

MONDIALE RALLY AL VIA LA GUIDA PER SEGUIRE IL MONTECARLO

AUTO SPRI NT

n. 3

Anno LV
Settimanale
19-25 gennaio 2016

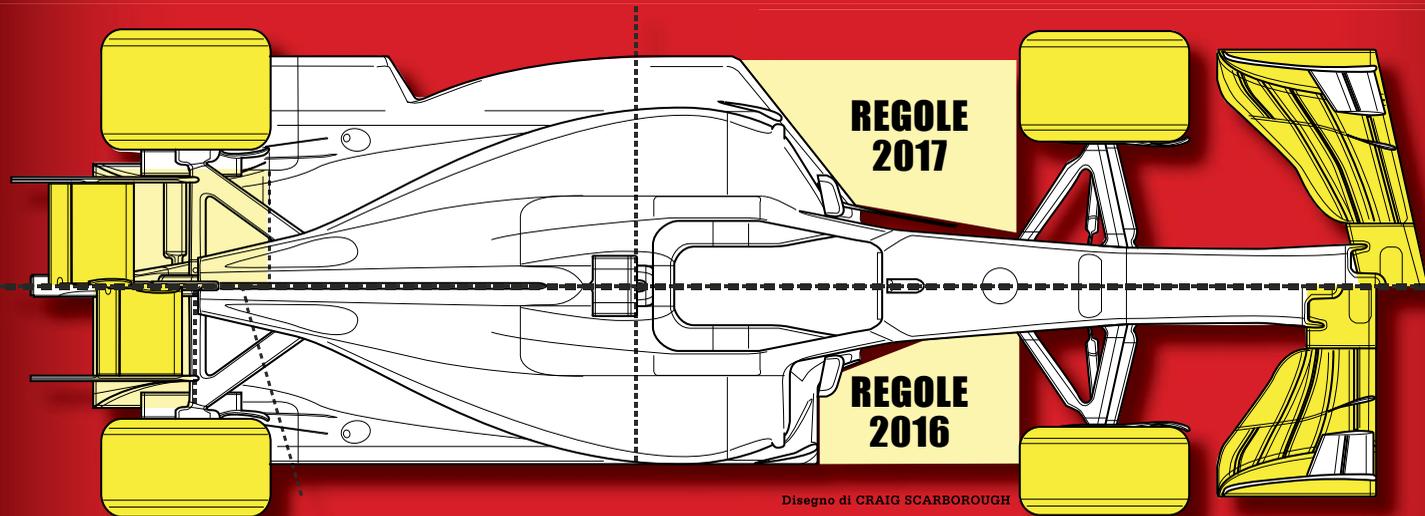
3 Euro
(Italy only)

NL 6,50 € - AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
D 8,00 € - S 5,50 € - SVIZZERA FC 8,00 CHF
CANADATTCNO 7,70 CHF - PTE CON 5,50 €



PEUGEOT-DAKAR TRIONFO 26 ANNI DOPO

Falliscono Loeb e Sainz, vince Peterhansel



REGOLE
2017

REGOLE
2016

Disegno di CRAIG SCARBOROUGH

CAOS F.1

Il fronte dei team
si spacca sul
regolamento 2017
già deciso.
Salta la grande
rivoluzione
aerodinamica



60003
9 770005 1174006
Pubblicazione n. 16 - D.L. 13/2013 (art. 1, c. 1) - Boga

SUTTON-IMAGES.COM

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

18 Marciello spara a zero



SUTTON-IMAGES.COM



24 Filippi adesso o mai più

FORMULA UNO

- 4** FERRARI VERSO IL FUTURO
- 6** CAOS F1 DIETROFRONT REGOLAMENTARI
- 14** McLAREN HA... CAPITO
- 16** RENAULT MALDONADO IN BILICO

VELOCITÀ

- 20** CUORE DA CORSA SILHOUETTE
- 58** 24 ORE DI DUBAI
- 60** FIA F3 TEMPO DI MERCATO
- 62** TARQUINI È QUI LA VESTA?
- 64** WSR CHE STORIA!
- 68** TRICOLORE PROTOTIPI AVANTI TUTTA
- 70** MILANI DNA DA CORSA
- 72** FORMULA DAVVERO SUPER
- 74** TVM SALITE IN SALUTE

RALLY

- 28** MONTECARLO AL VIA
- 42** LIBRO DI CAVICCHI DESTRA3 LUNGA CHIUDE
- 46** DAKAR ALLA PEUGEOT

RUBRICHE

- 44** RALLYSPRINT
- 76** PISTASPRINT
- 80** CLASSIFICHE
- 82** POSTASPRINT



52 Test Audi TT Cup

fiordiserra



667 prima Ferrari di una nuova

LA MONOPOSTO 2016 È LA PRIMA ROSSA CHE NASCE NEL NUOVO REPARTO CORSE APERTO LA SCORSA PRIMAVERA

di Alberto Sabbatini

La Ferrari 2016, o 667 com'è ancora identificata dalla sigla di progetto, sarà la prima Ferrari F.1 a nascere nella nuova sede del reparto corse. La palazzina avveniristica di vetro rosso e acciaio adiacente al ristorante Cavallino che dallo scorso aprile è entrata in funzione sostituendo la vecchia sede di via Ascari. Tutte le precedenti Ferrari F.1, fin dagli Anni '80, erano state costruite nella vecchia sede. La 667 è la prima monoposto progettata nella nuova casa. Nasce al piano terra, dove hanno sede le "isole" del nuovo reparto montaggio vetture, lambito addirittura da palme che sono immediatamente al di là delle vetrate che separano l'area montaggio vetture dall'ingresso principale del reparto corse.

Quando questa copia di Autosprint uscirà in edicola mancherà un mese esatto al debutto della Ferrari 2016: la nuova monoposto verrà rivelata venerdì 19 febbraio, alla vigilia della partenza per Barcellona. A questo punto ormai la maggior parte delle componenti sono state costruite: mancano soltanto le appendici aerodinamiche per le quali i tecnici lavorano fino all'ultimo istante possibile in galleria del vento. Ma anche se la definizione delle forme di ali ed estrattore arriverà più avanti, la squadra potrà già iniziare verso fine mese l'assemblaggio della monoposto che nel caso di una vettura completamente nuova richiede una lunga procedura che porta via parecchi giorni.

La delicata fase di montaggio del primo esemplare della monoposto viene svolta con grande cura e delicatezza perché sono tanti i problemi da risolvere la prima volta in cui si mettono insieme pezzi progettati ex novo. L'operazione di montaggio in Ferrari viene diretta da Diego Ioverno, l'ingegnere a capo delle operazioni in pista, ma da sempre uomo guida dei meccanici anche in fabbrica. Normalmente il primo montaggio di una F.1 parte dal serbatoio e dalle canalizzazioni del carburante; poi si passa alla scocca, quindi vengono fissati al retrotreno il motore e tutti gli accessori della power unit: dall'intercooler, ai radiatori acqua e olio nelle fiancate, ai due recuperi di energia, cinetica e di calore, al turbo. Quando la scocca e l'abitacolo, con volante e pedaliera sono pronti, si cominciano a prendere le misure ai piloti per fare lo stampo del sedile e preparare la posizione di guida. Un processo abbastanza lungo: Vet-

LAVORI IN CORSO UN MESE AL VERNISSAGE

Manca un mese esatto alla presentazione della nuova Ferrari 667 (per adesso è conosciuta con la sigla di progetto) il cui montaggio definitivo inizierà fra pochi giorni nella nuova palazzina del reparto corse

tel e Raikkonen arriveranno a Maranello già a fine gennaio, uno dopo l'altro, per "fare il sedile". Si tratta di una procedura standard per le monoposto: il pilota si siede con la tuta dentro l'abitacolo sopra un rivestimento speciale, una specie di sacco nel cui interno viene immessa una sostanza schiumogena la quale nel giro di pochi minuti si indurisce sagomando perfettamente le forme del corpo. Quello diventerà lo stampo che i tecnici useranno come una sorta di matrice per costruire il sedile in carbonio che avvolgerà perfettamente sedere e schiena del pilota. La posizione di guida della Ferrari 667 è molto simile a quella vecchia: l'adozione della sospensione push rod anteriore al posto del pull rod non ha cambiato le cose dal punto di vista della seduta. Fatto l'abitacolo e il

era



Cornetti variabili? Sì

IL MOTORE 2016 AVRÀ FINALMENTE QUELLA TECNOLOGIA USATA DA MERCEDES E RENAULT

Azzerare le differenze rispetto alla Mercedes. Non solo prestazionali ma soprattutto tecniche. Sarà questa la filosofia che ha ispirato il progetto della Ferrari F.1 2016. La scorsa settimana vi abbiamo detto della nuova sospensione anteriore e del retrotreno più rastremato come conseguenza diretta del nuovo posizionamento delle componenti della power unit. Ora ci soffermiamo su un particolare del motore termico che sino allo scorso anno aveva differenziato la Ferrari, da Mercedes, Renault e Honda. Ossia i cornetti di aspirazione ad altezza variabile, introdotti nel regolamento 2015, che a Maranello dovrebbero adottare con un anno di ritardo, e che dovrebbero finalmente essere presenti sul motore che sarà omologato il 29 febbraio.

Lo scorso anno mancava sul V6 di Maranello questa soluzione, che comunque migliora l'efficienza del motore e la sua guidabilità. Ad impedirne l'adozione, era soprattutto lo scambiatore di calore posto in mezzo al V delle due bancate, che di fatto ostacolava l'apposito comando sulle testate per regolare il movimento in altezza dei cornetti di aspirazione. Dato che sul nuovo motore versione 2016 lo scambiatore sarà spostato in basso a lato del motore, si è venuto ora a creare lo spazio per realizzare il dispositivo.

Sarebbe improprio attendersi dei miracoli da questa soluzione che non è certo una novità assoluta perché era in auge in F.1 nei primi Anni '90 con i motori aspirati, quando si cercava spasmodicamente l'incremento del regime massimo di rotazione. Ma in una F.1 che deve fare i conti con l'ottimizzazione energetica, ogni soluzione può servire per perfezionare la combustione. I cornetti ad aspirazione variabile sono stati rilanciati dal regolamento tecnico 2015, anche per "compensare" l'impossibilità di utilizzare rapporti al cambio diversi dagli 8 omologati. Con l'obbligo di adottare gli stessi rapporti al cambio, a Monaco come a Monza, la possibilità di variare l'altezza dei cornetti di aspirazione, migliora indubbiamente la guidabilità del motore e di conseguenza anche l'usura della gomme.

Alla Ferrari hanno dedicato molta attenzione alla corretta lunghezza dei cornetti di aspirazione, per disporre di una maggiore onda di compressione a valvola aperta, e di conseguenza un riempimento ottimale delle camere di combustione. Semplificando il concetto, i cornetti di aspirazione accorciandosi sono più indicati per le rotazioni elevate, allungandosi invece, migliorano il rendimento del motore ai regimi più bassi. Questa soluzione sarà presente sui motori Ferrari per Sauber e per il nuovo team Haas, ma non per la Toro Rosso che invece omologherà il motore Ferrari in versione Abu Dhabi 2015. Con lo scambiatore ancora in mezzo al V delle bancate, sopra le testate. (c.m.m.)

sedile, attaccati motore e accessori, fissate al telaio le sospensioni, prima ancora di collegare le appendici alari, si passa al battesimo del fuoco: il primo "fire up", l'accensione del motore sulla macchina. Un breve test per verificare che sia tutto perfettamente funzionante e collegato a dovere: cablaggi, sistemi elettronici, connessioni. Un momento storico ogni anno per i tecnici addetti al montaggio perché è la prima volta che il motore viene acceso direttamente in vettura e non al banco prova. Ma il vero "fire up" della stagione avverrà ancora prima: il 25 e 26 gennaio nei test al Castellet organizzati dalla Pirelli per collaudare le gomme da bagnato, dove la Ferrari manderà i suoi due piloti titolari Vettel e Raikkonen con la vecchia monoposto 2015. ●

SUTTON-IMAGES.COM

Caos F.1

saltano le regole 2017

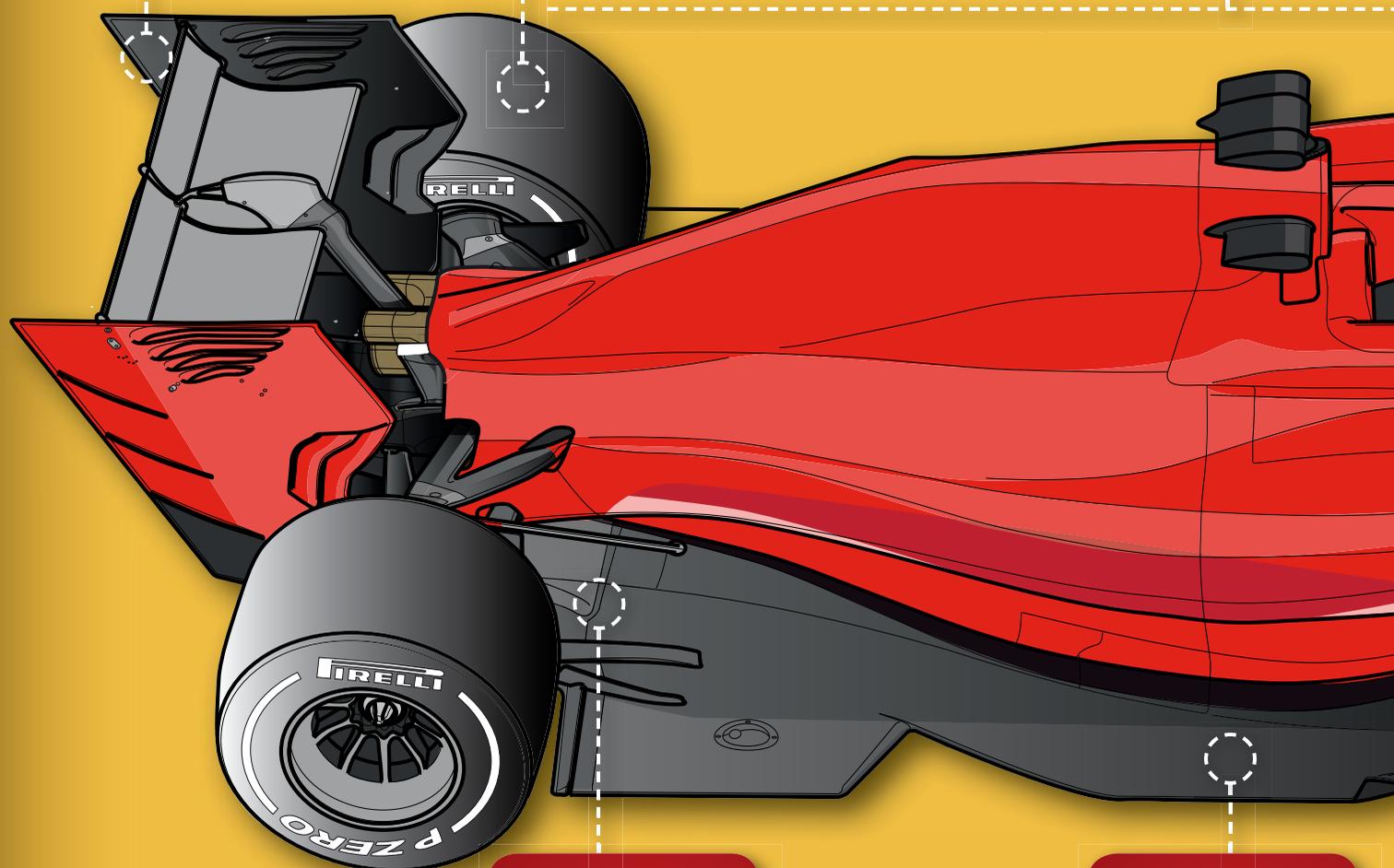
IL FRONTE DEI TEAM SI SPACCA SUL REGOLAMENTO GIÀ DECISO. E LE NOVITÀ AERODINAMICHE GIÀ STABILITE PER RENDERE LE MONOPOSTO PIÙ VELOCI DI 5" AL GIRO ORA TORNANO IN DISCUSSIONE

di **Cesare Maria Mannucci** - testo e disegni di **Craig Scarborough**

ALA DIETRO PIÙ BASSA
E PIÙ LARGA

GOMME POSTERIORI
PIÙ LARGHE

CARREGGIAE
PIÙ LARGHE



DIFFUSORE
PIÙ LUNGO

FONDO
PIÙ LARGO

Mentre Autosprint è in edicola, a Ginevra si è riunito il Gruppo Strategico per ridiscutere il regolamento tecnico 2017. Diciamo ridiscutere, perché siamo di fronte ad una retromarcia clamorosa, ad un cambiamento repentino solo pochi mesi dopo che i team rappresentati in questo organo propositivo, seppure con posizioni diverse, avevano approvato le nuove regole. Che avrebbero dovuto essere presentate alla Commissione F.1 e poi votate dal Consiglio Mondiale. Quelle che associate a gomme più larghe, avrebbero dovuto migliorare i tempi sul giro di 5", rispetto ai tempi del 2015.

Ma come, non era già stato tutto deciso a novembre? Il gruppo tecnico presieduto da Pat Symonds non aveva deliberato una serie di nuove dimensioni delle appendici aerodinamiche, da fare aumentare il carico aerodinamico di circa il 40% rispetto alle vetture del 2015?

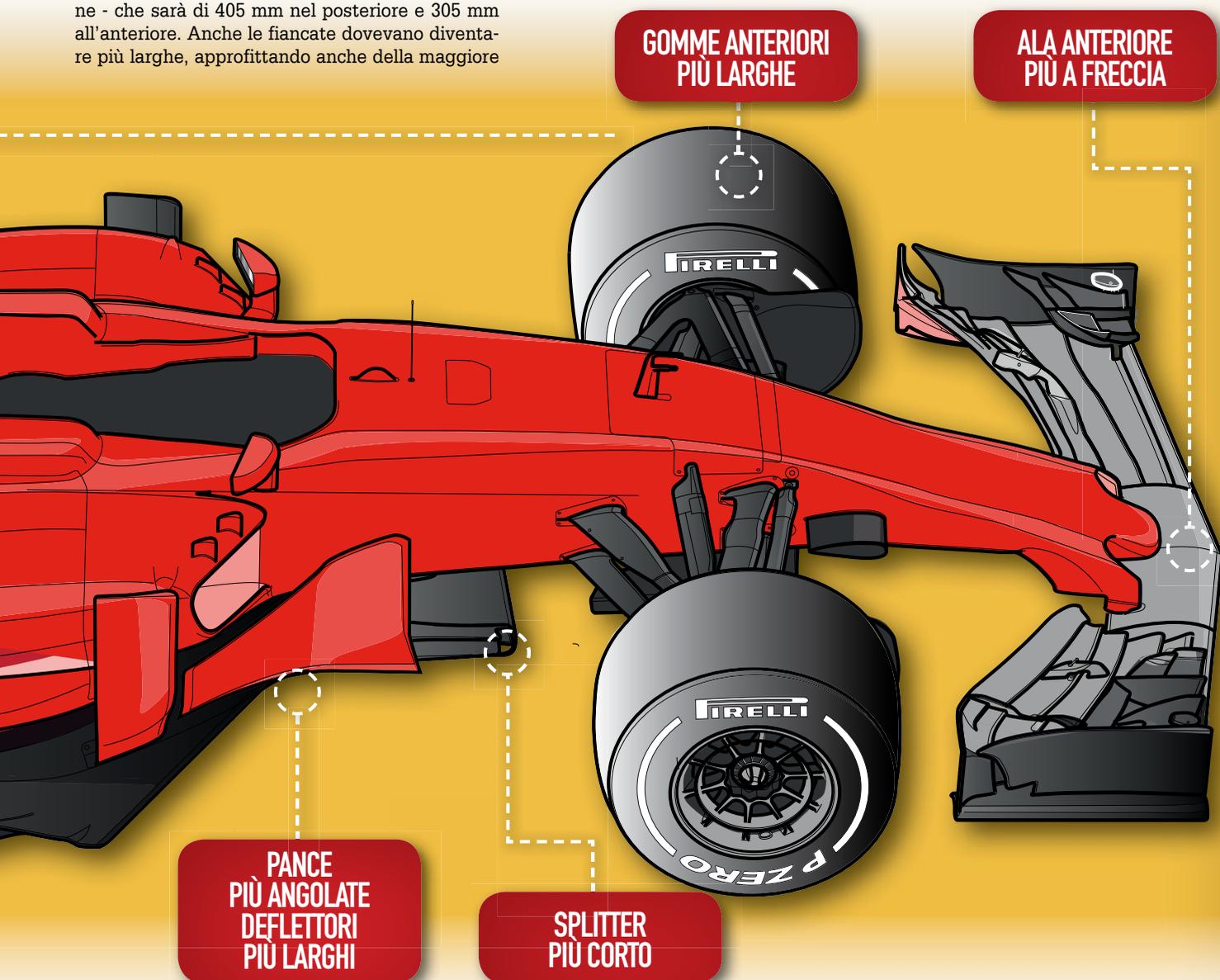
Dovevano esserci alettoni anteriori più larghi e più liberi nelle forme, per accompagnare la larghezza maggiore dei pneumatici - quella invece rimane - che sarà di 405 mm nel posteriore e 305 mm all'anteriore. Anche le fiancate dovevano diventare più larghe, approfittando anche della maggiore

ALCUNE DI QUESTE REGOLE NON PIACCONO PIÙ

Nel disegno sotto uno schema riassuntivo delle modifiche regolamentari decise per il 2017 per rendere le monoposto più veloci di circa 5 secondi al giro. Ma ora alcuni team non sono d'accordo su alcune norme, come il diffusore allungato

larghezza del fondo, per complessivi 400 mm. L'ala anteriore doveva passare da 1650 mm a 1800 mm, quella posteriore da 800 mm a 950 mm, e si sarebbe abbassata in altezza da 950 mm a 800 mm. Sarebbero cambiate anche le misure degli sbalzi anteriori e posteriori. Ma erano soprattutto le dimensioni del diffusore che avrebbero dovuto contribuire ad un radicale incremento velocistico. Perché la sua altezza nella parte terminale sarebbe passata da 125 mm a 220 mm, ma soprattutto i profili Venturi sarebbero iniziati 330 mm davanti all'asse posteriore, mentre ora iniziano dall'asse delle ruote.

«Le F.1 del 2017 avranno un look vintage ma saranno decisamente più performanti dal punto di vista aerodinamico». Così aveva detto Pat Symonds al termine dei lavori, quando di fatto si era registrata solo una prevedibile opposizione della Mercedes nel redigere la proposta delle nuove regole. Il "teorema" delle vetture più veloci di 5" al giro, sembrava poggiare così su questi postulati: 3" arriveranno dalle nuove monoposto, almeno 2" garantiti dalle



CAOS F1 SALTANO LE REGOLE 2017

← nuove gomme più larghe. E con questo ritornello si è affrontato l'inverno.

Già durante il Gp del Brasile però, era emerso che per mettere in pratica questa rivoluzione radicale, era necessario risolvere dei problemi pratici imminenti e concreti. Ossia come sarebbero stati effettuati i test con le nuove gomme. Chiamate ad affrontare gli sforzi più elevati e complessi. Come avrebbe fatto la Pirelli ad acquisire l'esperienza necessaria rispetto a problematiche tecniche così più estreme e diverse? Di fronte a traguardi così impegnativi da affrontare, i team ancora una volta si frammentavano, perdevano tempo discutendo per ore su problematiche inutili, come l'ammettere o no i piloti titolari ai test di fine anno ad Abu Dhabi. Di fronte a questa rivoluzione tecnica, che per certi aspetti si annunciava come la più radicale nella storia della F1, non tanto in termini di contenuti ma di incremento velocistico, Paul Hembery rimaneva di fatto isolato e inascoltato nella sua reiterata richiesta di sapere con quale vettura la Pirelli

avrebbe dovuto svolgere i test per sviluppare le gomme 2017.

«Prima di cambiare tutto pensiamoci - diceva in Brasile - perché poi potremmo anche pentircene. Per prima cosa la F1 ci deve aiutare in materia di test. Perché dovremo sviluppare delle nuove gomme che affronteranno i maggiori valori di carico di sempre, nella storia della F1. Possiamo immaginare

che i test avranno luogo con una delle attuali vetture modificate, perché costruirne una apposita costerebbe troppo. Ma chi dovrebbe fornire la vettura? I test saranno portati avanti da quale squadra? Perché in questo caso il vantaggio futuro sarebbe innegabile. Le decisioni vanno prese adesso, perché a febbraio 2016 sarà troppo tardi. Qualcuno è in grado di fornirci a giugno 2016 una vettura che rappresenti in maniera adeguata le regole in vigore nel 2017 e con quella iniziare i test? Questa è la vera domanda alla quale per adesso nessuno ci ha fornito una risposta».

Questo accadeva due mesi fa. Da novembre a gennaio non è successo nulla in termini concreti. Mentre in termini politici si è rafforzata l'alleanza Ferrari e Mercedes, le meno interessate a stravolgere per il 2017 l'attuale status quo tecnico. In piena opposizione al fronte Red Bull e McLaren, che da questa rivoluzione aerodinamica vedevano i presupposti per una rinascita tecnica che andasse oltre le sole problematiche correlate alla power unit. Ora il Gruppo Strategico vuole ridiscutere tutto, regole tecniche e sportive. Perché la proposta →

**NON SAPIAMO
CHI POTREBBE
FORNIRE LE F1
MODIFICATE
PER SVILUPPARE
LE GOMME**

PAUL HEMBERY (PIRELLI)



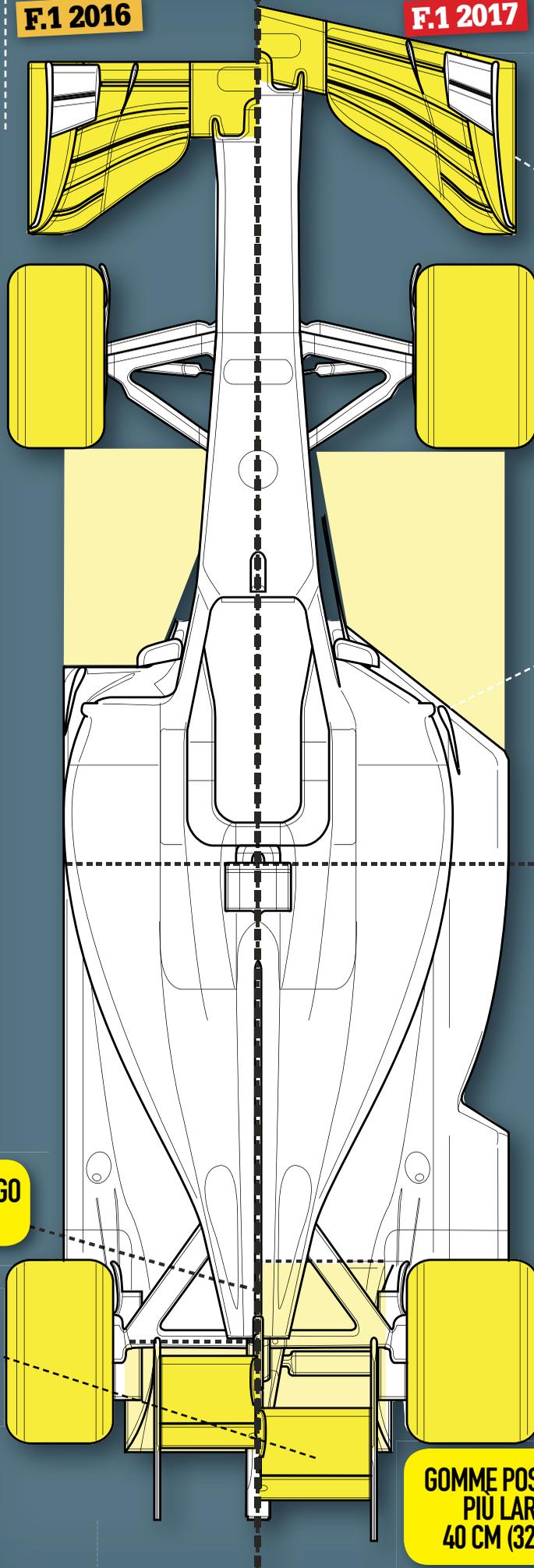
**DIFFUSORE PIÙ LUNGO
68 CM (35 CM)**

**ALA POSTERIORE PIÙ
LARGA E PIÙ BASSA
80 CM (95 CM)**

**GOMME POSTERIO
PIÙ LARGHE
40 CM (32,5 CM)**

F.1 2016

F.1 2017



**CARREGGIATA
ANTERIORE AUMENTATA
A 200 CM (180 CM)**

**ALA ANTERIORE
A FRECCIA PIÙ LARGA
180 CM (165 CM)**

**GOMME ANTERIORI
PIÙ LARGHE
30 CM (24,5 CM)**

**LA ZONA VERTICALE
GENERA FIANCHI
PIÙ ANGOLATI
E SPAZIO
PER DEFLETTORI
PIÙ LARGHI**

**FONDO PIÙ LARGO
180 CM (140 CM)**

**MERCEDES CONTRARIA
RED BULL A FAVORE**
Horner e Wolff sono in aperto contrasto sulle normative: la Red Bull spingeva per le modifiche perché la F.1 sarebbe tornata a dipendere più dall'aerodinamica che dai motori, la Mercedes al contrario frenava sulle novità

Com'era nata la rivoluzione

ECCO PERCHÉ ERA STATA PRESA LA DECISIONE DI CAMBIARE. ORA C'È IL TIMORE CHE SI TORNI A UNA F.1 TROPPO DIPENDENTE DALL'AERODINAMICA

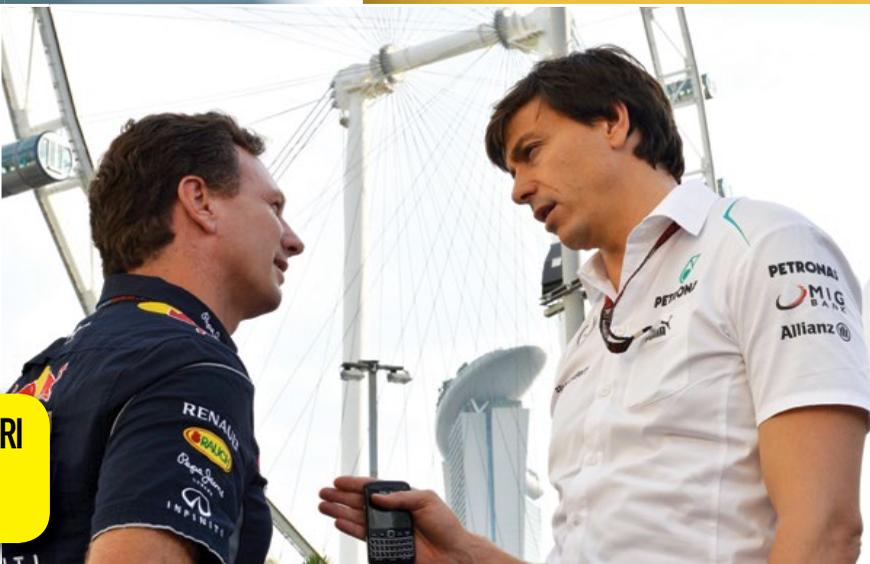
La volontà di studiare nuovi regolamenti è maturata nel 2014 quando la profonda modifica alle norme sulle power unit e sull'aerodinamica produsse, quell'anno, vetture molto più lente rispetto alle più leggere e più aerodinamiche F.1 V8 dell'anno precedente. Dopo aver valutato il risultato ottenuto da un sondaggio fra gli appassionati e dai gruppi di lavoro Fia, si arrivò alla conclusione che le monoposto dovevano semplicemente essere rese più veloci. Quindi si decise per un programma che rendesse le vetture più veloci di circa 5 secondi al giro. Si trattava di una richiesta che non aveva precedenti, visto che normalmente le regole della F.1 servono a rallentare le auto (per motivi di sicurezza). Dopo il passaggio alle monoposto

con motori 3 litri, introdotte nell' lontano 1966, non era mai successo che la F.1 facesse una così esplicita richiesta regolamentare per ottenere tempi più bassi sul giro. Un obiettivo posto, in maniera controversa, senza ulteriori esigenze tecniche come ad esempio sarebbe stata l'esigenza di migliorare i sorpassi o ridurre i costi. È stato richiesto, invece, di dare alle auto un aspetto diverso, più attraente. Tenendo ben in mente questo obiettivo, il Gruppo Tecnico di Lavoro si è mosso con una serie di proposte avanzate dai team riguardanti il problema del tempo sul giro. Essendo il propulsore ibrido ancora una novità, i direttori tecnici erano d'accordo nel dire che la maggiore velocità delle auto doveva derivare dalle

prestazioni del telaio e non da una maggiore potenza. Era anche pensiero unanime all'interno del gruppo di lavoro che i miglioramenti del tempo sul giro sarebbero dovuti derivare più da una maggiore aderenza (grip) per ottenere più velocità in curva, e non da una minore resistenza aerodinamica per avere più velocità nei rettilinei. Così ogni miglioramento dell'aderenza in curva doveva essere accompagnato da una penalizzazione in termini di resistenza aerodinamica per rallentare le vetture nei rettilinei. Creare auto più veloci significava avere una combinazione di maggiore grip aerodinamico e maggiore aderenza meccanica. Sulla questione dell'aderenza meccanica l'accordo è stato pressoché unanime. Vetture e pneumatici più larghi e gomme con maggiore aderenza. Anche dopo aver analizzato tutte le altre proposte, dopo averle riviste o perfino scartate, il concetto meccanico del "più largo" è rimasto.

Dal punto di vista aerodinamico invece è stato più difficile trovare una soluzione che mettesse tutti d'accordo. Con le gomme più larghe come par-

te della meccanica, si ha automaticamente una maggiore resistenza aerodinamica. Ciò significava che la soluzione aerodinamica poteva veramente concentrarsi soltanto su maggiore deportanza. Nonostante non sia stato richiesto di migliorare i sorpassi, si pensava fosse una buona idea concentrarsi su una maggiore deportanza derivante dalla fondo vettura perché la F.1 fosse meno sensibile alla scia di un'altra vettura. La prima iniziale proposta venne dal gruppo di Adrian Newey della Red Bull. L'idea consisteva nell'utilizzare la maggiore deportanza ottenuta grazie a un fondo vettura più largo stile effetto suolo, abbinata a un nuovo profilo inferiore dell'ala posteriore (beam wing) e a un'ala anteriore leggermente più larga. Variazioni a questa proposta includevano l'idea di un diffusore con specifiche fisse, cosicché lo sviluppo del diffusore non sfociasse in una corsa all'aspirazione aerodinamica. Tuttavia non ci fu il tempo, per il Gp di Silverstone 2015, di sviluppare le specifiche di un fondo vettura che trovasse d'accordo tutti i team. Anzi gli altri temevano che,



SUTTON-IMAGES.COM

CAOS F1 SALTANO LE REGOLE 2017

di Eric Boullier di rispolverare le vetture ad aerodinamica estrema del 2008 per i test, le più vicine come valori di downforce a quelle che avrebbero dovuto essere nel 2017, non era di fatto percorribile. Così come l'idea di utilizzare per i test delle gomme, una "Super GP2", potenziata nel motore e con appendici alari appositamente realizzate, sarebbe servita a poco e avrebbe fornito risultanze tecniche poco attendibili. La Pirelli avrebbe stabilito almeno 12 giorni di test da effettuare durante il 2016 per sviluppare le nuove gomme più larghe. Ma ora Paul Hembery preferisce parlare di «almeno 100.000 km». Traguardo più che lecito considerando le percorrenze della Michelin per definire nei test le gomme nel campionato Wec per le vetture della classe LmP1.

Così, invece che affrontare il problema concreto di quale vettura utilizzare per i test, durante l'inverno è iniziata una battaglia politica tra i team, e poi tra le squadre e la Pirelli, per scaricare sull'altro le colpe e le responsabilità. Una votazione effettuata tra tutti gli 11 team presenti, non solo i 6 con un seggio nel Gruppo Strategico, avrebbe dato come risultato che 8 team contro 3 sono a favore del rivedere radicalmente al ribasso le nuove regole aerodinamiche definite per il 2017. A favore della rivoluzione aerodinamica radicale sarebbero rimasti solo McLaren, Red Bull e Renault.

Poi è cominciata l'altra battaglia politica, con i team che lasciavano prospettare il dubbio

che fosse la Pirelli ad opporsi all'introduzione di vetture così più performanti, nella paura di non essere in grado di realizzare pneumatici adeguati, in grado di sopportare in sicurezza valori di carico così elevati. Interpretazione che Paul Hembery, come leggete a parte, respinge al mittente.

In pratica, della rivoluzione regolamentare prospettata per il 2017, rimarrebbe solo la maggiore larghezza delle ali anteriori e posteriori e una maggiore libertà nel disegno delle appendici aerodinamiche sulle fiancate. Ma le dimensioni e le forme più estreme del diffusore, che avevano portato alcuni tecnici a parlare di un parziale ritorno delle wing car, dovrebbero essere soppresse.

Già in Brasile la Mercedes aveva presentato uno studio piuttosto approfondito, contro le nuove regole aerodinamiche 2017. Finalizzato a dimostrare che con le nuove velocità di percorrenza curva che si sarebbero registrate, persino i nuovi circuiti di Hermann Tilke si sarebbero rivelati non più sicuri in materia di vie di fuga. «Siamo preoccupati per questa situazione - diceva Toto Wolff - mentre altre squadre pensano che affidandosi al caso, la loro sorte possa cambiare. Noi vogliamo un approccio analitico e ragionevole, essere sicuri che chi produce le gomme sia in grado di accompagnare lo sviluppo aerodinamico. Altri invece vedono al 2017 come

**ALCUNE SQUADRE
PENSANO CHE
CAMBIANDO LE
REGOLE LE LORO
SORTI POTREBBERO
CAMBIARE**

TOTO WOLFF (MERCEDES)

”



SUTTON-IMAGES.COM

FERRARI E MERCEDES DALLA STESSA PARTE

Un gruppo di F1 in lotta alla prima curva di Interlagos:

Ferrari e soprattutto Mercedes sono tra i team che hanno interesse a mantenere lo status quo regolamentare e non dare più spazio all'aerodinamica che potrebbe spargiare le gerarchie attuali

una scadenza per cambiare tutto, a prescindere. Il Gruppo Strategico ha detto che le vetture nel 2017 dovranno essere almeno 5" al giro più veloci. Considerando il normale sviluppo aerodinamico e della power unit, potremmo recuperare 2 secondi; gli altri dovrebbero venire dalle gomme. Che diventerebbero così il fattore determinante. Ora se lo stesso fabbricante di pneumatici si dichiara dubbioso su questi numeri, non si può andare avanti ostinatamente con quella direzione. Solo perché si vuole cambiare tutto. Non ci fosse di mezzo la sicurezza, anche a noi potrebbe andare bene gettare i dati e vedere cosa succede. Mercedes ha una grande struttura che ci ha permesso di essere subito competitivi quando le regole sono state reinventate. Non abbiamo problemi a ricominciare da zero. Ma

GETTY IMAGES





F1 2015 E 2017 ECCO LE DIFFERENZE

Con le F1 versione 2017 ci sarebbero state differenze importanti: nel nuovo progetto ora si pensa di diminuire la lunghezza del diffusore e accorciare lo splitter T-tray sotto al muso

← essendo l'idea partita da Red Bull, il team che aveva avanzato la proposta fosse già ad un avanzato stadio di sviluppo di questa soluzione così da mettere tutti gli altri in svantaggio. Inoltre gli altri team si preoccupavano anche del fatto che la mancata modifica dell'alettone anteriore, che poteva così mantenere i suoi tanti elementi e componenti aggiuntivi, avrebbe comunque portato ad avere auto più sensibili quando si fossero trovate nella scia di altre. Il sorpasso sarebbe quindi rimasto un compromesso.

Un'ultima aggiunta ai programmi è stata un'ala posteriore più larga e più bassa, ritornando così a qualcosa che si avvicinava al design di prima del 2009. Ecco quindi un altro compromesso: essendo più larga, l'ala può generare più deportanza; ed essendo più bassa, lavora meglio col diffusore per creare una mag-

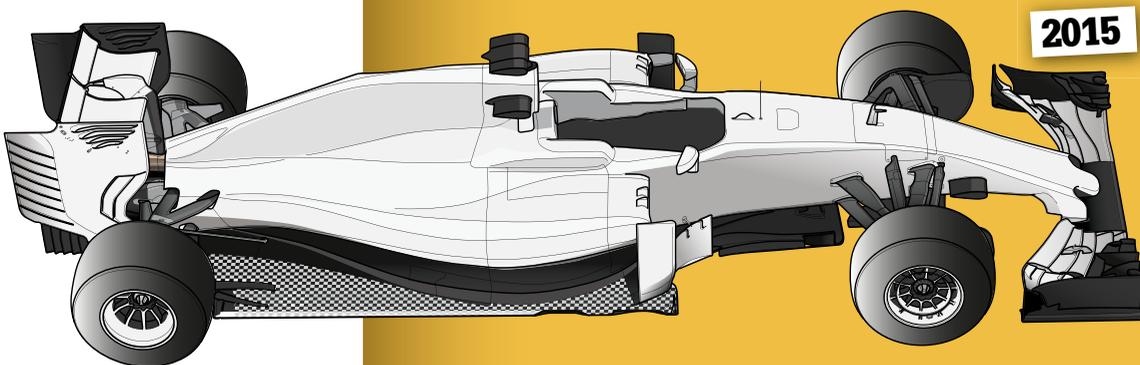
giore deportanza. Però il Gruppo di Lavoro che si occupava dei sorpassi guidati da Byrne (Ferrari), Lowe (Mercedes) e Symonds (Williams) già nel 2008 si era reso conto che alettoni più larghi rendevano più difficile il sorpasso. Il gruppo scoprì che i vortici aerodinamicamente problematici derivavano dalle estremità dell'alettone posteriore e costituivano una parte fondamentale del problema che incontrava una vettura che ne seguiva da vicino un'altra. Il design delle ali più alte e strette introdotto nel 2009 avvicinava e riduceva l'effetto di questi vortici e questo rese più semplice seguire le scie di altre vetture. Ora invece il ritorno ad alettoni bassi e larghi di vecchio formato implica automaticamente che il sorpasso ritornerà ad essere più difficile. La riunione di gennaio 2016 per approvare le bozze di regolamento ha portato a

nuove preoccupazioni espresse da Mercedes e Pirelli secondo cui le modifiche si sono spinte troppo in là, creando troppa deportanza e troppo stress sulle gomme. Così sono stati suggeriti altri cambiamenti per contenere questo pacchetto. La dimensione del diffusore è stata nuovamente ridotta per ridurre la potenziale deportanza mentre si è abbandonata l'idea di fiancate più larghe lasciandole alle attuali dimensioni. Per ultimo, il T-Tray splitter (quel particolare spoiler sotto l'abitacolo che serve a dividere il flusso dell'aria sotto la vettura) può essere accorciato per permettere alla vettura una maggiore inclinazione con assetto "picchiato", ovvero con musetto all'ingiù e posteriore all'insù. Per sfruttare così al meglio il potenziale del diffusore e dell'ala anteriore.

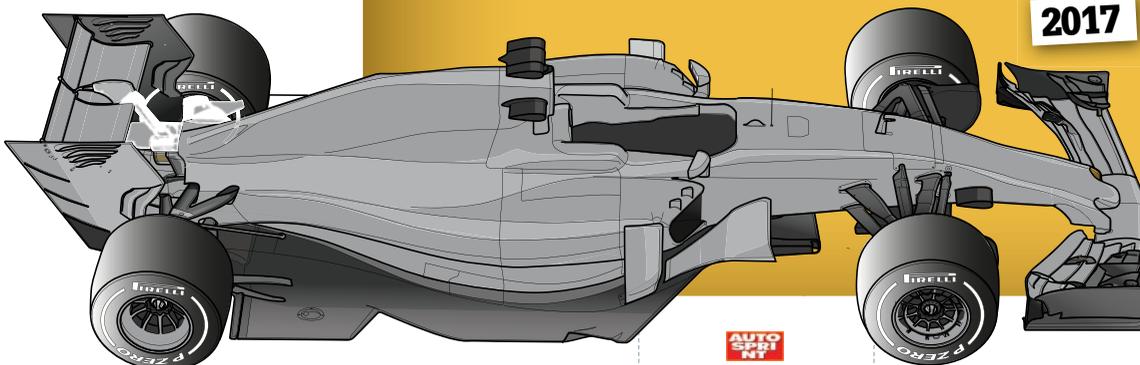
In questa veste, la monoposto F1 del 2017

sarà sempre un'arma potente, con molta più deportanza, mentre il costante sviluppo dell'attuale power unit ne aumenterà solamente la potenza. Per riuscire ad abbassare i tempi sul giro le monoposto saranno molto più veloci in curva, aumentando la forza G laterale cui il pilota è sottoposto, avranno maggiori velocità di entrata in curva grazie alla maggiore aderenza e minore velocità in rettilineo per la resistenza aerodinamica. Ciò significa che gli spazi di frenata saranno più brevi in quanto sarà necessario frenare di meno grazie alla maggiore aderenza che permetterà velocità d'ingresso maggiori in curva. Anche l'accelerazione verrà migliorata dalla migliore trazione garantita dalle gomme posteriori più larghe. Se venissero applicate nella loro interezza, queste modifiche tecniche riporterà la F1 ad essere molto più dipendente da telaio e aerodinamica di quanto non sia stata dal 2014 ad oggi. E questo non è gradito da alcuni team che preferiscono lo status quo. Ecco perché gli interventi aerodinamici che sembravano ormai decisi per il 2017 sono stati rimessi in discussione nei giorni scorsi. Al punto che un tecnico di prestigio come Pat Symonds ha dichiarato, proprio la scorsa settimana, che cancellando alcune di quelle modifiche la portata della rivoluzione tecnica ne risulterà decisamente annacquata.

Craig Scarborough



2015



2017

«la cosa deve avvenire nel rispetto della sicurezza». Che le cose però fossero destinate ad andare in un certo modo, al di là dei disegni tecnici, delle tabelle delle dimensioni a confronto, e delle previsioni cronometriche, Eric Boullier lo aveva immaginato, quando a Interlagos ci aveva detto: «Le polemiche sulla sicurezza e su come fare i test con le gomme di nuova dimensione sono soltanto un pretesto. L'obiettivo reale di alcuni team è che le nuove regole non entrino in vigore nella forma in cui sono state definite. La Mercedes vuole bloccare questo processo adducendo motivi di sicurezza, perché in realtà ha paura di perdere l'attuale superiorità tecnica. Mi sembra un atteggiamento piuttosto disperato».

Nello studio Mercedes si puntava il dito anche sul fatto che le vetture versione 2017, in virtù di un radicale incremento della downforce, avrebbero reso di fatto impossibile i soprassi, vanificando persino gli effetti dell'attivazione o meno del dispositivo Drs. Sommando le perplessità della Mercedes e della Ferrari, con le necessità degli altri team, sprovvisti di risorse tecniche ed economiche per affrontare al meglio tale rivoluzione aerodinamica e chiamati ad uniformarsi alle direttive politiche decise da chi gli fornisce la power unit, sarebbe così scaturita una votazione di 8 voti a favore per ridiscutere al ribasso le nuove regole aerodinamiche. Lasciando ancora una volta il peso e la responsabilità del tanto annunciato incremento velocistico, sulle gomme e sulla Pirelli. Che però sta ancora aspettando di sapere con quale vettura inizierà i test a giugno per sviluppare le gomme più larghe. Che non rimane un dettaglio da poco. ●

HEMBERY NON CI STA A FARE L'UOMO DEL DIETRO FRONT

Paul Hembery, capo del reparto corse Pirelli, sostiene che senza una vettura performante la Pirelli non è in grado di sviluppare a dovere gomme che dovrebbero sopportare un aumento di stress del 60% ma non ci sta ad essere identificato come l'unica parte contraria alle nuove regole

LE POLEMICHE SU COME FARE LE GOMME SONO UN PRETESTO: È LA MERCEDES CHE HA PAURA DI PERDERE

ERIC BOULLIER (McLAREN)



SUTTON-IMAGES.COM

Hembery lancia l'allarme

IL TECNICO DELLA PIRELLI AVVERTE: BISOGNA INIZIARE A GIUGNO A FARE DEI TEST CON I PROTOTIPI DELLE GOMME PER IL 2017. ALTRIMENTI NON SARANNO PRONTE IN TEMPO

Paul Hembery non ci sta a fare passare il possibile dietrofront in materia di regole 2017 come una richiesta della Pirelli ai team, di fronte alle problematiche decisamente più complesse di realizzare gomme in grado di resistere a sollecitazioni e a carichi verticali e laterali, così più elevati.

«Da novembre ho fatto presente la necessità di sapere al più presto con quale vettura iniziare a giugno i test delle gomme 2017 ma ad oggi non si sa ancora nulla. Stiamo parlando di gomme che dovrebbero sopportare un aumento di circa il 60% in termini di downfor-

ce rispetto alle attuali. Per accompagnare queste sollecitazioni, sarà necessario aumentare sensibilmente le pressioni di gonfiaggio, che potrebbero arrivare a 28-30 psi (dai 18-20 psi attuali, ndr), e le regolazioni di camber, che sarebbero diversi dagli attuali. Parametri che poi si ripercuoterebbero sulle temperature funzionali. L'area d'intervento da applicare alle gomme sarebbe molto estesa, per farlo in sicurezza dobbiamo essere messi nella condizione di fare tutti i test che servono. Guardate quanti km ha percorso la Michelin con le MotoGP per definire le gomme 2017. Ritengo

che il traguardo minimo siano 100.000 km. Eppure, di fronte a questi impegni così esigenti, ancora non esiste un regolamento tecnico definito. Penso che un incremento velocistico di 4" al giro sia un obiettivo realistico, perché con le gomme più larghe, dovrebbero arrivare 2" e altri 2" si dovrebbero guadagnare con il consueto sviluppo tecnico del telaio e della power-unit. Per andare oltre però, i cambiamenti devono essere più radicali. Più le gomme sono larghe, più aumenta il coefficiente di aderenza ma in questo caso parliamo di gomme che vanno ricalcolate nella loro interezza.



L'OPINIONE

Strada pericolosa

Il rafforzamento del processo democratico alla Fia voluta da Jean Todt, ormai si è trasformato in anarchia. Non ci sono più certezze, tutto viene costantemente rimesso in discussione. Mai, nella sua lunga storia, la F.1 aveva vissuto un periodo così confuso e precario a livello regolamentare.

La F.1 approva le gomme più larghe nel 2017, ma poi non si organizza con la Pirelli per come fare i test. A novembre il Gruppo Startegico decide per un regolamento aerodinamico radicalmente diverso per il 2017, che ora però già viene ricusato in parte e modificato. I rifornimenti, che i team all'unanimità avevano rigettato a giugno 2015, ora vengono riproposti da Jean Todt come possibile minaccia se i Costruttori non accetteranno una radicale riduzione sul costo delle power unit. E per farlo, Ecclestone e Todt sono pronti, forti del mandato ricevuto dall'ultimo Consiglio Mondiale Fia - a cui solo la Ferrari ha votato contro - a riproporre nel caso i motori low cost V6 di 2.4 litri che la Commissione F.1 aveva già bocciato.

Ormai non esistono più scadenze, organi propositivi, regolamenti approvati. Tutto cambia in qualunque momento, a prescindere dalla volontà espressa il giorno prima. Indipendentemente dalle scadenze temporali sempre più ossessive che la F.1 si è data per programmare i lavori. Manca meno di un anno al 2017 eppure regna il caos regolamentare supremo.

Sulle forme e le dimensioni delle vetture, sulle gomme, sulle specifiche dei motori da adottare e sui loro costi.

L'unica certezza è che se la F.1 continuerà con questo isterismo decisionale, ormai arrivato al paradosso, rischia di cadere dentro un tunnel davvero senza via di uscita.

c.m.m.

Nella definizione del nuovo regolamento tecnico la larghezza delle gomme ricopre un ruolo determinante. Ci è stato chiesto di fornire delle indicazioni in merito alle sollecitazioni sulle gomme in termini di carico. Sono apparse voci non vere sul fatto che non saremmo stati in grado di rispondere a sollecitazioni aumentate anche del 60%, quando invece possiamo farlo. Ma dobbiamo cambiare le condizioni in cui lavorano le gomme, compreso la carcassa d'aria all'interno del pneumatico. Non è solo un problema di mescole. Se la gomma è più larga, anche le parti interne lo sono, e di conseguenza cambierebbero le pressioni di gonfiaggio. È il problema di sempre, con squadre che sostengono che se aumentano le pressioni di gonfiaggio ne risentono le performance cronometriche. Ma se la downforce e i carichi sulle gomme aumentano del 60%, l'impronta al suolo della gomma aumenta sensibilmen-

te, quindi tutti valori di utilizzo vanno compensati. Esistono simulatori virtuali per verificare le sollecitazioni a cui le gomme sono sottoposte, un po' come il Cfd per l'aerodinamica. Ma non sono strumenti affidabili al 100%, servono soprattutto come riscontro. Sono modelli virtuali per definire i termini prestazionali. Per questo i test in pista restano lo strumento migliore per realizzare gomme sicure e performanti. Ma, ripeto, il tempo passa e non sappiamo ancora nulla. Si sta esagerando. Negli ultimi 2 anni abbiamo avuto a disposizione solo 2 giorni di test per sviluppare le gomme per un intero campionato! È evidente che per affrontare un tema tecni-

co così impegnativo come quello per il 2017, le cose dovranno essere molto diverse. Perché non stiamo parlando di un incremento del 10-20% di downforce, ma di valori almeno tre volte superiori». ●

**LE F1 2017
SARANNO MOLTO
PIÙ RAPIDE. CI
VUOLE TEMPO PER
FARE E PROVARE
LE GOMME**

PAUL HEMBERY



La McLaren ha **Capito**

RON DENNIS CERCA RISCATTO DOPO IL DISASTROSO 2015 CON HONDA. E AFFIDA LE REDINI DEL TEAM ALL'ABILE MANAGER TEDESCO CHE HA VINTO 6 TITOLI RALLY CON VW

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

Terremoto alla McLaren. Ron Dennis assume Jost Capito, il manager tedesco che negli ultimi tre anni ha conquistato 6 campionati del mondo rally dirigendo il programma Vw e che ha vinto 34 rally iridati sugli ultimi 39 disputati.

A Capito, Ron Dennis affida la totale responsabilità gestionale del team di F1, allontanando così Jonathan Neale e ridimensionando il ruolo di Eric Boullier. Capito, che in F1 aveva già lavorato con la Sauber negli anni '90 ricoprendo il ruolo di tecnico, assumerà la qualifica di amministratore delegato e dovrebbe essere già operativo a Melbourne, per il primo Gp della stagione, conformemente ad un accordo stipulato tra McLaren e Volkswagen. Capito segue così le orme di Jean Todt, David Richards, Cesare Fiorio, Ove Andersson e Olivier Quesnel, tutti manager passati con alterne fortune dai rally alla pista.

«Ho contattato Capito la scorsa estate - dice Ron Dennis - e sono rimasto impressionato dalla sua competenza, dalla sua ambizione e dal suo spirito competitivo. Capito arriva alla McLaren portando un'esperienza molto varia nel motorsport, avendo lavorato con Costruttori come Bmw, Ford, Porsche e Vw. Si è occupato di tutto, non solo di rally ma anche di Endurance, Turismo, moto e di F1, con la Sauber. Sono sicuro che insieme a Boullier, Capito sarà in grado di riportare la McLaren agli ambiziosi traguardi che ci siamo prefissati quando abbiamo iniziato la collaborazione tecnica con l'Honda».

Del resto, era impensabile che la disastrosa stagione appena conclusa non lasciasse traccia, non facesse rotolare delle teste. La prima è quella di Jonathan Neale, che passa ad altri incarichi all'interno del McLaren Technology Center, proprio quando tutti pensavano che la prima testa a



HA VINTO LA DAKAR!

Tedesco di Neuenkirchen (è nato il 29 settembre 1958), Jost Capito è ingegnere ed ha vinto la Dakar camion con un Mercedes nel 1985. Ama le moto, soprattutto le Ducati, ed ha moglie friulana, conosciuta quando correva in enduro. Entrato in Porsche nell'89, è poi salito fino alla F1, dove è rimasto dal '96 al 2001 (Sauber). Nel 2002 è passato alla Ford, che ha condotto alla vittoria nei titoli iridati rally 2006 e 2007. Nel 2012 è approdato alla Vw, dove ha vinto 6 titoli tra Piloti e Costruttori.

cadere sarebbe stata quella di Yasuhisa Arai, responsabile del programma Honda F1.

Il suo compito non sarà certo facile

Capito si troverà ad affrontare da subito problematiche molto complesse. Di un team in grave crisi economica, che ancora insegue lo sponsor principale e che rispetto al 2015 ha perso pure il contributo di Tag-Heuer e Johnnie Walker, sostituito in parte con Moet. Ma che soprattutto, in termini di bonus Fom, ha perso circa 30 milioni di dollari, retrocedendo nella classifica Costruttori dal quinto posto del 2014 al nono del 2015. Capito dovrà ricostruire una serie di rapporti ora conflittuali con la Honda. Blocata da Ron Dennis nel fornire il motore alla Red Bull per il 2016 ma che probabilmente ci riproverà quest'anno in ottica 2017. La stessa situazione con Alonso rimane incerta e aperta ad ogni scenario dopo che Ron Dennis ad Abu Dhabi aveva par-

SAPRA "METTERE LA MUSERUOLA" AD ALONSO?

Le intemperanze di Alonso per gli scarsi risultati della McLaren-Honda sono note: saprà Jost Capito, al centro, riportare serenità nel team di Dennis, nell'altra pagina?



lato pacatamente della possibilità che lo spagnolo possa prendersi un anno sabbatico, qualora la nuova McLaren-Honda non si dimostri subito competitiva nei primi test a Barcellona, dal 22 al 25 febbraio. Intanto, per i test Pirelli al Paul Ricard per provare le gomme da bagnato, la McLaren conferma la presenza di Vandoorne. Come era già accaduto per i test di Abu Dhabi. Mentre la Red Bull sarà presente con entrambi i piloti titolari e la Ferrari forse potrebbe utilizzare Vettel.

Dai rally alla F.1 il passo non è breve

Oltre a questi problemi, Capito dovrà riportare le cose in ordine, ristabilire la disciplina e quello stile McLaren che Ron Dennis era riuscito a costruire con il tempo e con i successi. Stile che non è certo rappresentato dalle intemperanze via radio di Alonso trasmesse in mondovisione durante il Gp del Giappone, o il suo riposarsi sulla sedia del com-

Eric Boullier



Jonathan Neale



missario di percorso durante le qualifiche del Gp del Brasile, o quando lui e Button sono saliti sul podio di Interlagos dopo le qualifiche, per "celebrare" l'ultima fila McLaren. Tutte cose che hanno fatto infuriare Dennis, manifestazioni indubbiamente frutto di una certa rilassatezza generale. Capito sarà l'uomo giusto? In un ambiente profondamente anglofono quale la McLaren, come sarà accolto un manager tedesco dopo uno francese? Nei rally, Capito ha sbaragliato una concorrenza per la verità non troppo numerosa. In F.1 lo scenario, le problematiche, le complicazioni politiche ed economiche sono infinitamente maggiori. Il suo palmarès, i titoli iridati vinti con la Vw nei rally parlano certamente a suo favore. Ma nelle corse non bisogna dare nulla di scontato. Perché di fronte alle vittorie seriali di Jean Todt alla Ferrari ci sono stati anche gli insuccessi di Richards alla Bar, Anderson alla Toyota e Quesnel alla Peugeot. ●



Maldonado ora è in bilico

L'INSTABILITÀ POLITICA DEL VENEZUELA METTE A RISCHIO IL RICCO BUDGET DI PASTOR E RENAULT VUOLE VEDERCI CHIARO, TENENDO PRONTO MAGNUSSEN

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

«**C**on Chavez e Maduro, il popolo sta al sicuro». Cantavano così a Caracas. Prima della morte del "Presidentissimo" Hugo Chavez, prima della sconfitta elettorale del suo successore Nicolas Maduro e prima che la Ocse indicasse quella del Venezuela come la peggiore economia sul pianeta Terra per l'anno 2016. Con questa prospettiva economica così difficile, con un quadro politico ora radicalmente cambiato, l'incongruenza che il governo continuasse a finanziare, con oltre 40 milioni di dollari all'anno, la presenza di Pastor Maldonado in F.1, sembra ora una prospettiva sempre meno realistica e possibile. Perché per anni, Pastor Maldonado in F.1, Ernesto Viso e Milka Duno in Indycar, Enzo Potolichio in Endurance, hanno fatto il bello e cattivo tempo, forti di sponsorizzazioni governative quasi illimitate. Ma ora lo scenario politico è radicalmente cambiato. A poco a poco sono caduti tutti, era rimasto solo lui, Maldonado, il Calimero della F.1. Poi le cose sono vacillate, i dubbi sono diventati certezze, tanto che Cyril Abiteboul e Frederic Vasseur, al suo debutto nel ruolo di responsabile del team per conto della Renault, sono volati a Caracas per cercare di capire cosa stia succedendo. Visto che dopo l'anticipo sui pagamenti 2016 effettuato da Maldonado nel 2015 per permettere alla Lotus di terminare la stagione, i soldi a Enstone non sarebbero più arrivati. A questo si aggiunge che gli uffici amministrativi della Renault sono stati oggetto di perquisizioni da parte della polizia, alla ricerca di documenti che potrebbero scatenare un altro "Dieselgate" dopo quello che ha coinvolto la Vw. E che il titolo azionario del Costruttore francese ha perso oltre il 10% in un solo giorno. Non solo: il programma F.1 2016 della Renault, come aveva detto Carlos Ghosn, doveva

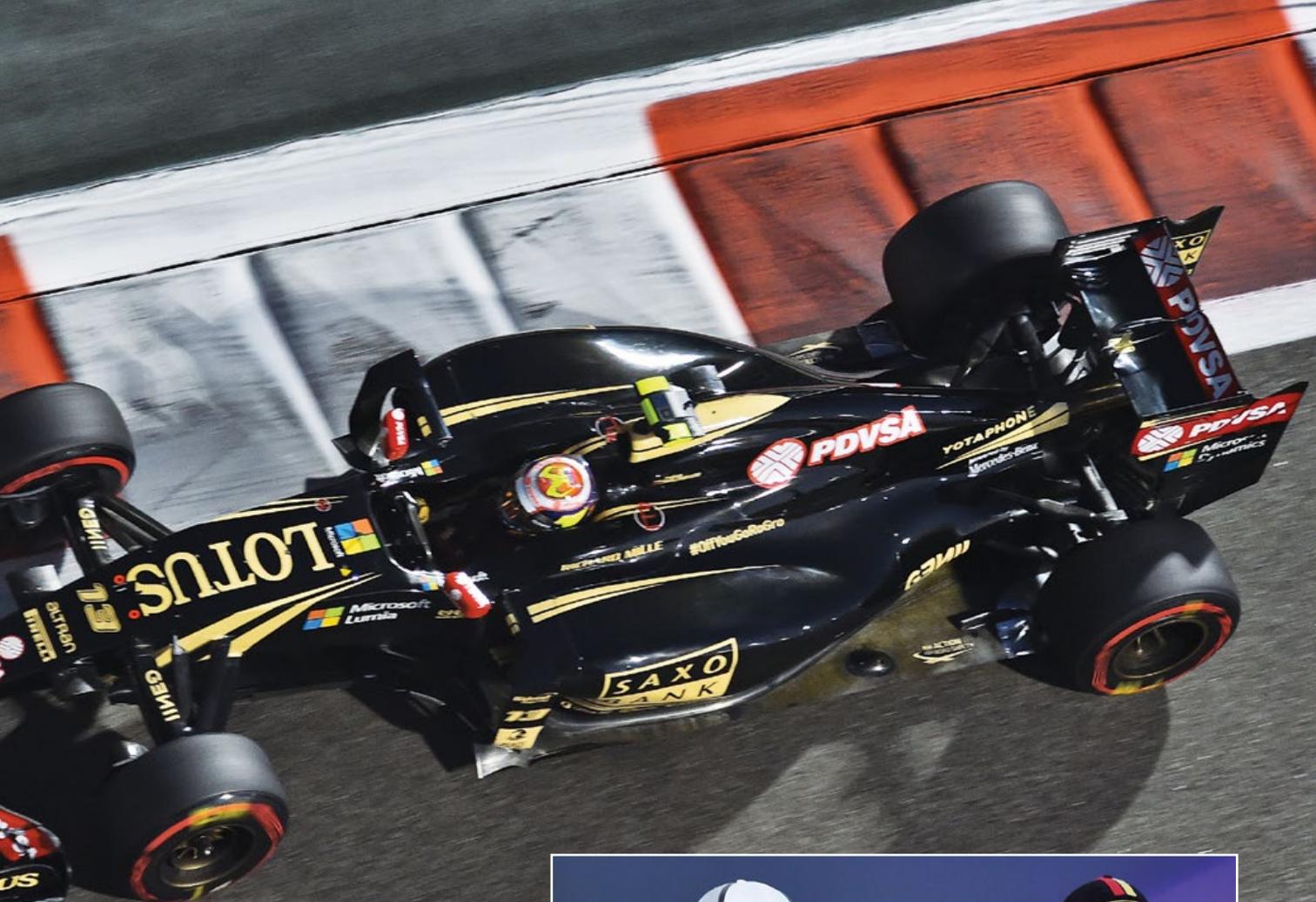
costare il meno possibile in quanto anno di transizione. Premesso tutto ciò, si capisce come il quadro economico complessivo relativo al ritorno della Renault con un team di proprietà, sia piuttosto complesso. Almeno dal punto di vista economico. Considerando che, seppure spalmati su 10 anni, ci sono quasi 200 milioni di debiti della precedente gestione Lotus, da ripagare. Una coppia di piloti, Maldonado e Palmer, che da subito la Renault aveva criticato. Per l'assenza di un pilota francese - ma l'intenzione è quella di fare correre Esteban Ocon già nel 2017 - e per l'oggettiva debolezza della coppia formata da due ex vincitori del campionato Gp2. Così alla Renault, se Maldonado non dovesse essere nella condizione di onorare i suoi impegni, si sono subito attivati per ingaggiare Kevin Magnussen, che ora dispone di una sponsorizzazione di 7 milioni di euro, e tratta anche con la Manor. Rivitalizzata non solo dalla presenza di motore Mercedes versione 2016, ma anche dal recente ingaggio di Nick Tombazis come responsabile aerodinamico. Magnussen è stato lasciato libero dalla McLaren che gli ha preferito Vandoorne. «Su Magnussen la McLaren ha investito molte risorse, economiche e tecniche, ma lui non ha rispettato i traguardi e gli obiettivi che per lui ci eravamo prefissati in termini di risultati e di miglioramenti». Così Ron Dennis ha "liquidato" la pratica del pilota danese. In realtà promosso a pilota titolare nel 2014, soprattutto perché aveva prospettato a Ron Dennis la possibilità di disporre di una ricchissima sponsorizzazione da parte della Lego. Con la quale Ron Dennis avrebbe rilevato la percentuale del 25% ancora in possesso di Mansour Ojeh. In realtà Magnussen alla McLaren di soldi non ne ha mai portati e non deve meravigliare il fatto che, se



MAGNUSSEN LO LASCIAMO LIBERO PERCHÉ NON HA OTTENUTO I TARGET CHE AVEVAMO PREVISTO

RON DENNIS





ora voglia proseguire in F1, debba farlo con la Renault oppure la Manor.

Per la Renault si tratta di ricostruire una squadra quasi da zero. Dopo avere assegnato le posizioni apicali in termini di responsabilità tecnica e gestionale, a Bob Bell e Frederic Vasseur, ora a Enstone devono ricostruire un team quasi da zero. Considerando che gli ultimi Gp erano stati affrontati non solo senza i soldi per pagare il catering, ma anche con un organico ridotto all'osso, di molto inferiore a quello della Manor.

Che per la Renault sia un anno di transizione, è fuori dubbio. Che la concorrenza con la Red Bull che disporrà della stessa power-unit, sarà asfissiante e per molti versi "scomoda", da affrontare e da gestire, è altrettanto palese. Così Carlos Ghosn ha stabilito che, almeno per il 2016, l'impatto economico della gestione F.1, pesi il meno possibile sulle casse

SE SALTA PASTOR TOCCHERÀ A KEVIN
Magnussen, sopra, alla Renault potrebbe essere il sostituto di Maldonado, qui al suo fianco, ove il budget del venezuelano dovesse sfumare. Pastor, in alto, in azione, corre per la Lotus dal 2014, ha 31 anni e ha disputato in tutto 96 Gp, vincendone uno (in Spagna, nel 2012) al volante della Williams. Nell'altra pagina, in alto, Carlos Ghosn, Presidente della Renault

della Renault. Che comunque, tra i bonus Fom ereditati dalla Lotus per il sesto posto finale nella classifica Costruttori 2015, e quelli che Ecclestone gli ha riconosciuto come presenza storica in F.1, dovrebbe partire da una base garantita di circa 94 milioni di dollari. Certo, con un solo team clienti - la Red Bull -, sarà impossibile ammortizzare i costi di sviluppo della Power Unit, che invece Ferrari e Mercedes, con 4 team - compreso il loro - riescono a recuperare nella quasi totalità. Per questo gli oltre 35 milioni di dollari all'anno che Pdvsa e il Governo venezuelano pagavano alla scalcinata gestione di Gerald Lopez e Andy Ruhan, sono parimenti indispensabili anche per la Renault. Tanto da andare a Caracas in emergenza per cercare di risolvere la situazione. Per fare correre un pilota come Maldonado, che oggi, probabilmente, ogni altro team presente in F.1, rifiuterebbe. ●



Marciello spara a

SEMBRAVA UNO DEI PREDESTINATI. MA LA SUA USCITA DI SCENA DALLA FDA, CAMBIA GLI SCENARI. ORA RAFFAELE GUARDA AVANTI E RACCONTA: «CON ARRIVABENE NON HO MAI AVUTO UN GRAN RAPPORTO, NON MI HA RITENUTO ALL'ALTEZZA PER LA F1 E LA STORIA È FINITA»



TANTE PORTE APERTE COL CAVALLINO

Con la fine del 2015 si è chiusa l'avventura di Marciello con Ferrari Driver Academy. Un'avventura che ha dato a Raffaele la possibilità di essere tester Sauber e di guidare la Rossa F1. Alla seconda stagione in Gp2 ha chiuso 7° in classifica

di Massimo Costa - foto Sutton-Images.com

Era il nostro pilota di punta per riempire quel vuoto terribile in F.1 che dal 2012 pesa come un macigno nel motorsport tricolore. Ma la sua uscita dal programma Ferrari Driver Academy finirà per modificare di parecchio le cose. Raffaele Marciello guarda avanti a testa alta anche se non far più parte di un colosso come la Ferrari sicuramente avrà i suoi lati negativi, come l'impossibilità nel 2016 di poter guidare una monoposto di F.1 in occasione dei test collettivi o nei primi turni delle prove libere del venerdì dei Gran Premi. Marciello ha pagato due anni di Gp2 non esaltanti, soprattutto la stagione 2015 con Trident che doveva essere quella della consacrazione: «*Putroppo non mi intendevo molto con l'ingegnere che mi era stato affidato. Non riuscivamo a essere competitivi, poi quando a partire da Monza mi hanno assegnato un altro ingegnere, le cose sono radicalmente cambiate e ho iniziato a prendere punti con una certa continuità*». Ed è vero: Marciello ha raccolto sei risultati utili consecutivi da Monza gara-2 a Yas Marina gara-1 compresi un terzo e un secondo posto. Sul podio c'era però salito anche prima, a Montecarlo nella seconda corsa (nella prima era partito dalla prima fila) e a Silverstone nella prova sprint. A conti fatti, Raffaele ha chiuso settimo nella classifica generale con 110 punti: «*A parte Vandoorne che ha disputato un*

campionato incredibile, il terzo posto assoluto poteva essere alla mia portata se le cose fossero andate come dovevano. Sirotkin ha infatti ottenuto 139 punti, poco più di quelli segnati da me. Peccato, ma ormai non si può tornare indietro».

Ma perché la Fda, che lo ha allevato fin dalle formule propedeutiche, lo ha abbandonato a un passo dalla F.1? «*È abbastanza semplice. Con Maurizio Arrivabene non ho mai avuto un buon rapporto, lui non mi ha reputato adeguato per la F.1 ed è finita. Ci può stare, non posso certo piacere a tutti*». Peserà non avere più la tuta rossa, sentirsi parte di Maranello, lavorare costantemente con la struttura più famosa al mondo? «*Perdere quel logo col cavallino è senz'altro importante, ma per il resto non cambierà molto. Ho sempre il mio allenatore, lavo-*

rerò al simulatore del team per il quale correrò e poco altro. La gente ha sempre pensato che con Fda facessi chissà che, ma negli ultimi tempi non era così. L'unica cosa ovviamente che mancherà è la F.1, ma non si sono impegnati molto per aiutarmi in questo senso. Se avessero voluto potevano trovarmi un sedile in un team con motore Ferrari. Quindi ora sono libero di fare le scelte come voglio e di seguire la mia strada. Nel 2016 non farò nulla in F.1 perché i costi sono molto alti anche per un semplice test, ma se dovessi disputare un buon campionato Gp2 magari le cose saranno diverse

L'UNICA COSA CHE MI MANCHERÀ È LA F.1. MA FERRARI NON SI È IMPEGNATA MOLTO PER AIUTARMI A TROVARE UN SEDILE

”

a fine 2016».

Marciello parla di Gp2 e non del team che lo accoglierà anche se nei giorni scorsi come riportato da Autosprint, in pole c'è il Russian Time: «*Si è una delle opzioni principali*», si apre Lello. Un terzo anno di Gp2 non è troppo per mostrare al mondo le proprie qualità? «*No, secondo me una terza stagione ci sta, di certo non vi correrò un quarto anno. Anche in F.3 ho corso tre campionati, uno italiano e due europei vincendo il titolo. A proposito di F.3, sono stato vice campione nel 2012 e campione nel 2013, la serie è molto formativa e in quei due anni ho dimostrato il mio valore. Avete visto come Verstappen sia stato subito competitivo in F.1 provenendo dalla F.3 europea, quindi ritengo di avere dimostrato quanto valgo in quella categoria e che non avrei alcuna difficoltà a gareggiare in F.1. Ma è andata come è andata...*».

C'è stato un momento in cui Marciello sul finire del 2015 aveva rivolto il proprio interesse verso il Dtm: «*Ho guidato a Jerez la Mercedes e mi è piaciuto tantissimo. Si può spingere sempre, le gomme non decadono, e mi ha ricordato quando correvo in F.3. Per me era tutto nuovo, vettura e circuito, ed ho girato mezza giornata, comunque coprendo 60 giri che erano quelli programmati per i giovani piloti che Mercedes ha provato. Sono andato bene, e anche loro sono stati contenti (sono arrivati anche i complimenti di Paffett, ndr), ma per il 2016 non c'era spazio nei loro team. Così ho riguardato alla Gp2*». ●

zero





Silhouett

40anni e non sent

QUATTRO DECENNI FA, A INIZIO 1976 PRENDEVA IL VIA L'EPOPEA DELLE GRUPPO 5 E DELLA SUA BELVA SIMBOLO, LA PORSCHE 935. UN'ERA CHE FECE GRANDE ANCHE LA LANCIA

di **Mario Donnini**

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

Le chiamavano **Silhouette** e volevano dire tutto e niente. Gruppo 5, vetture di produzione che dovevano avere per base un'auto dei quattro gruppi precedenti, rispettando le misure della carrozzeria ma facendo esplodere la creatività per tutto il resto. Carreggiate, parafranghi, aerodinamica e motore.

A fine 1975 il Mondiale marche era alla frutta. In pratica, tra i prototipi in ballo c'era rimasta solo la Porsche, con l'annunciata e mostruosa 936, più la Renault che correva per vincere finalmente a Le Mans. Bisognava trovare altre strade e le Silhouette furono la risposta insufficiente, strana ma a suo modo affascinante, a una crisi strutturale dell'endurance che avrebbe reso la F.1 sempre più sola in cima al Motorsport.

Fu così che tra le vetture a ruote coperte di mondiali per l'anno 1976 ne vennero creati addirittura due: uno per Sport-Prototipo, che durò due stagioni - una dominata dalla 936, l'altra dall'Alfa Romeo 33 Sc12 -, per poi essere declassato a Europeo e, infine, a metà 1978, sparire del tutto. L'altro per le Gruppo 5, chiamate, per gli amici, semplicemente, Silhouette.

Silhouette, sinonimo di Porsche 935

A inizio 1976 sulle mentite spoglie della leggendaria e inaffondabile 911 stradale, la Porsche era pronta a dare vita a una delle creature più mostruose e cangianti della storia dell'automobilismo: la 935. Nata come vettura ufficiale, progressivamente potenziata, incattivita, gonfiata, mutata e clonata, avrebbe ballato per dieci anni filati, dai 590 cavalli della prima versione fino ai quasi 900 della "Mo-by Dick" a coda lunga, che si sparava sull'Hunau-



NEL 1976 INIZIÒ L'ERA DELLE GRUPPO 5, VETTURE DI PRODUZIONE SPECIALE CHE RISPETTAVANO LA LARGHEZZA ORIGINALE DELLA CARROZZERIA MA IN REALTÀ ERANO VERI "MOSTRI", RESI ANCORA PIÙ CATTIVI DAI PARAFANGHI ALLARGATI E DAGLI PNEUMATICI DALL'ENORME IMPRONTA. ALL'INIZIO FU UN DOMINIO DELLA PORSCHE, MA DAL 1979 ARRIVÒ LA LANCIA BETA MONTECARLO E...

e
irli



TUTTO COMINCIÒ NEL 1976 CON LA SFIDA TRA PORSCHE 935 E BMW 320

Porsche e Bmw furono le prime sfidanti del mondiale per Silhouette: sopra, eccole in lotta a Digione 1976. Sotto, l'evo 935 "Moby Dick", del 1978 e, nell'altra pagina, la Lancia Beta Montecarlo, nel 1980



dièrs di Le Mans a 380 km/h. Il tutto, per un totale stimato di 85 esemplari, anche se tra cloni, ibridi e metamorfosi la cifra resta incerta e presumibilmente ancora più alta.

Nel mondiale, l'annunciata rivalità con la Bmw di fatto non fu mai tale, né con la CSL 3.5, né con la successiva 320, anche se la Casa bavarese - che aveva di rinforzo il team Schnitzer -, schierava fior di piloti quali Ronnie Peterson, Gunnar Nilsson e, in un'occasione, a Mosport 1977, perfino Gilles Villeneuve in copia con Eddie Cheever.

Nel biennio 1976-1977 la coppia regina fu Ickx-
.....▶



Mass sulla 935 Martini, che vinse 6 delle 16 gare, lasciando alla Bmw CSL solo tre centri nel primo anno e regalando alle 935 due titoli sacrosanti.

L'evoluzione della specie 935

Nel frattempo la realtà evolveva e la 935 la seguiva, pantografandone le sfumature come un magico camaleonte. Il mondiale vedeva, nel 1978, il progressivo disinteresse della Porsche ufficiale, ormai concentrata su Le Mans, coi team privati a farla da padrone.

Nel frattempo, a livello internazionale, due campioni erano cresciuti fino a ottenere rilevanza internazionale: la statunitense Imsa e il tedesco DRM, che tra dollari e marchi divennero calamite per un nugolo di 935, stimolando una vera e propria produzione di serie. Se in Germania la classica gara di Norimberga attirava più gente che in una manche iridata, Le Mans a parte, con team quali Kremer e Loos a farsi la guerra e Joest da terzo incomodo, negli Stati Uniti qualsiasi ricco team privato che non voleva sfigurare non poteva ignorare l'acquisto di una 935. Non solo. Fu proprio la serie tedesca a ospitare la maggior varietà di Gr.5 nelle due divisioni fino a 2000 e oltre, con Bmw, Ford Capri e Toyota Celica pronte a sfidare direttamente o indirettamente le 935.

Il mito della 935 K3 di Kremer

Proprio grazie ai team privati, primo fra tutti quello di Manfred ed Erwin Kremer, la 935 conobbe un'evoluzione impensabile, uniformandosi per quanto possibile ai dettami dell'effetto suolo, dominante dal 1978 in F.1 con la Lotus. Fu così che per il 1979 i Kremer trasformarono la 935 nella K3 dotata di minigonne e effetto Venturi, una configurazione che di fatto la rese imbattibile in Germania oltre che ultracompetitiva e commercializzata ovunque, tanto che ne furono sfornati e venduti ben 13 esemplari. Al volante della 935 K3 Klaus Ludwig girò al Nurburgring, sulla vecchia e terribile Nordschleife, in 7'33", un tempo col quale sarebbe comodamente riuscito a qualificarsi nell'ultimo Gp là disputato tre stagioni prima, caso raro di una vettura teoricamente derivata da un modello di serie che sfreccia su tempi da F.1.

Sempre con la 935 i Kremer e Ludwig ottennero un clamoroso successo alla 24 Ore di Le Mans 1979, sbaragliando la concorrenza dei prototipi Porsche ufficiali e battendo un'altra 935 privata, quella di Barbour, Stomelen e dell'attore Paul Newman. L'apogeo della 935, che coincide anche con l'inizio del declino.



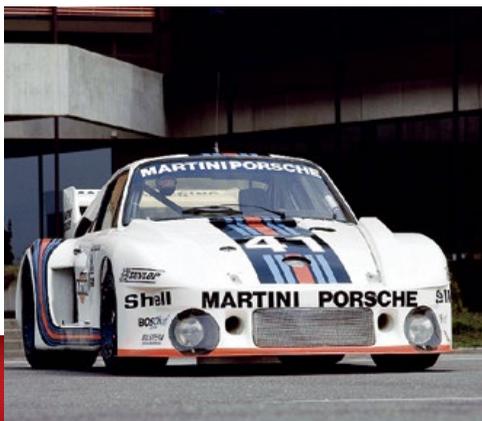
A LE MANS 1976 I DUE MONDIALI SI RIUNISCONO!

Sopra, la Porsche 935 ufficiale guidata da Manfred Schurti davanti a tutti al via della 24 Ore di Le Mans 1976. Alla Sarthe Gr.5 e Gr.6 lottarono per il trionfo nella classicissima e vinse il proto 936 di Ickx-van Lennep

La Lancia fa il miracolo

Con la Ferrari del tutto disinteressata alle Silhouettes e presente solo grazie a iniziative private, che vedono, per esempio in azione one-off la meravigliosa Carma 308 di Facetti e Finotto, piuttosto che le 512 BB di team privati quali Bellancauto, Pozzi e Nart in chiave Le Mans, l'onore degli italiani tra le Silhouette viene difeso dalla Lancia. Nel 1976, fin dal via, con una Stratos privata di Facetti, ma dal 1979 col coinvolgimento diretto della Casa madre che a stagione inoltrata dà il via all'impegno iridato della Lancia Beta Montecarlo nella Divisione fino a 2000 del mondiale.

In poche parole, dal 1979 in poi la Lancia non sfida direttamente la belva 935, ma la fiacca di volta in volta facendo il pieno di punti nella categoria inferiore, con piloti a 24 carati quali Patrese, Röhrl, Alboreto, Cheever, Facetti, Heyer, Gabbiani e Ghinzani, potendo più avanti contare anche su privati di lusso quali Facetti-Finotto, che a Daytona 1981 fanno debuttare sulla Beta un ragazzino che diventò-





Silhouette "mostri" al Giro d'Italia

Quando si dice che le gruppo B da rally furono le vetture più mostruose a calcare le strade di tutti i giorni, non si rende giustizia alle Silhouettes che animarono il Giro d'Italia. Non a caso, nel 1979 le Beta Montecarlo per la Scuderia Abarth, pilotate dagli equipaggi Villeneuve-Röhrl-Geistdorfer e Patrese-Alen-Kivimäki furono squalificate per aver percorso un tratto di autostrada durante un trasferimento, lasciando la vittoria alla Porsche 935 di Moretti-Schoen-Radaelli, ma l'anno dopo vinsero con Patrese, Alén e Kivimäki davanti ad Alboreto, Bettega e Bernacchini.

Wollek: «La 935 era una vettura quasi impossibile»

Le parole del compianto Bob Wollek, che negli anni ruggenti guidò tutte le Porsche, dalla 917 passando per la 908 evoluta, divenendo forse il più grande specialista della 935, inquadrano bene la sfida

rappresentata dalle Silhouette: «Tanti dicevano che la 917 fosse difficile. Be', lo era. E pure la 908, essendo sviluppata negli anni, col turbo era diventata nervosa e la stessa 936 non scherzava. Ma nessun prototipo poteva eguagliare la difficoltà a condurre al limite una 935 specie in qualifica, con la massima pressione del turbo, oppure in una gara sprint. Perché le Silhouette erano un ibrido, macchine che non era-



nate per ritrovarsi con tutta quella potenza e quella downforce che finirono per avere, tanto da diventare un'esperienza unica e mai ripetuta per chi le ha condotte in gara».

Il tramonto delle Silhouette

Con l'avvento del Gruppo C, nel 1982 la Lancia realizza una barchetta Gr.6 e lascia le Beta alla Sivama, mentre le Silhouette perdono terreno ovunque, vivendo gli ultimi fuochi. A metà Anni '80 l'ultimo a portare una 935 in gara nel mondiale è "Victor" Coggiola, mentre una versione biturbo 4x4 da 750 cv trionfa nella Divisione Gt col finlandese Matti Alamäki nell'euro rallycross 1985. Per le Silhouettes, dopo dieci stagioni di battaglie indimenticabili, è il canto del cigno. ●

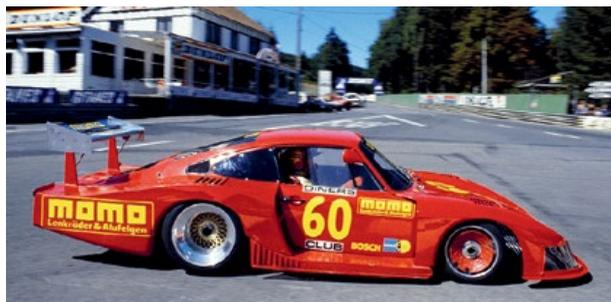
rà poi, da pilota fatto, re tricolore a Le Mans: Emanuele Pirro.

Due mondiali per la Montecarlo

L'impegno del team di Cesare Fiorio frutta, conti alla mano, due titoli mondiali, nel 1980 e nel 1981, con la furbizia tattica che diventa arma decisiva rispetto all'ottimo potenziale tecnico. Perché nel 1980 la Beta Montecarlo non si accontenta di stravincolare la sua divisione, ma in due occasioni, al Mugello e a Vallelunga, si iscrive intelligentemente pure nella classe grossa, andando a togliere punti decisivi alle 935 private e gettando le basi per la vittoria iridata. Che fa il paio col trionfo di Heyer nel ricco DRM tedesco, con la Beta del team GS. Nel 1981, invece, la tragica morte di Herberth Muller al Nurburgring fa accorciare la gara che viene assegnata alla Bmw M1 di Stuck-Piquet, i quali tolgono alla Porsche 2,5 punti iridati fondamentali, che a fine anno faranno la differenza nel gioco degli scarti con la stessa Lancia, sempre a punteggio pieno.

LA LANCIA SCHIERÒ PURE WALTER RÖHRL

Sopra, Walter Röhrl fu uomo Lancia anche in Gr.5. Sotto, da sinistra, Stuck e Peterson alfiere Bmw nel 1978, la Porsche 935 baby del 1977, la Lancia di Facetti-Finotto nel 1980, la Lc1 Gr.6 nel 1982 e la Moby Dick di "Momo" nel 1982



Filippi

adesso o mai più

DOPO LA POSITIVA STAGIONE 2015, CULMINATA CON UN 2° POSTO A TORONTO, LUCA VUOLE CAPITALIZZARE L'ESPERIENZA ACQUISITA ED È IN TRATTATIVE PER LEGARSI A UN TEAM ADEGUATO

di Marco Cortesi

Archiviata un'annata chiusa in modo sorprendente, con il titolo sfuggito a Juan Pablo Montoya e recapitato a Scott Dixon in un'imprevedibile finale a doppi punti, l'IndyCar Series è pronta a riaprire le attività verso una stagione piena e con qualche incognita. Si andrà da novità tecniche, che arrivano dopo le insidie legate al debutto degli aerokit e alle difficoltà dei team di casa Honda, a sfide di tipo economico, che rimangono pressanti nonostante la situazione americana veda in questo periodo quasi un piccolo miracolo. In corsa per un posto in prima fila, si spera anche in senso letterale, c'è Luca Filippi, determinato a trovare una conferma dopo la positiva pur se a tratti sfortunata stagione col team CFH.

- Qual è la tua situazione attuale in ottica 2016?

«Diciamo che il mercato al momento è un po' lento, e anche se ancora non ho un rinnovo in mano... non è che ci sia un vero allarme perché questa lentezza è presente per tutti. Ci sono alcune macchine libere e credo di essere abbastanza in alto nella lista dei piloti che sono sul mercato.

- Come giudichi la tua stagione 2015?

«Personalmente sono molto soddisfatto. Ero partito con l'obiettivo di portare concretezza ai miei risultati senza commettere errori. Questo perché in precedenza mi ero sempre trovato costretto a dover dimostrare tutto subito, e a correre senza prima completare veri test. Basti pensare che quello dell'anno scorso con CFH è stato il mio primo test IndyCar, ed è arrivato dopo aver già affrontato diversi weekend di gara. Alla fine, penso di aver centrato l'obiettivo. In tutto il campionato, l'unica gara con un incidente è stata la seconda di Detroit, in condizioni di aderenza al limite. Inoltre, ho conquistato il mio primo podio in IndyCar, una grande soddisfazione. Sono contento sia dell'esperienza che del riscontro che ho avuto anche da team e tifosi. Nel mio piccolo credo di aver fatto bene e penso non ci sia nessuno che possa non essere contento per un mio possibile ritorno.

- In alcuni casi sei anche stato piuttosto sfortunato...

«Ci sono state diverse altre gare in cui ero molto

2016 IN SEDICI ROUND

13 marzo	St. Petersburg	stradale
2 aprile	Phoenix	ovale
17 aprile	Long Beach	stradale
24 aprile	Birmingham	pista
14 maggio	Gp Indianapolis	pista
29 maggio	Indy500	ovale
4 giugno	Detroit gara-1	stradale
5 giugno	Detroit gara-2	stradale
11 giugno	Fort Worth	ovale
26 giugno	Elkhart Lake	pista
10 luglio	Iowa	ovale
17 luglio	Toronto	stradale
31 luglio	Mid-Ohio	pista
21 agosto	Long Pond	ovale
4 settembre	Boston	stradale
18 settembre	Sonoma	pista

QUELLA PIAZZA D'ONORE È UNA PROVA DI CLASSE

Lo stupendo 2° posto ottenuto nella gara di Toronto resta una delle prove migliori della competitività di Filippi, che merita ora una chance ancora più ghiotta e concreta per dimostrare di poter diventare un habitué del podio

competitivo ma sono stato penalizzato dalle strategie, come ad esempio a Barber, dove avevo sorpassato Dixon che poi ha chiuso la corsa secondo, e Mid Ohio, dove sono rimasto senza carburante dopo aver occupato la quarta posizione. A Detroit, in gara-1, la scelta di montare gomme rain sull'asciutto mi ha portato ai margini della top-10. Se è vero quindi che in alcuni casi ho raccolto meno di quello che avrei potuto, ho sicuramente la consapevolezza che non mi sia stato regalato nulla».

- In IndyCar sembra esserci un grande interesse nel promuovere giovani piloti americani. Pensi che ciò possa ridurre le opportunità per tutti gli altri?

«No, perché è una spinta che riguarda l'IndyCar come categoria ma che non è necessariamente adottata e recepita anche dai team. Certo, tra i piloti full-time, l'IndyCar punta molto sugli americani,



Hunter-Reay in primis oltre a Newgarden e Daly, ma ciò non mette in secondo piano il concetto di correre per vincere. A gente come Kalkhoven, Vasser, Coyne e Schmidt interessa il risultato, e per raggiungerlo non si pongono certo problemi di nazionalità».

- Qual è la situazione attuale della serie?

«Adoro il fatto che ci sia un grandissimo equilibrio tra i team. È vero che squadre come Penske e Ganassi hanno qualcosa in più, ma tanti team con molto meno budget possono puntare a fare risultato ed è bello andare in pista sapendo di avere una vera chance di successo. Anche per questo, sportivamente parlando, all'IndyCar non manca davvero niente. Quello che serve è forse un po' più di forza politica a livello di motorsport, per tornare ad accaparrarsi quegli sponsor "istituzionali" che c'erano una volta e che attualmente mancano, costrin-



IN INDYCAR HO FATTO BENE E PENSO CHE IL MIO RITORNO SAREBBE BEN VISTO, PERCHÉ MERITATO

LUCA FILIPPI





gendo spesso i proprietari dei team ad investire in proprio».

- In termini di piloti, chi hai visto come punto di riferimento nel 2015?

«Sono d'accordo con Dixon quando sostiene che nel 2015 non ci sia stato nessun vero dominatore. Montoya ha fatto una 500 Miglia strepitosa, mentre in tante altre gare è stato bravo, ma non ha certo dominato. Power come negli anni passati è stato forse il più veloce un po' dappertutto, ma anche altrettanto sprecone, mentre Dixon si è rivelato incisivo e concreto. Senza dimenticare Castroneves, che è stato sempre presente ma con un po' di sfortuna di troppo».

- Per puntare in alto gli ovali sono fondamentali. Se ti capitasse l'occasione di prendere parte ad una stagione completa... come la vedi?

«Se capitasse... la vedo interessante. Certo, non sarebbe un approccio facile, perché vorrebbe dire trovarmi a partire da zero con una situazione nuova, ma sono convinto che potrei imparare come hanno fatto tanti altri, a partire ad esempio da Bourdais. Non è tanto il discorso della guida, perché già in un giorno di test si arriva sui tempi "giusti", al millesimo, l'ho visto nella sessione che ho affrontato con il team CFH. La differenza la fa la gestione della gara. Comunque credo in generale di essermi sempre adattato abbastanza in fretta in tutto quello che ho fatto, e anche stavolta ci sono i presupposti per riuscirci».

- Quali saranno i tuoi principali appuntamenti extra-agonistici?

«Oltre all'impegno con Sky continuo a lavorare insieme a Pirelli per quanto riguarda le prove e lo sviluppo. Negli ultimi anni abbiamo percorso tantissimi chilometri insieme, e tanti sono ancora in programma. I test di gomme sono molto interessanti e difficili, non basta girare ma occorre anche usare la testa. Con Pirelli c'è un bel rapporto, è un ottimo allenamento e una grande soddisfazione».

OLTRE ALL'IMPEGNO
CON SKY, CONTINUO
A LAVORARE
CON PIRELLI
PER LE PROVE
E LO SVILUPPO

LUCA FILIPPI



**FILIPPI MERITA
IL SALTO DI QUALITÀ**

A lato e, sotto, davanti al gruppo degli inseguitori, Filippi vuole concretizzare le ottime cose mostrate nel 2015. Sotto a destra, il rientrante Aleshin e, in basso, la Dallara in versione 2016



Un aiutino per la Honda

ACCETTATE LE RICHIESTE PER UN'AMPIA REVISIONE DEL BODYKIT SULLE VETTURE MOTORIZZATE DAI GIAPPONESI

Sono tante le novità regolamentari che l'IndyCar porterà in pista per la stagione 2016, con un'evoluzione ulteriore del pacchetto visto lo scorso anno. L'innovazione più grande riguarderà il grup-

po delle scuderie motorizzate Honda. L'IndyCar ha infatti deciso di accettare le richieste per un'ampia revisione del bodykit sulle vetture del costruttore giapponese, applicando l'articolo 9.3 del regola-



Ecco **Brabham** III e torna **Aleshin**

MENTRE IL NIPOTE DI SIR JACK BRABHAM FARÀ UN MINI PROGRAMMA IL RUSSO RIENTRERÀ IN PIANTA STABILE NELLA SERIE STATUNITENSE

Nonostante un mercato in questa fase abbastanza fiacco, continua lentamente a completarsi lo schieramento per l'IndyCar 2016. Dopo un anno di "purgatorio" anche a causa delle problematiche legate alle sanzioni imposte alla Russia, Mikhail Aleshin ha finalmente trovato il modo di fare il suo ritorno alla serie, nella quale si allineerà al via dopo il brutale finale di stagione 2014 con lo schianto di Fontana. Per lui, che aveva lasciato un'ottima impressione, si sono riaperte le porte del team Schmidt. Due piloti americani sono stati annunciati da Dale Coyne. Conor Daly correrà per tutta la stagione con la squadra motorizzata Honda sotto la supervisione tecnica di Michael Cannon.

Solo per Indy ci sarà poi Bryan Clauson, come d'abitudine in arrivo dalle gare midget. Programma limitato ma dalle grandi speranze anche per Matthew Brabham, nipote di Sir Jack Brabham, che porterà in pista la terza generazione della famiglia australiana. Il nonno aveva preso parte alla maratona dell'indiana finendo in top-10 una sola volta, nel 1961, mentre papà Geoff, ora sessantatreenne, ha partecipato alla Indy 500 per ben 10 volte con un quarto posto come migliore risultato.

Matthew si vedrà in entrambi gli appuntamenti di Indy, su stradale e ovale. La sua vettura sarà schierata dal KV Racing in collaborazione con lo sponsor australiano Pirtek. ●



GETTY IMAGES

mento. Si tratta di una norma incentrata sulle situazioni in cui le prestazioni di un concorrente risultino troppo sbilanciate, e che consente interventi più ampi di quelli previsti dalla "roadmap" originariamente stabilita. La decisione ha messo fine anche al tira e molla dei mesi scorsi per il rinnovo contrattuale tra gli organizzatori e la stessa Honda. Le proposte per le prime modifiche sono già state consegnate all'IndyCar, che può decidere liberamente quali interventi concedere in aggiunta a quelli sui tre elementi di carrozzeria modificabili per tutti. Nonostante il disappunto manifestato a mezzo di un comunicato stampa, in Chevrolet non si è avuto troppo da ridire: una maggiore competitività giova a tutti. Alla sicurezza saranno legati gli aggiornamenti tecnici di tutte le vetture. Vi sarà l'aggiunta di sistemi di ritenzione per le componenti più pesanti come ai posteriori, musetti e

"parafanghi". Soluzioni decise per evitare il ripetersi di tragedie come quella costata la vita a Justin Wilson a Pocono. Aggiustamenti dal punto di vista dell'aerodinamica sugli ovali promettono di evitare problematiche di decolli a catena come quelli visti ad Indianapolis, e farà il suo debutto un aeroflap in grado di aprirsi quando le vetture procedono all'indietro, in stile Nascar. Aumenterà di 20 cavalli la potenza a disposizione con il "push to pass", mentre dal punto di vista sportivo, si registra la conferma dei doppi punti per Indianapolis e per la finale di Sonoma. Da notare anche le modifiche introdotte per il rookie test di Indy: i piloti dovranno dimostrare, al termine delle tre fasi previste, di poter girare in modo costante su un passo superiore alle 220 miglia orarie di media (354 km/h) contro le 215 attuali. Un incremento piuttosto consistente e che non renderà la vita facile ai rookie. ●

IL TEAM FOYT TIENE SATO

Tra le conferme della post-stagione sono arrivate quelle del team Foyt, con cui saranno in pista nuovamente Takuma Sato, al suo terzo anno, e Jack Hawksworth. Per una compagine che aveva abituato a continui sconvolgimenti, una soluzione finalmente nel segno della continuità.

NOVITÀ MANAGERIALI

Nell'IndyCar 2016 ci saranno tante novità dal punto di vista manageriale. Dopo l'addio di Derrick Walker, Presidente delle aree Competition e Operations sarà Jay Frye, ex team manager del team Red Bull in NASCAR e ritenuto uno degli artefici dell'accordo con il main sponsor Verizon. Ruolo di pianificazione e coordinamento invece per Kirk Dooley, ex

Maggiore e dirigente dei Marines.

LA CADUTA DI JON HERB

Ex pilota IndyCar con 16 gare all'attivo, Jon Herb è stato condannato a 25 anni di carcere per violenza sessuale ai danni di un minore e pornografia infantile. La condanna, frutto di un accordo, ha sorpreso per mitezza: molti osservatori si attendevano l'ergastolo.

BOURDAIS UNICO PILOTA KV

Ci sarà solo una vettura in pista a tempo pieno per il team KV nel 2016. La scuderia di Jimmy Vasser e Kevin Kalkhoven ha deciso di concentrare l'attività sul solo Seb Bourdais, protagonista di ottime prove lo scorso anno. A farne le spese anche un ingegnere "di peso" come Bill Pappas, ex Rahal, Coyne e Ganassi.

REGIONE PIEMONTE

AUTOMOBILE CLUB TORINO SPORT

CITTA' DI TORINO

Torino - Lingotto Fiere

12 - 13 - 14 Febbraio 2016

AUTOMOTO RACING

L'evento dedicato a chi ama la competizione

asesp.it

Con il Patrocinio di

CAMERA DE' COMMERCII INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TORINO



In contemporanea

AUTOMOTORETRO



TECNODI



INGEGNERIA

LINGOTTO FIERE

info@automotoracing.it - www.automotoracing.it

di Marco Giordo

foto Bettiol

Che Mondiale sarà? Sicuramente ne sapremo di più giovedì 21, intorno alle 20.30, quando cominceranno ad arrivare i risultati della prima speciale della stagione iridata 2016. I 21 km del crono di Entrevaux, quelli lungo i quali inizierà l'84° Rally di Montecarlo, diranno subito quali saranno i reali valori in campo quest'anno. Il grande quesito è: quanto vale a livello di prestazioni la debuttante Hyundai i20 Wrc New Generation a 5 porte? «Aspettiamo il responso del cronometro per capire quanto siamo competitivi» ha dichiarato alla vigilia della prova monegasca Dani Sordo. E nelle parole dello spagnolo prima guida della Casa sudcoreana c'è tutta l'essenza del Mondiale che va a cominciare. Perché se la nuova Hyundai si rivelerà subito competitiva ed in grado di tener testa alle Volkswagen che trionfano da tre anni, allora questa volta ci sarà finalmente da divertirsi sul serio. Dopo tre stagioni vissute sotto il dominio schiacciante della Casa di Wolfsburg, la squadra di Michel Nandan potrebbe diventare l'ago della bilancia della 44esima edizione del campionato del mondo. Anche perché il team manager monegasco ha tre piloti di assoluto valore: Thierry Neuville, Hayden Paddon e Dani Sordo possono vincere qualunque gara, sono veloci e competitivi dappertutto, conoscono tutti e tre molto bene il campionato e le gare. Se la nuova vettura sarà all'altezza ne vedremo davvero delle belle.

Ogier e Vw favoriti d'obbligo

Per il resto, parafrasando il titolo di un celebre film, si potrebbe dire "niente di nuovo sul fronte occidentale". La Volkswagen, che è la principale favorita nella volata per il titolo Costruttori (sarebbe il quarto consecutivo), ha confermato i suoi tre piloti, in primis Sébastien Ogier. Il tre volte campione del mondo francese, che si è aggiudicato ben 25 delle 39 gare iridate da lui disputate nelle ultime tre stagioni, è senza ombra di dubbio anche quest'anno l'uomo da battere, il principale candidato al titolo Piloti, e sarebbe il quarto consecutivo. Per l'eterna promessa Jari-Matti Latvala, invece, questa potrebbe essere l'ultima stagione in Volkswagen. Per lui si parla sempre più di un futuro in Toyota come primo pilota del team che Tommi Makinen sta allestendo in Finlandia.

OGIER "VEDE" IL POKER

Tre titoli in tre anni sono un bel biglietto da visita per Sébastien Ogier e Julien Ingrassia. La coppia più forte del Mondiale si candida per il poker, anche se dovrà fare a meno del team principal Jost Capito, che va in F.1, alla McLaren

M fuoco

speciale a cura di Sergio Remondino

rally sprint

onte alle polveri

CAPITO LASCIA LA VW. HYUNDAI LANCIA
LA SFIDA ALLA CORAZZATA TEDESCA
REGINA DELLE ULTIME TRE
STAGIONI. MONTECARLO
E LA STAGIONE 2016
SONO ALLE PORTE



RITORNA LA CINA E LE GARE SALGONO A 14

21-24 gennaio	Montecarlo
11-14 febbraio	Svezia
3-6 marzo	Messico
21-24 aprile	Argentina
19-22 maggio	Portogallo
9-12 giugno	Sardegna
30 giugno-3 luglio	Polonia
28-31 luglio	Finlandia
18-21 agosto	Germania
8-11 settembre	Cina
29 sett.-2 ottobre	Corsica
13-16 ottobre	Spagna
27-30 ottobre	Galles
17-20 novembre	Australia

tutte valide per Wrc2 e Wrc3

←

Anche se il 30enne "flying finn" ha smentito queste voci. Latvala è uno che va davvero forte ma lo scorso anno, nella prima parte della stagione, ha ancora una volta deluso, sommando una serie di risultati negativi che hanno compromesso la sua annata. Poi si è riscattato con le vittorie in Portogallo e Finlandia, aggiudicandosi inoltre una gara davvero difficile (specie per un finlandese) come il Tour de Corse, ma neanche il contributo del suo "mental coach" Christoph Treier gli ha fatto fare quel salto di qualità che tutti si aspettavano. Perché, volere o volare, negli ultimi tre anni è stato l'unico pilota capace insieme a Loeb di stare davanti allo scatenato Ogier: scusate se è poco! Per il giovane di belle speranze Andreas Mikkelsen, infine, questo sarà l'anno della verità. Il compito del 26enne, vincitore a sorpresa in Catalogna, suo primo trionfo iridato, non sarà certamente facilitato dal recente cambio di navigatore, soprattutto perché Ola Floene lo aveva svezato e sapeva farlo andare davvero forte. Anders Jaeger è giovane e promettente, gli leggerà le note nella sua lingua, il norvegese, ma ci vorranno almeno un paio di gare per carburare al meglio. E la gara preferita da Mikkelsen, la Svezia, è alle porte.

Citroën ed M-Sport in difficoltà

L'arrivo della Volkswagen nel 2013 ha relegato queste due corazzate al ruolo di comprimarie, di nobili decadute. L'ultimo successo della Citroën risale allo scorso anno in Argentina (con Meeke) e nel 2013 la Casa francese aveva vinto con Loeb a Montecarlo ed in Argentina e con Sordo in Germania. Quattro successi in tre stagioni sono ben poca cosa rispetto alle vittorie ed ai titoli a ripetizione ottenuti dal 2003 al 2012.

La M-Sport, dal canto suo, non vince addirittura da settembre 2012, quando Jari-Matti Latvala trionfò in Galles. Il programma Wtcc per la Citroën e l'addio ai rally della Ford sancito a fine 2012, sono in buona parte le cause principali della perdita di competitività nei rally di questi due team, peraltro dotati di un gruppo di ingegneri di prim'ordine. Nel 2016 la Citroën si è presa una sorta di anno sabbatico per poter sviluppare, sotto la direzione tecnica di Didier Clément e la supervisione dell'esperto Xavier Mestélan Pinon, la nuova C3 Wrc in vista del 2017, con il contributo di Kris Meeke come tester. In questa stagione di transizione, le Ds3 Wrc 2015 saranno al via in 6 o 7 prove europee con i colori del Team Abu Dhabi ed il supporto della PH Sport. Al volante il confermato Kris Meeke, Stéphane Léfèbvre e Craig Breen. Le principali novità in casa M-Sport riguardano invece i piloti, visto che Malcolm Wilson, dopo l'ultima deludente stagione di Evans e Tanak, ha cambiato praticamente tutto. È rientrato alla base Mads Ostberg, che verrà navigato da Ola Floene visto che Jonas Andersson è passato in Skoda al fianco di Pontus Tidemand, mentre il secondo pi-

**CHE ANNO SARÀ
SENZA JOST CAPITO
A CAPO DELLA VW
E CON LA CITROËN
A MEZZO SERVIZIO
IN ATTESA DEL
RITORNO NEL 2017?**



lota è il promettente francese Eric Camilli. Wilson crede molto nelle qualità del driver transalpino che ha 27 anni, corre da tre stagioni appena ed ha al suo attivo solamente 10 rally iridati. La M-Sport seguirà poi con il suo team due piloti paganti: l'estone Tanak, il cui programma è supportato dalla D Mack, ed il nostro Lorenzo Bertelli, che ha preferito chiudere il suo team (Fuckmatié). Wilson si è poi iscritto, last minute, al Mondiale Costruttori, grazie ad una deroga della Fia che gli permetterà di non essere al via di tutte le 14 gare in calendario.

Gli altri

La curiosità è cosa farà Robert Kubica con la Ford Fiesta Wrc gommata Pirelli. L'anno scorso e due anni fa il pilota polacco stupì tutti al Monte, vincendo le prime due speciali. Poi però uscì di strada, ritirandosi. Con l'esperienza che ha accumulato questa potrebbe essere per lui la gara del riscatto, grazie al suo enorme talento e all'appoggio che riceverà dall'italiana Brc. Nel Wrc2 bisognerà vedere se la Fiesta R5 Evo M-Sport, affidata ad un pilota oggi esperto quale Elfyn Evans, riuscirà a contrastare la corazzata delle Skoda Fabia R5 ufficiali nella lotta per il titolo di categoria, mentre il Mondiale Junior partirà solo a primavera. Nel Wrc3, infine, i nostri Andolfi e De Tommaso dovranno proseguire la loro crescita nel corso della stagione ed essere pronti per un salto di qualità su una vettura più potente delle Peugeot 208 R2 della Romeo Ferraris schierata dall'Acì Team Italia. ●



Bentornata **Cina** ma **costi** molto

BUDGET IN SALITA PER IL RITORNO DEL MONDIALE NEL PAESE PIÙ GETTONATO DALLE CASE. IN TEMPI DI CRISI 14 GARE SONO TROPPE

Le gare in calendario nel campionato del Mondo 2016 sono aumentate a 14, dopo che nelle ultime sei stagioni erano state 13. Il calendario ricalca quello dello scorso anno ma con l'inserimento della Cina - che farà lievitare non poco i costi - e lo spostamento dell'Australia a fine stagione ed il Galles anticipato a fine ottobre. Il Tour de Corse a lungo in bilico è stato confermato, mentre la Sardegna ha mantenuto la sua collocazione nel primo semestre dell'anno, a giugno. Da segnalare infine che so-

no solo quattro per fortuna i rally concomitanti con il Mondiale di F.1 (Sardegna con il Gp del Canada, Polonia con il Gp d'Austria, Finlandia con il Gp di Germania, Corsica con il Gp della Malesia).

Confermati Wrc2/Wrc3

Da segnalare a livello di campionati che sono state confermate le serie satellite Wrc2 e Wrc3 e che è stato abolita la Coppa Fia Produzione riservata alle vetture del vecchio Gruppo N. I piloti potranno anche stavolta scegliere liberamente 7 gare alle

quali vorranno partecipare tra le 14 prove che compongono il calendario, marcando i 6 migliori risultati.

Junior monomarca

Il Mondiale Junior sarà riservato ancora agli Under 28, partirà con il Rally del Portogallo ed avrà quale unica protagonista la stessa vettura utilizzata nel 2014 e 2015: la Citroën Ds3 R3T. Le prove valide sono sei e dopo il Portogallo i giovanotti di belle speranze si sfideranno in Polonia, Finlandia, Germania, Corsica e Galles. ●

FIAMME DI PASSIONE

La Hyundai si fa sotto minacciosa con la nuova i20 Wrc a 5 porte, a fianco, che sembra voler aprire il fuoco sulla Vw Polo R

Wrc, sopra nei test pre-Montecarlo con Ogier: la dominatrice delle ultime tre stagioni parte ancora nel ruolo di grande favorita, anche se a livello tecnico ha ricevuto solo lievi aggiornamenti, che dovrebbero comunque bastare, visto il vantaggio sulle inseguitrici...





LE FORZE IN CAMPO SQUADRA PER SQUADRA

VOLKSWAGEN MOTORSPORT

Il "Panzer Team" tedesco ha dominato le ultime tre stagioni iridate, vincendo ben 34 delle 39 prove iridate disputate dopo aver dimostrato le sue enormi potenzialità sin dalla prova d'esordio tre anni fa a Montecarlo, conclusa con ogier secondo dietro a Loeb. Un gruppo vincente che ha portato Ogier ed Ingrassia a raccogliere successi a ripetizione sulle prove speciali di tutto il mondo. Un'organizzazione al top, quella teutonica, che dopo i successi a ripetizione alla Dakar ha fatto ancor meglio nel Mondiale rally, specialità nella quale la Vw è candidata a dominare anche quest'anno.



1 SÉBASTIEN OGIER (F)

Nato a: **Gap**
il 17 dicembre 1983
Navigatore:
Julien Ingrassia (F)
Esordio nel mondiale:
Messico 2008
Prove mondiali disputate: **97**
Rally mondiali vinti: **32**
Miglior piazzamento nel mondiale:
campione del mondo 2013, 2014 e 2015;
3° nel mondiale 2011;
campione del mondo Junior 2008



2 JARI-MATTI LATVALA (FIN)

Nato a: **Toysa**
il 3 aprile 1985
Navigatore:
Mikka Anttila (FIN)
Esordio nel mondiale:
Galles 2002
Prove mondiali disputate: **156**
Rally mondiali vinti: **15**
Miglior piazzamento nel mondiale:
vice campione del mondo 2010, 2014 e 2015;
3° nel mondiale 2012 e 2013



9 ANDREAS MIKKELSEN (N)

Nato a: **Oslo**
il 22 giugno 1989
Navigatore:

Anders Jaeger (N)
Esordio nel mondiale:
Galles 2006
Prove mondiali disputate: **65**
Rally mondiali vinti: **1**
Miglior piazzamento nel mondiale: **3° nel mondiale 2014 e 2015;** 10° nel 2013.
Vincitore dell'Irc nel 2011 e 2012

La vettura
Volkswagen Polo R Wrc Evo
(**34 vittorie** in 39 gare nel 2013, 2014 e 2015)

Il team manager
Jost Capito (D) 57 anni, ha vinto **6** titoli mondiali (Piloti e Marche **2013, 2014 e 2015**)

HYUNDAI MOTORSPORT

La Casa sudcoreana ha esordito due anni fa, ottenendo sinora quale miglior risultato la doppietta in Germania nel 2014, con Thierry Neuville e Dani Sordo. La i20 Wrc 3 porte è stata pensionata e a Montecarlo esordirà la nuova nuova versione a 5 porte preparata dal team sudcoreano nella factory europea di Alzenau, in Germania. L'équipe capitanata dall'esperto ingegnere monegasco Michel Nandan, ben supportato dal team manager belga Alain Penasse, punta quest'anno a diventare un duro outsider per la Volkswagen grazie ai suoi tre piloti di punta, il belga Thierry Neuville, lo spagnolo Dani Sordo ed il neozelandese Hayden Paddon, messi in bella evidenza nel 2015.

3 THIERRY NEUVILLE (B)

Nato a **Sankt Vith**
il 16 giugno 1988
Navigatore:
Nicolas Gilsoul (B)
Esordio nel mondiale:
Catalogna 2009
Prove mondiali disputate: **58**
Rally mondiali vinti: **1**
Miglior piazzamento nel mondiale:
vice campione del mondo 2013, 6° nel 2014 e 2015, 7° nel 2012



4 DANI SORDO (E)

Nato a **Torrelavega**
il 2 maggio 1983
Navigatore:
Marc Martí (E)
Esordio nel mondiale:
Catalogna 2003
Prove mondiali disputate: **128**
Rally mondiali vinti: **1**
Miglior piazzamento nel mondiale: **3° nel mondiale 2008 e 2009,** 5° nel 2013; campione del mondo Junior 2005



E LA CITROËN FARÀ UN ANNO SABBATICO

Ultimo anno per la Citroën Ds3 Wrc, a fianco con Meeke durante i test pre-Montecarlo con la livrea 2016: sarà sostituita fra dodici mesi dalla nuova C3 in versione 2017. Quando, il Costruttore francese farà il suo rientro ufficiale dopo questa stagione interlocutoria, con la gestione sul campo affidata al team satellite francese PH Sport

1 ora di penalità ogni **ps** mancata!

AUMENTA A DISMISURA L'HANDICAP SE SI SALTANO DELLE SPECIALI. E CHI NON COMPLETA LA POWER STAGE SI RITROVA 7 MINUTI IN PIÙ...

Ecco le principali novità regolamentari stabilite dalla Fia:

- Sarà possibile iscriversi al Mondiale Costruttori fino all'ultimo prima di una gara. Decade inoltre la regola delle 7 partecipazioni minime (e dichiarate) per poter marcare punti
- Sono 3 i telai a stagione utilizzabili da ogni pilota. Idem per cambio, differenziali e turbocompressore
- Le Regional Rally Car avranno una restrizione della flangia

- I piloti che torneranno in gara col Super Rally partiranno dopo i prioritari P1 e se non percorreranno almeno il 50% del percorso non prenderanno punti

- Per ogni speciale non disputata la penalità salirà da 10' ad un'ora,
- Chi non porterà a termine la power stage riceverà una penalità di 7'. La lunghezza della speciale "televisiva" non è più libera ma compresa fra 10e 15 km. ●



10 HAYDEN PADDON (NZ)

Nato a **Geraldine** il 20 aprile 1987
Navigatore:
John Kennard (NZ)
Esordio nel mondiale:
Nuova Zelanda 2007
Prove mondiali disputate: **47**

Miglior piazzamento nel mondiale: **2° assoluto in Sardegna nel 2015**; 9° nel mondiale 2015, 14° nel 2014; campione del mondo Produzione 2011

La vettura

Hyundai i20Wrc New Generation (esordiente)

Team manager

Michel Nandan (MC) 57 anni

AUTO VECCHIA LIVREA NUOVA

Non potendo evolvere per motivi di budget la Ford Fiesta che corre ormai dal 2011, M-Sport inaugura una nuova livrea che richiama alle Ford del passato. La vettura, sotto nei test pre-Monte, sarà affidata a Ostberg e Camilli



LE FORZE IN CAMPO SQUADRA PER SQUADRA

M-SPORT

La squadra gestita da Malcolm Wilson è stata la delusione degli ultimi due mondiali, dopo la promettente stagione 2013. Wilson si è affidato lo scorso anno a due giovani emergenti, il gallese Elfyn Evans e l'estone Ott Tanak, che però hanno deluso. E così quest'anno, mentre Christian Loriaux, ingegnere belga responsabile della struttura tecnica del team, sta preparando a Cockermouth l'evoluzione 2017 della Fiesta Wrc, c'è un ritorno importante. È quello di Mads Ostberg, ormai esperto norvegese che torna in M-Sport dopo due stagioni alla Citroën e che verrà affiancato dalla "scommessa" Eric Camilli. Wilson crede molto nel pilota transalpino che a 27 anni ha solo tre stagioni all'attivo e 10 rally iridati. La M-Sport seguirà poi anche due piloti paganti, il giubilato Ott Tanak - girato sul programma supportato dalla DMack - ed il nostro Lorenzo Bertelli, che ha preferito chiudere il suo Team (Fuckmatié) per essere al via di 13 gare (salterà la Cina) seguito direttamente da M-Sport.



5 MADS OSTBERG (N)

Nato a **Fredrikstad** l'11 ottobre 1987
 Navigatore:
Ola Floene (N)
 Esordio nel mondiale:
Svezia 2006
 Prove mondiali disputate: **90**
 Miglior piazzamento nel mondiale: **4° nel 2012 e nel 2015**, 5° nel 2014
 Vittorie iridate: **1**

6 ERIC CAMILLI (F)

Nato a **Nizza** il 6 settembre 1987
 Navigatore:
Nicolas Klingner
 Esordio nel mondiale:
Germania 2014
 Prove mondiali disputate: **10**
 Miglior piazzamento nel mondiale: **10° nel Wrc 2 nel 2015**



37 LORENZO BERTELLI (I)

Nato ad **Arezzo** il 10 maggio 1988
 Navigatore:
Simone Scattolin (I)
 Esordio nel mondiale:
Sardegna 2011
 Prove mondiali disputate: **44**
 Miglior piazzamento nel mondiale: **3° nel Wrc 2 nel 2014**

12 OTT TANAK (EE)

Nato a **Saaremaa** il 15 ottobre 1987
 Navigatore:
Raigo Molder (EE)
 Esordio nel mondiale:
Portogallo 2009
 Prove mondiali disputate: **53**
 Miglior piazzamento nel mondiale: **8° nel 2012, 10° nel 2015**



La vettura

Ford Fiesta Rs Wrc (nessuna vittoria nelle ultime tre stagioni. Ultimo successo nel

settembre 2012 in Galles, con Latvala)

Team manager Malcolm Wilson (GB)

ABU DHABI TOTAL WRT

È in pratica il team Citroën travestito con i colori del main sponsor degli Emirati e l'assistenza in gara della PH Sport. Grazie a Sébastien Loeb, la Casa di Satory è stata la dominatrice assoluta per un decennio, dal 2003 al 2012. Poi, dal 2014, ha preferito privilegiare il programma Wtcc in psuta rispetto a quello del Wrc nei rally, destinando budget e personale soprattutto a quel progetto. Ora si è presa un anno sabbatico per costruire e testare la nuova C3 Wrc che esordirà nel 2017. In questa stagione, il Team Abu Dhabi sarà al via di 6 o 7 prove europee sulla seconda evoluzione della Ds3 Wrc, al volante della quale ci saranno Kris Meeke, Stéphane Lefebvre e Craig Breen, oltre naturalmente al "padrone di casa", il pilota degli Emirati Arabi e munifico sponsor Khalid Al Qassimi.



7 KRIS MEEKE (GB)

Nato a **Dungannon** il 2 luglio 1979
 Navigatore:
Paul Nagle (IRL)
 Esordio nel mondiale:
Galles 2002
 Prove mondiali disputate: **66**
 Rally mondiali vinti: **1**
 Miglior piazzamento nel mondiale: **5° nel 2015**, 7° nel 2014, 11° nel 2011



8 STEPHANE LEFEBVRE (F)

Nato a **Noeux les Mines** il 16 marzo 1992
 Navigatore:
Gabin Moreau
 Esordio nel mondiale:
Alsazia 2013
 Prove mondiali disputate: **21**
 Miglior piazzamento nel mondiale: **8° assoluto in Galles nel 2015**, campione del mondo Junior e Wrc 3 nel 2014



KHALID AL QASSIMI (UAE)

Nato ad **Abu Dhabi** il 18 febbraio 1972
 Navigatore:
Chris Patterson (GB)
 Esordio nel mondiale:
Acropolis 2004
 Prove mondiali disputate: **61**
 Miglior piazzamento nel mondiale: **12° nel 2009 e 2010**, 13° nel 2015



Lo scorso anno a Montecarlo, Loeb fece l'ultima gara con Citroën, ritirandosi per un'uscita di strada



ROBERT KUBICA TEAM

Il 31enne pilota polacco s'è iscritto al Montecarlo come privato con la Ford Fiesta Wrc di sua proprietà. A breve sapremo, vista l'importante novità dell'accordo di collaborazione con la Brc, quale sarà il programma di Kubica nel Mondiale 2016. Probabilmente, quella del polacco nel Principato non sarà l'unica partecipazione in questa stagione.

CRAIG BREEN (GB)

Nato a **Waterford** il 2 febbraio 1990 (IRL)
Navigatore: **Scott Martin**
Esordio nel mondiale: **Portogallo 2009**
Prove mondiali disputate: **31**
Miglior piazzamento nel mondiale: **6° assoluto nel Catalunya 2012**; campione del mondo Junior nel 2011 e del mondiale S2000 2012

La vettura

Citroën DS3 Wrc evoluta (**3 vittorie nel 2013**, 0 nel 2014, 1 nel 2015)

JIPO CAR

Per il quinto anno consecutivo Martin Prokop sarà al via del Mondiale (dalla Svezia) con la Ford Fiesta Wrc della sua scuderia, il Jipo Car Czech National Team. Il driver boemo avrà al suo fianco anche in questa stagione il suo storico copilota Jan Tomanek.

MARTIN PROKOP (CZ)

Nato a **Jihlava** il 4 ottobre 1982
Navigatore: **Jan Tomanek (CZ)**
Esordio nel mondiale: **Montecarlo 2005**
Prove mondiali disputate: **114**
Miglior piazzamento nel mondiale: **4° in Argentina 2012 e 2015 e Germania nel 2013**; campione del mondo Junior nel 2009.



16 ROBERT KUBICA (POL)

Nato a **Cracovia** il 7 dicembre 1984
Navigatore: **Maciej Szczepaniak (POL)**
Esordio nel mondiale: **Portogallo 2013**
Prove mondiali disputate: **32**
Miglior piazzamento

nel mondiale: **5° assoluto in Germania nel 2013**; vincitore del mondiale Wrc 2 nel 2013.

YAZEED RACING

Il pilota saudita Yazeed Al Rajhi si è messo in evidenza vincendo il Wrc2 in Svezia nel 2013 e sinora ha sempre corso nella categoria cadetta. Quest'anno, proprio dalla Svezia il saudita inizierà un miniprogramma di 6 gare al volante di una Ford Fiesta Wrc, vettura con la quale è comunque all'esordio e che, oltre alla prova scandinava, lo vedrà al via anche in Portogallo, Sardegna, Polonia, Finlandia e Galles.



YAZEED AL-RAJHI (EAU)

Nato in **Arabia Saudita** il 5 maggio 1981
Navigatore: **Michael Orr (GB)**
Esordio nel mondiale: **Argentina 2008**
Prove mondiali

disputate: **34** - Miglior piazzamento nel mondiale: **8° assoluto Rally Acropoli 2012**

I NUMERI DI GARA

Ogier è ancora il numero 1

Sébastien Ogier avrà anche nella stagione 2016 il numero 1 sulle porte della Volkswagen Polo R Wrc; mentre al secondo pilota del team di Wolfsburg, Jari-Matti Latvala, sarà ancora assegnato il numero 2 e Andreas Mikkelsen avrà anche quest'anno il 9.

La Hyundai avrà i numeri 3 e 4, rispettivamente assegnati a Thierry Neuville e Dani Sordo, con Hayden Paddon in gara con il 10.

In M-Sport a Mads Ostberg è stato assegnato il numero 5 ed al francese Eric Camilli il 6.

Robert Kubica porterà in gara sulla Ford Fiesta Wrc griffata Lotos e Brc il 16; mentre il 37 sarà il numero del nostro Lorenzo Bertelli ed il 12 quello dell'estone Ott Tanak.

Infine, il 7 e l'8 saranno assegnati a Kris Meeke e Stéphane Léfèvre con le Citroën Ds3 Wrc del Team Abu Dhabi Total.

PRIVATI IN LOTTA COL BUDGET

Prokop, sotto, debutta a stagione iniziata mentre Robert Kubica, in basso, inaugura a Montecarlo la collaborazione con l'italiana Brc



Ingrassia e il Monte

IL NAVIGATORE TRE VOLTE IRIDATO CON OGIER CI CONDUCE ALLA SCOPERTA DEL PERCORSO

Julien Ingrassia è una persona perspicace, uno che non lascia mai nulla al caso. Il 35enne navigatore di Sébastien Ogier è originario di Aix en Provence, ma il suo cognome tradisce chiare origini siciliane: fu suo nonno infatti ad emigrare nel sud della Francia. Ingrassia è oggi il miglior navigatore in circolazione, molto stimato nell'ambiente per la sua professionalità e per i tre titoli iridati vinti al fianco di Ogier. Trionfi che lo hanno fatto entrare di prepotenza nella storia del Mondiale. Per la sua precisione nel fare le cose, il navigatore provenzale ricorda Luis Moya, mentre a livello di pianificazione del lavoro è molto simile a Tiziano Siviero.

Un cocktail ben assortito, che gli aprirà un interessante futuro di team manager quando deciderà di appendere il casco al chiodo. Ecco allora come il copilota transalpino, vincitore delle ultime due edizioni della gara monegasca, ci svela il percorso dell'84esimo Rally di Montecarlo.



GIOVEDÌ 21

Prima tappa Monaco-Gap (41,63 km di prove)
PS1 Entrevaux-Rouaine (km 21,25)
 ore 20.18

«La prima speciale, che abbiamo già disputato lo scorso anno, anche allora in notturna, è sinuosa e complicata. Si corre in mezzo alle montagne ed è facile trovare la neve o il verglas. Ecco perché la scelta delle gomme sarà decisiva e bisognerà farla all'ultimissimo momento. Un crono molto tecnico, dove spesso cadono anche pietre dalle montagne sulla carreggiata».

PS 2 Barle-Seyne (km 20,38)
 ore 22.11

«È una speciale nuova, che sarà sicuramente resa difficile dalle condizioni meteo visto che si

sale sino a quota 1500-1600 metri. Quindi è facile prevedere che potremo trovare tratti ghiacciati o innevati, con continui cambi di grip».

VENERDÌ 22

Seconda tappa Gap-Gap (116,50 km di prove)
PS 3 e 6 Corps-La Salle en Beaumont (km 14,65)
 ore 10.21 e 15.01

«Si corre al contrario rispetto al 2015. È un crono complicato dai continui cambi di aderenza, nel quale troveremo spesso fango nei "tagli". È, anche, una prova tecnica, caratterizzata dalla strada con carreggiata stretta e cambi di ritmo frequenti».

PS 4 e 7 Aspres Les Corps-Chauffayer (km 25,78)
 ore 11.04 e 15.44

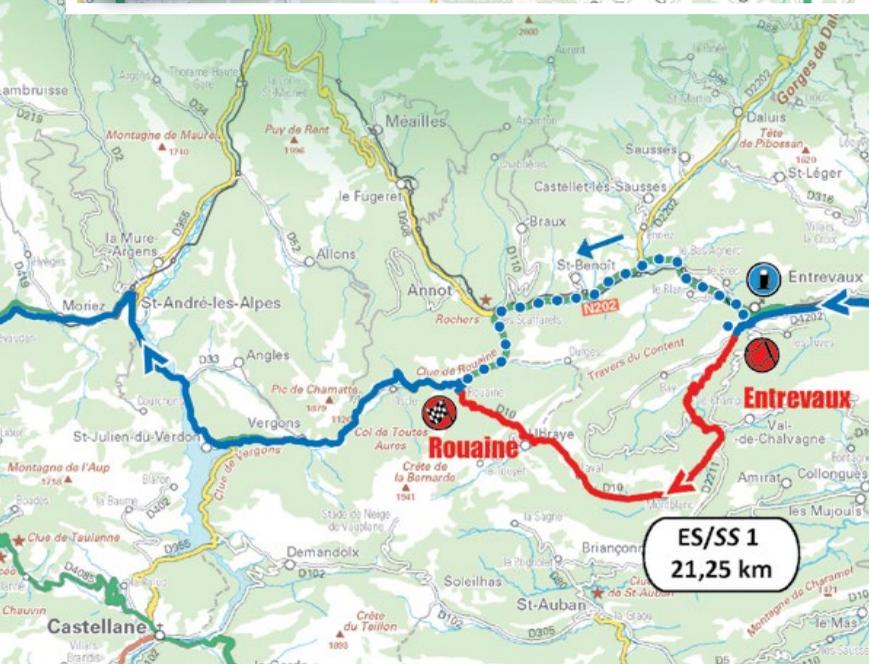




I PILOTI WRC LE SCELGONO FRA 80

39 le gomme

A Montecarlo ogni pilota può scegliere le 39 gomme da usare in gara tra una dotazione di 80. Le Michelin per l'asfalto secco o bagnato sono le Pilot Sport S5 (Soft) e Pilot Sport SS5 (Supersoft), mentre per neve e ghiaccio ci sono le Alpin 4, con o senza chiodi (max. 240 a gomma). La Pirelli per l'asfalto prevede scelta tra Rk5A (dure), Rk7A (morbide) e RkSs (ultra morbide), mentre per neve e ghiaccio ci sono le Sottozero Stz-A nelle due versioni con o senza chiodi. DMack presenta il nuovo Dmt-Rc2 da asfalto sviluppato da Fiorenzo Brivio a cui si accompagna la gomma da neve Dmt -Ice nelle versioni con o senza chiodi.





«È identica allo scorso anno. Dopo un inizio veloce la piasse diventa sinuosa e stretta, con tratti spesso ghiacciati, dove il minimo errore si paga caro. Nella parte finale, se vai a sbattere, rischi di rovinare la vettura».

PS 5 e 8 Les Costes-Chailloil (km 17,82) ore 11.40 e 16.20

«Il crono è stato accorciato rispetto allo scorso anno. Io e Ogier lo conosciamo molto bene perché non è lontano dal villaggio dove è cresciuto Seb e nel 2006 ci andavamo ad allenare proprio lì quando abbiamo iniziato a correre insieme. Un anno fa l'ho trovato meno difficile anche perché il finale è largo ed ha ora un buon fondo. E poi, visto che l'altitudine è inferiore, ci sono meno ghiaccio e meno neve sulla strada».

SABATO 23

Terza tappa Gap-Monaco (173,96 km di prove) PS 9 e 11 Lardier et Valença-Faye (km 51,55)

ore 8.04 e 12.03

«È la prova speciale più lunga della gara, caratterizzata da 4/5 parti diverse. Dopo un inizio stretto e sinuoso, che diventa difficile quando c'è il verglas, dopo il colle si allarga e passa tra i campi, in un tratto meno tecnico. Quindi prosegue in una parte più sinuosa, caratterizzata da "tagli" pieni di fango, e con un finale più largo. Sarà dura fare la scelta giusta di gomme per via dei continui cambi di ritmo e di aderenza. E nel secondo giro, visto il passaggio di un'ottantina di concorrenti, sarà anche molto sporca».

PS 10 e 12 St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve (km. 17,13) ore 9.52 e 13.51

«Crono nuovo per tutti, anche se io e Ogier l'abbiamo fatto, in un rally regionale, nel 2006 o 2007. È caratterizzato da un inizio largo, poi diven-

ta stretto e tecnico».

PS 13 Sisteron-Thoard (km 36,60) ore 15.48

«Prova storica del Monte. Si parte dal basso e poi si sale, arrivando in alto, sino ai 1226 metri di St. Geniez. Quindi si scende sino a Thoard. Normalmente la parte iniziale è asciutta, mentre quella in alto è innevata o ghiacciata, con diverse curve che sono sempre in ombra. Infine c'è una discesa molto insidiosa. Per questo motivo e per i continui cambi di grip la scelta delle gomme è molto complicata».

DOMENICA 24

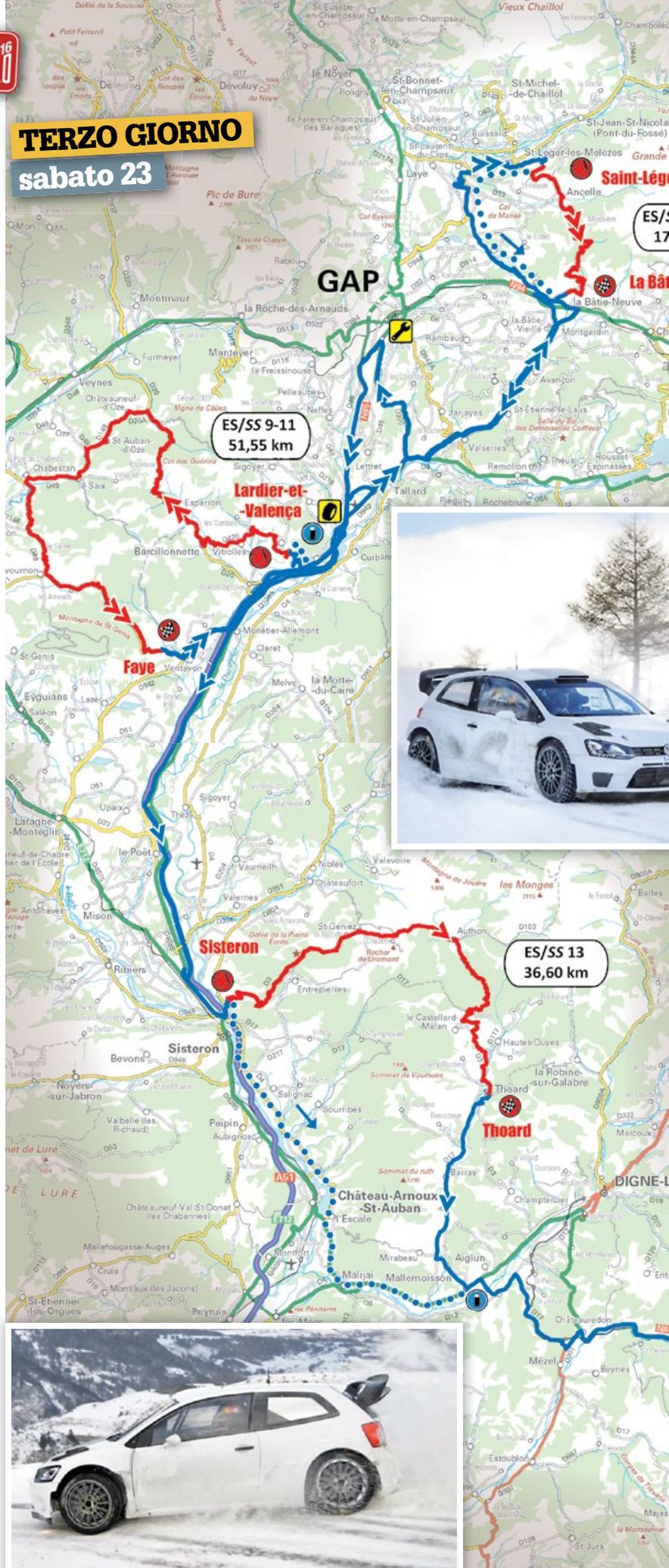
Quarta tappa Gap-Monaco (45,50 km di prove) PS 14 e 16 Col de l'Orme-St.Laurent (km 12,07) ore 9.08 e 12.08

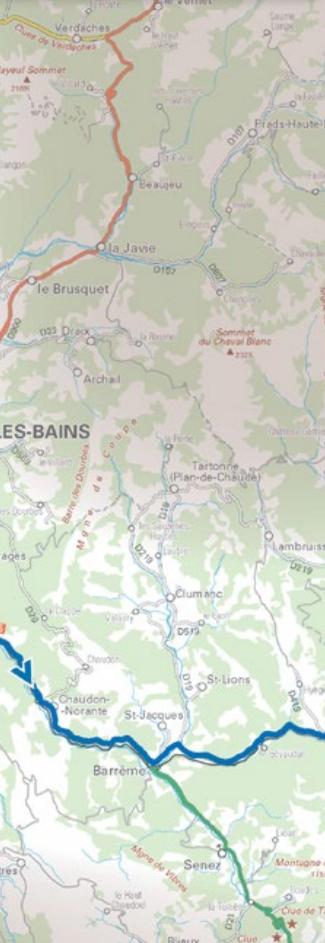
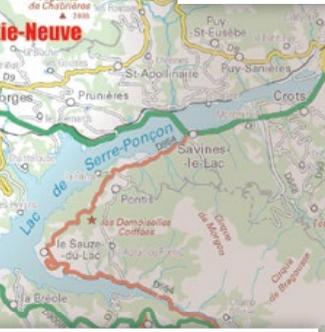
«All'inizio la power stage del Monte sale sino al Col de l'Ablé in un tratto nuovo abbastanza veloce, dove la strada è spesso in ombra e dove potremmo trovare neve o verglas. Poi, arrivata al Col de Braus, inizia la grande discesa verso Saint Laurent, con una strada dalla carreggiata più larga e con una serie di tornanti molto spettacolari, che dovrebbero essere asciutti in quanto esposti al sole».

PS 15 La Bollène Vésubie-Peira Cava (km 21,36) ore 10.57

«È una versione diversa della storica speciale che generalmente finisce a La Bollène. L'inizio è sinuoso e tutto in salita e si arriva sino al Col de Turini: dopo pochi chilometri il fondo sarà ghiacciato o innevato. Quindi, giunti sul celebre colle, gireremo a destra, affrontando la discesa veloce che porta a Peira Cava. Una discesa che potrebbe essere caratterizzata da neve o verglas. Inutile ricordare che le sorprese in questo crono sono sempre in agguato».

TERZO GIORNO sabato 23





IL VIA GIOVEDÌ 21 A MONTECARLO

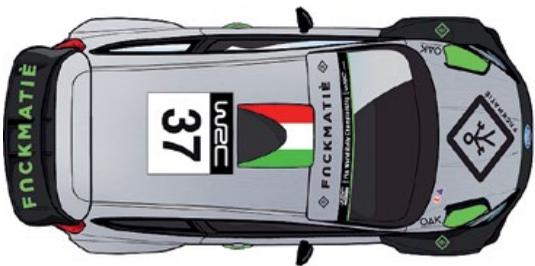
MERCLEDÌ 20 GENNAIO	
Shakedown (3,35 km) ore 16.00 a Gap	
GIOVEDÌ 21 GENNAIO	
Partenza ore 18.15 a Montecarlo (Place du Casino)	
Prima tappa Monaco-Gap (41,63 km cronometrati)	
PS1 Entrevaux-Rouaine (km 21,25)	ore 20.18
PS2 Barle-Seyne (km 20,38)	ore 22.11
Arrivo parco assistenza (Gap)	ore 23.53
VENERDÌ 22 GENNAIO	
Seconda tappa Gap-Gap (116,50 km cronometrati)	
PS3 Corps-La Salle en Beaumont 1 (km 14,65)	ore 10.21
PS4 Aspres Les Corps-Chauffayer 1 (25,78)	ore 11.04
PS5 Les Costes-Chailloil 1 (km 17,82)	ore 11.40
Parco assistenza (Gap)	ore 13.10
PS6 Corps-La Salle en Beaumont 1 (km 14,65)	ore 15.01
PS7 Aspres Les Corps-Chauffayer 2 (25,78)	ore 15.44
PS8 Les Costes-Chailloil 2 (km 17,82)	ore 16.20
Parco assistenza (Gap)	ore 17.45

SABATO 23 GENNAIO	
PS9 Lardier et Valença-Faye 1 (km 51,55)	ore 8.04
PS10 St.L. Les Mélézes-La Batie Neuve (17,13)	ore 09.52
Parco assistenza (Gap)	ore 10.57
PS11 Lardier et Valença-Faye 1 (km 51,55)	ore 12.03
PS12 St.L. Les Mélézes-La Batie Neuve (17,13)	ore 13.51
Parco assistenza (Gap)	ore 14.41
PS13 Sisteron-Thoard (km 36,60)	ore 15.48
Parco assistenza (Monaco)	ore 19.48
DOMENICA 24 GENNAIO	
Quarta tappa Gap-Monaco (45,50 km cronometrati)	
PS14 Col de l'Orme-St.Laurent 1 (km 12,07)	ore 9.08
PS15 La Bollène Vésubie-Peira Cava (21,36)	ore 10.57
PS16 Col de l'Orme-St.Laurent 2 (km 12,07)	ore 12.08
Parco assistenza (Monaco)	ore 13.39
Premiazione Place du Palais (Monaco)	ore 15.00
Totale 377,59 km	

QUARTO GIORNO
domenica 24

VERDI SPERANZE

Bertelli ci riprova, con la Fiesta Wrc nella nuova livrea. Ci riprovano anche i giovani dell'Acì Team Italia Andolfi e De Tommaso, a fianco durante lo stage in Finlandia e in basso con Claudio Bortoletto



ACI TEAM CON ANDOLFI E DE TOMMASO

Forza giovani

Claudio Bortoletto, dopo l'utilissima esperienza dei due giovani rampolli di Acì Team Italia in Finlandia, è fiducioso in vista del Montecarlo: «Il nostro obiettivo - spiega l'esperto diesse - sarà quello di finire la gara cercando di fare più esperienza possibile e, magari, di portare a casa la vittoria nel Wrc3. Vedremo come sarà il meteo. Quei 250 km di allenamenti che abbiamo effettuato in Finlandia su neve e ghiaccio daranno sicuramente i loro frutti durante la gara».

Fabio Andolfi è molto motivato: «Il mio obiettivo - commenta il 22enne ligure - è quello di fare esperienza, sarà anche la prima volta in gara con il mio nuovo navigatore Walter Fenoli. L'esperienza finlandese è stata bellissima, viaggiare a 160 kmh sulla neve di traverso dà un'adrenalina unica. Sono felice che l'Acì mi abbia dato l'opportunità di partecipare anche in questa stagione al Wrc3 con il programma del Team Italia, che mi sta facendo crescere».

Infine, ecco Damiano De Tommaso: «Abbiamo effettuato un corso molto formativo su neve e ghiaccio con i finlandesi - dice il 19enne lombardo - ed ora sono pronto per un'altra stagione nel Wrc3 insieme al mio navigatore, Massimiliano Bosi. Ringrazio per questa bellissima occasione l'Acì, la Pirelli e Aldo Cerruti».

Italiani in cerca di un posto al sole

SONO UNDICI GLI EQUIPAGGI AL VIA CON I NOSTRI COLORI. SU TUTTI LORENZO BERTELLI, NON PIÙ CON IL SUO TEAM MA CON L'M-SPORT

La pattuglia tricolore sarà particolarmente nutrita al Monte, con ben 11 equipaggi al via. In primis c'è Lorenzo Bertelli, che sulla Ford Fiesta Wrc numero 37 sarà in gara navigato per la prima volta da Simone Scattolin. «Il mio obiettivo è quello di chiudere tra i primi 10 - spiega il driver aretino ma milanese d'adozione - in una gara che si preannuncia come sempre molto difficile e nella quale sarà durissima soprattutto la tappa di sabato». Anche l'ex-campione dell'Irc Felice Re sarà al via su una Wrc, navigato da Mara Barani: lo vedremo sulla Citroën Ds3 numero 18. Nel Wrc2 farà il suo esordio, con il numero 36, Simone Tempestini sulla Ford Fiesta R5. Il veloce e promettente 21enne veneto che corre con licenza rumena sarà affiancato anche in questa stagione dall'esperto Matteo Chiarocci. Riflettori puntati pure su Luca Rossetti, che con al suo fianco Eleonora Mo-

ri punta a vincere il Trofeo Clio R3T. Al via anche Covi-Campesan, in gara stavolta sulla Peugeot 208 R5 numero 50. Su analoga vettura, con il numero 51, vedremo al via Manuel Villa e Michele Ferrara, seguiti con il 52 sulle portiere da Cali-Pollicino (Skoda Fabia S2000). Sempre sulla vettura della Casa céca saranno della partita anche Gecchele-Peruzzi, con il numero 55. Da seguire poi la gara dei due alfieri di Acì Team Italia Andolfi e De Tommaso, iscritti al Wrc3 con le Peugeot 208 R2 della Romeo Ferraris. Stessa vettura per Enrico Brazzoli e Maurizio Barone, che dopo l'esperienza lo scorso anno con la Subaru Impreza Produzione si ripropongono stavolta nel Wrc3 con la trazione anteriore francese. Con il numero 102, sempre su Peugeot 208 R2, sarà infine della partita anche Marco Blanc, navigato dall'esperto Danilo Fappani. ●



TUTTI GLI EQUIPAGGI AL VIA

N.	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	GR/CLAS	N.	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	GR/CLAS
1	Ogier-Ingrassia	Fra-Fra	Vw Polo	Wrc/Rc1	52	Cali-Pollicino	Ita-Ita	Skoda Fabia	S2000 Rc2
2	Latvala-Anttila	Fin-Fin	Vw Polo	Wrc/Rc1	53	Koch-Brunthaler	Ger-Ger	Skoda Fabia	S2000/Rc2
3	Neuville-Gilsoul	Bel-Bel	Hyundai i20	Wrc/Rc1	54	Oberti-Pascal	Fra-Fra	Peugeot 207	S2000/Rc2
4	Sordo-Marti	Spa-Spa	Hyundai i20	Wrc/Rc1	55	Gecchele-Peruzzi	Ita-Ita	Skoda Fabia	S2000/Rc2
5	Ostberg-Floene	Nor-Nor	Ford Fiesta	Wrc/Rc1	56	Ganguet-Frison	Fra-Fra	Skoda Fabia	S2000/Rc2
6	Camilli-Klinger	Fra-Fra	Ford Fiesta	Wrc/Rc1	57	Delecour-De Castelli	Fra-Fra	Peugeot 207	S2000/Rc2
7	Meeke-Nagle	Gbr-Irl	Citroën Ds3	Wrc/Rc1	58	Hahn-Schork	Ger-Ger	Mitsubishi Evo9	Nr4/Rc2
8	Lefebvre-Moreau	Fra-Fra	Citroën Ds3	Wrc/Rc1	59	Vossen-Smeets	Nld-Bel	Mitsubishi Evo9	Nr4/Rc2
9	Mikkelsen-Jaeger	Nor-Nor	Vw Polo	Wrc/Rc1	60	Boland-Morrissey	Irl-Irl	Subaru Impreza	Nr4/Rc2
10	Paddon-Kennard	Nzl-Nzl	Hyundai I20	Wrc/Rc1	61	Vaillant-Mondon	Fra-Fra	Renault Clio	R3t/Rc3
12	Tanak-Molder	Est-Est	Ford Fiesta	Wrc/Rc1	62	Rossetti-Mori	Ita-Ita	Renault Clio	R3t/Rc3
16	Kubica-Szczepaniak	Pol-Pol	Ford Fiesta	Wrc/Rc1	63	Burri-Levratti	Che-Fra	Renault Clio	R3t/Rc3
17	Bouffier-Bellotto	Fra-Fra	Ford Fiesta	Wrc/Rc1	64	Cima-Lopez	Esp-Esp	Renault Clio	R3t/Rc3
20	Paddon-Kennard	Nzl-Nzl	Hyundai i20	Wrc/Rc1	65	Sorin-Moinet	Fra-Fra	Renault Clio	R3t/Rc3
37	Bertelli-Scattolin	Ita-Ita	Ford Fiesta	Wrc/Rc1	66	Filippi-Mazotti	Fra-Fra	Renault Clio	R3t/Rc3
31	Suninen-Markkula	Fin-Fin	Skoda Fabia	R5/Rc2	67	Courtois-Risser	Fra-Fra	Renault Clio	R3t/Rc3
32	Kremer-Winklhofer	Ger-Ger	Skoda Fabia	R5/Rc2	68	Bousquet-Jourdan	Fra-Fra	Renault Clio	R3t/Rc3
33	Maurin-Veillas	Fra-Fra	Skoda Fabia	R5/Rc2	69	Vialle-Ghirardello	Fra-Fra	Renault Clio	R3/Rc3
34	Giordano-Sarreaud	Fra-Fra	Citroën Ds3	R5/Rc2	90	Ressegaire-Giraud	Fra-Fra	Renault Clio	R3/Rc3
35	Evans-Parry	Gbr-Gbr	Ford Fiesta	R5/Rc2	91	Berard-Bernabo	Fra-Fra	Renault Clio	R3/Rc3
36	Tempestini-Chiarcossi	Ita-Ita	Ford Fiesta	R5/Rc2	93	Mairesse-Moyson	Fra-Fra	Peugeot 207	R3t/Rc3
38	Foulon-Delarche	Fra-Fra	Mitsubishi EvoX	Nr4/Rc2	94	Renchet-Amoros	Fra-Fra	Renault Clio	R3/Rc3
39	Serderidis-Miclotte	Gre-Bel	Citroën Ds3	R5/Rc2	95	Joly-Declerck	Fra-Fra	Renault Clio	R3/Rc3
40	Gilbert-Jamoul	Fra-Bel	Citroën Ds3	R5/Rc2	97	Baffoun-Chariot	Fra-Fra	Renault Clio	R3/Rc3
41	Bonato-Giraudet	Fra-Fra	Citroën Ds3	R5/Rc2	98	Garcin-Alias	Fra-Fra	Renault Clio	R3/Rc3
42	Suarez-Carrera	Spa-Spa	Peugeot 208	R/Rc2	99	Dolce-Ayasse	Fra-Fra	Citroën Ds3	R3t/Rc3
44	Trivino-Salom	Mex-Mex	Citroën Ds3	R5/Rc2	100	Brera-Forestier	Che-Che	Abarth 500	R3t/Rc3
45	Raoux-Magat	Fra-Fra	Citroën Ds3	R5/Rc2	101	Metiffiot-Metiffiot	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4
46	Ptaszek-Kozdron	Pol-Pol	Skoda Fabia	R5/Rc2	102	Blanc-Fappani	Ita-Ita	Peugeot 208	R2/Rc4
47	Athanassoulas-Zakcheos	Gre-Gre	Skoda Fabia	R5/Rc2	103	Gryc-Kusnierz	Pol-Pol	Peugeot 208	R2/Rc4
61	Veiby-Andersson	Nor-Swe	Citroën Ds3	R3t/Rc3	104	Haut-Renchet	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4
62	Andolfi-Fenoli	Ita-Ita	Peugeot 208	R2/Rc4	105	Chvala-Hlisenikovsky	Svk-Cze	Peugeot 208	R2/Rc4
63	De Tommaso-Bosi	Ita-Ita	Peugeot 208	R2/Rc4	106	Picchioni-Isnard	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4
64	Berfa-Augustin	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4	107	Vatanen-Renucci	Fin-Fra	Ford Fiesta	R2/Rc4
65	Koci-Kostka	Svk-Cze	Citroën Ds3	R3t/Rc3	108	Dessi-Dessi	Mco-Mco	Peugeot 208	R2/Rc4
66	Fabre-Vilmot	Fra-Fra	Citroën Ds3	R3t/Rc3	109	Ogryzek-Wrobel	Pol-Pol	Peugeot 208	R2/Rc4
67	Giusti-Chiappe	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4	110	Turk-Loznar	Svn-Svn	Peugeot 208	R2/Rc4
68	Dubert-Pujol	Fra-Fra	Citroën Ds3	R3t/Rc3	111	Chareyre-Vattier	Fra-Fra	Citroën C2	R2/Rc4
69	Brazzoli-Barone	Ita-Ita	Peugeot 208	R2/Rc4	112	Bensimon-Parodi	Fra-Fra	Citroën C2	R2/Rc4
18	Re-Bariani	Ita-Ita	Citroën Ds3	Wrc/Rc1	113	Poizot-Arnaud	Fra-Fra	Citroën C2	R2/Rc4
48	Lappi-Ferm	Fin-Fin	Skoda Fabia	R5/Rc2	114	Jaussaud-Escartefigue	Fra-Fra	Renault Twingo	R2/Rc4
31	Suninen-Markkula	Fin-Fin	Skoda Fabia	R5/Rc2	115	Palmero-Perlino	Ita-Ita	Suzuki Swift	N/Rc5
49	Margaillan-Degout	Fra-Fra	Skoda Fabia	R5/Rc2	116	Paolucci-Therry	Fra-Fra	Citroën Ds3	R1/Rc5
50	Covi-Campesan	Ita-Ita	Peugeot 208	R5/Rc2	117	Villard-Rouhaud	Fra-Fra	Suzuki Swift	N/Rc5
51	Villa-Ferrara	Ita-Ita	Peugeot 208	R5/Rc2	118	Brunier-Delon	Fra-Fra	Renault Twingo	R1/Rc5

Avventure chiamate rally

CINQUANTA STORIE IN 274 PAGINE PIENE DI RETROSCENA E ANEDDOTI.
UN'EPOPEA LUNGA TRENT'ANNI RACCONTATA DA CARLO CAVICCHI

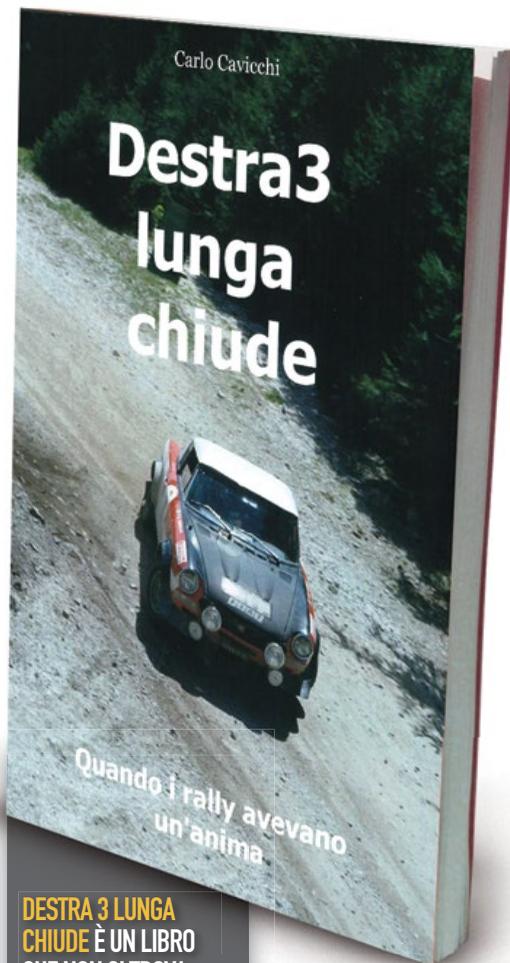
di **Andrea Cordovani**

All'alba di un Mondiale Rally 2016 che riparte da Montecarlo proiettandosi in un futuro destinato a cambiare di nuovo le carte in tavola meno male che c'è ancora tempo per guardarsi alle spalle. L'ha fatto l'ex direttore di Autosprint Carlo Cavicchi dando alle stampe, *Destra3 lunga chiude*, un libro che rovista nella grande epopea della specialità. Si fa presto a dire io c'ero. A volte non basta. Per raccontare le cose, poi, la differenza, al solito, la fanno i fuoriclasse.

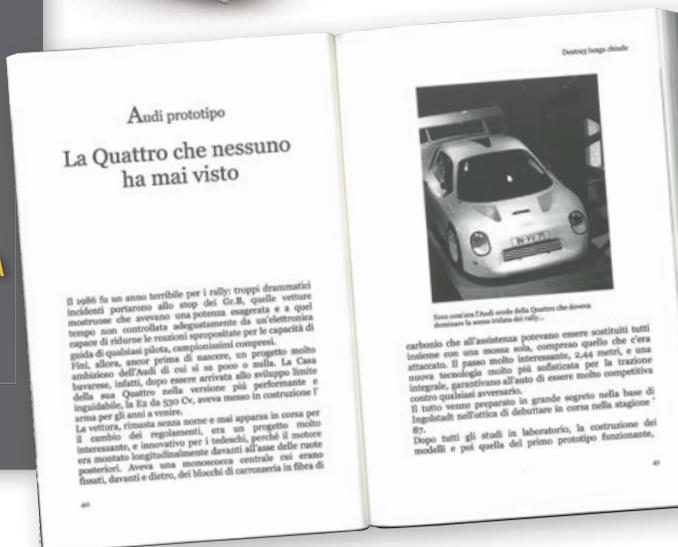
Come Cavicchi che proprio su As in quegli anni, col suo modo di approcciare e raccontare la materia fece innamorare intere generazioni di appassionati. «*Quei rally non erano semplici competizioni, ma sfide impossibili governate da attori che mescolavano fegato e cuore in quanto, oltre alla corsa vera e propria, si vivevano avventure che pretendevano il titolo e davano spessore alla specialità*», spiega il cantore dei rally. E sottolinea: «*I rally compresi tra gli Anni '60 e i primi Anni '90 erano molto diversi da quelli attuali, e in comune c'è soltanto la dicitura che qualifica la disciplina sportiva. I piloti dell'epoca non andavano più forte di quelli di oggi, difficile anche stabilire se erano o non erano più bravi. Di sicuro erano dei personaggi diversi costretti a correre gare molto differenti per durezza e lunghezza, disponendo di mezzi meccanici che si rompevano con crudele frequenza. No la vera differenza rispetto ai rally attuali è che a quel tempo i piloti professionisti al via erano sempre tantissimi, spesso mescolati in elenchi iscritti sterminati, punteggiati da vetture spettacolarmente differenti. In numeri non mentono: a Montecarlo furono 299 nel 1982, erano ancora 207 nel 1995, poi crollano ad appena 23 nel 1997, dopo le restrizioni assurde e incomprensibili imposte dalla federazione internazionale*».

50 racconti di un'epoca indimenticabile

Destra3 lunga chiude, è un libro che controsterza sui dietro le quinte per 274 pagine. 50 storie incredibili, 50 racconti per fissare momenti che la memoria non potrà cancellare - è scritto nel retrocopertina - Quando i rally erano davvero rally, succedevano cose spesso sopra le righe e ripassarle fa bene perché sembrano delle favole romanizzate quando invece erano soltanto la regola. Non ci sono solo i vincenti, bensì i contorni delle imprese, le sconfitte con la stessa dignità dei successi, i dolo-



DESTRA 3 LUNGA CHIUDE È UN LIBRO CHE NON SI TROVA IN LIBRERIA. CHI LO VUOLE ACQUISTARE O VEDERE L'ANTEPRIMA PUÒ FARLO CLICCANDO [HTTP://BIT.LY/DESTRA3LUNGACHIUDE](http://bit.ly/destra3lungachiede) L'OPERA COSTA 25 EURO





Bettega al Monte 1980: 3 imprese in un rally solo

Pescando tra le 50 storie da rally raccontate ci si imbatte in pagine che a leggerle adesso sembra preistoria. Ma spingono alla riflessione. Come la fantastica impresa di Attilio Bettega e Mario Mannucci al Montecarlo del 1980 quando con la Ritmo Gruppo 2 stupirono il mondo chiudendo al 6° posto assoluto, facendo segnare il miglior tempo nella speciale mito del Turini dopo essere stati a lungo secondi inseguiti dai Grandi Califfi del giro iridato con auto ben più potenti. «Non so se c'è in giro da noi il nuovo Munari - disse Mannucci - ma di sicuro quello che è più vicino a raccogliere l'eredità del Drago è Bettega». Nel solco dei grandi racconti è poi il trionfo di Fulvio Bacchelli con la 131 Abarth in Nuova Zelanda e tutti i retroscena sull'Audi Quattro che nessuno ha mai visto. Si parla di tutti i grandi personaggi che hanno agitato la scena negli anni in cui i rally, nel nostro Paese, hanno raggiunto incredibili livelli di seguito. La discriminante non è il palmares, ma la poesia reale per storie che si scrivevano spesso all'alba, dopo notti di grandi battaglie e km macinati senza soste. «Gare che erano un compendio di coraggio e di resistenza - sottolinea Cavicchi - Percorsi massacranti da affrontare con automobili fragili, gare che si nutrivano di chilometraggi assurdi, stese nell'arco di molte giornate e intervallate da soste minime, talvolta anche senza soste». Ecco quindi che salta fuori la leggendaria Transmarocchina che era poi l'ottava prova speciale del Rally del Marocco edizione 1976: 800 km a piede destro affondato sull'acceleratore sulla prova speciale di tutti i tempi. Racconta cose non dette, episodi incredibili ma realmente accaduti, Destra3 lunga chiude e narra anche l'aneddoto di Girling, nomigliolo che un giorno venne affibbiato a Markku Alen fresco debuttante sulla 124 Abarth al Rally del Portogallo 1974. Non sapeva ancora una parola di italiano. Ma aguzzò l'ingegno. Cose che all'epoca capitavano spesso. ●

rosi ordini di scuderia così come i gesti generosi di chi sapeva rinunciare a una vittoria per aiutare un collega in difficoltà. Nessuna invenzione, ma tanta emozione. Non sono biografie di piloti, ma avventure che li hanno visti coinvolti e che testimoniano di un tempo felice che non tornerà mai più. È una raccolta di fatti veri, molti dei quali si fa fatica a trovare traccia, che possono aiutare chi c'era all'epoca a ricordare e chi allora non c'era e vuole sapere. Scrive Cavicchi: «Perché una disciplina che portava centinaia di migliaia di spettatori sulle strade si sia ridotta alla miseria di oggi è un discorso molto lungo. Di certo la scelta di obbligare gli iscritti ai vari campionati a partecipare a tutte le gare in calendario, con trasferte a volte costosissime e un numero di appuntamenti al limite dell'assurdo, ha convinto molti costruttori a rinunciare».

STORIE DA RILEGGERE

Ci sono tutte le grandi storie dell'Italia da rally in Destra 3 lunga chiude. Si parla della tormentata vittoria di Bacchelli in Nuova Zelanda nel 1977, sopra, e della fantastica scorribanda di Attilio Bettega sulla Ritmo a Montecarlo nel 1980, in alto. L'ex direttore di As Carlo Cavicchi ha svelato molti segreti (come l'Audi mai nata a lato) con 50 racconti tutti da leggere

EVANS E VATANEN

I giovani figli d'arte Elfyn Evans e Max Vatanen saranno compagni di team nella stagione 2016 del British Rally Championship, con due Ford Fiesta R5 M-Sport gommate DMack. Entrambi i loro papà hanno già vinto il Campionato britannico: Gwyndalf Evans nel 1996, Ari Vatanen nel 1976 e nel 1980. Tra gli avversari Neil Simpson con la Skoda Fabia R5 ufficiale gommata Pirelli.

TROFEO eSPORTS WRC

Inizia questa settimana al Rally di Montecarlo il trofeo eSPORTS WRC che farà sfidare gli appassionati del nuovo videogioco Wrc5 sulle console predisposte da Wrc Promoter in 13 appuntamenti del Mondiale rally (si salterà solo la Cina). Le semifinali della prima parte di stagione si svolgeranno in Sardegna, le seconde avranno luogo in Catalogna, mentre la finalissima sarà in Galles.

KEN BLOCK NEL WRX

Ken Block disputerà il World Rx Fia e non il Global Rallycross! Il funambolo americano divenuto star mondiale grazie ai video della serie Gymkhana, avrà il supporto ufficiale della Ford, che si affida a lui per cercare di conquistare il titolo dopo la deludente stagione 2015. Block ha già corso nel Wrx, debuttando nell'appuntamento norvegese del 2014, dove andò subito a podio.

CRUGNOLA TEST CLIO

Prove sulla neve la scorsa settimana per Andrea Crugnola con la Renault Clio R3T utilizzata nel Wrc3 lo scorso anno. Sperando di rivedere il pilota varesino nella serie iridata riservata alle 2 Ruote Motrici con la vettura ufficiale francese.

FIOCCO AZZURRO

Prosegue la dinastia della famiglia Bettiga: la scorsa settimana è venuto alla luce il piccolo Achille, figlio di Alessandro e di Valentina. Al figlio dell'indimenticabile Attilio, che di tanto in tanto non disdegna d'indossare casco e tuta, alla neo mamma, ed all'ultimo arrivato le felicitazioni di As.



FOX SPORTS ITALIANA NON HA RINNOVATO CON WRC TV

Niente Wrc in televisione

In Italia non sarà possibile vedere il Mondiale in tivù! Oliver Cie-sla, responsabile di Wrc Promoter, ha confermato che nessuna emittente del nostro Paese ha firmato accordi con Wrc Tv per trasmettere le immagini del Mondiale 2016. Una notizia che ha sorpreso, visto che Fox Sports ha fatto della serie iridata un cavallo di battaglia della programmazione motoristica negli ultimi due anni. Strano, perché pareva assicurato che la trasmissione sarebbe stata confermata nel palinsesto 2016, dato che aveva un buon seguito tra gli appassionati. Soprattutto per quanto riguarda la diretta domenicale della power stage, condotta in studio da Lucio Rizzica insieme ai piloti Andrea Crugnola e Gabriele Coggi, che aveva raggiunto buoni valori di audience. Sembra invece che non se ne faccia più niente, a meno di sorprese dell'ultima ora, per un cambio di strategie seguito all'addio di Fabio Guadagnini dalla direzione del canale.

SECONDA GARA DEL MONDIALE CON 16 WRC ISCRITTE

Kubica e Breen in Svezia

Sono 57 gli iscritti in Svezia (11-14 febbraio) e tra le 16 Wrc c'è anche quella di Kubica, che quindi rivedremo all'opera anche sulle nevi scandinave. Come annunciato sarà Breen il secondo pilota del Team Abu

Dhabi Citroën nella gara che vedrà il debutto di Al Rajhi su una Wrc ed il ritorno di Henning Solberg. Da segnalare nel Wrc2 la sfida tra le Skoda di Lappi e Tidemand e le Ford di Evans e Brynildsen.

PRECISAZIONI E MODIFICHE PER LE NOVITÀ TRICOLORI 2016

Regole da discutere

Due precisazioni alle novità regolamentari italiane pubblicate sullo scorso numero di AS. Le 14 gomme utilizzabili nelle prove su asfalto del Tricolore sono riferite alla sola gara e non comprendono lo shake down, dove la quantità di gomme gomme utilizzabili è libera. Quanto al parco chiuso, le vetture saranno a disposizione dei concorrenti fino al palco di partenza di Gara 2 solo se si erano ritirate in Gara 1. A questo aggiungiamo che nel frattempo sono in fase di ripensamento le regole sulla limitazione del numero di gomme negli altri campionati. In sostanza: tutto confermato per le gare top, mentre la limitazione a 10 pneumatici per i Coppa Italia varrà solo per le classi maggiori (libertà totale dalla A7 in giù), mentre il limite di 6 sparisce per rally nazionali, rallyday e ronde. Motivo? Da quest'anno le gomme che si utilizzeranno in gara andranno dichiarate con i loro codici specifici il giorno prima del rally, in sede di verifiche, e non più al via. Questo per i "piccoli", e in caso di poche gomme dichiarabili, può essere un problema se il meteo è incerto. Una scelta che invece al vertice aumenta l'incertezza (la tattica di gara va fatta il giorno prima e diventa nota a tutti) ma solleva perplessità.

MA AL MONTE NON CI SONO AUTO

Coppa Fia R-Gt su cinque gare

La Federazione Internazionale ha confermato che la Coppa Fia R-GT è indetta anche per questa stagione. La serie riservata alle Gt da Rally è basata su 5 gare, la prima delle quali è il Rally di Montecarlo di questa settimana, dove non però c'è nemmeno una vettura al via... Le altre prove valide sono Circuit of Ireland, Ypres, Tour de Corse e Vallese.

NEI MONOMARCA DELLA REGIE

Renault ancora con Pirelli

È stato ufficializzato il proseguimento del rapporto fra Renault Italia e Pirelli per i monomarca della losanga. Notizia peraltro che As aveva già anticipato. Pirelli metterà a disposizione dei piloti la gamma P Zero RK per l'asfalto e gli Scorpion K per lo sterrato. Obiettivo comune la conferma del titolo nazionale per le 2 Ruote Motrici (ex-Produzione).

A FINE MESE A MONZA

L'Irc 2015 festeggia i big

Sabato 30, nel corso di un pranzo all'Autodromo di Monza, è in programma la premiazione dell'International Rally Cup 2015. Oltre a Corrado Fontana, campione con la Hyundai i20 Wrc, sfileranno i vincitori delle varie classi, per spartirsi un montepremi di circa 350 mila euro. Nell'occasione saranno rese note le 4 gare del 2016.

NUOVA SERIE RICCHI PREMI

Rally Piston Cup al via

Si chiama Rally Piston Cup ed è una nuova serie, lanciata da New Project Work, che prevede un montepremi di 20mila euro, diecimila dei quali al vincitore e via a scalare per i primi dieci. A questo si aggiungono 4 corsi di guida sportiva offerti dalla D6 di Paolo Ciuffi e premi in gomme. Garantita la copertura televisiva grazie a Rally Dreamer, in onda su Sportitalia e altre 96 emittenti. Via il 20 febbraio con la Ronde Due Torri di Vergato (Bo). Info su www.rallypistoncup.it

Extreme challenge. Extraordinary power.



PETRONAS

reimagining
energy



PETRONAS
Urania

   PETRONASBRANDS



La Dakar non lascia spazio a compromessi.

Ed è proprio per questo che nel Rally Raid più estremo al mondo trovate PETRONAS Urania.

Forte di un know-how tecnologico unico, PETRONAS offre oli motore di altissima qualità in grado di migliorare le prestazioni del motore e proteggerlo dai depositi che si sviluppano in condizioni estreme garantendogli una maggiore durata.

Affidabile nelle più ardue sfide di un rally, affidabile nel lavoro di tutti i giorni.

www.pli-petronas.com

Peterhansel in apnea

IL FRANCESE VINCE LA SUA DODICESIMA DAKAR MA IL SUCCESSO DELLA PEUGEOT È SUB JUDICE DOPO IL RECLAMO DEL TEAM XRAID PER UN RIFORNIMENTO DUBBIO

di Elisabetta Caracciolo

foto Getty Images

Stéphane Peterhansel ha vinto la sua dodicesima Dakar, la sesta con le quattro ruote. E la Peugeot ha vinto la sua quinta Dakar, la prima con una vettura a due ruote motrici, a 26 anni dal precedente successo ed a 29 dalla sua prima partecipazione alla corsa più massacrante del mondo. Ma per tutte queste affermazioni il tempo del verbo da utilizzare è il condizionale. Si perché la classifica della Dakar 2016 è sub judice, in attesa di un verdetto che verrà pronunciato dopo un processo, esattamente fra tre settimane, a Parigi, dalla Ffsa.

Il team XRaid, nella persona del suo patron, Sven Quandt, ha fatto ricorso contro un rifornimento non autorizzato che proprio il vincitore, Peterhansel, ha effettuato nella tappa che dalla Bolivia riportava gli equipaggi in Argentina, a Salta. Un primo parere è stato espresso e ha dato torto al team tedesco che però è ricorso in appello e ora attende il verdetto. Se dovessero dare ragione a XRaid, Peterhansel potrebbe venir penalizzato, ma l'ammontare della sanzione - minuti, ore, o altro - dipende dalla Federazione francese. Se questa invece dovesse chiudere la questione, XRaid non potrebbe più appellarsi ma potrebbe, invece, fare un altro ricorso, alla Fia stavolta. E allora, davvero la decisione sarebbe inappellabile e definitiva.

Appello controverso

La situazione è controversa perché fin dai tempi delle sue prime Dakar, Thierry Sabine il creatore della competizione, stilò un regolamento vago, in disaccordo con tutte le Federazioni che erano contrarie alla sua gara, che lasciava ampi spazi d'interpretazione in diversi suoi aspetti; questa caratteristica è rimasta uguale negli anni. Se da un lato infatti, il regolamento dice che la neutralizzazione fra due tratti di speciale è da considerare speciale essa stessa, e quindi senza alcun diritto ad assistenza o rifornimento; dall'altra un articolo diverso dice che su tutti i tratti in asfalto in comune con i veicoli assistenza percorsi durante la gara, non è vietata l'assistenza.



LEONI IN FESTA

Bruno Famin, condottiero dell'armata Peugeot, esulta insieme ai vincitori Peterhansel e Cottret. La Casa francese è alla quinta affermazione nel raid più famoso, la prima con una vettura, il prototipo 2008 Dkr, a 2 ruote motrici

1



AL TRAGUARDO

Classifica: 1. Peterhansel-Cottret (Peugeot 2008 Dkr); 2. Al Attiyah-Baumel (Mini All4); 3. De Villiers-Von Zitzewitz Toyota Hi-Lux)

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81



Al briefing della sera prima però, è stato detto chiaramente che l'assistenza sarebbe stata permessa, ma che cos'è un briefing - per quanto pubblico e tenuto dall'organizzatore - rispetto ad un regolamento scritto? Insomma, la situazione è controversa e bisognerà aspettare metà febbraio per sbrogliare una matassa che non ha impedito alla Peugeot, e al suo esercito di meccanici, assistenti, autisti, manager e via dicendo, di festeggiare questa vittoria. E non solo. Tre Peugeot sono fra i primi dieci in classifica e se non fosse stato per una rottura meccanica sulla vettura di Carlos Sainz, tutte e quattro le 2008 Dkr avrebbero visto il traguardo. Insieme hanno conquistato 9 vittorie su un totale di 12 tappe, con sette doppiette e 2 triplete. Sebastien Loeb ha portato a termine il suo compito: arrivare alla fine e imparare. Certo, ci sono stati due capotamenti, 6 forature, una decina d'insabbiamenti, ma il 9 volte campione del mondo rally ha già preso le misure a questa gara che mai come quest'anno è stata brutta e troppo veloce.

Al Attiyah uomo Mini

Mini XRaid ha contenuto i distacchi grazie ad un Nasser Al Attiyah molto regolare e molto arrabbiato, visto che non si aspettava una supremazia così schiacciante da parte della Casa francese. Della Toyota Overdrive va lodato il terzo posto sul podio di Giniel De Villiers, che come dice lo stesso Jean Marc Fortin, team manager, gira come un orologio svizzero. Le nuove Hi Lux versione 2016 hanno dimostrato di essere ormai al livello delle Mini e se non fosse arrivata la Peugeot a rompere le uova nel paniere, la vittoria sarebbe stata una cosa fra loro. È stata una Dakar, comunque, che non è piaciuta e che pone seri interrogativi sul suo futuro perché tantissimi team e piloti hanno dichiarato che non torneranno più se il percorso dovesse ripetersi così nel 2017. Serve una rinfrescata in casa Aso, bisogna cambiare aria in tutti i sensi e trovare altre destinazioni, Paesi che abbiano voglia di accogliere la Dakar. Cosa che, sinceramente, in Argentina sembra non rispecchiare più la realtà. ●



ABBIAMO VINTO NOI!
Al Attiyah e Baumel, sopra, sembrano voler dire che i vincitori sono loro. A fianco, Sainz supera Peterhansel in momentanea difficoltà: lo spagnolo s'è dovuto ritirare per un guasto dopo una rimonta che l'aveva riportato in testa. Sotto la Peugeot di Loeb capotata



IL CAPOMACCHINA ITALIANO E IL MIRACOLO DELLA RICOSTRUZIONE

Il capomacchina di Sebastien Loeb si chiama Marco Meneghin, è italiano e la sua famiglia viene da Cordenons, piccola cittadina friulana fra Pordenone e Udine. È lui che racconta la nottata passata in bianco - e non una sola - a ricostruire la vettura di Loeb dopo il capotamento nella speciale di Belen, lunedì 11: «Abbiamo lavorato dalle nove di sera - ora in cui Seb è riuscito a rientrare al bivacco - fino a dieci minuti prima del via il giorno dopo». Giusto il tempo di richiudere tutto e andare a provare il mezzo, prima di rimetterlo nelle mani del 9 volte campione del mondo... «Abbiamo ricostruito completamente la carrozzeria, il parabrezza e qualche pezzo. Ma quando ti capita un incidente del genere

va tutto smontato, controllato e rimontato. Ogni singolo pezzo, senza alcuna eccezione. Con il computer tutta l'elettronica viene messa sotto esame, con un controllo particolare di tutti i sensori». Una seconda settimana terribile per Loeb... «Siamo passati dal paradiso all'inferno - spiega Marcò, come lo chiamano nel team - . La prima settimana era andata benissimo, e nella seconda abbiamo lavorato sempre fino a tarda notte. Ma lo sappiamo, fa parte della gara. Siamo 4 meccanici per ogni macchina e quando quella notte i colleghi delle altre vetture hanno finito il loro lavoro sono venuti a darci una mano. Una cosa del genere ti dà la forza di andare avanti, è una grande e ottima motivazione». ●



6 VOLTE IN MOTO E 6 IN AUTO

MOTO

1991, 1992, 1993	Yamaha
1995	Yamaha
1997, 1998	Yamaha

AUTO

2004, 2005, 2007	Mitsubishi
2012, 2013	Mini
2016	Peugeot



IL DAKARIANO

Stephane Peterhansel tiene stretta la dodicesima statua, sopra. In basso, una sequenza d'immagini rende bene l'idea degli sforzi fatti da Sebastien Loeb e Daniel Elena (sotto a destra stravolto dalla fatica) per ripartire dopo l'incidente nella tappa di lunedì 11 gennaio.

Sforzi poi continuati dai suoi meccanici, in basso a destra, sino a completare la ricostruzione della Peugeot e permettere ai 9 volte iridati rally di finire la loro prima Dakar, in nona posizione dopo essere stati anche al comando

Le 12 stelle di mister Dakar

PETERHANSEL, CHE NON VINCEVA IL RAID DAL 2013, RACCONTA COME HA CONQUISTATO L'ENNESIMA VITTORIA

Non si deve pensare che la nostra vittoria fosse scontata». Stephane Peterhansel, che ha conquistato il 16 gennaio a Rosario la sua 12esima Dakar, ama sempre essere molto chiaro. Con un bel sorriso radioso sul viso segnato dalla stanchezza e dalla concentrazione degli ultimi giorni ricorda che per loro - lui e 'Polo' Cottret - la gara non era cominciata nel migliore dei modi nella prima vera tappa di deserto: «Ci siamo insabbiati due volte nella tappa ad anello di Belen, e avevamo forato due volte nella speciale precedente, ma poi siamo stati capaci di recuperare, vedendo che nel fuoripista andavamo bene. E quando è arrivata la speciale di Fiambalà, da Belen a La Rioja, abbiamo attaccato. Sono molto rare le situazioni in cui io vado al 100 per cento. Anche quando correvo in moto facevo così. Ma questa volta ho dovuto farlo. Nella speciale che portava a La Rioja l'ho fatto, l'ho dovuto fare, e lì abbiamo vinto la gara».

E con Mister Dakar, o mister deserto come lo chiamano in Argentina, non si può non parlare del suo nuovo compagno di squadra, Sebastien Loeb: «La sua prestazione è stata del tutto logica. Un dominio totale da parte sua nelle prime tappe, quelle in stile Wrc e poi, quando è arrivata la seconda parte di gara, ed è cominciato il vero raid, come previsto ha avuto problemi. Se avessimo potuto scrivere una sceneggiatura sull'argomento l'avremmo scritta esattamente così. Non perché glielo augurassimo ma perché, ovviamente, è caduto in pieno nelle trappole dei rally tout terrain. Ciononostante lui è un personaggio molto intelligente, che imparerà molto dagli errori di quest'anno. Credo che il futuro per la Peugeot passi attraverso lui e Despres che, non dimentichiamo, ha fatto un lavoro egregio. Despres nell'ultimo anno ha fatto dei progressi formidabili e ne siamo rimasti tutti favorevolmente impressionati».

AL TRAGUARDO

66 vetture delle 111 partite da Buenos Aires hanno raggiunto il traguardo di Rosario nella Dakar 2016. Il numero maggiore di ritiri si è avuto nelle tre tappe centrali, quelle di Belen, dove in tre giorni sono usciti di scena, contando tutte le categorie, ben 53 mezzi.

DUMAS HA FINITO

Romain Dumas ha raggiunto il suo obiettivo e ha concluso la sua seconda Dakar con una Peugeot 2015. Nella classifica finale Dumas e Borsotto sono ventesimi, a 8h e 12' dai vincitori.

SABINE 30 ANNI FA

Il 14 gennaio 1986, esattamente trent'anni fa, moriva Thierry Sabine. L'inventore e creatore, nonché primo direttore di gara della competizione più famosa del mondo morì alla sera, con altre quattro persone, schiantandosi in elicottero mentre cercava di rientrare al bivacco. La Dakar 2016 lo ha voluto ricordare con un filmato, che è stato proiettato durante il briefing della sera giovedì 14 gennaio, accompagnato da qualche parola di Etienne Lavigne, attuale direttore generale della Dakar.

PICCO INOSSIDABILE

Franco Picco, 60 anni, ha già affrontato la Dakar in moto e in macchina e quest'anno ha deciso di regalarsi per il suo 60° compleanno la trentesima partecipazione, stavolta a bordo di un quad Can Am. È arrivato fino in fondo il vicentino, con il ventesimo tempo assoluto...

IL CILE RIENTRA?

Il Cile, che tanto è mancato quest'anno al percorso della Dakar, potrebbe essere interessato a rientrare già nella edizione 2017. La cifra che il Paese sudamericano però intende offrire all'organizzatore Aso è quasi la metà di quanto pagato fino al 2015. In compenso, a Rosario sono state viste diverse autorità sudafricane, a colloquio con Etienne Lavigne. Potrebbe non essere escluso un interesse per il raid più famoso da parte di Botswana, Zimbabwe e Repubblica Sudafricana.

ONE PER LA 2008 DKR DI LOEB ED ELENA



De Rooy super trascina l'Iveco

CON UNA SECONDA PARTE DI GARA TUTTA ALL'ATTACCO IL GIOVANE OLANDESE HA PORTATO IL CAMION ITALIANO A UNA GRANDE VITTORIA

Gerard De Rooy ha vinto la sua seconda Dakar. Con una pausa di 4 anni - l'aveva conquistata per la prima volta nel 2012 - il pilota olandese ha regalato all'Iveco e al suo

team una splendida vittoria. Che vale ancora di più perché nei primi dieci posti della classifica ci sono quattro equipaggi della squadra fondata da papà e tre sono concentrati nei

primi cinque posti. Una bella soddisfazione per questo giovanottone olandese che ammette che quattro anni da aspettare sono troppi e lancia il guanto di sfida al team Kamaz, poco efficace in questa ottava edizione sudamericana della Dakar. In seconda posizione ha chiuso il vincitore 2015, Airat Mardeev, che ha contenuto l'onta dello squadrone russo riuscendo a recuperare nelle ultime fasi di gara ma che resta comunque staccato di un'ora e dieci da De Rooy. Terzo posto per il pilota di rally argentino Federico Villagra, che dopo aver corso la Dakar al volante di una Mini e di una Ford Ranger ha scelto quest'anno un camion Iveco, con ottimi risultati.

La Man ha attaccato a più non posso, vincendo anche l'ultima tappa quella che portava la carovana del rally a Rosario, ma un po' di sfortuna e qualche problema tecnico ha privato Hans Stacey del podio, relegandolo in quarta posizione a 2 ore e 23' dal vincitore. Bravo l'olandese De Baar, sorprendente sesto con il suo Renault, e bravi anche il 75enne (!) Yoshimasa Sugawara, che con il suo piccolo Hino ha guadagnato il 31° posto nella classifica di categoria, e per suo figlio Teruhito, 13° assoluto con un mezzo che non supera i 10mila cc di cilindrata. ●



UN BIS CHE CI VOLEVA

L'olandese Gerard De Rooy posa accanto all'Iveco col quale è tornato a vincere la Dakar camion dopo il 2012. A destra, gli italiani Maurizio Dominella e Michele Cinotto, 44esimi e primi della categoria T3 con il loro Polaris Razor



SOLO 4000 CHILOMETRI DI PROVE

Troppi tagli

Di quanto è stata accorciata la Dakar 2016 fra tappe annullate, speciali fermate in anticipo, percorsi rivisti e corretti? Con precisione non è dato saperlo ma si parla comunque di almeno 600 chilometri. Il conto è presto fatto, per un problema di maltempo - non si ha ricordo di una Dakar così piovosa - la prima prova speciale da Rosario a Villa Carlos Paz è stata totalmente annullata e misurava 258 km. Poi sono state accorciate le tappe Uyuni Salta, Belen Belen, e Belen La Rioja, con tagli da almeno 100 chilometri l'una. Il percorso complessivo dell'edizione 2016 doveva misurare 4775 chilometri per le auto ma è arrivato solo a sfiorare 4000 chilometri in 12 tappe. Davvero pochi se si calcola che gran parte dei tagli in speciale sono stati trasformati in trasferimenti, il che significa che i 111 iscritti della partenza, 66 al traguardo, hanno percorso almeno 5500 chilometri di trasferimento.





E Cinotto finisce la Dakar

PROMESSA DEL RALLISMO ITALIANO IN GIOVENTÙ, IL PIEMONTESE HA FINITO IL RAID AL QUARTO TENTATIVO

Michele Cinotto ha finalmente concluso la Dakar. Il quarto tentativo è stato quello giusto per il pilota piemontese, affiancato per la prima volta da Maurizio Dominella nell'abitacolo, strettino in effetti, stavolta. E l'ha chiusa con un mezzo che mai avrebbe preso in considerazione se solo glielo avessero proposto qualche anno fa. Un Razor Polaris del team italo francese di Marco Piana, l'Xtreme +. Un team affidabile che ha portato al traguardo di Rosario tutte le sue sei vetture, fra Toyota e Razor, e che oltre a Cinotto, ha fatto salire sul podio anche Eugenio Amos. Cinotto ha vinto la categoria T3, chiudendo in 44esima posizione assoluta, davanti ad Amos, 64esimo e quarto di categoria: «È stata davvero una gran bella avventura, assolutamente inaspettata». Ne parla sorridendo, Michele Cinotto, che poi torna con la memoria al momento in cui è nato l'accordo fra lui e Marco Piana: «Due mesi e mezzo fa mi hanno proposto il Polaris e sono andato a correre in Ma-

rocco, giusto per divertirmi. In tutta sincerità mai mi sarebbe venuto in mente di correre alla Dakar con un Razor. Poi invece, Marco Piana mi ha offerto questa possibilità e io l'ho presa al volo. Come spesso faccio, ci ho pensato solo qualche secondo e poi ho accettato. A qualcuno magari sarò sembrato pazzo ma io mi sono imbarcato volentieri in questa nuova avventura».

E le cose sono andate bene, visto che Cinotto è arrivato al traguardo di una Dakar dopo tre tentativi falliti: «Sono contento di averla finita ma se ripenso alla gara devo dire che, ora che l'ho vista nella sua completezza, non mi è piaciuta molto. È stata una gara strana. Con alcune speciali molto belle: una delle mie preferite è stata la penultima, da San Juan a Villa Carlos Paz, 480 chilometri di un percorso da rally. Però, negli altri giorni, ci sono stati troppi trasferimenti, lunghissimi, esasperanti. La Bolivia mi è piaciuta. La sua gente, le sue piste, sono davvero molto belle». ●



UNA TOYOTA SUL PODIO

Sopra, il rallista Martin Prokop. 14esimo assoluto con una delle tante Toyota Hi-Lux in gara. La migliore delle vetture giapponesi è stata quella del sudafricano, "Dakar winner", Giniel De Villiers, a lato, terzo

SPARCO VINCE

C'è un'Italia che vince alla Dakar 2016. È l'Italia di Sparco, che grazie a Peterhansel e alla Peugeot sale sul grandino più alto del podio tra le auto. Tripletta, addirittura, per l'azienda di Volpiano (To) nei truck, con Gerard De Rooy (Petronas Team De Rooy), Airat Mardeev (Team Kamaz) e Federico Villagra (La Gloriosa Team De Rooy) che compongono un podio tutto targato Sparco. L'azienda, da sempre legata alla Dakar, anche nel 2016 ha voluto essere al fianco di team e piloti garantendo sempre standard di sicurezza elevati, valore essenziale nel dna Sparco. Soddisfatto dei risultati Claudio Pastoris, Ceo di Sparco: «Due vittorie, 2 podi, 6 equipaggi nella top 10 auto e 6 equipaggi nella top 10 truck! È un risultato importante per Sparco».

DUE SUB JUDICE

Sono due gli asterischi che compaiono nella classifica finale e che indicano classifica sub judice. Uno è quello di Peterhansel, l'altro riguarda Robby Gordon. Che ancora aspetta che la direzione gara decida se toglierli la penalità di 1 ora e 4 minuti preso nella prima parte della gara...

PONS DIVERTITO

Gara difficile ma divertente per 'Xavi' Pons, che ha chiuso 30esimo con la sua Ford Ranger del South Racing team. Il rallista spagnolo ha disputato un'ottima gara ma il pasticcio nel fango della prima speciale lunga di questa Dakar, dove ha perso quasi 45', lo ha estromesso dai primi posti della classifica. Pons però non ha alcun dubbio: il suo futuro sarà in questa specialità.

"VECCHIETTO" SPRINT

Con i suoi 75 anni, Yoshimasa Sugawara era il pilota più anziano della Dakar. Ma non è questo il solo record del giapponese che da anni si presenta al volante di un camion Hino. Sugawara è anche l'unico pilota ancora in gara che ha corso la Dakar in tutte le categorie, con un record di venti consecutive in moto, auto e camion.

Test esclusivo in **pista** di

**AUTO
SPRINT**

AUDI TT CUP





Cup Cup Hurrà

ANCHE AUDI STA CREANDO UNA FILIERA PER I SUOI PILOTI E HA DATO VITA A UN MONOMARCA CON LA TT CUP. VI RACCONTIAMO PREGI E DIFETTI DI QUESTO CAMPIONATO PROPEDEUTICO

di **Alberto Sabbatini**



IN GARA CON L'AUDI TT CUP

La gara finale 2015 del monomarca Audi TT Cup ci ha dato l'opportunità di scoprire le caratteristiche di questo monomarca. La TT Cup è di derivazione strettamente stradale: motore 2 litri Tfsi turbo da 310 cv, trazione anteriore

L'Audi TT Cup è il più recente Trofeo di marca introdotto in Europa. L'obiettivo, di Audi come di Renault e di tanti altri, è di costruire una filiera per giovani piloti. Ovvero una serie di categorie "scalabili", dalla più economica alla più potente, nella cui orbita far rimanere il più a lungo possibile i ragazzi che vogliono fare delle corse la propria professione. Dietro queste scelte c'è l'obiettivo nobile di favorire lo sviluppo dello sport automobilistico, ma anche una scelta più squisitamente commerciale: tenere legati al proprio marchio i piloti per diversi anni vuol dire fare in modo che investano sempre sullo stesso brand i budget dei propri sponsor.

L'Audi TT Cup è il primo monomarca della Casa degli anelli, il gradino di accesso allo sport automobilistico marchiato Audi. Chi inizia con la TT Cup e si mette in luce, trova una logica evoluzione agonistica nella classe Gt3 e può correre con una delle tante R8 Lms classe Fia Gt3 nei vari campionati nazionali o internazionali. E se dimostra velocità e bravura può sperare di entrare da riserva o da titolare nello squadrone Audi LmP1



◀ e vedersi spalancate le porte delle gare Endurance e del professionismo. L'Audi TT Cup è il primo gradino di questa filiera agonistica, ma è organizzata con tutti i crismi e la professionalità Audi. È un monarca più tedesco che europeo, nel senso che si corre di contorno alle gare Dtm che si disputano prevalentemente in Germania, ma in un'ambientazione di altissimo livello.

PADOCK E ORGANIZZAZIONE

Gare di alto livello di contorno al Dtm

Abbiamo avuto la possibilità di partecipare a una gara del monarca TT Cup, quella abbinata all'ultima corsa stagionale del Dtm a Hockenheim. Una specie di finale mondiale della categoria, con quasi più piloti di F.1 nel paddock che a un vero Gp. E siamo rimasti sorpresi e stupiti, dall'elevatissimo grado di competitività del Trofeo stesso ma anche dall'organizzazione e dall'assistenza. Siamo all'interno del paddock Dtm, quindi il livello deve per forza avvicinarsi alla categoria top, ma vi garantiamo che l'Audi TT Cup è (ahimé per noi italiani) anni-luce avanti a qualsiasi trofeo di marca tricolore. E non parliamo dell'auto in sé, che in fondo non ha nulla da invidiare a quelle di altri monarca, ma di tutto il contorno. A partire dall'hospitality prefabbricata dedicata ai piloti della Cup, che è soltanto poco più piccola di quella ufficiale Audi del Wec e del Dtm. E dove nulla è lasciato al caso: tre grandi stanze riservate ai piloti per cambiarsi, armadietti privati per ogni pilota con lucchetto, borraccia della bibita energetica personalizzata in dotazione a ogni corridore, sala infermieristica con lettino

NELL'AUDI TT CUP NON SI CORRE E BASTA: L'ITER FORMATIVO DEL PILOTA PAR



SI COMINCIA CON INSEGNAMENTI DI GUIDA DEL TUTOR SEPP HAIDER



ALLA MATTINA PRESTO GIRO DI PISTA A PIEDI CON L'ALTRO TUTOR WINKELHOCK

LA STAGIONE DI 6 GARE COSTA 99MILA EURO

I costi nella TT Cup non sono molto a buon mercato: la stagione di 6 gare più 2 test privati costa 99mila euro. Però il pilota in pista è riverito come un corridore ufficiale: abbigliamento della marca, continua assistenza da parte dei tutor e il vantaggio di essere inseriti nel "giro" Audi permette di avere buona visibilità in tv e sui giornali per ripagare gli sponsor. Il vincitore riceve 150mila euro di ricambi per l'Audi R8 Gt3

e massaggiatore a disposizione. Sala riunioni per i briefing collettivi. E poi cucina, self service e open bar che funzionano quasi ininterrottamente: dalle 7 del mattino alle 23, piloti e accompagnatori possono mangiare in qualsiasi momento. Cibo cucinato alla tedesca, per carità, e lì noi italiani siamo ancora due spanne superiori. Però ci si sfama senza abbandonare la pista.

Poi se siete fortunati vi può capitare di vivere per 48 ore a stretto contatto con il fenomeno della F.1, Max Verstappen, perché la sua bella fidanzata, Mikaela Kottulinski, corre nell'Audi TT Cup. Quindi Max, che non accompagna la fidanzata a tutte le gare ma alla finale di campionato c'era, è stato presenza fissa nella hospitality Audi per tutto il week end. Anche perché finché lei non se ne andava, lui non poteva lasciare l'autodromo in quanto a quell'epoca non aveva ancora la patente per l'auto! Uno degli aspetti più gratificanti per un pilota di qualsiasi livello, gentleman o professionista, è il pubblico. E nelle gare dell'Audi TT Cup, grazie al



TE INIZIA CON LE ISTRUZIONI DI GUIDA DEI TUTOR E L'ISPEZIONE DEL CIRCUITO

IL PULSANTE DEL PUSH TO PASS

Marco Bonanomi nell'abitacolo della TT Cup. Quello indicato dalla linea tratteggiata gialla è il pulsante del push to pass. Serve a incrementare i sorpassi. Nella TT Cup agisce sul regime motore e regala 30 cv in più per pochi secondi. Il pilota ne ha 19 da gestire in gara



ALL'AUDI TT CUP IL PILOTA IMPARA ANCHE A POSARE PER SERVIZI FOTOGRAFICI

Dtm, ce n'è tantissimo. Ovunque. Sulle tribune e nel paddock. Perché nel Dtm le ferree regole emarginanti di Ecclestone per fortuna non valgono ancora e col biglietto d'ingresso lo spettatore arriva fino a lambire i box. Quindi anche il pilota delle categorie di contorno, quando è in tuta, si muove tra appassionati che lo fermano di continuo, lo intervistano, lo fotografano. Stimolando il suo ego. Correre nel motodrom di Hockenheim davanti alle tribune mezza piene è esaltante per un italiano abituato al deserto degli spalti dei nostri autodromi. E ti fa assaporare la nostalgia di quello che doveva essere l'automobilismo d'altri tempi. Certo, la cultura motorsport del pubblico tedesco non è sempre al top: a noi è successo di vedere Verstappen e la fidanzata, lei ovviamente in tuta e lui in borghese, camminare mano nella mano nel paddock, e uno spettatore fermarsi a fotografare lei perché indossava la tuta e quindi riconoscibile come pilota, chiedendo a lui di spostarsi, forse perché lo riteneva un estraneo! L'Audi TT Cup è un campionato propedeutico ma non fatevi ingannare dal fatto che sembrano tutti ragazzini. L'età media dei partecipanti è di 21 anni, ma il livello è altissimo perché sono tutti ragazzi con molta esperienza al volante. Jonaas Lappalainen, il finlandese che ha vinto la gara di Hockenheim ha solo 17 anni ma ha due anni di monoposto sulle spalle, fra Formula Ford e Formula Renault. Il vincitore del campionato, un polacco di nome Jan



LA CURA AUDI ANCHE NEI DETTAGLI

L'organizzazione della TT Cup è talmente minuziosa, secondo le specifiche Audi, che ad ogni gara non viene diffuso un semplice elenco iscritti dei partecipanti, ma tavole colorate con la riproduzione di tutte le auto in gara, i nomi dei piloti e i colori delle vetture

Test esclusivo in pista di **AUTO SPINT** AUDI TT CUP

Kissel, ha 21 anni ma ha corso per dieci anni in karting prima di passare quattro stagioni nei monomarca Renault Clio e Volkswagen Scirocco. Insomma, non è una categoria per gentleman, tanto che i due piloti-ospiti oltre a noi della gara di Hockenheim cui abbiamo partecipato, non erano attori o personaggi dello spettacolo come in altre occasioni, ma bensì erano Marco Bonanomi e René Rast, i piloti ufficiali Audi della terza LmP1 a Le Mans. Ed entrambi hanno faticato moltissimo a tenere dietro gli scatenati ragazzi della TT Cup in corsa. E non sempre ci sono riusciti. Quindi figuratevi noi che prendevamo 4/5" al giro di media dai primi. Questo per dire che l'Audi TT Cup è una categoria propeudeutica per giovanissimi, ma già esperti e orientati al professionismo. Una buona alternativa alle piccole formule per chi vuol saltare a pié pari la trafila delle monoposto sapendo che un futuro da professionista è più facile trovarlo a ruote coperte nel mondo GT.

LA MACCHINA

310 cv, motore turbo con push to pass

Una stagione nella TT Cup si paga 99mila euro, e dà diritto alle sei gare di campionato e a due test. Assistenza tecnica in pista compresa. Uno degli aspetti più vantaggiosi però nella elevata spesa che richiede partecipare alla TT Cup è che Audi mette a disposizione trainer ed ex piloti per istruire i giovani piloti. A tirare le fila del monomarca sono tre personaggi d'esperienza. Sepp Haider, austriaco di 62 anni, ex rallyista degli Anni '70-'80, è l'istruttore della Audi Driving Experience che prima di ogni stagione esamina i futuri piloti nel centro di guida sportiva di Audi Sport. Insegna con una TT Cup a doppio sedile e un interfono radio i trucchi di guida in pista di questa trazione anteriore un po' atipica. Come frenarla al meglio e come farla scorrere in curva per essere veloci. In pista il lavoro di coordinamento è svolto da Markus Winkelhock, ex pilota F1, e da Marco Werner, ex pilota Audi a Le Mans. Oltre a essere fonti di consiglio per i giovani piloti della TT Cup, i due dettano regimi militareschi per far capire ai ragazzi che la vita da pilota è anche sacrificio. La giornata inizia alle 7.30 del mattino, quando d'autunno in Germania è ancora buio, con l'ispezione a piedi del circuito: un giro di pista completo per scoprire le caratteristiche dell'asfalto, dei cordoli, le traiettorie. Poi seguono frequenti briefing per spiegare le regole di gara, la procedura di partenza, l'analisi delle telemetrie con i tecnici.

La parte se vogliamo meno estrema dell'Audi TT Cup è la vettura stessa. L'Audi TT Cup è assimilabile a un'auto stradale appena elaborata. È la sorella da corsa della Seat Leon Cup Racer. Nel senso che anche l'Audi è costruita da Seat Motorsport, sfrutta la medesima componentistica racing, dal motore 4 cilindri turbo 2 litri Tfsi, alle sospensioni, freni, fino all'elettronica. Anche volante e dashboard sono gli stessi. Come il cambio Dsg a doppia frizione stradale che si usa con i comandi al volante. È leggermente velocizzato nel software rispetto a quello di serie



LA TT CUP NON È UNA CATEGORIA PER GENTLEMAN: I PILOTI SONO TUTTI GIOV



A DARE I CONSIGLI PER LA GUIDA ANCHE VIP GUEST COME BONANOMI



IL VINCITORE DEL CAMPIONATO RICEVE UN BONUS DI 150MILA EURO PER LA GT3

24 AUTO IN PISTA AD OGNI GARA

La griglia della TT Cup è molto folla: ci sono 24 auto in gara, di cui 4 o 6 affidate a ospiti Vip, fra cui spesso piloti professionisti

ma sempre un po' lento per un'auto da corsa. Solo la potenza fra Leon e TT è diversa: mentre la Seat eroga 330 cv, l'Audi si ferma a 310 cv. Ma in più c'è il push to pass, che si aziona mediante un pulsante giallo sul volante. Varia la mappatura della centralina aumentando per pochi secondi i giri motore ed eroga una trentina di cavalli in più quando serve





ANISSIMI, MA CON UNA CERTA ESPERIENZA DI TURISMO O FORMULE MINORI



IN TT CUP C'È ANCHE MAX VERSTAPPEN CHE ACCOMPAGNA SPESSE LA FIDANZATA MIKAELA



L'HOSPITALY DELLA TT CUP NON HA NIENTE DA INVIDIARE A QUELLE DEL WEC E DTM

compiere un sorpasso. Il pilota ha a disposizione 19 push to pass, che si possono usare almeno ogni 15" ma conviene tenerseli per i lunghi rettilinei sennò sono sprecati. L'impiego del push to pass è segnalato all'esterno mediante una luce blu lampeggiante sul parabrezza che viene vista dagli spettatori, ma anche dal potenziale sorpassato dal retrovisore. L'u-

DERIVA DALLA TT-S STRADALE

L'Audi TT Cup è basata sul modello TT-S stradale però la macchina da corsa ha trazione anteriore invece che integrale. Il motore sotto il cofano (in alto) è il 4 cilindri 2 litri turbo Tfsi comune alla Golf Gti, TT, S3, Leon Cupra) che in questo caso eroga 310 cavalli che diventano 340 cv quando è usato il push to pass.

Il cambio è il Dsg doppia frizione con leva stradale e comandi al volante con software velocizzato. Le gare di ogni week end sono due e durano 30 minuti l'una. In alto, i piloti indicano il vincitore del campionato, il polacco Jan Kiesel. Tra i vantaggi, anche le umbrella-girl in griglia per ciascun pilota!

so del sistema diventa così una variabile strategica ma anche psicologica in TT Cup; i giovani piloti imparano quindi a gestirne la migliore strategia d'uso, e questo è formativo in ottica di categoria superiore. Però il push to pass ha le sue controindicazioni perché una volta esauriti i 19 bonus è impossibile anche solo avvicinare i tempi sul giro ottenuti con i 30 cv in più, quindi le gare a volte si cristallizzano.

Il vero limite dell'Audi TT Cup è che in pista ha un assetto troppo morbido e si differenzia profondamente dalla Seat Leon Cup Racer, per quanto le due auto abbiano origine simile, che è molto più rigida e reattiva. L'Audi ha una certa inerzia e per le sue caratteristiche (trazione anteriore, distribuzione dei pesi) tende a scaldare con grande fatica le gomme posteriori. E si rischia facilmente di perdere il retrotreno nei primi due/tre giri di gara, oppure in qualifica quando si vorrebbe spingere a fondo nel primo giro per sfruttare le gomme nuove. In più, siccome è un monomarca dove la gestione delle auto è affidata a un unico staff tecnico (i meccanici di Abt Racing) gli interventi permessi sul set up sono minimi: si può soltanto regolare su tre posizioni la barra anti-rollio. Quindi mentre dal punto di vista sportivo il campionato appare molto formativo, da quello tecnico - non essendo possibile lavorare sull'auto - insegna meno. ●



STORICA VITTORIA PER LA R8 LMS COL RIENTRANTE VANTHOOR DOPO ANNI DI TRIONFI DA PARTE DI BMW, PORSCHE E MERCEDES

di **Dario Lucchese** fotografie **Fotospeedy**

DUBAI - È stata un'edizione della 24 Ore di Dubai particolarmente movimentata, quella che ha consegnato una vittoria storica alla Audi R8 Lms del Team Wrt, proprio perché la prima di una vettura della Casa di Ingolstadt nell'appuntamento degli Emirati Arabi dopo diversi anni di predominio da parte di Mercedes, Porsche e Bmw. Una vittoria che ha segnato anche il ritorno in pista di Laurens Vanthoor. Il belga, infortunatosi lo scorso ottobre nella gara della Blancpain Sprint Series di Misano, è stato uno delle pedine determinati di questo successo che ha condiviso con i suoi compagni di squadra Alain Ferté, Stuart Leonard e Michael Meadows.

Una gara, quella di quest'anno, condizionata da numerosi colpi di scena. Come quello che ha compromesso il risultato dell'altra Audi della Land Motorsport affidata a Basseng-De Phillippi-Mies-Tilke, rimasta senza carburante dopo avere



AL TRAGUARDO

Gara: 1. Ferté-Meadows-Leonard-Vanthoor (Audi R8 Lms); 2. Al Faisal-Webb-Christodoulou-Morley-Montecalvo (Mercedes Sls Amg Gt3).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Audi spezza l'incant

dominato nelle fasi iniziali, rimanendo in testa per un centinaio di giri, e infine costretta al ritiro per la rottura del cambio. Senza considerare l'incidente occorso alla Ferrari 458 Italia della Scuderia Praha ed i problemi accusati dalle due nuove Mercedes Amg Gt3 del Black Falcon, inclusa quella dei vincitori dello scorso anno Abdulaziz Al Faisal, Yelmer Buurman e Hubert Haupt (per l'occasione affiancati da Bernd Schneider e Michal Broniszewski), fermati da un incidente. A conquistare il secondo posto è stata così la più datata Sls della squadra tedesca, portata in pista da Adam Christodoulou, Oliver Morley, Frank Montecalvo, Oliver Webb e lo stesso Al Faisal, dopo che un altro esemplare della vettura era andato distrutto in un incendio nella seconda sessione di prove, quando al volante si trovava Patrick Assenheimer. Terzo posto per l'altra Audi, quella del Christian Abt Racing che era scattata dalla pole con Jöns-Weishaupt-Tutumlu Lopez-Henkola-Abt. ●

È STATO IL MIGLIORE DELLA PATTUGLIA ITALIANA

Babini orgoglio tricolore

Il migliore della pattuglia tricolore alla 24 Ore di Dubai, è Fabio Babini. Il faentino, che assieme a Engelhart, Konrad, Ineichen ha portato al debutto nel classico appuntamento degli Emirati Arabi la Huracán Gt3, ha ottenuto il 7° posto in classe A6-Pro alle spalle della vettura gemella della Hb Racing. Costretta al ritiro dopo 275 giri per un problema meccanico la 997 Gt3 R della Attempto Racing su cui si è alternato alla guida anche Daniel Zampieri. 7° posto nella Sp2 per la Porsche 991 Cup della Gdl Racing che ha visto impegnati Gianluca De Lorenzi e Roberto Ferri. Al via con una Bmw E46 Gtr del 2004 si è visto anche Francesco Castellacci, sicuramente non molto più fortunato di altri. L'equipaggio del romano si dovuto infatti ritirare dopo 453 delle 588 tornate completate dalla Audi dei vincitori Ferté-Leonard-Meadows-Vanthoor (a meno di tre ore dall'arrivo), quando la ruota anteriore destra si è staccata portandosi via l'intero ammortizzatore ed il freno. In quel momento occupava la quarta posizione della classe Sp3, nonostante il confronto diretto con le più moderne Aston e Ginetta.





Praha esclusa per il **Mugello**

DURA DECISIONE DELLA CREVENTIC DOPO UN CRASH CHE HA COINVOLTO LA FERRARI 458 DI CRESSONI

Abbastanza dura è stata la decisione della Creventic di escludere dal prossimo appuntamento della 12 Ore del Mugello la Scuderia Praha. Un provvedimento motivato dall'incidente che ha visto coinvolta intorno a metà gara la Ferrari 458 Italia Gt3 del team ceco, al cui volante in quel momento si trovava Matteo Cressoni, e la Ginetta G50 di Thomas Martinsson.

A seguito dell'impatto il pilota svedese è rimasto intrappolato dentro la sua vettura per circa un'ora, riportando la frattura di sei costole ed una cla-

vicola. L'organizzatore della serie ha ritenuto evitabile il contatto tra le due vetture ed ha sottolineato che la filosofia del campionato è quella di accogliere e dare la possibilità ai piloti amatoriali di divertirsi in pista. Da noi interpellato Cressoni ha tuttavia dichiarato che si è trattato di un "incidente di gara". «Stavo spingendo al massimo per cercare di creare un buon "gap" tra me e chi mi seguiva, visto che eravamo davanti nonostante l'agguerrita concorrenza delle nuove vetture. A un certo punto mi sono ritrovato a superare all'esterno

2 auto più lente, di cui una era la Ginetta con la guida a destra e quindi meno visibilità, tanto che mentre rientravo in traiettoria mi ha toccato il posteriore mandandomi a muro. Con tante macchine e troppa differenza di velocità può succedere e questo è quello che penso», ha spiegato il mantovano, che assieme ai suoi compagni Pisarik, Kox e Malucelli ha condotto al comando per ben 76 giri. Oltre ad essere particolarmente esperto e con molte gare di durata al proprio attivo, Cressoni (che poco più di un anno fa, nell'appuntamento del Wec di Interlagos, era stato senza colpe coinvolto nel grosso incidente che aveva avuto per protagonista Mark Webber con la Porsche 919 Hybrid) è ritenuto un pilota corretto. Di certo in una gara con 100 equipaggi al via, quello del divario prestazionale tra i vari equipaggi è un elemento da mettere in conto. ●

GRANDE BATTAGLIA NEGLI EMIRATI ARABI

Salterà la prossima 12 Ore del Mugello la Ferrari 458 della scuderia Praha. Sopra il via della 24 Ore del Dubai che ha visto la vittoria dell'Audi di Vanthoor, Fertè, Meadows, Leonard. In basso la Mercedes del Black Falcon a fuoco durante le prove



SUGLI SCUDI LA G55 GT4 DELLA NOVA RACE

Ginetta al top

Una vera prova di forza quella ostentata dall'unico equipaggio (quasi) tutto italiano, al via con una delle due Ginetta G55 Gt4 della Nova Race. Il 6° posto della Sp3 ed il 36° assoluto è da leggersi in chiave positiva per Luca Magnoni, la "new entry" Gianluca Carboni, Roberto Gentili, il rientrante Luca Rangoni e l'inglese William Moore. Dopo avere ottenuto il 3° tempo di classe in qualifica, il quintetto della squadra emiliana si è mantenuto nelle prime posizioni. Poi uno "stop" di 15' per un inconveniente di natura elettrica l'ha fatto scivolare settimo. Quindi un ulteriore contatto con una Mercedes ne ha rallentato la rimonta, ma il gran lavoro svolto ai box da tutto il team, ha fatto sì che la vettura "made in Uk" vedesse il traguardo. Poca fortuna per la vettura gemella di Fabio Ghizzi, Michael Hofmann, Pavel Lefterov e Mark Speakerwas, che dopo soli 20' è dovuta rientrare definitivamente ai box per un contatto avuto con una Porsche. La rivincita è adesso attesa sulla pista di casa del Mugello, tra due mesi esatti.



esimo



IN ITALIA SI CORRE
A IMOLA IN OTTOBRE

3 aprile	Le Castellet
24 aprile	Hungaroring
15 maggio	Pau
22 maggio	Spielberg
26 giugno	Norising
17 luglio	Zandvoort
30 luglio	Spa
11 settembre	Nurburgring
2 ottobre	Imola
16 ottobre	Hockenheim

Il Master di F3 si disputerà il 21 agosto a Zandvoort

Dopo un 2015 caratterizzato dal bellissimo duello per il titolo tra Felix Rosenqvist e Antonio Giovinazzi la serie europea si apre ora a nuovi scenari



Fia F.3 tempo di mercato

DOPO GLI AGGIUSTAMENTI REGOLAMENTARI, LA SERIE PUNTA TUTTO SULLA PROPEDEUTICITÀ. ECCO COME SI STANNO MUOVENDO LE TRATTATIVE

di **Alessandro Gargantini**

Mentre le vetture riposano, in attesa che la stagione invernale si chiuda e si possano riaccendere i motori, i colpi di mercato non sono mancati col risultato che la fisionomia delle principali formazioni che animeranno l'annata 2016 è già in fase di avanzata definizione. L'edizione che ha visto prevalere l'esperienza di Rosenqvist e Giovinazzi fa ormai parte del passato. La sua atipicità, dal momento che ha laureato vincitore un pilota con 5 anni di esperienza nella terza serie, ha portato la Fia, che promuove con decisione la propedeuticità della categoria, a porre mano al regolamento e prendere la decisione di impedire ai piloti senior, ovvero con tre anni di presenza nella serie, di ripresentarsi ai banchi di partenza.

Chi ha disputato almeno l'80% delle prove nel corso di tre stagioni, o si è già fregiato del titolo di campione europeo della terza serie, d'ora in poi vedrà la sua richiesta d'iscrizione rigettata. Parimenti, si è anche deciso di inibire il salto dal kart, a vantaggio dei campionati nazionali di F4: soltanto casi eccezionali, avallati dalla Fia, saranno valutati positivamente. L'unico neo nell'operato degli organizzatori è quello di aver comunicato le modifiche regola-

13 TEAM SELEZIONATI

Carlin
Dav Racing
Double R Racing
Fortec Motorsports
Hitech Gp
Jo Zeller Racing
Motopark
Mucke Motorsport
Prema Powerteam
Signature
Threebond with T Sport
Van Amersfoort Racing
West Tec

mentari, ampiamente condivisibili e in linea con la natura della serie cadetta, solo ad inizio delle scorso dicembre: sarebbe servito un po' più di anticipo. Il 2016 sarà contrassegnato dal debutto o rientro di alcuni team e da diversi volti nuovi, ma avremmo voluto rivedere talenti come ad esempio Charles Leclerc o Alex Albon, che dopo una sola stagione hanno deciso di lasciare.

Prema squadra da battere

Forte di 5 successi di fila nella serie continentale, la Prema è senza dubbio la squadra più avanti. A Grignano hanno deciso di puntare su un mix che



preannuncia un elevatissimo rendimento. Il team veneto sarà ancora una volta squadra da battere. Avrà un solo pilota rookie, l'estone Ralf Aron, e si affiderà a piloti che hanno già frequentato il gradino più alto del podio nella terza serie. Lance Stroll ha coronato la costante crescita del 2015 con un perentorio successo nella finale di Hockenheim, mentre il tedesco Maximilian Gunther era riuscito rocambolescamente a vincere la corsa di punta di Norimberga con una scuderia in netta crisi, il Muecke Motorsport.

Non servono presentazioni per quello che radio paddock indica come il quarto pilota del team italiano, ovvero il fresco vincitore della serie nipponica Nick Cassidy. Il neozelandese, pur dotato di una rimarchevole esperienza, non rientra nell'ambito di applicazione delle nuove norme e non è però ancora stato annunciato. Ben Barnicoat, che aveva prematuramente annunciato l'accordo con la Prema, finirà probabilmente alla Fortec Motorsports.

Arriva Hitech, rivoluzione e volti famosi

A sfidare la scuderia regina ci saranno contendenti di assoluto valore. In primis, la neo arrivata Hitech GP che, dopo aver impressionato al debutto nelle ultime prove del 2015 con l'esperto Alex

Sims, vanta una collaborazione tecnica con la ART Grand Prix e si è assicurata uno staff tecnico di primordine. Il manager britannico David Hayle è riuscito a sedurre con le sue lusinghe il promettente George Russell, che nella passata stagione era riuscito addirittura a vincere all'esordio a Silverstone, mettendosi costantemente in

mostra con Carlin Motorsport. Si è mosso bene anche Frits Van Amersfoort, che nel 2015 ha dimostrato di saper stare al top anche senza Max Verstappen.

Il team dei Paesi Bassi, che ha sostituito i motori Volkswagen con i Mercedes, schiererà il talento Callum Iloft, che ha perso i colori Red Bull. Accanto al diciassettenne britannico ci saranno due nomi ad effetto, ovvero il figlio di Adrian Newey Harrison ed il giovane figlio d'arte Pedro Piquet, seguito direttamente da papà Nelson. Quarto pilota potrebbe essere il danese Mikkel Jensen, supportato dalla Mercedes. ●



SI ANNUNCIA UN'ALTRA SUPERSFIDA TRA PREMA E CARLIN

Sotto Lorandi, che si è accordato con Carlin. Il team inglese si candida ancora come primo rivale Prema con Cassidy, sotto al centro, e Aron, in basso fresco campione F4



Carlin punta forte su Lorandi

ALESSIO È AL MOMENTO L'UNICO ITALIANO AL VIA DELLA SERIE. HA TUTTO PER ESSERE UNO DEI GRANDI PROTAGONISTI DEL 2016

Non vi sono dubbi sul fatto che anche nella prossima stagione il tricolore giocherà un ruolo di primissimo piano, in linea con la splendida tradizione nella categoria. Se, ancora una volta, la Prema sarà un incubo ricorrente per molti avversari, anche Alessio Lorandi ha tutti i requisiti per essere protagonista. Dopo aver trattato con una rosa di team, tra cui lo stesso team veneto, Van Amersfoort e Motopark, il ragazzo di Salò ha scelto il team inglese per proseguire la sua esperienza nella terza serie continentale. Una valutazione sicuramente non semplice, visto che dall'Olanda hanno fatto di tutto per confermare per la seconda annata il nostro portacolori e che anche Timo Rumpfkail le ha provate tutte per convincere Alessio a scegliere la Motopark. L'ottimo feeling creatosi con Trevor Carlin, che per due anni consecutivi è stato il più costante riva-

le della Prema, congiuntamente a un convincente pacchetto tecnico, sono risultati decisivi. Alessio in questo momento è l'unico pilota italiano a essere certo di disputare una categoria tra le più difficili e selettive.

Per quel che concerne le scuderie, la DAV Racing ha rilevato il materiale dell'Eurointernational, che abbandonerà l'impegno diretto nella terza serie, ed è stata selezionata dagli organizzatori. In merito alla scelta dei piloti c'è ancora riserbo.

Per quel che concerne il calendario, Imola sostituirà Monza. Le corse sono state ridotte da undici a dieci. Si parte con i test collettivi di Vallelunga il 2 e 3 marzo.

Si sta ancora lavorando per trovare una possibile data in Inghilterra, date le difficoltà a correre come da tradizione a inizio aprile a Silverstone con il Wec. Si correrà una sola volta ad Hockenheim. ●

Tarquini è qui la Vesta?

DOPO IL DIVORZIO DELLA HONDA L'ABRUZZESE TRATTA CON LADA PER RESTARE NEL WTCC. «QUESTA SERIE RIMANE IL MIO PRIMO OBIETTIVO PER IL 2016»



di Enrico Rosi Cappellani

Ho ancora tanta voglia di correre, di rimettermi in gioco, anche grazie a nuove esperienze. Mi sento giovane dietro un volante. E ho deciso, per ora, di non abbandonarlo». Gabriele Tarquini, 53 anni, è stato escluso dai programmi Honda Wtcc 2016. Ora è vicino alla Lada ed è in predicato di salire quest'anno sulla Vesta TC1, accanto al confermato olandese Nicky Catsburg. Con il francese Valente che potrebbe essere l'ulteriore new entry dei russi. Tarquini, di sicuro, non intende appendere il casco al chiodo: «Dopo il comunicato ufficiale del 18 dicembre, ho ricevuto molte offerte di lavoro. Cosa che mi ha fatto piacere, perché evidentemente in tanti anni ho lasciato un ottimo ricordo nel motorsport».

- Quali le possibilità dunque quest'anno?

«Il mio primo obiettivo resta il Wtcc, che mi vedrebbe partecipare per la 15ª stagione consecutiva, avendo iniziato nel 2002, quando ancora il campionato si chiamava Etcc. Ci sono ancora sedili disponibili e all'inizio del campionato mancano più di 2 mesi. È pertanto normale che mi stia guardando intorno, confermando le trattative con la Lada, così come con altri. In subordine, ritengo interessante la serie Tcr, che è una valida alternativa al Mondiale Turismo. Infine sto valutando anche un possibile

**HO ANCORA
TANTA VOGLIA
DI CORRERE. PER IL
2016 OLTRE ALLA
LADA HO ANCHE
ALTRE TRATTATIVE**

GABRIELE TARQUINI



passaggio alle vetture Gt. Prima non le avevo mai prese in considerazione, lontane dalle gare brevi e nervose che amo. Ma ora non nego di avere contatti anche in tale ambiente»

- Ed in merito alle scelte della Honda?

«Non le discuto: avevo un contratto annuale ed era loro diritto non rinnovarlo. L'unica cosa che mi è rimasta indigesta è la tempistica, soprattutto dopo un rapporto così lungo nel tempo. Comprendo le loro ragioni e confermo che non ci siamo lasciati in malo modo. Ma ho conosciuto le loro scelte solo a fine novembre: troppo tardi. Circostanza che mi ha fatto perdere anche qualche buona opportunità».

- Alla Honda è approdato Rob Huff, che ne pensi?

«Di sicuro è uno dei piloti più forti della categoria: un buon mix tra velocità ed esperienza. Ha vinto un Mondiale, ha corso per la Chevrolet, battendo Muller: è uno dei driver più completi sul mercato».

Insomma, questo è il "Cinghio" 2016: uno che non intende minimamente mollare il colpo. 37 Gp in F1, vincitore con l'Alfa Romeo del Btcc '94 e dell'edizione 2003 dell'Etcc. Ma anche campione Mondiale Wtcc con la Seat nel 2009, serie che l'ha visto altre 3 volte conquistare il posto d'onore. Una cosa è sicura: il famoso chiodo dove appendere il casco, per ora, Gabriele non l'ha neppure attaccato al muro.





ROB LASCIA LA VESTA PER LA CIVIC JAS

Gabriele-Huff staffetta in Honda

Tante le novità del Wtcc a cavallo tra 2015 e 2016. La Honda (che non ha confermato Tarquini, con qualche incertezza sulla sua permanenza nella categoria) nei giorni scorsi ha annunciato il suo tridente. Accanto al confermato Monteiro, per la Casa giapponese dalla Lada è arrivato il britannico Huff, 36 anni, campione del Mondo 2012 con la Chevrolet. Promosso in prima squadra, all'Honda-Jas ufficiale è approdato anche l'ungherese Michalisz, 31 anni, vincitore tra gli Indipendenti nel 2015. Il team di Sebastien Loeb da parte sua, accanto a Bennani ha annunciato sulle sue Citroën il francese Grégoire Demoustier, in arrivo dal team Craft-Bamboo. La Volvo debutterà con la S60 affidata a Theodor Björk e Fredrik Ekblom. Robert Dahlgren farà da

collaudatore, correndo anche nell'Etcc. Alla Lada, infine, confermato per ora solo Catsburg, Tarquini e Valente potrebbero completare il team russo. Nel 2016 la zavorra massima salirà da 60 ad 80 kg, mentre ci sarà una opening race (basata su griglia invertita) ed una main race finale. In arrivo anche il Mac 3, confronto a squadre di derivazione ciclistica in programma

**LA HONDA AVEVA
TUTTO IL DIRITTO DI
INTERROMPERE IL
RAPPORTO. MA MI È
RIMASTA INDIGESTA
LA TEMPISTICA!**

GABRIELE TARQUINI



dopo le qualifiche. Il calendario prevede 12 eventi (confermando le trasferte 2015) con il debutto ancora in forse a Sochi il 20 marzo. L'Argentina per il caldo slitta al 7 agosto, mentre ai primi di maggio è stato confermato il tracciato cittadino del Marocco, ma accorciato e rivisto.

500.000 euro verranno messi in palio per gli Indipendenti, mentre saranno 4 le concomitanze con l'Etcc, Nurburgring compreso. Resta ora da vedere se Lopez riuscirà in un'impresa fallita in passato da due supercampioni quali Muller e Priaulx: vincere 3 Mondiali di fila. ●

CINGHIO A CACCIA DELLA 15ESIMA PARTECIPAZIONE CONSECUTIVA NEL WTCC

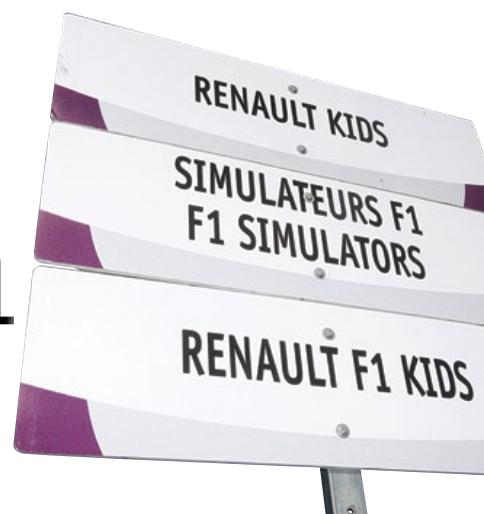
Huff ha già firmato con la Honda per il 2016. Tarquini è in trattativa con Lada: tra i due si prepara una vera e propria staffetta. Quella del Mondiale Turismo rimane una priorità per l'italiano che insegue la sua 15esima partecipazione consecutiva nel Wtcc



PRIMO PIANO

Wsr che storia

PER UN DECENNIO LA SERIE RENAULT È STATA UN GRANDE
CONTENITORE DI SPETTACOLO E PASSIONE. E ANCHE
INGRESSI GRATUITI E GARE AD ALTISSIMO LIVELLO





di Massimo Costa

Sarà un po' più povero nel 2016 il panorama delle corse in Europa. No, la crisi delle borse asiatiche non c'entra, il colpevole, se così si può definire, porta il nome di Renault. La Casa francese infatti, da quest'anno, non proporrà il proprio splendido "luna park" della World Series by Renault che dal 2005 al 2014 ha riempito i paddock dei più svariati circuiti del continente. Offrendo ingressi gratuiti, corse di alto livello con le monoposto delle categorie 3.5 e 2.0, con le Megane prima e le Rs01 poi, con le Clio. Facendo divertire gli appassionati con gli spettacoli degli stuntman, le esibizioni dell'incontenibile Jean Ragnotti, con gli show delle monoposto F.1, prima Renault poi Red Bull. E ancora, i tanti stand con simulatori, vetture storiche e ultimi modelli della Casa, zona giochi per i bambini. Insomma, una vera Renaultland, come l'avevamo battezzata, che dal 2016 per una serie di motivi cessa di esistere. Un vero peccato perché era stato offerto un modo unico per avvicinare il pubblico al mondo delle corse. I paddock si riempivano di famiglie, di bambini, di gruppi di amici che, per vivere un sabato o una domenica diversa, invadevano gli autodromi. Un modo di pensare il motorsport che in Europa soltanto il Dtm e appunto Renault sapevano offrire. Lasciata al suo destino quello che era il proprio fiore all'occhiello, la Formula 3.5, Renault Sport Technologies continuerà a occuparsi della 2.0 litri europea e del Trofeo Rs01, che verranno affiancate alla European Le Mans Series in weekend non certo paragonabili a quelli vissuti fino allo scorso ottobre. Unico colpo d'ala, la tappa a Montecarlo della Eurocup Renault 2.0, al fianco di F.1 e Gp2.

SEMPRE PUBBLICO DA RECORD

Il 2016 da corsa si apre senza più la World Series by Renault in calendario.

Finisce così la storia di un campionato multcategoria sempre affollato dal pubblico.

Sopra, stagione 2007 podio di Montecarlo c'è anche Vettel che stupì tutti già al debutto nella serie 2006



TUTTO INIZIÒ NEL 2004 CON LE IDEE DI ALGUERSUARI

Una serie ispirata al Motomondiale

Tutto era iniziato nel 2004 quando Renault avvicinò Jaime Alguersuari, "visionario" organizzatore privato della World Series by Nissan, che dal 2002 offriva un pacchetto interessantissimo di monoposto: la 3.5, la Nissan 2.0 e la 1.6. Il suo concetto era quello di perseguire quanto accadeva, ed è sempre accaduto, nel motomondiale con la 125, la 250 e la 500, categorie che poi hanno cambiato nome in Moto 3, Moto 2 e Moto Gp. Del resto non poteva essere diversamente considerando i trascorsi da centauro dell'imprenditore ed editore di Barcellona. Dunque, nel primo appuntamento del 2004, al Jarama, già si era sparsa la voce che Alguersuari e la Rpm erano in trattativa per lasciare il campo a Renault, che era intenzionata a creare un proprio weekend corsaiolo sullo stile della Wsr by Nissan. Tutto procedette nel migliore dei modi e nel 2005 nacque la World Series by Renault con la Rpm partner sportiva e con tre categorie: 3.5, 2.0, Megane. Il successo è stato immediato e il contenitore della Casa francese è rapidamente divenuto un punto di riferimento importante per i piloti, una buona occasione anche per la stessa Renault, la Red Bull e la Toyota per inseri-

re i loro giovani facenti parte dei programmi Junior in queste categorie. Il primo dei nove eventi si era svolto a Zolder, con trenta iscritti, ed è stato subito trionfo tricolore con Enrico Toccacelo e la Victory, poi in gara-2 è toccato a Robert Kubica e la spagnola Epsilon Euskadi imporsi. A Montecarlo, poco dopo, ha vinto la Draco con Christian Montanari, poi nel prosieguo della stagione sono emersi Kubica e Adrian Valles, veri mattatori della serie, col polacco divenuto campione. Il premio di fine stagione era un test con la Renault di F.1 all'epoca diretta da Flavio Briatore. Nella prova di Barcellona, Kubica aveva lasciato tutti a bocca aperta girando più rapido dell'allora tester Franck Montagny (tra l'altro campione 2003 della Wsr by Nissan) e rapidamente la sua carriera ha trovato spazio nel mondiale F.1.



ESTATE 2006 PISTA DI MISANO, SEBASTIAN STUPÌ TUTTI

Vettel debuttò con pole e vittoria

Nel 2006 il campione è risultato lo svedese Alex Danielsson che si era imposto con il team Comtec al termine di un serratissimo confronto con Borja Garcia e Pastor Maldonado, rispettivamente schierati dalle italiane Rc Motorsport e Draco. Peccato che la carriera di Danielsson abbia subito una brusca interruzione per un grave lutto che lo aveva colpito da lì a pochi mesi. Nell'estate di quell'anno, era apparso nella prova di Misano un ragazzino tedesco proveniente dalla F.3 europea, tal Sebastian Vettel. Chiamato dalla Red Bull per sostituire nel team Carlin il deludente Colin Fleming, Vettel che non aveva mai guidato la Dallara 3.5 e non aveva mai visto il circuito romagnolo, segnò subito la pole vincendo anche una delle due gare. L'anno seguente, Vettel era partito col ruolo di favorito e lo stava mantenendo alla grande quando è stato chiamato in F.1 a metà stagione per rimpiazzare in Toro Ros-



LA SAGA DEI FIGLI D'ARTE
È il 2009, Nigel Mansell consola il figlio Greg. Fra i figli d'arte è andato molto meglio Carlos Sainz vincitore della serie nel 2014



GRANDI NUMERI NEI DIECI ANNI DI STO

0 il prezzo dei biglietti per entrare nei circuiti che dal 2005 al 2014 hanno ospitato la WSR by Renault

1 il concetto unico offerto da Renault, un mix di corse e spettacolo

2 la coppia formata con successo da Renault e RPM per 11 anni

3 i piloti che hanno vinto due titoli WSR by Renault: Frijns, Costa, Nogues

4 il numero massimo di campionati in un weekend di WSR by Renault

5 il numero dei circuiti spagnoli che nel corso degli anni, hanno ospitato la WSR by Renault: Bilbao, Barcellona, Jerez, Alcaniz, Valencia

9 il numero dei meeting organizzati a Budapest, il circuito permanente più presente nella WSR by Renault

11 il numero degli anni in cui la sola 3.5 ha corso per le vie del Principato di Monaco

12 i Paesi che hanno ospitato la WSR by Renault

23 i piloti che dalla WSR by Renault hanno raggiunto la F.1

38 i titoli piloti attribuiti in 11 anni



so il licenziato Scott Speed. Il tedesco poteva vincere il titolo a mani basse. Pensate che pur avendo saltato le cinque prove finali, si è piazzato quinto nella classifica generale che ha decretato campione Alvaro Parente di Tech 1 dopo una bella battaglia con Ben Hanley e Milos Pavlovic. Un vero peccato che a Vettel sia stato impedito di disputare qualche altra gara della Wsr perché avrebbe potuto fregiarsi del titolo.

2010. VINSE ALESHIN AL QUALE MARKO PREFERI DANIEL

Quando Riccardo fece infuriare Marko

Il 2008 ha segnato il dominio di Giedo Van der Garde e del P1 Motorsport che hanno avuto vita facile su Julien Jousse e Fabio Carbone. Da quella stagione il parco partenti è stato ridotto da trenta a ventisei e alle due qualifiche, una per ogni gara vigente nel 2005 e 2006 (nel 2007 si utilizzava per gara-2 il sistema della griglia invertita per i primi 10 della prima corsa), è stata introdotta la Superpole, impiegata anche nel 2009, anno in cui ha trionfato Bertrand Baguette con la vettura del team italiano Draco. Il belga ha sbaragliato la concorrenza con Fairuz Fauzy secondo e Charles Pic terzo. Nel 2010 si è saggiamente tornati alle due qualifiche e finalmente non c'è stato un dominatore. Fino all'ultima corsa per la conquista del titolo hanno batta-

giato Mikhail Aleshin del team Carlin e Daniel Ricciardo con Tech 1, col russo che si è aggiudicato il campionato in una indimenticabile e bagnatissima gara-2 a Barcellona a poche curve dal traguardo. Terzo incomodo Esteban Guerrieri. Helmut Marko della Red Bull, era furioso per la sconfitta del "suo" Ricciardo anche perché Aleshin era stato da lui scaricato 12 mesi prima...

Anche il 2011 è stato pieno di grandi emozioni con Robert Wickens, Junior Marussia, che si è imposto all'ultima gara su Jean-Eric Vergne, Junior Red Bull, entrambi compagni di squadra in casa Carlin. E non mancarono le polemiche per un contatto tra i due rivali-amici.

REGALÒ LA VITTORIA A RED BULL E FU PROMOSSO IN F1

Ultima grande annata firmata da Sainz

La stagione seguente Renault Sport Technologies aveva deciso di introdurre un motore più potente (530 cavalli e non più 470), una monoposto con una down force incredibile, e gomme Michelin più performanti. Il salto in avanti è stato notevolissimo. I tecnici di Rst spiegarono che con il precedente pacchetto macchina-propulsore-gomme, i team avevano ormai raggiunto il punto massimo di sviluppo e anche piloti non particolarmente talentuosi riuscivano a raggiungere prestazioni di buon livello. Serviva dunque una vettura che tracciasse un confine netto tra il mestierante e il pilota dotato di talento vero. Il 2012 è stato emozionante e anche in questo caso si è deciso tutto all'ultimissima corsa e con uno strascico polemico pesante. Robin Frijns della Fortec, al debutto nella serie, ha stupito tutti andando a vincere il titolo grazie anche a un contatto proprio nella gara-2 di Montmelò con il suo primo contendente al titolo, il compianto Jules Bianchi. Terzo si era piazzato Sam Bird. Altro duello di alta qualità nel 2013 con Kevin Magnussen del team Dams che ha vinto il campionato battendo il rookie Stoffel Vandoorne (entrambi Junior McLaren) e Antonio Felix Da Costa, Junior Red Bull. Dopo 12 mesi, è finalmente un pilota di Marko a vincere il campionato, lo spagnolo Carlos Sainz della Dams che ha battuto Pierre Gasly e Roberto Merhi al termine di un altro bellissimo campionato. E arriviamo al 2015, con un calo di iscritti dovuto alla crisi economica. Mediamente venti le monoposto in pista e Oliver Rowland, rivelazione del 2014, che ha saputo domare Matthieu Vaxiviere. ●

VERO LUNA PARK TRA PASSATO E PRESENTE

Vero e proprio luna park, la World Series by Renault, ha unito passato, presente e categorie diverse ad animare week end sempre molto frequentati e spettacolari



STATISTICA DELLA WORLD SERIES BY RENAULT

47 i piloti che hanno corso nel Trofeo RS01 introdotto nel 2015
57 il numero record di corse organizzate in un solo anno, nel 2013, all'interno dei WSR by Renault
79 gli eventi WSR by Renault organizzati dal 2005 al 2015
119 i piloti che tra il 2011 e il 2014 hanno gareggiato nella Clio Eurocup

162 i piloti che hanno corso nel Megane Trophy tra il 2005 e il 2013
227 i piloti che hanno disputato almeno una gara della Renault 3.5 dal 2005 al 2015
409 i piloti che hanno disputato almeno una gara della Eurocup Renault 2.0 dal 2005 al 2015

528 le gare organizzate tra il 2005 e il 2015 negli eventi Wsr
180.000 il record di spettatori in un weekend, a Le Mans 2005
6.131.300 il numero totale di spettatori in 11 anni di WSR by Renault

Prototipi avanti tutta

COL RIENTRO NEL TRICOLORE SU LIGIER DI UBOLDI SI ANIMA IL MERCATO DELLA SERIE CHE PROMETTE GRANDI NOVITÀ. OPERAZIONE RILANCIO

di **Dario Lucchese**

Sull'ordine di "avanti tutta", il Campionato Italiano Sport Prototipi continua a raccogliere nuove adesioni. L'ultima, in ordine di tempo, è quella di Davide Uboldi, più che mai pronto a fare il proprio rientro nella serie tricolore con la stessa Ligier Js53 del team Eurointernational con cui nel 2015 Giorgio Mondini conquistò sia il titolo assoluto che quello della classe Cn2. Il tre volte campione della categoria, che lo scorso anno aveva saltato gli ultimi appuntamenti del calendario, si rimette pertanto in gioco e lo fa senza le insegne del team di famiglia (la Uboldi Corse, che seguirà differenti programmi), legando viceversa il proprio nome a una compagine di levatura internazionale come quella che fa capo al poliedrico Antonio Ferrari. Se il ritorno di Uboldi è una certezza, sono diverse le voci (fino al momento in cui scriviamo non ancora confermate) che vorrebbero come suo compagno di squadra Marco Jacoboni, nelle più recenti stagioni protagonista prima nella classe Cn4 e quindi nella categoria 2 litri. Intanto, al volante della Osella Pa21 appartenuta al comasco è atteso Domiziano Giaccon (padre di Jonathan e Kevin, che quest'anno parteciperanno al Campionato Italiano Turismo). Un altro nome di riferimento è quello della Progetto Corsa, il team guidato da Tony Maione sempre legato ad Osella, che ha svolto a fine dicembre un primo test in ottica 2016 a Vallelunga, facendo girare nello stesso giorno Emanuele Romani e Mauro Deodati. Tra le "new entry" risulta la Lp Racing, squadra fondata dal pilota Luca Pirri Ardizzone che porterà in pista un paio di Wolf Gb08, che è anche la vettura di punta della Best Lap. Sempre in tema di Wolf, è tutt'altro da escludere inoltre il ritorno dell'altro campione Ivan Bellarosa. Un'ulteriore conferma è quella di Walter Margelli, secondo in campionato



UBOLDI PASSA DA OSELLA A LIGIER

Sopra, il tre volte campione della categoria Uboldi, che correrà con la Ligier ex Mondini, in alto. Sopra, a destra, l'Osella Progetto Corsa



nel 2015, che sarà sempre al via con i colori della Nannini Racing, anche se deve essere ancora ufficializzata la vettura che impiegherà e che in ogni caso sarà di ultima evoluzione, mentre è probabile che la squadra senese schieri anche un secondo pilota, eventualmente al volante della Norma utilizzata lo scorso anno.

SULL'OSELLA PA21 JUNIOR B ALEX IRLANDO

Wolf la classe in monomarca

Contestualmente all'inedito format, con l'introduzione della doppia gara sprint della durata di 25' più un giro per ciascuno dei sei weekend del calendario (al via continueranno ad essere ammessi anche gli equipaggi doppi, con l'evidente obiettivo di contenere il più possibile i costi), nelle scorse settimane si è inoltre parlato di grosse novità sotto l'aspetto tecnico. Da un lato l'introduzione di una classe monomarca promossa dalla Wolf Racing Cars e aper-

WOLF FAMELICHE

Le Gb08 F1 daranno vita a una classe monomarca promossa dalla Wolf Racing Cars





ta alle Gb08 F1, una vettura con telaio monoposto in fibra di carbonio omologata secondo gli standard Fia F.1 2005, dal punto di vista prestazionale leggermente inferiore alle stesse Cn2 e la cui motorizzazione è in fase di definizione. Dall'altro l'arrivo delle Osella Pa21 Junior B, una biposto ispirata sempre alle Cn2 ma spinta da un propulsore Bmw 1.0 limitato a 13.000 giri (192 Cv di potenza), con un peso minimo vicino ai 375 kg senza pilota a bordo, che nel 2017 potrebbe dare vita anche in questo caso ad un vero e proprio monomarca inserito nel grande "contenitore" del campionato di Aci Sport. Quest'anno si dovrebbe vedere al via almeno un esemplare e a guidarlo sarà, seppur difficilmente già dall'appuntamento inaugurale, Alex Irlando, figlio del noto scalatore Pasquale.

STAGIONE IN SEI ROUND. S'INIZIA IL 10 APRILE

Il via a Misano con la Blancpain Gt

Intanto è stato definito nei dettagli anche il calendario, che ha introdotto una novità assoluta. La serie tricolore nel 2016 prenderà infatti il via da Misano nello stesso fine settimana dell'appuntamento di apertura della Blancpain Gt Series Sprint Cup. Sei sono i round in programma, ovvero uno in meno rispetto allo scorso anno; questo sempre nell'ottica di un abbattimento delle spese. Sarà la pista di Monza ad ospitare la seconda tappa dell'1 maggio, proseguendo con Imola, il 29 dello stesso mese. Il 3 luglio sarà la volta di Magione, cui farà seguito Vallelunga nel fine settimana dell'11 settembre, con il finale in programma al Mugello il 16 ottobre. ●

Torna Radical dopo l'oro 2013

A RIMPINGUARE LO SCHIERAMENTO DELLA SERIE RIECCO LA BIPOSTO INGLESE CHE 3 ANNI FA VISSE UNA STAGIONE DI GLORIA

Un'altra delle novità di assoluto rilievo nel 2016 è il rientro nel Tricolore delle Radical, che dovrebbero rimpinguare lo schieramento contribuendo a riportarlo su delle medie normali, dal momento che lo scorso anno a Misano si è toccato il minimo storico di sette vetture. L'ultima apparizione ufficiale nel campionato delle biposto inglesi risale infatti al 2013, anno in cui a conquistare il titolo del trofeo ad esso dedicato fu Simone Laureti. Quella fu una stagione d'oro per il monomarca promosso dalla Autosport Sorrento di Tonino Esposito, uno dei due distributori ufficiali del marchio in Italia.

Una stagione d'oro perché alla fine si contarono ben 13 differenti piloti solamente nella classe a loro dedicata. Nel corso di quell'anno ad essere utilizzato fu il modello Sr3 spinto da un propulsore 1500cc di derivazione motociclistica. Di fatto le Radical, anche nel 2014-2015, non sono mai state estromesse dal regolamento del Campionato Italiano Sport Prototipi, sebbene non si siano trovate le giuste condizioni per rivederle al via. A distanza di tre anni, il trofeo si accinge pertanto a ripartire, ma con le Sr4 motorizzate Suzuki 1585cc elaborato dalla Rpe (Radical Performance Engine), la cui potenza si aggira intorno ai 240 Cv.

Per adeguarsi alle specifiche della categoria, la serie utilizzerà le stesse gomme Michelin adottate dalle altre classi. Sulla carta e non sol-

tanto, le Radical Sr4 si dovrebbero attestare ben al di sotto delle Cn2. «Su un tracciato corto come quello di Binetto», spiega Tonino Esposito - abbiamo potuto constatare un divario, rispetto alle biposto 2 litri, di circa due secondi, che su una pista lunga e più veloce come quella di Vallelunga si attesta intorno ai cinque. Come Autosport Sorrento offriamo un regime di monogestione, con costi che si aggirano intorno a 5500 euro più Iva per ciascun appuntamento, iscrizione e prove libere a parte. La nostra disponibilità varia per il momento da quattro a sei biposto».

Una vettura dunque per tutti, che di certo contribuirà ad innalzare il livello della serie tricolore. La Radical Sr4, oltre ad essere caratterizzata dalla motorizzazione nipponica, presenta un telaio tubolare in acciaio. Il peso è di 450 kg senza pilota a bordo, ben inferiore ai 570 kg della Sr3 impiegata nel Campionato Italiano Sport Prototipi fino al 2013. Un altro elemento che rende questa vettura particolarmente divertente da guidare è il paddle-shift al volante. Si tratta in ogni caso di un prodotto semplice, ben lungi da una vettura esasperata in virtù delle soluzioni tecniche appositamente volute dal costruttore d'oltremontana, che ha optato per materiali "sovradimensionati", ma in quanto tali maggiormente affidabili. Una vettura che fa del suo punto di forza l'equilibrio tra i diversi esemplari. ●

QUELLA VOLTA CHE LA RADICAL FECE 13

L'ultima apparizione ufficiale della Radical nel Tricolore Prototipi risale al 2013 quando si contarono tredici piloti al via della serie





Milani

Dna da corsa

TORNATO A ESSERE PROTAGONISTA COL CINQUONE, MATTEO PROVIENE DA UNA DINASTIA DI CAMPIONI DELLE DUE RUOTE. A INIZIARE DA SUO ZIO ALFREDO FRESCO 92ENNE

ria d'auto: 47 anni di un'attività che ancora oggi si tramanda da padre in figlio. Così come la passione. «Quella passione che mio padre Carlo, - racconta Matteo Milani - è riuscito nonostante tutto a contagiarmi». Carlo ha corso in auto, prima con le 500,



MIO PADRE NON VOLEVA CHE CORRESSI MA POI GIANNI GIUDICI MI REGALÒ UN KART: E TUTTO CAMBIÒ

MATTEO MILANI

”

poi in F.Abarth e quindi nel trofeo Renault, fondando negli Anni '80 la Milano Racing. «Lui non voleva che corressi e chiuse il team prima ancora che avessi l'età per farlo. Fino a quando un giorno venne a trovarci Gianni Giudici, che mi regalò un kart. Da quel momento le cose per me presero un'altra strada», continua il più giovane dei Milani.

Una storia davvero d'altri tempi, fatta di campioni ed uomini semplici. Matteo Milani oggi raccoglie questa importante eredità. Dopo due anni di stop, nel 2015 è rientrato a tempo pieno nella serie tricolore, dimostrando di avere ancora le carte in regola per fare bene. Due vittorie e il terzo posto nella Prima Divisione con il Cinquone che ha diviso con l'amico fraterno Mario Ferraris (in coppia, sulla stessa vettura avevano conquistato il successo nella 2 Ore Endurance 2014), hanno suggellato la sua stagione. Adesso Matteo Milani, che nella vita fa il pilota istruttore, sogna di correre nel Tcr internazionale. Gli abbiamo chiesto se a 20 anni esatti dal debutto avvenuto nella 6 Ore di Vallelunga, al volante di

di **Dario Lucchese**

Famiglia Milani, dagli Anni '40 una tradizione che si rinnova. Matteo, lo scorso anno protagonista nel Cite, proviene da una dinastia di campioni delle due ruote. Suo zio Alfredo ha festeggiato 92 anni il 6 gennaio. Nel 1951 è stato vice iridato della classe 500 su Gilera, alle spalle del mitico Geoff Duke. Erano "i giorni del coraggio", quelli di un motociclismo diverso dai tempi moderni. Alfredo aveva due fratelli, Rossano (tuttora in vita) ed Albino. Entrambi correvano anche loro con le moto ed i sidecar. Albino è il nonno di Matteo e per lavoro dirigeva un'officina che poi divenne una concessionaria

IL 2015 SUL CINQUONE
Classe 1972. Matteo Milani ha disputato la passata stagione alternandosi al volante del Cinquone con l'amico fraterno Mario Ferraris: i due hanno chiuso al terzo posto nel Cite

una Clio Cup divisa con Stefano Comandini e Massimo Poli, dopo avere vinto tanto specialmente nei monomarca, ha ancora qualcosa di incompiuto.

«Mi piacerebbe tanto correre ancora nelle Turismo ad alto livello. Trovo che oggi nelle Gt il ragazzino spensierato che arriva dalle formula riesce a fare subito bene. Ma nelle Turismo la dinamica del veicolo non è così esasperata e quindi l'esperienza e il sapere interpretare la vettura ti porta a fare la differenza».

- Dagli inizi della tua carriera cosa è cambiato?

«Oggi tutto è immagine. Una volta potevi arrivare in pista con il carrello e correre divertendoti. Adesso non è più così. Non sempre è il talento vero che conta».

- In famiglia preferivano le moto. Tu hai invece scelto le quattro ruote. Come mai?

«Io in moto ho paura. Ci vuole più coraggio; specialmente ai tempi di mio nonno e dei miei zii ce ne voleva tanto. Nei loro confronti e in generale di tutti quelli che correvano alla loro epoca, sento di avere una grande stima. E poi non posso paragonarmi a loro. Qui stiamo a parlare di roba seria, di titoli mondiali. Io sono arrivato 2° nella Saxo Cup».

- A proposito delle Saxo, qualcuno ti ha definito un pilota da monomarca. Corrisponde al vero?

«Assolutamente sì. Proprio nel '96, grazie ad Alessandro Sgarzi conobbi Adolfo Romani. Col suo team iniziai a correre nel Mini Cooper Trophy, vincendo l'under 25 e giocandomi nell'ultima gara il titolo assoluto con Pietro Giuliani. Titolo che ho vinto nel '98, risultando ancora una volta il migliore under 25 e stabilendo il record di 8 pole position. Poi sono passato alle Saxo, finendo a pari punti con Luigi De Luca, ma perdendo il campionato per effetto degli scarti. A fine stagione conclusi secondo anche nella finale europea, dove fui il primo dei piloti italiani, dopo essere stato il più veloce in qualifica con oltre sette decimi di vantaggio sul secondo. Ho corso anche nel Clio Trophy V6 e nella Leon Supercopa italiana, sempre con ottimi risultati. Avrei voluto vincere molti più campionati, anche se molti mi sono sempre fuggiti per poco».

- Quali sono state le più grandi soddisfazioni?

«Arrivare quarto a Imola, sotto la pioggia, proprio nel Clio Trophy V6, con un livello di piloti altissimo; è stato per me come vincere un campionato intero. Poi arrivare e mettere tutti dietro, ancora ragazzino, compresa tanta gente che correva in pista contro mio padre, come Pietro Giuliani, Maurizio Milla, Massimo Poli e Walter Meloni. Da non dimenticare la vittoria di Gruppo N alla 24 Ore del Nürburgring del 2001, assieme ai fratelli Francesco e Michele Merendino, con la Bmw della University Motors. Un successo importante due volte, perché fu allora che conobbi mia moglie Marianna, che all'epoca era il



ZIO ALFREDO VICE-IRIDATO DELLA CLASSE 500

Sopra, Alfredo Milani ai tempi della sua avventura nel motomondiale. Nel 1951 su Gilera fu vice-campione del mondo della classe 500 alle spalle del mitico Geoff Duke

UNA CARRIERA NEI MONOMARCA

Trofeista puro

Classe '72, Matteo Milani si è considerato sempre un "trofeista" puro. Il debutto alla 6 Ore di Vallelunga del '96 con una Clio. La prima stagione completa l'anno successivo, nel Mini Cooper Trophy, quando si laureò campione under 25. Nel '98 la conquista del titolo assoluto, poi il 2° posto nella Saxo Cup, nel 1999. Nel 2001 ha vinto il Gr.N nella 24 Ore del Nürburgring con una Bmw ed ha debuttato nel campionato Clio V6 dove ha militato fino al 2004. Dal 2005 al 2008 ha preso parte all'Etcs, con qualche apparizione nel Gt. Nel 2010 è arrivato 5° nella Leon Supercopa Italia in coppia con Cirò, ottenendo 2 pole, altrettante vittorie ed un 2° posto, ma interrompendo la partecipazione al campionato quando mancavano ancora 4 gare da disputare. 2° con una Porsche alla 500 Km di Imola del 2011, dopo avere debuttato anche nella serie Blancpain si è fermato per un paio d'anni, tornando in pista nel 2014 e vincendo la 2 Ore Endurance col Cinquone. Nel 2015 ancora una stagione di alto livello con la stessa vettura nel Tricolore Endurance. Nel suo futuro c'è ancora il Turismo.

2001 Bmw



96-97 Mini



2001-2004 Clio



98-99 Saxo



HO IMMENSA STIMA PER LE IMPRESE COMPIUTE DAI MIEI ZII E DA MIO NONNO. CI VOLEVA UN GRAN CORAGGIO

MATTEO MILANI



2010 Leon



mio direttore sportivo».

- Qualche rammarico, un'occasione persa?

«C'è un solo episodio, nel 2003, quando correvo con il team di Valmiro Presenzini. Lui mi propose di partecipare al Mondiale Turismo l'anno seguente con un budget abbastanza contenuto, ma purtroppo sempre troppo elevato per le mie possibilità e al mio posto si accordarono Giuseppe Cirò e Stefano D'Aste. Nella mia carriera ho sempre corso grazie ai team e ai premi che mettevano in palio le case costruttrici. Una volta correvi spendendo relativamente poco; oggi quasi più nessuno mette dei premi in denaro e l'automobilismo è diventato uno sport per ricchi». ●



Formula davvero Super

È LA SERIE ASIATICA CHE VANTA MOTORI PIÙ POTENTI E 2 PILOTI EX F1 AL VIA. MA NEL 2015 IL TITOLO È ANDATO A ISHIURA, FINITO DAVANTI A NAKAJIMA E A LOTTERER

di **Piero Libro**

È la serie asiatica che vanta le monoposto più potenti, grazie ai motori 2 litri turbo Toyota ed Honda da 550 cavalli (600 con l'utilizzo dell'overboost) montati su telai monotipo Dallara, che poggiano su gomme Bridgestone. Vanta un parco partenti di 20 piloti (professionisti non più giovanissimi, a parte qualche eccezione), gare seguitissime sui circuiti ed in televisione, ed attira anche conduttori dal resto del mondo (da sei diverse nazioni), che nella Terra del Sol Levante hanno trovato nuove opportunità professionali. È questa la "Super Formula", categoria che dal 2013 ha preso il posto in Giappone della Formula Nippon, e che nel suo breve albo d'oro non trova scritto ancora nomi di piloti stranieri. Nel 2015 è stato, infatti, Hiroaki Ishiura a trionfare (per la prima volta), con la Dallara-Toyota del Team Cerumo Inging, lasciandosi dietro il campione uscente, Kazuki Nakajima, ed il tedesco André Lotterer.

Ishiura, 34enne di Tokyo, è stata la sorpresa del

VENTI MONOPOSTO AL VIA DELLA SERIE

Con venti monoposto al via la Super Formula giapponese propone sempre sfide al massimo livello. Sotto, Ishiura in azione. Il pilota di Tokyo, sopra a destra, ha messo alle sue Nakajima e Lotterer

2015: già campione della Formula Toyota nel 2005, nel 2008 è passato alla Formula Nippon ed al Super Gt giapponese, e nella scorsa stagione nella Super Formula si era classificato soltanto al quinto posto con una serie di piazzamenti. Quest'anno, invece, Ishiura non ha lasciato spazio agli avversari: dopo aver vinto il secondo round, si è issato al primo posto alla classifica, che non ha più lasciato grazie a due vittorie ed ottimi piazzamenti, e staccando di sei lunghezze Kazuki Nakajima. Quest'ultimo, campione in carica ed ex-pilota Williams in Formula Uno, è incappato in una stagione al di sotto delle aspettative, con una sola vittoria all'attivo, per i colori del Team Toms Toyota; ci si aspettava qual-



Caldarelli 2015 da dimenticare

L'ABRUZZESE HA CHIUSO AL 14° POSTO LA SUA AVVENTURA NELLA CATEGORIA: «PER ME È STATA DAVVERO UNA STAGIONE DIFFICILE»

Dal 2014 nella Super Formula si cimenta anche un pilota italiano, fra i più giovani della serie con i suoi 25 anni, Andrea Caldarelli. Il pescarese nel 2015 ha partecipato a tutto il campionato, sulla Dallara-Toyota del Team Impul (di proprietà di Kazuyoshi Hoshino, uno dei primi giapponesi ad avere preso parte a gare di Formula Uno nella seconda metà degli Anni '70). L'abruzzese ha concluso il campionato al 14° posto in classifica, con due piazzamenti a punti.

- **Andrea, racconta la tua stagione Superformula 2015**

«Quest'anno la superformula per me è stata un po' difficile. Abbiamo incontrato molti problemi ad inizio anno: nelle prime tre gare ho avuto tre ingegneri diversi, facendo i test invernali con un altro ingegnere ancora... Devo dire che è stato un inizio non facile, però con una bella pole position al Fuji, ed un sesto posto ad Okayama. Il resto della stagione è stato un po' scuro. Principalmente a causa di problemi di strategie in gara con il cambio gomme e rifornimento. In qualifica abbiamo brillato durante la metà stagione, ma poi appena le temperature si sono abbassate di nuovo, abbiamo fatto fatica ancora. Nel 2014 avevo

partecipato a soltanto a due gare ottenendo una pole ed un podio. Quindi mi aspettavo qualcosa di più da quest'anno».

- **L'aver corso anche nel Super Gt ha influito sui risultati della Superformula?**

«Diciamo che credo più nel contrario. Il Super Gt può solo aiutare in quanto si gira molto e si fanno molti test gomme, che ti danno un'ottima confidenza e molta esperienza».

- **Storicamente sono pochi i piloti che dalla massima serie giapponese per monoposto sono riusciti a passare - più o meno in pianta stabile - in Formula 1. Secondo te quali possono essere le ragioni?**

«Consideriamo però una diversa epoca. 15 anni fa la Formula Nippon permetteva ai piloti di lanciarsi per la F1, in quanto piloti giovani arrivavano in Giappone e poi proseguivano in F1. Adesso invece ci sono piloti professionisti e con tanta esperienza. Diciamo che i tempi sono cambiati».

- **Programmi per il 2016?**

«Per il prossimo anno stiamo valutando varie ipotesi. Molto probabilmente rimarrò ancora in Giappone ma non nascondo che sto pensando di fare anche qualcosa in Europa». ●

HO AVUTO MOLTI PROBLEMI DI STRATEGIA IN GARA CON CAMBIO GOMME E RIFORNIMENTO

ANDREA CALDARELLI

”



L'IMPRESA DI ISHIURA 34ENNE DI TOKYO

	PILOTA	TEAM	MOTORE	PUNTI
1.	Hiroaki Ishiura	Inging	Toyota	51,5
2.	Kazuki Nakajima	Toms	Toyota	45,5
3.	André Lotterer	Toms	Toyota	40
4.	Joao Paulo de Oliveira	Impul	Toyota	34
5.	Naoki Yamamoto	Mugen	Honda	26
13.	Andrea Caldarelli	Impul	Toyota	4

cosa di più anche dal suo compagno di squadra, il tedesco "ufficiale" Audi nel Wec André Lotterer, a cui tre vittorie non sono bastate per migliorare la terza posizione già ottenuta nel 2014. In discesa le prestazioni del brasiliano Joao Paulo de Oliveira, quarto in campionato con una sola vittoria, dopo la bella piazza d'onore dello scorso anno. Un successo anche, nell'ultima prova, per il 27enne Naoki Yamamoto, pilota del Team Mugen e campione nel 2013, l'unico a portare alla vittoria il motore Honda e quinto in campionato. Per quanto riguarda gli altri piloti con esperienze in Formula Una, va citata la sesta posizione in classifica di Kamui Kobayashi e l'undicesima dell'indiano Nairan Karthikeyan. ●



Domenico **Cubeda**

Tivm salite in salute

CUBEDA HA FATTO TRIS

Con l'Osella PA2000, Domenico Cubeda ha vissuto una stagione da protagonista centrando la vittoria in ben tre round

In Italia sempre in salute le salite (scusateci il gioco di parole...), che anche nel 2015 hanno offerto agli appassionati dei campionati più accessibili alle proprie tasche, e con gare non lontano da casa. Si tratta dei Trofei Italiani Velocità Montagna, uno per la Zona Nord dello "stivale" ed uno per quella Sud, che consentono a quei piloti che per motivi vari non possono disputare il Civm di partecipare alle cronoscalate ambendo comunque ad un titolo nazionale. Immutata la "ossatura" delle due serie: 14 gare in calendario nella Zona Nord, di cui sei fra quelle vevolevoli anche per il Civm, e 16 nella Zona Sud, delle quali la metà scelte fra le gare del Civm; le tre gare geograficamente poste al Centro (Castellana di Orvieto, Svolte di Popoli ed Alghero) sono state incluse nel calendario di entrambe le zone. Se il numero di gare può sembrare eccessivo, c'è da dire che ai fini dell'attribuzione dei titoli i piloti potevano prendere parte ad un massimo di dieci gare, marcando solo 12 punteggi utili (due punteggi in caso di manifestazione con due gare in programma), equamente divisi fra gare di Civm (con coefficiente 1,5) e Tivm (con coefficiente 1). La commistione fra le due serie, ha fatto sì che alcuni piloti che hanno partecipato al Campionato Italiano si siano aggiudicati nei loro gruppi sia i titoli del Civm che del Tivm; è successo nella Zona Nord a Roberto Ragazzi (Gt) e Simone Faggioli (E2-B) ed in quella Sud ad Andrea

**14 GARE NELLA
ZONA NORD, 16
NELLA ZONA SUD:
NEL 2015
I TROFEI ITALIANI
VELOCITÀ
MONTAGNA
HANNO REGALATO
SHOW CON TANTI
PROTAGONISTI
AL VIA**

Currenti (Bicilindriche), Oronzo Montanaro (Racing Start), Salvatore D'Amico (Gruppo A) e Domenico Scola jr (Under 25). Alcuni abituali frequentatori del Civm del passato hanno invece puntato al Tivm, vincendo nelle loro categorie: in Zona Nord Harmin Hafner e Rudy Bicciato, ed in quella Sud Francesco Leogrande (adesso passato in Gt) e Piero Nappi. A differenza del Civm, i Trofei Italiani Velocità Montagna assegnano solo titoli di gruppo (i cui vincitori sono riportati nella tabella a parte) e non anche un titolo assoluto. Ma è stata sempre la lotta per il podio a monopolizzare l'interesse degli appassionati nelle singole gare, che ripercorriamo di seguito. Nella Zona Nord hanno prevalso perlopiù i piloti impegnati nel Civm: Simone Faggioli (Norma M20) ha fatto sue sei gare, mentre Christian Merli (Osella FA30 E2-M) non si è limitato alle gare della massima serie (col primo posto al Passo dello Spino ed altri sette podii) ma ha anche messo in cascina le vittorie all'Alpe del Nevegal ed in Vallecamonica. Un primo posto assoluto anche per la piccola monoposto Gloria C8P 1.600 di Federico Liber alla Cividale-Castelmonte ed anche per Michele Fattorini nella gara di Civm di Verzegnis; quest'ultimo ha però preso parte alla Zona Sud, dove ha incamerato altre due vittorie assolute, con l'Osella PA 2000 gruppo E2-B; a cominciare da quella nella sua Orvieto, la Salita della Castellana, per proseguire col suc-

di **Piero Libro**



Marco **Sbrollini**

Michele **Fattorini**



Manuel **Dondi**

TUTTI I RISULTATI DELLA STAGIONE 2015

ZONA NORD	GRUPPO	ZONA SUD
Domenico Tinella (Fiat 500)	Bicilindriche	Andrea Currenti (Fiat 500)
Andrea Marchesani (VW Polo)	Racing Start	Oronzo Montanaro (Mini Cooper S)
Roberto Chiavaroli (Honda Civic)	Racing Start+	Giuliano Pirocco (Renault New Clio)
Armin Hafner (Mitsubishi)	Gruppo N	Rocco Errichetti (Peugeot 106 Rally)
Rudy Biccato (Mitsubishi)	Gruppo A	Salvatore D'Amico (Renault Clio Rs)
Marco Sbrollini (Lancia Delta HF)	Gr. E1 Ita/E2S	Luigi Sambuco (Renault New Clio)
Roberto Ragazzi (Ferrari F458)	Gruppo GT	Francesco Leogrande (Porsche 996)
Manuel Dondi (Fiat X1/9)	Gruppo E2S	Pietro Nappi (Ferrari 550 Gti)
Franco Manzoni (Osella PA21/S)	Gruppo CN	Giuseppe Corona (Osella Pa21/S)
Simone Faggioli (Norma M20)	Gruppo E2-B	Domenico Cubeda (Osella PA2000)
Andrea Picchi (Lola-Dome F3)	Gruppo E2-M	Samuele Cassibba (Tatuus-Honda)
Andrea Bormolini (Osella Pa21/S)	Under 25	Domenico Scola jr (Osella PA2000)

Luigi **Sambuco**



cesso alle Svolte di Popoli, entrambe le gare valide anche per la Zona Nord. Questi risultati non sono, però, stati sufficienti al giovane "figlio d'arte" per aggiudicarsi il titolo di gruppo, andato a Domenico Cubeda (Osella PA 2000-Honda); il pilota catanese ha centrato la vittoria in tre gare, Morano, Monti Iblei e Giarre-Milo, piazzandosi anche secondo a Popoli e Luzzi. I successi nelle altre corse valide solo per il Tivm sono andati a Francesco Ferragina (Elia Avrio ST09 1300) alla Coppa Sila, a Domenico Scola jr (Osella PA 2000 E2-B) nella Luzzi-Sabucina, e ad Omar Magliona nella gara di casa di Alghero, al debutto sulla Norma M20. Nelle gare valedoli anche per il Civm due successi per Faggioli (Fasano e Reventino) ed uno ciascuno per Merli (Coppa Nisena) e Scola (Monte Erice). ●

MAINO IN GT CUP

Tra le ultime conferme, in ordine di tempo, del Campionato Italiano Gran Turismo, c'è anche quella di Tommy Maino. Il pilota monzese, già protagonista della serie tricolore lo scorso anno in coppia con Livio Selva, si ripresenterà al via della classe Gt Cup con una Porsche 997 della Ebimotors.

VIPS CON PREMA

Un altro pilota estone è pronto quest'anno a raccogliere il testimone di Ralf Aron in seno al team Prema. Si tratta di Jüri Vips, il quale disputerà il campionato Adac Formel 4 affrontando un programma che includerà anche un impegno nella serie tricolore. Vips, 15 anni, è al suo debutto assoluto in monoposto dopo avere maturato esperienza nei kart.

CAZZANIGA BROTHERS

Il team Dav Racing si è accordato con Daniele e Riccardo Cazzaniga, i quali disputeranno tutta la stagione dell'Euroformula Open. I due fratelli brianzoli, 22 e 18 anni rispettivamente, in arrivo dalla F.Renault 2 litri, hanno già avuto modo di provare la Dallara F312 schierata dalla squadra lombarda.

CAMPIONI A TAORMINA

Si svolgerà mercoledì 6 febbraio, nella suggestiva cornice di Taormina, la cerimonia di premiazione di tutti i campioni dell'automobilismo 2015. A fare gli onori di casa ci sarà il presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani.

CARS ENGINEERING

Saranno due le Lamborghini Gallardo Gt3 schierate quest'anno dal team Cars Engineering al via del Campionato Italiano Gran Turismo. La squadra genovese che fa capo a Edoardo Berto e Matteo Tassara, si avvarrà della direzione sportiva di Euno Carini. In via di definizione gli equipaggi. Il debutto del team Cars Engineering nella serie tricolore risale all'ultimo appuntamento del 2015 disputatosi al Mugello, con il binomio Frezza-Monfardini.



DOBPIO PROGRAMMA NEL SUPER GT3 CON LA NUOVA R8

I piani Audi Sport Italia

Il team Audi Sport Italia affila le armi in vista della prossima stagione del Campionato Italiano Gran Turismo. La conferma da parte del grande capo Emilio Radaelli di un doppio programma nella Super Gt3 con la più recente versione della R8 Lms e, contemporaneamente, nella Gt3 con il modello più datato, apre ulteriori ed interessanti scenari per la serie tricolore. L'obiettivo è quello di potere contare su due equipaggi di alto livello, per potere ambire alle posizioni di vertice in entrambe le classifiche. «Dopo avere concluso per due anni di seguito secondi, nel 2016 vogliamo puntare con decisione al titolo» - ha dichiarato il manager della compagine di Nibbiola.

A MONZA CADONO I VELI SUL CAMPIONATO

Il tricolore Turismo si presenta

Sarà ufficialmente presentato sabato mattina, presso l'autodromo di Monza, il nuovo Campionato Italiano Turismo 2016 che ammetterà al via le vetture delle classi Tcr e Tcs. Nella stessa circostanza è previsto un incontro tra gli organizzatori, le squadre ed i "dealer" della serie, mentre verranno esposti i vari modelli di vettura già confermati per la stagione che prenderà il via da Vallelunga il 17 aprile per affrontare in totale sette doppi appuntamenti.

TEST PREMIO A VALLELUNGA PER IACONE E DE MATTEO

Rs01 fa la felicità

Venerdì 15 gennaio, l'autodromo di Vallelunga ha ospitato il "test premio" con la R.S. 01 di Renault riservato ai vari campioni nazionali 2015 della Clio Cup. A girare con la vettura dell'Oregon Team sono stati anche Simone Iacone e Alfredo De Matteo, rispettivamente vincitore del titolo assoluto e migliore rookie del monomarca tricolore. Entrambi hanno potuto completare due sessioni, provando sia con il bagnato che l'asciutto. Iacone, protagonista lo scorso anno col team Rangoni Corse, si è detto impressionato dal "downforce". Positivo anche il parere di De Matteo, che nel 2016 si ripresenterà al via della Clio Cup Italia con i colori della Melatini Racing.



FIGLI D'ARTE

Newey jr. nel Fia F.3

Harrison Newey, figlio di Adrian, ha firmato col team Van Amersfoort Racing per disputare il prossimo Campionato Fia Formula 3. "Harry", che nel 2015 si è piazzato 2° nella serie britannica di F.4 alle spalle di Will Palmer, avrà come compagni di squadra Piquet jr e Illott. «Conosco il team per avervi corso nella F.4 tedesca lo scorso anno - ha dichiarato Newey - ed avervi già effettuato un test con la F.3. Credo che sia la squadra ideale per farmi accumulare esperienza su piste che non conosco ancora».

GUEST DRIVER

C3 Max nel Cit "trasparente"

Al via del Campionato Italiano Turismo sembra probabile che si possa rivedere anche quest'anno la Citroën C3 Max. La piccola ma potente vettura schierata già nel 2015 nel Cite dalla 2T Course & Reglage, potrebbe infatti usufruire dell'apertura concessa dal regolamento per i modelli concettualmente vicini alla classe Tcr ed essere portata in pista con la qualifica di "guest driver" esclusivamente da giornalisti ospiti. «Obiettivamente non disponiamo di cavalli tali da potere lottare per il primato assoluto e i nostri piloti sarebbero poi "trasparenti", così come previsto dal regolamento» - ha dichiarato il team principal Massimo Arduini.

CONFERMATO L'EQUIPAGGIO

Villorba in Elms con Ligier

Villorba Corse è in pieno fermento per il 2016. Oltre ad avere annunciato l'ingresso nella Gt4 European Series con le Maserati, il team di Amadio è al lavoro anche sul fronte Lmp3, avendo optato per passare dal telaio Ginetta a quello Ligier, ormai pronto alla sfida nella classe più piccola dei Le Mans Prototype. Confermati il propulsore Nissan ed il ritorno nell'Elms con Sernagiotto e Lacorte, che nella passata stagione hanno conquistato 2 secondi posti sulle 4 gare disputate.

ALEX NELLA DRIVER ACADEMY

Fontana su McLaren Gt3

Colpo grosso per Alex Fontana, che correrà quest'anno con una McLaren 650S Gt3 come pilota ufficiale della Casa di Woking. Il 23enne ticinese, reduce da tre stagioni complete nella Gp3 Series e campione 2011 dell'Euro F3 Open, è infatti entrato a far parte della Gt Driver Academy della factory inglese che ha promosso anche il britannico Struan Moore. Probabile appare al momento la sua partecipazione alla serie Blancpain. Per Fontana si tratterà inoltre del suo debutto nella categoria Gran Turismo.

EUROPEO MONTAGNA

Merli sfida Faggioli

Come "promesso" nel finale del Civm 2015 a Pedavena, Christian Merli ha ribadito che questa stagione sarà impegnato in pianta stabile nel Campionato Europeo della Montagna tralasciando le salite tricolori, ma ritrovando anche oltre confine l'avversario di sempre e campione continentale in carica Simone Faggioli. Per la prima volta il trentino lo sfiderà direttamente per il trono europeo, rimettendosi al volante della Osella Fa30 Evo sulla quale la factory piemontese è al lavoro in attesa dell'evoluzione del motore Rpe in arrivo dall'Inghilterra.

DEBUTTO AL REVENTINO

Clerici nel Civm con la Cms

Partirà dalla prima prova del Civm del Reventino in programma a metà aprile, l'avventura di Massimiliano Clerici nelle cronoscalate. Il driver lombardo proveniente dalla pista, con esperienze al volante della Wolf, si è accordato con la Cms Racing Cars per guidare l'ultima nata della factory toscana, la Cms 03-Honda della classe Cn2. Nel corso del 2016, la scuderia ha in programma di presentare anche il modello 04 del prototipo in versione di gruppo E2B e spinto sempre da motore Honda, ma con cilindrata 2500cc.



OLTRE 30 LE DOMANDE DI ISCRIZIONE

La F.4 tricolore quasi al completo

Sono già oltre 30 le domande di iscrizione per il tricolore F.4. Un successo che molto probabilmente porterà la Federazione a rivedere il programma dei weekend di gara, al fine di potere accogliere tutti i partecipanti. Tra le prime conferme in tema di piloti, buone notizie arrivano dal Vincenzo Sospiri Racing, che per la seconda stagione consecutiva avrà tra le sue fila il 16enne giapponese Marino Sato, il quale verrà raggiunto dal rookie californiano Jade Conwright. Intanto è stato anche definito il calendario della serie, che conterà di sette appuntamenti e prenderà il via da Misano il 10 aprile, oltre alle date dei test collettivi che si svolgeranno a Imola (10/5) e Mugello (13/7).

INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

Sro e Gta nella 12 Ore di Sepang

Nuova collaborazione tra la Sro Motorsports e la Gta (che è promotore del Super Gt giapponese) per l'edizione 2016 della 12 Ore di Sepang in programma il 10 e 11 dicembre. L'appuntamento malese sarà anche l'ultimo del nuovo Inter-

national Gt Challenge lanciato da Stéphane Ratel e per il quale saranno vevoli anche la 12 Ore di Bathurst (7 febbraio), la 6 Hours of The Americas (che si svolgerà ad Austin il 6 marzo) e la 24 Ore di Spa (28-31 luglio).

IL PRIMO IMPEGNO A BATHURST

Bentley Gt che look

Il Bentley Team M-Sport ha svelato quella che sarà la livrea 2016 della Continental Gt3 impiegata nella Blancpain Gt Series. Contestualmente è stata confermata la partecipazione con due vetture alla 12 Ore di Bathurst che si svolgerà dal 5 al 7 febbraio. Su una di esse si alterneranno Steven Kane, Guy Smith e Matt Bell, mentre l'altra verrà affidata agli ufficiali Andy Soucek e Maxime Soulet, i quali verranno per l'occasione affiancati dal locale David Russell, "star" della serie V8 australiana.



PREMIAZIONI SALITA

Si svolgerà sabato 13 febbraio a Bologna, al Palazzo dei Congressi di via della Costituzione, la premiazione del Civm e del Tivm 2015. Verranno consegnati tutti i trofei e le coppe vinte nell'arco della stagione. La cerimonia avrà inizio alle ore 12.

KUMPEN IN XFINITY

Il belga Anthony Kumpen, nel 2014 campione della Nascar Whelen Euro Series in Elite 1 e lo scorso anno quarto nel campionato continentale, farà il suo debutto nella Nascar Xfinity Series prendendo parte alla gara di Daytona che si disputerà il 20 febbraio. Kumpen, che è anche il primo europeo a partecipare a questa gara nella stessa categoria dopo Dario Franchitti, che la disputò nel 2008, guiderà una Chevrolet Camaro nei colori della LeasePlan.

BERNARD NELL'ADAC

Tra le novità di quest'anno dell'Adac Gt Masters, c'è anche quella dell'ingresso ufficiale del team di Timo Bernhard. La squadra guidata dal pilota ufficiale Porsche e da suo padre Rüdiger, schiererà al via del campionato una nuova 911 Gt3 R che verrà affidata al 27enne Kevin Estre, mentre rimane da definire il nome della seconda guida.

TECH 1 NEL NEC

Nuovo ingresso nella F.Renault 2.0 Nec. Ad aggiungersi alla categoria, dopo avere preso parte per anni alla serie Alps, ci sarà il team francese Tech 1 Racing, che schiererà tre vetture per Gabriel Aubry, Sacha Fenestraz e Hugo de Sadeleer. Tra le squadre riconfermate figurano il Josef Kaufmann Racing, la Avf e Fortec Motorsports.

BRDC FORMULA 4

Saranno 8 gli appuntamenti del calendario 2016 del Brdc Formula 4 Championship, la serie inglese che ha aperto alle Tatuus F4 equipaggiate da un propulsore Cosworth 2 litri da 230 Cv. In ciascun weekend si disputeranno tre gare. Il via è in programma l'ultimo fine settimana di marzo a Snetterton.

PALERMO IN RS CUP

Prima conferma per la Rs Cup 2016, che scatterà da Imola il 2 e 3 aprile e si articolerà su 6 doppi round. A ripresentarsi al via del monarca ci sarà infatti Benedetto Palermo, già protagonista nelle ultime due stagioni, che punterà tanto alle posizioni di vertice, quanto al titolo riservato agli "over 45".

REVELLO "FAMILY"

Ritorno in pista per Davide Revello. Il figlio di Alessandro, protagonista da anni nella Coppa Italia, prenderà parte al primo atto del Trofeo d'Inverno con una Renault Clio Super 2000, sfidando il padre che sarà invece, come sempre, al volante della sua Bmw 320i.

BTCC-COSWORTH

Accordo tra gli organizzatori del Btcc e Cosworth. Il motorista inglese continuerà a gestire anche per il 2016 e le prossime 5 stagioni tutto l'aspetto legato all'elettronica delle vetture protagoniste del campionato "made in Uk" che quest'anno prenderà il via nel fine settimana del 2 e 3 aprile sul circuito "Indy" di Brands Hatch.

BARNICOAT IN F.3

Salto di categoria per l'inglese Ben Barnicoat. Il 19enne pilota inglese, dopo essersi fatto largo nella F.Renault 2.0, laureandosi due anni fa campione della serie nord europea, ed avere vinto nel 2015 il titolo del Brdc F.4, si è accordato con il team Hitch Grand Prix per prendere parte al FIA F.3 europeo guidando una Dallara motorizzata Mercedes.

MITJET IN SEI ATTI

Saranno in tutto sei quest'anno gli appuntamenti della Mitjet Italian Series, che giunge alla sua seconda stagione. Si partirà da Adria nel weekend del 24 aprile, per poi proseguire con le tappe di Misano (8 maggio), l'unica trasferta estera di Rijeka (12 giugno), Monza (3 luglio), Mugello (4 settembre) e Vallelunga (25 settembre).



SCHIERAMENTO CON HUFF, MONTEIRO E MICHELISZ

Wtcc, Honda con tre Civic

La Honda schiererà quest'anno al via del Mondiale Turismo anche una terza Civic Tc1 ufficiale preparata dalla Jas Motorsport. L'annuncio è stato dato la scorsa settimana, quando sono stati ufficializzati anche i nomi dei piloti. Lo squadrone nipponico nel 2016 sarà composto dal riconfermato Tiago Monteiro, reduce da una stagione che lo ha visto conquistare due vittorie, il campione in carica dello Yokohama Driver's Trophy Norbert Michelisz ed il nuovo arrivo Rob Huff, vincitore del titolo 2012 con la Chevrolet e nelle ultime due stagioni protagonista con i colori Lada. Tutti e tre sono già scesi in pista a Jerez per un test nella giornata di venerdì 15 gennaio.

SONO TRE APPUNTAMENTI IN PROGRAMMA SULLA PISTA UMBRA

Trofeo d'Inverno al via a Magione

Riprende ufficialmente il via, questo fine settimana, il Trofeo d'Inverno organizzato dal Gruppo Peroni Race. Tre gli appuntamenti, in programma tutti sul circuito umbro di Magione (le altre due date sono quelle del 14 febbraio e 12

marzo). Ammesse al via le vetture Turismo, Gt, Sport e Formula. Il format di ciascun appuntamento, da disputarsi nella sola giornata di domenica, prevede una sessione di libere, una di qualifica ed una gara.

MORTO L'IMPRENDITORE CHE HA ILLUMINATO IL GP SINGAPORE

Addio a Maioli



Una malattia con la quale combatteva ormai da tempo ci ha portato via Valerio Maioli. L'imprenditore ravennate è stato l'artefice, tra le tante cose, del progetto che ha consentito l'illuminazione del circuito di Singapore in occasione del Gran Premio di F.1, ma aveva lavorato anche con molti altri autodromi in Italia e all'estero. Alla sua famiglia vanno le condoglianze di Autosprint.

CORRERÀ CON FRIKADELLI

Sabine Schmitz deb a Daytona

Il team Frikadelli Racing ha svelato quella che sarà la vera novità relativa alla sua prossima partecipazione alla 24 Ore di Daytona. A guidare la nuova Porsche 911 Gt3 R del team guidato da Klaus Abbelen ci sarà infatti l'esperta tedesca Sabine Schmitz. La "regina del Nürburgring" farà così il proprio debutto nella classica americana, raggiungendo in squadra l'olandese Patrick Huisman ed i connazionali Frank Stippler e Sven Müller.

UN PREMIO PER L'ECCELLENZA

Acì Vallelunga, la Stella d'Oro

Acì Vallelunga Spa è stata insignita dal Coni Lazio con la Stella d'Oro. Un riconoscimento che è stato ufficialmente conferito nella cerimonia svoltasi la scorsa settimana alle Scuderie Aldobrandini di Frascati dal direttore dell'Ac di Roma Riccardo Alemanno al presidente di Acì Vallelunga Ruggero Campi e al direttore generale Alfredo Scala. Proprio nel 2016 Acì Vallelunga compie 65 anni di attività nel mondo dello sport motoristico.

GT4 EUROPEAN SERIES

Ecco il Reiter Young Stars

Reiter Engineering, in collaborazione con Ktm e Sro, ha lanciato un programma dedicato ai più giovani denominato "Reiter Young Stars". Un programma è legato alla partecipazione della squadra tedesca alla Gt4 European Series 2016 con le Ktm X-Bow e si propone di seguire i piloti nel corso di ciascun appuntamento del campionato con diversi stage che prevedono un graduale avvicinamento alle gare del weekend. Particolare il sistema del punteggiaggio, che porterà ad assegnare un montepremi prendendo in considerazione anche il consumo delle gomme e i migliori giri veloci. In palio per il campione un sedile in Gt3 nella Blancpain Sprint Cup 2017, tasse di iscrizioni gratuite e 20 set di pneumatici Pirelli.



I miracoli del magnesio

Automobili più leggere e applicazioni concrete: nei laboratori della Cusano si lavora sul materiale

Automobili più leggere: questo è il traguardo che tutte le industrie automobilistiche inseguono. Eppure, facendo un'attenta analisi di come è cambiato il peso medio di un'autovettura negli ultimi 40 anni, ci si accorge che il bilancio è in negativo. L'inserimento di elementi per la sicurezza dei passeggeri, la riduzione delle vibrazioni e della rumorosità, l'aria condizionata hanno fatto sì che il peso delle automobili aumentasse, anche di qualche centinaio di kg.

Tuttavia, la spinta in direzione della diminuzione dei consumi e delle emissioni (si consideri che dalla riduzione di peso si ipotizza di poter ottenere il 30% della potenziale riduzione di CO₂), la ricerca di rapporti peso-potenza sempre maggiori hanno reso necessari interventi radicali in termini di utilizzo di nuovi materiali, miglioramento dell'aerodinamica e dell'efficienza dei propulsori. Un materiale che sta stimolando nuova-



mente l'interesse delle industrie del settore è il magnesio. Già negli anni '70 si provò a impiegarlo, ma una serie di problematiche, tra cui il costo del materiale grezzo, i costi di trasformazione e problemi per la corrosione, ne decretarono l'accantonamento. Oggi, lo sviluppo di nuove tecnologie di produzione e per la protezione alla corrosione ha permesso di superare molte delle problematiche iniziali e la ricerca corre spedita nella definizione, nella progettazione e nella re-

alizzazione di nuovi componenti in leghe di magnesio. Tali leghe mostrano proprietà molto interessanti: rigidezza 45 GPa, densità 1,74 g/cm³, temperatura di fusione 650°C. Il loro impiego può portare a un risparmio di peso di circa il 40% rispetto all'acciaio, del 20% rispetto all'alluminio.

Nei laboratori di ricerca dell'Università Niccolò Cusano viene dato particolare risalto alla ricerca sul magnesio e sulle sue applicazioni. La ricerca è focalizzata principalmente sullo sviluppo di approcci alla produzione più economici e su trattamenti anticorrosivi. Lo sviluppo di tecnologie per prevenirne la corrosione potrà senz'altro migliorare e ampliare lo scenario delle applicazioni tecnologiche di questo materiale. Da un punto di vista scientifico, diversi ricercatori nel mondo stanno proponendo tecniche innovative di rivestimento con l'obiettivo di estenderne le possibili applicazioni in molteplici settori (automotive, aeronautico, biomedico, ecc).

Molte applicazioni concrete sono già state proposte negli anni ma non sempre con i risultati sperati. Il lavoro da fare nello sviluppo dei processi di trasformazione di questi materiali è ancora parecchio, ma i ricercatori dei laboratori dell'Università Niccolò Cusano sono impegnati quotidianamente in questa tematica con l'obiettivo di dare un significativo contributo al mondo industriale.

Leclassefiche

VELOCITÀ
24 ORE DUBAI DUBAI
RAID
DAKAR ROSARIO

ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 58
Dubai, 16 gennaio 2016

24 Ore di Dubai

Assoluta: 1. Debut-Meadows-Leonard-Vanthoor (Audi R8 Lms) 588 giri in 24h00'52"948, alla media di 132,19 km/h (1. Classe A6-Pro); 2. Al Faisal-Webb-Christodoulou-Morley-Montecalvo (Mercedes Sls Amg Gt3) a 5 giri; 3. Jöns-Weishaupt-Tutumlu Lopez-Henkola-Abt (Audi R8 Lms) a 8 giri; 4. Frankenhout-Heyer-Eggmann-Kroll-Kroll (Mercedes Sls Amg Gt3) a 10 giri (1. Classe A6-Am); 5. Haigh-Ratcliffe-Osborne-Stippler (Audi R8 Lms) a 13 giri; 6. Jones-Jones-Jones-Jones-Jones (Mercedes Sls Amg Gt3) a 13 giri; 7. Vogler-Grimm-Edelhoff-Edelhoff-Kirchhoff (Audi R8 Lms) a 15 giri; 8. Pastorelli-Van t'Hoff-Abresch-Nathan (Chevrolet Corvette) a 16 giri; 9. Renauer-Allemann-Bohn-Renauer (Lamborghini Huracán Gt3) a 18 giri; 10. Ineichen-Ineichen-Babini-Engelhart-Konrad (Lamborghini Huracán Gt3) a 19 giri; 11. Al Mehari-Mardini-Müller-Al Maktoum-Van Lagen (Porsche 991 Cup) a 20 giri (1. Classe 991); 12. Waimer-Triller-Jones-Zöchling-Frijns (Porsche 991 Cup) a 25 giri; 13. Huisman-Braams-Braams-De Bruijn-JunJin (Mercedes Sls Amg Gt3) a 27 giri; 14. Al Faisal-Metzger-Schuring-El Mouri-Fjordbach (Porsche 991 Cup) a 29 giri; 15. Sanchez-Creel-Bauer-Eisemann-Lukas (Porsche 991 Cup) a 34; 16. Ancelet-Bourret-Gibon-Demorge-Polette (Porsche 997 Cup S) a 35 giri (1. Classe Sp2); 17. Kaiser-Spreng-Minsky-Wallenwein-Bachler (Porsche 911 Cup) a 38 giri; 18. Müller-Müller-Arnold-Pierburg (Mercedes Sls Amg Gt3) a 39 giri; 19. Griffin-Kapadia-Hartshorne-Al Mudhaf-Bariff (Ferrari 458 Italia Gt3) a 44 giri; 20. Skoog-Skoog-Behrens-Pantzar-Bard (Porsche 997 Cup) a 44 giri; 21. White-Onslow-Cole-Jaeger-Hall-Goethe (Mercedes Amg Gt3) a 44 giri; 22. Feucht-Werner-Gotsche-Gotsche (Porsche 991 Gt America) a 48 giri; 23. Bin Khanen-Kronfili-Melnikov-Fujii (Nissan Gt-R Gt3) a 52 giri; 24. Freke-Walewska-Schjerpens-Oliphant (Ginetta G55 Gt4) a 52 giri (1. Classe Sp3); 25. Misslin-Tortora-Autumzin-Zöchling-van Lagen (Porsche 991 Cup) a 54 giri; 26. Yerly-Abergel-Lafargue-Lafargue (Mercedes Sls Amg Gt3) a 55 giri; 27. Amrouche-Varutti-Calmon-Pontais (Gc Automobile Gc 10 V8) a 56 giri; 28. White-Fresle-Nicoll-Jones-Abbott (Ginetta G55 Gt4) a 56 giri; 29. Butcher-Giddings-Griffin-Griffin (Aston Martin Vantage Gt4) a 59 giri; 30. Zanella-Creel-Kotarba-Majkutewicz-Mikrut-Arroyo (Porsche 991 Cup) a 60 giri; 31. Ellis-Barwick-O'Brien-Norris (Ginetta G55 Gt4) a 62 giri; 32. Moutran-Moutran-Moutran-Quaife (Seat Leon Cup Racer) a 64 giri (1. Classe Tcr); 33. Ogrocki-Udras-Borness-Freymuth-Harmsen (Porsche 991 Cup) a 67 giri; 34. Ventaja-Blaise-Roman-

Holmgaard (Peugeot 208 Gti) a 67 giri (1. Classe A3); 35. Taheri-Kratz-Beyer-Wickop-Nymark (Bmw E92 M3 Gt4) a 69 giri; 36. Magnoni-Carboni-Gentili-Rangoni-Moore (Ginetta G55 Gt4) a 71 giri; 37. Basseng-Mies-Tilke-De Phillippi (Audi R8 Lms) a 73 giri; 38. Erlebach-Littig-Lestrup-Kovac (Mini Cooper S Jcw) a 79 giri (1. Classe A2); 39. Al Owais-Al Hammadi-Zuhour-Umemoto-Channake (Honda Integra Type R) a 79 giri; 40. Rattenbury-Pattison-Jackson-Anakhasyan (Ginetta G55 Gt4) a 83 giri; 41. Engelbrecht-Kristensen-Sørensen-Bertelsen-Molgaard (Peugeot Rcz) a 83 giri; 42. Baharian-Feller-Piergiovanni-Nicolaidis (Porsche 991 Cup) a 83 giri; 43. De Breucker-Timmers-Moortgat-Vanneste-Derdaele (Bmw M235i Racing Cup) a 83 giri (1. Classe Cup 1); 44. Cammish-Rettenbacher-Konrad-Regalia-Nordstrom (Porsche 991 Cup) a 85 giri; 45. Sally Pedersen-Obel-Marcussen-Jusjong-Vesthve (Renault Clio Cup) a 87 giri; 46. Paisse-Van de Straten-Close-Kevers-Vanlooce (Honda Civic Type R Ep3) a 88 giri; 47. Dumont-Faber-Schmit-Schmit-Chkondali (Bmw M235i Racing Cup) a 88 giri; 48. Geroeme-Rice-Verburg-Vanthoor-Noel (Porsche 991 Cup) a 90 giri; 49. Bethke-Piepmeyer-Burghardt-Bonk-Braams (Bmw M235i Racing Cup) a 91 giri; 50. Kodidek-Paulavets-Miniberger-Kwolek (Ktm X-Bow Gt4) a 92 giri; 51. Gregersen-Zylauv-Christian Rasmussen-Mathiasen-Johnsen (Renault Clio Cup) a 95 giri; 52. Arendt-Richard-Paque (Porsche 991 Cup) a 97 giri; 53. Hack-Wheeler-Astin-Orrcock (Seat Leon Cup Racer) a 103 giri; 54. Spencer-Drinkwater-Gannon-Gannon-Coomber (Seat Leon Supercopa) a 109 giri; 55. Mollison-Hill-Gordon-Colebrooke-Sedgwick (Renault Clio Cup) a 109 giri; 56. Tjia-Shen-Tjia-Shen-Beche (Renault Clio Cup) a 109 giri; 57. Premat-Mitieux-Fretin-Fretin (Porsche 991 Cup) a 112 giri; 58. Tjia-Shen-Tjia-Shen-Chia (Renault Clio Cup) a 113 giri; 59. Partl-Bock-Partl (Bmw M235i Racing Cup) a 118 giri; 60. Liqueurish-Van Glabeke-Herber-Lanting (Bmw E90) a 120 giri; 61. Bessem-Hilders-Grouwels-De Heus (Seat Leon Cup Racer) a 121 giri; 62. Morrison-Dennis-Griffin-Bassill-Boyle (Renault Clio Cup) a 123 giri; 63. Camilleri-Haber-Dontje-Al-Hamad (Marc Focus V8) a 126 giri; 64. Lendoulis-Meijer-Houweling-Castellacci (Bmw E46 Gtr) a 135 giri; 65. Nielsen-

Stanco-Tanner-Dijkhof-Ohmura (Renault Clio Cup) a 135 giri; 66. Sherwood-Stanley-Knight-Yusuf (Lotus Evora Gt4) a 142 giri; 67. Wishart-Budnik-O'Keefe-Vanderpal-Herlar (Bmw 120D) a 145 giri; 68. Vaissiere-Corbel-de Fierlant-Waszczinski (Renault Rs 01) a 150 giri; 69. Vignali-Terrail-Pelle-Pentinnen (Porsche 991 Cup) a 153 giri; 70. Gladysz-Jaros-Kupcik-Dudek-Larsson (Seat Leon Supercopa) a 153 giri; 71. Keong Liam-Lee-Laurence-Farmer-Ang Dingfeng (Porsche 997 Cup S) a 170 giri; 72. Bentley-Clonis-Medeiros-Gilham (Seat Leon Cup Racer) a 176 giri; 73. Radermercker-Kelders-Lopez-Lux (Mercedes Sls Amg Gt3) a 192 giri; 74. Heyrowsky-Aka-Wehrmann-Armando-Lewis Brauner (Porsche 997 Gt3 R) a 197 giri; 75. Euser-Rice-Verburg-Bastien-Thorsen (Lotus Evora Gt4) a 201 giri; 76. Spiridonov-Leone-Provost-Perrin-Nouri (Lamborghini Huracán Lp 620-2) a 205 giri; 77. Iossifidis-Al Azhari-Ferri-De Lorenzi (Porsche 991 Cup) a 213 giri; 78. Winkelhock-Hürtgen-Schmersal-Ehret-Schmidt (Audi R8 Lms) a 227 giri; 79. Matsushima-Takizawa-Zuhour-Overgaard Pedersen-Pereira (Porsche 991 Cup) a 234 giri; 80. Mullan-Khan-Davidson-Stevens (Honda Dc5) a 239 giri; 81. Küpper-Kroll-Bender-Zander-Kroll (Bmw M3 E46 Coupé) a 267 giri.

Giro più veloce: Mies nel 3° giro in 1'58"712 alla media di 163,73 km/h.

RAID DAKAR

Resoconto della gara a pag. 46
Rosario (Arg), 12-16 gennaio 2015

Assoluta: 1. Peterhansel-Cottret (Peugeot 2008 Dkr) in 45.22'10"; 2. Al-Attayah-Baumel (Mini All4 Racing) a 34'58"; 3. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 1.02'47"; 4. Hirvonen-Perin (Mini All4 Racing) a 1.05'18"; 5. Poulter-Howie (Toyota Hilux) a 1.30'43"; 6. Roma-Bravo (Mini All4 Racing) a 1.41'06"; 7. Despres-Castera (Peugeot 2008 Dkr) a 1.49'04"; 8. Vasilyev-Zhiltsov (Toyota Hilux) a 2.01'45"; 9. Loeb-Elena (Peugeot 2008 Dkr) a 3.11'30"; 10. Hunt-Schulz (Mini All4 Racing) a 4.37'18"; 11. Alrajhi-Gottschalk (Toyota Hilux) a 4.37.18"; 12. Terranova-Graue (Mini All4 Racing) a 5.08'54"; 13. Van Loon-Rosegaar (Mini All4 Racing) a 5.22'13"; 14. Prokopt-Momanek (Toyota Hilux) a 5.33'32"; 15. Przygonski-Rudnitski (Mini All4 Racing) a 5.40'00"; 16. Zapletal-Martón (Hummer H3 Evo VII) a 5.40'41"; 17. Corbett-Mohr (Century Cr5) a 7.15'44"; 18. Spataro-Lozada (Renault Duster) a 7.33'43"; 19. Lavieille-Poloto (Renault Duster) a 7.39'18"; 20. Dumas-Borsotto (Peugeot 2008 Dkr) a 8.12'03"; 21. Bulacia-Garcia (Toyota Hilux) a 9.04'24"; 22. Chabot-Pillot (Toyota Hilux) a 9.25'56"; 23. Garafalic-Palmeiro (Mini All4 Racing) a 9.33'18"; 24. Pelichet-Decre (Toyota Overdrive) a 9.45'31"; 25. Cherednikov-Tsyro (Ford F150 Evo)

La Mercedes Sls Amg Gt3 di Al Faisal-Webb-Christodoulou, Morley e Montecalvo giunta 2ª a Dubai



Dovesicorre

RALLY

18-24 gennaio

RALLY MONTECARLO

1ª prova Mondiale Rally Montecarlo

<http://acm.mc/rallye-monte-carlo>

30-31 gennaio

RALLY CREMONA CIRCUIT

Rally in circuito Cremona

www.rallycremonacircuit.it

VELOCITÀ

30-31 gennaio

24 ORE DI DAYTONA

Imsa

Daytona

www.imsa.com

GHIACCIO

30-31 gennaio

SAPPADA

IceSeries

Sappada

www.iceseries.it

a 10.54'31"; 26. Vanagas-Rozwadowski (Toyota Hilux Overdrive) a 10.58'14"; 27. Juknevicus-Slapsys (Toyota Hilux Overdrive) a 14.23'10"; 28. Dabrowski-Czacher (Toyota Hilux) a 15.27'33"; 29. Pons-Torlaschi (Ford Ranger) a 15.35'07"; 30. Coffaro-Meneses (Toyota Hilux) a 15.38'55"; 31. Peter-Moscatt (Toyota Hilux) a 17.16'55"; 32. Gibon-Garcin (Toyota Vaj200) a 17.46'56"; 33. Foj-Santamaria (Toyota Land Cruiser 150) a 18.30'45"; 34. Mas Valdes-Latrach Vinagre (Ford Ranger) a 19.27'43"; 35. Coronel (Suzuki Swift G1) a 20.04'42"; 36. Reitz-Greyling (Nissan Navara) a 20.42'43"; 37. Matthews-Burke (Century Cr5) a 21.40'13"; 38. Seaidan-Delauay (Toyota Vdj200) a 21.50'43"; 39. Bernard-Vigneau (Buggy Bv2) a 22.08'46"; 40. Theuriot-Prot (Nissan Rs 13) a 22.18'12"; 41. Gracia-Vallejo (Mitsubishi Montero) a 23.34'25"; 42. Piazzoli-Araya Diaz (Foton Sauvana) a 23.37'01"; 43. Lopez-Lafuente (Mini All4 Racing) a 24.31'45"; 44. Gutierrez Fleig-Rubi Montserrat (Toyota Hilux) a 24.45'22"; 45. Cinotto-Dominella (Polaris RZR 1000 Xp) a 24.53'20"; 46. Ourednicek-Vaculik (Hummer H3) a 25.19'26"; 47. Sireyjol-Beguín (Toyota Land Cruiser) a 25.43'52"; 48. Miura-Lichtleuchter (Toyota Vdj200) a 25.48'10"; 49. Silva-Glavic (Mercedes Proto Colcar) a 25.51'39"; 50. Willems-Van Pelt (Toyota Hilux) a 27.20'57"; 51. Chicharro-Legarreta (Foton Terracota) a 28.12'34"; 52. Malysz-Panseri (Mini All4 Racing) a 28.46'03"; 53. Vallejo-Baronio (Volksswagen Amarok) a 31.07'44"; 54. Mercejirren (Toyota Hilux) a 31.42'20"; 55. Ruijin-Ka Chun (Polaris RZR) a 32.58'59"; 56. Raud-Baltes-Mougeot (Toyota Hdi 100 Land Cruiser) a 41.28'58"; 57. Torres-Roldan (Polaris RZR 1000) a 42.00'54"; 58. Franciosi-Gugelmin (Mitsubishi Asx Racing) a 42.06'07"; 59. Blangino-Gagliardi (Toyota Land Cruiser) a 45.52'28"; 60. Reina-Pelayo (Toyota Srv) a 49.18'41"; 61. Salazar Velasquez-Salazar Sierra (Toyota Hilux) a 51.31'44"; 62. Amos-Tornabell Cordoba (Polaris RZR 1000 Xp) a 54.11'15"; 63. Piana-Griener (Toyota Prado 120) a 54.16'10"; 64. Rodi-Thompson (Rallyraid Uk Desert Warrior) a 58.14'53"; 65. Zhitao-Zhao (Toyota) a 71.29'52"; 66. Amor-Di Palma (Toyota Hilux) a 88.26'23".

TAPPA PER TAPPA
8. Tappa (Salta-Belen 766 km): 1. Al-Attayah-Baumel (Mini) in 4.12'23"; 2. Sainz-Cruz (Peugeot) a 12'00"; 3. Peterhansel-Cottret (Peugeot) a 31'00"; 4. Despres-Castera (Peugeot) a 4'40"; 5. Hirvonen-Perin (Mini) a 6'42";

6. Roma-Bravo (Mini) a 10'11"; 7. Terranova-Graue (Mini) a 11'37"; 8. Poulter-Howie (Toyota) a 12'06"; 9. Alrajhi-Gottschalk (Toyota) a 14'21"; 10. Van Loon-Rosegaar (Mini) a 15'16".
9. Tappa (Belen-Belen 396 km): 1. Sainz-Cruz (Peugeot) in 2.35'31"; 2. Van Loon-Rosegaar (Mini) a 10'; 3. Hirvonen-Perin (Mini) a 17'; 4. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota) a 38'00"; 5. Al-Attayah-Baumel (Mini) a 2'04; 6. Despres-Castera (Peugeot) 6'46"; 7. Peterhansel-Cottret (Peugeot) a 9'12"; 8. Alrajhi-Gottschalk (Toyota) a 9'38"; 9. Terranova-Graue (Mini) a 10'53"; 10. Corbett-Mohr (Century) a 15'31".

10. Tappa (Belen-La Roja 763 km): 1. Peterhansel-Cottret (Peugeot) in 3.58'32"; 2. Despres-Castera (Peugeot) a 5'40"; 3. Vasilyev-Zhiltsov (Toyota) a 12'56"; 4. Roma-Bravo (Mini) a 14'33"; 5. Loeb-Elena (Peugeot) a 17'40"; 6. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota) a 26'16"; 7. Zapletal-Maraton (Hummer) a 27'46"; 8. Hunt-Schulz (Mini) a 34'25"; 9. Spataro-Lozada (Renault) a 34'30"; 10. Poulter-Howie (Toyota) a 37'36".
11. Tappa (La Roja-San Juan 712 km): 1. Al-Attayah-Baumel (Mini) in 4.49'16"; 2. Loeb-Elena (Peugeot) a 5'52"; 3. Hirvonen-Perin (Mini) a 7'01"; 4. Peterhansel-Cottret (Peugeot) a 8'05"; 5. Alrajhi-Gottschalk (Toyota) a 11'57"; 6. Roma-Bravo (Mini) a 12'14"; 7. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota) a 12'58"; 8. Despres-Castera (Peugeot) a 14'51"; 9. Poulter-Howie (Toyota) a 20'43"; 10. Vasilyev-Zhiltsov (Toyota) a 21'29".
12. Tappa (San Juan-Villa Carlos Paz 931 km): 1. Hirvonen-Perin (Mini) in 5.34'17"; 2. Al-Attayah-Baumel (Mini) a 9'00"; 3. Poulter-Howie (Toyota) a 45'00"; 4. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota) a 57'00"; 5. Roma-Bravo (Mini) a 3'09"; 6. Vasilyev-Zhiltsov (Toyota) a 4'23"; 7. Terranova-Graue (Mini) a 6'00"; 8. Loeb-Elena (Peugeot) a 8'33"; 9. Despres-Castera (Peugeot) a 9'17"; 10. Peterhansel-Cottret (Peugeot) a 11'05".
13. Tappa (Villa Carlos Paz-Rosario 699 km): 1. Loeb-Elena (Peugeot) in 1.46'51"; 2. Hirvonen-Perin (Mini) a 1'13"; 3. Al-Attayah-Baumel (Mini) a 1'36"; 4. Despres-Castera (Peugeot) a 1'36"; 5. Poulter-Howie (Toyota) a 2'04"; 6. Roma-Bravo (Mini) a 2'05"; 7. Terranova-Graue (Mini) a 2'39"; 8. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota) a 3'08"; 9. Vasilyev-Zhiltsov (Toyota) a 4'33"; 10. Van Loon-Rosegaar (Mini) a 5'19".

ACCESSORI



BATTERIE AL LITIO di nuova concezione, supersicure e leggere per la migliore resa sulla tua vettura da corsa. Le trovi sullo store www.gieffe-racing.com



IL MEGLIO dell'abbigliamento pilota. Tute, guanti, scarpe, underwear e caschi delle migliori marche su www.giefferacing.com. Più di 10.000 articoli online.



SULLO STORE ONLINE www.giefferacing.com trovi le componenti per la tua vettura da corsa ai migliori prezzi. Iscriviti alla newsletter per non perdere le migliori occasioni.

NOLEGGIO



FERRARA MOTORS - esperienza e professionalità. Preparazione, gestione e noleggio auto da competizione, programmi o singole gare. Info telefono 0941655015 - info@ferraramotors.it www.ferraramotors.it



PROCAR MOTORSPORT - Professionalità e competenza sono a disposizione dei piloti che vogliono mettersi alla prova con: Citroen Ds3R5 e Ds3R3 a breve anche nella formulazione Max. Per info: commerciale@procar-motorsport.it tel. 0573-528230,

RIVISTE

RICERCA 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

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... per entrare nel mondo dei motori dalla porta della passione. Questo è lo slogan della Selezione Nazionale Piloti, una realtà fatta di passione, appunto, competenza, professionalità, che da ben 14 anni, calca le piste, con vari obiettivi, tutti raggiunti sino ad oggi. Uno di questi è, senza dubbio, quello di permettere a tutti di poter scendere in pista, e diventare dei veri piloti, capaci di pilotare qualunque mezzo, proprio come i piloti della Sn1, i "top driver" di casa Selezione. Le attività sono molteplici, tra queste segnaliamo: corsi di avviamento in kart e auto, corsi di guida sicura o sportiva, corsi di agonistica e preparazione alle gare, corsi di telaistica. E per i più bravi, c'è appunto la Sn1, che fa dei suoi piloti, dei "campioni completi". - Lo staff della Snp, fa i complimenti al suo pilotino, Gabriele Garozzo, per l'ottimo debutto in ambito internazionale: 3° assoluto, nella classe 60 Baby, al Trofeo Internazionale Ayrton Senna, a Sarno. Una prestazione davvero notevole, che ne conferma, ancora una volta, le ottime doti di guida. Per info: selezione nazionale@alice.it.

G. Garozzo



dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruote classiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro. Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2015 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 BPPITRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

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**.

Maria Teresa De Filippis non fu solo la prima donna a correre in F.1, no, sarebbe riduttivo. Lei si dimostrò un ottimo pilota



L'IMPORTANZA DELLA FIGURA DI MARIA TERESA DE FILIPPIS

Il pionerismo di "Pilotino"

A proposito di Maria Teresa De Filippis, definirla una "pioniera" potrebbe sembrare improprio, come pure definirla "la prima donna a guidare nei Gp", visto che nelle gare disputate prima della seconda guerra mondiale sono apparse un discreto numero di donne pilota. Addirittura nel lontano

1929 Jannine Jennky vinse la Coppa di Borgogna a Digione e altre, come Elisabeth Junek, Antonietta d'Avanzo o Anne-Cecile Rose-Itier, hanno ottenuto risultati più che discreti. Se si parla di "pioniere" poi il titolo spetta sicuramente a Camille du Gast, che corse addirittura nelle pionieristiche gare

dei primi del Novecento e ebbe la possibilità di aggiudicarsi un ottimo piazzamento nella Parigi-Madrid del 1903 (tragicamente passata alla storia come "corsa della morte" per il numero di incidenti che coinvolsero piloti e spettatori) se non si fosse fermata, quanto era all'ottavo posto assoluto, per soccorrere un altro pilota gravemente ferito. Da notare che la nobildonna francese ebbe ben maggiori problemi che la de Filippis, in quanto contro di lei non si schierò solo qualche parruccone pieno di pregiudizi, ma il governo francese che vietò alle donne le gare automobilistiche in quanto riteneva che l'eventuale morte in corsa di una donna avrebbe causato gravi danni di immagine all'allora nascente industria motoristica. A questa assurda imposizione la Du Gast rispose dedicandosi alla motonautica...

Paolo Ghezzi

Ci avete fatto caso che molte delle donne precorritrici in diversi campi sono state Italiane? Da Gaetana Agnesi a Maria Montessori nelle scienze, nel motorsport oltre a Lella Lombardi abbiamo avuto l'onore di avere la De Filippis che ora ci ha lasciato.

Amentefredda

Circa la scomparsa di Maria Teresa De Filippis, vorrei ricordare con voi i suoi apprezzati articoli su Autosprint, a cavallo degli Anni '70; la prova in più che Maria Teresa era un grande personaggio.

Lettera firmata

Pioniera non è il primo che fa una cosa, ma colui o colei che con il suo impegno e il suo esempio nobilita una scelta inconsueta e innovativa, spianando la strada a chi viene dopo.

La grande Maria Teresa De Filippis nella sua breve e intensa carriera le difficoltà della pioniera le incontrò tutte. Una? Per esempio, la sua iscrizione fu rifiutata al Gp di Francia 1958 a Reims (quello della morte di Musso), perché nella 12 Ore del 1956 aveva subito un incidente mortale Annie Bousquet e il direttore di gara non voleva mai più donne al via. Con la sua tenace e coraggiosa testimonianza in F.1 Maria Teresa ha poi ottenuto la sua più bella vittoria: quella di spazzare via per sempre le barriere del pregiudizio.

LA TESTIMONIANZA DI UN LETTORE A NOI FEDELE DA 51 ANNI

Passione eterna

Ho 68 anni, sono un appassionato del motorsport sin da bambino e all'età di 17 anni, con notevoli sacrifici, ho acquistato il mio primo kart, un Tecno Bm. Convincendo mio padre all'autorizzazione notarile (si era maggiorenne a 21 anni), iniziai a gareggiare con buoni risultati, disputando anche una prova del campionato del mondo a Roma alla Pista d'Oro, dove ebbi l'onore di gareggiare con Ronnie Peterson. Dopo un periodo di pausa, acquistai un'Osella SuperFord 2000, ex De Cesaris, poi una Ralt Rt:3 F.3 con la quale partecipai a gare club, fino all'acquisto di una Dallara 388. Nel complesso sono soddisfatto dei risultati ottenuti.

Invecchiando ho pensato bene di racchiudere i miei ricordi in un piccolo museo allestito nel garage sotto casa, dove si trovano, oltre alle mie vetture usate in gara, le riviste di Autolibraria, Rombo e Autosprint dal 1965 ad oggi.

E ancora adesso aspetto con ansia, ogni martedì l'arrivo in edicola della vostra rivista. Tra l'altro i miei figli li ho chiamati Ronnie e Emerson... Dopo aver letto l'antologia del vostro direttore Alberto Sabbatini sul numero da collezione, non ho avuto più dubbi sullo scrivervi, per complimentarmi.

Rovi Ercolini
Monsummano Terme, Pistoia

**AUTO
SPRINT**

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 Angrisan mkt@autosprint.it

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**

Alberto Crippa, Mario Chiarappa

Fotografie: **Sutton-Images.com,**

Massimo Bettiol,

Getty Images, Oliver

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Tecnica: **Craig Scarborough**

Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **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

Volitini, Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlini**

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** **MOTO**

AM **Gs** **SPORT STYLE**

ESISTE UNA SOLA

auto

CAPACE DI FARTELE VIVERE TUTTE.

› VESTE GRAFICA RIVOLUZIONATA, MODERNA E IMPATTANTE

› LETTURA PIÙ SEMPLICE E FUNZIONALE

› NUOVE RUBRICHE DEDICATE AL LIFESTYLE E TANTE AUTOREVOLI PROVE SU STRADA



LE NOVITÀ 2016 TUTTE LE AUTOMOBILI CHE GUIDEREMO DURANTE L'ANNO
ANTEPRIMA A BORDO DELL'INNOVATIVA MERCEDES CLASSE E
HI TECH L'AUTO A RISCHIO HACKER: ECCO COME DIFENDERSI
PROVE LAMBO AVENTADOR SV - BMW X1 - PEUGEOT 208 - SSANGYONG TIVOLI
PRIMI TEST RENAULT MÉGANE - LEXUS RX 450H - PORSCHE MACAN GTS

IL NUOVO NUMERO È IN EDICOLA



Team Peugeot Total (@peugeot sport)



X-raid (© RallyZone - Bauer/Barni)

SPARCO PROTAGONIST AND WINNER OF THE 2016 DAKAR RALLY THANKS ALL ITS TEAMS



Petronas De Rooy Iveco Team (© RallyZone - Bauer/Barni)



Bonver Team (Albert Lovera)



Veka Man Rally Team
(© RallyZone - Bauer/Barni)



Xtreme Plus (© RallyZone - Bauer/Barni)



Team Kamaz Master (© ddpi)

sparco®

OFFICIAL SUPPLIER OF YOUR PASSION

sparco.it

