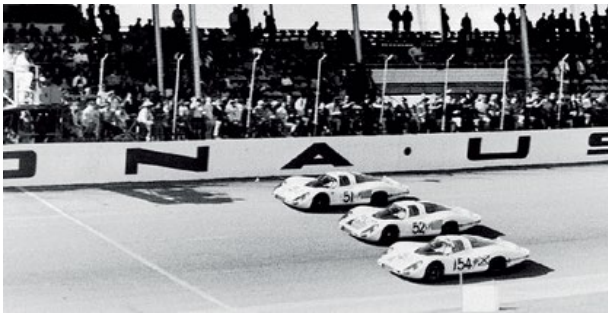
E qui a Franco Lini viene l'idea galvanizzante della parata, ma, attenzione, la faccenda è ben più complessa di quel che sembra. Non si tratta di un semplice arrivo a ventaglio, ma dell'intera ultima mezz'ora di gara che viene volutamente percorsa dalle tre Rosse una in scia all'altra, trionfalmente e a passo lento, facendosi sfilare dagli annichiliti rivali, mentre il pubblico riserva alle vetture italiane un'infinita standing ovation. Niente a che vedere con la neutralizzazione maligna della Ford a Le Mans 1966 o l'arrivo delle Porsche l'anno dopo. È una vera e propria lunga, immensa, decisiva, spiazzante e automitizzante marcia trionfale del Cavalino Rampante, a bucare l'immaginario collettivo del Motorsport, fino al momento in cui tre Frecce Rosse fendono la linea del traguardo, per un'istantanea che diviene simbolo plastico di vittoria.
Non a caso Mike Parkes, l'ingegnere pilota, commissiona in fretta e furia un quadro raffigurante la scena del trionfo, da regalare a Enzo Ferrari per il suo 69esimo compleanno. Il Drake lo accetta commosso e lo tiene dietro di sé, in bella mostra nel suo ufficio, fino all'ultimo giorno della sua vita.
Nel frattempo, alla periferia di Daytona Beach, la mano ignota di un urban writer prende di mira una scritta su un cartello e con vernice Rossa cancella la parola Ford, aggiungendone un'altra.
Alla fine dell'operazione, la scritta recita con violenta semplicità: "This is Ferrari country".
Oh yes. Da allora e per sempre, Daytona è terra del Cavallino Rampante. ●











FUGGIANO



**UN GRAN DUELLO TRA DUE CASCHI D'ORO DI AUTOSPRINT**

Sono due dei talenti sui quali l'Italia da corsa affida molte speranze, Marciello e Giovinazzi, a sinistra, Caschi d'Oro di Autosprint rispettivamente nel 2013 e nel 2015, e ora pronti a sfidarsi nella Gp2 Series 2016

# Gp2 derby d'Italia



**DA UNA PARTE MARCIELLO, AL 3° ANNO NELLA CATEGORIA E FRESCO DI FIRMA CON RUSSIAN TIME. DALL'ALTRA I DEBUTTANTI PREMA E GIOVINAZZI. SARÀ SUPER-SFIDA**

di Massimo Costa

**Soltanto un mese fa** il loro futuro si era perso nella nebbia che nascondeva l'Italia. Raffaele Marciello aveva il cuore in tumulto per essere stato lasciato libero dal Ferrari Driver Academy e non intravvedeva sbocchi verso quella F.1 che aveva tanto accarezzato, ed il suo interesse si era rivolto verso il Dtm. Antonio Giovinazzi dopo aver cullato per mesi l'idea di entrare a far parte del gruppo Audi e di divenire un pilota professionista a tutti gli effetti nel campionato Dtm, aveva trovato improvvisamente tutte le porte chiuse e i sedili già occupati. E adesso… Quo Vado? Si chiedevano ogni volta che spegnevano la lucina del comodino afferrando chissà quali sogni. Tanti dubbi tante paure di non vedere la luce in fondo al tunnel nel quale inaspettatamente si erano ritrovati.





FUGGIANO

Poi, tutto si è risolto. Marciello ha trovato un ottimo interlocutore nel team Gp2 Russian Time e velocemente la trattativa è andata in porto mentre anche per Giovinazzi si sono aperte le porte della serie che accompagna la F.1. Per lui è tornato in gioco quel Ricardo Gelael che da sempre ne sostiene la carriera col marchio Jagonya Ayam. L'indonesiano, padre del pilota Sean, si era un po' messo in disparte prefigurando per Antonio un futuro in Audi, ma dopo le difficoltà insormontabili emerse con la Casa tedesca, la sua figura è tornata ad avere un ruolo di primo piano. E così, quando si è saputo che Giovinazzi era entrato come un missile nel mercato piloti della Gp2, l'italiana Prema che è al debutto nella serie non se l'è fatto scappare affiancandolo all'altro acquisto di grande rilevo, Pierre Gasly del programma Junior Red Bull.

MENTRE GHIOTTO È ANCORA A CACCIA DI UN SEDILE

## **Raffaele** e **Antonio** contro come nel 2013

Nel momento in cui andiamo in stampa, sono loro due, Lello e Antonio i due piloti italiani che parteciperanno al campionato 2016 della Gp2. Luca Ghiotto sta infatti cercando disperatamente una soluzione per entrare a far parte di questa categoria dopo non essere stato scelto da Helmut Marko per il programma Junior Red Bull, nonostante un lungo corteggiamento protrattosi dall'estate al mese di dicembre 2015. Ma quello tra Marciello, al terzo anno di Gp2, e Giovinazzi, al debutto assoluto, si annuncia come un confronto decisamente interessante. Il ragazzo che vive a Lugano ha 21 anni, compiuti lo scorso 17 dicembre, il vice campione Fia F.3 è di Martina Franca e i 22 anni li ha compiuti il 14 dicembre. Un anno e tre giorni di differenza li separano e, da questa stagione, qualche metro nel paddock della Gp2. Nel mondo delle formule, le loro carriere si sono incontrate soltanto nel 2013 quando Marciello alla terza avventura con monoposto di F.3 (una nel campionato italiano, due nell'europeo)



ha recitato il ruolo di dominatore con il team Prema aggiudicandosi il titolo continentale. Giovinazzi invece, era al debutto con la non troppo competitiva Double R e quella per lui è stata un'annata dove tutto era nuovo avendo alle spalle una sola esperienza con le monoposto nella Formula Pilota China, tra l'altro vinta, e una fugace apparizione nella italiana F.Abarth dove ha travolto tutti con due vittorie nell'unico appuntamento al quale ha partecipato con Bvm. Giovinazzi nel terzo anno di F.3 col team Carlin (nel quale vi è entrato nel 2014) ha assaporato nella prima parte di campionato la sensazione che si prova nel stare in vetta alla classifica generale, tentando così di ripetere la scalata di Marciello del 2013. Ma nel corso della stagione è emerso sempre più Rosenqvist della Prema che ha poi portato a casa la corona lasciando a Giovinazzi la piazza d'onore.

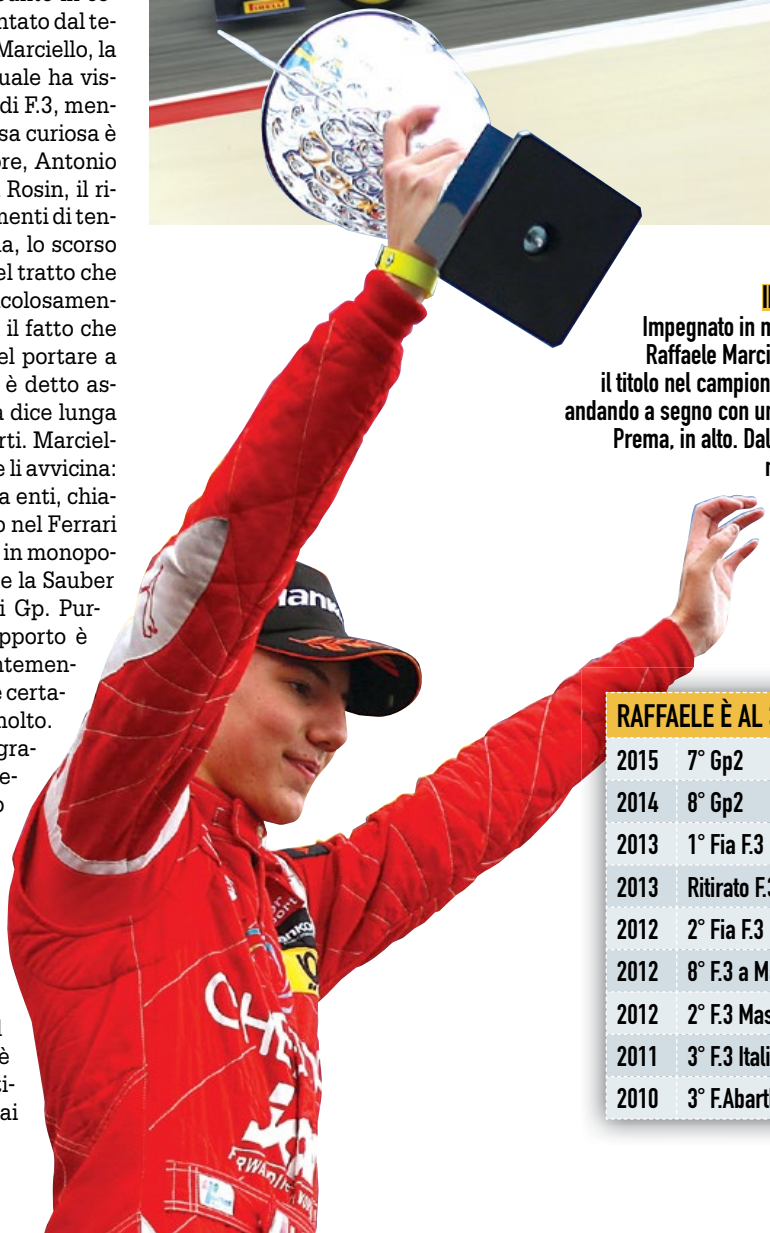
LELLO CI HA GIÀ CORSO, PER ANTONIO È LA PRIMA VOLTA

## **Prema** l'anello di congiunzione

Oltre a quel campionato del 2013, un punto in comune tra Raffaele e Antonio è rappresentato dal team Prema di Angelo e Renè Rosin. Per Marciello, la squadra veneta è stata la casa nella quale ha vissuto dal 2011 al 2013, nei suoi tre anni di F.3, mentre Giovinazzi vi mette piede ora. La cosa curiosa è che dal 2014 e fino allo scorso settembre, Antonio era l'incubo numero uno della famiglia Rosin, il rivale da battere. Ci sono anche stati momenti di tensione quando Lance Stroll, pilota Prema, lo scorso giugno ha urtato Giovinazzi a Monza nel tratto che porta verso il Curvone, volando via pericolosamente. Poi, tutto è tornato alla normalità e il fatto che oggi Rosin jr non abbia avuto dubbi nel portare a Grisignano di Zocco il pugliese, che si è detto assolutamente onorato della chiamata, la dice lunga sulla stima che intercorre tra le due parti. Marciello e Giovinazzi hanno un altro punto che li avvicina: le loro carriere sono state supportate da enti, chiamiamoli così, esterni. Raffaele è entrato nel Ferrari Driver Academy fin dai suoi primi passi in monoposto arrivando a guidare la Rossa di F.1 e la Sauber nei test e prove libere del venerdì nei Gp. Purtroppo da poche settimane questo rapporto è cessato. Anche Antonio è stato costantemente supportato da una Academy, termine certamente abusato, ma che gli assomiglia molto. Giovinazzi fin dal karting è finito nelle grazie della ricca famiglia indonesiana Gelael. Amico di Sean, il padre Ricardo lo ha voluto al fianco del figlio per aiutarlo nella sua crescita agonistica. E così, dopo il karting, Giovinazzi si è trovato una stagione pagata da Gelael nella Formula Pilota China del 2012, condivisa con Sean. Insieme sono poi saliti nel Fia F.3 come compagni di squadra nel team Double R nel 2013 e Carlin nel 2014. L'amicizia tra Antonio e Sean si è cementata, al di là del rapporto lavorativo, tanto che i due si considerano ormai





**MARCIELLO IN BALLO DAL 2010**

**Impegnato in monoposto dal 2010 Raffaele Marciello ha conquistato il titolo nel campionato Fia F.3 nel 2013 andando a segno con una monoposto della Prema, in alto. Dal 2014 corre in Gp2: nel 2015 ha guidato per Trident**

| RAFFAELE È AL 3° ANNO GP2 | | |
|---|---|---|
| 2015 | 7° Gp2 | |
| 2014 | 8° Gp2 | |
| 2013 | 1° Fia F.3 | 13 vittorie |
| 2013 | Ritirato F.3 a Macao | |
| 2012 | 2° Fia F.3 | 7 vittorie |
| 2012 | 8° F.3 a Macao | |
| 2012 | 2° F.3 Masters Zandvoort | |
| 2011 | 3° F.3 Italia | 2 vittorie |
| 2010 | 3° F.Abarth | 2 vittorie |

fratelli e l'italiano è di casa a Giakarta. Lo scorso anno, Sean è passato in World Series Renault e doveva esserci anche Antonio, poi le cose sono cambiate con Carlin e Volkswagen che lo volevano ancora in F.3 così Ricardo non si è fatto problemi nel finanziare Giovinazzi nel suo terzo anno nella serie cadetta, anche se lontano da Sean. Che ora correrà in Gp2 con Campos e dopo la delusione Audi, Gelael è tornato in gioco supportando Antonio nel passaggio in Prema Gp2. Una bellissima e unica storia, non c'è che dire.

APPROCCI OPPOSTI NEL LORO MODO DI VIVERE LE CORSE

## Due **talenti** dal carattere diverso

Per quanto riguarda il carattere, i due ragazzi sono piuttosto distanti. Marciello è un pilota che si è costruito nel tempo benché subito velocissimo nel suo primo anno in monoposto nella F.Abarth con JD Motorsport. L'ex pupillo Fda è infatti dotato di un innato talento, ma lo ha spesso alternato con momenti bui conditi da errori a volte anche banali. La stagione 2013 nel Fia F.3 sembrava aver ripulito Marciello da sciocchezze varie anche grazie al gran lavoro del team Prema, ma in Gp2 prima con Racing Engineering (unica sua squadra non italiana) e Trident, questo aspetto di tanto in tanto ha rifatto capolino. Ci sono state anche situazioni contraddittorie con Luca Baldisserri, suo mentore, che in una occasione l'anno passato, via twitter, non aveva mancato di sottolineare alcuni aspetti negativi del ragazzo. Quasi un anticipo di quanto verificatosi dopo pochi mesi. I risultati non incoraggianti in Gp2, qualche lamentela di troppo, hanno alla fine portato alla rottura definitiva con la Fda e Maurizio Arrivabene.



Giovinazzi è l'esempio del politcally correct, un temperamento assolutamente british nonostante nelle sue vene scorra sangue pugliese. Sarà che ha sempre lavorato lontano dall'Italia, rimane il fatto che è impossibile sentirlo lamentarsi del team, se un avversario si è mal comportato con lui non ne fa una ragione di stato, così come quando la direzione di gara di Macao lo ha ingiustamente penalizzato togliendolo di fatto dalla possibilità di giocarsi la vittoria nella finalissima. Tonio è un talento assoluto, pulito nella guida, attento nella lettura dei set-up, riflessivo, e va assolutamente valorizzato. Giovinazzi è anche un ottimo interprete dei social media e con la stampa sa perfettamente come agire e comportarsi. Non per niente gli uomini Audi ne avevano elogiato ogni caratteristica, salvo poi vedersi costretti a lasciarlo al suo destino. Marciello e Giovinazzi dunque, due talenti che l'Italia non può permettersi di vedere sprecati anche se soltanto qualche settimana fa tutto pareva perso per loro. Ora mano ai cronometri. L'ultimo giudizio, inappellabile, spetta al ticchettio delle lancette. ●

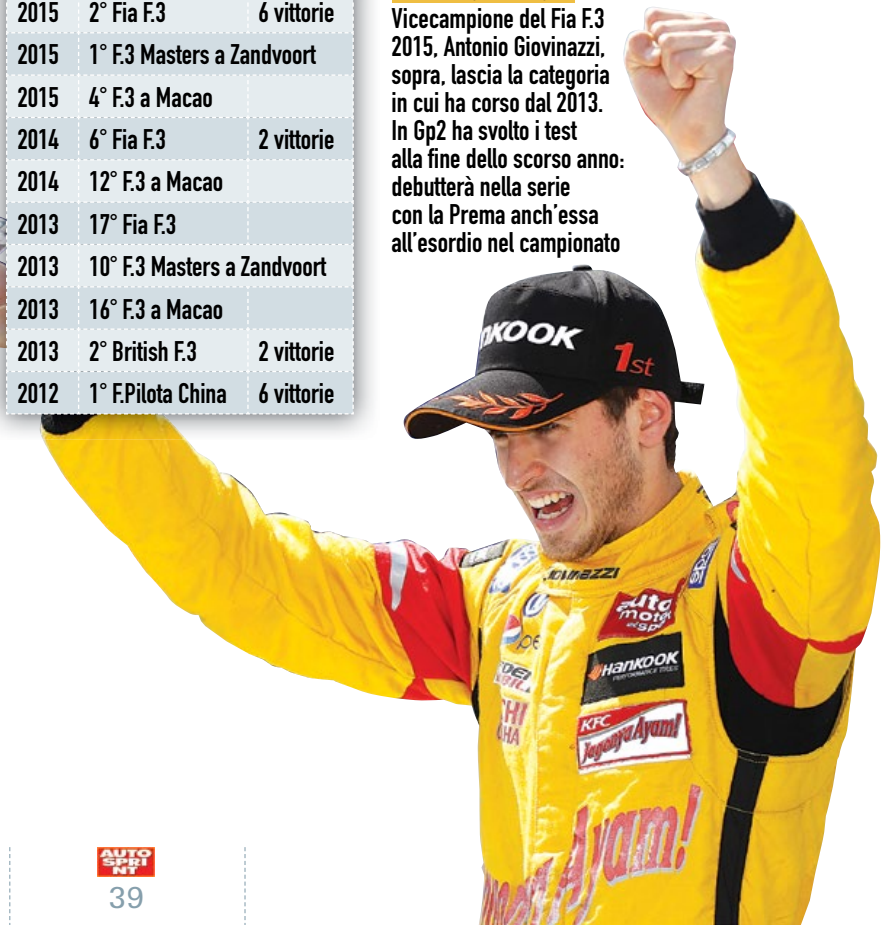




| PER ANTONIO TANTA F.3 | | |
|---|---|---|
| 2015 | 2° Fia F.3 | 6 vittorie |
| 2015 | 1° F.3 Masters a Zandvoort | |
| 2015 | 4° F.3 a Macao | |
| 2014 | 6° Fia F.3 | 2 vittorie |
| 2014 | 12° F.3 a Macao | |
| 2013 | 17° Fia F.3 | |
| 2013 | 10° F.3 Masters a Zandvoort | |
| 2013 | 16° F.3 a Macao | |
| 2013 | 2° British F.3 | 2 vittorie |
| 2012 | 1° F.Pilota China | 6 vittorie |

**GIOVINAZZI PRIMA VOLTA IN GP2**

**Vicecampione del Fia F.3 2015, Antonio Giovinazzi, sopra, lascia la categoria in cui ha corso dal 2013. In Gp2 ha svolto i test alla fine dello scorso anno: debutterà nella serie con la Prema anch'essa all'esordio nel campionato**






# Ogier

## TERZA VITTORIA CONSECUTIVA AL "MONTE" PER IL TRE VOLTE CAMPIONE DEL MONDO AL 33ESIMO SUCCESSO. NEMMENO UN MEEKE INDIAVOLATO GLI GUASTA LA FESTA

di Marco Giordo
foto Bettiol




rallysprint

**MONTECARLO** - *«Dommage. Peccato per il ritiro di Meeke. Sarebbe stato meglio se avesse continuato, perché la nostra è stata una battaglia molto eccitante. Gli faccio i complimenti per la sua bella gara. Ora per me inizia un altro rally, devo solo pensare ad arrivare»*. Nelle parole di Sébastien Ogier dopo la dodicesima prova speciale del Rally di Montecarlo, la St.Leger-Les Melezes, c'è l'essenza di questa 84esima edizione della gara che ha aperto la stagione iridata e che ha sancito il terzo successo consecutivo di Ogier e Ingrassia. Più che il Panzer Team Volkswagen, stavolta è stato il tre volte campione del mondo a sbancare la roulette monegasca, con una gara

# dice 33

## AL TRAGUARDO

1 **Ogier-Ingrassia**
Vw Polo R
3.49'53"2

2 **Mikkelsen-Jaeger**
Vw Polo R
a 1'54"5

3 **Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20
a 3'17"9

La classifica completa è riportata a pag. 78

davvero da incorniciare, nella quale non ha commesso il minimo errore. Le strade di casa, nel dipartimento delle Hautes Alpes, e in particolare la prova speciale di Les Costes che passa davanti a casa sua a Forest St Julien, dove in due passaggi ha rifilato ben 18" a Meeke, hanno indubbiamente aiutato il pilota transalpino. Ma poche altre volte s'è visto sull'asfalto una sicurezza nella guida, una determinazione così evidenti da parte di Ogier. Che in questa edizione della prova monegasca ha dovuto correre sempre all'attacco nella prima parte, per la continua pressione di Meeke e della sua Citroën. Nella lunga speciale di Lardier et Valença, dove il sabato mattina Ogier ha allungato

**CONTINUA L'ERA SEB**

**Terza vittoria a Montecarlo per Ogier (più una nel 2009, quando il "Monte" era nell'Irc) sanciscono lo strapotere del campione della Volkswagen**




su Meeke, il driver della Vw ha scaricato al massimo i 318 cavalli della Wrc della Casa di Wolfsburg, tanto che è stata rilevata in un lungo rettilineo a ben 217 kmh! Una conferma, anche, che le speciali erano quest'anno quasi sempre asciutte. Neve e verglas si sono visti davvero poco, in pratica la gara è stata quasi una corsa su asfalto, nella quale l'assetto quasi da kart messo in mostra dalla Polo è stato davvero efficace. *«Vincere a Montecarlo da sempre una forte emozione perché questa è la gara più blasonata di tutte»* diceva all'arrivo un raggiante Ogier, che si è aggiudicato anche la power stage ed ora è salito a quota 33 vittorie iridate. *«Sono felice per me e per il team Volkswagen, la vettura è stata fantastica e un grazie speciale va ai miei ricognitori, che sono stati utilissimi con le loro indicazioni».* Ovviamente felicissimo era anche il boss della squadra tedesca, Jost Capito, con l'attenzione di tutti addosso per l'appena annunciato passaggio alla McLaren. *«Questa* – ha commentato – *è una doppietta che ci fa iniziare davvero al meglio la stagione».* Alla fine contento era anche Andreas Mikkelsen, che con il secondo posto conquistato ha ottenuto il suo miglior risultato al Montecarlo. Lo scorso anno era arrivato terzo. *«Il mio obiettivo era far bene* – ha commentato all'arrivo il norvegese che era all'esordio con il suo nuovo navigatore Anders Jaeger – . *Adesso c'è la Svezia, dove proveremo a fare meglio...».*

**KRIS CE L'HA MESSA TUTTA**

**Ecco con quale grinta, sopra, Meeke ha condotto la sua Citroën Ds3 Wrc nelle prime fasi di gara, vincendo quattro prove e andando anche in testa. Poi, nell'undicesimo tratto cronometrato, una violenta toccata ha mandato ko il cambio e ha costretto lo scatenato pilota nordirlandese alla resa**

## La Ford arranca

Due fattori sono importanti in questo Montecarlo che ha aperto la stagione 2016. Il bell'esordio della Hyundai i20 Wrc New Generation e la conferma della competitività della Citroën Ds3 Wrc, che analizziamo a parte. In sordina invece le prestazioni delle Ford, con molti piloti al via con le vetture costruite da M-Sport che si sono ritirati. A cominciare dal neo acquisto Camilli, che non ha entusiasmato, per continuare con Kubica, Bertelli e Bouffier. Il rientato all'ovile Ostberg ed Evans sull'esordiente Fiesta R5 Evo hanno salvato l'onore del team di Malcolm Wilson. Vedremo se nell'imminente bagarre per la vittoria sulle nevi del Varmland le Fiesta torneranno competitive. Ostberg a Karlstad punta decisamente al bersaglio grosso ma chissà cosa ne pensano gli altri, Latvala, Mikkelsen e soprattutto sua maestà Ogier...

# **Meeke** re per una notte

## IL NORDIRLANDESE PARTE ALLA GRANDE CON LA CITROËN MA IN UNA "SPANCIATA" ROMPE IL CAMBIO ED È KAPPAÒ

**Re per una notte.** Kris Meeke è stato davvero bravo in questo Rally di Montecarlo, chiudendo in testa la prima tappa e poi tenendo sotto pressione Ogier per tre quarti di gara.

Una prestazione davvero splendida, quella del driver britannico. Che alla vigilia sapeva di potersi giocare della carte importanti... *«So che posso puntare a vincere o per lo meno al podio* – spiegava il pilota del Team Abu Dhabi dopo lo shakedown che si era aggiudicato – *perché sia la Citroën Ds3 che io siamo in piena forma»*. E così Kris è diventato un protagonista vero del Montecarlo. Poi, nel finale della terza tappa, dopo aver vinto il secondo passaggio sulla speciale da 51 km di Lardier et Valença, il dramma. Meeke è stato costretto al ritiro per problemi al cambio. *«Sono amareggiato per essermi dovuto fermare dopo tre giorni di gara vissuti così intensamente* – spiegava il driver di Dungannon - . *Nel tagliare una curva veloce, in un punto in cui ero già passato senza problemi al mattino, ho sentito un grosso colpo sotto la macchina. Con il passaggio dei concorrenti era affiorata una pietra e quella botta ha danneggiato il cambio irreparabilmente. Sono comunque contento della mia gara, una prestazione che sicuramente è un buon viatico per questa stagione»*.

A Gap si è appreso che la Citroën e il Team Abu Dhabi hanno in programma di disputare quante più gare possibile in Europa, più delle 6/7 annunciate. E con l'opzione per la trasferta in Cina, la gara tanto agognata da Yves Matton. Riguardo alla nuova C3 Wrc che esordirà nel 2017, Didier Clément ha confermato che a Satory si sta lavorando alla nuova vettura e che presto inizieranno i test con al volante Kris Meeke ed un secondo pilota da definire. Anche l'ingegner Xavier Méstélan Pinon, ora responsabile del progetto Formula E, verrà coinvolto nello sviluppo della nuova Wrc, sulla quale la casa transalpina punta molto. E chissà, c'è chi sogna un improvviso cambio di rotta nei programmi Vw, che potrebbe far tornare a Satory l'ex-enfant prodige Ogier. Sarebbe un ritorno che avrebbe davvero del clamoroso… ●







**E INTANTO MAKINEN GLI FA IL FILO...**
Tommi Makinen, a destra sopra, vorrebbe Latvala in Toyota ma il suo connazionale intende restare alla Volkswagen... Solo quarto, staccatissimo dal podio, Mads Ostberg con la ritrovata Ford Fiesta Wrc della M-Sport, in alto

NON SOCCORRE UNO SPETTATORE INVESTITO

## **Latvala** sanzionato

Nella giornata del trionfo Vw, di tutt'altro umore era Jari-Matti Latvala. Mentre si trovava al terzo posto il finlandese è uscito di strada in un tratto scivoloso dell'11esima speciale, sabato 23, danneggiando una sospensione e dovendo ancora una volta ritirarsi per un suo errore di guida. Il modo più inglorioso di iniziare la stagione, soprattutto per quel che ne è seguito. Latvala, infatti, ha urtato uno spettatore e non si è fermato per sincerarsi delle sue condizioni, infrangendo così gli articoli 40.3 e 40.4 del Regolamento Sportivo Fia-Wrc e l'articolo 12.1.1.c del Codice Sportivo Internazionale Fia. Ma soprattutto, Latvala - che aveva ammesso a fine prova al reporter televisivo Julian Porter di Wrc Tv di aver urtato uno spettatore - ha poi cambiato versione con i Commissari Sportivi, attirandosi addosso le ire del potere sportivo. Anche per questo a lui e al suo navigatore, Miika Anttila, è stata comminata una multa di 5mila euro. Ma soprattutto, a Latvala è stata inflitta una gara di sospensione dal Mondiale, pena sospesa se non infrangerà ancora l'Articolo 40...

# Hyundai piano poi sempre più forte

## L'ASSETTO TROPPO MORBIDO HA FRENATO ALL'INIZIO LA DEBUTTANTE i20 WRC 5 PORTE. POI NEUVILLE HA RECUPERATO ED HA CHIUSO TERZO

Dopo una prima fase di gara tutta in salita, le prestazioni della Hyundai i20 Wrc New Generation sono progressivamente migliorate e alla fine Neuville ha chiuso sul podio. La vettura sudcoreana era l'osservata speciale di questo Montecarlo nel quale era all'esordio ufficiale ed ha dimostrato di possedere un potenziale davvero interessante. Nella terza tappa infatti, la i20 Wrc NG s'è aggiudicata con Neuville le ultime due speciali della giornata, compresa dunque la mitica prova di Sisteron, facendo segnare addirittura una tripletta a St Leger les Melezes con Neuville, Paddon (che aveva però il vecchio modello) e Sordo. Lo spagnolo si è scatenato nella tappa finale, con tre secondi tempi consecutivi. *«All'inizio avevamo un assetto troppo morbido ed i tempi non venivano* – ha spiegato Michel Nandan, boss del team sudcoreano con sede ad Alzenau -. *La scelta era stata fatta dopo i test, in previsione di un Montecarlo con più ghiaccio e neve. Appena abbiamo indurito il set up le prestazioni sono progredite ed i tempi sono decisamente migliorati, dimostrando che siamo sulla strada giusta. Ora effettueremo una nuova serie di test in Svezia sulla neve prima della gara scandinava, mentre sulla terra avremo meno problemi perché la vettura è stata sviluppata su quel fondo. Effettueremo però una serie di test in altitudine in vista del Messico, che come sappiamo è ricco di speciali che si corrono ad alta quota. Nel frattempo ad Alzenau stiamo lavorando anche sulla nuova Wrc per il 2017, che avrà come base ancora la i20»*. Tra i piloti Neuville è apparso di buon umore, anche per il podio ottenuto alla fine. *«Abbiamo dimostrato che il potenziale c'è e che ci rimane ancora da lavorare per affinare la nuova i20* - ha detto il pilota belga -. *Sono contento di aver regalato il primo scratch alla New Generation ed anche questo terzo posto finale, che ci fa iniziare bene la stagione»*. Anche Sordo alla fine era su di giri. *«Nel finale di gara mi sono divertito* – ha commentato lo spagnolo – *la vettura infatti andava bene e i tempi sono venuti. Peccato aver perso la power stage, volevo vincerla»*. ●




**ORA C'È FIDUCIA NEL TEAM COREANO**

**Una bella intraversata sul ghiaccio di Neuville con la nuova Hyundai i20 Wrc a 5 porte che dopo un inizio balbettante ha vinto due prove ed ha portato il belga sul podio**

## MAKINEN VUOLE UN TOP DRIVER E DOPO MEEKE E LATVALA HA CONTATTATO ANCHE OGIER

# Campagna acquisti **Toyota**

*«Non è nei miei progetti futuri correre per la Toyota* – s'affannava a spiegare Jari-Matti Latvala alla vigilia del Rally di Montecarlo, dove è stato visto a colloquio con Tommi Makinen - . *È un progetto che parte da zero e non mi sembra il caso di lasciare il team campione del mondo per una squadra che deve ancora decollare»*. E a proposito del progetto Wrc Toyota Gazoo Racing, il 4 volte iridato Tommi Makinen ora capo del progetto, era a Montecarlo insieme ad una delegazione della Casa giapponese, composta da ben 17 persone. L'ex campione finlandese è apparso in piena forma ed ha spiegato quale è al momento lo stato dell'arte del suo progetto. *«I nostri tecnici* – ha detto - *stanno lavorando alla nuova Wrc nella sede della Tommi Makinen Racing, a Puuppola ed il prototipo inizierà a girare a marzo. Avrà un nuovo motore, realizzato a Colonia dal Tmg, più potente di quello visto finora sul prototipo Yaris. Per i piloti abbiamo un accordo con Hirvonen, che sarà uno dei nostri tester, e stiamo anche cercando un top driver. Ho parlato anche con Ogier, che però mi ha fatto sapere d'essere sotto contratto sino a fine 2017 con la Volkswagen. Per il resto, l'area destinata ad edificare la nuova factory di supporto a quella di Puuppola potrebbe non essere vicino all'aeroporto di Jyvaskyla ma un'altra, nei dintorni del capoluogo del Keski Suomi, per la quale stiamo definendo l'acquisto. Insomma, stiamo continuando a lavorare e procediamo nel nostro programma passo dopo passo»*.








# Volkswagen in fermento

## DOPO CAPITO ANCHE IL PROGETTISTA DELLA POLO WRC, DEMAISON, SAREBBE IN PARTENZA. CHE SUCCEDE IN VW?

**Un rumor** girava con insistenza al service park di Gap, quello secondo il quale Francois-Xavier Demaison, l'ingegnere capo del team tedesco, il "padre" del progetto Polo Wrc, seguirebbe il suo boss Jost Capito alla McLaren! Per ora si tratta di una voce, quello che però è certo è che lo scandalo dieselgate comincia a far sentire i suoi effetti anche sui programmi sportivi della casa teutonica, il cui futuro nei rally è legato all'esito di un'importante riunione che si svolgerà a Wolfsburg a metà febbraio. In quell'occasione si deciderà infatti il futuro agonistico, incluso quello della stagione rallistica 2017. Un altro rumor, rivelatosi poi infondato, diceva che sarebbe stato Luis Moya il sostituto di Capito. Niente di più falso, in Vw stanno cercando un manager tedesco che abbia già esperienza nei rally. Intanto, Jost Capito ha spiegato quale sarà il suo futuro professionale. *«Continuerò in questa prima parte della stagione a guidare la Vw Motorsport nei rally. Quando sarà il momento ed il mio successore sarà stato designato, andrò in McLaren. Ho un accordo molto aperto con Ron Dennis, che conosco bene sin dal '93. Per me sarà una bella sfida, torno in F.1 nella squadra più prestigiosa insieme alla Ferrari».* ●






**SECONDE GUIDE IN GRAN SPOLVERO**
Andreas Mikkelsen, sotto, ha concluso secondo alle spalle di capitan Ogier. E Stephane Lefebvre, a sinistra, ha finito quinto con la Citroën Wrc



# Giovani italiani di belle speranze

## FABIO ANDOLFI E DAMIANO DE TOMMASO HANNO DEBUTTATO ALLA GRANDE AL "MONTE" CON LE PEUGEOT 208 DELL'ACI TEAM ITALIA

*«Furia ha staccato un tempone, ma anche Damiano ha fatto davvero bene».* È un Claudio Bortoletto su di giri, quello visto in azione in questo Montecarlo dove "Furia" Andolfi e Damiano De Tommaso, i giovanotti di Aci Team Italia al loro esordio nella prova monegasca, hanno stupito tutti, con prestazioni davvero splendide e un grande risultato di squadra: il ligure ha chiuso 23esimo assoluto, seguito da De Tommaso 24esimo! *«Abbiamo dimostrato di esserci* – ha detto Bortoletto alla fine – *grazie alle prestazioni velocistiche impressionanti fornite da entrambi i nostri ragazzi. La competitività loro e delle Peugeot 208 R2 di Romeo Ferraris è evidente. Sottolineo ancora: entrambi gli equipaggi erano all'esordio in una gara difficile e complicata come questa. Le classiche trappole del Montecarlo ci hanno penalizzato soprattutto sabato mattina, visto che i ragazzi erano alla loro prima esperienza sul verglas. Abbiamo inoltre scoperto nell'ultima assistenza che la causa dei problemi di accensione della vettura di Andolfi era un sensore dell'olio. Il mega tempo di Andolfi sulla prova lunga; l'aver stravinto Sisteron con i nostri due equipaggi ed i bei tempi segnati nella tappa finale sono risultati che ci riempiono d'orgoglio. Ora cercheremo di farci trovare in piena forma a maggio in Portogallo».*

Fabio "Furia" Andolfi dal canto suo era contento ma un po' rammaricato per i problemi patiti sabato mattina. *«È andata bene, sono rinfrancato e mi sono riscattato con i tempi fatti segnare sabato pomeriggio e domenica. Peccato per tutto quel tempo perso sabato mattina, quando ho pizzicato una gomma e ho dovuto cambiarla in prova. Alla fine mi sono ripreso il terzo posto di Wrc3 alle spalle di Veiby e Berfa. Ringrazio il mio ricognitore Michele Gregis e Terenzio Testoni, che sono stati prodighi di consigli, ed anche il mio nuovo navigatore Manuel Fenoli, anche lui al suo primo Montecarlo».*

Infine Damiano De Tommaso. *«Aver concluso questa gara difficilissima mi rende davvero felice. Ho avuto un buon feeling con la vettura ma devo ammettere che è stata davvero dura, soprattutto in speciali complicate come Sisteron. Peccato per il tempo perso sabato mattina dietro al greco Athanassoulas per 25 km».*

**WRC3**
Classifica: 1. Veiby 25 punti; 2. Berfa 18; 3. Andolfi 25; 4. De Tommaso 12; 7. Brazzoli 8









# Rossetti squalificato!

## CONCLUDE SECONDO E FA SUO IL TROFEO CLIO R3T EUROPEO, POI LA DOCCIA FREDDA: TURBO IRREGOLARE

**Doccia fredda** per Luca Rossetti, che si era aggiudicato la finale del Renault Clio R3T European Trophy. Il 40enne pilota friulano, in gara con una vettura della DP Autosport, aveva chiuso alle spalle dello svizzero Burri ma grazie ai punti conquistati aveva chiuso in testa il monomarca rally europeo della Casa francese con 262 punti contro i 254 di Burri e i 237 di Vaillant.
Rossetti aveva quindi staccato il biglietto per partecipare a sei gare del mondiale al volante di una Clio R3T ufficiale. Alla fine però, alla vettura del friulano è stato riscontrata in verifica un'irregolarità al turbo. Sarà quindi lo svizzero Burri il pilota della Renault nel Mondiale.

*«Sono veramente dispiaciuto* - ha dichiarato Rossetti – *soprattutto dopo aver ricevuto tanti complimenti. Purtroppo sono stato escluso per una non conformità del turbo che gli stessi tecnici della Fia e della Renault hanno stabilito essere ininfluente a livello di prestazioni. Sono stato escluso infatti senza ammende, previste in caso di irregolarità che creano ingiusto vantaggio. Il motore e la turbina in sede di verifica, qui a Montecarlo, presentavano ancora la piombatura Renault applicata in verifica al Rally Alpi Orientali, quando il motore era stato spedito in Francia e messo al banco, risultando regolare come potenza e coppia erogata».*



foto TORCHIO

**FRECCE TRICOLORI**
Felice Re e Mara Bariani, sopra, 20esimi assoluti con una Ds3 Wrc e primi degli equipaggi italiani nonostante questa uscita di strada. In alto a destra Rossetti, vincitore del Trofeo Clio Europeo poi squalificato. Sotto, il siciliano Calì, in gara con una Fabia S2000. A fianco De Tommaso, 24esimo assoluto e subito alle spalle del suo compagno di squadra nell'Aci Team Italia Andolfi, in alto a sinistra



### L'IMPRENDITORE CHE HA DETTO NO ALLA MAFIA

## Calì vede l'arrivo

Nella pattuglia degli italiani in gara al "Monte" c'era anche Gianluca Calì, con la Skoda Fabia S2000 della PA Racing. Il 42enne imprenditore siciliano che non si è piegato al pizzo, viaggia sotto scorta ed è stato recentemente ospite nella trasmissione Rai Uno Mattina, è da sempre un grande appassionato di corse. *«Era il mio quarto Rally di Montecarlo, una gara che mi piace, nella quale ho fatto segnare il 15° tempo assoluto nella power stage due anni fa al volante di una Citroën C2 R2, prestazione di cui sono particolarmente orgoglioso. Ero all'esordio assoluto con la Skoda Fabia, ho preso man mano confidenza con la vettura ed alla fine ho trovato il feeling giusto, divertendomi anche, specie a Sisteron. Dall'inizio alla fine ho corso con sole 4 gomme chiodate più due di scorta e devo dire che in una prova ho subito una foratura strana: c'erano dei chiodi sulla strada... Mi auguro che sia stato solo un caso, non vorrei che qualcuno avesse approfittato dell'occasione per sabotarmi».* Calì ha chiuso il suo Montecarlo 53esimo.

**TEMPESTINI CI PROVA**
Una gara di apprendistato quella di Simone Tempestini con la Ford Fiesta R5 nel Wrc2. Non erano queste le condizioni preferite dal veneto che ha fatto segnare in alcune speciali il 5° e il 6° tempo di categoria. Ora Tempesta Junior, che ha chiuso nono nel Wrc2, sarà al via nell'Europeo in Lituania e poi nel mondiale in Svezia.

**GECCHELE IMPROVVISA**
Tiziano Gecchele e Mauro Peruzzi si sono ritirati nella terza tappa per problemi all'alternatore. Quella dei due 60enni vicentini è stata una gara tutta particolare, nella quale sono arrivati a Gap all'ultimo ed hanno preso il via sulla Fabia S2000 senza aver fatto le ricognizioni...

**RE ESCE A LES COSTES**
Alla fine è stato il migliore degli italiani, chiudendo la gara 20esimo assoluto al volante di una Citroën Ds3 Wrc. Re ha compromessa la sua corsa con un'uscita di strada a Les Costes.

**BRAZZOLI**
Per il 50enne driver di Saluzzo una gara positiva, chiusa al settimo posto nel Wrc3 all'esordio sulla Peugeot 208 R2. *«Abbiamo fatto segnare qualche tempo interessante. Peccato per i 6' che ci è costata una foratura e per il tempo perso dietro al francese Fabre».*

**VILLA DELUSO**
Il 47enne di Albenga era soddisfatto della sua gara, chiusa in 27esima posizione su una Peugeot 208 R5 T16 e navigato dall'esperto Michele Ferrara. *«Abbiamo sbagliato la scelta delle gomme a Sisteron, perdendo due minuti, altrimenti avremo chiuso meglio in classifica la nostra gara».*

**BLANC KO ALLA FINE**
Jean Paul Palmero (Suzuki Swift) si è ritirato nella quinta speciale per un'uscita di strada. Ritiro anche per Covi (Peugeot 208 T16) nel decimo crono (St. Legere Melezes), mentre Marco Blanc, navigato da Danilo Fappani (Peugeot 208 R2), si è fermato nelle battute finali per problemi al cambio.



**BERTELLI RECRIMINA**
Lorenzo Bertelli voleva fare di più in questo Montecarlo, ma ha dovuto fermarsi quasi subito: *«Giovedì - spiega - ho finito 14esimo. Poi, venerdì mattina, la vettura saltava da tutte le parti, non stava in strada. Dopo averla messa a posto siamo ripartititi nel pomeriggio ma siamo usciti a Corps dopo 9 km, rompendo il supporto motore: ci siamo dovuti ritirare, peccato. Il feeling con Simone Scattolin è stato subito ottimo, ora ci prepariamo bene per la Svezia»*



Kubica è uscito presto con la Fiesta Brc.
Al centro, Evans di traverso sulla Fiesta R5 Evo.
In basso Brazzoli-Barone, 46esimi assoluti

## Così al traguardo

Gara 1 del Mondiale Piloti e Costruttori
Montecarlo (Mc), 21-24 gennaio 2016

| | EQUIPAGGIO | VETTURA | NAZ. | TEMPO |
|---|---|---|---|---|
| 1° | **Ogier-Ingrassia** | Vw Polo R Wrc | F-F | **in 3.49'53"1** |
| 2° | **Mikkelsen-Jaeger** | Vw Polo R Wrc | N-N | **a 1'54"5** |
| 3° | **Neuville-Gilsoul** | Hyundai i20 Wrc | B-B | **a 3'17"9** |
| 4° | **Østberg-Floene** | Ford Fiesta Rs Wrc | N-N | **a 4'47"7** |
| 5° | **Lefebvre-Moreau** | Citroën Ds3 Wrc | F-F | **a 7'35"6** |
| 6° | **Sordo-Martí** | Hyundai i20 Wrc | E-E | **a 10'35"5** |
| 7° | **Tanak-Molder** | Ford Fiesta Rs Wrc | EST-EST | **a 11'39"9** |
| 8° | **Evans-Parry** | Ford Fiesta R5 | GB-GB | **a 18'30"8** |
| 9° | **Lappi-Ferm** | Skoda Fabia R5 | FIN-FIN | **a 20'41"** |
| 10° | **Kremer-Winklhofer** | Skoda Fabia R5 | D-D | **a 20'43"9** |

Le classifiche complete sono riportate a pagine 78

**PROVE SPECIALI VINTE:** **Ogier** 8 su 16, **Meeke** 4, **Neuville** e **Mikkelsen** 2.

**RALLY LEADER:** **Ogier** ps 1, **Meeke** da ps 2 a ps 4, **Ogier** da ps 5 a ps 6, **Meeke** ps 7, **Ogier** da ps 8 a ps 16.

**I PRINCIPALI RITIRI:** **Kubica** (uscita di strada) ps 3, **Camilli** (uscita di strada) ps 6, **Bertelli** (uscita di strada) ps 6, **Latvala** (uscita di strada) ps 11, **Meeke** (cambio) ps 11, **Bouffier** (uscita di strada) ps 13.

**POWER STAGE:** 1. **Ogier** in 8'09"6; 2. **Sordo** a 1"4; 3. **Mikkelsen** a 5"9.

## Mondiale Piloti

| POWER STAGE<br>1° = 3 punti<br>2° = 2 punti<br>3° = 1 punti | | MONTECARLO 21-24/1 | SVEZIA 11-14/2 | MESSICO 3-6/3 | ARGENTINA 21-24/4 | PORTOGALLO 19-22/5 | SARDEGNA 9-12/6 | POLONIA 30/6-3/7 | FINLANDIA 28-31/7 | GERMANIA 18-21/8 | CINA 8-11/9 | CORSICA 29/9-2/10 | SPAGNA 13-16/10 | GALLES 27-30/10 | AUSTRALIA 17-20/11 | TOTALE PUNTI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° | **Ogier** | 25+3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **28** |
| 2° | **Mikkelsen** | 18+1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **19** |
| 3° | **Neuville** | 15 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **15** |
| 4° | **Ostberg** | 12 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **12** |
| 5° | **Lefebvre** | 10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **10** |
| | **Sordo** | 8+2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **10** |
| 7° | **Tanak** | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **6** |
| 8° | **Evans** | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **4** |
| 9° | **Lappi** | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **2** |
| 10° | **Kremer** | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **1** |

## Mondiale Costruttori

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° | **Volkswagen** | 25 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **25** |
| 2° | **Hyundai** | 25 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **25** |
| 3° | **Vw II** | 18 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **198** |
| 4° | **M-Sport** | 12 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | **12** |

1° = 25 punti - 2° = 18 punti - 3° = 15 punti - 4° = 12 punti - 5° = 10 punti - 6° = 8 punti - 7° = 6 punti - 8° = 4 punti - 9° = 2 punti - 10° = 1 punto

### SPETTATORI IN CALO, EFFETTO LOEB?

## Dov'è andato il **pubblico**?

L'assenza di Sébastien Loeb si è fatta sentire. E quest'anno non s'è visto il pubblico delle grandi occasioni. Basti pensare che stavolta c'era ancora qualche posto letto libero vicino Gap, mentre lo scorso anno bisognava spostarsi di oltre 40 km per trovare una sistemazione in hotel, visto che anche a Sisteron c'era il tutto esaurito. La scelta poi di far disputare lo shakedown il mercoledì pomeriggio a Gap e di presentare la gara il giovedì nel Principato di Monaco, a circa 300 km di distanza, ha costretto piloti ed addetti ai lavori ad un vero tour de force, visto che poi giovedì sera i piloti sono tornati al parco assistenza intorno alla mezzanotte. Sarebbe stato più opportuno far disputare lo shakedown a Sospel o nei dintorni di Montecarlo e poi, dopo la partenza, salire verso le Alpi. Ma "c'est l'argent qui fait la guerre" ed i soldi di Gap fanno sempre molto comodo all'Ac Monaco.





# **Kubica** fine di un sogno

## IL "MONTE" CONCLUSO CON UN'USCITA POTREBBE ESSERE L'ULTIMO RALLY IRIDATO PRIMA DEL RITORNO IN PISTA

**C'era curiosità** intorno a Robert Kubica per l'avvio della collaborazione con l'italiana Brc e perché si intuiva che il programma del 31enne polacco fosse in salita. E la conferma la si è avuta già alla vigilia, quando si è appreso che la compagnia petrolifera Lotos ha recentemente cambiato i vertici, che non hanno ancora rinnovato la partnership con il driver di Cracovia per il suo programma rally. Kubica risulta iscritto in Svezia ma deciderà solo last minute se correre o no, visto che i soldi al momento scarseggiano. Per il resto, Robert è stato stavolta davvero sfortunato. Dopo un buon inizio il giovedì sera, quando ha chiuso ottavo, è uscito a bassa velocità su un tratto ghiacciato, picchiando in quella che potrebbe essere stata la sua ultima gara nel Mondiale 2016. Vista l'impossibilità di allestire un programma importante nei rally, Kubica stavolta sta seriamente pensando di cambiare e tornare alla pista. ●




# **Evans** vola con l'R5 Evo

## IL GALLESE DOMINA CON LA VERSIONE AGGIORNATA DELLA FIESTA M-SPORT. KREMER SECONDO A OLTRE 2'

**MONTECARLO** - La prima prova del mondiale Wrc2 è stata vinta da Elfyn Evans al volante della esordiente Ford Fiesta R5 Evo preparata dalla M-Sport. *«Questa è per me davvero una grande soddisfazione* – ha dichiarato felice all'arrivo il pilota gallese – *perché vincere a Montecarlo regala un'emozione molto speciale. Dopo un inizio alquanto combattuto, sono riuscito ad allungare sui miei avversari e ad amministrare nelle battute finali, ottenendo questo splendido successo. Ora andiamo in Svezia con un certo ottimismo».*
Alle spalle del pilota ufficiale M-Sport hanno chiuso il tedesco Kremer ed il campione Junior in carica Quentin Gilbert, rivelazione della corsa. Quarto si è classificato Giordano, seguito da Bonato e sesto ha concluso lo spagnolo Suarez, due volte sesto assoluto nella prova innevata di St Leger Les Melezes. ●

### WRC2

**Classifica:** 1. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) in 4.08'23"9; 2. Kremer-Winkhlofer (Skoda Fabia R5) a 2'13"1; 3. Gilbert-Jamoul a 2'34"2; 4. Giordano-Sarreaud a 6'32"6; 5. Bonato-Giraudet a 11'45"7; 6. Suarez-Carreras (Peugeot 208 T16) a 18'18"3; 9. Tempestini-Chiarcossi (Ford Fiesta R5) a 42'34"8 (tutti gli altri su Citroën Ds3R5).
**Campionato:** 1. Evans 25 punti, 2. Kremer 18, 3. Gilbert 15, 4. Giordano 12, 5. Bonato 10, 9. Tempestini 2.

**PENALITÀ**
A Montecarlo la Fia ha chiarito che l'annunciata penalità di 1 ora per ogni speciale non disputata verrà applicata solo nel campionato Asia Pacifico! Nel Wrc resta in vigore la regola dei 7' di penalità per ogni speciale non disputata, che diventano 10' se si tratta dell'ultima prova di tappa.

**RICOGNITORI**
A verificare le note di Ogier c'era Simon Jean Joseph, mentre a seguire quelle di Latvala c'era Toni Gardemeister. Neuville si è nuovamente affidato a Thiry, mentre Sordo è stato coadiuvato da Garcia Ojeda e Hayden Paddon da Piero Liatti e Fabrizia Pons. Stephen Nhitford ha seguito Meeke, Basso e Granai hanno controllato le note di Bertelli, PG Andersson quelle di Mads Ostberg, mentre per Robert Kubica c'erano Simone Campedelli e Pavlo Cherepin.

**MONDIALE A MEDIASET**
Mediaset Premium ha acquistato i diritti tv del Mondiale 2016 per l'Italia, trasmettendo in diretta la power stage di domenica con il commento di Claudia Peroni e Andrea Nicoli.
Il Promoter ha reso noto l'elenco degli accordi televisivi stipulati in tutto il pianeta: saranno oltre 150 le emittenti in cui andranno in onda quest'anno le immagini del Mondiale.

**SORDO CAMBIA NOTE**
A Montecarlo Dani Sordo ha utilizzato un nuovo sistema di note, in base al quale il definisce meglio l'angolo delle varie curve delle singole prove speciali. Il pilota di Santander sta poi studiando con Marc Martì un sistema ancor più completo.

**CORSICA PRONTA**
La Corsica si prepara ad ospitare di nuovo il Mondiale e studia una nuova location per il parco assistenza, vicino a Bastia. Si parla di un percorso che coinvolgerà come lo scorso anno tutta l'isola. Un vero e proprio Tour de Corse, con partenza da Ajaccio, seconda tappa a Bastia e giornata finale con partenza a Porto Vecchio e arrivo ad Ajaccio.

# Quella "sporca" dozzina

## DODICI VITTORIE ALLA DAKAR! UN RECORD. STEPHANE PETERHANSEL SVELA COME HA FATTO A CENTRARE L'ULTIMO SIGILLO, IL PIÙ DIFFICILE, CON LA PEUGEOT 2 RUOTE MOTRICI

di Elisabetta Caracciolo
foto Getty Images



**Mai come oggi** "Mister Dakar". Mai come oggi questo pilota, completo, competente, esperto e grande professionista, merita questo appellativo. A 50 anni – compiuti ad agosto 2015 – Stephane Peterhansel ha posto il suo dodicesimo sigillo sulla gara più famosa, e più dura, del pianeta: la Dakar appunto.
Sei successi in moto – nel 1991, nel 1992 alla Parigi-Città del Capo, nel 1993, e poi nel 1995, nel 1997 e nel 1998 – sempre in sella a una Yamaha. Poi la sua nuova carriera, sulle quattro ruote. Un talento naturale, che in pochissimo tempo gli ha permesso di andare veloce in auto così come già andava in moto. La prima vittoria nel 2004, al volante di una Mitsubishi, sei anni dopo l'ultimo successo in moto. E il bis l'anno seguente, sempre con la Mitsu. Nel 2007, nell'ultima edizione africana della Dakar, "Peter" vince ancora, lascia la sua firma, saluta in questo modo quella terra che tanto ha fatto per la sua carriera. Poi la gara si trasferisce in Sudamerica e nel 2012 e 2013 lui si conferma, questa volta al volante delle Mini All4 del team XRaid.

> QUAL È IL MIO SEGRETO? PRESERVARE LA MACCHINA. E RIDURRE LO STRESS
> STHEPANE PETERHANSEL

*«Ogni volta che vinco una Dakar* - esordisce Peterhansel - *mi chiedono dove trovo la motivazione per vincerne un'altra. La decima e poi un'undicesima, ora la dodicesima. Tanti mi chiedono anche che cos'ho di diverso dagli altri piloti. Non lo so, o forse sì, lo so».*

**- È un fiume in piena "Peter", parla di getto. Cosa che non accade spesso, calcolatore e riservato**


TOTAL

**com è in tutto quello che fa. Ha voglia di raccontare questa gara, la sua tattica, i suoi pensieri.**

*«La prima volta che ho vinto in moto, esattamente 25 anni fa, forse* - sbotta - *non lo sapevo. Oggi sì. Mi vien da dire che il mio "segreto", forse, è avere una buona dose di self-control quando sono al volante. Forse perché so quando c'è bisogno di ridurre la velocità o di non affaticare la vettura. A volte devi conoscere la strategia giusta, a volte devi sapere ridurre lo stress... E io so farlo».*

**- Decisiva per la sua dodicesima vittoria è stata la decima tappa, come lui stesso sottolinea.**

*«La chiave di questa vittoria è solo una: la speciale di Fiambalà. Ero secondo in classifica e ho tirato come un pazzo per portarmi in testa. Dopo di allora, grazie al vantaggio che avevo preso, è stato facile gestire».*

**- "Facile" dopo, una volta presa la testa della classifica, perché prima invece...**

*«Cercavamo di trovare un buon ritmo, di fare delle belle performances, ma certo non era facile. E nella seconda settimana, quella che aspettavamo per andare all'attacco, le cose non erano partite nel migliore dei modi. Nella speciale Belen-Belen ci eravamo insabbiati due volte. Nella tappa del giorno precedente, Salta-Belen, sul misto pista-deserto, avevamo bucato nella prima parte della speciale ma avevamo recuperato bene nella seconda parte. Questo recupero ci aveva già dato l'idea di quello che eravamo capaci di fare nel fuoripista: alla mattina avevamo perso circa sei minuti e nel pomeriggio li avevamo recuperati. Per noi era importante in quel momento sentirci sicuri, fidarci della nostra prestazione. Nella Belen-Belen, per un mio errore, ci siamo insabbiati. Poi però, nella tappa successiva, Fiambalà, siamo letteralmente "esplosi", nel senso di passare all'attacco e battere tutti».*

**- Tattica assolutamente inusuale per il freddo calcolatore che è Stephane Peterhansel...**

*«È molto raro per me, attaccare così platealmente, è vero. Le giornate in cui io tiro fuori il cento per cento di me stesso sono davvero rare. Anche quando correvo in moto, era la stessa cosa. In auto è ancora più difficile: ma tu raddoppi, non pensi più a nulla se non a sfruttare al massimo tutto quello che la vettura è in grado di darti. La tattica è semplice: o vai forte o rompi. Vado a memoria ma credo che l'ultima volta sia stata nel 2012, quando poi ho vinto, andando all'attacco come un pazzo in una parte di speciale. Poi basta non l'ho più fatto. Fino a Fiambalà».*

**- In una speciale che era cominciata male, e non solo per Peterhansel. Partito diciottesimo dietro moto, auto e un camion – nella famosa partenza mescolata della Super Fiambalà – il campionissimo si era perso, come era capitato più o meno a tutti...**

*«Dopo soli 30 chilometri ci eravamo perduti e abbiamo lasciato per strada la bellezza di 10, forse 15, minuti. Così ho calcolato che avevamo già sette minuti di ritardo su Carlos Sainz e a quel punto mi sono detto:* "venti minuti di ritardo sono troppi, stiamo perdendo tutto, dobbiamo tentare qualcosa, adesso". E, usando un'immagine prettamente francese,




**LA ZAMPATA DEL LEONE**
Con una seconda parte di gara tutta all'attacco, Peterhansel ha recuperato su Sainz, sotto i due piloti Peugeot insieme, andando a vincere la Dakar 2016 nonostante due forature ed il tempo perso per un errore di percorso

**QUESTA ERA L'ULTIMA VERA SFIDA DELLA MIA CARRIERA: FAR VINCERE LA PEUGEOT**
**STEPHANE PETERHANSEL**



Peterhansel spiega tutto con un *«bisogna liberare i cavalli»* che fa capire che non era più il momento di correre con la testa, con prudenza... *«Malgrado tutto abbiamo fatto ancora degli errori, perché abbiamo forato due volte. Nonostante questo siamo passati davanti».*

**- Dunque, 12 vittorie: 6 in moto e 6 in auto. Il timore, ora, è che "Peter" si voglia ritirare, privando il mondo della Dakar del suo profeta...**

*«Se ci pensiamo bene, questa era l'ultima vera sfida della mia carriera. Voglio dire, c'era una doppia motivazione: equilibrare le vittorie in moto con quelle in auto, 6 e 6 appunto. E poi, far vincere la Peugeot, per festeggiare degnamente il suo rientro in questa disciplina. Questa dunque, era la mia motivazione, doppia. L'anno prossimo quale potrebbe essere? Un'altra vittoria, la tredicesima? Sì, va bene. Ma non è certo la stessa sfida che mi ero prefissato quest'anno. Vedremo. I giorni e le settimane passeranno e io ci rifletterò sopra. Quello che al momento mi fa dire che sarò di nuovo qui è il gusto di guidare questa macchina, la 2008 Dkr. Il piacere di correre con questa fantastica 2 ruote motrici. E quindi sì,* - sorride sornione - *probabilmente sarò ancora qui!».*






**LA ZEBRA DEL FUTURO**
**Si chiama proprio così il buggy realizzato da XRaid e portato in gara dal francese Chicherit, sotto, che poi ha abbandonato la Dakar! In basso il proto sul quale il team di Sven Quandt punta molto quale erede della Mini All4**




# Anche XRaid punta sul buggy

## DOPO I LIMITI MOSTRATI DALLA MINI NEI CONFRONTI DELLA PEUGEOT IL TEAM DI SVEN QUANDT ACCELERA LO SVILUPPO DEL PROTO ZEBRA

**L'avventura** dello Zebra Buggy, finita in Bolivia alla Dakar 2016, non ha ucciso le aspettative del team XRaid. Al contrario. Sven Quandt, patron del team tedesco che da anni schiera le Mini All4 nei Rally Raid, visto il successo dell'idea Peugeot ha deciso di continuare, anzi accelerare, i test del suo prototipo a 2 ruote motrici. Che secondo il rampollo della famiglia Bmw è abbastanza simile, strutturalmente, alla 2008 Dkr.
Il motore stavolta, al contrario delle Mini All4, non sarà un Bmw ma con ogni probabilità... *«Un propulsore americano da 5600cc* - rivela Quandt - *perché è il più adatto al nostro mezzo».*
Per quanto riguarda invece il nome del tester e del pilota che porterà in gara lo Zebra Buggy, Quandt non si sbilancia. L'unica cosa che conferma è che non sarà più Guerlain Chicherit il driver. La squadra non ha gradito il ritiro quasi volontario del francese in una fase saliente non solo della Dakar ma anche dello sviluppo del veicolo...
*«In alcune prove Chicherit è riuscito a piazzarsi nei primi venti* - argomenta Quandt - *facendo segnare più o meno gli stessi tempi dei migliori. Se fosse rimasto in gara, sicuramente nella seconda parte di corsa gara avremmo potuto portare a casa riscontri ancora più interessanti».* Altro esilio dunque per il francese, come già avvenne qualche anno fa, dalle fila della XRaid. Ora bisogna capire a chi verrà affidato il suo ruolo... *«Abbiamo già in mente un paio di nomi»* conferma Quandt, che però non si sbilancia oltre... ●




### DALLO SKATEBOARD A MOTO E AUTO

## Sportivo a tutti i livelli

Stephane Peterhansel è nato a Echenoz-la-Méline, in Francia, il 6 agosto 1965. Appassionato di bici, mountain bike, trial, corsa a piedi, squash, sci e moto, comincia la sua carriera sportiva con lo skateboard. A 15 anni passa alle moto con il nome del padre perché non ha ancora l'età. Divenuto professionista, vince tre volte il Campionato francese enduro e nel 1987 inizia la sua collaborazione con Yamaha France (**a sinistra**). Va alla Dakar per la prima volta nel 1988 e la vince nel 1991, per ripetersi nel '92, '93, '95, '97, '98. Nel 1999 passa alle 4 ruote e chiude la sua prima esperienza in auto al settimo posto assoluto, con una vettura praticamente di serie. Nel 2001 vince il Trofeo Andros su ghiaccio con la Nissan e fa suo il titolo di campione del mondo enduro 250 4T. A 36 anni! Nel 2002 lo chiama Mitsubishi: insieme conquistano la Dakar nel 2004, 2005 e 2007. Poi Stephane viene chiamato da XRaid, che gli affida prima una Bmw e poi la Mini All4, con la quale vince nel 2012 e 2013, battendo il record di successi auto che apparteneva a Vatanen con 4 vittorie. Nel 2016 centra la sesta Dakar in auto con la Peugeot 2008 Dkr.



# Cinotto è tornato

## DA ENFANT PRODIGE CHE VOLAVA CON L'AUDI QUATTRO AD IMPRENDITORE. MA IL VIRUS DELLE CORSE NON È PASSATO E MICHELE ORA SI SFOGA CON I RAID

di Sergio Remondino

**A volte ritornano.** Poi se ne vanno. Poi tornano. E via così, seguendo il lungo fiume impetuoso di una vita che è trascorsa veloce sotto le ruote. Anni bevuti tutti d'un fiato. Trentacinque da quel Trofeo A112 1980 vinto alla grande e da quel debutto, ancor più alla grande, al volante dell'allora regina dei rally: l'Audi Quattro. Michele Cinotto è invecchiato, bene. La sua voce, no. È quella di allora. Anche il suo entusiasmo è quello di allora, di quando fece sognare l'Italia da rally, le fece pensare d'aver trovato davvero un erede per Sandro Munari. Era il Sanremo 1981 ed il biondino di Cuorgnè stava mettendo in fila tutti, ma proprio tutti. Da Hannu Mikkola, il capitano della squadra con l'integrale dei quattro anelli, in giù.



*«Volavo davvero* - ricorda oggi Cinotto - *anche troppo. Infatti volai fuori strada».*

**- E quel Sanremo lo vinsero, prime nella storia, due donne, anch'esse con l'Audi Quattro: Michele Mouton e Fabrizia Pons. E Cinotto, che con la Quattro vinse gare ma non raggiunse mai le vette iridate cui poteva tranquillamente ambire, ad un certo punto disse basta.**

*«Era l'84, stavo disputando il Rally di San Marino. A fine gara mi dissi: adesso smetto. È giunta l'ora. Avevo in mente di mettere su famiglia. E il mio futuro non l'avevo mai visto come pilota da rally professionista. Staccai la spina completamente. Basta, finito. Smisi persino di leggere Autosprint!».*

**- Così, l'enfant prodige piemontese divenne la promessa mancata - una delle tante purtroppo - del nostro vivaio rallistico. I rally, per Michele Cinotto, entrarono nell'album dei ricordi.**

*«Avevo avuto modo di correre ad altissimo livello perché le cose mi erano girate bene ma, ripeto, non pensavo di fare del rallismo la mia professione. C'era l'azienda di famiglia che chiamava. Mi ci sono gettato a capofitto. Facciamo lavorazioni meccaniche nel settore dell'automotive. Abbiamo stabilimenti in India, Cina, Brasile e mi ci dedico con passione. Mi piace, non rimpiango le scelte fatte».*

**- Però il "richiamo della foresta" non ha tardato a farsi sentire, a inizio anni '90...**

*«Il mio amico Fulvio Zini, rivale nel Trofeo A112, mi propose di partecipare al Raid dei Faraoni e, incuriosito, accettai. Poi, il più giovane dei miei due figli, Carlo, un giorno mi disse: "Vorrei correre". E così ricominciai anch'io. Nel 2011 io Carlo e Pietro, il mio primogenito, andammo tutti e tre a disputare il Faraoni, con delle Nissan di Dessoude, conquistando i primi tre posti di classe».*

**- Chi arrivò primo dei tre Cinotto?**

*«Io naturalmente. Che domande!».*

**- Che cosa hai provato quando sei tornato a disputare i rally?**

*«Ho fatto un Valle d'Aosta con la Xsara Wrc, nel 2011. Il Conca d'Oro con una Lancer Evo9, nel 2013. E prima ancora Montecarlo, nel 2010, con la Mitsubishi Gruppo N e mio figlio Pietro come naviga. Devo dire che è stato un po' frustrante. I rally ormai sono dei rallysprint. Poche prove corte, poi subito un parco assistenza: non esageriamo, per carità! E correre di notte, manco a parlarne... Io ho gareggiato negli Anni '80: non so se sono stati i migliori, credo di sì. Oggi i rally sono un'altra cosa. Ecco: i raid mi hanno ricordato i rally della mia gioventù, quelli che erano animati da spirito d'avventura e dalla solidarietà fra concorrenti. Con percorsi degni di tale nome. La penultima tappa della Dakar di quest'anno era lunga quasi 1000 chilometri, dei quali 400 circa di trasferimento e il resto di prova speciale: questo è correre! Quando il mio compagno d'avventura, Maurizio Dominella, mi ha detto: "mancano solo 200 km a fine prova", ero contento davvero. Mi sembravano pochi!».*

**- Dakar che quest'anno, al quarto tentativo, sei finalmente riuscito a portare a termine. E con un veicolo, l'americano Polaris Razor, che è poco più di un grosso kart da terra...**

*«E per fortuna che questo, almeno, aveva il parabrezza! Non tutti lo montano...».*

**- Com'è nata quest'avventura un po' folle con il Polaris Razor, un giocattolone con telaio tubolare e trazione integrale permanente, mosso da un motore a 2 cilindri, 4 tempi, da 1000 cc e 110 cv?**

*«Pochi giorni prima della chiusura delle iscrizioni, Marco Piana, con il quale avevo corso al raid di Tunisia, mi ha fatto sapere che un Polaris era libero perché il pilota era stato costretto a saltare la Da-*



**AL TRAGUARDO DAKAR SUL POLARIS RAZOR**
Sopra, il Polaris Razor che Michele Cinotto ha portato all'arrivo della Dakar. Sotto, il piemontese quando correva con l'Audi Quattro e, al centro nella foto a sinistra, con i figli Carlo e Pietro al Faraoni

PHOTO4



PHOTO4






*kar. Non avevo in programma di fare questa edizione ma non ho potuto dire di no!».*

**- Tu e il tuo navigatore di un tempo, Emilio Radaelli, avete dato vita a Titano, un veicolo che ha debuttato alla Dakar nel 2015: com'è nato questo progetto e a che punto è?**

*«Dopo tre partecipazioni con vetture a noleggio, operazione che comporta sempre costi elevati, da imprenditore quale sono ho pensato: perché non provare a fare della Dakar un business? Così ho chiesto a Radaelli di realizzare un'auto completamente nuova e lui ha accettato con entusiasmo, affidando la progettazione del prototipo, totalmente inedito, ai tecnici di Audi Sport Italia. Un veicolo caratterizzato da un'idea: il motore, che è un Audi 3000 turbodiesel, è collocato al centro del veicolo, fra pilota e navigatore. Come sui vecchi camioncini della Om, li ricordate? In quel modo, la distribuzione dei pesi è straordinaria. C'è però da risolvere un problema di estrazione forzata dell'aria calda dal vano motore, ma siamo sulla buona strada. Le sospensioni sono molto particolari, con gli ammortizzatori montati in posizione orizzontale, soluzione che consente grande facilità d'intervento ai meccanici, in gara. Nel 2016 parteciperemo al Mondiale Tout Terrain Fia, in previsione di schierarci alla prossima Dakar».*

**HO CORSO NEI RALLY ANNI '80: I MIGLIORI, CREDO. OGGI LA DAKAR RICORDA UN PO' LE GARE DI ALLORA**

**MICHELE CINOTTO**

**- Quest'anno l'hai finalmente portata a conclusione come detto. E pure in buona posizione: 44esimo assoluto (poi divenuto 45esimo per una penalizzazione) e primo di categoria T3...**

*«È stato divertente correre con il Polaris. In rettilineo mi passavano tutti ma in discesa li riprendevo e li risuperavo. Demenziale fare 9000 km lì sopra, senza nemmeno i finestrini laterali, dovendo andare sempre in pieno o quasi. Con speciali da 500 km. Sono stato un pazzo. Ho compiuto 57 anni durante la gara, mercoledì 6 gennaio, il giorno della befana. Il mio giorno critico, quello nel quale cerco sempre di non dovermi ritirare! Quel giorno lì sono andato via liscio, senza rischiare nulla».*

**- E stavolta, il traguardo l'hai visto...**

*«Una delle più belle soddisfazioni sportive della mia vita. Arrivare e in più, vincere la classe: stupendo! Guardo la coppa, leggo sulla targhetta "Winner Car Dakar 2016" e sorrido...».* ●

**PASSIONE IMMUTATA**
**Michele Cinotto oggi 57enne, sotto, sorride e si rivede quando faceva volare l'Audi Quattro ufficiale, a sinistra. A destra, al suo ritorno a Montecarlo, nel 2010**









# Enigma Basso

## UN 2015 SOTTO LE ASPETTATIVE E SENZA VITTORIE. ADESSO IL VENETO È AL BIVIO: PUNTARE ANCORA SULLA FIESTA R5 A GPL O CAMBIARE TUTTO? UNA SCELTA CERTO NON FACILE

di Daniele Sgorbini
foto Bettiol - Torchio




**CON LA FIESTA A GAS** Basso in azione con la Ford Fiesta R5 alimentata a Gpl allestita dalla Brc, sopra, con la quale ha chiuso al secondo posto il Cir 2015. Il veneto s'interroga sul futuro e le due espressioni in alto la dicono lunga

**Secondo in campionato** lo scorso anno, ma senza neppure una vittoria. Una stagione condizionata dagli errori al Ciocco e al Targa Florio, dalla lotta all'ultimo decimo perduta con Scandola al Rally di Roma, da una generale sensazione di incompiutezza. Giandomenico Basso guarda indietro e sospira, ripensa a quello che è stato e a quello che avrebbe potuto essere. Due anni in Brc andati in archivio con due medaglie d'argento nel Tricolore. Ma se la prima era arrivata – quasi a sorpresa – dopo una stagione da incorniciare, la seconda ha assunto tutto un altro sapore, amalgamato sin troppo nel profondo con quello acre del rimpianto. E adesso? Che farà "Giando" nel 2016? Il suo team è il più chiacchierato del momento, tra il Montecarlo con Robert Kubica, i contatti con Rossetti e Campedelli, lo sdoganamento della Fiesta a benzina in luogo di quella a Gpl da impiegare nelle gare internazionali. In questa situazione così magmatica, quale sarà il futuro del pilota trevigiano? *«Verità?* – attacca subito coi suoi modi diretti – *non lo so neppure io cosa farò. Non so se resterò in Brc, non so dove e come correrò. Ci siamo parlati, è vero, ma poi con il loro impegno a Montecarlo tutto si è sospeso. Il fatto è che, al momento, né io né loro sappiamo bene cosa faremo».*

Potendo scegliere, vorresti rimanere ancora in Italia o ormai l'ambiente del Tricolore ti va definitivamente stretto e vorresti un programma in Europa o nel Wrc2? *«Non lo so, Italia o estero, in questo momento non è determinante per le mie scelte. A me fondamentalmente interessa poter continua-*



BILANCIO POSITIVO DOPO DUE STAGIONI MA ADESSO...

## L'imperativo è **vincere**

Davanti a tutti all'esordio: la prima mondiale al Ciocco 2014, della Ford Fiesta Ldi, alimentata a Gpl, conclusa con una vittoria netta. L'avventura di Giandomenico Basso in Brc, due anni fa, è iniziata nel migliore dei modi. In una squadra tagliata su misura per lui, con diversi uomini ex Abarth con cui già aveva lavorato in passato, il pilota di Cavaso del Tomba ha immediatamente lasciato il segno. Davanti a tutti al Ciocco e in Sardegna, nella prima stagione ha chiuso il campionato a pari punti con Andreucci. Lo scorso anno ancora un secondo posto a fine campionato, ma più staccato: *«Il mio bilancio è comunque più che positivo* – chiarisce - *perché prima di cominciare quest'avventura i dubbi erano diversi. Nessuno era in grado di dire con certezza quanto la vettura sarebbe stata competitiva».* Bicchiere mezzo pieno, pur con tutte le incertezze attuali: *«Per tutto l'ambiente l'arrivo di una squadra come la Brc, con la sua professionalità e con l'investimento fatto è stata una vera manna dal cielo. Ce ne fossero di realtà come questa che credono nelle corse e che ci investono così. Abbiamo lavorato bene. Non mi accontento però: ora voglio vincere».*



*re a correre, ma voglio poterlo fare sapendo di poter puntare a un campionato. Vorrei un programma completo, sapendo di aver tutto per poter vincere. Poi, se si andrà a correre fuori, tanto meglio».* Riguardando allo scorso anno, a volte osservando da fuori, si aveva come l'impressione che ti ritrovassi a guidare una macchina che non sentivi mai tua completamente, come se ti dovessi adattare ad assetti che non erano mai esattamente quelli che avresti voluto: *«Diciamo* – riflette qualche istante – *che la vettura è migliorata molto rispetto al 2014 e questo grazie al lavoro dei tecnici Brc, visto che lo scorso anno M-Sport non aveva presentato novità sostanziali per la Fiesta R5. Però sono migliorati tanto anche gli altri e quando ti devi confrontare con due team così forti, come sono Peugeot e Skoda in Italia, anche i piccoli dettagli possono fare una grande differenza. Diciamo che sì, qualche difficoltà c'è stata, ma era dovuta, come ho spiegato più volte, al fatto che noi dovevamo necessariamente adattare un bilanciamento diverso da tutte le altre vetture. È una situazione che ci ha penalizzato soprattutto sulla terra, dove abbiamo decisamente sofferto».*

M-Sport ha appena presentato la versione evoluta della Fiesta R5, con un motore da 32 cv in più. Basterà solo più potenza e maggior coppia per recuperare il gap rispetto a Peugeot e Skoda? *"Credo che questo sia solo il primo step, nei prossimi mesi dovrebbero arrivare anche altri aggiornamenti, credo per l'assetto o la meccanica dei differenziali. Di certo non basta intervenire solo sul motore per cambiare completamente la macchina, credo che serva qualche intervento mirato soprattutto a livello di ammortizzatori o di geometria delle sospensioni. Poi non so cosa sia effettivamente fattibile a livello tecnico o regolamentare, però lo spazio per migliorare c'è senz'altro".* Come le vedi le regole 2016 per l'Italiano? *«Non ci ho ancora ragionato del tutto in profondità* – ammette – *anche se di certo tutto si complicherà parecchio per chi segue i rally da fuori. Due gare in una, il punteggio giorno per giorno e niente invece per la vittoria finale. Per chi deve comprendere come funziona, non sarà semplice. Cambierà qualcosa anche per noi piloti, perché in questo modo le gare da poter vincere non saranno più otto ma sedici. Ma così come è stata pensata non mi piace: se si voleva tenere alta l'attenzione sul secondo giorno, bastava attribuire dei punti per le singole tappe, ma senza togliere quelli finali. Bastava guardare al vecchio regolamento dell'Europeo, non era difficile».*

**CORRERE IN ITALIA O ALL'ESTERO NON È DETERMINANTE: VOGLIO FARLO POTENDO PUNTARE AD UN TITOLO**

**GIANDOMENICO BASSO**

hanno collaborato:
Gianni Cogni, Marco Giordo,
Gianluca Lioce,
Daniele Sgorbini

**UCCI FIRMA IN VIDEO**
Per ora Peugeot Italia tace. Ma pare non esserci alcun mistero dietro al rinvio della firma di Andreucci per il Cir 2016. Allo studio degli uomini del Leone un video, da lanciare sul web, per annunciare l'accordo.

**TEST FRANCIACORTA**
L'autodromo di Franciacorta, organizza una giornata di test il 6 febbraio riservata alle vetture da rally. Per info telefonare al 340-003573.

**TRAVAGLIA JR**
Aronne Travaglia, da tre anni negli States per motivi di studio, ha vinto la categoria 3000 nei campionati Snore e More Off Road con il prototipo Bajalite. Confermato anche per il 2016, Travaglia Jr. affronta la prima gara a metà febbraio.

**FERRAROTTI RENAULT**
Ivan Ferrarotti vrebbe avuto diritto a partecipare al Montecarlo, in corsa per lo European Renault Trophy, ma ha preferito rinunciare per risparmiare risorse in vista della stagione, ancora nel Tricolore con la Clio R3T.

**A SUCCI L'ERMS**
La terza edizione dell' Erms Rally Cup, serie interregionale per Emilia Romagna, Marche e San Marino, ha decretato la vittoria assoluta di Andrea Succi fra i piloti e della sua navigatrice, la parmense Giancarla Guzzi, nella classifica riservata ai copiloti. Prremiazioni a metà febbraio. Per info: www.rallysmo.it

**BARRITT GIAPPONESE**
Daniel Barritt, da 3 anni navigatore di Evans, correrà nel 2016 a fianco di Takamoto Katsuta, giovanotto del team Toyota Gazoo. I due disputeranno il Campionato Finlandese e altre gare scelte.

**RALLY GRANDUCATO**
Nuovo campionato per sei gare della Toscana escluse dalla Coppa Italia, con un montepremi di 14.400 euro anche le classi più piccole. La serie si chiama Trofeo Nazionale Rally Granducato e comprende i Rally Valdinievole, Abeti, Alta Val di Cecina, Città di Lucca, Reggello e Maremma.




**CONFERMATO L'APPOGGIO AL VENETO PER IL TRICOLORE**

# Skoda Italia con **Scandola**

Con un comunicato diffuso la scorsa settimana, Skoda Italia ha confermato il proprio impegno nel Tricolore, dove schiererà ancora Umberto Scandola e Guido D'Amore (**sopra**) sulla Fabia R5 del team Skoda Italia Motorsport diretto da Riccardo Scandola, fratello del pilota veneto. Una conferma scontata, che arriva dopo l'ottimo finale di stagione 2015, culminato con i due successi a Roma e al Due Valli. La Fabia R5 è – almeno sulla carta – la vettura da battere e la squadra si presenta rinforzata, con una nuova e ampia sede operativa nel veronese. Basterà tutto questo per riportare alla Skoda lo scudetto conquistato nel 2013?

**IL PRODUTTORE DI PNEUMATICI PUNTA SULLO STERRATO E SULL'ITALIA**

## L'indiana Mfr sbarca in Europa

Il costruttore di pneumatici indiano Mrf, vincitore delle ultime 5 edizioni del Campionato Fia Asia-Pacifico, sbarca in Europa. Al momento punta tutto sulle gare di terra, dove ha una grande esperienza, mentre la nuova gomma da asfalto che rispetterà i regolamenti Fia sarà disponibile a fine anno. James Abbott, direttore di Mrf Motorsport, dice: *«In Italia abbiamo già diversi contatti. Non escludiamo la possibilità di sponsorizzare alcune vetture per farci conoscere meglio»*. La gomma indiana avrà un prezzo in linea con quelle prodotte da DMack ed Hankook.

**PROFICUO INCONTRO FRA GLI ADDETTI. E ARRIVA LA RENAULT**

## **CiWrc** grandi idee

Dall'incontro "CiWrc a modo mio" svolto a San Martino di Castrozza sono arrivate proposte e novità. Il montepremi del CiWrc 2016 dovrebbe aumentare di circa il 10% rispetto al 2015 (era di 214mila euro) compresi i premi messi sul piatto da organizzatori delle singole gare, Michelin, Suzuki, Federazione e Renault. Anche il marchio francese inizia ad investire nel CiWrc, creando un trofeo aperto alle Clio R3C e Clio R3T gommate Pirelli. A ogni gara saranno in palio 5000 euro: 2500 al primo, 1500 al secondo e 1000 al terzo. Piloti e navigatori hanno chiesto di proporre alle Federazione di tornare alla norma 2015 per le gomme, che andavano dichiarate all'uscita del parco assistenza e non durante le verifiche tecniche pre-gara come dovrebbe avvenire ora. I partecipanti hanno poi chiesto agli organizzatori di portare la lunghezza totale delle prove da 100 a 120 km a gara. Inoltre è probabile che ci sia un Rally Village comune per tutti gli eventi in calendario.



HOLMES

**DUE ADAM R2 NELLO JUNIOR**

## Vauxhall torna nel Brc

Vauxhall, marchio Opel per il Regno Unito, torna nei rally. Ed ha organizzato una selezione per piloti di tutto il mondo dalla quale sono usciti i nomi dei due Junior che correranno con le Adam R2 ufficiali (**sopra**) nel Campionato Britannico (Brc): sono l'irlandese Robert Duggan e lo svedese Matthias Adielsson.

**IN CODA ALLA GARA DEL CIR**

## Roma entra nella serie Irc

Novità a sensazione per il calendario 2016 dell'Irc: dopo i tradizionali Taro, Casentino e Valli Cuneesi, a concludere la serie 2016 sarà il Rally Internazionale di Roma! La gara laziale – in deroga alla nuova norma sulla presenze delle Wrc in coda alle prove del Tricolore - si terrà sulle stesse strade e nella stessa data del Roma Capitale valido per il Cir.

**CON KAJETANOWICZ E LUKYANUK**

## L'Europeo comincia da Est

Il campione in carica Kajetanowicz ed il terzo classificato Lukyanuk, saranno al via del primo appuntamento dell'Europeo, dal 5 al 7 febbraio sullo sterrato innevato della Lettonia. Fra le star della gara anche i giovani Reinis Nitiss (Peugeot 208 R2) e Ralf Sirmacis (Skoda Fabia R5).

**QUATTRO GARE IN UNA A MAGGIO**

## Online la Targa numero 100

È pronto il sito internet (http://www.targa-florio.it/) della 100esima edizione della Targa Florio (5-8 maggio). La storica edizione della gara valida per il Cir avrà anche il rally storico, la Targa Classica di regolarità e la passerella Targa Florio Historic Speed.

# TI È SFUGGITO QUESTO SPECIALE?

## L'antologia da corsa con la riproduzione di 17 interviste ai grandi campioni F.1 attraverso le pagine originali degli Autosprint più leggendari




**RICHIEDILO OGGI STESSO**

**6 euro** comprese spese di spedizione

## Ordina con questo tagliando la tua copia

**Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:**

Diffusione Editoriale Srl
Via Clelia 27,
00181 Roma
abbonamenti@
diffusioneeditoriale.it
Telefono:
06.78.14.73.11
da lunedì a venerdì
ore 9-13 14-16
Fax: 06.93.38.79.68
Per pagamenti con
carta di credito
puoi visitare il sito
www.abbonatiweb.it

**Chi ha acquistato Autosprint in edizione digitale può richiedere comunque lo speciale CAMPIONI PER SEMPRE (in formato cartaceo) richiedendolo direttamente per email a Diffusione Editoriale all'indirizzo qui sopra**

### Inviatemi lo speciale CAMPIONI PER SEMPRE al prezzo di € 6,00 comprese spese di spedizione

Cognome e nome .....

Via ..... n° .....

Cap ..... Città ..... Prov. .....

Telefono .....

e-mail .....

**Ho scelto di pagare tramite:**

☐ c/c postale n. 80721178 ☐ Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl – Via Clelia 27 – 00181 Roma – causale "SPECIALE CAMPIONI PER SEMPRE"
di cui allego fotocopia

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

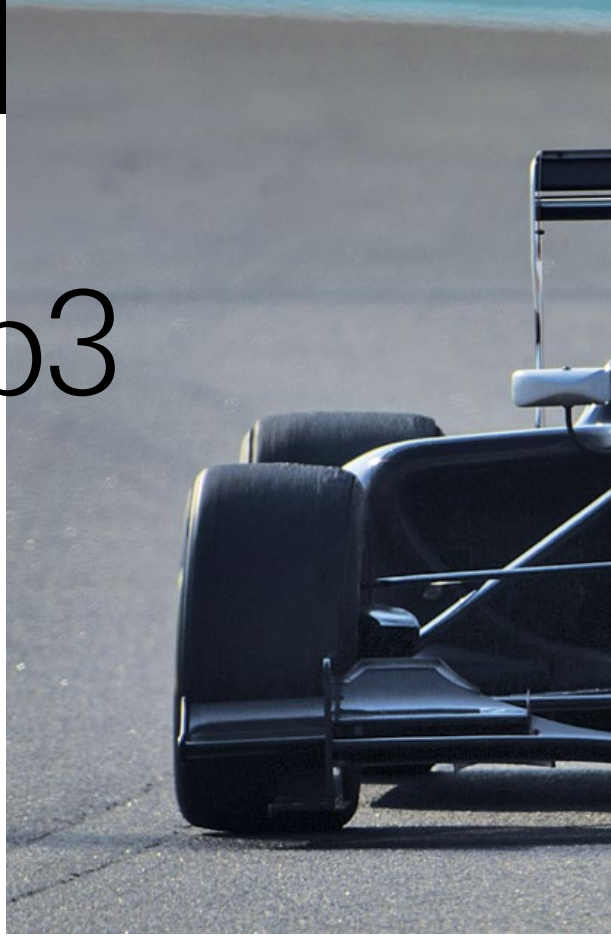
Data ..... Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia.

# Pulcini punta alla Gp3

## «NEL 2016 VOGLIO SPARARE TUTTE LE MIE CARTUCCE E SALIRE ULTERIORMENTE». LEONARDO GUARDA AL 2016 PER DARE UNA SVOLTA ALLA SUA CARRIERA

di Massimo Costa



**Sono giorni febbrili** per Leonardo Pulcini. Il 17enne romano si sta guardando attorno cercando di trovare un sedile per il prossimo campionato Gp3. I test dello scorso dicembre sul circuito di Yas Marina, affrontati con i team Jenzer e Trident, hanno evidenziato le qualità di Pulcini che proprio con la Dallara della squadra italiana ha ottenuto riscontri cronometrici di valore. E il sentiero 2016 di Leonardo sembra indicare proprio la via verso la sede Trident novarese di San Piero in Mosezzo. Nel corso del 2015, ha vissuto un campionato di alti e bassi nella Euroformula Open con la Dav Racing di Matteo Davenia, che aveva spinto tantissimo per averlo dopo averlo conosciuto nella F.4 Italia 2014. Una vittoria all'attivo sul Red Bull Ring, piazzamenti, qualche errore. Alla fine, è arrivato un nono posto finale che non ha rispecchiato le aspettative di inizio stagione.

> CORRERE NELLA EUROFORMULA OPEN È STATA UNA BUONA SCUOLA IN PROSPETTIVA FUTURA
> LEONARDO PULCINI

**- Come giudichi il tuo 2015?**

*«Diciamo che mi aspettavo qualcosa di più. Qualche buon risultato è arrivato, come il primo posto di Spielberg che è coinciso con il mio primo successo in monoposto. Però, la stagione è stata un po' così... In ogni caso, senza ombra di dubbio mi è servito tantissimo combattere con squadre di buon livello come la Rp Motorsport o il team di De Villota e imparare la metodologia di lavoro all'interno della Dav Racing. Correre nella Euroformula Open è stata una buona scuola che mi ha permesso di non incontrare particolari difficoltà quando sono salito sulla Dallara Gp3 nei test di fine anno a Yas Marina».*

**- Quelle prove le hai svolte con Jenzer e con Trident? Come è andata?**

*«I primi due giorni li ho affrontati con Jenzer, il terzo con Trident. La mia prima volta in Gp3 l'ho presa con calma ed ho utilizzato due set di gomme anziché tre come gli altri. Dovevo adattarmi alla monoposto che non avevo mai guidato ed alla pista che non avevo mai visto prima. Quindi la prima giornata è stata più che altro di riscaldamento anche se subito, a parità di pneumatici usati, non ho per nulla sfigurato. Il giorno successivo, con tre set di gomme a disposizione, ho potuto iniziare a tirare e a un minuto dalla bandiera a scacchi finale ero quinto assoluto, poi sono sceso decimo perché nell'ultimo giro a disposizione in tanti hanno migliorato ed io ho commesso un piccolo errore che non mi ha permesso di ritoccare il mio limite. Il terzo giorno ho cambiato box e sono andato da Trident. Devo dire che, forse perché già allenato alla tipologia di vettura, mi sono trovato ancora meglio. Abbiamo lavorato benissimo nel corso delle sessioni e alla mattina ho*

> SE NON DOVESSI APPRODARE IN GP3 A QUEL PUNTO MI RIVOLGERÒ AL MONDO DELLE RUOTE COPERTE
> LEONARDO PULCINI




**STREGATO DALLA DALLARA GP3**

Nei test Gp3 di fine 2015 che si sono svolti a Yas Marina, Pulcini ha provato anche la monoposto del team Jenzer ed è rimasto stregato dalla categoria




**LEONARDO SPERA IN TRIDENT**

**Nel 2015 Leonardo Pulcini ha disputato l'Euroformula Open col Dav Racing, a lato. Il 17enne romano ha chiuso il campionato in nona posizione conquistando anche una vittoria in Austria. A fine stagione ha svolto i test collettivi Gp3 a Yas Marina: nell'ultima giornata ha guidato la monoposto del team Trident col quale spera di chiudere per disputare la stagione 2016**



*concluso quinto, al pomeriggio quarto. Insomma, direi che complessivamente è stato un buon test".*

**- Quindi l'obiettivo numero uno è passare in Gp3 nel 2016?**

*«Certamente sì. Ci stiamo provando, ma non è facile perché non dispongo del budget completo. Stiamo parlando con alcune squadre tra le quali Trident e mi auguro che si possa raggiungere a breve un qualche accordo, trovare qualcuno che crede nelle mie qualità e mi dia un supporto. L'obiettivo è la Gp3, ma se proprio dovesse essere impossibile, mi rivolgerò al mondo delle Gran Turismo».*

**- Ci auguriamo che ti venga concessa qualche chance…**

**IL MIO OBIETTIVO 2016 È LA GP3 MA NON DISPONGO DEL BUDGET COMPLETO. SPERO IN UN SUPPORTO**

**LEONARDO PULCINI**

*«Lo spero proprio perché è mia intenzione sparare tutte le mie cartucce in Gp3 per mostrare il mio potenziale e per poi poter salire ulteriormente di categoria».*

**- Come ti stai preparando in questi giorni?**

*«Mi alleno dalla mattina alla sera. La palestra che frequento, grazie anche a Toccacelo che segue la mia carriera fin dal karting, ha preparato un simulatore appositamente per me. Inizio a guidare la mattina presto fino a mezzogiorno, con base Gp3, poi il pomeriggio mi dedico alla preparazione fisica. Sto dando il massimo, non voglio lasciare nulla al caso per quando si presenterà l'occasione di poter raggiungere un accordo con qualche team Gp3».*




# Honda-Huff sogni di gloria

## L'EX IRIDATO APPRODA ALLA JAS E CHIARISCE: «NON MI ANDAVA DI CHIUDERE LA MIA CARRIERA NEL WTCC CON UN SOLO TITOLO». I PIANI PER IL 2016

**PER SOSTITUIRE TARQUINI CI VOLEVA ALMENO UN CAMPIONE DEL MONDO: E COSÌ È ARRIVATO HUFF**

**ALESSANDRO MARIANI**

”

di **Enrico Rosi Cappellani**

**La Jas Motorsport,** con sede nel milanese ad Arluno, è attiva dal 1995. Nel settore delle vetture Turismo collabora stabilmente dal '98 con la Honda. Nell'ultimo periodo il suo principale impegno è stato nel Wtcc, serie in cui gestisce il team ufficiale della Casa giapponese. Quest'anno la Jas porterà da 2 a 3 le sue Civic nel Mondiale: confermato il portoghese Monteiro, sostituito Tarquini con il britannico Huff (ex Lada), è l'ungherese Michelisz il terzo driver Honda, promosso tra i piloti ufficiali. Alessandro Mariani, ingegnere, è il n.1 della Jas: *«Honda ha deciso di passare a 3 macchine nel 2016 per avere la massima competitività, anche in vista della nuova sfida a cronometro tra Case denominata Mac3»*. Rob Huff al posto di Gabriele Tarquini, perché? *«È una scelta esclusiva della Honda, che ha voluto rinfrescare la squadra, portando nel team esperienza esterna. In tale ottica Gabriele ha pagato solo perché titolare della carta d'identità più…datata. A lui, in ogni caso, vanno tutta la nostra gratitudine e riconoscenza per l'ottimo lavoro svolto. Per sostituirlo degnamente ci voleva almeno un campione del mondo. E così è arrivato Rob».*






La squadra ha già provato ad Jerez a metà gennaio: *«In Spagna abbiamo testato alcune nuove soluzioni con i 3 piloti 2016. In particolare Huff ha girato l'ultimo giorno: in poche tornate è arrivato subito a far registrare tempi interessanti. Esattamente dove ritenevamo potesse attestarsi»*. Il gap con le Citroen resta sempre da limare, quali i punti d'intervento? *«Aspettiamo dai motoristi della Mugen l'evoluzione 2016 del motore, infatti ad Jerez abbiamo girato con la versione 2015. Per quanto riguarda la vettura il telaio è ora più rigido, mentre migliorie sono stati apportate alla trasmissione, con conseguenti benefici all'assetto»*. La Jas però non è solo Wtcc *«Effettivamente, sempre con la Honda Civic, siamo attivi anche nella serie Tcr. Nel 2015 abbiamo varato la versione step 1 della vettura, mentre quest'anno passeremo allo step 2. Posso dire che la nostra partecipazione alla passata edizione del Campionato ha dato un ottimo ritorno, grazie ad una macchina rivelatasi competitiva ed affidabile. Ed ora sono più le richieste dei clienti, che le Civic che potremo consegnare»*. Rob Huff, 36 anni, è la new entry di rango dell'Honda-Jas. Campione del mondo 2012 con la Chevrolet, nel Wtcc ha vinto 27 gare, con 77 podi ed 11 pole. Vanta inoltre il record di 8 successi a Macao: *«Nelle ultime stagioni ho avuto spesso davanti le Civic e sono entusiasta quest'anno di poterne guidare finalmente una. Non mi andava di chiudere la carriera con un solo titolo, ed ho colto al volo questa opportunità. Ho provato lo scorso anno a Macao la loro Civic-Tcr, vettura ben costruita e veloce. Sono così fiducioso di poter disputare una bella stagione»*. E di sicuro sulla Honda il coriaceo inglese sarà un osso duro. Per tutti. Anche per i "marziani" della Citroen.

**ROB A JEREZ HA GIÀ ASSAGGIATO LA CIVIC**

**Terminata l'avventura in Lada, Rob Huff, sopra, ha già avuto modo di assaggiare la Civic durante alcuni test svolti sulla pista di Jerez, in alto. 36 anni, ex campione del mondo Wtcc 2012 alla Honda Huff rimpiazza Tarquini**

**PER LA STRUTTURA DI ARLUNA UNA VITA DA CORSA**

## **Jas** da oltre 20 anni nel **motorsport**

Da oltre 20 anni la Jas è attiva nel motorsport. La sua struttura di Arluno occupa una superficie di 2.500 mq. Alessandro Mariani ne è l'amministratore delegato, mentre la carica di Presidente è ricoperta da Maurizio Ambrogetti. Tra gli azionisti figurano anche l'ing. Stefano Fini (direttore tecnico) e Giorgio Schon. Dopo una collaborazione iniziale con l'Alfa Romeo nell'Itc, dal 1998 la Jas si è legata indissolubilmente al marchio Honda. Assieme ai giapponesi nel corso degli anni ha partecipato al Super TourenWagen tedesco, al Btcc ed all'Etcc. Dal 2005 ha preso parte al Wtcc, con un ingresso ufficiale quale team Honda a partire da fine 2012. Oltre al Mondiale Turismo si è cimentata anche nei rally (Erc), nel campionato Tcr e nel Turismo cinese. E proprio lo scorso anno nel Ctcc ha sfiorato il colpaccio, nonostante una trasferta in meno rispetto alla concorrenza. La struttura tecnica si è da poco arricchita con la presenza di un tecnico britannico, Duncan Laycock (proveniente dalla formazione di Ray Mallock/Chevrolet) che collaborerà con l'italiano Pier Ernesto Pagani. Per la Jas hanno corso nomi di assoluto prestigio, oltre ai più recenti Tarquini e Monteiro: Bartels, Colciago, Danner, Giovanardi, Kristensen, Modena e Thompson. E la lista non sembra proprio dover finire qui. ●





# EuroSeries in fermento

## DOPO IL DEBUTTO DELLA PASSATA STAGIONE IL CAMPIONATO ORGANIZZATO DA NOVA RACE INTRODUCE TANTE NOVITÀ. I DETTAGLI

di Dario Lucchese

Con una riorganizzazione delle classi ammesse al via, per creare maggiore equilibrio tra le vetture di simile tipologia, e diversi nuovi arrivi che dovrebbero fare crescere ulteriormente lo schieramento, la Euro Series by Nova Race si appresta quest'anno ad affrontare la sua seconda stagione, introducendo diverse novità. Il promotore emiliano, dopo avere lanciato nel 2015 quasi in sordina il campionato, esplora adesso nuovi orizzonti. Come quello delle ex Superstars e Cite, mentre è probabile l'arrivo di alcune Maserati Mc Granturismo dismesse dal trofeo della Casa del Tridente e dirottate verso vari campionati in Europa ed oltreoceano, che verranno portate in pista da alcuni team privati. Proprio per questo è stato pensato di amplificare il divario di prestazioni e consentire alle vetture di gamma superiore di gareggiare liberamente con le loro caratteristiche, senza venire sacrificate eccessivamente al concetto del balance of performance. In pratica, a partire dal 2016, la Euro Series by Nova Race avrà una divisione Plus ed una Standard. La prima creata sulla concreta aspettativa di vedere al via un numero consistente di Gt con specifiche Gt4 (come le Ginetta G50 e G55, le Lotus e le Ktm-X Bow) o di livello superiore, ma con la possibilità di rientrare nel range prestabilito effettuando una sorta di downgrade. Viceversa, altri modelli come le Maserati, le ex Superstars o quelli impiegati fino allo scorso anno nel Cite (che al momento, è giusto sottolineare, godono di un'ampia scelta di campionati di riferimento anche nel panorama dell'automobilismo nazionale), potranno essere inseriti sia in una che nell'altra divisione, a seconda che si decida di effettuare su di esse delle modifiche a livello tecnico per declassarli e collocarli di conseguenza tra le Standard o mantenerle sui livelli attuali. Ad arricchire questo variegato parterre ci saranno inoltre diverse Mégane Trophy, sulla scia della partecipazione nel 2015 di un solo esemplare portato in pista dal tedesco Oliver Freymouth, vincitore del titolo ES+ e di quello Over 50. Nata con una griglia che, al suo primo anno, ha mediamente fatto registrare la presenza di 13 vetture, la Euro Series by Nova Race si ripropone dunque come un "contenitore" di medio-alto livello. Lo testimonia un calendario ancora una volta internazionale, articolato sempre su sei doppi round. Tre si disputeranno in Italia, a Monza, Imola e Mugello, tutti in abbinamento con i weekend di Aci Sport. Altrettante saranno le trasferte all'estero, cominciando da Barcellona, che darà il via alla stagione dal 2 e 3 aprile, per proseguire con Le Castellet e Slovakia Ring, entrambe in programma nel mese di luglio. Gli organizzatori hanno inoltre deciso di mantenere invariato il format delle 2 gare della durata di 50' ciascuna, con 2 sessioni di qualifica da un quarto d'ora e due turni di 45' di prove libere. Anche quest'anno, la serie sarà esclusivamente gommata Michelin.

PRIME ADESIONI IN OTTICA 2016

### W&D punta su Meloni-Tresoldi

L'obiettivo 2016 è di raggiungere almeno una ventina di vetture in griglia. Nei primi test invernali è infatti emerso un certo interesse nei confronti del campionato, specialmente da parte di piloti gentleman. Ciò, ancora una volta, delinea un profilo prettamente "Am" della categoria. Nel dettaglio, in tema di squadre al via, si possono già fare i nomi di Akf Motorsport, intenzionata a raddoppiare il numero di vetture al via, Lema e Zero Racing, che porteranno in pista le ex Mégane Trophy. Una conferma, per ciò che riguarda le "Superstars", è già arrivata dal W&D Racing Team, che sarà presente con una Bmw M3 E90 su cui si







**UN ANNO DI RODAGGIO**
**Con la vittoria di Helistekangas e Blomstedt è andata in archivio l'edizione del 2015, stagione di debutto dell'EuroSeries**

| STAGIONE IN SEI ATTI | |
|---|---|
| 3 aprile | Barcellona (E) |
| 1 maggio | Monza (I) |
| 29 maggio | Imola (I) |
| 10 luglio | Paul Ricard (F) |
| 31 luglio | Slovakia Ring (SK) |
| 16 ottobre | Mugello (I) |



alterneranno Meloni e Tresoldi, ricomponendo lo stesso binomio vincente che nelle ultime due stagioni si è rispettivamente fregiato dei titoli Super Production e 1. Divisione del Cite. La squadra sammarinese schiererà anche un'altra vettura bavarese per la quale è in via definizione l'equipaggio. Altre due Bmw in configurazione 24 Hours Special saranno guidate da Necchi e Friso. Un'ulteriore conferma è quella del team di Gianni Giudici, che punterà su Lotus e Ginetta, vettura quest'ultima che sarà portata in pista in diversi esemplari anche dalla stessa Nova Race e direttamente dalla factory inglese. Saranno diverse le compagini straniere nel campionato. Ad allungare l'elenco ci sono infine le Seat Leon Cup Racer di Mm Racing e le Silhouette V6 e si rivedranno in azione le Ktm X-Bow.

UNO SGUARDO SULLA SCORSA STAGIONE

## Scandinavi ad alta quota

A prendere parte alla prima edizione della Euro Series by Nova Race, lo scorso anno sono stati 9 team. 6 in tutto i titoli assegnati, con il binomio scandinavo formato da Marko Helistekangas e Fredrik Blomstedt laureatosi campione Overall e Under 25 sulla Ginetta G50 Gt4 dopo un acceso finale con Oliver Freymouth. Il tedesco, dominatore durante tutta la prima parte della stagione al volante della Mégane "Trofeo" del team Afk Motorsport e alla fine migliore Over 50 e primo nella classifica ES+, si era diviso le vittorie con Manuel Lasagni (Ginetta G50) in occasione del primo round del Paul Ricard, concedendo poi il bis sul circuito austriaco del Red Bull Ring. A mettersi in evidenza sono stati anche Luca Magnoni, anch'egli su Ginetta, il quale è salito sul podio in diverse occasioni chiudendo terzo nella classifica assoluta.

LA PAROLA AL PROMOTORE ELISA MAIOLI

## 2016 sulla griglia 18-20 vetture

Elisa Maioli (in primo piano **nella foto sotto**) è la responsabile del programma Nova Race fin dal 2009, anno in cui il promotore e team emiliano si affacciò nel campionato Fun Cup. Dopo un'apparizione nel Gt italiano alla fine della stagione successiva, a partire dal 2011, per tre anni consecutivi, la Nova Race ha organizzato il monomarca della Ginetta G50 Cup by Yokohama, che nel 2014 si è aggregato alla Gt4 European Series. *«Nel 2015 abbiamo voluto lanciare l'Euro Series, che ha fatto subito registrare dei numeri decenti, anche se non proprio eclatanti.* - spiega - *Da ottobre ad oggi abbiamo tuttavia ricevuto numerose richieste, anche da parte di nuove squadre. Questo ci fa ritenere che nel 2016 potremo arrivare ad avere uno schieramento di 18/20 vetture. Abbiamo appositamente mantenuto gli stessi costi di partecipazione dello scorso anno. L'iscrizione a ciascun evento ammonta a 2500 euro catering incluso, con differenti opzioni. La benzina va rifornita alla pompa. Si va in pista con delle cifre che si aggirano tra i 15 ed i 20mila euro a weekend, a seconda della tipologia di vettura impiegata ed abbiamo anche la tv, dal momento che siamo in via di definizione con Sportitalia. Nova Race, infine, proprio quest'anno farà il proprio ritorno nella serie Vln da cui è assente ormai dal 2013, prendendo parte anche alla 24 Ore del Nürburgring».* ●





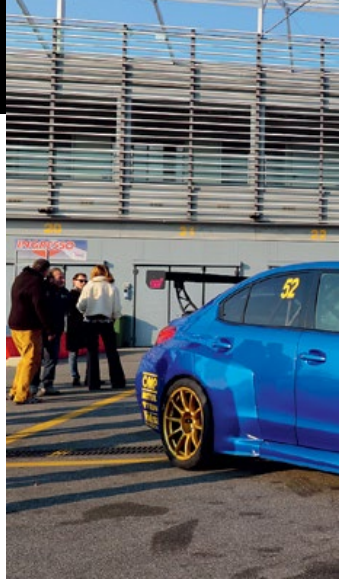
**CONTENITORE DI ALTO LIVELLO**
**Campionato sanzionato Fia, quello organizzato dall'italiana Nova Race è un contenitore di alto livello con al via vetture di varia tipologia. Per il 2016 c'è stata una riorganizzazione delle classi ammesse al via**



# Turismo intelligente

## A MONZA È STATA PRESENTATA L'EDIZIONE 2016 DELLA NUOVA SERIE TRICOLORE. STAGIONE IN 7 ROUND. ECCO TUTTI I DETTAGLI

di Dario Lucchese



**Il Campionato** Italiano Turismo 2016 è già realtà. A Monza, lo scorso fine settimana, la rinnovata serie tricolore è stata ufficialmente presentata agli addetti ai lavori. All'incontro con i rappresentanti di Aci Sport, non è mancata una risposta importante, quasi un "segnale", da parte di costruttori e team. Ad oggi, quantomeno sulla carta, l'adesione è di poco meno di 15 vetture nella classe Tcr ed altrettante nella Tcs, aperta quest'ultima alle auto più strettamente vicine ai modelli di serie. Oltre alle squadre confermate, intorno alla categoria gravita un certo interesse, specialmente da parte di alcune realtà già ben note nel panorama nazionale. Alla riunione tenutasi in Brianza non sono infatti mancati nomi come Autostar, Ferlito e Promotorsport. Proseguendo con la presenza di Jas Motorsport e Top Run, che sosterranno l'impegno di altrettanti team legati rispettivamente alla partecipazione di Honda e Subaru.

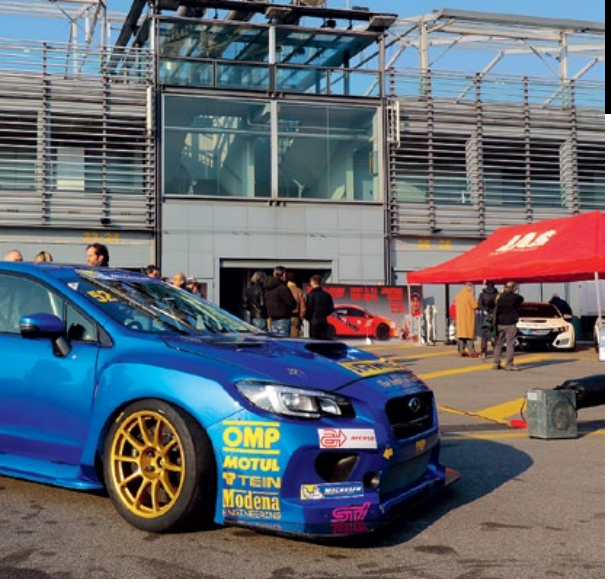
Nel paddock si sono viste inoltre alcune delle vetture che quest'anno saranno protagoniste in pista. Oltre alla stessa Impreza della Casa delle Pleiadi (che inizierà a breve i primi test) e alle Civic Type R, c'erano anche l'Alfa Romeo Giulietta di Ferraris, una Leon Racer allestita da Seat Motorsport Italia e la Peugeot 308 Gti della 2T Course & Reglade, queste ultime nella versione Tcs. La "prima" di Monza è servita anche ad evidenziare alcuni aspetti del campionato. Cominciando dal fatto che è stata sottolineata la volontà di ammettere le vetture 2015 e 2016 sottostanti alle regole del Tcr internazionale, pertanto senza obblighi di aggiornamenti. L'idea è sostanzialmente quella di seguire, dal punto di vista tecnico, ciò che viene fatto nel campionato maggiore, prendendo spunto anche dal "balance" tra i modelli dello scorso anno e quelli più recenti che verrà deliberato in seguito alle prove previste nei primi giorni di marzo sul circuito spagnolo di Valencia. Fra le nuove proposte emerse a Monza, quella che prevede un progetto ancora da definire ed affinare, volto ad avvicinare i giovani al mondo delle Turismo. Una sorta di alternativa intelligente, parlando di gare tricolore, per i piloti "under" che per vari motivi, budget incluso, non hanno la possibilità di rivolgersi alle monoposto (leggasi F.4). Nella stessa occasione è stato ufficializzato un cambio nelle date del calendario, che rimangono in tutto sette. A dare il via non sarà più Vallelunga a metà aprile, bensì Monza, nello stesso weekend della Tcr International Series (le gare del campionato italiano si svolgeranno il sabato). Una decisione bene accolta da tutti, visto che avrà anche l'effetto di concedere maggior tempo ai team per prepararsi allo "start" della stagione. L'appuntamento capitolino viene invece spostato al 4 settembre, andando così a colmare quel "buco" di oltre un mese che si sareb-



**UNA STAGIONE CON TANTE SORPRESE**
Sulla pista di Monza, il tricolore Turismo ha fatto la sua prima uscita ufficiale svelando i capisaldi di una stagione all'insegna delle novità



**GIULIETTA**
La Giulietta del team Ferraris è una delle grandi novità al via del campionato turismo 2016












be viceversa avuto tra la tappa del Mugello e quella di Imola. Sempre a Monza, lo scorso fine settimana, era presente la Hankook, fornitore unico per quanto riguarda gli pneumatici che verranno impiegati nella serie, che ha illustrato la tipologia delle gomme, prendendo accordi con team e costruttori per svolgere i primi test. ●

# Entry list nomi interessanti

## TUTTE LE TRATTATIVE IN VISTA DEL VIA DELLA STAGIONE. UNO SCHIERAMENTO CON UOMINI E MEZZI DI BUON LIVELLO

Oltre ai team già noti, nella "entry list" provvisoria del Campionato Italiano Turismo figurano tanti nomi interessanti. Nella classe Tcr, la Bf Motorsport del pilota e team manager Imerio Brigliadori schiererà due Leon Racer. Una di queste, secondo "radio box", potrebbe essere affidata alla 28enne Marika Diana, con precedenti esperienze in monoposto e al volante di vetture Sport. Stessa vettura per la Brc Racing Team, che accantonerà le energie alternative per essere della partita anche quest'anno. La Faro Racing di Fabrizio Paolo Tablò, già impegnata a 360 gradi nella Rs Cup e in Coppa Italia, sta definendo l'equipaggio per un'altra vettura della Casa iberica dopo avere confermato nel ruolo di direttore tecnico Manrico Liberati. Grande impegno quello della TecnoDom sia nel Tcr, con la Seat che guiderà Jonathan Giacon, che nel Tcs, con le Fiat 500X, una di queste per Kevin Giacon (fratello di Jonathan). Sempre nel Tcs una Volkswagen Polo Gti dell'Autosport Abruzzo potrebbe essere affidata a Carlo Casillo. Andrea Baiguera sarà invece al via con la Renault Clio Rs della Brixia Autosport. Due sono le Honda Civic Type R del team Vaccari Motori, mentre Massimo Arduini scenderà in pista con la Peugeot 308 Gti della 2T Course & Reglage. ●

### UNO SCACCHIERE ANCORA DA RIEMPIRE

| TEAM | PILOTA | VETTURA | CLASSE |
|---|---|---|---|
| Bf Motorsport | da assegnare | Seat Leon Racer | Tcr |
| Bf Motorsport | da assegnare | Seat Leon Racer | Tcr |
| Brc Racing Team | da assegnare | Seat Leon Racer | Tcr |
| Brc Racing Team | da assegnare | Seat Leon Racer | Tcr |
| Brc Racing Team | da assegnare | Seat Leon Racer | Tcr |
| Faro Racing | da assegnare | Seat Leon Racer | Tcr |
| Seat Motorsport Italia | da assegnare | Seat Leon Racer | Tcr |
| TecnoDom | Jonathan Giacon | Seat Leon Racer | Tcr |
| by Ferraris | da assegnare | Alfa Romeo Giulietta Q | Tcr |
| by Jas Motorsport | da assegnare | Honda Civic Type R | Tcr |
| by Top Run | da assegnare | Subaru Impreza | Tcr |
| Autosport Abruzzo | da assegnare | Volkswagen Polo Gti | Tcs 1.4 |
| TecnoDom | da assegnare | Alfa Romeo Mito | Tcs 1.4 |
| TecnoDom | da assegnare | Alfa Romeo Mito | Tcs 1.4 |
| TecnoDom | Kevin Giacon | Fiat 500X | Tcs 1.4 |
| TecnoDom | da assegnare | Fiat 500X | Tcs 1.4 |
| TecnoDom | da assegnare | Fiat 500X | Tcs 1.4 |
| Brixia Motorsport | Andrea Baiguera | Renault Clio Rs | Tcs 1.8 |
| 2T Course & Reglade | Massimo Arduini | Peugeot 308 Gti | Tcs 2.0 |
| Seat Motorsport Italia | da assegnare | Seat Leon Racer | Tcs 2.0 |
| Vaccari Motori | da assegnare | Honda Civic Type R | Tcs 2.0 |
| Vaccari Motori | da assegnare | Honda Civic Type R | Tcs 2.0 |
| tba by Jas Motorsport | da assegnare | Honda Civic Type R | Tcs 2.0 |
| 2T Course & Reglage | guest driver | Citroën C3 Max | Guest Driver |

# Montagn incantata

## TRA EUROPEO E TRICOLORE IL MONDO DELLE SALITE SI PREPARA A UN 2016 AD ALTO LIVELLO. TUTTA DA SEGUIRE L'ENNESIMA SUPER-SFIDA FAGGIOLI-MERLI, DERBY ITALIANO PER IL CEM

di Gianluca Marchese

**Sono tutti al lavoro.** Tra reperimento budget ed evoluzioni o nuove auto, il mondo della Montagna vive un inverno tutt'altro che freddo e silenzioso. Caldissimo è l'argomento novità e soprattutto si annunciano bollenti gli scenari che potrebbero concretizzarsi da aprile in poi. A iniziare proprio da quel duello tra giganti che rivedrà in prima fila Simone Faggioli e Christian Merli, nel 2016 con ogni probabilità di esclusiva europea. Perché per entrambi e per le rispettive sport, Norma e






a Osella, il lavoro attuale è concentrato sul campionato continentale, più o meno da un decennio dominato da Faggioli e più o meno da un decennio non frequentato in pianta stabile da Merli. Il trentino, che aveva già annunciato di non voler partecipare al Tricolore alla fine della scorsa stagione, ha deciso di sfidare il campione in carica su un "terreno" forse anche più adatto al pacchetto Osella-Rpe-Avon e l'unico dettaglio da chiudere per ufficializzare la campagna oltre confine resta quello legato al budget. Per Simone, invece, soprattutto da quando gliel'ha chiesto la Norma, l'obiettivo Europeo è da tempo il principale e quest'anno l'impegno sarà ancora maggiore, tra un nuovo esemplare in arrivo e nuovi protagonisti che si affideranno al team del fiorentino di Bagno a Ripoli.

E se nel Cem ci si aspetta gran bagarre come da anni non si registra pienamente, nel Campionato Italiano si profila una rincorsa al titolo che scatena il "driver-instict" di parecchi. E infatti anche la rincorsa al miglior pacchetto possibile per puntare in alto è scattata da un pezzo. Così come diversi progetti covano sotto le ceneri in vista dell'edizione del centenario della Pikes Peak, inaugurata nel 1916. Inoltre, a ottobre torna il Fia Hill Climb Masters, che dopo l'esperienza lussemburghese del 2014 si terrà in Repubblica Ceca a Sternberk, in una strana concomitanza con la finalissima Civm a Pedavena: ci sarà qualcosa da rivedere nei calendari? In ogni caso, tutti i fronti sono dunque aperti ed è necessario andare per gradi.




**UN TERZETTO DI FAVORITI**

**Uscirà dall'ennesimo confronto Faggioli, sotto, Merli, sopra, il vincitore dell'europeo 2016. In basso a sinistra Scola: dopo due terzi posti nelle ultime stagioni in Civm, il cosentino, sogna il colpo grosso**

TANTI ITALIANI IN LIZZA NEL VECCHIO CONTINENTE

## Salite d'**Europa** in salsa tricolore

In Europa la sfida stellare tra Faggioli e Merli, ai quali si aggiunge un altro atteso pilota al rien-



tro nel Cem come il francese Sebastien Petit, sarà inaugurata il 17 aprile in Francia, al Col St Pierre (stessa data per lo start tricolore al Reventino e prima di quattro concomitanze Cem-Civm, oltre a quella con il Masters). Per Faggioli ci sarà da attendere qualche settimana prima dell'arrivo del nuovo telaio e dunque di un nuovo esemplare della M20 che la Norma gli sta preparando, al quale, oltre alle Pirelli, si aggiungerà un più "tradizionale" motore V8 Zytek dopo che il toscano si era mosso alla ricerca di una valida alternativa. A quanto pare poco economica o poco praticabile. Oltre alla nuova Norma, nel Team Faggioli, a parte Magliona del quale scriviamo più avanti, al momento resterebbero Andrea Bormolini e Marco Capucci sulle Osella Pa21 Evo di gruppo Cn (da quest'anno nel Cem è scorporato dal gruppo delle biposto "libere" come accade da anni in Civm), ai quali si aggiunge Paride Macario. Il giovane bresciano vuole proseguire quanto iniziato a fine 2015 sull'Osella Fa30 Zytek. Se sceglierà l'Europeo nel gruppo delle monoposto troverà abituali frequentatori come Milos Benes e Fausto Bormolini, ma, appunto, soprattutto Christian Merli sull'ultima evoluzione della Fa30 Evo Rpe. Anche in casa Osella, infatti, ferve il lavoro. Su più fronti. Uno è proprio quello che riguarda il modello più "grande", dove troveranno spazio alcuni aggiornamenti, tra cui quello all'estrattore anteriore e una rinnovata distribuzione dei pesi, e soprattutto la tanto sospirata versione evo del propulsore inglese, attesa da quasi un anno. Arriverà a febbraio e finalmente l'Rpe presenterà una reale cilindrata 3000 in luogo dei 2800cc finora sfruttati e, a parte qualche cavallo in più, garantirà una coppia decisamente migliore.

TRA CIVM E PIKES PEAK DEL CENTENARIO

## Anche in **Gt** super stagione

Occhio al mondo Gt, in particolare a quello del Cavallino. Tra Civm e Pikes Peak si profila una stagione da leccarsi i baffi. Nel Tricolore la scuderia Superchallenge si espande e sta confermando i programmi di Roberto Ragazzi, a caccia del quarto scudetto consecutivo, e di Bruno Jarach. Per i due sono pronte le Ferrari 458 Challenge appena aggiornate, ma nel team è in arrivo anche Antonio Caporale. Il gentleman pugliese ha svolto un test ad Adria sulla F430, sempre in ottica Civm. E almeno in alcune cronoscalate Superchallenge gestirà addirittura una terza 458. La 550 Gt1 di Piero Nappi sarà invece protagonista alla Pikes Peak del centenario, in calendario il 26 giugno. Il driver napoletano non ha digerito l'esperienza-debutto alla Corsa verso le Nuvole 2014 sulla Picchio P4, terminata con uno sfortunato ritiro, ma si è innamorato della salita sopra Colorado Springs. Nappi ha così confermato ad Autosprint la sua iscrizione all'edizione 2016 sulla fida Ferrari nella categoria Attack 1. A breve si saprà l'esito (gli organizzatori hanno anche messo un tetto alle partecipazioni). Così come si potrebbe sapere dell'avventura americana di un'auto elettrica "made in Italy", ispirata da un progetto che ha preso forma lo scorso anno sul quale si sta lavorando per mettere insieme tutti i dettagli. ●




**UN 2016 DAVVERO SPETTACOLARE**

**Mancano ancora alcuni mesi al via della stagione, ma si lavora a ritmo serrato nel mondo delle salite per un 2016 davvero spettacolare. Sotto a sinistra, Ragazzi a caccia del quarto titolo di fila nel Gt tricolore. Sotto, Cubeba. In basso nell'altra pagina Magliona con la Norma sulla quale ha debuttato a fine 2015 ad Alghero. A lato Fattorini**

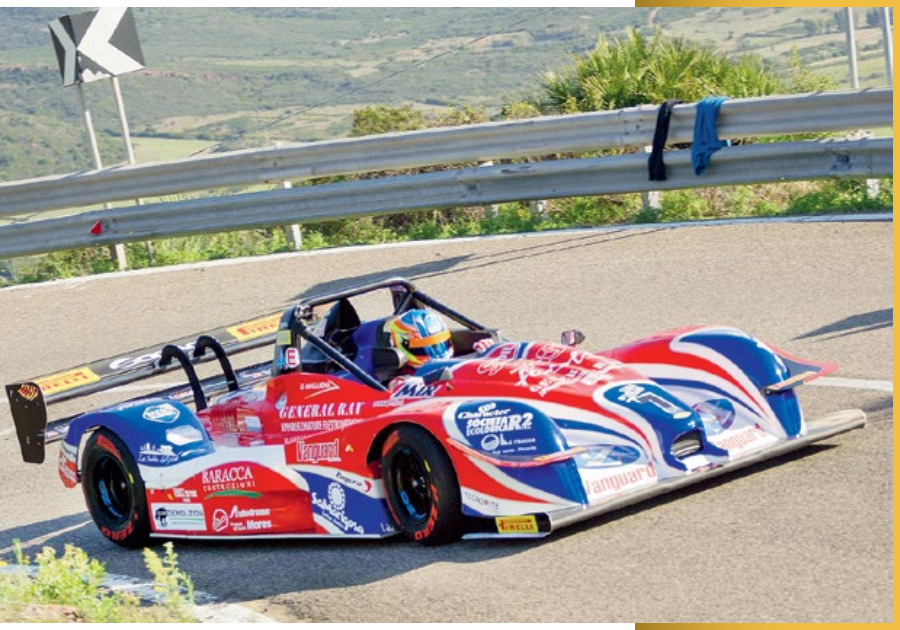












# Scola-Magliona che occasione!

## CON I CALIFFI FAGGIOLI E MERLI IMPEGNATI NEL CEM, SI APRONO NUOVI SCENARI NELLA CORSA AL TITOLO TRICOLORE

In clima tricolore, l'Osella è impegnata a terminare i primi telai della "piccola" biposto Pa21 JrB, modello con intenzioni low-cost che debutterà in salita ma pensato anche per la pista sul quale montare motori di derivazione motociclistica con cilindrata tra 1000 a 1600. Pure sul fronte Pa2000 le acque non sono chete. Dopo il successo del modello, che tra 2013 e 2015 ha registrato numerose vittorie assolute con Merli, che l'ha sviluppato, Cubeda, Fattorini e Scola, in autunno è stata instaurata una collaborazione con la Cms Racing Cars. Al team toscano dei Casalini sarà consegnata la Pa2000 motore Honda potenziato ex Merli/Fattorini con motore potenziato e kit evo 2016, che presenta soprattutto un retrotreno modificato. Osella la seguirà direttamente e Cms la porterà in gara nel Tricolore, dove la biposto, in buone mani, si annuncia come una delle auto più performanti. Il pilota? Le trattative sono in corso e non è esclusa qualche sorpresa di livello. Come detto, diversi sono infatti i protagonisti in fermento. Se davvero Faggioli e Merli si giocheranno il titolo europeo, allora saranno proprio gli altri sfidanti a rendere combattuto il Civm. Restando alla top-5 assoluta 2015, Domenico Scola scalpita non poco pensando ai due terzi posti degli ultimi due anni.

L'under cosentino ha prima sondato il terreno per capire se fosse possibile mettersi al volante della Norma-Zytek del Team Faggioli e poi ha confermato la sua Pa2000, ma aggiornata 2016 e soprattutto con un nuovo motore Honda. In pole position per la Norma campione in carica c'è Omar Magliona. Il campione Cn, abituale pilota anche nei piani alti dell'assoluta, non ha nascosto che salire sulla biposto francese sarebbe il maggiore obiettivo 2016, tanto da averla già provata con vittoria e record all'Alghero Scala Piccada dello scorso ottobre. Al Team Faggioli, del resto, la novità di riuscire a schierare due Norma di punta suddivise tra Europa e Italia garantirebbe ancora più prestigio. Anche in questo caso molto dipenderà da varie dinamiche. Rivelazione 2015, c'è da tenere d'occhio un altro figlio d'arte: Michele Fattorini.

Il driver orvietano sta programmando la stagione e proprio in questi giorni dovrebbe confermarsi su un prototipo Osella. Ma ci sono altri nomi che potrebbero inserirsi ai vertici (lo stesso Domenico Cubeda, ad esempio, sta pianificando un ampliamento dei programmi in favore del Civm), così come ce ne sono altri in pieno lavoro per presentarsi al meglio in categorie diverse e/o nella propria classe.

Oltre al mondo Turismo e al nuovo monomarca Kia valido per il Tricolore Energie alternative, tra i più attivi si segnalano i piloti del gruppo Cn. Anche qui, dovesse passare in E2B Magliona, sarà grande rincorsa per il Tricolore (che come quello assoluto non cambia padrone da sei stagioni).

Per ora la novità più interessante è la Ligier Js51 Honda che Cosimo Rea ha finalmente completato e portato al debutto in pista, mentre la new-entry è Massimiliano Clerici. Proveniente dalla pista, il pilota lombardo sarà al via del Reventino sulla nuova Cms 03 Honda allestita dalla factory toscana.



**TSUNAMI CAMPIONE**
La scorsa settimana sono stati ufficializzati i titoli della Carrera Cup Italia 2015. Se Agostini (come già anticipato da As) si è fregiato di quello Piloti, ad aggiudicarsi il successo nella classifica Team è stato lo Tsunami RT, ben rappresentato nel corso della stagione dal vicecampione Ledogar e Gaidai.

**ACCORDO DAV-LING**
Dopo avere confermato i fratelli Daniele e Riccardo Cazzaniga, il team Dav Racing ha annunciato che proseguirà il proprio impegno nell'EuroF.Open anche con il 18enne cinese Kang Ling. Quest'ultimo, proprio con la squadra guidata da Davenia, aveva già preso parte nel 2015 agli ultimi due appuntamenti di Monza e Barcellona.

**CORSI HEXATHRON**
La Hexathron Racing Systems ha lanciato il terzo corso "Race Engineering" che partirà a inizio febbraio. Previste 16 lezioni, oltre alle attività in pista, al simulatore e alla visita presso Autotecnica Motori ed Eurointernational. Aperto ad un massimo di sei iscritti, concerne vari argomenti tra cui l'aerodinamica, le power units ibride, il lavoro specifico in pista e la dinamica del veicolo.

**ANCORA VANTHOOR**
Dopo avere fatto il suo rientro alla 24 Ore di Dubai, dove ha portato al successo la Audi R8 Lms del Team Wrt, Vanthoor sarà anche al via della 12 Ore di Bathurst che si disputerà il 6 e 7 febbraio. Il belga si alternerà con Davison e Winkelhock al volante di una vettura della Casa di Ingolstadt portata in pista dalla Phoenix Racing.

**12 ORE BATHURST**
Sono attualmente tre gli italiani iscritti alla 12 Ore di Bathurst. Gli ex F.1 Andrea Montermini e Ivan Capelli saranno entrambi al volante delle Ferrari 458 Gt3, rispettivamente schierate dai team Vicious Rumor Racing e Trofeo Motorsport. Attesa anche per Marco Mapelli, lo scorso anno 2°, al via con una nuova Audi R8 Lms che dividerà con Mies e Haase.

**C'È IL TROFEO CAR MODEL OF THE YEAR**

# Tcr, i nuovi regolamenti

Varati i regolamenti 2016 della Tcr International Series, che affronterà la seconda stagione con poche novità. Sul piano tecnico vengono vietati tutti i dispositivi elettronici di controllo frenata, stabilità e trazione, mentre il peso minimo è ridotto da 1260 a 1250 kg per le vetture che utilizzano un cambio di serie e da 1295 a 1285 kg per quelle con il cambio "racing". Consentito ora l'uso di un serbatoio da 100 litri. Il BoP verrà invece eseguito intervendo solo sul peso minimo (con un divario che va da +70 a -20 kg) e sulla centralina. Per la parte sportiva la distanza delle gare sarà di 60 km, ma il formato potrà cambiare nei weekend concomitanti con la F.1. Viene infine introdotto un nuovo trofeo Car Model of the Year, che premierà il modello di vettura che farà segnare più punti tra qualifica e gare.

**BOOM DI ADESIONI PER LA GARA TOSCANA**

## 12 Ore del Mugello a quota 75

Dopo il successo della 24 Ore di Dubai, che ha fatto registrare il numero record di 100 equipaggi al via, sono già 75 le vetture iscritte alla 12 Ore del Mugello, secondo appuntamento della serie organizzata dal promotore olandese Creventic, che si svolgerà nel weekend del 18 e 19 marzo. La gara toscana, che si disputa per il terzo anno consecutivo, precederà di sole due settimane l'edizione inaugurale della 24 Ore di Silverstone.

**LA SFIDA DOLOMITICA NEL 2016 VA ANCHE IN AUSTRIA**

# Che Coppa d'Oro!

La Coppa d'Oro delle Dolomiti da quest'anno sarà internazionale anche nel percorso: tra le novità dell'edizione 2016, in programma dal 22 al 24 luglio, ci sarà anche una tappa a Lienz, in Austria. Il percorso si snoderà su 14 passi dolomitici, 600 km e 3 regioni attraversate (Veneto, Alto Adige e Friuli). A queste si aggiungerà la tappa in Austria con l'attraversamento dell'impegnativo Passo Stalle. Dopo il successo dello scorso anno, si disputerà anche nell'edizione 2016 una tappa "in notturna" con la ripartenza da Cortina e l'attraversamento del Passo Valparola.




**CON EUROINTERNATIONAL**

## Pure Jacoboni su Ligier

La Eurointernational ha ufficializzato l'accordo con Marco Jacoboni, il quale potrà disporre quest'anno nel Campionato Italiano Sport Prototipi della seconda Ligier Js53-Honda Evo 16 Cn2 schierata dalla squadra diretta da Antonio Ferrari. L'esperto bolognese andrà così ad affiancare su un'altra vettura il già confermato Davide Uboldi. A fine gennaio sono previsti i primi test con la biposto destinata alla serie tricolore, dotata del terzo elemento anteriore e posteriore, inediti ammortizzatori, freni, carreggiata e aerodinamica.

**DEBUTTA EUGENIO PISANI**

## Prototipi, rientra Siliprandi

Il team Siliprandi Racing rientra dopo due anni di assenza nel Campionato Italiano Sport Prototipi con Eugenio Pisani. Il 24enne pilota ravennate, reduce da una stagione 2015 positiva nella Lotus Cup Italia sempre con i colori della squadra mantovana, si accinge così a fare il proprio ingresso nella serie tricolore in cui porterà in pista una Norma M20 Cn2 puntando al titolo Under 25. Al volante della biposto transalpina, Pisani ha già svolto un primo nei giorni scorsi a Varano.

**IL VIA DA CURITIBA**

## Stock Car Brasil in 16 round

Sono in tutto 12 gli appuntamenti del calendario 2016 della Stock Car brasiliana. Ad inaugurare la popolare serie sudamericana sarà l'autodromo di Curitiba, nel primo fine settimana di marzo. Seguiranno le gare di **Velopark** (10/4), **Goiânа** (22/5), **Santa Cruz do Sul** (5/6), **Tarumã** (26/6), **Cascavel** (17/7), **Interlagos** (11/9), **Londrina** (25/9), **Brasília** (16/10), nuovamente **Goiânа** (6/11), **Curvelo** (20/11) e ancora **Interlagos** (11/12). Ad aggiudicarsi il titolo la scorsa stagione con i colori Voxx Racing Team è stato il 31enne paulista Marco Gomes.

hanno collaborato: **Alfredo Filippone, Dario Lucchese, Gianluca Marchese, Enrico Rosi Cappellani**

ANCHE BLANCPAIN PER RICCARDO

## Ragazzi tra pista e salita

Dopo l'esperienza 2015, Riccardo Ragazzi farà il suo ritorno nella Blancpain Endurance Series, alternandosi al volante di una Ferrari 458 della Af Corse con Garry Kondakov e Alexander Moiseev.
Iscritto nella classe Am, nei programmi dell'equipaggio italo-russo rientra anche la 24 Ore di Spa. Restando in famiglia e alla pista, per il papà di Riccardo, Roberto Ragazzi, oltre agli impegni in salita nel Civm c'è anche quello nella gara del Ferrari Challenge che si disputerà a Le Mans il 18 giugno.

AL VIA CON DUE HURACÁN

## GDL nel Trofeo Lamborghini

Il team Gdl Racing, dopo avere annunciato la propria partecipazione al Campionato Italiano Gran Turismo e ai più importanti appuntamenti di durata con una nuova Huracán Lp 620-2, ha deciso di raddoppiare il proprio impegno portando in pista anche una seconda vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese. Oltre a ciò, la squadra sammarinese farà il suo ingresso nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, ampliando così il proprio programma 2016.

AL VIA UNA COPPA CLASSICA

## Revival Abarth

Prenderà il via quest'anno la Coppa Abarth Classiche, campionato riservato ai modelli da competizione Abarth e Fiat Abarth. La serie si articolerà su quattro appuntamenti in abbinamento con i weekend Aci Sport, sia in pista che salita. I modelli ammessi al via vanno dalle bicilindriche Fiat Abarth 595 e 695 nelle varie versioni, alle sport prototipo fino a 2 litri, alle monoposto Formula Abarth e Italia, oltre a tutte le Fiat Abarth 750, 850, 1000, Ot 1300 e le varie berlinetta 1600 e 2000, Fiat Abarth 124 Rally e Fiat Abarth 131 Rally, Fiat Ritmo Abarth 105Tc e 125 Tc. Previste varie classi e un montepremi.



AMMESSE TUTTE LE MONOPOSTO DA 2 A 4 LITRI

# **Auto Gp** diventa formula open

L'Auto Gp si rinnova, dando vita all'edizione 2016 dell'Auto Gp Formula Open. La serie promossa da Enzo Coloni, conferma l'utilizzo delle monoposto basate su telaio Lola e spinte dal motore V8 da 550 cv, organizzando un campionato articolato su sei doppi eventi da disputarsi in Italia. Ma allarga anche la possibilità di partecipazione a tutte le vetture a ruote scoperte da 2 a 4 litri: in pratica dalla F.3 alla F.1, ricomprendendo anche Gp2, World Series, F.3000, Gp3 e Formula Master. L'obiettivo è integrare lo schieramento e consentire ad un vasto numero di possessori di potenti monoposto di utilizzarle in pista a costi estremamente contenuti. Prevista una classifica assoluta e quelle di classe.

PROGRAMMI IN SALITA DOPO L'ESORDIO IN PISTA

## La C3 Max nel Civm

Varato in casa 2T Course & Reglage il progetto di schierare la Citroën C3 Max nel Civm. Dopo i buoni riscontri in pista, la vettura aveva debuttato in salita lo scorso agosto a Gubbio e dall'apprezzamento dell'esperienza di questo esordio è nata l'idea di sviluppare un programma 2016 che coinvolgesse nuovamente il pilota Emiliano Perucca Orfei. In fase di definizione le sei gare che rientranno nel progetto, tra le quali sono già confermate Sarnano e Verzegnis.

IN ALMS ANCORA UN SUCCESSO A SEPANG CON LA LMP2

# **Giovinazzi** gran bis

Seconda affermazione consecutiva nell'Asian Le Mans Series, dopo quello conquistato a metà gennaio nella 3 Ore di Buriram, per Antonio Giovinazzi e Sean Gelael. L'equipaggio del team Jagonya Ayam with Eurasia si è affermato lo scorso fine settimana nella gara di Sepang, portando al successo la Oreca 03-Nissan Lmp2 dopo un testa a testa finale con la vettura gemella motorizzata Judd di Oliver Webb e Nicolas Leutwiler. Da segnalare l'ottavo posto di classe di Marco Cioci sulla Ferrari 458 Gt3 della Spirit of Race.



**RB CON FERNANDEZ**
La Rb Racing ha annunciato il nome di uno dei piloti con cui quest'anno prenderà parte alla F.4 tricolore. Il primo ad accordarsi con la squadra svizzera, è stato infatti il 15enne kartista venezuelano Sebastian Fernandez, il quale disputerà anche alcuni appuntamenti della serie tedesca.

**KENYA IN PISTA**
Ci sarà anche un pilota keniota al via del campionato Brcd F.4, la serie britannica che adotta le monoposto Tatuus equipaggiate con i motori Cosworth. Si tratta di Jeremy Wahome, accasatosi con il team Chris Dittmann Racing. Nato a Nairobi 17 anni fa ed in arrivo dai kart e dalla F.Bmw Asia Cup, Wahome ha già svolto un primo test con la squadra inglese a Brands Hatch.

**GT TRICOLORE**
Sarà Ferdinando Monfardini a portare in pista nel tricolore Gt una delle due Gallardo Gt3 della Cars Engineering. Il veronese, che vanta diverse stagioni nel Fia Gt e poi in Gt Open e nella stessa serie tricolore, aveva già preso parte nel 2015 all'ultimo appuntamento del Mugello con i colori del team guidato da Edoardo Berto e Matteo Tessara.

**TEST ENTRY CUP**
Sabato 13 febbraio, in occasione del Trofeo d'Inverno che si disputerà sulla pista di Magione, si vedranno in azione anche le Twingo protagoniste quest'anno della Entry Cup 2016. Il Gruppo Peroni Race, organizzatore del monomarca, darà infatti la possibilità agli interessati di svolgere un test al volante della tre cilindri Renault.

**FARO RACING**
Il team Faro Racing ha confermato per il terzo anno consecutivo la propria partecipazione al campionato Rs Cup. La squadra di Fabrizio Paolo Tablò, quest'anno contemporaneamente impegnata su più fronti, schiererà al via due Renault Clio 2.0 e a breve ufficializzerà anche i nomi dei piloti.

# Veglia con sorpresa

## APPENA MAGGIORENNE IL PIEMONTESE È STATO LA RIVELAZIONE DELLA TCR SERIES. DOVE SPERA DI CORRERE ANCHE NEL 2016

di Alfredo Filippone



**Se ci fosse** stato, il titolo di rookie dell'anno nella Tcr 2015 lo avrebbe vinto Lorenzo Veglia, il torinese rivelazione della prima stagione della nuova serie turismo. Un premio al miglior "deb" nell'edizione d'apertura di un campionato, ovviamente, non aveva molto senso, ma basta guardare la lista dei primi 10 in classifica per capire che la sorpresa, fra tanti nomi di piloti affermati e stagionati, è stato lui, poco più che maggiorenne al terzo anno di gare e illustre sconosciuto alla vigilia.

Con costanza e metodo, Lorenzo ha concluso al 10 posto (pur saltando la gara di Sochi, causa ...esami di maturità) una stagione che lo ha visto andare regolarmente a punti, crescere senza indugi e sfoderare una bella grinta nei duelli nelle seconda metà della stagione. Correndo con la Seat León del Team Engstler, che a Macao, per il gran finale, gli ha dato in premio la possibilità di guidare una delle sue Vw Golf, andata però distrutta nella carambola al via di gara-2, dove la vettura dell'incolpevole italiano è stata senza dubbio la più sbattuta. Il bilancio dell'interessato è positivo: *«È stata una bellissima esperienza, che mi ha permesso di progredire molto. Per me era tutto nuovo, a cominciare dalle piste. Ne conoscevo solo due, Monza e Salisburgo, e abbiamo iniziato veramente dal basso: in Malesia, gara d'apertura, dopo le prime prove, eravamo a 4" e la macchina non stava in strada...»*.

Molti altri si sarebbero scoraggiati o avrebbero cominciato a piagnucolare, lui si è rimboccato le maniche e si è messo a lavorare sodo per recuperare, dimostrando una forza di carattere davvero inusuale. Anche perché non si può dire che avesse tutto il supporto necessario in un team come quello di Engstler, una buona spanna al di sotto delle formazioni più professionali della serie. Lorenzo preferisce glissare: *«Errori ne abbiamo fatti tutti, anche il team. Spesso ho sentito la mancanza di una struttura tecnica vera, un lavoro metodico sui dati con gli ingegneri, ma io non mi sono accontetato, le spiegazioni e i rimedi li ho trovati da solo...»*.

Senza esitare a ricorrere agli altri piloti di Seat León o al team Target, con cui aveva corso nell'Eurocup nel 2014, trovando quasi sempre aiuto perché un altro merito di Lorenzo, ragazzo aperto ed educato, è stato quello di essersi guadagnato le simpatie di tutti nel paddock. L'handicap tecnico lo ha penalizzato *«soprattutto in qualifica, dove sono rimasto spesso il primo fuori dalla Q2, mentre in gara, dove sei tu a gestire le cose, ho sempre avuto un passo buono rispetto ai migliori, anche se recuperare posizioni è tutt'altro che facile. Il podio in gara-1 a Portimao è stato un bel risultato, ma mi è mancato un vero acuto»*.

Per il 2016, a parte il debutto... all'università, in economia aziendale, non c'è ancora nulla di fatto: *«Sto vagliando varie possibilità, anche al di fuori del Tcr, ma è chiaro che mi piacerebbe ripetere l'International Series ma con un team, giusto, spero, e in ogni caso con una macchina già collaudata, per non pagare lo scotto di una new entry. In Turismo, ci vogliono 2-3 anni per poter competere davvero con gli specialisti della categoria»*.

### IN PISTA DA 3 STAGIONI

**Nato a Rivoli (To) il 7 ottobre 1996.**
**2015:** 10° nella Tcr International (1 podio), Seat Leon Team Engstler
**2014:** 12° nella Seat Leon Eurocup (1 podio), Seat Leon Target Competition
**2013:** 4° (Super 1600) nell'Etcc (3 podi), Ford Fiesta 1600 - Ravenol Team
**2013:** Campione italiano Energie Alternative (3 vittorie), Kia Venga Brc

### Arrivato in kart... dall'ospedale

Non è abituale vedere un pilota giovanissimo puntare sin da subito sulle ruote coperte, senza nemmeno sognare le monoposto ma Lorenzo in materia ha le idee chiare: *«Scontato che l'aver corso in formula ti dà un qualcosina in più, a me le ruote coperte son sempre piaciute tanto. Sono salito su un kart tardi, a 13 anni, e vengo da una famiglia che non aveva nessun trascorso corsaiolo. Senza agganci e senza molti soldi, era meglio salire in macchina direttamente, senza passare dalle monoposto, come ho fatto a 16 anni»*.

Originali pure il primo contatto con l'ambiente (*«ci ha aiutati Mario Ferraris, conosciuto per caso durante una vancanza in Sardegna, quando abbiamo dovuto condividere un tavolo in un ristorante sovraffollato»*) e l'approdo in kart: *«A 12 anni, sono stato colpito da una malattia infettiva, ho passato molte settimane in ospedale prima che trovassero che virus fosse. I miei erano ovviamente parecchio in ansia e per tenermi su di morale, mi hanno promesso che se tutto finiva bene, mi avrebbero fatto correre in kart. Sono stati di parola...»*. ●



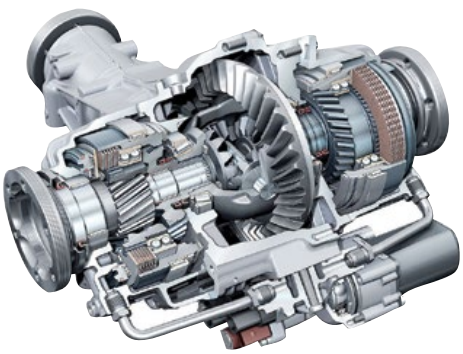

Nel 2015 Lorenzo Veglia, in alto con mamma Tiziana e papà Mauro ha disputato la Tcr Series con una Seat del team Engstler




# Sulla strada dell'elettrico

## Nuove leggi incentivano la mobilità sostenibile La Cusano farà la sua parte con un software

**Futuro elettrico per i motori. L'Università Niccolò Cusano è particolarmente protesa, nel suo lavoro di ricerca,** sullo sviluppo di questo settore, e per questo ha accolto favorevolmente quanto è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'11 gennaio 2016: il decreto che disciplina la trasformazione dei veicoli a motore endotermico in elettrico. Questa tipologia di normativa, una delle prime a entrare in vigore in Europa, conferma l'attenzione del legislatore alle problematiche riguardanti la mobilita sostenibile nel nostro paese. Il Decreto n. 219 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del primo dicembre 2015, entra in vigore il 26 gennaio 2016. Sostanzialmente questo decreto regola le norme di sostituzione di un propulsore endotermico con una trazione elettrica. Il campo di applicazione di tale decreto è quello della classe (internazionale) di veicoli L, M1 e M2. In tali classi rientrano tutti i veicoli a due ruote, i cosiddetti quadricicli pesanti e tutti i veicoli con quattro ruote adibiti al trasporto delle persone o delle merci. Le parti salienti di questo decreto legislativo prevedono il montaggio della componentistica elettrica secondo le norme CEI. Il peso massimo del veicolo e la sua potenza non devono essere superiori a quelli del veicolo originale con motore endotermico. Un successivo vincolo è stato introdotto sulle masse incomprimibili e comprimibili: se ne possono variare sul veicolo rispettivamente il trenta e il quindici per cento. Nessuna possibilità di modifica è prevista per il resto degli impianti e le forme e i profili esterni. Ottemperando ai sopradetti criteri la macchina sarà omologabile e si potranno utilizzare tutti gli strumenti d'incentivazione attivi per la mobilità sostenibile. Tale normativa sembra particolarmente interessante per le auto circolanti nel centro urbano di piccole dimensioni. In particolare, per i quadricicli leggeri e/o pesanti l'adozione di motori/ruota consente una rapida e semplice trasformazione del mezzo con una riduzione degli organi rotanti (albero e differenziale meccanico) e un conseguente aumento del rendimento e della affidabilità del sistema propulsivo. Inoltre l'adozione dei motori elettrici inseriti nelle ruote e l'eliminazione del motore termico aumenta la cubatura disponibile all'interno del veicolo. L'eliminazione del differenziale meccanico prevede l'introduzione di un sistema di controllo motore del tipo "Torque Vectoring" in grado si sostituire interamente le funzionalità precedentemente garantite dal differenziale. L'Università Niccolo Cusano ha iniziato da svariati anni la scrittura di un software di controllo "Torque Vectoring" per motori elettrici. Questo software, ormai concluso, è in grado di sostituire il differenziale meccanico e consentirà all'Ateneo di predisporre, in tempi rapidissimi un primo kit di retrofit elettrico.



a cura del Professor Gino Bella,
Docente ordinario di macchine a fluido
Università Niccolò Cusano





**NEL 1976 LA SUA ULTIMA 500 MIGLIA DI INDY**
A sinistra, Bob Harkey nell'abitacolo e, a destra, con il numero 96 alla Indy 500 del 1976, in lotta con il 97 Kinser e il 51 Ruby. In basso, ecco Harkey sempre a Indy nella prima metà degli Anni '70, dopo che aveva tentato la prima qualifica nel 1963 su un roadster, nella foto in basso a destra

# Con Harkey se ne va un'era

## OTTAVO A INDY NEL 1964 E NEL 1974, FU STUNTMAN PER ROBERT MITCHUM E PAUL NEWMAN. DA PUGILE SFIDÒ PATTERSON, POI IRIDATO NEI PESI MASSIMI

di Mario Donnini

**La gara più pericolosa** e importante del mondo si avvicinava e lui non aveva la minima idea della vettura con la quale avrebbe provato a qualificarsi. Ma a Indianapolis tutti sapevano che all'ultimo momento Bob Harkey - scomparso lo scorso 16 gennaio a 85 anni d'età -, sarebbe stato della partita.
Negli Anni '60 e '70 la Indy 500 era la corsa delle corse, coi grandi della F.1 - gente tipo Clark, Stewart, Rindt, Brabham, Graham Hill, Hulme e McLaren - che a turno tentavano la ventura, sfidando la micidiale pattuglia indigena dei ragazzi del muretto. Nomi che solo a leggerli mettevano i brividi: Foyt, Andretti, i fratelli Unser, Ruby, Parnelli Jones, Johncock, Rutherford e tanti altri. Troppi, a conti fatti.
Perché nei Sixties e nei Seventies non era come ora, che gli organizzatori fanno il diavolo a quattro pur d'avere trentaquattro o trentacinque monoposto iscritte, per inscenare una parvenza di lotta fintodrammatica nel compilare la griglia di partenza dei magnifici trentatré.
No, erano tempi duri, quelli, bestiali, affascinanti e maledetti. C'erano non meno di settantacinque, ottanta monoposto pronte, o quasi pronte, annunciate, strombazzate, attesissime o sconosciute, dai nomi leggendari, ma anche semplicemente misteriosi e allo stesso tempo roboanti, piazzate in Gasoline Alley per offrire al coraggioso di turno, magari in extremis, la chance di qualificarsi alla competizione che contendeva alla 24 Ore di Le Mans la fama d'essere la più bella del Pianeta ma che indiscutibilmente svettava come la più ricca. Quella che se la vinci ti cambia la vita e se la corri già fa di te un mezzo eroe.

### Bob, pugile e angelo dei biplani

Per l'altra metà di se stesso, Bob Harkey eroe già lo era. Per tre buonissimi motivi. Nato nel 1930 in North Carolina, troppo giovane per fare la seconda Guerra Mondiale, Bob sublimava l'aspirazione al rischio assommando in una sola vita, già da giovane, una biografia che l'avrebbe reso leggendario di fronte a registi quali Martin Scorsese e Quentin Tarantino.
Da pugile dilettante, nel torneo dei prestigiosi Golden Gloves, aveva sfidato da peso medio l'acerbo ma micidiale futuro campione del mondo dei pesi massimi Floyd Patterson, l'uomo di Cus D'Amato, il futuro pigmalione di Mike Tyson. Non pago di questo, Harkey era poi passato alla boxe professionistica, realizzando dopo pochi incontri che non aveva senso dare pugni ad avversari sempre diversi e inferociti, quando a prenderli era solo e sempre lui.
Meglio rischiare volando lassù, dove gli schiaffi te li dà solo il vento. Da lì una tumultuosa carriera di pilota da circhi aerei, disciplina un tempo spettacolarmente in voga negli Usa, laddove il tetragono Bob s'era specializzato in looping, i giri della morte, e nel terrificante ruolo di wing-walker, colui che a un certo punto abbandona l'abitacolo e inizia bellamente a passeggiare sulle ali del suo biplano, tra brividi e urla raccapricciate degli spettatori a terra.

### Stuntman di Mitchum e Newman

Tanto valeva darsi a un altro sogno sinonimo di America: il cinema, nella veste di stuntman. Con tante partecipazioni non








accreditate e due tra queste a far di lui uno da ricordare. Da controfigura di Robert Mitchum nel film "Thunder Road", da noi uscito col titolo "Il contrabbandiere", nel 1958, e dieci anni dopo da stuntman e race advisor del grande Paul Newman nel celeberrimo "Indianapolis pista infernale".

Tanto per un uomo solo? Macché, l'altra metà di Bob Harkey chiedeva ben altro. Rischio, asfalto, adrenalina, muri e gloria. A partire dalla seconda metà degli Anni '50, il boy della North Carolina si sprovincializza correndo a Daytona nella 100 Miglia Nascar 1959 e nello stesso anno è in lizza al Watkins Glen nella gara Sport, su un antiquato roadster, a lottare contro le Sport, una delle quali è condotta da un campione che gli resterà nell'anima: *«Sissignori, Stirling Moss. Uno che non correva, no, volava rasoterra* - amava ricordare -. *Un immenso signore, Moss, che a ogni doppiaggio se gli davi strada, sorpassandoti ti faceva un cenno di saluto».*






## La strada verso Indianapolis

Harkey non pago si dà alle Midget e alle terribili Sprint Car, lottando spesso, nella stagione 1962, con un ragazzo destinato a farsi strada: Mario Andretti. Ed è proprio Bob a raccomandare "Piedone" a Rufus Grey, team manager nelle Sprint Car, che contribuirà a lanciare definitivamente la carriera di Mario. In comune con Andretti e tutti quelli che vogliono sfondare verso i pay day e il Big Time, Harkey ha l'anelito alla 500 Miglia di Indianapolis. Nell'Indiana Bob ci arriva a 33 anni, mancando la qualificazione nel 1963 e poi riuscendoci l'anno dopo, a bordo di un antiquato roadster. È un delicato momento di passaggio, nella storia della Indy 500. L'arrivo delle imprendibili saponette a motore posteriore rende subitaneamente obsolete generazioni di monoposto e piloti, ma lui ha abbastanza fegato e classe da riuscire a entrare in una strana e preziosa elite. L'empireo di coloro capaci di piazzarsi nella top ten a Indy sia con una macchina a motore anteriore che posteriore. In fondo oltre a lui sono solo cinque i piloti a riuscirci, in un secolo di lotte: Aj Foyt, Parnelli Jones, Gordon Johncock, Jimmy McElreath e Chuck Hulse.

## Eroe del Bump Day "Last minute"

Dal 1964 fino al 1979, quindi alla soglia dei 50 anni, Harkey a Indy è sempre in agguato. A inizio maggio, all'apertura delle ostilità fa le visite mediche, ottiene l'idoneità e si pone in attesa, gironzolando in Gasoline Alley e sperando che un team owner gli chieda di saltare in macchina.

È specialista della "last minute ride", il tentativo disperato di qualifica all'ultimo turno del bump day, tanto che nel 1971 entra in griglia 33esimo, nel 1973 31esimo, nel 1974 31esimo, nel 1975 23esimo e nel 1976 28esimo.

In gara le cose cambiano, perché lui è uno che non sbaglia e, a parte un ritiro per motore grippato, vede sempre il traguardo, entrando due volte nella top ten, nel 1964, ottavo e ottavo pure dieci anni dopo, appunto prima con un roadster e poi al volante di una monoposto modern style.

Harkey si ritira dalle corse nel 1979, dopo 84 gare Usac e un 4° posto a Trenton come miglior risultato, quando capisce che non potrà mai più entrare tra i magnifici trentatré di Indy.

Ma continua a vivere vicino allo Speedway e per decenni, quando lo vedono in Gasoline Alley l'ultimo giorno di qualifiche, i più esperti team owner sorridendo gli chiedono di saltare in macchina, rinverdendo i vecchi tempi.

Orgogliosi di fare una proposta all'unico uomo al mondo col coraggio di sfidare sullo stesso ring e sullo stesso asfalto i predestinati Floyd Patterson e Mario Andretti, rispettivamente il campione del mondo dei pesi massimi e il campione del mondo di F.1. ●

# Leclassifiche

**VELOCITÀ**

ASIAN LMS — SEPANG (MAL)

**RALLY**

MONTECARLO WRC — MONACO

RALLY

WRC

## Rally di Montecarlo

Resoconto della gara a pag. 40

Montecarlo (MC),
21-24 gennaio 2016

**Assoluta:** 1. Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo R WRC) in 3.49'53"1; 2. Mikkelsen-Jæger (Volkswagen Polo R WRC) a 1'54"5 97.7; 3. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC) a 3'17"9; 4. Østberg-Fløene (Ford Fiesta RS WRC) a 4'47"7; 5. Lefebvre-Moreau (Citroën DS3 WRC) a 7'35"6; 6. Sordo-Martí (Hyundai i20 WRC) a 10'35"5; 7. Tänak-Mõlder (Ford Fiesta RS WRC) a 11'39"9; 8. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) a 18'30"8; 9. Lappi-Ferm (Škoda Fabia R5) a 20'41"0; 10. Kremer-Winklhofer (Škoda Fabia R5) a 20'43"9; 11. Gilbert-Jamoul (Citroën DS3 R5) a 21'05"0; 12. Suninen-Markkula (Škoda Fabia R5) a 23'39"8; 13. Giordano-Sarreaud (Citroën DS3 R5) a 25'03"4; 14. Margaillan-Degout (Škoda Fabia R5) a 27'39"1; 15. Bonato-Giraudet (Citroën DS3 R5) a 30'16"5; 16. Delecour-De Castelli (Peugeot 207 S2000) a 30'25"4; 17. Suárez-Carrera (Peugeot 208 T16) a 36'49"1; 18. Ptaszek-Kozdroc (Škoda Fabia R5) a 40'22"6; 19. Veiby-Andersson (Citroën DS3 R3T Max) a 40'49"8; 20. Re-Bariani (Citroën DS3 WRC) a 44'14"1; 21. Berfa-Augustin (Peugeot 208 VTi R2) a 44'36"4; 22. Athanassoulas-Zakheos (Škoda Fabia R5) a 44'55"2; 23. Andolfi-Fenoli (Peugeot 208 VTi R2) a 45'19"4; 24. De Tommaso-Bosi (Peugeot 208 VTi R2) a 47'01"4; 25. Paddon-Kennard (Hyundai i20 WRC) a 47'05"7; 26. Vatanen-Renucci (Ford Fiesta R2) a 48'32"8; 27. Villa-Ferrara (Peugeot 208 T16) a 48'35"4; 28. Burri-Levratti (Renault Clio RS R3T) a 48'47"7; 29. Boland-Morrissey (Subaru Impreza STi) a 50'35"8; 30. Vaillant-Mondon (Renault Clio RS R3T) a 50'53"5; 31. Courtois-Risser (Renault Clio RS R3T) a 51'41"1; 32. Renchet-Amoros (Renault Clio R3) a 53'15"5; 33. Oberti-Pascal (Peugeot 207 S2000) a 53'52"7; 34. Dubert-Poujol (Citroën DS3 R3T Max) a 56'48"5; 35. Dolce-Ayasse (Citroën DS3 R3T) a 57'18"7; 36. Chvála-Hlisnikovský (Peugeot 208 VTi R2) a 57'20"6; 37. Cima-López Fernández (Renault Clio RS R3T) a 57'30"2; 38. Koci-Kostka (Citroën DS3 R3T Max) a 59'21"3; 39. Tempestini-Chiarcossi (Ford Fiesta R5) a 1.01'05"6; 40. Gryc-Kucnierz (Peugeot 208 VTi R2) a 1.01'56"0; 41. Ganguet-Frison (Škoda Fabia S2000) a 1.02'05"4; 42. Brera-Forestier (Fiat Abarth 500 R3T) a 1.02'49"6; 43. Sorin-Moinet (Renault Clio RS R3T) a 1.04'29"3; 44. Metiffiot-Metiffiot (Peugeot 208 VTi R2) a 1.04'51"1; 45. Brazzoli-Barone (Peugeot 208 VTi R2) a 1.06'41"8; 46. Poizot-Arnaud (Citroën C2 R2 Max) a 1.08'11"5; 47. Ogryzek-Wróbel (Peugeot 208 VTi R2) a 1.09'54"9; 48. Koch-Brunthaler (Škoda Fabia S2000) a 1.10'28"1; 49. Fabre-Vilmot (Citroën DS3 R3T Max) a 1.10'31"5; 50. Vialle-Ghirardello (Renault Clio R3) a 1.10'32"7; 51. Foulon-Ferro (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.10'54"0; 52. Calì-Barreca (Škoda Fabia S2000) a 1.11'13"9; 53. Raoux-Magat (Citroën DS3 R5) a 1.13'50"7; 54. Vossen-Smeets (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.15'01"6; 55. Brunier-Delon (Renault Twingo RS R1) a 1.15'47"3; 56. Giusti-Chiappe (Peugeot 208 VTi R2) a 1.16'09"1; 57. Garcin-Alias (Renault Clio R3) a 1.18'06"9; 58. Villard-Rouhaud (Suzuki Swift Sport) a 1.19'42"0; 59. Bousquet-Jourdan (Renault Clio RS R3T) a 1.43'52"4; 60. Filippi-Mazotti (Renault Clio RS R3T) a 1.50'58"6; 61. Triviño-Checo (Citroën DS3 R5) a 1.52'23"9; 62. Bensimon-Parodi (Citroën C2 R2) a 1.55'29"3; 63. Dessi-Dessi (Peugeot 208 VTi R2) a 2.41'47"9.

**TAPPE**

**1. Giornata:** 1. Ogier in 1.29'06"1; 2. Meeke a 9"5; 3. Latvala a 1'08"1; 4. Mikkelsen a 1'33"8; 5. Neuville a 1'47"8; 6. Ostberg a 2'18"5; 7. Sordo a 3'07"8; 8. Lefebvre a 3'32"0; 9. Bouffier a 4'18"6; 10. Tanak a 5'25"8.

**2. Giornata:** 1. Ogier in 3.19'05"7; 2. Mikkelsen a 1'59"7; 3. Neuville a 2'12"2; 4. Ostberg a 4'25"9; 5. Lefebvre a 7'29"4; 6. Tanak a 10'42"3; 7. Sordo a 10'44"5; 8. Evans a 17'14"5; 9. Kremer a 19'26"4; 10. Lappi a 19'38"1.

**LE PROVE SPECIALI**

**PS1 Entrevaux-Rouaine (21,25 km):** 1. Ogier in 12'21"9; 2. Meeke a 4"1; 3. Mikkelsen a 9"4; 4. Latvala a 11"2; 5. Neuville a 11"7; 6. Ostberg a 18"1; 7. Paddon a 21"8; 8. Kubica a 22"; 9. Tanak a 23"6; 10. Lefebvre a 25"9.

**PS2 Barles-Seyne (20,38):** 1. Meeke in 13'06"1; 2. Ogier a 11"; 3. Mikkelsen a 14"7; 4. Paddon a 17"2; 5. Ostberg a 21"3; 6. Neuville a 23"8; 7. Lefebvre a 26"8; 8. Kubica a 27"9; 9. Sordo a 29"5; 10. Latvala a 31"6.

**PS3 Corps-La Salle en Beaumont (14,65):** 1. Ogier in 8'07"5; 2. Meeke a 0"9; 3. Latvala a 2"1; 4. Mikkelsen a 5"1; 5. Neuville a 10"; 6. Ostberg a 13"5; 7. Sordo a 14"4; 8. Camilli a 16"8; 9. Lefebvre a 17"9; 10. Tanak a 21".

**PS4 Aspres les Corps-Chauffayer (25,78):** 1. Meeke in 13'55"9; 2. Ogier a 0"7; 3. Neuville a 11"1; 4. Mikkelsen a 12"1; 5. Camilli a 15"6; 6. Ostberg a 16"3; 7. Latvala a 17"; 8. Sordo a 22"7; 9. Tanak a 23"5; 10. Lefebvre a 32"7.

**PS5 Les Costes-Chaillol (17,82):** 1. Ogier in 9'23"6; 2. Latvala a 3"3; 3. Meeke, Mikkelsen a 8"2; 5. Neuville a 12"; 6. Ostberg a 14"1; 7. Camilli a 14"5; 8. Lefebvre a 16"4; 9. Tanak a 19"; 10. Sordo a 21"1.

**PS6 Corps-La Salle en Beaumont 2:** 1. Ogier in 8'05"4; 2. Meeke a 3"5; 3. Latvala, Mikkelsen a 7"6; 5. Sordo a 13"1; 6. Neuville a 13"2; 7. Ostberg a 15"3; 8. Lefebvre a 20"5; 9. Bouffier a 20"6; 10. Evans a 32"9.

**PS7 Aspres les Corps-Chauffayer 2:** 1. Meeke in 14'16"9; 2. Latvala a 3"7; 3. Ogier a 5"8; 4. Neuville a 17"6; 5. Lefebvre a 30"7; 6. Sordo a 32"; 7. Ostberg a 33"; 8. Mikkelsen a 36"5; 9. Bouffier a 42"4; 10. Tanak a 49"4.

**PS8 Les Costes-Chaillol 2:** 1. Ogier in 9'31"3; 2. Latvala a 9"1; 3. Meeke a 10"3; 4. Mikkelsen a 17"7; 5. Ostberg a 24"4; 6. Neuville a 25"9; 7. Bouffier a 33"6; 8. Lefebvre a 38"6; 9. Sordo a 46"1; 10. Tanak a 47"3.

**PS9 Lardier et Valenca-Faye (51,55):** 1. Ogier in 30'47"8; 2. Meeke a 10"6; 3. Latvala a 31"3; 4. Neuville a 37"; 5. Mikkelsen a 1'13"5; 6. Ostberg a 1'13"9; 7. Paddon a 1'25"2; 8. Bouffier a 1'34"3; 9. Tanak a 1'46"3; 10. Lefebvre a 1'50"5.

**PS10 St.Leger les Melezes-La Batie Neuve (17,13):** 1. Mikkelsen in 13'01"3; 2. Ogier a 43"9; 3. Latvala a 48"; 4. Meeke a 54"; 5. Neuville a 54"2; 6. Suarez a 54"7; 7. Evans a 1'11"0; 8. Ostberg a 1'11"5; 9. Sordo a 1'16"7; 10. Lappi a 1'19"6.

**PS11 Lardier et Valenca-Faye 2:** 1. Meeke in 30'26"6; 2. Ogier a 3"4; 3. Mikkelsen a 29"8; 4. Lefebvre a 45"; 5. Bouffier a 46"8; 6. Ostberg a 47"7; 7. Neuville a 1'02"1; 8. Tanak a 1'18"4; 9. Sordo a 1'40"7; 10. Paddon a 1'42"2.

**PS12 St.Leger les Melezes-La Batie Neuve 2:** 1. Neuville in 11'39"6; 2. Paddon a 13"4; 3. Sordo a 15"5; 4. Ostberg a 31"3; 5. Mikkelsen a 33"9; 6. Suarez a 43"8; 7. Ogier a 46"6; 8. Meeke a 48"9; 9. Bouffier a 1'03"2; 10. Evans a 1'05"5.

**PS13 Sisteron-Thoard (36,60):** 1. Neuville in 22'55"4; 2. Sordo a 5"2; 3. Mikkelsen a 17"6; 4. Lefebvre a 21"5; 5. Paddon a 25"9; 6. Ostberg a 31"9; 7. Ogier a 35"; 8. Tanak a 45"4; 9. Lappi a 1'39"; 10. Gilbert a 1'47"4.

**PS14 Col de l'Orme-St.Laurent (12,07):** 1. Ogier in 8'15"0; 2. Sordo a 0"7; 3. Neuville a 1"6; 4. Mikkelsen a 2"5; 5. Lefebvre a 5"3; 6. Paddon a 9"6; 7. Ostberg a 11"7; 8. Tanak a 18"8; 9. Kremer a 23"4; 10. Bonato a 24".

**PS15 La Bollene Vesubie-Peira Cava (21,36):** 1. Mikkelsen in 14'09"2; 2. Sordo a 2"5; 3. Lefebvre a 8"6; 4. Neuville a 10"1; 5. Paddon a 11"; 6. Ostberg a 12"2; 7. Ogier a 13"6; 8. Lappi a 29"; 9. Tanak a 32"7; 10. Suninen 34"7.

**PS16 Col de l'Orme-St.Laurent 2 (Power Stage):** 1. Ogier in 8'09"6; 2. Sordo a 1"4; 3. Lefebvre, Mikkelsen a 5"9; 5. Ostberg a 11"5; 6. Tanak a 19"7; 7. Suninen a 22"1; 8. Evans a 22"9; 9. Lappi a 23"; 10. Kremer, Bonato a 24"2.

VELOCITA

ASIAN LMS

Resoconto della gara a pag. 73

Sepang (Mal), 24 gennaio 2016

**Assoluta:** 1. Giovinazzi-Gelael (Oreca 03R Nissan) 86 giri in 3.01'15"273 alla media di 157,799 km/h; 2. Webb-Leutwiler (Oreca 03R Judd) 86 giri; 3. Munemann-Koutsoumidis-Winslow (Ligier Jsp2 Nissan) 84; 4. Cheng-Tung-Thomas (Ligier Jsp3 Nissan) 84; 5. Lee-Picariello-Mies (Audi R8 Lms) 82; 6. Chen-Taniguchi-Millroy (Bmw Z4 Gt3) 81; 7. Sun Mok-Bell-Sawa (McLaren Mp4-12C) 81; 8. Hunt-Ang-D'Silva (Ferrari 458 Gt3) 81; 9. Ciocci-Scott-Muzayyin (Ferrari 458 Gt3) 81; 10. Chen Chen-Yoshimoto-Hosokawa (Mercedes Sls Amg Gt) 81; 11. Kim-Sathienthirakul-Venter (Bentley Continental Gt3) 80; 12. Konopka-Fauzy-Yazid (Audi R8 Gt3) 80; 13. Tanigawa-Kouno (McLaren Mp4-12C) 78; 14. Lian-Maggi (Wolf Racing Gb08-Honda) 77; 15. Fong-Palmer (Bentley Continental Gt3) 77; 16. Ip-Nandy-Yuan (Porsche Gt3 Cup) 77; 17. Yoon-Yau Runme (Lamborghini Huracan Lp620-2 Super Trofeo) 75.

**Giro più veloce:** Winslow in 2'00"790 alla media di 165,202 km/h.

RALLY STORICI — MONTECARLO

# Zanchi guida la carica dei nostri

Da giovedì 28 gennaio a 4 giovedì febbraio va in scena la 19esima edizione del Rallye Montecarlo Historique. Ben 311 equipaggi, partiti da cinque città europee (Barcellona, Reims, Bad Homburg, Oslo e Glasgow) si daranno appuntamento a Monaco per la parte più selettiva del rally, quasi 500 chilometri di prove speciali da percorrere in quattro tappe. Nutrita e di qualità la pattuglia degli italiani, galvanizzati dalla vittoria di Zanchi-Agnese su Golf Gti nella passata edizione. Degli oltre 30 equipaggi nazionali, che partiranno tutti da Barcellona, è considerevole la partecipazione della Scuderia Milano Autostoriche, che schiera uno squadrone di 18 auto al via con il malcelato obiettivo di puntare alla classifica "ecurie" già vinta nel 2010. Tra i protagonisti senza dubbio ancora Zanchi-Agnese, stavolta al volante di una Lancia Flavia Coupè; Bergamaschi-Scarcella (Vw Maggiolone 1303S, **sotto**); Mozzi-Biacca (Lancia Fulvia Hf); Aiolfi-Nodi (Bmw 2002 Tii); Cristina-Berzero (Porsche 911); Schon-Schon (Mini Cooper S). Senza dimenticare Aghem-Cumino, alla 15esima partecipazione sulle strade monegasche, con la Fulvia Coupè. Ma il "Monte" Historique riserva sempre gradite novità agli appassionati, come la partecipazione ufficiale della squadra Renault con quattro Turbo 5 guidate dai piloti ufficiali Alain Serpaggi, Michèle Leclère, Christian Chambord e dal grande Jean Ragnotti, che quest'anno compie 70 anni, 50 dei quali dedicati ai rally proprio con la casa della Règie.




# Dovesicorre

**VELOCITÀ**

30-31 gennaio
24 ORE DI DAYTONA
Imsa
Daytona
www.imsa.com

FORMULA TOYOTA
3ª prova della serie
Hampton Downs
www.toyota.co.nz

**RALLY**

30-31 gennaio
RALLY CREMONA CIRCUIT
Rally in circuito
Cremona
www.rallycremonacircuit.it

**GHIACCIO**

30-31 gennaio
CERVINIA
Iceseries
Cervinia
www.iceseries.it

# L'OUTLET DI AUTOSPRINT

per informazioni outlet@autosprint.it

## ACCESSORI




L'ALLESTIMENTO completo per la tua vettura da corsa lo trovi da Gieffe Racing. Cinture, sedili, estintori, volanti e tutto quello che serve per le corse. Rigorosamente racing, comodamente online. www.giefferacing.com




ACQUISTA ONLINE i prodotti per la tua auto su www.giefferacing.com e la spedizione è gratuita oltre 250 euro (iva esclusa) di spesa* *leggi le condizioni sul sito.

## LAVORO

TEAM ROMEO FERRARIS con sede ad Opera (MI) ricerca, per la stagione 2016, ingegnere meccanico con esperienza. Inviare il CV con autorizzazione al trattamento dati legge nr. 675/96 all'indirizzo mail info@romeoferraris.com. La ricerca è rivolta a uomini e donne ex legge 903/77 e in osservanza del Dlgs. 193/03 artt. 7/13/23.

## SPORT




CORSO DI PILOTAGGIO formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. www.scuolapilotimilano.com




RALLY PISTON CUP: a vincere è il merito. Parte la Rally Piston Cup, nuova serie rallystica dove a vincere è il merito. L'inizio è fissato per il 20-21 febbraio con il 2° Ronde delle due torri di Vergato. A destar ancor più interesse per la serie il montepremi finale di 20.000 euro. Info www.rallypistoncup.it, e-mail info@rallypistoncup.it

## SPORT

IL SETTIMO APPUNTAMENTO della Sn1-Pro, ha visto i piloti Selezione, impegnati per ben tre giorni. Sorpassi e duelli ravvicinati non sono mancati. Ma a farla da padrone sono stati i colpi di scena che hanno caratterizzato l'ultima giornata che ha avuto in Mario Longo, l'attore principale. Longo, difatti, sovvertendo tutti i pronostici, alla fine, ha avuto la meglio su tutti. Buona la prova della coppia formata da Calvagni-Pignalosa, che con merito, si è messa alle spalle di Longo. I due, in realtà, velocissimi sin dalle prime battute, hanno avuto un piccolo calo, nella fase finale, che ha compromesso un po' l'esito della loro prestazione. A seguire, va segnalata la splendida performance di Giovanni Grasso, che precede di poco quella di un sorprendente Simone Parisi, Junior di belle speranze, poi un solido Nicola Venuto ed un arrembante Francesco Blanco. Info selezionenazionale@alice.it.




## NOLEGGIO

AC RACING prepara e noleggia vetture da competizione, programmi e singole gare, pista e salita. Porsche 997 GT3, Honda Civic Type-R, MINI, Renault Clio. Info acracing-@libero.it, tel. 334-3143975.

## RIVISTE

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

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, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro. Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

## *Il modo migliore per comunicare i vostri annunci a tema motorsport*

**COME FARE**

Spediteci l'annuncio (testo ed eventuale foto) allegando la copia della ricevuta del pagamento effettuato.
Allegate anche i vostri dati: nome e cognome, indirizzo completo, codice fiscale e Partita IVA.
Utilizzate il metodo che preferite:
email outlet@autosprint.it
posta in busta chiusa a: Autosprint Outlet - Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 S. Lazzaro di Savena (BO)
fax 051-6227309

**LE TARIFFE** (IVA compresa)

L'annuncio costa 18 Euro, fino ad un massimo di diciotto parole. Per ogni parola in più delle diciotto, 1 Euro.
La pubblicazione della foto (max 1 per annuncio) comporta un supplemento di 31 Euro (formato standard di impaginazione: larghezza 1 colonna - 31 mm, altezza max 31 mm).
Pagamento anticipato.
Le tariffe si riferiscono ad una sola pubblicazione.
Per due ripetizioni, il doppio.
Sconti per pubblicazioni continuative (richiedeteci un preventivo!).

**METODI DI PAGAMENTO**

Conto Corrente Postale n. 244400 intestato a Conti Editore Srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO) causale "Autosprint Outlet".
Bonifico bancario Monte dei Paschi di Siena - Ag. 127 - Via Sicilia, 203 - 00187 Roma, IBAN: IT39 P 01030 03301 000000532457. Bic/Swift Code: PASCITM1Z70, c/c intestato a Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO), causale "Autosprint Outlet".
Assegno intestato a Conti Editore Srl

**INFORMAZIONI**

All'interno dell'immagine, si possono inserire anche loghi e/o scritte. Spedire un file .jpg a outlet@autosprint.it. Il numero telefonico completo, il sito internet e l'email vengono conteggiati 1 parola ciascuno. Non si conteggiano: congiunzioni, preposizioni, articoli e segni di punteggiatura. Tutte le inserzioni seguono un tipo di impaginazione standard. La pubblicazione avverrà nel primo numero raggiungibile, se non diversamente richiesto.

Richiedeteci il modulo con le info e il calendario delle uscite: email outlet@autosprint.it - tel. 051.6227270.

AUTOSPRINT
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.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2015 euro 80,00), semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPIITRRXXX).
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
**Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.
**Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel 02.25821- Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430
SPORT NETWORK **Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:**
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
**Banche Dati di uso redazionale**
In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7 s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.
Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Alberto Sabbatini

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
Accertamenti Diffusione Stampa




# Lexus a due volti

## IL MARCHIO DI LUSSO TOYOTA È STATO IL PRIMO A PUNTARE SUI MOTORI IBRIDI. ORA RILANCIA CON IL SUV 450 RXH NUOVA GENERAZIONE E UNA AVVENIRISTICA COUPÉ SPORTIVA

di Alberto Sabbatini

**Dopo un Suv elegante** e tecnologico, adesso arriva una raffinata sportiva coupé 4 posti. Lexus, dopo diversi tentativi non sempre convincenti, sembra aver trovato finalmente una strategia chiara per ritrovare una identità come costruttore di auto di lusso, ma anche sportive. Lexus è il marchio di lusso di Toyota e fin dall'inizio per distinguersi, oltre dieci anni fa, scelse di puntare sui motori ibridi per caratterizzare la propria gamma di vetture. Una scelta d'avanguardia, compiuta con grande anticipo rispetto a tutti gli altri costruttori che ci sono arrivati anni dopo.

Ora Lexus ha deciso di moltiplicare le proposte dividendosi tra i due aspetti delle auto di lusso, gli Sport Utility e le coupé sportive ma eleganti. A fine 2015 ha lanciato sul mercato italiano la nuova generazione della Rx 450h, il Suv di lusso di grandi dimensioni (4,9 metri) con motorizzazione ibrida. Mentre al salone








**QUEL MUSO A CLESSIDRA!**
La rossa Lexus LC 500 coupé e il Suv Rx 450h ibrido. La coupé ha un V8 5 litri da 473 cavalli ma ma quella definitiva che arriverà in Italia avrà propulsore ibrido. La Rx 450h invece ha motore V6 benzina di 3,5 litri e due motori elettrici per complessivi 313 cv. Entrambe sono caratterizzate dalla tipica calandra a clessidra Lexus

di Detroit a inizio gennaio ha mostrato in prima mondiale la nuova coupé LC 500, una sportivissima ma elegante coupé a quattro posti. Spinta da un tradizionale motore V8 di grande cilindrata ma che tra qualche mese arriverà in versione ibrida per il mercato europeo e italiano.
Entrambe le auto, il Suv e la coupé LC 500 sono l'emblema del nuovo stile Lexus, definito da un muso molto grintoso caratterizzato da una grande calandra a clessidra che sembra "aggredire" la strada. In più la Lexus LC 500 stabilisce una serie di stilemi estetici e parametri tecnici su cui si baseranno tutte le future Lexus. A cominciare dai fari a tripli Led che si ritrovano anche sul Suv RX450h. In comune hanno un grande raffinatezza degli interni, tanto che il Suv Rx sfrutta per plancia e console legno pregiato, lo stesso scelto dalla Yamaha per produrre il propri pianoforti; e lo stesso legno è tagliato la laser per maggiore precisione delle forme.

La LC 500 è una coupé di grandi dimensioni a trazione posteriore (lunga 4,76 metri) a quattro posti, dalla linea filante e dal muso molto aggressivo. È spinta da un V8 a benzina di 5 litri di cilindrata, che eroga 473 cavalli e una coppia massima di 527 Nm. Viceversa, il Suv RX 450h ha un motore di frazionamento minore: un V6 a benzina di 3,5 litri con potenza relativamente ridotta (262 cv) perché è completato da due motori elettrici: uno principale da 123 kilowatt (167 cv) e uno da 50 kw (68 cv) che aziona solo le ruote posteriori. La potenza complessiva erogata dalla power unit (termico + elettrici) è di 313 cv, ben lontana da quella teorica dei tre motori sommati perché i motori non sviluppano simultaneamente la massima potenza.
Il Suv Rx 450h adotta la consueta trasmissione con cambio Cvt a variazione continua, soluzione che ne rende la guida fluida ma penalizza la brillantezza nello scatto. Viceversa, proprio la trasmissione è il fiore all'occhiello della LC 500: è la prima auto al mondo che sfoggia un cambio a 10 rapporti. Grazie alla moltiplicazione dei rapporti assicurerà una rapidità di cambiata simile a quella di un cambio a doppia frizione pur essendo tradizionale. Prova ne sia che nonostante una massa comunque imponente, la LC 500 può scattare da zero a 100 km/h in meno di 4,5 secondi. Contro i 7,7 del SUV ibrido Rx 450h che non fa certo dello scatto da fermo il suo punto di forza. La versione ibrida della coupé LC 500 assicurerà prestazioni ancora superiori grazie all'apporto garantito dai kilowatt extra dei motori elettrici.
La Rx 450h è già in vendita con prezzi che vanno da 69.000 a 76.000 euro a seconda degli allestimenti, mentre la LC 500 verrà commercializzata solo il prossimo anno e si collocherà certamente al di sopra di tale fascia.





Sergio Marchionne crede molto in tutto quello che può scaturire dalla collaudata compatibilità dei suoi confermatissimi piloti Vettel e Raikkonen

COLOMBO

IL PREGIO DI MARCHIONNE È AVERE LE IDEE BEN CHIARE

# Questa **Ferrari** non si nasconde

Oltre che vecchio lettore, anche anagraficamente purtroppo, sono un ferrarista da sempre ma con i piedi per terra e senza paraocchi. Per esempio, la stampa ultimamente attribuisce a Marchionne dichiarazioni del tipo *«Quest'anno dobbiamo vincere da subito...»*.! Ecco, io sarei un pelo più pragmatico, magari dicendo, dovremo essere in grado di lottare per la vittoria. Non sono convinto al 100% che la Ferrari ce la faccia a recuperare tutto lo svantaggio, anche perché, nonostante le dichiarazioni opportunistiche di Lauda, non credo che neppure i motori siano alla pari.
Negli ultimi Gp in uscita dalla curve la Mercedes mi sembrava avesse una accelerazione migliore e non di pochissimo. Comunque la speranza è l'ultima a morire e vedremo in Australia dove siamo realmente.
Ho letto che Minardi ha criticato la Ferrari per la conferma di Raikkonen e sono d'accordo con lui, sarebbe stato molto meglio prendere un giovane in grado di crescere e stimolare Vettel, più di quanto non faccia Raikkonen che quest'anno, nonostante il miglioramento, non ha certo brillato, commettendo errori da principiante.
In ultimo sarebbe ora che Todt la smettesse di creare confusione, con cambi di continuo regolamento che non trovano nessuno d'accordo.

**Carlo Barsanti**

*Carlo, la Ferrari ci sta provando. Ce la farà, non ce la farà? Lo vedremo. Ha la reale possibilità di farcela? Questo sì. Ce l'ha eccome. E non sta lasciando nulla di intentato.*
*Lo scorso anno era stato scelto il profilo basso, dicendo che due o tre vittorie sarebbero state sufficienti a dare un segnale di ripresa e rinascita, mentre stavolta l'asticella è stata alzata senza se e senza ma, evitando comode, felpate e ambigue dichiarazioni cerchiobottiste e preventivamente prudenti.*
*Ecco, c'è da pensare che questa aperta sincerità esortativa e stimolante sia un valore aggiunto della Ferrari nell'era Marchionne, piuttosto che un suo limite. Quanto alla scelta di confermare Raikkonen, è vero, ha lasciato diversi tifosi perplessi, la tua critica è sensata, ma nello stesso tempo la prolungata presenza del finlandese è anche la garanzia di un sereno equilibrio collaborativo col caposquadra Vettel, a tutt'oggi l'asset più micidiale di cui la Rossa dispone in pit-lane. Non solo. Kimi ha dimostrato a tratti d'essere ancora un pilota validissimo: se dà più costanza alla sua aggressività e maggior continuità alle sue prestazioni, la sua presenza potrebbe diventare preziosa. Anche se, certo, tanto, se non tutto, dipenderà dalla nuova Ferrari che è in arrivo. Infine, sulla F.1 in generale, prendersela con Todt non migliorerà costruttivamente le cose.*

IL CORO DELL'ANTONIANO CANTA E... GIRA IN PISTA A SHANGHAI

# Dal canto al **kart**

Durante le festività natalizie il Piccolo Coro Mariele Ventre dell'Antoniano di Bologna è stato impegnato in una tournée di sei concerti, tutti sold out, a Shanghai, riscuotendo un enorme successo. Nella giornata conclusiva, il 6 gennaio, una delegazione di coristi e genitori appassionati di motori ha fatto visita al circuito e s'è sfidata sui go-kart, nella pista interna. Allego la foto scattata sul podio a ricordo di una splendida mattinata trascorsa in allegria, dando sfogo alla comune passione.

**Massimo Maccagnani**

*Sì, ecco un'inattesa, simpatica e lodevole dimostrazione di passione per i motori, che viene da chi meno ce la potevamo aspettare e senza dubbio nel luogo meno scontato. Siete stati grandi.*




AUTOSPRINT
www.autosprint.it
Direttore responsabile
**Alberto Sabbatini**
a.sabbatini@autosprint.it
**Andrea Cordovani**
(caporedattore)
a.cordovani@autosprint.it
051.62.27.147
**Sergio Remondino**
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
051.62.27.226
**Cesare Maria Mannucci**
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
051.62.27.220
**Mario Donnini**
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227
Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111
Grafica e impaginazione
**Alberto Rondelli**
**Roberto Rinaldi**
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249
**Cinzia Balboni**
**Roberta Massa**
**Gianfranco Rossi**
Direttore Editoriale
**Andrea Brambilla**
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
**Marco Angrisani** mkt@autosprint.it

Foto F.1: **Ercole Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images.com, Massimo Bettiol, Getty Images, Oliver**
Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Tecnica: **Craig Scarborough**
Humor: **Giorgio Serra**
Testi: **Gianni Cogni, Massimo Costa, Alfredo Filippone, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Piero Libro, Dario Lucchese, Domenico Luiso, Fernando Morandi, Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Tetsuya Tsuzuki, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
**abbonamenti@diffusioneeditoriale.it**

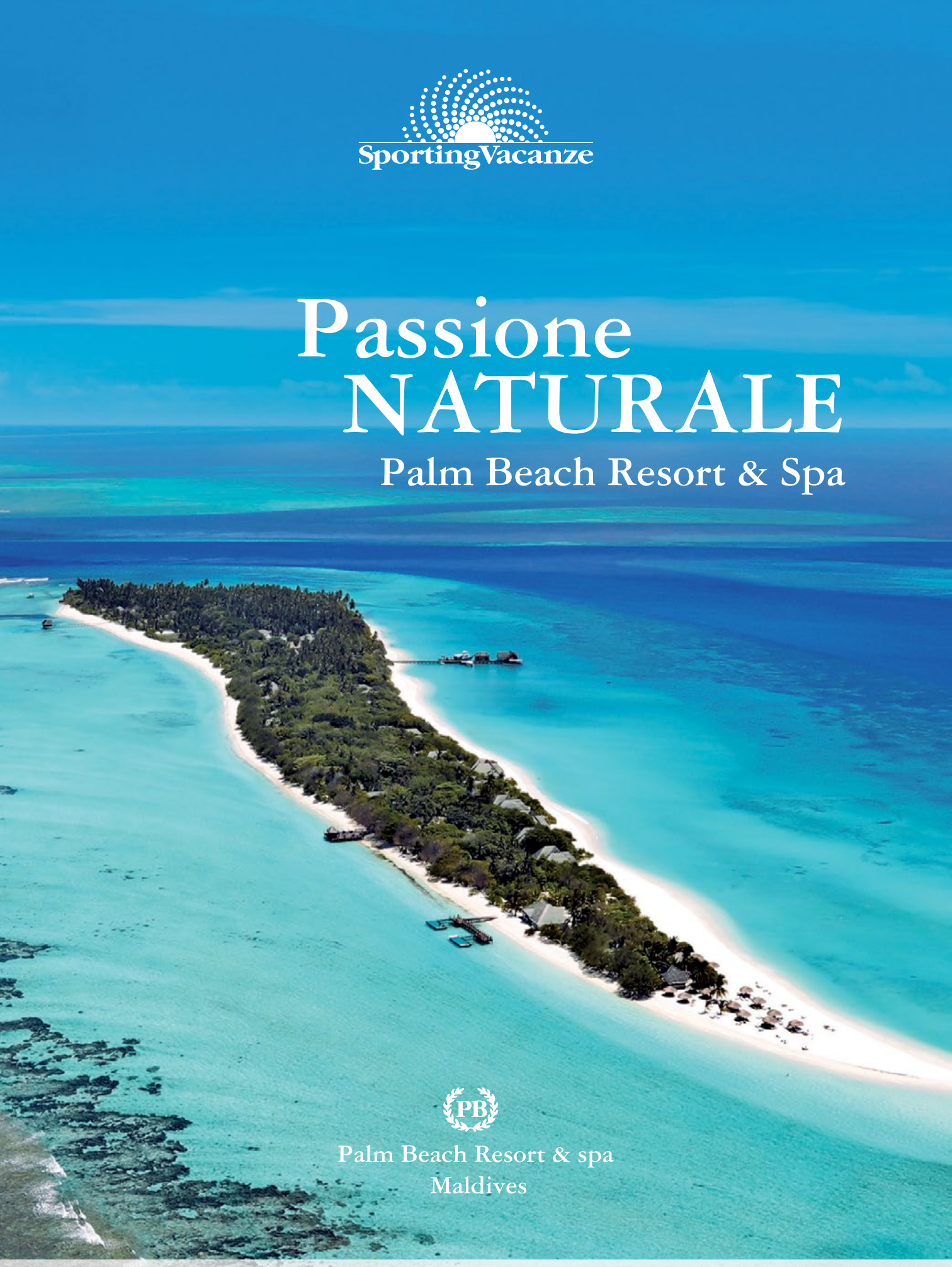
Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Jerry Costanza, Andrew Cotton, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Alfonso Liberi, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Ricardo Muñoz, Gabriele Michi, Giovanni Carlo Nuzzo, Gianni Perotti, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT IN MOTO
AM MOTORI & STILI DI VITA Gs Cotto e mangiato SPORT STYLE

SportingVacanze

# Passione NATURALE

## Palm Beach Resort & Spa



PB

Palm Beach Resort & spa
Maldives

#solonellemiglioriagenziediviaggio Scopri di più sul sito www.sportingvacanze.it

HAVAS WORLDWIDE

www.peugeot.it

# DOPO 2 SETTIMANE SENZA ALZARE IL PIEDE, CI MERITIAMO DI ALZARE LE BRACCIA

## PEUGEOT VINCE LA DAKAR 2016




PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL *Risultato sub judice.

Complimenti all'equipaggio Stéphane Peterhansel / Jean-Paul Cottret e a tutto il Team Peugeot Total per questa incredibile vittoria*.

**PEUGEOT 2008**

MOTION & EMOTION

PEUGEOT