

AUT. 650/6 - DE 600/6 - F. 550/6  
PIE. 001/350/6 - 600/6  
CHGT. 7/70/CF - CR. 60/0/CF

# AUTO SPRI NT

n. 29

Anno LV - Settimanale 19-25 luglio 2016

3 Euro (tab. 100%)



Posta Italiana SpA - n. A.P. - D.L. 35/2003 (conv. in L. 46/2004) art. 1, c. 1, D.C.B. Bologna

VENTURINI

# EFFETTO VERSTAPPEN

**A Brisighella Max riceve il Trofeo Bandini e avverte: «Prevedo un finale di stagione davvero divertente. Le Rosse? Bello stargli davanti!»**



**INTERVISTA AD ALONSO**  
«Credo nella riscossa McLaren per il 2017. Le Mans e Indy 500 sono valide opzioni per il futuro»



**FERRARI VERSO L'UNGHERIA**  
Maranello a caccia di alternative. Brawn è il primo della lista ma non c'è solo lui...

GETTY IMAGES

COLOMBO



RALLY ITALIA TALENT 4ª EDIZIONE 2017

# APERTE LE PRE-ISCRIZIONI SU [www.rallyitaliatalent.it](http://www.rallyitaliatalent.it)



Matteo Fusi e Nicolò Salgaro  
al Rally d'Italia Sardegna 2016,  
valido per il mondiale, gara premio  
3ª edizione con Abarth 500 R3T ufficiale  
(vincitori categoria RC3)

**QUANDO IL SOGNO DIVENTA REALTÀ... ANCHE SE NON HAI MAI CORSO!**

**PARTECIPA ALLE SELEZIONI REGIONALI DELLA 4ª EDIZIONE  
DI RALLY ITALIA TALENT L'ESCLUSIVO FORMAT**

**PER REALIZZARE IL TUO SOGNO DI CORRERE COME PILOTA O NAVIGATORE UFFICIALE**



Le vetture messe a disposizione da Abarth per gli iscritti alle Selezioni, alla Semifinale e alla Finale saranno le **Abarth 595 Competizione**.

**Gli esaminatori:** Basso, Battaglin, Bettega, Chiarcossi, Dallavilla, D'Amore, Fappani, Granai, Longhi, Pirolo, Scandola, Scattolin, Sossella, Travaglia.

**Selezioni regionali a partire da gennaio 2017:** Pergusa, Vallelunga, Mores, Milano, Adria, Cuneo, Siena, Chieti, Lecce.

**Categorie e premi:** Assoluta (Rally d'Italia Sardegna) - Under 18 (Supercorso Aci Sport) - Under 23 (Gara del CIR) - Under 35 (Gara del CIR) - Over 35 (Gara del CIR) - Femminile (Gara del CIR).

Media Partner



Partner  
automobilistico



Regolamento in home page sul sito [www.rallyitaliatalent.it](http://www.rallyitaliatalent.it) - info: [renzo.magnani@rallyitaliatalent.it](mailto:renzo.magnani@rallyitaliatalent.it)

# Verstappen un crack a Brisighella

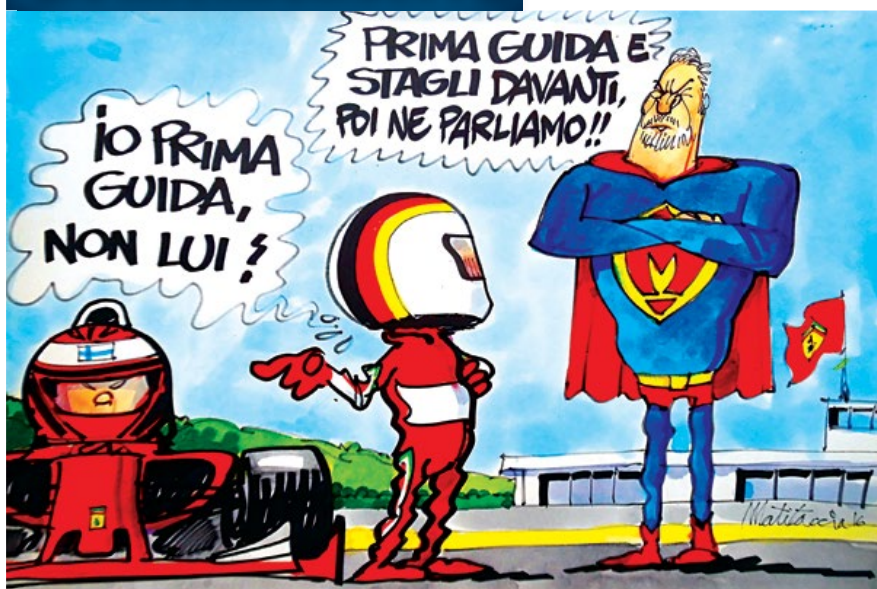
**R**ullano i tamburi e squillano le trombe a Brisighella in una domenica calda e appiccicosa di passione. C'è il Premio intitolato alla memoria di Lorenzo Bandini, a 49 anni dalla sua scomparsa nel Gp di Monaco e il pomeriggio in questo angolo di Romagna prevede la consegna del premio a Max Verstappen, il vero crack di questo mondiale di F1. L'olandese volto rubizzo per sole e timidezza con i suoi 18 anni si guarda attorno quasi stupito da tanto affetto. L'affetto è quello di un popolo di appassionati che non sale in macchina e va nella vicina Riviera ma che ingolfa le vie di una cittadina che da sempre dimostra tutto il suo amore per lo sport dei motori. Sono tutti qui per celebrare il giovane che ha cambiato la storia della Formula Uno a metà maggio scorso quando ha vinto il suo primo Gp al debutto sulla Red Bull a 18 anni, 7 mesi e 15 giorni. La passione per questa promessa della Formula Uno si rincorre anche negli angoli più nascosti del paese, vera perla medioevale, sale sulla Rocca, fa da filo conduttore di una giornata che si dipana veloce, come il suo protagonista. È uno che spinge forte sul cuore degli appassionati, il ba-



VENTURINI

by tulipano, uno che ha sacrificato anche l'infanzia dietro alle corse. Piace il suo modo di correre e pure quel suo ragionare da grande anche se all'anagrafe è poco più che maggiorenne. La sua presenza a Brisighella è un bel regalo per i tanti appassionati che hanno fatto a gara per stargli vicino, per vedere com'è fatto in carne e ossa un pilota che alla tivù regala show e prestazioni sempre al di sopra di ogni sospetto. La grande festa del Premio Bandini l'abbiamo vissuta in diretta e su questo numero ve la raccontiamo. Nel frattempo il Mondiale di F1 nel prossimo week end sbarca in Ungheria. La vigilia è stata agitata da una serie di voci intorno alla Ferrari. Voci che circolano da tempo e Autosprint ne aveva dato conto proprio alla vigilia del Gp di Spagna, sì proprio quello vinto da Verstappen. Non è tanto una questione di nomi: la sensazione è che ad agosto avremo un quadro ancora più chiaro. Ora sotto con Budapest, un Gp che chiarirà così diverse dinamiche. **Ps** anche Autosprint è stato premiato al Trofeo Bandini: abbiamo ricevuto la medaglia d'oro del comune di Brisighella. Ed è stato un vero onore. Grazie.

## domenicaserre



### FORMULA UNO

- 10** VERSO GP UNGHERIA EFFETTO VERSTAPPEN
- 14** VERSO GP UNGHERIA I TEST DI SILVERSTONE
- 16** VERSO GP UNGHERIA LE IDI DI AGOSTO
- 18** VERSO GP UNGHERIA FINESTRA SUL 2017
- 22** VERSO GP UNGHERIA ALONSO MATADOR
- 28** VERSO GP UNGHERIA BAGNATO PROIBITO

### VELOCITÀ

- 38** INCHIESTA SODOMA E ZAVORRA
- 58** INDYCAR TORONTO
- 60** DTM ZANDVOORT
- 62** FIA F3 ZANDVOORT
- 64** F4 ITALIA MUGELLO
- 66** GT ITALIA MUGELLO
- 69** CARRERA CUP MUGELLO
- 70** TURISMO TRICOLORE MUGELLO
- 72** SEAT LEON CUP MUGELLO
- 74** SEAT IBIZA CUP MUGELLO
- 76** ELMS SPIELBERG
- 77** CEM SLOVACCHIA

### RALLY

- 42** INCHIESTA RALLY D'ITALIA
- 50** IRC CASENTINO
- 53** EUROPEO ESTONIA
- 54** ASA MONZA AMARCORD

### RUBRICHE

- 4** SCATTOFISSO
- 6** IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 32** CUORE DA CORSA
- 48** INTERVISTA RITROVATA
- 78** LE CLASSIFICHE
- 82** POSTASPRINT

SCATTO FISSO



# Jules, il tempo non cancella

Proprio mentre questa copia di Autosprint viene ultimata in redazione, pronta a partire in vista delle edicole, ricorre il primo anniversario della scomparsa di Jules Bianchi, avvenuta il 17 luglio 2015 a seguito del terribile incidente nel corso del Gp di Giappone a Suzuka, il 5 ottobre 2014. E non è una semplice ricorrenza, ma molto di più. È la conferma della tristezza che resta immutata per come una bella carriera, e soprattutto una luminosissima vita, sono state spezzate in un episodio terribile e controverso, destinato a diventare terreno di ricognizione e lotta all'interno di una causa legale promossa dalla famiglia del povero Jules, alla ricerca di responsabilità, in quella maledetta domenica di Suzuka. Ecco, non è di questo che vogliamo parlare, qui. Andrà come andrà, è un semplice procedimento legale. A noi interessa ricordare Jules Bianchi con un'immagine suggestiva e intensa in bianco e nero, che restituisce il colore del lutto frammisto a quello della purezza, a ricordare che il dolore per la sua scomparsa resta grande, così come è incontaminata la purezza della sua imensa passione. In una parola, Jules, sei indimenticabile.

# Romanzo

# Kim

**IL RINNOVO DEL CONTRATTO DI RAIKKONEN HA FATTO DISCUTERE. SI È DETTO CHE NON C'ERA UNA VERA ALTERNATIVA. UN GIOVANE DA LANCIARE? MEGLIO DI NO, PER NON BRUCIARLO. MA CHE STORIA È QUESTA?**

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

## Bruciato

Il rinnovo del contratto di Raikkonen ha sollevato un coro di voci identiche. "Non esisteva una alternativa" il commento più gettonato, seguito da ragionamenti molto simili tra loro a proposito dell'ipotesi di ingaggiare un giovane. "C'è il rischio di bruciarlo", è stato detto e scritto ovunque. Bruciare che? "Se uno ha le palle, le ha è basta", si è lasciato sfuggire un vecchio ferrarista. Come dire: meglio comunque un tentativo a rischio. Soprattutto se il rischio permette di verificare la vera stoffa di un ragazzo ambizioso.

## Jules

La questione rinnovo Raikkonen ci ha fatto venire in mente, più e più volte, con infinita malinconia, Jules Bianchi. Lui sì, avrebbe rappresentato una bellissima alternativa. Lui, sì, avrebbe meritato un riconoscimento per il quale aveva tanto lottato. Anche per questo, possiamo ricordarlo. Con un rammarico doppio, triplo... Infinito.

## Max&Gino

Chi non si brucia affatto è Verstappen. Lui brucia gli altri, uno dopo l'altro. Gli piace così: prendere di mira i personaggi più in vista della comitiva per rifilarli una strapazzata. Rosberg, Ricciardo e...? Hamilton, ecco. A Max manca un contatto ravvicinato con Ginetto. Forse per questo, proprio lui, Hamilton, si è dato una mossa. Tirando come un forsennato per mantenersi a distanza dal vero dominatore di questo Mondiale.



# inale



Fanno festa sul podio di Silverstone Rosberg, Hamilton e Verstappen, vero crack nel mondiale 2016. Sopra, Raikkonen fresco di rinnovo alla Ferrari guarda avanti

## Affezionato

Dicono che il presidente del Gruppo Fca e di Ferrari, Sergio Marchionne, sia sempre più spesso a Maranello, smentendo clamorosamente coloro che dubitavano del tempo che sarebbe riuscito a dedicare al Cavallino. C'è per gli impegni che lo riguardano da vicino, c'è per gli appuntamenti con gli sponsor, c'è per ricevere ospiti variegati. E rinforza l'opinione di chi crede che tra due anni lascerà, come lui stesso ha annunciato, la Fca ma non la Ferrari...

## Top sex

Se la classifica del Mondiale tenesse conto delle conquiste femminili, la coppia Alonso-Button si troverebbe al comando con largo margine. I due ragazzi McLaren sono infatti impegnati a tenere alta una tradizione da Grand Prix molto rilevante. Hanno metodi e strategie diverse ma tagliano una quantità di traguardi prestigiosi. Esiste anche una lista segretissima contenente i nomi delle girls in questione che i due hanno promesso di consegnare al Flobert per una chiusura pirotecnica della stagione. Da non credere (infatti, non lo crediamo).

## Spaccare

Ma allora, Ginetto ha spaccato tutto dopo l'errore in prova a Baku oppure no? La domanda circola ancora adesso dopo la rivelazione di Lauda, prontamente smentita dalla Mercedes (un batti e ribatti ridicolo, a pensarci). Siamo qui ad immaginare Hamilton che devasta la sua cameretta nel motorhome mentre leggiamo una notizia che potrebbe risolvere la questione in via definitiva: in Giappone esiste un hotel ideato apposta per nevrastenici e furibondi. Mobili e suppellettili in cartone, perfetti per essere distrutti dal cliente nervosetto. Se Gino (o altri...) fosse interessato, siamo disposti a fornire l'indirizzo.

## Scrittore

Ha atteso un po' di tempo per raccontare le proprie verità, ma nel frattempo per Patrick Tambay sono successe tante cose, fra incursioni nell'amministrazione di una località della Costa Azzurra, il figlio pilota e tanto altro ancora. Cose non tutte felici o facili. Ma adesso, con la collaborazione di Massimo Burbi, ecco un bellissimo volume, in inglese, che racconta i suoi anni in Ferrari. Tambay è sempre stato una persona intelligente, sensibile, acuta e la sua opera lo dimostra. Ci sono fatti, ma anche sentimenti. Speriamo che quanto prima "27 Patrick Tambay, the Ferrari Years" (è il titolo dell'elegante volume con la prefazione di Alain Prost), possa trovare una traduzione in italiano.

## Caschi

Ma chi crea le grafiche e poi dipinge i caschi di questi piloti? La domanda ci perseguita nelle oziose serate estive. I caschi? Orrendi, tutti pasticciati, simili tra loro. Possibile che nessun pilota se ne accorga? Noi, in compenso, rimpiangiamo i fregi magnifici di Graham e Damon Hill, di Wilson Fittipaldi, di Gilles e Jacques Villeneuve, del primo Schumi, del primo Alonso, di Jacky Ickx, di James Hunt, di Jean Alesi... tanto per citare a caso. Un pizzico di originale eleganza? Siamo qui in trepida attesa.

## Senna&Jorge

Jorge Lorenzo è un accanito collezionista di memorabilia. Va a caccia, soprattutto, di cimeli appartenuti ad Ayrton Senna. Da sistemare, tutti, nel suo museo di Andorra. La sua competenza in fatto di storia motoristica è sorprendente. Passione e voglia di capire il significato più profondo dello sport che ama. Bravo.

## Petizione

Non ne possiamo più di griglie di partenza ribaltate da penalizzazioni ai piloti. Ci sta quando si tratta di scorrettezze evidenti, ma non quando si parla di guasti meccanici tipo cambio, motore, turbo e altro. Perché devono pagare i piloti per colpe che non sono loro ma del team? Perché non sono le squadre a pagare con i punti del Mondiale Costruttori? Sarebbe più equo. E più spettacolare per chi guarda le corse. Apriamo una petizione subito! ●



GETTY IMAGES



Fly Emirates



GETTY IMAGES



Sopra il novello scrittore Patrick Tambay con Piero Ferrari in occasione della presentazione del suo libro autobiografico scritto assieme a Massimo Burbi. Sotto la coppia più sexy della F1: Alonso-Button. A lato il via in regime di safety-car

SUTTON-IMAGES.COM



# Effetto Versta

**BRISIGHELLA, CITTÀ ANTICA, PREMIA  
MAX, IL NOME NUOVO DELLA F1,  
CREANDO UN'ARMONIA ORIGINALE  
CHE SALDA LA PURA PASSIONE COL  
TALENTO DI CHI GUARDA AL FUTURO**



# Appen

di **Andrea Cordovani**

foto **Venturini**

**B**RISIGHELLA - Diventa rosso se qualcuno lo guarda ed è fantastico quando con aria assorta dice: «Mi dispiace del momento che sta attraversando la Ferrari. Oh, intendiamoci: per noi della Red Bull è meglio così ma non dimentichiamoci che loro sono forti e possono migliorare». Divora una pizzetta, Max Verstappen il 18enne più veloce del mondo, il baby crack della Formula Uno. E riflette: «Non penso ancora di essere un pericolo per gli altri piloti, ho ancora tanta strada da fare: l'unica cosa certa è che posso dire è che sono un ragazzo fortunato». Premio Bandini, 23esima edizione, Brisighella, Romagna. L'olandese volante, capace di far riscrivere la storia della Formula Uno riceve il premio intitolato alla memoria di Lorenzo Bandini, l'orgoglio della vicina frazione di San Cassiano, che perse la vita al Gp di Monaco 1967 finendo in mare mentre era a bordo di una Ferrari. Sulle strade lastricate di questa perla medioevale incastonata al-

**MI SPIACE PER IL MOMENTO CHE STA PASSANDO LA ROSSA. QUANTO A ME HO MOLTA STRADA DA FARE...**

**MAX VERSTAPPEN**

”

le spalle di Faenza cammina spinto dalla folla, un ragazzino appena maggiorenne, una vera esplosione per il futuro. Il contrasto è evidente ma non stona. Il paese è piccolo e la gente mormora. Parla e si dà di gomito al passaggio del bimbo prodigio un po' intimidito da tanta passione. Il sole infiamma il cielo sopra Brisighella, 35° gradi centigradi, una sudatissima

folla che ingolfa le viuzze di questo piccolo centro dove batte forte il cuore per le corse.

«Facciamo parte della Motor Valley, il nostro paese è davvero terra di motori», racconta il sindaco Davide Missiroli, fusciasca tricolore e la voce che s'emoziona davanti al ragazzino terribile che ha rivoltato il Circus con le sue prestazioni. «Nel prossimo weekend corriamo il Gp d'Ungheria - racconta Max - E penso che ci sia davvero la possibilità di fare bene: quella pista mi piace molto. Insomma lotteremo fino in fondo. Dovremo vedere come si comporta la nostra vettura sulla pista di Budapest».



## EFFETTO VERSTAPPEN

Regala sorrisi e strette di mano Verstappen, uno storico Gp vinto in carriera (a metà maggio in Spagna) e due secondi posti da quando è salito in gropa alla Red Bull. Racconta: «Nella vita di tutti i giorni sono un ragazzo molto tranquillo, sto a casa vivo come un normale 18enne. La priorità per me sono state sempre le corse. In casa mia tutti hanno corso: mio papà, mia mamma. Io volevo essere sempre e soltanto un pilota». Nella sua infanzia il gioco più bello del mondo è stato il kart sul quale è cresciuto sempre seguito da papà Jos che con lui ha usato il bastone e la carota per rincorrere un sogno che ben presto hanno condiviso entrambi. Ha debuttato in Formula ancora minorenni con la Toro Rosso, il team di Faenza a una manciata di chilometri da questa piazza in delirio per il baby-fenomeno. «Ho bellissimi ricordi della Toro Rosso, non la potrò mai dimenticare visto che è la squadra con la quale ho debuttato nel Mondiale di F.1, un team che è una vera famiglia con grandi valori umani - argomenta - È stata una grande avventura. A maggio quando sono passato alla Red Bull ho trovato una monoposto completamente differente e non è stato per niente facile adattarsi. Poi è arrivata la vittoria ed è stato un momento fantastico. Resterò per sempre il più giovane pilota ad aver vinto un Gp di Formula Uno. Da quel giorno tutto si è fatto frenetico sono sempre in giro. Ho accettato volentieri l'invito di Brisighella. Conosco la storia di Bandini, so che guidava una Ferrari, ovviamente mi sono informato molto bene su quale è stata la sua carriera da pilota: sono contento che il mio nome sia avvicinato al suo».

HO BELLISSIMI  
RICORDI CON TORO  
ROSSO, UNA  
SQUADRA CHE NON  
POTRÒ MAI  
DIMENTICARE

MAX VERSTAPPEN



Già la Ferrari. «È qualcosa di leggendario e contro loro lottiamo per i posti sul podio: prevedo che ci sarà un finale molto divertente, spero di stargli speso davanti». Un vero crack Verstappen che arrossisce ancora davanti ai complimenti. «Sì a volte mi sembra un po' strano quando la gente mi ferma per un selfie o un autografo. Però è anche quello che ho sempre sognato di fare. Sarò per sempre grato a tutti quelli che mi hanno dato una mano. Ma il mio obiettivo non è la popolarità. Io voglio arrivare in alto, molto in alto. Non è facile ma ho davanti tutto il tempo necessario per diventare il numero uno».

### Minardi, un bravo a papà Jos

Vero e proprio idolo di casa, al Premio Bandini Gian Carlo Minardi guarda Max e sottolinea: «Ogni decennio Dio mette in pista campioni come Verstappen. Max è stato programmato da papà Jos, che ha fatto un gran lavoro: si sotto questo punto di vista è stato davvero un abile manager Verstappen senior. Il signore ha dotato Max di grandissime doti naturali e non dimentichiamo che ha anche un grosso margine di miglioramento. Ma la cosa bella di questa storia è che c'è ancora qualcuno che investe sui



giovani. Helmut Marko è stato davvero un grande in questo caso. Ora alla Red Bull c'è una sana competizione tra i piloti. Non scordiamo che per vincere Gp e i titoli servono due grandi piloti, come ad esempio la Mercedes che secondo me ha la coppia migliore in assoluto. Ora sono proprio curioso di vedere che cosa riuscirà a fare Max, ma per favore non facciamo paragoni, ogni epoca ha la sua storia e i suoi personaggi».



### MAX HA MERITATO IL PREMIO BANDINI

Giorno di gloria per Max Verstappen a Brisighella, comune che gli ha conferito il prestigioso premio intitolato alla memoria di Lorenzo Bandini, a sinistra. A destra e sopra, l'alfiere della Red Bull in tre diversi momenti in compagnia del sindaco della città, Davide Missiroli. In basso, le Toro Rosso che erano esposte, a creare un ideale trat d'union tra l'inizio della carriera in F.1 del giovanissimo Max e lo sviluppo che l'ha visto quest'anno passare alla Red Bull, aggiudicandosi subito il Gp di Spagna





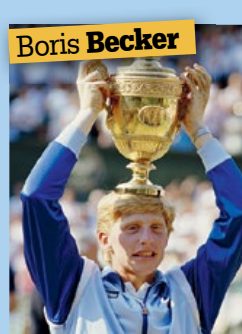
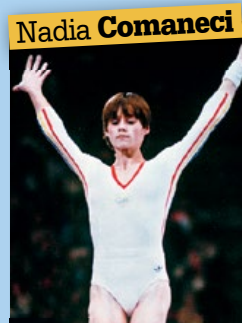
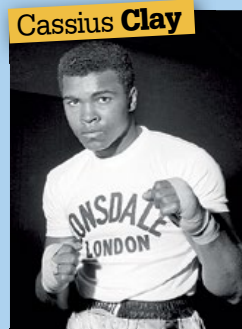
# Quei **precoci** che non deludono

**MAX VERSTAPPEN SEMBRA APPARTENERE ALLA SCHIERA NOBILE DEI BABY FENOMENI ISSATISI AL TOP DA SUBITO E PER SEMPRE**

**C**ampioni precoci. Talenti dal dna vincente sin da giovanissimi. Sportivi in erba sulla cresta dell'onda, veri crack nelle loro discipline. Ne è piena la storia dello sport e sono tutti nomi che a ben guardare hanno lasciato un segno indelebile. Da Pelé a Cassius Clay, da Nadia Comaneci a Boris Becker, da Federica Pellegrini a Valentino Rossi. Non ci sono comprimari in questa lista di sportivi che hanno vinto subito fin da ragazzi. Una lista che dal maggio scorso ricomprende anche Max Verstappen e che dà l'esatta misura dell'impresa compiuta dal l'olandese volante a Barcellona il 15 maggio scorso al Gp di Spagna. Non è un concetto strettamente connesso quello tra talento e vittoria ma di sicuro chiarisce sin da subito la determinazione e la fame di certi personaggi capaci di recitare un ruolo da grandi in un mondo che solo anagraficamente le considera piccoli. Ed è qui il bello di certe imprese che cambiano la storia delle cose e aprono nuovi scenari. Dopo niente è stato più come prima. Gli esempi? Nadia Comaneci, la più grande ginnasta di tutti i tempi che stupì il mondo a soli 15 anni con tre titoli ai Giochi di Montreal 1976. Federica Pellegrini ha vinto la prima medaglia olimpica ancora minorenni ad Atene nel 2004.

**VINCENDO IL GP DI SPAGNA 2016 VERSTAPPEN È ENTRATO IN UN EMPIREO RICCO DI NOMI CHE FANNO TREMARE I POLSI**

Non è stato da meno Pelé, che mise in mostra le sue straordinarie doti per la prima volta al Mondiale 1958, con 6 gol in Svezia a poco meno di 18 anni. Altre sorprese a soli 18 anni, furono Cassius Clay, con l'oro olimpico al collo a Roma '60. Poi Boris Becker nel tennis, classe 1967, che esordì nel circuito ATP a meno di 17 anni e riuscì a vincere a Wimbledon nell'estate 1985. Sempre nel tennis, altra enfant prodige fu Martina Hingis, che si affacciò al professionismo ancora bambina, aveva 14 anni, e a 16 aveva già conquistato Wimbledon in doppio e a 17 vinse tre Slam su quattro in singolare. L'italiano Matteo Manassero invece portò l'entusiasmo tricolore nel golf: a 16 anni nel 2009 ha vinto il British Open Amateur e a 17 è diventato il più giovane ad aggiudicarsi un titolo nell'European Tour. Chiudiamo con la piscina, notoriamente fabbrica di baby fenomeni, tra cui Ian Thorpe che da teenager aveva già fatto vedere la sua mostruosa forza: a 16 è già campione del mondo nei suoi 400 stile libero, a 18 tre volte olimpico a Sydney. Tutte storie di baby fenomeni. Come Max Verstappen. ●



# La Rossa torna in vetta

NEI TEST A SILVERTONE LA FERRARI CON RAIKKONEN OTTIENE IL MIGLIOR TEMPO, DOPO CHE AVEVA FATTO GIRARE LECLERC

di **Cesare Maria Mannucci**

**S**i rivede una Ferrari ai vertici della classifica dei tempi. Succede a Silverstone, per la due giorni di prove organizzata dopo il Gp di Gran Bretagna. Opportunità per riprovare molti piloti giovani e per quanto riguarda la Mercedes, iniziare i test con le nuove gomme Pirelli 2017, sebbene ancora con le misure del 2016 ma diverse nelle mescole, e montate su un telaio dello scorso anno affidato a Wehrlein. Raikkonen ha percorso in totale 103 giri, la Ferrari ha messo in mostra una buona affidabilità complessiva, dopo che il giorno prima invece, con Leclerc, c'erano stati problemi con la power unit, che avevano costretto il pilota francese a coprire solo 19 giri. Da segnalare i debutti F.1 del russo Mazepin con la Force India, del brasiliano Sette Camara con la Toro Rosso e dell'americano Santino Ferrucci con la Haas.

Problemi per la Renault, con la vettura di Palmer che ha preso fuoco per una perdita del circuito idraulico. Il team francese ha collaudato una nuova sospensione che dovrebbe debuttare dal prossimo Gp di Germania.

Raikkonen ha ottenuto il tempo più veloce della sessione in 1'30"665 girando con gomme soft, risultando 0"216 più veloce del suo tempo registrato durante le qualifiche del Gp della settimana prima. Mentre Ocon con la Mercedes è risultato il pilota più attivo in pista, percorrendo in due giorni 262 giri del circuito di Silverstone. Quasi tutti hanno ottenuto il loro miglior tempo con gomme soft, tranne il giovane russo Mazepin di 17 anni, che per risultare il quinto più veloce della sessione con la Force India, ha fatto ricorso alle gomme super soft.

La Williams invece ha portato avanti test aerodinamici con l'ala posteriore sperimentale a doppio livello, già vista durante i test di Barcellona, per simulare i valori di carico aerodinamico che le vetture avranno nel 2017.

Peccato che il cedimento del motore - si trattava di una vecchia unità - e il maltem-

po abbiano impedito di valutare a fondo il lavoro di Leclerc con la Ferrari, che è rimasto in pista troppo poco. Durante le prove ufficiali del venerdì con la Haas, Leclerc aveva positivamente impressionato. La prima sessione con la Ferrari invece è andata di fatto persa ma ci saranno altre occasioni per valutare il suo potenziale. Infine la Red Bull ha provato il sistema Halo per alcuni giri con Gasly al volante, sebbene l'ipotesi di utilizzo di questo dispositivo, così come il parabrezza, siano ormai di fatto stati rinviati al 2018.

## Mercedes ritira reclamo su Nico

Due giorni dopo la penalizzazione di 10" inflitta dai commissari del Gp di Inghilterra a Nico Rosberg, la Mercedes ritira



COLOMBO



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

l'appello che aveva annunciato nel dopo gara. Una decisione tutto sommato saggia. Perché l'evidenza dell'infrazione, stando al regolamento in essere, era più che palese, ma soprattutto perché il reclamo avrebbe rischiato di spaccare la squadra in due. Con Hamilton che in caso di sentenza favorevole per Rosberg in appello, avrebbe potuto chiedere alla Mercedes di tutelare i propri interessi presso un ulteriore livello di giudizio, in questo caso civile, come prevede il regolamento. Una guerra interna distrutti-

## OCON CON LA MERCEDES È SECONDO DAVANTI A NANDO

		12 luglio	13 luglio
Kimi Raikkonen	Ferrari	-	1'30"665
Esteban Ocon	Mercedes	1'32"833	1'31"212
Fernando Alonso	McLaren	1'31"290	-
Pierre Gasly	Red Bull	1'43"991	1'31"429
Nikita Mazepin	Force India	1'34"521	1'31"561
Stoffel Vandoorne	McLaren	-	1'31"764
Valtteri Bottas	Williams	-	1'32"423
Santino Ferrucci	Haas	1'34"866	1'33"141
Joylon Palmer	Renault	-	1'33"308
Sergio Sette Camara	Toro Rosso	-	1'34"2040
Alex Lynn	Williams	1'34"433	-
Charles Leclerc	Ferrari	1'34"446	-
Carlos Sainz	Toro Rosso	1'34"643	-
Pascal Wehrlein	Mercedes	1'34"982	1'36"182
Jordan King	Manor	-	1'35"060
Rio Haryanto	Manor	1'35"631	-
Sergey Sirotkin	Renault	1'36"575	-



GETTY IMAGES





**SOLO POCHI GIRI  
PER CHARLES LECLERC**

Un guaio alla power unit ha fermato troppo presto Leclerc, a sinistra. Al centro, Symonds, molto contrario ai limiti per i team radio. In basso, in senso orario, Ferrucci deb con la Haas, Ocon, maratona al volante della Mercedes, e il rookie russo Mazepin, in prova con la Force India



**24 LUGLIO**

**ALLE ORE 14.00  
DOPPIA DIRETTA  
RAI E SKY**

Circuito Hungaroring, Ungheria  
4381 m / 70 giri / ore 14.00

**I PRIMATI**

**In prova:** R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1'18"436 media 201,076 km/h

**In gara:** M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'19"071 media 199,461 km/h

**Distanza:** M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1H35'26"131 media 192,798 km/h

va che la McLaren aveva conosciuto all'epoca di Senna e Prost, e che la Mercedes ha fatto bene a non volere portare avanti. La Mercedes però ha detto che continuerà a parlare con Fia e Fom con l'obiettivo di modificare il regolamento inerente le conversazioni radio, ritenuto sbagliato e non adeguato alle moderne necessità. Visto che dopo i fatti di Silverstone sono stati molti a insorgere contro questa regola. Esasperando un po' il concetto, Pat Symonds della Williams ha detto. «Se il pilota deve disputare tutta la corsa senza l'aiuto della squadra, allora anche i cambi gomme sono irregolari e anche le relative chiamate ai box per effettuare la sostituzione. A questo punto che il pilota si cambi anche i pneumatici da solo, visto che il team non può assolutamente aiutarlo nella guida».

# Lewis e Nico si marciano!

## I COMPAGNI E RIVALI SCELGONO ANCHE GLI STESSI SET DI GOMME

Ora si marciano stretti e anche le piccole differenze nella scelta dei vari set che spesso si erano registrate tra Hamilton e Rosberg, ora sono scomparse. Per il prossimo Gp di Ungheria, entrambi i piloti della Mercedes scelgono otto set di gomme supersoft, quattro set di gomme soft e un soft di gomme medie. La Ferrari si differenzia leggermente, con un set in più di super soft a scapito delle soft. Per questo Gp le scelte delle gomme sono però piuttosto uniformi, tranne che per Force India e Haas che hanno scelto due set di gomme medie, dovendo fare girare i terzi piloti durante le prove del venerdì.



PILOTA	WHITE MEDIUM	YELLOW SOFT	RED SUPERSOFT
#44 HAMILTON	1	4	8
#6 ROSBERG	1	4	8
#5 VETTEL	1	3	9
#7 RAIKKONEN	1	3	9
#19 MASSA	1	5	7
#77 BOTTAS	1	5	7
#3 RICCIARDO	1	5	7
#33 VERSTAPPEN	1	5	7
#27 HULKENBERG	2	4	7
#11 PEREZ	2	4	7
#20 MAGNUSSEN	1	5	7
#30 PALMER	1	5	7
#26 KVYAT	1	5	7
#55 SAINZ	1	5	7
#9 ERICSSON	1	4	8
#12 NASR	1	4	8
#14 ALONSO	1	5	7
#22 BUTTON	1	5	7
#94 WEHRLEIN	1	5	7
#88 HARYANTO	1	5	7
#8 GROSJEAN	1	4	8
#21 GUTIERREZ	2	3	8

**IL GP SU SKY SPORT F1 E SULLA RAI (LIVE)**

**VENERDÌ 22 LUGLIO**

SkySportF1	libere 1	10.00
SkySportF1	libere 2	14.00
RaiSport1	libere 1	10.00
RaiSport2	libere 2	14.00

**SABATO 23 LUGLIO**

SkySportF1	libere 3	11.00
RaiSport1	libere 3	11.00
SkySportF1	Qualifiche	14.00
Rai1	Qualifiche	14.00

**DOMENICA 24 LUGLIO**

SkySportF1	Gara	14.00
Rai 1	Gara	14.00

**LA GP2 E GP3 SU SKY SPORT F1 (LIVE)**

**VENERDÌ 22 LUGLIO**

SkySportF1	Gp2 Qual.	15.55
------------	-----------	-------

**SABATO 23 LUGLIO**

SkySportF1	Gp3 Qual.	9.45
SkySportF1	Gp2 Gara-1	15.40
SkySportF1	Gp3 Gara-1	17.20

**DOMENICA 24 LUGLIO**

SkySportF1	Gp3 Gara-2	9.15
SkySportF1	Gp2 Gara-2	10.25

**IL GP CON AUTO SPRINT**

Diretta delle prove e della gara da venerdì 22 a domenica 24 luglio su [www.autosprint.it](http://www.autosprint.it) e su twitter @autosprintLIVE e @autosprint

# Le idi di... agosto

**È TEMPO DI GUARDARE AL FUTURO, CON GRANDI CAMBIAMENTI CHE BUSSANO ALLE PORTE DELLA FERRARI. PER UN ARRIVABENE RICOLLOCATO, POTREBBE ESSERCI ROSS BRAWN. MA CIRCOLANO ANCHE ALTRI NOMI**



di Cesare Maria Mannucci - foto Colombo, Getty Images

**A**utosprint per primo aveva spiegato nel dettaglio già prima del Gp di Spagna, di come la situazione alla Ferrari fosse precaria e come soprattutto la posizione di Maurizio Arrivabene fosse in discussione. Non solo per la mancanza di risultati ma anche come conseguenza della composizione del nuovo Consiglio di amministrazione della Ferrari, che finalmente vedeva presenti John e Lapo Elkann, che con Andrea Agnelli - grande sostenitore della scelta di Arrivabene - non è che andasse proprio di accordo. A Barcellona la Ferrari aveva fatto quadrato attorno al suo Team Principal; invece noi avevamo ipotizzato che potesse venire sostituito da un tecnico in questo ruolo. Raikkonen e Vettel costretti a dichiarare che Arrivabene era il migliore team principal con il quale avessero mai lavorato - alla faccia di Ron Dennis o Christian Horner - mentre Sergio Marchionne annunciava che per "decreto", la Ferrari avrebbe vinto i due successivi Gp e che il team non gli era mai sembrato così in palla come nella prima parte di campionato. I successivi Gp, sino alla disastrosa gara in Gran Bretagna, altro non hanno fatto che certificare una situazione via via sempre più deterioratasi, non solo a livello di prestazioni, ma anche di affidabilità e di organizzazione in pista. La Red Bull che per la prima volta a Barcellona aveva messo le ruote davanti, ora or-

mai quasi regolarmente precede la Ferrari. All'inizio dell'anno, Maurizio Arrivabene aveva detto che qualora Hamilton e Rosberg si fossero mai cacciati fuori, la Ferrari doveva essere sempre lì, pronta per approfittarne. Ahimè la cosa quest'anno si è verificata due volte, in Spagna e in Austria, ma la Ferrari non ne ha mai approfittato. Perché troppo distante.

## Metamorfoosi necessaria

La settimana dopo il Gp di Gran Bretagna, Sergio Marchionne ha trascorso numerosi giorni a Maranello, per cercare di modificare una organizzazione e un organigramma che lui aveva voluto e che forse troppo tardi si sta rendendo conto che andrebbe modificato al più presto, considerando anche il complesso lavoro per il 2017, dove il quadro regolamentare cambierà radicalmente. Come As aveva già anticipato alla vigilia del Gp di Spagna, si cerca un tecnico da affiancare o per sostituire James Allison. Un ruolo più ampio, con mansioni organizzative e di gestione dell'intero reparto corse. Che sono poi le mansioni precipue del Team Principal. Prima la Ferrari ha contattato James Kay, poi si è informata sulla disponibilità di Alex Hitzinger e Aldo Costa, ora sarebbe tornata alla carica con Ross Brawn. Già contattato dalla Ferrari nel 2014, quando si era deciso di sostituire Marco Mattiacci. All'epoca, però,





Ross Brawn aveva dato una disponibilità massima di due giorni alla settimana. Del tutto insufficiente per sistemare una Ferrari che invece aveva bisogno di ben altro impegno e intensità, avendo fatto piazza pulita dal Presidente al Direttore Tecnico, sino al capo progettista e al responsabile della power unit.

#### Ross Brawn corteggiatissimo

Recentemente Ross Brawn era stato contattato anche dalla Fia per occupare un ruolo di coordinatore dei regolamenti. In vista delle inevitabili polemiche che ci saranno nelle prime gare del 2017, per la corretta interpretazione delle nuove norme, soprattutto in materia di aerodinamica e di convergenza pre-

#### UN'ESIGENZA PRESSANTE DI RIORGANIZZAZIONE

**Arrivabene, a sinistra, potrebbe restare ma con un ruolo meno decisivo. Da riorganizzatore di un team, sotto, che ha bisogno di rifondarsi, potrebbe arrivare Brawn. sopra, a colloquio con Allison**

stazionale delle power unit. «Dovresti restituire in parte con il tuo tempo, tutto quello che la F.1 ti ha dato», gli aveva detto giustamente Jean Todt. Ma Ross Brawn, che avrebbe dovuto assumere un ruolo sopra Charlie Whiting, aveva rifiutato, nella consapevolezza che non voleva più essere presente a tutti i Gp e nella volontà di affrontare un eventuale impegno in F.1 da una posizione davvero part time. Ora la Ferrari ci riprova, a Brawn ha offerto di fatto il ruolo di Team Principal, mentre Maurizio Arrivabene rimarrebbe con la delega del marketing e degli sponsor. Ruolo certamente importante ma ben diverso da quello che ricopre attualmente.

#### L'attenzione alla oculatezza economica

Recentemente Sergio Marchionne ha detto che alla Ferrari era arrivato il momento di promuovere le seconde e terze linee. Che a Maranello non mancavano certo le professionalità e le competenze. Cosa sicuramente vera, ma in realtà Marchionne questo processo lo aveva già avviato a fine 2014, quando aveva promosso a ruoli di responsabili dei rispettivi dipartimenti Mattia Binotto e Simone Resta. Una volta la Ferrari era il team che pagava di più, c'era la corsa dei tecnici e dei meccanici stranieri per andare a lavorare a Maranello. Ora sembra che Marchionne abbia voluto introdurre il corso della oculatezza economica e numerosi tecnici, anche di secondo livello, contattati dalla Ferrari, hanno declinato l'offerta, perché i soldi non erano abbastanza. O non quanto pagano altre squadre.

#### Tempo di cambiamenti

Alle... idi di agosto, dopo il Gp di Germania, in concomitanza con la lunga pausa estiva, a Maranello dovrà essere tempo di cambiamenti. A prescindere da quello che succederà all'Hungaroring e Hockenheim, dove la Ferrari dovrebbe comportarsi bene. Il piatto dei risultati piange, la quotazione del titolo Ferrari è ben al di sotto del prezzo di collocamento. Sergio Marchionne che aveva sempre detto che il valore dell'azione Ferrari non sarebbe mai stata influenzata dai risultati sportivi del team di F.1, magari qualche dubbio ora comincia ad averlo. Per questo ha messo la ristrutturazione del reparto corse - ancora una volta - al centro delle sue priorità. Negli ultimi anni Ross Brawn ha già detto no due volte alla Ferrari, difficilmente potrebbe farlo adesso, nella consapevolezza che per uscire dall'attuale crisi, che non è solo tecnica ma anche organizzativa, non basterebbe certo un impegno part time, come proposto in precedenza dal tecnico inglese. Sul mercato non ci sono molte opzioni. Eric Boullier si dice che con l'arrivo di Jost Capito, potrebbe abbandonare la McLaren. Boullier è un manager abile, che era riuscito a riportare la Lotus a posizioni nemmeno immaginabili. Ha un passato di tecnico, potrebbe essere anche una persona giusta, considerando che ha già lavorato sia con Allison che con Raikkonen. L'importante però è decidere in fretta. Arrivabene, Brawn o chi sia, perché il 2017 è già cominciato e la Red Bull, che i vertici Ferrari snobbavano costantemente, ormai insegue a pochi punti nella classifica Costruttori. E un Gp quest'anno lo ha già vinto. ●



# Una finestra sul

Testi e disegni di **Craig Scarborough**

**C**ome parte della revisione del regolamento tecnico per il 2017, oltre alla maggiore aderenza ottenuta grazie all'aerodinamica, si è deciso di riportare la larghezza delle auto e delle gomme a quella precedente al 1998. Le monoposto saranno come noto allargate di 20 cm, cosa che si potrà ottenere con gomme anteriori e posteriori più larghe: quelle anteriori saranno aumentate di 60 mm fino a raggiungere i 305 mm e quelle posteriori di 80 mm, fino ad essere larghe 405 mm. Questo cambiamento porterà le gomme ad avere un diametro leggermente più largo e saranno anche - naturalmente - più pesanti: 1 kg in più. Con questi cambiamenti il cerchio rimane quello tradizionale da 13" e non quello di maggior diametro proposto da Pirelli alcuni anni fa. Inoltre, il Costruttore milanese ha annunciato che la struttura ad alto deterioramento usata negli anni passati è stata abbandonata per una gomma da gara più durevole. Un cambiamento così importante richiede, sia da parte di Pirelli che dei team, un periodo di adattamento per riuscire a capire la tenuta delle gomme, l'elasticità, come si degradano e come si deformano. Così la Fia ha permesso di effettuare un limitato numero di sessioni di test durante la stagione, che inizieranno con la Ferrari e le coperture da bagnato a Fiorano in agosto e si concluderanno dopo 22 giorni di test ad Abu Dhabi, alla fine della stagione in corso. La partecipazione a questi appuntamenti è prevista solo per i tre top team, Mercedes, Ferrari e Red Bull, mentre gli altri potranno provare tali pneumatici solo con il nuovo anno: avranno, però, accesso ai dati registrati dalle tre squadre che invece le avranno testate.

Questi test dovranno servire ai team per cercare di capire tutti gli elementi chiave e per riuscirci avranno bisogno di una vettura con prestazioni adeguate ma non dovranno avere vantaggi già durante la stagione 2016. I tre team, quindi, metteranno a punto versioni test di monoposto delle stagioni precedenti. A questo punto sorge una domanda: fino a che punto dovranno spingersi nei test gomme senza finire per avvicinarsi alle specifiche 2017 molto tempo prima che l'effettiva versione delle vetture per la nuova stagione siano progettate e costruite? Perché siano rappresentative e anche facili da mantenere per i team, queste test car devono essere modelli recenti. Mercedes userà una vettura 2015 ma anche quelle del 2014 potranno essere usate per i test. Non sarà necessario che le vetture più vecchie siano adattate alle più recenti normative o che montino power-unit più nuove. Analogamente, la velocità e il peso maggiori sottoporranno i freni a

**FERRARI, MERCEDES E RED BULL STANNO PER INIZIARE I TEST DI GOMME PER IL PROSSIMO ANNO CON LE F1 DEGLI ANNI PASSATI. ECCO COME DOVRANNO ADATTARLE**



## STELLA TESTANTE

Pascal Wehrlein al volante della Mercedes durante una sessione di test: il tedesco in "prestito" alla Manor è terzo pilota della Stella

COLOMBO

# 2017

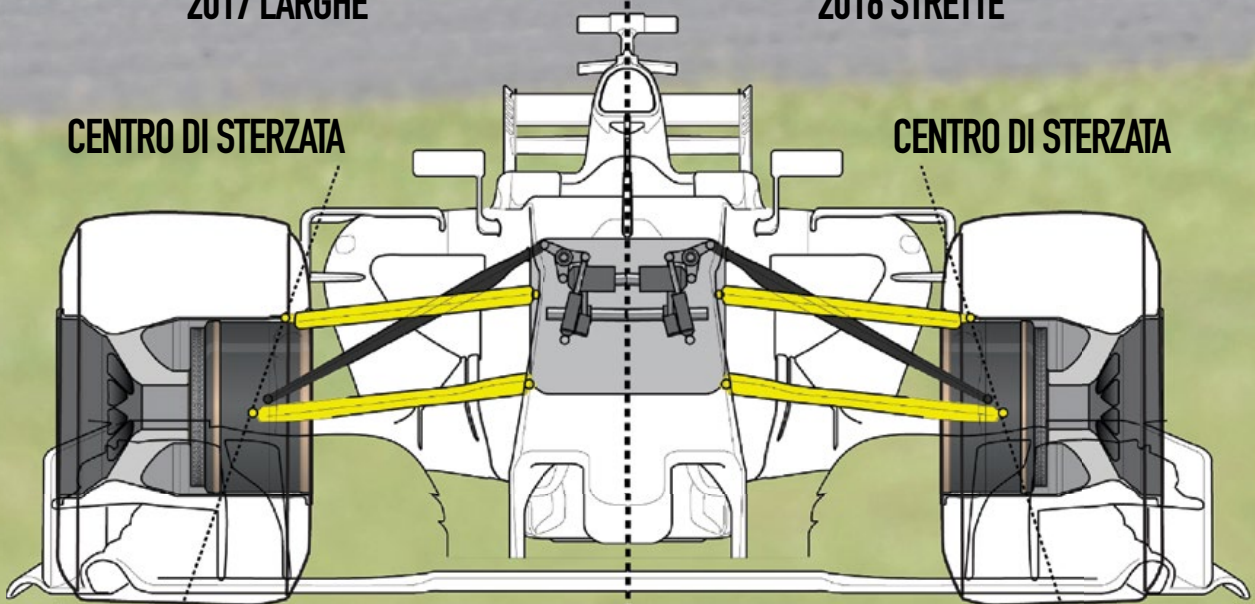


2017 LARGHE

2016 STRETTE

CENTRO DI STERZATA

CENTRO DI STERZATA



305 mm

245 mm

2000 mm LARGHEZZA TOTALE

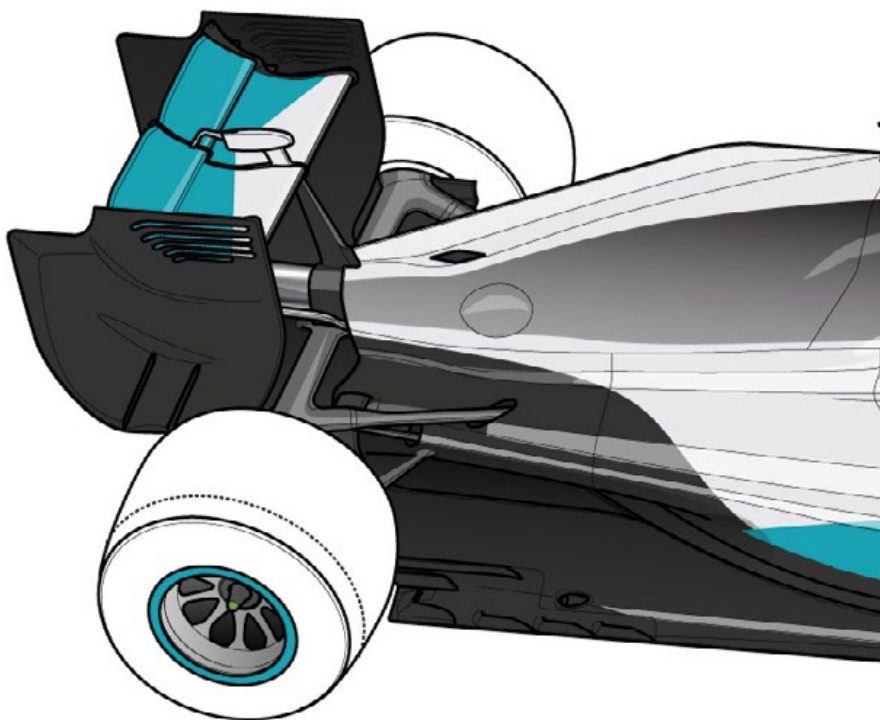
1800 mm LARGHEZZA TOTALE

← maggiori sollecitazioni ma i test delle gomme non si svolgeranno per lunghi periodi di tempo, quindi l'usura dei freni non sarà determinante. Anche se il materiale dei freni, se non la larghezza, possono essere variati. In un'ottica di contenimento dei costi, le vetture saranno usate prevalentemente nel loro vecchio assetto, apportando solo il minimo dei cambiamenti necessari per effettuare i test sulle gomme 2017.

Per decidere fino a che punto deve spingersi il team dobbiamo capire che cosa ci si aspetta dai test. Le gomme reagiscono ai carichi che devono sopportare, cioè il peso statico, il trasferimento di peso, le sollecitazioni in curva (cornering forces) e la vettura usata nei test deve rispecchiare queste forze. Di conseguenza la macchina non dev'essere totalmente rispondente alle normative ma deve in ogni modo avere carichi aerodinamici rappresentativi. Le monoposto usate nei test non avranno quindi superfici aerodinamiche secondo le regole 2017 ma monteranno ruote più larghe, saranno esse stesse più larghe e avranno maggiore deportanza.

Produrre ruote più larghe non è un problema, per il costruttore di cerchi, che disegnerà e forgerà la ruota anteriore e quella posteriore in modo che si adattino alle nuove gomme. Con le ruote più larghe arriva il problema della rigidità causata dalla maggiore campanatura di cui si terrà conto nel disegno dei raggi e nello spessore del cerchione, cambiamenti che aggiungeranno peso alle nuove vetture. Detto questo, larghezza a parte, l'aspetto dei cerchi e dei raggi dovrà essere molto simile a quello di quest'anno.

Allargare la vettura è un problema più grosso, con tanti effetti a catena. Con le ruote più larghe la monoposto potrebbe raggiungere una larghezza totale di due metri, senza nessun'altra modifica. Se da un lato la cosa può apparire positiva, i particolari più sottili della geometria e della conformità delle sospensioni sono invece critici quando si tratta di trasmettere sulle gomme i giusti carichi. Nel retrotreno la geometria è un problema più semplice in quanto le ruote posteriori non sterzano, però la maggiore profondità delle ruote offre il vantaggio di avere bracci trasversali più lunghi, che garantiscono un miglior controllo della ruota mentre si muove nella sua corsa. Inoltre, i bracci trasversali dovranno essere più resistenti, per sostenere ruota e pneumatico più pesanti, quindi sarà comunque necessario riprogettarli. All'anteriore, data la maggiore larghezza di ruota e carreggiata, anche la geometria dello sterzo dev'essere corretta. L'asse di sterzo attorno al quale gira l'insieme della ruota quando la vettura curva è un elemento chiave per il feeling che il pilota ha con lo sterzo. Questo asse è formato dagli attacchi superiore e inferiore del braccio sul montante verticale e il modo in cui questo incontra il centro della gomma a livello del terreno è il fattore chiave nell'avantreno della vettura. Montare semplicemente una gomma più larga alle sospensioni non avrebbe senso. È quindi necessario che la sospensione anteriore sia più larga, in modo da poter mantenere l'asse di sterzo nella posizione giusta. Il peso aggiuntivo, anche in questo caso, richiede la revisione della resistenza dei

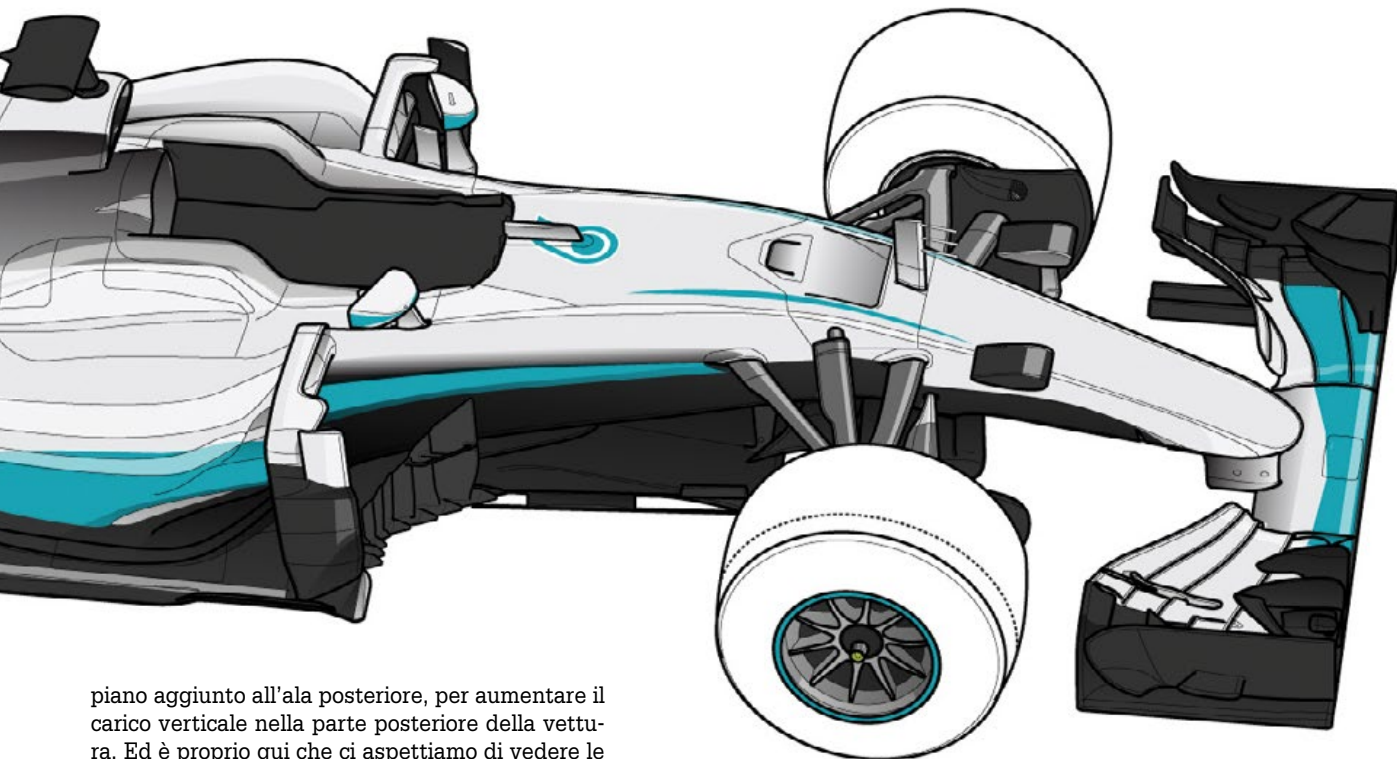


bracci trasversali.

Siccome le sospensioni delle F.1 sono in fibra di carbonio, sono necessarie nuove lavorazioni e nuovi stampi da cui ottenere bracci trasversali, push o pull rod e track rod, in tutto circa 16 elementi. Già questo, da solo, costituisce una spesa enorme e un enorme lavoro tecnico ma anche in questo caso, a parte la maggiore larghezza, le sospensioni delle monoposto per i test non avranno un aspetto essenzialmente diverso da quello delle vetture da corsa del 2015.

Il rovescio della medaglia riguarda le parti interne; le molle, gli ammortizzatori e l'idraulica. Se da un lato questi elementi non necessitano di cambiamenti nella geometria, devono invece essere aggiornati per i diversi carichi che li interessano per via della maggiore larghezza della vettura e delle gomme e per i pesi aumentati. Nonostante si tratti di un cambiamento significativo, le parti interne dovrebbero avere una gamma di aggiustamenti che soddisfino le nuove regolazioni senza profonde modifiche. Questo tipo di messa a punto dello sviluppo può essere ottenuto con simulazioni al computer, per confermare la configurazione di riferimento. Le regolazioni successive saranno effettuate in pista, così da gestire l'effettiva elasticità delle gomme piuttosto che basarsi solo sui modelli forniti da Pirelli prima dei test.

Con una vettura che poggia su quattro ruote più larghe e molto probabilmente zavorrata al nuovo peso minimo di 722kg, la gomma sentirà il giusto peso statico e il trasferimento di peso, così sarà necessario il corretto carico aerodinamico per dare alla gomma le corrette forze in curva. Con il nuovo regolamento per il 2017, che fra le altre cose prevede un fondo più largo, un diffusore più ampio e ali più grandi, il livello di deportanza aumenterà di circa il 25% ma i team non si sobbarcheranno le spese di sviluppo della produzione di parti aerodinamiche corrette secondo il regolamento 2017. Le ali, invece, saranno usate al loro massimo livello o forse, come ha fatto Williams, ci sarà un elemento a doppio



piano aggiunto all'ala posteriore, per aumentare il carico verticale nella parte posteriore della vettura. Ed è proprio qui che ci aspettiamo di vedere le vetture dei test con un aspetto diverso rispetto alle specifiche 2014-2015.

Ora la gomma avrà tutte le forze giuste e questo permetterà ai team di capire quali saranno le prestazioni di questi pneumatici. Il loro lavoro, però, non sarà semplicemente concentrato sui giri veloci per vedere come la gomma altera il tempo sul giro, ci sono tutta una serie di caratteristiche tecniche che i team devono capire per includerle nei loro programmi di sviluppo e di simulazione. Innanzitutto, le simulazioni del tempo sul giro necessitano di un accurato modello gomme, che indichi quale sia l'aderenza della gomma, come si deforma e come reagisce mentre gira.

Solo se il modello gomme è accurato possono essere accurate le simulazioni sul giro, per questo i team applicheranno sensori alle sospensioni e spesso anche sensori di forza montati sulle ruote per misurare i carichi cui la ruota è sottoposta, in quanto l'e-

**AERODINAMICA  
TOTALMENTE NUOVA**  
Nel disegno sopra, le zone scure sono quelle che cambieranno di più con i nuovi regolamenti. Sotto, una monoposto equipaggiata con i prototipi delle gomme per il 2017

lasticità specifica della gomma riporta diversi carichi alla sospensione.

Inoltre il team di aerodinamici vuole sapere come si deforma la gomma perché questo è un elemento chiave per le prestazioni aerodinamiche nella zona della paratia verticale (endplate) dell'ala anteriore e del fondo posteriore. Saranno quindi montati dei sensori sulla faccia laterale per misurare la sagoma della parete laterale della gomma mentre si deforma nelle curve.

Ci sarà anche una grande varietà di sonde montate dietro le gomme per misurare la forma della scia prodotta dalle gomme 2017. Sapere come cambia la forma della copertura durante il giro è un dato che sarà poi inserito in un modello e caricato nei programmi CFD per permettere a questi dettagli di essere aggiunti alla progettazione aerodinamica per le nuove monoposto.

Infine, sarà montata sulla vettura test anche la solita schiera di sensori per la temperatura degli pneumatici, spesso usati nei test e nelle prove del venerdì. Si tratterà sia di sensori singoli che di videocamere a raggi infrarossi per rilevare le variazioni di temperatura.

Dopo questi 22 giorni di test, i team dovrebbero disporre dei dettagli necessari per finalizzare la progettazione delle vetture 2017. E anche se i rimanenti sette team avranno accesso a questi dati, potrebbero pensare di essere più indietro sulla conoscenza delle nuove gomme, non avendo avuto la prima esperienza diretta come invece Ferrari, Mercedes e Red Bull.

Gli altri team, invece, avranno i test pre-stagionali per imparare a conoscere le nuove gomme ma dovranno contemporaneamente testare anche le nuove vetture. Il carico di lavoro e la curva di apprendimento saranno sicuramente notevoli e questo potrà fare una certa differenza. ●



**UN MOMENTO  
DI RIFLESSIONE ATTIVA**

Dopo un anno e mezzo di purgatorio per svezzare la power unit Honda, Alonso guarda avanti, certo che i progressi ottenuti dalla McLaren, nell'altra pagina, sono una base per sperare nel salto di qualità



# Matador

LOTTARE IN GRUPPO NON LO HA CAMBIATO: ALONSO RESTA SE STESSO E CREDE NELLA RISCOSSA McLAREN 2017. ALTRIMENTI GUARDERÀ A LE MANS O INDY

di **Cesare Maria Mannucci**

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

JOST CAPITO POTRÀ INTERVENIRE SU VARI ASPETTI FACENDOCI PROGREDIRE VELOCEMENTE

FERNANDO ALONSO

”

Come un personaggio di un film di Pedro Almodovar, anche Fernando Alonso affronta costantemente i cambiamenti ciclici che la vita presenta, rimanendo però sostanzialmente lo stesso. Dopo la Renault, dopo la Ferrari, il ritorno alla McLaren ma questa volta motorizzata Honda. Cambiare costantemente per essere sempre se stesso, sembra essere questa l'ideologia di vita, la religione di Alonso. Chi si immagina un Fernando deluso, rinunciatario, ripiegato in se stesso per la mancanza attuale di risultati, si sbaglia di grosso. "Matador" non si arrende, anzi sfrutta anche le situazioni più sgradevoli dell'attuale condizione - come il dovere combattere nelle retrovie, spesso con piloti non al suo livello - per migliorarsi, per imparare. In un continuo processo evolutivo di rinnovamento e di rinascita. Alonso spera il prossimo anno di potere tornare a vincere, ha già pronta la lista delle cose da chiedere a Jost Capito, che tra un mese dovrà guidare la McLaren in una nuova fase, si spera più vincente. Fernando guarda ai nuovi regolamenti 2017, si augura che le cose cambieranno dal punto di vista delle caratteristiche del pilotaggio, ma, se la cosa non dovesse essere, ha già pronte altre alternative. Che hanno i nomi magici di Le Mans e Indy 500. Un Alonso che parla del suo amore per

il ciclismo e di come un giorno potrebbe vedersi nel ruolo di papà. Perché Fernando ha sempre guardato avanti, al futuro. A volte interpretandolo bene, a volte sbagliandosi. Ma rimanendo sempre se stesso. Per lui importante traguardo esistenziale, indispensabile per vivere serenamente il proprio passato, presente e futuro.

**- Tra circa un mese alla McLaren arriverà Jost Capito. Quali sono le prime cose che vorresti chiedergli?**

*«Ci sono molte cose che vanno migliorate per potere tornare al top. A parte la power unit o l'aerodinamica, ci sono ancora molti piccoli errori che stiamo facendo nell'attività quotidiana durante il race weekend, nella strategia delle qualifiche o di gara. Ma in fondo si tratta di un programma che ha solo un anno e mezzo di vita. Capito dovrà intervenire su questi aspetti, così come l'organizzazione. Senza copiare ma magari traendo ispirazione dalle sue precedenti esperienze in altre categorie che si sono rivelate vincenti, oppure che vediamo nel paddock di F.1, ad esempio la Mercedes che oggi per tutti rimane il riferimento. Piccoli cambiamenti che però ci aiuteranno a progredire velocemente».*

**- Le cose stanno andando come ti saresti aspettato?**



«Beh, certamente è una bella sfida, sapevo che partendo da zero le cose non sarebbero state facili. Siamo partiti da un punto molto basso, perché le performance della power unit inizialmente erano davvero poco competitive. In termini di preparazione, molte cose sono state fatte in pochissimo tempo, normale poi che la competitività ne risenta. Lo scorso anno è stato molto difficile, direi doloroso, perché in pista ci siamo resi conto di tante difficoltà che, invece, probabilmente potevano essere affrontate e risolte al banco prova. Ma il team, nonostante questi problemi, ha reagito bene, ha fatto un buon lavoro. Certo, in F.1 non esiste il bottone magico che lo schiacci e tutto si sistema. Quest'anno già vediamo come le cose sono migliorate, in 12 mesi forse siamo la squadra che è maggiormente progredita. L'affidabilità è stata raggiunta, ci mancano ancora le performance. Che arriveranno il prossimo anno. Ho bisogno di queste motivazioni, dopo che per anni con la Ferrari ero arrivato vicino a vincere il campionato almeno due volte senza però riuscire a farcela».

- Da quando la Honda si è liberata di Arai le cose sembrano migliorate, anche se di poco...

«Diciamo che con la nuova struttura organizzativa i progressi sono arrivati più velocemente. Il nuovo

boss Hasegawa viene direttamente dalle competizioni, in passato era ingegnere, è più aperto alle nuove idee, ad una nuova filosofia. Le cose sono migliorate ma abbiamo la consapevolezza che siamo almeno otto mesi indietro rispetto agli obiettivi pianificati».

- Negli ultimi tre anni ti sei abituato in gara a combattere a centro gruppo oppure nelle retrovie.

Come ti sei adattato a questo diverso modo di correre, più scorretto, più aggressivo, lottando contro piloti che magari non conosci o di cui non ti puoi fidare?

«È stato un processo difficile, perché quando sei dietro la lotta è più dura, più aggressiva, più sporca, inoltre hai davvero poche possibilità di guadagnare delle posizioni per via della minore potenza di cui disponiamo. Nel nostro caso, siamo consapevoli che il giro dove possiamo tentare i sorpassi è il primo, subito dopo la partenza, perché poi quando la gara si normalizza e le posizioni si stabilizzano, a noi manca decisamente la velocità massima in rettilineo per tentare il sorpasso. Così devi cambiare radicalmente il tuo approccio, la tua filosofia alla gara. Ti devi adattare cercando comunque di massimizzare il potenziale della tua vettura, anche se limitato. Un'esperienza diversa, un nuovo apprendimento. Certo, preferirei essere più spesso davanti ma al momento la situazione è questa. Lo prendo come un processo di ulteriore maturazione in attesa di tempi migliori. Magari la mia vita adesso è meno stressante dal punto di vista mediatico, perché



L'INIZIO 2016 È STATO DURO

Sopra, Alonso durante il suo terrificante schianto a Melbourne. Sotto, al volante della Ferrari nel 2014, la sua stagione più difficile a Maranello. Meglio consolarsi con la bicicletta, suo grande amore, qui in ricognizione sul circuito di Baku

non siamo ai vertici. Ma è una situazione che avevo già vissuto nel 2014, nel mio ultimo anno alla Ferrari, quando non eravamo competitivi. Quando per metà stagione sono rimasto fuori dal Q3 e Raikkonen rimase fuori dal Q3 per 11 volte, se ricordo bene. Anche nel 2009 con la Renault la stagione fu molto deludente. Non c'è nulla di nuovo, sono situazioni che già conosco».

- Riesci a mantenere le motivazioni allo stesso livello di quando lottavi contro Michael Schumacher?

«Diciamo che ti devi porre dei diversi obiettivi. Quando non combatti per le posizioni top, le frustrazioni aumentano ma in realtà lavori nello stesso modo come se stessi lottando per la pole position o per il decimo posto in griglia. Se quella è la posizione massima che puoi ottenere, la soddisfazione sarà uguale, perché sei consapevole di avere dato il massimo. Certo, vuoi cambiare, ogni giorno ti impegni immaginando che in futuro arriverà la vittoria. Per questo è importante ogni giro che fai, ogni impressione che scambi con gli ingegneri. Perché il prossimo anno vogliamo vincere il campionato del mondo.



Guardando dove siamo adesso potrebbe sembrare strano, ma l'obiettivo finale rimane quello».

**- Parlando del tuo incidente a Melbourne, come hai recuperato? Quando Nelson Piquet ebbe il terribile schianto a Imola nel 1987, disse che il periodo più brutto furono i mesi successivi, per quasi un anno non riusciva a dormire naturalmente. Tu come lo stai vivendo?**

«No, nel mio caso non ci sono stati problemi per tornare alla vita normale o per recuperare il sonno. Il momento difficile è avvenuto tre giorni dopo, quando sono tornato in Europa. Ho iniziato a sentire molto dolore, non riuscivo a dormire per via del male alla costola, non per lo shock dell'incidente. Era un problema di dolore fisico, non di conseguenze psicologiche».

**- Ti sei fatto tatuare un samurai sulla schiena?**

«Mi piace la cultura giapponese, mi piace il loro spirito combattivo, la tradizione che hanno dei samurai. Ma riguarda anche la maniera di vivere dei samurai, i loro valori etici, la disciplina, il rapporto con la famiglia, la loro rettitudine, il senso dell'onore. Gli importanti valori di vita che per loro erano fon-

**OLTRE AL CICLISMO  
AMA PURE IL CALCIO**

Alonso con Vettel, sopra a sinistra, condivide la passione per il calcio. Inoltre Nando è anche grande fan del ciclismo. Al centro e in alto, eccolo con Briatore e al volante della Renault, nel biennio d'oro 2005-2006, che gli fruttò due titoli mondiali

damentali, che oggi forse si sono persi e che invece vorrei cercare di recuperare».

**- Quali errori hai commesso nella tua carriera?**

«Tutti facciamo molti errori, sempre, nessuno escluso. Ma nella mia carriera non ho nessun rimpianto per le mie scelte. Certo, le cose non vanno sempre bene come previsto, probabilmente avrei potuto conquistare più campionati del mondo. Magari potevo vincere 5 titoli iridati o forse anche di più. Ma ho sempre seguito il mio istinto, ho fatto le scelte che in quel momento mi rendevano felice. Oggi sono una persona felice e sono il risultato di quelle scelte, per giuste o sbagliate che fossero».

**- Nella tua carriera hai lavorato con grandi Costruttori come Renault e Ferrari. Paragonando il loro metodo con quello attuale della Honda, a tuo avviso ai giapponesi cosa manca?**

«La Honda è ancora nella sua fase iniziale, dobbiamo fare ancora molti progressi ma paragonando la loro attitudine a quella di altri Costruttori presenti in F1, non credo ci siano grandi differenze. Parliamo di un progetto che è ancora molto giovane. Le prestazioni dello scorso anno avrebbero dovuto essere quelle che abbiamo ora. Nel 2015 invece la stagione è arrivata troppo presto, semplicemente non erano preparati. La Honda non ha sottovalutato il programma o l'impegno, semplicemente le cose sono arrivate troppo in fretta. Possiedono un'eccellente tecnologia, i progressi che hanno fatto sono evidenti. Se consideriamo i primi 18 mesi della Formula Hybrid, probabilmente nessun Costruttore era al livello attuale della Honda. Ma il problema è che gli altri su quei motori ci lavorano da 36 mesi, quindi hanno un vantaggio che non è facile da recuperare nella metà del tempo. Ma sono sicuro che arriverà il momento in cui saremo migliori di tutti».

**TUTTI NOI  
COMMETTIAMO  
ERRORI. È UMANO.  
MA IO IN CARRIERA  
SINCERAMENTE  
NON HO RIMPIANTI**

**FERNANDO ALONSO**

”

**- Come vivi l'attuale crisi tecnica della McLaren-Honda?**

«Stiamo passando una situazione dura, difficile, perché i risultati in pista non sono abbastanza competitivi e sono inferiori alle nostre aspettative. Ma dal team ho sempre ricevuto un grande supporto, nei miei confronti sono estremamente gentili e comprensivi. È una McLaren molto diversa da quella che ho conosciuto nel 2007. Oggi è un'organizzazione molto più internazionale. Il personale viene da molte nazioni, una volta invece erano quasi tutti inglesi. Ricordo che i miei meccanici erano figli di quelli che avevano lavorato con Senna e Prost, e probabilmente i loro nonni avevano lavorato con Bruce McLaren o Dennis Hulme. L'ambiente era molto più ristretto. Adesso l'atmosfera dentro il team è probabilmente la cosa che ho più apprezzato da quanto sono tornato. Nel 2007 alla McLaren si mangiavano i panini con il merluzzo con il tuo nome

scritto sopra. Ora invece hanno un servizio di cucina fenomenale. Detto questo, spero presto di poter apprezzare di più i risultati in pista piuttosto che l'atmosfera della squadra...».

**- Che opinione ti sei fatto della rivalità tra Hamilton e Rosberg alla Mercedes?**

«È una cosa che è nelle loro mani e probabilmente solo loro conoscono la reale situazione dentro il team. Vista dal di fuori, dispongono di un tale vantaggio tecnico da poter fare quello che vogliono. Qualunque cosa accada, al termine del campionato, saranno primo e secondo. Per il momento stanno combattendo ed è importante che la Mercedes abbia deciso di lasciarli correre in libertà. Soprattutto per il bene dello sport. Se un giorno poi prenderanno dei provvedimenti, la considererei una azione inevitabile. Perché alla fine c'è un team principal, c'è un proprietario, poi un Presidente di una grande Casa automobilistica. Tutti vogliono vedere due macchine sul podio, non due macchine nella via di fuga. Per quanto si parli di questa storia, il risultato finale è abbastanza scontato, perché ci saranno sempre due Mercedes nelle prime due posizioni».

**- In passato ritieni di esserti trovato in una situazione simile alla McLaren?**

«Non credo proprio, io non ho mai guidato una vettura che fosse un secondo più veloce di tutte le altre. Una situazione del genere non riesco nemmeno ad immaginarla. Con il tuo compagno di squadra, abitualmente dovresti osservare più accortezza. Perché alla fine devi

rendere conto al tuo boss e il team ti aspetta nei garage, per questo devi avere un approccio diverso. A volte, quando sei in lotta ravvicinata per il campionato, magari è una regola che dimentichi. Lo spirito della competizione, il desiderio di prevalere, è qualche cosa che è dentro ogni pilota. Ma non è un grande argomento, capisco che lo sia per i media, perché il campionato è molto noioso, la Mercedes vince tutte le corse e di qualche cosa bisogna pure parlare. Ma le cose non cambieranno, la vita sarà la stessa anche dopo il Gp d'Austria. In fondo l'ultima collisione tra Hamilton e Rosberg si era già vista anche in passato. Da quando si sono toccati per la prima volta a Spa nel 2014, poi c'è stato Austin e Suzuka lo scorso anno, più quest'anno le polemiche in Canada e Austria. La Mercedes vince tutto dal 2014, in gara dispongono di un minuto di vantaggio sulla Ferrari, 30 secondi sulla Red Bull, non devono combattere contro nessuno, l'unica situazione di rivalità oggi è rappresentata dai loro due piloti. Mi sembra una cosa normale. Ogni tanto fra di loro ci scappa un incidente. In 50 gare si sono presi dentro tre volte? Mi sembra una percentuale accettabile».

**- Per ora hai vinto due campionati del mondo. Negli ultimi anni in F.1 c'è stato un cambiamento generazionale enorme. Si sono imposti personaggi**



## LE MANS E INDY TRA I FUTURI TARGET

La possibilità a lungo termine di mettersi alla prova anche nella 24 Ore di Le Mans, sopra, o sugli ovali Usa, in alto, in particolare a Indy, tenta molto Alonso

**come Verstappen, Vettel, Ricciardo. Vivi con la paura di non poterne vincere più?**

«I risultati che ho ottenuto in F.1 vanno ben oltre i miei sogni, le mie aspettative, o quello che penso che avrei potuto ottenere. Mio padre lavorava in una fabbrica di esplosivi, mia madre lavorava in profumeria, in uno shopping center. Sono diventato un pilota di F.1 dopo aver vinto il campionato del mondo di kart. Dopo 15 anni sono ancora qui con una buona carriera. Due campionati del mondo, parecchie vittorie in Gp, guidando per uno dei migliori team. Ho messo in cantiere diversi progetti futuri, come la mia pista di kart, la relativa scuola, il museo, un programma per la sicurezza stradale. Nella mia vita negli ultimi 25 anni sono successe molte cose positive che non avrei potuto nemmeno sognare. Quando dalla Renault sono passato alla McLaren, l'ho fatto perché avevo bisogno di nuove sfide, dopo due campionati del mondo vinti in quella situazione, le motivazioni ormai erano finite. Ma nessuno possiede la palla di cristallo per prevedere il futuro. In quel momento ho preso fatto quella scelta perché il cuore mi diceva di farlo. Generalmente preferisco essere una persona felice piuttosto che avere due trofei in più in bacheca. Perché il numero delle coppe è proporzionale al tuo ego ma non alla tua felicità».

**- Come procede il tuo progetto della squadra ciclistica e perché ti piace tanto quella disciplina?**

IN 50 GARE NICO E LEWIS SI SONO PRESI DENTRO DUE O TRE VOLTE. È UNA PERCENTUALE ACCETTABILE...

FERNANDO ALONSO





«Il progetto va avanti, del ciclismo mi piace il senso di sacrificio che i ciclisti mettono in mostra. Sono da soli, vanno avanti tra fatica e dolore, spingono il loro corpo davvero al limite. Scalano delle montagne a delle velocità pazzesche, riescono a gestire gli sforzi del loro corpo su un arco di tempo molto lungo, grazie a una forza di concentrazione davvero difficile da raggiungere. È uno sport meraviglioso».

- Chip Ganassi mi ha chiesto se fosse vero che in futuro volevi correre a Le Mans e alla 500 Miglia di Indianapolis. Perché nel caso lui sarebbe pronto e potrebbe farti correre in entrambe, da subito...

«Sì è vero, sono delle possibilità che considero per il mio futuro. La F.1 rimane il top ma ci sono altre categorie molto interessanti. La F.1 oggi vive un momento fatto di su e giù, per alcune cose la direzione della categoria non è chiara. Per alcune cose che si verificano, non sono per nulla contento. Non possiamo mai andare al vero limite delle vetture, non possiamo mai attaccare quanto vorremmo, perché le gomme non te lo consentono. Se spingi troppo si surriscaldano e perdono subito aderenza. Se usi troppo il motore, vai fuori con i parametri del consumo. Per essere veloce nella F.1 attuale, non devi attaccare troppo, questo è il segreto, ma è una cosa contro l'istinto del pilota. Per questo le attuali vetture non sono così gradevoli da guidare rispetto ad altri periodi, quando il regolamento tecnico era diverso. La situazione non mi rende troppo fe-

#### QUEL PRIMATO TECNICO DAVERO INVIDIABILE

Alonso riconosce che la supremazia tecnica Mercedes è nettissima. La situazione in cui si trovano Hamilton, sopra, e Rosberg è invidiabile e ben diversa da quella di Fernando con la McLaren, sotto

#### SÌ, È VERO, A LUNGO TERMINE PENSO ANCHE ALLA 24 ORE DI LE MANS E ALLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS

FERNANDO ALONSO



lice. Non dico che le attuali vetture siano più facili da guidare. Ma certamente lo sono da un punto di vista fisico o nel trovare il vero limite della vettura. Perché prima, quando attaccavi una curva, la velocità di percorrenza era così elevata che davvero dovevi crederci nella vettura, che rimanesse attaccata. Ora le monoposto sono molto più pesanti e questo condiziona il comportamento e la reattività durante la fase di percorrenza curva. Con meno grip, diventa più facile trovare il limite di aderenza. Prima dopo 10 giri dovevi fare 2 ore di massaggi, ora puoi guidare per 150 giri e al termine ti ritrovi appena sudato. Il prossimo anno cambieranno molte cose, speriamo che la gioia nella guida torni a essere un fattore preponderante. Se dovessi vedere che la F.1 continuerà ad andare in una direzione diversa da quella che conoscevo e amavo in un recente passato, a quel punto potrei considerare altre alternative e lasciare la F.1. Perché per essere competitivo devi divertirti nella guida. Credo che Le Mans sarebbe l'opzione più vicina al mio stile di guida, a quello che ho sempre fatto. Indy 500 è invece un cambiamento radicale anche se affascinante, perché devi imparare uno stile di guida, un'ideologia completamente diversa. Che comunque sarei aperto e disponibile ad apprendere. Perché quando sei stato campione del mondo di F.1 ci sono solo altri due impegni che sono equivalenti in termini di prestigio: la 24 Ore di Le Mans e la 500 Miglia di Indianapolis. Tutte le altre corse nel mondo non sono paragonabili.

Ma comunque sarebbe un'idea, un piano a davvero lungo termine per essere messo in pratica».

- Sei favorevole alla chiusura del cockpit?

«Assolutamente sì, non so se l'Halo sia davvero la soluzione migliore ma nel futuro sarà un provvedimento inevitabile. A Le Mans i cockpit chiusi ci sono già eppure l'interesse per quel tipo di gara è piuttosto alto. Quando mi sono ritrovato in volo durante il mio incidente a Melbourne, l'unica cosa di cui ero preoccupato, era la testa, perché il resto del corpo era protetto totalmente dall'abitacolo».

- Riesci ad immaginarti con dei figli? Vorresti farli correre?

«Probabilmente sì, perché tutta la mia vita si è sviluppata con un volante in mano. Così quando loro avranno 4 o 5 anni, sarò in grado di insegnargli qualche cosa. Come si guida, non come si gioca a tennis, di cui non ho idea. Potrei essere loro di aiuto anche se bisogna considerare che si tratta di un tipo di vita, una professione molto difficile, un ambiente molto competitivo e esigente. Se vorranno correre, sarò felice, ma se preferiranno altre opzioni, non sarò dispiaciuto. Perché si tratta di un tipo di vita che ti dà tanto, ma che nello stesso tempo ti toglie molto. Ci sono molti modi per godersi la vita, anche senza essere necessariamente un pilota di F.1». ●

IN F.1 NON PUOI  
SEMPRE SPINGERE  
AL MASSIMO,  
LE REGOLE NON  
LO CONSENTONO  
ED È UN PECCATO

FERNANDO ALONSO



di **Mario Donnini**

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

**D**opo i recenti start neutralizzati nei Gran Premi di Montecarlo e Silverstone, cresce sempre più tra gli appassionati la nostalgia per le partenze date sotto la pioggia battente.

Secondo un'opinione sempre più comune, pacificamente accettata nel paddock e tra i race fans, la morte di Bianchi e la pesante causa intentata dalla di lui famiglia per accertare eventuali responsabilità, sarebbero la causa diretta della paranoia di sicurezza che affligge la Formula Uno e, in definitiva, il vero motivo per cui i Gran Premi bagnati ormai partono prudenzialmente tutti sotto Safety-Car.

Certo, nessuno può ignorare il contraccolpo inevitabile che tale vicenda umana e giuridica ha creato nell'opinione pubblica e tra gli stessi addetti ai lavori, ma in realtà quello relativo all'utilizzo reiterato e puntuale della macchina di servizio in condizioni di wet start è un trend in atto da anni e del tutto indipendente dalla tragedia di Bianchi.

Già dal 2012 al 2014, nelle sole tre partenze bagnate avvenute - quando lo sfortunato Jules era vivo e vegeto -, appunto due volte su tre ci si era avviati sotto Safety, col Gp d'Ungheria 2014 quale unica mosca bianca, con tanto di partenza bagnata senza neutralizzazione preventiva.

Andando a ritroso, dal 2007 al 2012 su 18 corse in cui la pioggia ha fatto per almeno qualche minuto la sua comparsa, ben sei-volte-sei si è preso il via sotto Safety.

Addirittura, al Fuji 2007 si è restati per quaranta minuti dietro la Safety, prima di dare la partenza e in Corea 2010, a via ovviamente neutralizzato, i giri sotto Safety sono stati ben 25 su 55, mentre a Montreal 2011, record dei record, oltre alla partenza in Safety sono stati 32 i giri percorsi dietro alla Mercedes gentilmente spedita in pista dal Race Control e dal direttore di corsa.

Il vezzo di partire wet sotto Safety, curiosamente quest'anno festeggia addirittura le venti stagioni filate, essendo stato inaugurato nel Gp del Belgio 1997, replicato la prima volta sempre in Belgio nel 2000 e riproposto a Interlagos 2003, per poi diventare progressivamente la regola. Utilizzando calcoli, cifre e analisi, già quattro anni fa - in tempi ben lontani dall'essere sospetti, perché il caso Bianchi



# Bagn fa



## QUELLA PREVISIONE DI QUATTRO ANNI FA

Già quattro anni fa, in una puntata della rubrica Cuore da Corsa, era stato previsto il progressivo addio ai via e alle corse bagnate: anticipazione decisamente rispettata dalla realtà. A destra, Wehrlein in testacoda per aquaplaning nel recente Gp corso a Silverstone





# ato rima con proibito

A SILVERSTONE LO START BAGNATO CON SAFETY-CAR A SOLE GIÀ SPUNTATO LASCIA CAPIRE CHE NEL CIRCUS LA PIOGGIA È DIVENUTA TABÙ. E LE REAZIONI SONO SDEGNATE...



## SCOPPIA LA PARANOIA DELLA SICUREZZA

Pista bagnata e Safety-Car fino a che non viene il momento di montare le intermedie. Le scelte del direttore di corsa Charlie Whiting a Silverstone - a lato con Maylander, pilota della safety e Herbie Blash - hanno fatto molto discutere...

ovviamente apparteneva a un futuro neanche ipotizzabile - veniva non a caso dedicata una puntata della rubrica "Cuore da Corsa" al tramonto - ipocritamente mai annunciato in modo ufficiale ma decretato grazie a una prassi felpata e strisciante - degli epici e sacrosanti Gp sotto la pioggia, scegliendo un titolo che non ha bisogno di ulteriori aggiunte: "Dimenticatevi le gare bagnate".

Di più. È universalmente noto che il caso Bianchi niente ha a che vedere con una situazione di partenza bagnata. E se Bianchi fosse vivo e vegeto, sotto l'acqua non ci si avvierebbe più lo stesso senza Safety, perché tale scelta direzionale era chiarissima già da un bel pezzo. Non esistono precedenti nella F.1 recente che colleghino il via libero dato sotto la pioggia a incidenti nei quali qualsiasi pilota abbia subito con rapporto di causa ed effetto lesioni fisiche gravi o rilevanti. E, facendo i facili profeti, si evince chiaramente che il vero scopo è quello di mettere in discussione non solo e non tanto il via bagnato, già ampiamente combattuto e destrutturato, ma il concetto stesso di partenza a macchine ferme. Se potessero, con l'aria che tira, farebbero avviare i Gran Premi con Safety anche sull'asciutto ricorrendo al più pacioso e comodo via lanciato. Previsione eccessiva? No, ragionevole proiezione e dovuto avvertimento agli appassionati. Nel frattempo la F.1 si sta togliendo scientemente di torno, passo dopo passo, il pensiero d'avere tra le scatole il momento più teso, difficile, adrenalinico, epico e vero del suo narrato: il via bagnato. E chi lo rimpiange non mostra sterile culto del passato, ma più semplicemente ha nostalgia per un futuro diverso dal malinconico show iniziale visto in pista a Montecarlo e Silverstone. Gli stessi addetti ai lavori ed esperti esprimono, ciascuno a suo modo, rilievi e perplessità ricchi di interesse.

**EMANUELE PIRRO**

## Sì alla sicurezza nella giusta dose

*«A ben guardare di recente tre gare importanti son partite tutte sotto Safety: Montecarlo, la 24 Ore di Le Mans e Silverstone. Ciò può dare una percezione distorta del nostro sport all'opinione pubblica, la quale però è la stessa che aveva reagito in modo eccessivo alla tragedia del povero Jules Bianchi, ignorando che la ragione di quell'incidente risiedeva nel fatto che il pilota non aveva rallentato di fronte alle bandiere gialle agitate. Ecco, la sicurezza deve essere tutelata ma non deve diventare un'ossessione e allo stesso tempo l'opinione pubblica deve metterci del suo, facendosi prendere meno dall'emotività, altrimenti diventa davvero difficile gestire il nostro Sport senza un clima dialettico equilibrato. Quando correvo, ricordo un Gp d'Australia in cui tamponai Patrese perché nell'uragano non vedevo neppure la sua vettura e in rettilineo mi regolavo nelle distanze col rumore del suo motore. Infine sbagliai, lo toccai e lui mi dette un pugno sul casco, ma ci stava e non è successo mica un secolo fa... Quella volta Bernie superò i dubbi dei piloti dicendo che, malgrado la gran pioggia, si doveva salire in macchina e parti-*



### ECCESSO DI PARTENZE NEUTRALIZZATE

Nella foto, le monoposto dietro la Safety-Car al Gp di Monaco. Sotto a destra, la gran carambola al via di Spa 1998 e, a sinistra, la partenza regolare su pista bagnata del Gp d'Australia 1990: tabù per la F.1 di oggi



### SECONDO ME BISOGNEREBBE TORNARE A DARE MAGGIORE RESPONSABILITÀ A CHI CORRE

**EMANUELE PIRRO**



re, punto. Certo, ora sono perplesso all'idea di vedere avviarsi tutti i Gp sotto Safety-Car. Ero a Montecarlo, ho parlato con Brundle e Berger e speravamo in un via non neutralizzato, ma poi è andata come è andata. La sicurezza è importante, eppure il nostro è e resta uno sport comunque pericoloso e ciò non si può evitare tout-court. Il problema è anche culturale e di costume. Ora ci si è abituati a proteggere tutti da tutto. Pensate al cartello che nei bagni pubblici ci avvisa che è stato appena dato lo straccio, altrimenti uno se cade e fa causa poi viene risarcito. In poche parole, a tutti i livelli sta venendo meno la cultura e l'obbligo dello stare attenti a se stessi. E tutto ciò ha tolto ai piloti l'istinto di autoprotezione e questo paradossalmente può aumentare di più il pericolo. Tornando a noi, una via ragionevole sarebbe quella di responsabilizzare di più chi corre, dandogli la possibilità di dimostrare che sa farsi valere anche in condizioni meteo non ideali».



**CARI SIGNORI,  
SMETTETELA:  
SU LE BRAGHE  
E ASSUMETEVI  
QUALCHE  
RESPONSABILITÀ**

**ARTURO MERZARIO**



**ARTURO MERZARIO**

## **Nausea per una F.1 che fa vergogna!**

«Sono nauseato. Non basterebbe un'enciclopedia, per farmi sfogare. Così facendo, con Safety tutte le volte che al via piove, questi ragazzi strapagati, cioè i piloti, non vengono considerati all'altezza di ragionare e di prendersi le loro sacrosante responsabilità. No, devono essere accompagnati per mano come bambini di quattro anni. Ehi, non ci siamo proprio. Ma come? Vengono definiti a metà tra supermen e rockstar, hanno tutto servoassistito ed elettronicamente controllato, però con due gocce d'acqua in pista vanno in crisi se c'è da partire e spingere? È una cosa indecente. Questo è un vero e proprio abuso di sicurezza e mi stupisce la non coscienza di questi ragazzi che accettano tutto ciò, a parte qualche lamentino via radio, perché evidentemente sono i primi a non credere nelle loro capacità. Quanto ai team principal, hanno paura dei via bagnati liberi mica per l'incolumità dei loro piloti,



**SULL'USO  
ECESSIVO DELLA  
SAFETY CAR DICO  
SOLO TRE SEMPLICI  
PAROLE:  
CHE DUE PALLE!**

**CESARE FIORIO**



**SÌ ALLA SICUREZZA  
MA MI SEMBRA  
CHE IN QUESTO  
MOMENTO LA F.1  
STIA DECISAMENTE  
ESAGERANDO**

**GIAN CARLO MINARDI**



ma perché non hanno muletti e per i conti salati delle loro monoposto più esposte a danni seri in caso di carambole. Poi questo comportamento dà un cattivo esempio che produce danni gravi a tutto il motorsport. L'unica mia speranza è che cambi qualcosa al timone della F.1, non tanto e non solo per quanto riguarda Bernie, ma soprattutto per limitare lo strapotere delle squadre che hanno più peso specifico politico. Forza, ragazzi, smettetela: su le braghe e assumetevi un po' di responsabilità».

**CESARE FIORIO**

## **Così non vedo anima nell'automobilismo!**

«Partenze bagnate sempre sotto Safety-Car? Ma che due palle... Ci stanno togliendo l'anima dell'automobilismo agonistico e non solo con questo stupido comportamento, ma con tanti altri. Penso all'imbecillità dei track limits, con qualche curva che è occasione di sanzione se tagliata e altre no... Siamo alla follia. Sapete qual è il problema? Chi gestisce le corse di F.1 la deve piantare con tutto questo protagonismo interventista, la deve smettere di indagare tutto e tutti alla minima toccata e piuttosto bisogna tornare all'onesto costume di permettere ai piloti di fare i piloti. Senza ingerenze eccessive. Per esempio, prendi la questione delle comunicazioni radio. O accetti che esistano e allora le lasci libere, oppure le vieti del tutto. Che senso ha stare a pesare le frasi col misurino, a scervellarsi a tavolino per capire le sfumature di un concetto espresso? Ma stiamo scherzando? Torniamo alle radici virtuose del nostro sport. Pronti-via, se piove o meno, purché esistano le condizioni di sicurezza: si parte, si spinge e alla fine il più veloce vince, punto».

**GIAN CARLO MINARDI**

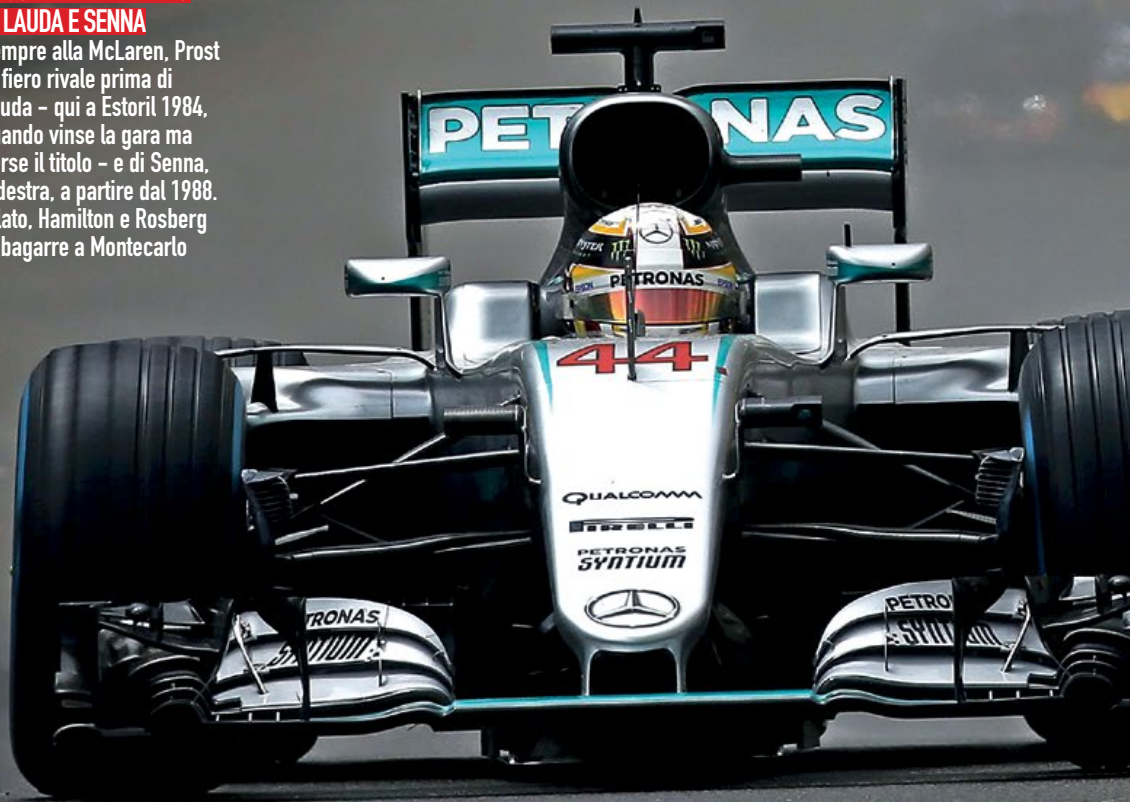
## **Gli stessi piloti sono stufi del trend...**

«La sicurezza deve restare sempre ovviamente in prima posizione, però mi sembra che stavolta si stia esagerando e mi riferisco alla F.1, sia a Montecarlo che a Silverstone. Qui non si tratta di dare retta a Minardi Gian Carlo, che adesso guarda i Gran Premi dalla poltrona, ma basta ascoltare gli stessi piloti. A ogni situazione di Safety-car all'avvio, sono i piloti stessi che ripetutamente si lamentano e incitano il direttore di corsa Charlie Whiting a dare il via. Se loro sono i primi a dire chiaramente che esigono un comportamento più spigliato da parte della direzione di corsa, perché mai non dovremmo credergli e avere lo stesso punto di vista? Cioè, penso che in questi casi ci vorrebbe un po' di buon senso, mica chissà che cosa. Piove troppo? Okay, basta aspettare dieci minuti, siamo in Europa e vedrai che in poco tempo le condizioni migliorano, mica ci sono i monsoni, no? Per esempio, a Silverstone i ragazzi avevano già girato in prova sul bagnato, quindi conoscevano perfettamente la pista in condizioni wet. C'era solo da spegnere i semafori e partire regolarmente, senza Safety-Car in mezzo...».



**PROST RIVALE INTERNO  
DI LAUDA E SENNA**

Sempre alla McLaren. Prost fu fiero rivale prima di Lauda - qui a Estoril 1984, quando vinse la gara ma perse il titolo - e di Senna, a destra, a partire dal 1988. A lato, Hamilton e Rosberg in bagarre a Montecarlo



Instabilità di

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

**N**ell'era della F.1 ipermediatica, la rivalità interna tra compagni di squadra resta una bestia strana e complicata, da gestire con strategia complessa. Un mix spietato tra politica, comunicazione e autopromozione, all'interno del quale la pura capacità di guida continua ad avere un'incidenza indispensabile ma non più matematicamente decisiva.

Nel villaggio globale iperconnesso, prima da stampa e Tv e progressivamente, dalla seconda metà degli Anni '90, da internet e dai social, con le squadre che parallelamente si trasformano sempre più da piccole strutture superverticistiche a spersonalizzate corporation operanti il più delle volte in joint venture con strutture simili nel ruolo di fornitrici, non necessariamente vince mondiali a raffica il più bravo e il più veloce, ma colui che riesce ad assicurarsi una migliore posizione strategica complessiva. Cosiccome li perde ed è estromesso dai giochi il campione che raggiunge un punto morto.

L'esempio del circolo virtuoso che ha portato una raffica di mondiali a Seb Vettel in Red Bull, forse l'u-

nico pilota della storia che ha vinto tutti i titoli cui era candidato, mai perdendone uno per un incollatura, raffigura bene la prima tipologia.

Il caso di Fernando Alonso, senza dubbio uno dei più grandi talenti degli ultimi tre lustri, ma allo stesso tempo colui che nell'era recente si è visto sfuggire d'un soffio il più alto numero di mondiali, fino a diventare un concorrente in lizza solo per modesti piazzamenti, pur restando tra i top quanto a talento innato, spiega bene, ahilui, l'altra categoria della casistica.

E il confronto infinito tra Hamilton e Rosberg in casa Mercedes, nell'era ibrida racconta un'altra interessante realtà. A parità di macchina, il genio innato puro, quello di Lewis, può far fatica a primeggiare sulle splendide e onestissime capacità di un pilota solidissimo come Nico, in grado di costruirsi e ricostruirsi ogni volta ma non altrettanto baciato dal dna del campionissimo, a patto che la squadra dosi con sapiente alternanza chance, scelte tattiche e preferenze. Certo, si è visto, fino a raggiungere il punto di rottura.



LA LOTTA INTERNA TRA COMPAGNI DI SQUADRA È UNO DEI LEIT MOTIV DELLA F.1 MODERNA ECCO COME SI È EVOLUTA DI PARI PASSO CON LA CRESCITA DEL CIRCUS A SHOW GLOBALE

# Coppia



**Quando la F.1 muta, cambiano le dinamiche**

Il biennio 1977-1978 è uno spartiacque fondamentale nella storia e nella filosofia della F.1. La massima categoria dell'automobilismo diventa velocemente un fenomeno televisivo e globale, con un fatturato che si impenna, ingaggi che schizzano alle stelle, indice di tecnologia che s'avvicina sempre più a livelli aeronautici e crescita progressiva della complessità strutturale delle squadre.

Il primo confronto interno è tra Andretti e Peterson, con l'inarrivabile Lotus del 1978 wing-car, ma viene risolto preventivamente sul piano giuridico, negli accordi pre-contrattuali: Mario è il numero uno candidato al titolo, punto, Ronnie lo scudiero designato, salvo imprevisti.

Da lì in poi, il vero campione non è solo colui che sa guidare più veloce degli altri, ma anche l'uomo che fuori dall'abitacolo sa ecletticamente parlare, pensare, comportarsi, interagire, gestirsi, intervenire, mediare e scaricare pressione mediatica incanalandola a rimbalzo contro il suo peggior rivale che - oggi quanto ieri e come domani - resta invariabilmente il suo compagno di squadra. Non è un caso che il simbolo primo di quell'epoca - amatissimo o meno, ma a suo modo epico quanto psicologicamente affascinante - diventa Niki Lauda.

Non il Niki taciturno, sorprendentemente stellare e velocissimo del biennio 1974-1975, quello della rinascita Ferrari, ma un Lauda diverso, uscito rinnovato e diverso come la salamandra dal fuoco, dall'incidentone del Nurburgring 1976. Redivivo, rinato, ma non più energeticamente inarrestabile, quanto piuttosto saggio, furbo, regioneristicamente avveduto, sostanziale, spietato, micidiale dosatore di tattiche, prestazioni e punteggi quanto impareggiabile gestore politico della sua squadra di turno. Non a caso, il primo e l'unico campione che scrive un libro autobiografico non alla fine ma nel bel mezzo della sua carriera, il famigerato "Protokoll", usando i media fondamentalmente per distruggere o perlomeno ridimensionare l'immagine dei suoi avversari, che lui intuisce essere più politici che agonistici - su tutti Enzo Ferrari e Mauro Forghieri -, in una rivalità interna che diventa appunto più di potere e soldi che agonistica, sfociando nel più clamoroso divorzio della F.1 moderna.

**Quei mediaticissimi Anni '80**

Ed è così che gli Anni '80 vedono esplodere, a turno, rivalità di vertice ben diverse dal passato, con candidati al titolo che continuano ad essere fior di piloti, ma che si comportano oramai come personaggi che sembrano in competizione non solo in pista ma anche davanti a microfoni e taccuini, riservando le bordate peggiori puntualmente più al compagno di squadra che non al rivale della squadra nemica. Prendete il caso Williams. In Brasile 1981 Reutemann non lascia passare Jones per farlo vincere e l'australiano gliela giura. A metà stagione Carlos sembrerebbe il candidato naturale per vincere il mondiale, ma Alan, tagliato fuori e sull'orlo del ritiro dalle corse, non perde occasione per dire che l'odiato argentino è uno scorretto, un ingrato, un pilota battibile e soprattutto un uomo psicologicamente fragile, mentre il team Williams tace, ma



1982 Villeneuve-Pironi

**GILLES E DIDIER  
UNA LITE TRAGICA**

Sopra, Gilles Villeneuve e Didier Pironi quando ancora dialogavano, prima della domenica decisiva di Imola 1982, che segnò la lite in pista e la rottura, culminata con l'incidente mortale del canadese in prova a Zolder, solo pochi giorni dopo



1978 Peterson-Andretti



1984 Lauda-Prost



**1981** Reutemann-Jones



**1986-87** Piquet-Mansell



sembra apertamente e autolesionisticamente dare ragione a Jones. Finalone di mondiale in un parcheggio di Las Vegas: Reutemann vive la più drammatica crisi psicologica di un campione nella storia moderna, mentre il rivale Piquet su Brabham con una spruzzata di punti gli soffia il titolo. Dal podio il vincitore della gara Alan Jones a chi gli chiede cosa ha provato doppiando Reutemann, risponde con raccapricciante ferocia: «Una sensazione semplicemente meravigliosa».

### Gilles e Didier, la pagina nera

Poi c'è l'aspetto triste della faccenda. La rabbia che arde e consuma il clan Ferrari nel 1982 ancora oggi è ricordata con malinconia. Perché a Imola Pironi attacca e batte l'amico e compagno Villeneuve nel finale del Gp, ignorando gli ordini di scuderia che dal muretto imporrebbero posizioni congelate. Da lì lo sfogo prima mimico e quindi furibondo del canadese che giura vendetta. Le prove di Zolder, pochi giorni dopo, segneranno la fine di tutto, con il terrificante incidente mortale di Gilles, in un clima psicologico da box ormai irrespirabile. Il francese, restato punta unica, non andrà lontano, finendo la carriera in prova a Hockenheim, decollando sopra la lenta Renault di Prost, spezzandosi le gambe e dando addio alle corse e ai sogni di gloria.

### La lotta tra Lauda e Prost in McLaren

Un'altra devastante rivalità interna è quella in casa McLaren, nel 1984. Discorso semplice. Le due monoposto a motore Tag-Porsche danno anni luce a tutti e la sfida è ristretta ai due compagni di colori: il 35enne Lauda, non più satanico sul giro secco ma tatticamente e politicamente sempre più demoniaco e il 29enne Prost, nettamente il più forte in pista ma ancora non allo zenith della maturità nella gestione tattica. Col team principal Ron Dennis che si fa i cavoli suoi: vinca il migliore. O, più semplicemente, chi farà più punti. Anzi, mezzi punti. Perché alla fine prevale Niki, il saggio guru iper-razionale, sull'energetica volontà di potenza del giovane talento in ascesa, per mezzo punto in tutto, in un drammatico finale all'Estoril.

La lotta interna Lauda-Prost si caratterizza per due aspetti originali: i due non litigano mai, dicono di rispettarci, ai microfoni sono più temperati di leader democristiani al congresso, ma sotto sotto, ovvio, vorrebbero tritursarsi l'un l'altro.

Seconda stranezza, la sorte - ma anche il reciproco buon senso - vuole che non divampi mai la rivalità a ruotate in pista.

Ogni volta il confronto è a reciproca distanza, quasi mai diretto. L'unico duello muso a muso è in Olanda 1985, quando Lauda ha già annunciato il ritiro e va a vincere beffando Prost, che si consolerà alla grande aggiudicandosi il suo primo mondiale.

### Derby selvaggio tra Mansell e Piquet

Quello che esplose tra Mansell e Piquet, sempre in casa Williams, nel biennio 1986-1987 è invece il confronto selvaggio e spietato tra due uomini che più diversi non potrebbero essere. Velocissimi ma differenti, in quanto titanico nel maximum attack Nigel e più razionale e tattico Nelson, col brasiliano



ironico, spietato, affilato e punzecchiante, mentre il Leone inglese coi media e con la squadra pare semplice, spontaneo e tutto sommato dialetticamente indifeso. In pista ne accadono di ogni. Sorpassi fuori dal track limit, rivalità inferocite e lotte perfino per chi fa il miglior tempo nei test, mentre sceso dall'abitacolo Nelson fa strame del nemico, arrivando a dire che ha la moglie meno bella del Circus, riducendolo a caricatura. E sul piano politico Piquet, uomo Honda, ha le leve giuste per aggiudicarsi con un finale portentoso il mondiale 1987, seguendo l'anno dopo la Casa giapponese alla Lotus, mentre Nigel si ritrova in mano una vettura che ha misteriosi e intermittenti problemi di rendimento che lo porteranno a perdere ancora una volta, malgrado sul giro secco sia più forte del rivale malconco e debilitato da un terribile incidente in prova a Imola.

**Senna e Prost, due mondi in collisione**

McLaren e Honda si uniscono e nel biennio 1988-1989 ospitano tra le stesse mura due pezzi da novanta: Prost e Senna. Il primo anno, tra sorrisi finti e attestati forzati di reciproca stima, va tutto bene, ma poi, da Imola 1989, complice un presunto mancato rispetto del patto di non aggressione, ha inizio la lotta interna più snervante che la storia ricordi. Da lì in poi tra Alain e Ayrton è un vale tutto agonistico, politico, mistico, filosofico, spirituale e finanziario esistenziale. Collisioni dal valore iridato, come Suzuka 1989, intortamenti politico istituzionali - vedi Prost col potentissimo presidente della Fisa Jean-Marie Balestre -, addii rancorosi, minacciate squalifiche, promesse vendette e regolamenti di conti a suon di tramvate - vedi Suzuka 1990, con la McLaren del brasiliano che frana scienziamente addosso alla Ferrari del francese -: ogni terreno di sfida, compreso quello mediatico, è buono per i due che cercano in tutti i modi di demoralizzare l'altrui sfidante. L'ultimo punto lo mette a segno Prost, quando la lotta è ormai a distanza tra due che non potrebbero più convivere nella stessa squadra. In chiave 1993 Senna si offre gratis alla Williams-Renault, un missile senza rivali, pur di impedire che il binomio accolga l'odiato Prost, ma a spuntarla è quest'ultimo, dopo un anno sabbatico, il 1992, spesso a tessere trame per assicurarsi il posto che gli frutterà il quarto e ultimo titolo mondiale, l'anno dopo. Un alloro vinto, ancor prima che in pista, ben muovendosi mesi prima nelle stanze del potere.

**Anni '90 meno inferociti**

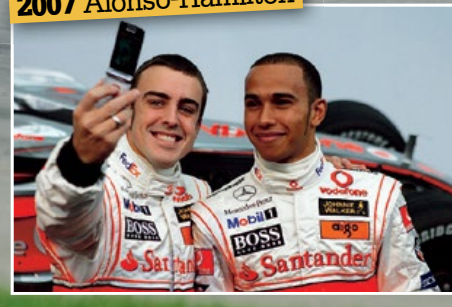
Negli Anni '90 la F.1 diventa sempre più mondialmente adulta e comincia ad affermarsi un costume ben diverso. Prost e Mansell in Ferrari nel 1990 vanno ben poco d'accordo e ben presto il più delle volte in un top team il caposquadra pretende di avere un secondo pilota mansueto, tanto che le gerarchie cominciano a farla da padrone. È vero però che certe volte i team lasciano liberi di lottare i loro alfieri, tipo Hill e Villeneuve nel mondiale 1996, senza atmosfere da showdown e strascichi vendicativi.

**Lo schema Schumacher**

Dalla seconda metà degli Anni '90 fa scuola il metodo Schumacher. Michael è il più forte di tutti, non



2007 Alonso-Hamilton



1996 Villeneuve-Hill

**TRA JACQUES E DAMON RIVALITÀ SOSTENIBILE**

Tra Jacques Villeneuve e Damon Hill, sopra, la rivalità per la conquista del mondiale 1996, andato poi all'inglese, dette vita a un confronto interno vibrante, ma privo di momenti critici

teme nessuno in pista ma nello stesso tempo non vuole noie, nel suo locale. Accanto a lui il compagno di colori è condannato non solo ad essere meno veloce, ma puntualmente fa meno test, non si deve lamentare e in caso d'evenienza si tiene pronto a dare una mano, se non la porta è quella.

In fondo anche alla McLaren lo schema, sebbene assai meno ferreo, è simile, con Coulthard votato pur controverso a fare il gregario infinito di Hakkinen. E quando, nel 1999, Schumi si infortuna a Silverstone e il portaborracce Irvine coltiva per mezza stagione il sogno di riportare dopo un ventennio il mondiale piloti in casa Ferrari, alla fine un mondo misterioso sembra rivoltarglisi contro. Una gomma incredibilmente sparita in un pit-stop, uno spettacolare ritorno in pista di uno Schumi dapprima gregario felice e infine spietatamente indifferente





1988-89 Prost-Senna



2010 Webber-Vettel



nando Alonso. In pista, più si va avanti e peggio è. Lewis va da Dio, il team gli strizza l'occhio, Dennis, che lo ha allevato, lo coccola sempre più e Alonso sbotta. Il risultato è devastante: un mondiale piloti probabilissimo diventa passo dopo passo nebbiosa chimera fino a svanire del tutto a Interlagos, consegnato al ferrarista Raikkonen d'un soffio. Con Alonso e Hamilton reciprocamente entusiasti che a perderlo sia il compagno di squadra. Roba da chiodi.

### Red Bull e il caso Webber

Alla Red Bull nel 2010 il mondiale è nel mirino, con Webber che sembra favorito nella logica dei numeri, minacciato soprattutto dalla Ferrari di Alonso, col compagno di squadra Vettel meno temuto nella volata finale di Abu Dhabi.

In gara ci pensa una chiamata a box acerba e improvvida per Mark, purtroppo imitata dalla Ferrari con Alonso, a mutare le carte in tavola e a spianare la strada verso il primo titolo a Seb. La Red Bull perde con Webber e trionfa con Vettel: è ciò che voleva. Tra i due la convivenza non sarà mai idilliaca, ma le polemiche interne e una brutta toccata in Turchia non intaccheranno mai l'evidenza che vede Seb nella convivenza pluriennale assai regolarmente più veloce ed efficace dell'australiano, fino a che quest'ultimo la pianta lì e si dà all'endurance.

### Lewis e Nico, la strana coppia

Il resto è cronaca dei giorni nostri. L'era ibrida, dal 2014, è tenuta agonisticamente su solo dalla sfida interna alla Mercedes tra Hamilton e Rosberg. Ibridi pure loro, perché, a seconda del weekend, sono nemici e amici, implacabili o pasticcioni, quieti o aggressivi, affidabili o sfortunati, in un alternarsi variegato di fasi, frasi e eventi che però a oggi premiano Hamilton, trionfatore di due mondiali su due e seriamente candidato a dimostrare che non c'è il due senza il tre. Mentre dal muretto Lauda e Wolff giurano d'aver trovato la pietra filosofale che impedirà nuovi contatti e scintille tra i due, platealmente e lesionisticamente al coltello in un triennio a Spa, Barcellona, Montreal e Zeltweg.

Insomma, passano i decenni, cambiano le salse, le ere e i regolamenti, ma in F1 il confronto più spietato resta quello col compagno di squadra. Reso ancor più drammatico e palpitante dal titolo mondiale in palio e dai tanti e complessi fattori - nel 2014 pure il fantasmagorico doppio punteggio nella finale di Abu Dhabi -, che possono influire sulla attribuzione del mondiale.

Comunque vada, così come nel calcio il derby è l'incontro influenzato da impalpabili fattori anomali, anche in F1 la lotta tra compagni di squadra resta un duello mistico, la cui soluzione non dipende esclusivamente dai valori delle forze in campo. Un buon motivo per accomodarsi in poltrona e gustarsi gli sviluppi dell'ennesima sfida tra Lewis e Nico. ●

a Suzuka, conducono Irvine ad accontentarsi di perdere un titolo che altrimenti di fatto avrebbe delegittimato il caposquadra tedesco e, col senno di poi, messo scomodo piombo in ala al suo futuro quanto inarrivabile ciclo vincente. Con cinque titoli mondiali vinti avendo per nuovo portaborracce il mite Barrichello, peraltro riottoso a cedere strada in Austria 2002 ma subito ricondotto all'ordine, salvo rifarsi in uno strano arrivo in parata a Indianapolis.

### Star Wars 2007: Alonso vs Hamilton

Nel terzo millennio i team si premuniscono. Avere due galli di pari becco nel pollaio non è mica più un affare, ma l'eccezione a sorpresa è dietro l'angolo. Nel 2007 il debuttante Hamilton in McLaren incredibilmente si dimostra subito veloce tale e quale al presunto caposquadra, il bicampione in carica Fer-

### LE TENSIONI CI SONO PURE TRA GREGARIO E CAPITANO

Vettel, favorito e pupillo Red Bull, nel 2010 combatté non solo Alonso ma pure il suo compagno di squadra Webber, sopra. Sotto, Schumi e Barrichello, la quieta coppia d'oro dell'era aurea della Rossa, all'inizio del terzo millennio. Eppure a Zeltweg 2002 esplose il fortissimo malumore del brasiliano, che cedette la vittoria al capitano solo in extremis, con plateale disappunto

### 2002 Barrichello-Schumacher





# Sodoma e zavo

COLOMBO

## DAL CASO FORD AL PARADISO WTCC

Sopra, la Ford GT, sui cui le autorità sono intervenute a Le Mans addirittura dopo le qualificazioni, con ritocchi sulle capacità prestazionali. A destra, la Honda di Monteiro nel Wtcc, serie in cui il BoP ormai fa parte della fisiologia stessa della competizione, essendo considerato in modo molto più indolore che altrove





# orra

**IL RIEQUILIBRIO DI PRESTAZIONI SEMBRA SEMPRE PIÙ UN MALE NECESSARIO. MA CON REALTÀ BEN DIVERSE, DAL WEC AL WTCC FINO AL GT TRICOLORE. ECCO PERCHÉ**

di **Fulvio Cavicchi**



**IL PROBLEMA È CHE NEL BOP C'È SEMPRE UN COSTRUTTORE CHE NE TRAE VANTAGGIO RISPETTO AD ALTRI**

**RICHARD LIETZ**



**IL BALANCE OF PERFORMANCE È SPORTIVAMENTE INACCETTABILE MA PRAGMATICAMENTE INDISPENSABILE**

**ALESSANDRO MARIANI**



**NEL WTCC LE COSE FUNZIONANO BENE: IL NOSTRO CONCETTO DI ZAVORRA È MATEMATICO**

**GABRIELE TARQUINI**



**A**ncora nei paddock dei campionati endurance non si sono fermate le discussioni riguardo a quanto avvenuto a Le Mans, quando dopo le qualifiche i tecnici del World Endurance Championship sono intervenuti per cambiare la situazione che si aveva in pista applicando il famigerato Balance of Performance. La Ford, in pole position, si è vista aggiungere altri 5 kg sul peso minimo e ridotta la pressione di sovralimentazione, alle Ferrari sono stati aggiunti 10 kg ed ammessi 4 litri in più di carburante, alle Corvette concessi 7 litri in più di serbatoio e modificati i restrittori, infine alle Porsche 8 litri in più sul pieno.

Insomma cambiate prestazioni e comportamenti delle vetture senza nemmeno possibilità di provarli prima della gara. «Certo, la possibilità di modificare il BoP dopo le prove esiste ed è scritta, ma allora dovrebbe essere spiegato perché prima di oggi ce ne fosse un altro», commenta **Richard Lietz**, campione del mondo in carica della Gte-Pro ed uno dei piloti più esperti ed equilibrati per parlare con raziocinio della situazione che si è venuta a creare a Le Mans. E aggiunge: «È la moda delle corse attuali. In passato tu andavi a gareggiare con regole certe e trovavi Ferrari e Porsche in lotta. Ma nessuno era contento perché in pista c'erano solo due marchi. Così fu creato questo sistema per invogliare altre Case ad entrare nei campionati Gt ed equilibrare le prestazioni di tutti. Il problema è che nel gioco delle equivalenze c'è sempre un costruttore che ne trae vantaggio a danno degli altri. Il risultato è che alcuni sono arrabbiati, altri felici e le gare sono meno interessanti rispetto al passato».

Oggi giorno il sistema di rallentare chi va più forte per ottenere, artificialmente, una competizione alla pari e che magari porti il campionato a concludersi all'ultima gara è sempre più diffusa. Si ha il Balance of Performance nelle gare Gt, le zavorre nei campionati turismo e l'inversione delle griglie di partenza nelle formule. In più i sistemi di punteggio sempre meno premiano chi vince la gara e di più chi si piazza perché così nessuno può scappare in campionato.

### **La concezione del male necessario**

«Sportivamente inaccettabile, pragmaticamente indispensabile» è la perfetta sintesi del tutto che fa **Alessandro Mariani**, Team Principal della Jas Motorsport, team ufficiale Honda nel Mondiale Turismo. «Il Balance of Performance nel Gt3 è una cosa intelligente ed ha avuto successo, visto che nella categoria hai vetture molto differenti. Però causa grandi polemiche e discussioni infinite perché mentre nel turismo si basa su formule matematiche, nel Gt dipende da chi viene mandato a guidare le macchine». In effetti a differenza del mondo dell'Endurance, nel Turismo tutti paiono contenti dell'efficacia del sistema delle zavorre.

«Nel Wtcc funzionano molto bene - spiega **Gabriele Tarquini**, l'espertissimo pilota della Lada - Il nostro concetto di zavorra è matematico, non dipende da dei giudici che possono sbagliare o da prestazioni di qualifica in cui qualcuno si è trattenuto per avere un BoP più favorevole. Le nostre sono gare sprint per cui in qualifica devi tirare. È un concetto

## SODOMA E ZAVORRA

algebrico, si prendono le due migliori macchine della marca in qualifica (con un massimo di tre decimi di differenza) ed i due giri più veloci in gara delle due macchine. Con un algoritmo, che funziona abbastanza bene, vengono generati i pesi rapportati alle prestazioni delle ultime tre gare».

Al contrario tra le Gran Turismo il sistema pare creare solo malumori. Ed inoltre causa grandissima confusione agli appassionati, perché ogni campionato utilizza un sistema differente, che cambia da Paese a Paese. «Dicono che non puoi fare paragoni tra vari campionati per via della differenza delle gomme, ma non è che con le Michelin vinci e poi con le Pirelli arrivi terz'ultimo», chiosa **Mirko Venturi**, pilota del Gt Italiano con la Ferrari 488 della Black Bull. Ed in effetti pone anche un giusto quesito: «Nel nostro campionato ci sono tante Lamborghini e Ferrari ed una sola Aston Martin. Come fai a valutare esattamente le prestazioni delle varie auto se hai così tanta differenza numerica?».

### Un equilibrio tutt'altro che facile

Spiega **Marco Rogano**, Direttore Generale di Aci Sport: «nel campionato tricolore a inizio anno si parte con i dati della prima gara del Blancpain. Poi il Bureau italiano, dalla seconda gara, è libero di decidere. E ogni tanto qualche piccola differenza c'è. È difficilissimo trovare il giusto equilibrio. Ritengo che abbiamo gente molto brava che fa questo lavoro, come l'ingegnere D'Agostino, che ha competenze tecniche di altissimo livello. Ma servirebbero mezzi a disposizione, come piste e macchine per fare confronti durante il campionato. A livello internazionale, essendoci direttamente i Costruttori, il promoter obbliga a portare le macchine in pista per provarle. Noi invece dobbiamo lavorare sulla carta e questo è un punto migliorabile. Ma vedendo il campionato dello scorso anno, concluso a Monza con 7 macchine che potevano giocarsi il campionato, direi non sia stato fatto un brutto lavoro».

Di sicuro la base di partenza è ottima, come spiega **Roberto Ravaglia**, grandissimo ex pilota ed owner della Roal Motorsport «Nel Blancpain tutto bene, il BoP viene stabilito ad inizio stagione e massimo una o due modifiche durante la stagione, ma di solito nessuno si lamenta. Il bilanciamento del Gt Italiano è basato su quel campionato, ma c'è in più anche il tempo in base alle prestazioni dei piloti». Questo perché, come giustamente specifica l'Ingegnere Mariani «il sistema di equilibratura delle prestazioni può essere di due tipi. Il "Compensation Weight" è per pareggiare le prestazioni, così da rendere il campionato interessante e favorire l'entrata di costruttori che magari non hanno vetture di base adatte per competere. Invece il "Penalty Weight" non sfavorisce la macchina più veloce ma il pilota. Si usa nei campionati dove non hai Case presenti ufficialmente e serve per dare possibilità ai piloti meno esperti o meno blasonati di avere qualche chance in più».

Tutto giusto, però poi si finisce in situazioni per cui lo spettatore più casuale o meno esperto di corse non riesce a capire che cosa succede: «Non riesco a spiegare ai miei amici per quale motivo entro ai box in testa ed esco sesto - racconta Venturi - Provo a



È DIFFICILE VALUTARE LE PRESTAZIONI QUANDO C'È TANTA DIFFERENZA NUMERICA

MIRKO VENTURI



DIFFICILISSIMO TROVARE IL GIUSTO EQUILIBRIO, MA IN ITALIA ABBIAMO OTTIMI TECNICI COME D'AGOSTINO

MARCO ROGANO



NEL BLANCPAIN VA TUTTO BENE: IL BOP VIENE STABILITO A INIZIO STAGIONE, POI SERVONO 1-2 MODIFICHE

ROBERTO RAVAGLIA



spiegargli che devo stare fermo ai box e non posso ripartire subito fatto il cambio, ed a quel punto mi chiedono: ma non sei a correre in macchina? Non vince chi è più veloce?».

### Biagi resta totalmente contrario

È questo punto è il nodo focale della questione: non staremo perdendo il senso delle corse in macchina con questa ricerca disperata di uguaglianza di prestazioni di piloti e macchine? Ne è convintissimo **Thomas Biagi**, due volte campione del mondo nel Fia Gt Championship ed ora attivo nel Gt Open con la Lamborghini Huracan: «Sono totalmente contrario al BoP. Potrebbe essere ok se si facesse un regolamento tecnico che dicesse che in base a cilindrata, rapporto peso/potenza ed altre caratteristiche la macchina deve avere certe prestazioni, ma per il resto si deve essere liberi di correre». In più il bolognese mette in luce tutti dei problemi che si hanno correndo con la zavorra «Distruggi le gomme, i freni, rischi anche di avere problemi. Inoltre i chili vengono messi nel posto del passeggero. Come fai ad essere sicuro siano fissati bene? Non c'è il rischio che magari in un incidente finiscano addosso al pilota?».

Aggiunge poi altro grande ex come **Dindo Capello**, tre volte vincitore di Le Mans ed anche campione nel Superturismo italiano: «È poco invitante per lo sviluppo della macchina. E poi è difficilissimo in un campionato iper-professionale come il Dtm, figurarsi in uno semi-professionistico come il Gt Italiano».

Più tranquilla la visione che ne ha **Chip Ganassi**, il proprietario della squadra che fa correre la Ford che ha trionfato alla 24 Ore della Sarthe: «Io so che la gente dell'Aco è davvero molto competente e preparata nello stabilire le regole. E anche che chi lavora in Ferrari, Porsche, Corvette ed Aston Martin sa il fatto proprio. Così tra noi il gioco si trasforma in una continua partita a scacchi. La mossa importante però non è la pole position, bensì lo scacco matto che ti fa concludere la gara in prima posizione. Quindi credo siano discussioni e polemiche



**SONO TOTALMENTE CONTRARIO AL BOP. E PENSO ANCHE CHE LE ZAVORRE IN AUTO SIANO PERICOLOSE**

**THOMAS BIAGI**



**GRAZIE AL BOP SONO ENTRATI IN GT3 TANTI COSTRUTTORI: DAI UNA CHANCE A TUTTI PER VINCERE**

**ALESSANDRO BALZAN**



**IL BOP È POCO INVITANTE PER LO SVILUPPO DELLA MACCHINA. E POI È DIFFICILE TROVARE L'EQUILIBRIO**

**DINDO CAPELLO**



**IN EUROPA SI SPRECANO ENERGIE PER CERCARE BOP CHE POSSANO METTERE TUTTI QUANTI D'ACCORDO**

**CHIP GANASSI**



*inutili. In Europa vedo che si sprecano tantissime energie per cercare BoP che possano mettere tutti quanti sullo stesso piano. Quello che mi auguro è che si possa sedere attorno ad un tavolo e più che pensare alle equivalenze si riesca a lavorare per un obiettivo comune».*

**Balzan coglie il punto**

Di sicuro centra bene il senso del Balance of Performance **Alessandro Balzan**, il pilota rodigino che dopo aver vinto tanti monomarca di livello in Europa è arrivato fino a diventare professionista negli Usa, dove ha vinto la Grand-Am anni fa ed ora è in testa in Imsa con la Ferrari: «Quando il BoP è fatto bene, nessuno è contento. Se c'è qualcuno soddisfatto vuol dire che qualcosa non va. Grazie ad esso sono entrati in Gt3 costruttori che anche solo 5 anni fa era impensabile trovare, tipo Bentley, Nissan... macchine diverse dalle solite Porsche e Ferrari. Ci sta come idea perché dai una chance a tutti per vincere. Questa stagione però siamo arrivati all'assurdità con l'introduzione di macchine turbo, visto che è difficilissimo trovare un bilanciamento del boost. Ed arrivi ad avere una gara dove magari la macchina vola e quella dopo è ultima. È un anno di transizione, dove sia Wec che Imsa in Ameri-

COLOMBO

*ca stanno cercando di capire quanto questo boost interferisca sulle prestazioni. Perciò si vedono queste differenze tra macchine turbo ed aspirate. Qui in Usa hanno strumenti molto accurati, dividono la pista in tipo 13 o 14 settori e capiscono se qualcuno non tira o fa shortshifting. Addirittura col Gps capiscono se qualcuno sbaglia la traiettoria, quindi non puoi fare il furbo perché hanno miliardi di dati. Hanno anche le nostre telemetrie e di ogni macchina possono sapere vita, morte e miracoli. Però vedendo come finiscono le gare, che sono sempre tirate fino alla fine, per le Gt3 sembra che la Sro nella Blancpain sia facendo un lavoro migliore. Ma va anche detto che avendo tante macchine è più facile che almeno un team per marca riesca a sfruttare l'auto al 100%, quindi riesci ad avere dati più attendibili su tutti i modelli».*

A questo punto, difficile tirare delle conclusioni definitive. Il Balance of Performance non piace a livello sportivo, ma è necessario all'automobilismo moderno. Resta da capire quale sia il più efficace tra tutti quelli in uso e probabilmente sarebbe giusto ce ne fosse uno unico, magari basato sui dati di tutti i campionati, così da essere molto più preciso ed indipendente da singoli piloti o dalle piste su cui si è corso. Ma solo la Fia può deciderlo. ●



**ORIZZONTI PROFONDAMENTE DISSIMILI**

*Applicare il BoP a realtà assai diverse come il Wec, sotto Ford e Ferrari, il Gt Tricolore, in alto, o il Wtcc, crea conseguenze e problematiche specifiche che meritano ciascuna un'analisi approfondita e a sé stante*

# Sardegna

## E adesso?

L'ACI NON È PIÙ DISPOSTO A SOSTENERE IL RALLY IRIDATO SULL'ISOLA E LA STORIA È AL CAPOLINEA. SCOPRIAMO PERCHÉ E QUALI SONO LE ALTERNATIVE

di **Sergio Remondino** e **Marco Giordo**

foto **Bettiol**

**G**uelfi e Ghibellini esistono ancora e continuano a farsi la guerra. E riescono spesso a distruggere quanto di buono realizzato dall'altro. Il caso della Sardegna, che sta perdendo il rally iridato, è emblematico. Le guerre di campagna sono all'ordine del giorno. Tutti tirano la giacca a tutti. Pestano i piedi e vogliono, o rivogliono, il giocattolo. Olbia, che ha perso la sede di partenza dopo aver confinato per anni un rally valido per il Mondiale sulla banchina di un porto commerciale, si è rifatta avanti, dopo che la gara aveva traslocato ad Alghero. E non è che uno dei tanti esempi. Stavolta pare sia davvero troppo tardi. Il presidente

dell'Acì, Sticchi Damiani, ha fatto sapere che il rally torna "sul continente". Già, ma dove? Della partenza a Roma nessuno parla più. Il progetto di gara in centro Italia è tutto da definire e se si considera che la Rally Guide, strumento essenziale, va consegnata a inizio febbraio, ecco che ci sono sì e no cinque mesi di tempo per inventarsi un rally di sana pianta. A meno di non spostarlo molto più avanti rispetto all'attuale collocazione, a giugno. E c'è il "fantasma di Sanremo" che aleggia sempre nell'aria, a tormentare sonni già per conto loro agitati. La situazione politica è grave ma non è seria, filosofeggiava Ennio Flaiano. E aveva proprio ragione. ●



# SARDEGNA

# addio

## I NUMERI DELL'AVVENTURA IRIDATA

**3**

LE LOCALITÀ CHE HANNO FATTO DA SEDE DELLA MANIFESTAZIONE: PORTO CERVO (2004), OLBIA (2005-2013), ALGHERO (2014-2016)

**8**

I DIVERSI VINCITORI (SOLBERG, LOEB, GRONHOLM, LATVALA, HANNINEN, HIRVONEN, OGIER, NEUVILLE)

**13**

LE EDIZIONI DISPUTATE DAL 2004 AL 2016

**300**

I MEDIA ACCREDITATI NEL 2016 TRA GIORNALISTI, FOTOGRAFI E CAMERAMAN

**29.608**

LE VISUALIZZAZIONI SU FACEBOOK NELLA SETTIMANA DELLA GARA

**158.749**

I VISITATORI DELLA PAGINA INTERNET DELLA MANIFESTAZIONE NELLA SETTIMANA DELLA GARA

**374.654**

LE VISUALIZZAZIONI TWITTER

**900.000**

EURO FORNITI ANNUALMENTE DALLA REGIONE SARDEGNA NEGLI ULTIMI TRE ANNI

**2.200.000**

EURO, LA SOMMA NECESSARIA ALL'ACI PER ORGANIZZARE LA MANIFESTAZIONE

**12.000.000**

EURO, L'INDOTTO GENERATO DALLA MANIFESTAZIONE SUL TERRITORIO LOCALE NEL 2016

**27.000.000**

EURO LA SOMMA INVESTITA DALL'ACI PER IL RALLY NEGLI ULTIMI 11 ANNI

### L'ULTIMA VOLTA DEL MONDIALE

Bertelli passa davanti ad uno striscione della Sardegna durante la scorsa edizione: le tante guerre interne fra varie fazioni hanno decretato la fine del mondiale sull'isola dei quattro mori



Ogier "vola" con la Volkswagen Polo: una scena abituale in Sardegna. Dove, il pubblico sulle prove non è mai mancato. Nell'altra pagina, Antonio Turitto e Angelo Sticchi Damiani



## Le faide sull'**isola** che non c'è (più)

**DUE INTERROGAZIONI PARLAMENTARI. E TANTE PAROLE. IN PERFETTO "POLITICHESE". COSÌ È STATA AFFOSSATA UNA BELLA MANIFESTAZIONE**

**I**l Governatore della Sardegna, Francesco Pigliaru, non ha rilasciato dichiarazioni in merito al Rally d'Italia dopo le due interrogazioni parlamentari sull'Acì presentate il 21 giugno ed il 6 luglio alla Camera dei Deputati dal 59enne onorevole nuorese Roberto Capelli (Centro Democratico). Pigliaru però, è risaputo, vede di buon occhio la prova mondiale. Alla stampa ha parlato invece l'assessore al Turismo Fran-

cesco Morandi, anche lui esponente di Centro Democratico, dichiarando che «Il rally mondiale è l'evento a cui destiniamo più risorse

se perché ci crediamo molto. Mi auguro che la manifestazione resti nell'isola, ora se ne occuperanno il Governatore e i territori. Se ci

sarà la possibilità di trovare altre risorse non ci tireremo indietro». A questo proposito bisogna ricordare però che il rally mondiale sino al 2013, quando il Governatore era Ugo Cappellacci (un grande appassionato della specialità), aveva ricevuto dalla Sardegna un contributo di un milione e mezzo di euro. Poi dal 2014, con l'avvento della giunta Pigliaru, questo contributo

è sceso negli ultimi tre anni di oltre un terzo, arrivando a 900.000 euro. E sino alle dichiarazioni al vetriolo di Sticchi Damiani di pochi giorni fa, la Regione Sardegna aveva fatto orecchie da mercante alle richieste dell'Acì, glissando sul maggiore contributo richiesto, cambiando poi subito atteggiamento dopo la levata di scudi di molti sindaci di tutto il territorio. ●

**SECONDO IL MANAGER DEL TEAM ITALIA LE RESPONSABILITÀ SONO PRECISE**

### Bortoletto: «Ostilità locali»

Claudio Bortoletto non ha peli sulla lingua: «In questi anni - dice il manager veneto - tante persone per bene delle istituzioni sarde ed il presidente dell'Acì si sono spese per portare la Sardegna e il suo rally ai più alti livelli mondiali. Purtroppo, grazie al comportamento di alcune realtà locali che

non esito a definire "non perbene", ostili alla manifestazione per interessi personali, siamo arrivati a questa situazione. E quando le persone perbene perdono la pazienza non è possibile prevedere le loro reazioni. È un peccato, perché questo rally è stato apprezzato, anche grazie ad Alghero».

DAL 2004 AL 2016

## La storia

Il Mondiale s'è trasferito in Sardegna nel 2004, quando è nato il Rally Italia-Sardinia - organizzato dall'Europe Team di Pasquale Lattuneddu - con base prima a Porto Cervo e poi a Porto Rotondo (2005) e parco assistenza ad Olbia. Nel 2006, con l'avvento dell'Acì come organizzatore, il nome della gara è stato trasformato in Rally d'Italia-Sardegna. In questi anni è rifiorita la passione dell'isola dei quattro mori per i rally e per i suoi campioni moderni: Sainz, Solberg, Loeb, Gronholm, Hirvonen, Latvala, Ogier. Con il tempo la gara è diventata un appuntamento fisso ed apprezzato nel calendario iridata (tranne nel 2010, quando ha avuto validità per l'Irc), grazie alla selettività, alla spettacolarità ed alla bellezza dei suoi sterrati. L'evento ha mantenuto la sua sede ad Olbia sino al 2013 poi, nel 2014, c'è stato il trasferimento della sede logistica nel nord-ovest dell'isola, ad Alghero. Un cambiamento che ha subito riscosso i consensi dei tifosi e degli addetti, con il maggior coinvolgimento del grande pubblico alla manifestazione che è stato particolarmente apprezzato dalla Fia e dalla Wrc Promoter.

# Sticchi Damiani le ragioni del no

IL PRESIDENTE PARLA DEI MOTIVI CHE L'HANNO INDOTTO A DIRE BASTA ALLA SARDEGNA E SVELA LE LINEE GUIDA DEL RALLY IN CENTROITALIA

## Fine corsa Alghero.

Dopo tredici anni il Mondiale sta per andarsene dalla Sardegna. Una scelta che sarebbe gradita a Fia e Wrc Promoter, a favore della quale si sono spesso dichiarati i Costruttori. I motivi sono noti, la volontà di molti addetti ai lavori è infatti da tempo quella di riportare la gara sul "continente", innanzitutto perché ci sarebbe un aumento esponenziale degli spettatori sulle prove speciali. E poi perché la trasferta in Sardegna è ovviamente più problematica per i costi, viste le maggiori spese da sostenere per arrivarci (in traghetto o in aereo). Una scelta anche sorprendente, perché il Presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani è sempre stato un grande estimatore degli sterrati della Sardegna, degli scenari e delle qualità tecniche delle prove speciali dell'isola dei quattro mori. Ma proprio lui, che aveva anche fatto della Sardegna il suo cavallo di battaglia nella sua elezione alla guida dell'Acì, ha ora cambiato la sua opinione.

«In occasione dell'ultimo Rally Italia-Sardegna - commenta amareggiato Sticchi - ho ribadito che dovremo occuparci del Gp di Monza di F1 in prima persona anche a livello economico e quindi, in assenza di segnali chiari da parte della Regio-



ne Sardegna (Sticchi ha chiesto per il 2017 un aumento del contributo da 900.000 a 1.500.000 euro ndr), sarà per noi impossibile organizzare ancora la prova mondiale nell'isola. Un evento per il quale non dimentichiamoci che l'Acì in questi ultimi 11 anni ha investito 27 milioni di euro. A tutt'oggi, ed è passato più di un mese, non abbiamo ancora avuto risposte. Anzi, abbiamo addirittura ricevuto degli attacchi, segnali negativi per i quali possiamo dire che stavolta è davvero giunta al termine la bellissima esperienza in Sardegna: è evidente che se veniamo attaccati le condizioni non sussistono più». Mai prima d'ora Sticchi Damiani era apparso così critico e seccato nei confronti della Sardegna, un chiaro segnale che è rimasto molto male per gli at-

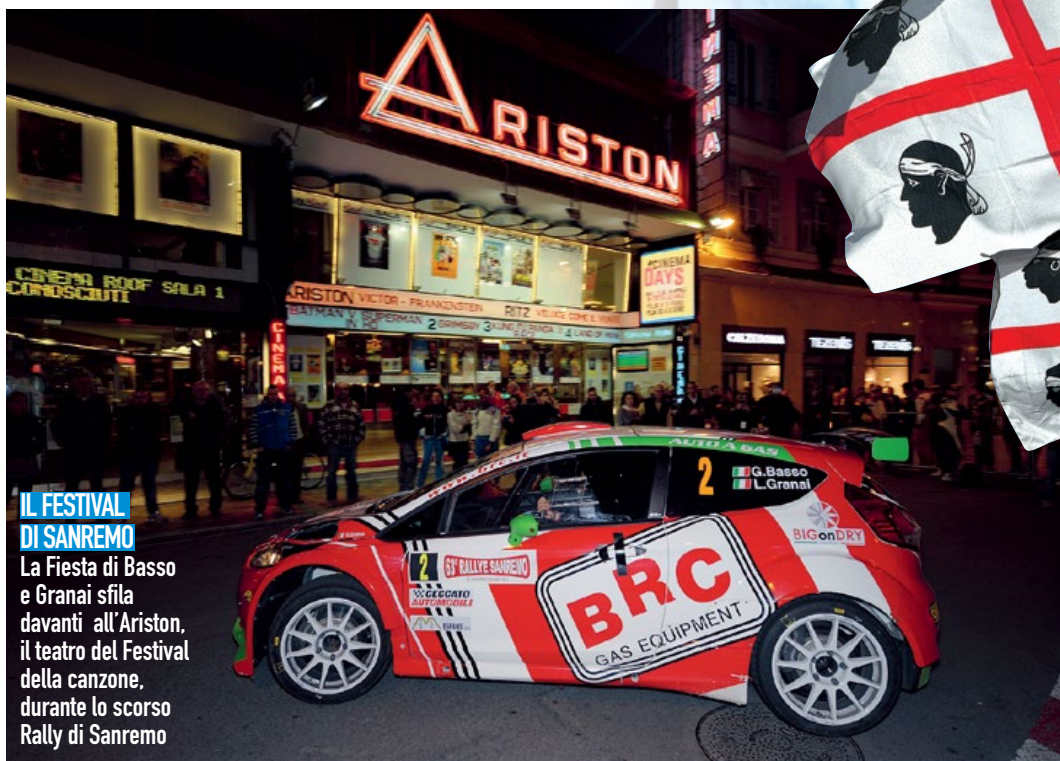
tacchi, anziché la collaborazione, degli ultimi tempi. La misura è ormai colma, forse molto più di quanto si pensi.

## Quale futuro?

Il nostro Paese, comunque, non perderà la sua prova iridata... «Il Rally d'Italia resterà nel campionato del mondo e tornerà sulla penisola - conferma Sticchi Damiani - . Stiamo lavorando ad un progetto che coinvolge una serie di regioni del centro Italia». In pratica, un vecchio progetto di cui si era parlato tra il 2012 e 2013, che prevede una gara su terra con un progetto di collaborazione tra il Rally d'Italia e la Repubblica di San Marino, che coinvolge anche la Toscana, l'Umbria e le Marche. Si parla anche di una partenza della gara da Firenze. Una soluzione che avrebbe sicuramente

te il beneplacito di Jean Todt, che è anche ambasciatore della Fams, la Federazione automobilistica sammarinese. Uniche incognite, e non da poco, sono le risorse economiche che le tre regioni italiane coinvolte (Toscana, Umbria e Marche) insieme a San Marino metterebbero sul piatto. In Sardegna, per conservare la gara nell'isola, la Regione ha confermato che metterebbe certamente a disposizione i contributi pubblici richiesti. La sensazione oggi è però che questo sia un intervento ormai tardivo e che i giochi siano già in itinere. Dopo 13 anni gli appassionati italiani rivedranno sfrecciare sulla penisola le Wrc iridate, in un parziale "re-make" di quella che fu l'epopea del Sanremo sugli sterrati della Toscana da fine Anni '70 a metà Anni '90. ●

**Q**ualche mese fa Oliver Ciesla, manager di Wrc Promoter, dichiarò che se fosse finita l'era iridata della Sardegna lui sarebbe stato ben felice di appoggiare un ritorno del rally d'Italia a Sanremo. Oggi, interpellato dopo l'aut aut di Sticchi Damiani, Ciesla preferisce non intervenire nella questione «Per non interferire nelle trattative dell'Acì» risponde. Allora noi abbiamo interpellato Sergio Maiga, l'architetto ed ex-navigatore che da anni tiene in mano le redini del Rally di Sanremo. «Le parole di Ciesla fanno piacere - esordisce Maiga - però ci sono grossi problemi. Due soprattutto, fra loro cor-



**IL FESTIVAL DI SANREMO**  
La Fiesta de Basso e Granai sfilano davanti all'Ariston, il teatro del Festival della canzone, durante lo scorso Rally di Sanremo

# Ma Sanremo è davvero un'alternativa?

**SERGIO MAIGA PRESENTÒ TRE ANNI FA UN PROGETTO ASFALTO-TERRA. NON SE NE FECE NIENTE MA L'IDEA È VALIDA. E LA REGIONE LIGURIA È INTERESSATA**

relati: uno è quello dello staff organizzativo, l'altro è quello dei soldi necessari per fare una manifestazione iridata di alto livello».

**- Non ha citato, fra i problemi sanremesi, quelli legati alla viabilità e allo spazio da mettere a disposizione del rally, il principale timore di tutti...**

«Non sono questi i problemi, o meglio: sono risolvibilissimi. Sanremo, come avviene del resto nei giorni del Festival della canzone, può essere chiusa al traffico e già con questo si risolverebbe una bella parte dei problemi legati alla circolazione. Per il parco assistenza, poi, potrem-

mo utilizzare l'autoporto di Ventimiglia, che è a una decina di chilometri, o il mercato dei fiori se si preferisce restare in città, a Sanremo. Ha una superficie coperta equivalente a quella di quattro campi di calcio, più parcheggi: tutto ampiamente sufficiente per la sede logistica-operativa».

**- A livello politico qual è la situazione ligure?**

«La nuova amministrazione regionale vede con entusiasmo manifestazioni che portano turismo. In occasione del Giro d'Italia di ciclismo sono stati stanziati 3 milioni di euro per lo start a Sanremo e per la presenza di quattro tap-

pe. Quindi dico: se vogliono, i soldi si trovano. Però con loro non abbiamo mai parlato di tornare ad un Rally di Sanremo iridato. E, aggiungo, farlo già nel 2017 sarebbe difficilissimo, praticamente impossibile».

**- E della famosa tappa in Toscana/Umbria che cosa ci dice?**

«Dico che a sud di Siena la situazione è difficile. Le strade bianche di quella zona sono state dichiarate patrimonio dell'Unesco. Da quelle parti, sulle vecchie prove del Sanremo, oggi si disputano due manifestazioni ciclistiche, denominate "L'eroica" e "Strade bianche", alle quali partecipano tra

2000 e 2500 ciclisti. Ma nelle zone di Volterra, nel Pisano, e nell'alto Senese la musica è diversa. Lì non ci sarebbero problemi a trovare 80/100 chilometri di prove, che moltiplicato per due sono sufficienti a fare una tappa su terra di un Mondiale moderno. La Spagna insegna. Prove come Santa Luce, Riparbella, Palagione e Ugnano sarebbero più che sufficienti per una giornata di gara. E poi c'è tutta la zona di Gubbio, dove si faceva il Mondiale e, in tempi recenti, i rally San Crispino e San Marino. Resta da vedere, anche in questi casi, se c'è chi è disposto a mettere dei

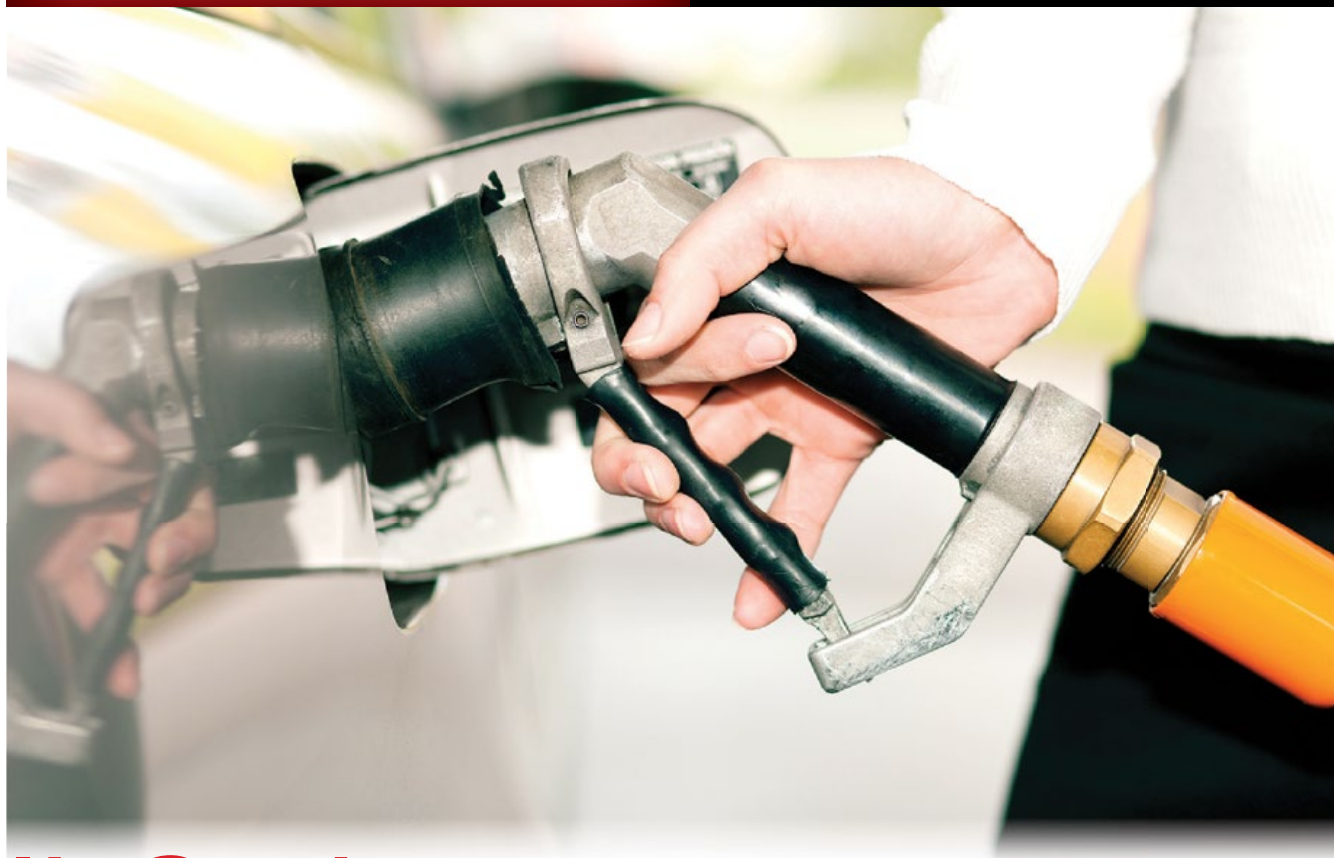
soldi per l'evento».

**- Poi c'è l'asfalto...**

«Tra Liguria e basso Piemonte - conclude Maiga - le strade ci sono ed il problema del "traffico" è abbastanza facilmente risolvibile: basta stare attenti a fare il percorso in maniera intelligente, senza sovrapposizioni nelle aree interessate ma, al contrario, cercando di disperdere il più possibile i passaggi».

**- Per finire, Maiga lancia una proposta interessante...**

«Potremmo - conclude - dar vita ad una rotazione fra più organizzatori e fare, ad esempio, due anni il rally mondiale a Sanremo, altri due da un'altra parte e così via, in modo da consentire a tutti di prepararsi per tempo». ●



# Il Gpl viaggia a due velocità

Crescono i consumi, calano le immatricolazioni  
La Cusano dalla parte della mobilità sostenibile

**N**el 2015 il fabbisogno di Gpl è cresciuto arrivando a 3,3 milioni di tonnellate, di cui 1,7 milioni ad uso combustione e 1,6 ad uso autotrazione. Sono in totale più di 7 milioni le famiglie italiane che si riscaldano, cucinano e producono acqua calda grazie al Gpl e 1,75 milioni le autovetture alimentate a Gpl per oltre 3.800 punti vendita disponibili. È questa la fotografia dell'Italia a gas tratteggiata nel corso dell'assemblea annuale di Assogasliquidi. I laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano sono al lavoro per lo sviluppo di ulteriori soluzioni che vadano nella direzione della mobilità sostenibile e considerano importante ogni passo che vada

in questa direzione. Nei primi cinque mesi del 2016 però sono arrivati segnali contrastanti con il consumo di Gpl per combustione che si è ferma-



to a 747 mila tonnellate (-2% rispetto allo stesso periodo del 2015), e quello per autotrazione che invece è cresciuto del 2,6% a 660 mila tonnellate. A causa del calo del prezzo della benzina nel 2015 si è anche registrata un calo delle conversioni delle autovetture del 13,1%, che ammonta al 13,1% rispetto al 2014, anche se inferiore rispetto al decremento del 23% fatto registrare nel 2014 sul 2013. Anche le immatricolazioni di auto a Gpl nel 2015 sono diminuite del 2,3% e del 13,1% di quelle a metano. Per rafforzare il comparto, per il settore del Gpl combustione, l'associazione ha chiesto anzitutto la piena e completa attuazione del decreto legislativo del 2006 in materia di riordino del Gpl, insieme a un'attenta attività di controllo, di prevenzione e repressione delle frodi. Un'azione che deve accompagnare i necessari interventi in materia fiscale, attraverso la razionalizzazione delle politiche di sostegno e di incentivi di cui oggi godono alcuni prodotti. Anche per il settore dell'autotrazione, Assogasliquidi ha posto l'accento sulla necessità di implementare politiche di promozione e di sviluppo nell'utilizzo dei carburanti gassosi, come la revisione della tassazione automobilistica.

La parola al direttore di gara

# Soluzione cinquanta per cento

«Vogliamo che tutte le vetture abbiano, almeno sulla carta, le stesse possibilità - afferma Adolfo Rava - ecco perché il nostro rally si corre metà su terra e metà su asfalto»

DAL 1970 è il direttore di gara del Rally di Sanremo. Da sempre, però, è innamorato perdutamente di questa gara che lo ha visto anche, in due occasioni, partecipare in veste di pilota. Adolfo Rava è un nome noto nell'ambiente: organizzatore del Sanremo, vicepresidente della sottocommissione rally della Csaì, commissario sportivo.

— Quanto costa il Rally di Sanremo?

«Fra tutto mezzo miliardo. Ormai queste sono manifestazioni che richiedono una gestione manageriale. Non puoi più improvvisare, ma devi lavorare tutto l'anno, con un ufficio permanente. Ci vogliono persone che dodici mesi all'anno si occupino solo del rally. Queste persone stanno pensando già ora al Sanremo dell'85».

— Vi scrivono per suggerirvi la strada di una speciale?

«Sì. Poi ci sono anche le proposte dei singoli Comuni che vorrebbero che il rally passasse da loro e che si candidano. Questo è molto bello. Specialmente in Toscana abbiamo una lunga lista di Comuni che vorrebbero il rally; è un buon segno e ci leva molte grane sulla scelta del percorso. Purtroppo spiace dover dire di no, quando magari le strade non sono utilizzabili per un rally o quando proprio non possiamo inserire quel determinato giro».

— Quest'anno sono state fatte diverse variazioni al percorso. Ci puoi spiegare i motivi che le hanno imposte?

«Cominciando dall'inizio, abbiamo sostituito una speciale su asfalto: mentre prima ripetevamo Rezzo per portare i concorrenti a Sanremo, dove sostavano alcune ore prima di trasferirsi in Toscana, ora si va per la strada del Passo Ginestro (una ps che si faceva già ai tempi di Munari e Waldegaard). Questa modifica è dovuta al fatto che i piloti non gradivano la sosta a Sanremo, dalle 20 alle 24, perché non riuscivano a riposare sufficiente-

mente. Il sonno fatto a Tirrenia da mezzanotte alle sei di mattina è certamente più rilassante, quindi abbiamo scelto di lasciare subito la Liguria, con una ps che ci portasse sopra ad Andora, per poi riprendere l'autostrada e andare a fare tappa a Tirrenia, con

li il rally. È una ps molto bella e anche spettacolare nell'attraversamento del paese. Abbiamo poi tolto quella che era la ps più a sud, cioè Radicofani, perché la strada era ormai abbandonata da tutti: non era del Comune, non era dell'Anas, non era di nessuno



ADOLFO RAVA (Foto Gremignani)

neutralizzazione dell'anticipo, per cui si dovrebbe arrivare sul posto intorno alle 22. Un'altra modifica riguarda le ps intorno a Volterra, che si disputavano il primo giorno e che ora invece si fanno nella seconda giornata. Questo perché nell'83 sono successi degli inconvenienti: il fatto di girare in "ronde" attorno a Volterra aveva creato grandi ingorghi di pubblico che ci avevano colti alla sprovvista. Questo anche perché nell'81-82 abbiamo avuto un boom spaventoso e crescente di pubblico. Abbiamo quindi dovuto scegliere un percorso in lunghezza e non in "ronde". Abbiamo poi dovuto togliere la ps di Corsano perché attraversava un allevamento di bestiame da selezione molto costoso: il rally poteva provocare danni a questo patrimonio zootecnico, e l'abbiamo sostituita con una ps a Chiusdino, un paese che da tempo ci chiedeva di fare passare di

e quindi era diventata molto brutta: già diversi piloti si erano lamentati. Abbiamo di conseguenza eliminato anche la ps che le era parallela che non ci aveva mai convinto perché era stata in parte asfaltata, e al loro posto abbiamo scelto due ps inedite nella provincia di Arezzo. Come ultima modifica abbiamo girato il senso di percorrenza delle ps del Chianti, sempre per eliminare le "ronde" di cui parlavo prima».

— Qual è l'edizione del Sanremo che agonisticamente ti ha entusiasmato di più?

«Direi l'anno della vittoria della Mouton, perché è stato il record di tutto: questa ragazza che vince un rally mondiale, con l'Audi che fino a quel momento non aveva ancora espresso veramente tutte le sue possibilità. È stato anche il primo anno in cui io mi sono cimentato come organizzatore, perché in precedenza mi ero oc-

cupato solo della direzione di gara. Quell'anno si fece una società proprio per gestire questo rally ed è stata la prima esperienza positiva. Comunque per me il Sanremo è sempre stato entusiasmante, anche il primo, a cui partecipai da pilota: dovetti ritirarmi... Sono troppo innamorato del rally di Sanremo per poter dire quell'anno mi è piaciuto di più. Ci sono stati anni in cui abbiamo avuto delle delusioni. Ricordo quando, proprio qui fuori dalla Ford, trovai dei cartelli con scritto "È morto il rally di Sanremo". Quell'anno c'era una fila di Fiat e non c'erano stranieri: sembrava che il rally dovesse davvero morire. Ci siamo rimbeccati le maniche: la mia preoccupazione da allora è sempre stata quella di poter garantire a tutte le macchine di difendersi. Ho cercato di fare un percorso in cui vi fosse una parte di asfalto e una parte di terra in modo da dare a tutte le macchine, almeno sulla carta, le stesse probabilità».

— C'è una particolare raccomandazione che vuoi fare a coloro che seguiranno il rally di Sanremo da spettatori?

«Non mi stancherò mai di dirlo: il rally di Sanremo è un patrimonio che appartiene ormai alle regioni in cui si disputa e che appartiene a tutti gli sportivi. Se si fa un bel rally è un successo per tutto lo sport automobilistico. Se non vogliamo farlo morire per incidenti o altri imprevisti dobbiamo evitare ogni forma di indisciplinazione fra il pubblico. Per questo mi auguro che ogni spettatore si senta anche un po' commissario del rally: poiché è indispensabile potere proteggere ogni metro del percorso, invito lo spettatore ad autogestirsi: se c'è qualche scalmanato, spero vi sia qualcuno al suo fianco che sappia e voglia tenerlo buono, responsabilizzarlo».

Roberta Gremignani

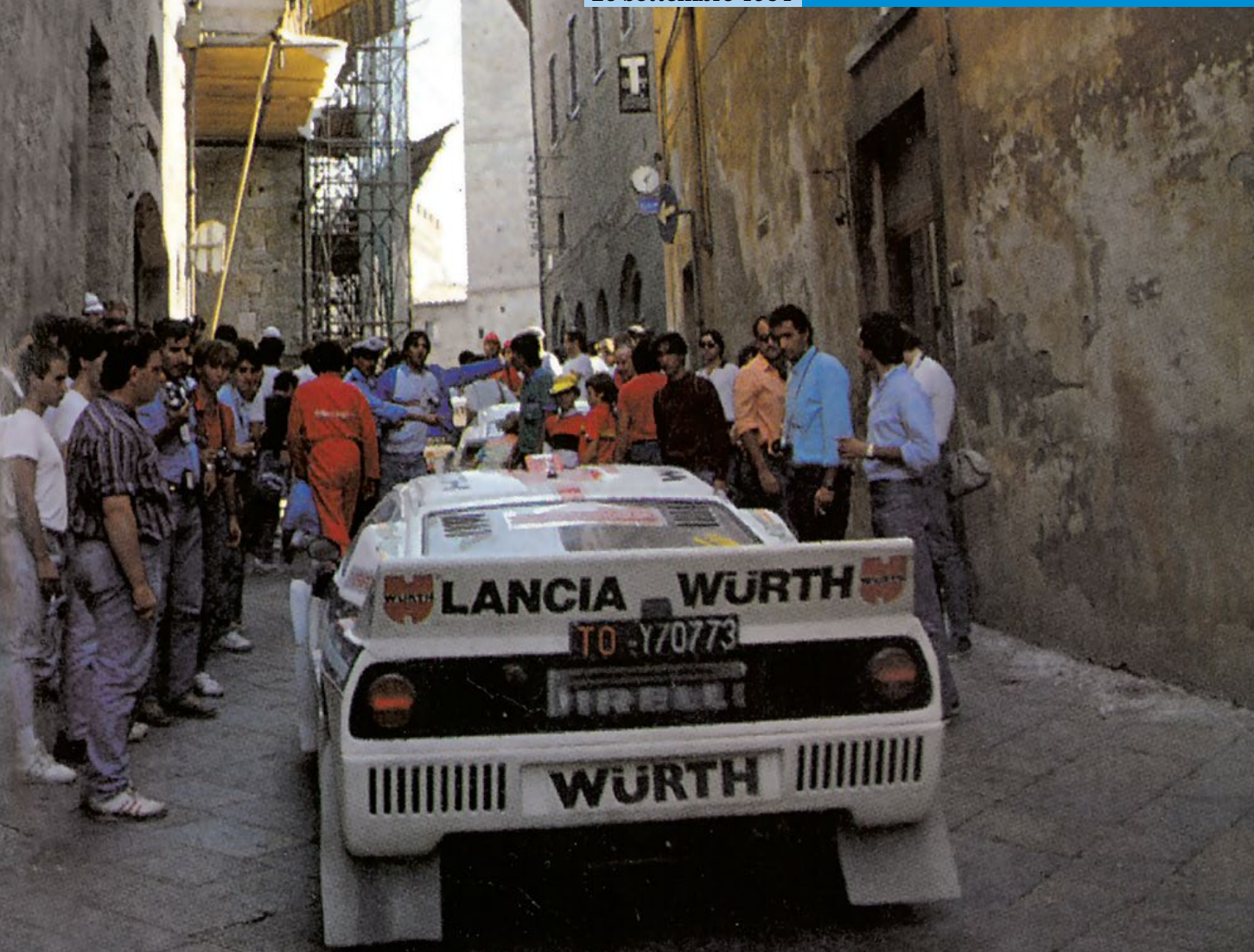
# Gara **mista** sempre d'attualità



da **As n.39**

25 settembre 1984

**I**l Sanremo misto terra-asfalto. Discorsi che tornano di grande attualità, proprio ora che l'esperienza della Sardegna sembra arrivata al capolinea. E di grande attualità è quest'intervista con Adolfo Rava, l'uomo che per decenni ha tenuto ben salde le redini del Sanremo. Soprattutto di quelle edizioni che si disputarono in parte in Liguria e in parte utilizzando i magnifici sterrati del centro Italia, della Toscana soprattutto. Così, rileggere ora certe dichiarazioni, sentir parlare di un rally che è patrimonio delle regioni che attraversa, un po' fa tenerezza ed un po' fa stringere il cuore. Il fatto è che Adolfo Rava il "suo" rally lo amava per davvero e gli ha dedicato la vita, quasi fosse una missione. Passione e competenza, ma anche l'insieme di fattori di un periodo straordinario, hanno reso indimenticabile il Sanremo Anni '80. Chissà che, prima o poi, quell'epoca non riviva... ●



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta Wrc); 2. Rossetti-Mori (Skoda Fabia R5); 3. Re-Bariani (Ford Focus Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# Un secondo di gloria

**ALBERTINI CONQUISTA IL SUO PRIMO SUCCESSO. ROSSETTI È SCONFITTO DI MISURA MA È SEMPRE PIÙ LEADER NELL'IRC**

di Leo Todisco Grande - foto Bettiol

**B**IBBIENA - Dopo lo spettacolare e affollato prologo della speciale cittadina di Bibbiena, poco probante però per la vittoria in un Casentino quantomai pregno di "piedoni", tutti attendevano i pretendenti alla vittoria al termine dei primi 20 km della prova speciale "Dama". E qui, tutti si sono subito chiarite le idee. Con Stefano Albertini che regolava di un secondo l'esperto Manuel Sossella, in una lotta in famiglia tra Ford Fiesta Wrc della Tamauto e gommate Pirelli, che sarebbe stato il leit-motiv di tutta la lunga giornata di gara. Con distacchi sul filo dei decimi di secondo e Sossella leader solo per un paio di speciali. Poco lontani occhieggiavano Corrado Fontana, voglioso di riscatto con la Hyundai i20 Wrc, e Rudy Michelini, impegnato a

prendere le misure alla per lui nuova Ford Fiesta Wrc di Pa Racing. Sempre a poca distanza dal top erano anche Alessandro Re, in cerca di conferme dopo il Taro, ed un sorriso Luca Rossetti, pronto a sorprendere ancora una volta con la Skoda R5. Come al rally del Taro. Ed è tutto qui, il succo della lotta al vertice nel Rally del Casentino, secondo appuntamento dell'International Rally Cup 2016. Con la lunga piese di Tallata - 36,88 km in notturna - pronta a svolgere, ancora una volta, il podio finale. Ma non il vertice, dove un mauscolo Stefano Albertini, con la grande esperienza di Danilo Fappani alle note, portava a casa la vittoria. Ed il piccolo secondo di vantaggio su un Luca Rossetti che non finisce di stupire è il suggello di una lotta emozionante.



## Accademia Albertini

«Non corrovo da un po' - racconta un gigante Albertini alla fine - e questa vittoria, per come è maturata, mi ripaga in pieno. È stata una corsa senza respiro, nessuno dei tanti campioni al via si è risparmiato per vincere e questo dà più valore alla mia vittoria. Con il brivido dell'attraversamento di un capriolo sulla prova finale, che ho evitato per un soffio. Rossetti ha fatto davvero un capolavoro e i suoi complimenti alla fine mi hanno gratificato ulteriormente».

Rossetti sa di aver fatto qualcosa d'importante. «Al Taro ho vinto per tre decimi, qui ho perso per un secondo! Così vanno le corse. Comunque sono in testa all'Irc a punteggio pieno, dato che Alber-

COSA C'È DIETRO LA SUPER PROVA

## Talla 36 km di passione

Nei rally italiani, con i suoi 36, 88 km, è la più lunga tra le prove speciali "king size". Ma la "Talla", il crono che chiude in notturna, da anni, il Rally del Casentino è anche l'unica sopravvissuta tra le speciali "lunghe" più apprezzate e temute da tutti i piloti. Come dall'organizzatore, che per allestirla dà vita ad un vero rally nel rally. Perché la Talla richiede, solo per sé, ben 115 commissari di percorso, suddivisi in 96 postazioni. Dieci di queste sono intermedie - una con cronometrista - e sono collegate da 2 ponti radio (uno analogico), 12 radio veicolari e 70 portatili. Altri 8 cronometristi sono dislocati sulla prova, mentre le dotazioni di sicurezza prevedono 7 ambulanze con medico a bordo e personale paramedico, 4 carri attrezzi, 3 equipe per la decarcerazione e ben 80 estintori nelle varie postazioni. Una task force imponente e preparata, che ha permesso a Luca Rossetti e alla sua Skoda Fabia di demolire, in tutta sicurezza, il record 2015 di Corrado Fontana, migliorato di addirittura 18" e 7/10...



### ORA ROSSETTI CI CREDE DAVVERO

Il friulano, sopra in volo con la Skoda Fabia R5, ha conquistato un primo ed un secondo posto in due gare ed è leader dell'Irc. Albertini e Fappani, a sinistra, applauditi proprio da Rossetti. Sopra a sinistra la Fiesta Wrc dei vincitori. A destra la Fiesta R5 di D'Aste e la Hyundai i20 Wrc danneggiata in un'uscita da Fontana



tini è "trasparente" e questo è bene. Ma sono consapevole che, con il team Dp Autosport e i tecnici Skoda, abbiamo fatto un ottimo lavoro per dare sempre più grip e spinta ad una vettura già di per sé ottima. Credo che la vittoria nella power stage ma soprattutto il record su Talla (18"7 in meno del record di Corrado Fontana nel 2015 e ben 1'04" in meno sul tempo record delle altre R5 n.d.r.) siano un po' il riassunto di tutto».

### Fontana crash

Poco più in là Manuel Sossella e Rudy Michelini si guardano con aria sconsolata. Due forature pochi km dopo il via di Talla, con stop in prova per il cambio gomma, hanno vanificato concrete speranze di vit-

toria. Ed ancora una foratura, sulla ripetizione di Dama, aveva frantumato le speranze di vertice, o quantomeno di un podio meritato, di Alessandro Re, mentre Corrado Fontana aveva già abbandonato per uscita di strada, dopo un taglio garibaldino nel quinto crono, proseguendo un periodo-no che dura da troppo. Così, il podio del Rally del Casentino vedeva, alla fine, al terzo posto Felice Re, che stemperava nello spumante la rabbia per una Ford Focus Wrc D-Max che ha lamentato, a lungo, alte temperature al motore. Mentre risalivano alle sue spalle Andrea Nucita - tornato al volante dopo la Targa Florio e al debutto al Casentino che ha apprezzato in pieno con la Fiesta R5 Twister - ed Elwis Chentre, alle prese con una Ford Fiesta Wrc A-Style

che "scivolava" troppo ma che l'aostano ha avuto la costanza di portare all'arrivo, per raccogliere punti importanti in campionato.

### E D'Aste entusiasma

Da ricordare la gara di Stefano D'Aste, valido pistaiolo che s'è messo in gioco per la prima volta in un rally "vero". Tutto inedito per lui, note, tagli, sporco in traiettoria e staccate comprese, in un contesto molto diverso dal Monza Rally Show, dove è tra i migliori. E anche con qualche problema alla valvola pop off della Ford Fiesta R5 D-Max. Il suo ottavo posto assoluto finale è di certo un premio alla sua gara e, perché no, alla sua simpatia e alla sua passione. Con la voglia di riprovarci presto. ●



### RENAULT PER TUTTI I GUSTI

Asnagli e Castelli, nella foto, hanno conquistato il successo nel Trofeo Clio R3C mentre Cesa e Menegon, in basso, si sono imposti fra le Twingo

# Il giorno di Asnagli

VINCE CON LA CLIO DELLA VS CORSE MENTRE ROVATTI FORA ED È SECONDO. SUCCESSO PERENTORIO DI CESA NEL TROFEO TWINGO

**D**al Rally del Casentino ci si aspettava, secondo tradizione, notevole selezione anche all'interno dei sempre combattuti Trofei Renault che si sviluppano nell'International Rally Cup. E così è stato, con l'estrema competitività che ha addirittura azzerato gli arrivi nel trofeo Corri con Clio...

### Trofeo Clio R3c Irc

È stata la giornata di Marco Asnagli e Pietro Castelli che, sempre veloci ma spesso poco fortunati, al Casentino hanno festeggiato la vittoria con la fedele Clio della Vs Corse. Il ritmo subito alto ha visto Michele Rovatti, con Valentina Catone (Clio Dpd Group) vincitore al Taro, lasciare oltre 4' per una foratura, sulla seconda prova speciale, per poi risalire al secondo posto grazie anche allo stop per uscita di strada di Omar Bergo, a metà gara. Fuori, poco dopo, anche il locale Luigi Caneschi e Gianluca Tosi, entrambi per le conseguenze di una toccata con foratura.

### Trofeo Twingo R2b

Assente Daniele Pellegrineschi, vincitore al Taro con la Twingo della Rally Experience, al Casentino è salito in cattedra il veneto Massimo Cesa con la Twingo BL Racing che, al debutto sulle impegnati-

ve speciali aretine, ha preso subito il passo vincente. Un ritmo contro il quale nulla ha potuto il pur esperto Alessio Beneventi con la vettura del team Katori. Attardati in classifica David Ciocca e Matteo Andreoli.

### Trofeo Corri Con Clio

Esito davvero insolito, con nessun equipaggio all'arrivo tra i trofeisti del sempre molto competitivo "Corri con Clio" ed un finale quasi surreale; con il giovane Mirco Straffi (Clio Rs Dpd Group) che, in testa, incappava in un'uscita di strada a Talla ed il sopraggiungente Leonardo Magonara che non riusciva ad evitare l'impatto con la vettura del rivale ferma! Due prove speciali prima avevano già preso la via di casa sia Stefano Marangon che Paolo Casarini. ●



# Sirmacis fa la seconda

## COME ALL'ACROPOLI, IL LETTONE APPROFITTA DI PROBLEMI ED ERRORI ALTRUI E CONQUISTA UN'ALTRA MERITATA VITTORIA

di Gianni Cogni

**Q**uando un pilota è più veloce di tutti in 9 prove su 14 - e nelle altre cinque segna il secondo o il terzo tempo ad un nonnulla - e rimane sempre in testa, che cosa ci si può aspettare? Ovvio: che vinca. Ma non è così se si chiama Alexey Lukyanuk. Con lui, nel bene e nel male, ci si può sempre aspettare qualcosa di imprevisto. E così è stato sulla penultima prova speciale del Rally d'Estonia, gara in cui il russo da sempre va a nozze:

a podio nelle ultime tre edizioni, quella del 2015 vinta con una Mitsubishi Lancer. Lì, in atterraggio dopo uno dei tanti dossi di queste speciali sterrate con medie autostradali, sempre comprese fra i

117 ed i 132 kmh, un braccetto dello sterzo ha detto basta ed ha spedito fuori la vettura di Lukyanuk: fine dei giochi e forse fine del sogno di vittoria nel Campionato Europeo per questo lungagnone russo veloce, a volte persino troppo. Ma non questa volta: «Giuro, eravamo sulla strada, in traiettoria perfetta, con un passo normale, senza prendere rischi - spiegato Lukyanuk - . Non spingevo a fondo ed ormai stavo solo andando tranquillo verso un traguardo ormai vicino. Talvolta è solo questione di sfortuna: questa è una di quelle».

Alexey non s'era scomposto nemmeno quando (ps 10) la sua Fiesta aveva avuto qualche problema all'alimentazione: sicuro di avere tutto sotto controllo. Anche perché alle sue spalle stazionava sin dall'inizio, senza mai dare l'impressione di poterlo insidiare, il lettone Ralf Sirmacis, alle cui spalle gli altri ambiziosi cadevano come birilli, permettendo a Kajetan Kajetanowicz di recuperare sia il tempo perso nella prova cittadina d'apertura a Tartu (un testacoda che lo aveva cacciato fuori dalla top ten) che i 10" di penalità pagati nella sostituzione del cambio dopo la ps 4, ed approdare così al terzo posto. Ma per il polacco campione europeo in carica

arrivava verso fine prima tappa un ulteriore guaio (all'idroguida) che lo induceva a miti consigli. Così, come all'Acropoli, Ralfs Sirmacis si ritrovava a vincere quasi "per forza", davanti a Kajetanowicz. E adesso, per il titolo, è in ballo anche lui, unico con due vittorie all'attivo.

### Niinemae fra gli Junior

Nell'attesissimo confronto per il titolo Junior è spuntato il quarto vincitore in altrettante gare: il locale Miko-Ove Niinemae, settimo assoluto e primo delle 2 Rm con la sua Peugeot 208. Secondo e terzo posto per i due alfieri ufficiali Opel, Marijan Griebel e Chris Ingram, quasi

un minuto alle spalle dell'estone ma divisi fra loro da meno di 5". L'inglese continua a condurre la classifica generale ma il compagno di squadra tedesco ha ulteriormente ridotto il suo ritardo in vista delle due gare conclusive della serie per i baby. ●

### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Sirmacis-Kulss (Skoda Fabia); 2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta); 3. Aus-Koskinen (Mitsubishi Lancer)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

KAJETANOWICZ E LUKYANUK

## Leader indisciplinati

Kajetan Kajetanowicz e Alexey Lukyanuk, primo e secondo della classifica europea, sono stati condannati per il loro comportamento prima della gara estone: per entrambi una multa pecuniaria e la inusuale cancellazione dei punti conquistati in gara! Quest'ultimo provvedimento è stato tuttavia sospeso con la condizionale, purché i due non ripetano analoghe infrazioni nel resto della stagione... Kajetanowicz è stato ritenuto responsabile di aver causato una collisione nel parco assistenza e di aver superato di 26 kmh il limite di velocità consentito. Per Lukyanuk l'accusa è di aver effettuato la ricognizione di una prova speciale dopo l'orario consentito, forzando pure il divieto oppostogli da un commissario. (m.h.)



### RALFS VOLA ALTO

Sirmacis, sotto, lanciato verso il trionfo in Estonia. Dove Lukyanuk, sopra, è stato messo ko da un "atterraggio" pesante



# Monza amarcord

di **Gianni Cogni**  
foto **Cogni e Pellizzoni**

**M**ONZA - Gli assenti hanno sempre torto, si dice. Ma di assenti alla due giorni di "Asa Monza 2016" ce n'erano veramente pochi. Di certo non le vetture che hanno fatto grande l'automobilismo italiano Ferrari a parte. A suon di mondiali, ad iniziare dai magnifici sei titoli Costruttori rally consecutivi firmati Delta e dai tre della Fiat 131 Abarth, vettura cardine dell'evento di cui si salutavano i 40 anni dall'omologazione in Gruppo 4. Fra Alfa, Lancia, Fiat, Abarth e Autobianchi sono state quasi 120 le vetture calate a Monza da tutta Europa per farsi ammirare nell'esposizione del paddock, per girare sul circuito stradale di Monza, e soprattutto per dare un'occasione straordinaria ai collezionisti di ritrovarsi fra loro ed insieme ai diretti protagonisti che hanno reso vincenti le vetture. Di sicuro non s'erano mai visti tanti campioni del Gruppo torinese tutti insieme. Capitanati dai due uomini più significativi dell'epoca d'oro del rallyismo italiano: Cesare Fiorio e Daniele Audetto. Scanditi da otto talk show nei box monzesi, i due giorni del meeting sono stati anche un festival di ricordi e di aneddoti. E altrettante fotografie ideali di riunioni di allora.

## Parata di campioni

Un esempio per tutti la tavola rotonda con tema l'Hf con Fiorio, Audetto, Munari, Pregliasco, Alen, Kivimaki, Biasion, Aghini, Gianni Tonti e Carlo Facetti. E nel pubblico mille altri, come Fulvio Bacchelli, Tonino Tognana, 'Biche', Tito Cane, Chicco Svizzero, Andrea Zanussi, Gabriele Noberasco, Franco Cunico e tanti altri. Un evento senza precedenti, organizzato con caparbietà e passione da Paolo Calovolo: «È stata un'impresa lunga e impegnativa, che ha avuto un risultato straordinario perché ha saputo toccare le corde giuste di collezionisti e protagonisti. Le auto presenti a me più care? Tre rarità - la Fulvia barchetta F&M special, la Fiat 035 sperimentale studiata per la 24 Ore di Le Mans e l'Alfetta Safari di Munari - e tre sentimentali: la 131 Abarth di Munari al Bandama, la Stratos con cui Sandro ha vinto il suo ultimo Montecarlo e la Fiat 124 Abarth con cui Alen vinse il Rally del Portogallo».

## A cena con la 131 Abarth

Otto i talk show, ciascuno abbinato ad un tema e ad una zona espositiva del paddock monzese: "I successi Alfa Romeo nelle competizioni", "Sette su dieci: i successi ASA al Giro d'Italia", "La sfida Lancia nel Mondiale Endurance", "L'idea Hf: gli uomini e le auto che seppero vincere", "East African Safari & Safari Rally", "Crescere in Trofeo", "Rally di Monza 1979-1994", "Fiat 124 Spider: per amore e per sport" ed inoltre la carrellata sulla storia della 131 Abarth. ●

**UNA BELLA  
INIZIATIVA  
PRIVATA HA  
RADUNATO  
VETTURE  
E UOMINI  
CHE HANNO  
FATTO GRANDI  
FIAT, LANCIA,  
ABARTH,  
AUTOBIANCHI  
E ALFA ROMEO**





**PROTAGONISTE E PROTAGONISTI**

Sopra, da sinistra in senso orario: Lancia Stratos; Fiat 127 Gr.2; Fulvia F&M barchetta; Alfetta Gtv Safari; Fiat 131 Diesel Londra-Sydney; Abarth Se 035.



## PIRELLI PREMIA I SALTI

A Rallylegend (6/9 ottobre) ci sarà il "Pirelli jump in the legend trophy", con una giuria di qualità che premierà i salti giudicati più belli in due speciali. Intanto, sono già aperte le iscrizioni all'evento, che vedrà al via anche tre vetture in livrea Martini Racing per tre equipaggi (uno femminile) della neonata Antigua Pro Racing. Informazioni su: [www.rallylegend.com](http://www.rallylegend.com)

## SAUERTAL CAMBIA

È cambiata la power stage del Rally di Germania (18-21 agosto), che si svolgerà sui 15 km della speciale di Sauertal che dispone di parte finale dotata di ampie zone destinate al pubblico.

## MAJANO RINVIATO

Originariamente in programma per il prossimo fine settimana, il Rally di Majano, classicissimo appuntamento estivo del rallyismo friulano, è stato rinviato. Ancora da definire la nuova data.

## PRONTO IL NIDO

Valido per il Trofeo Terra 2016 e come prova d'apertura del Challenge Raceday Ronde Terra 2016-2017, il Nido dell'Aquila (17-18 settembre) è pronto. Il percorso della manifestazione di Nocera Umbra è stato modificato nella prova che porta in vetta al Monte Pennino, mentre è rimasto invariato nella frazione di Lanciano. I due tratti cronometrati saranno effettuati tre volte.

## MITROPA A EGGINGER

Erano 14 gli equipaggi in gara per la Mitropa Cup al Rally del Casentino (servizio alle pagine 48-50). Vincitrice è risultata la coppia tedesca composta da Manuel e Sophia Egginger, 25esimi assoluti e secondi del Gruppo N con la loro Mitsubishi Lancer Evo9.

## BOOM ISCRITTI IRC

Al rally del Casentino gli iscritti alla serie IRC hanno raggiunto quota 92, nuovo record assoluto, dei quali ben 65, sui 119 iscritti totali del rally, erano schierati al via della gara aretina.



PER L'INCIDENTE NEI TEST PRE GARA. AL SUO POSTO ABBRING

## Sordo salta la Finlandia

Alla fine, Dani Sordo (sopra) salterà il Rally di Finlandia - ottavo appuntamento iridato, in programma dal 28 al 31 luglio - in seguito all'incidente avvenuto nei test di due settimane fa. Nella terrificante uscita di strada in sesta piena, sulla speciale di Pihlajakoski, durante i test Hyundai di preparazione alla gara scandinava, lo spagnolo aveva subito un'infrazione ad una vertebra, mentre il navigatore Marc Martí era uscito illeso. Una scelta precauzionale, quella di tenere a riposo Sordo, anche in vista del Rally di Germania in programma a metà agosto, dove lo spagnolo è considerato uno dei candidati alla vittoria (e dove ha conquistato il suo sinora unico successo in una gara iridata, nel 2013). Al suo posto la squadra coreana schiererà Kevin Abbring, il pilota e tester della squadra di Alzenau, che sarà così al volante della terza i20 New Generation schierata dalla squadra di Michel Nandan.

DIRETTORE TECNICO E DUE TECNICI HANNO LASCIATO IL TEAM

## Fuga dalla Toyota

Michael Zotos non lavora più al progetto Toyota Yaris Wrc 2017 (in basso un prototipo) di Tommi Makinen e il quattro volte campione del mondo non ha ancora spiegato il perché della partenza del suo direttore tecnico e di quella di altri due ingegneri, che hanno di recente lasciato la sede finlandese del Costruttore giapponese. Qualcosa sembra non girare per il verso giusto a Puuppola ed i media finlandesi stanno speculando molto a riguardo. Ormai mancano solo dieci giorni al Rally di Finlandia, l'occasione giusta per Makinen per far conoscere ai media internazionali lo stato dell'arte della preparazione del Toyota Gazoo Team Racing in vista della prossima stagione...



## DOPO IL SAN MARINO

## Ricci campione di Gruppo N

Il Rally di San Marino è stato particolarmente fruttuoso per Gigi Ricci: non solo per l'ottimo quarto posto finale tra gli iscritti al Trofeo Terra, dopo una gara passata a lottare in mezzo a vetture R5 e S2000, ma anche perché, pallottoliere alla mano, il pilota bresciano può già fregiarsi della Coppa Aci Sport Gruppo N 4x4. Complici il ritiro di Codato e l'assenza di Bruschetta, infatti, ora nessuno può più raggiungere i 56,25 punti già messi in cartiere dalla premiata ditta Ricci-Pfister con la Subaru Impreza N14 della War Racing di San Marino.

## PROVA CONCLUSIVA DEL CIR

## Il Due Valli si rinnova

Novità per il Rally Due Valli che chiuderà il Tricolore (14-16 ottobre). Confermata la speciale di Torricelle - venerdì sera a partire dalle ore 20 - che questa volta avrà accesso a pagamento e con un numero limitato di posti per permettere di gestire il pubblico con la massima sicurezza. Sabato 15 sono previste tre prove, da ripetere: Ca' del Diaolo, Roncà e Santissima Trinità. Il giorno dopo tocca a Erbezzo e San Francesco, prima dell'arrivo in piazza Bra. Oltre al Cir, in programma anche lo storico valido per il Tricolore di specialità.

## IN COMMERCIO AD OTTOBRE

## Presentato il trailer di Wrc6

Wrc6 è il nuovo videogame ufficiale del Mondiale che include tutti i 14 appuntamenti della stagione, tutti i piloti delle squadre ufficiali, nonché una vasta selezione di piloti del Wrc2 e del Jwrc. L'uscita in commercio del nuovo videogioco è prevista per il mese d'ottobre e Wrc6 sarà compatibile con PlayStation 4, Xbox One e PC. La BigBen e la Kylotonn Racing Games hanno prodotto il videogame ed inoltre hanno realizzato uno spettacolare video di presentazione che è disponibile su YouTube all'indirizzo: <https://youtu.be/2HNKIHUrVbc>



## PESCATORI DIESSE

Nuovo incarico per Christian Pescatori, entrato a far parte della Pit Lane Competizioni. Il bresciano, in seno alla squadra mantovana impegnata nella Seat Leon Cup e nel Cit è andato a ricoprire il ruolo di direttore sportivo, svolgendo e al contempo il coach driver.

## NOVITÀ DA GT OPEN

Diverse le novità attese per il quarto appuntamento dell'International Gt Open che si disputerà questo fine settimana a Silverstone. Tra queste il debutto della Ff Corse, che schiererà una Ferrari 488 Gt3 per gli inglesi Jamie Stanley e Paul McNeilly, mentre la Wessex Motorsport porterà in pista nella gara di casa una Lamborghini Gallardo per Thomas Enge e Craig Dolby.

## 12 ORE SEPANG

La Sro ha reso noto che sarà Yokohama il fornitore unico per la prossima 12 Ore di Sepang, in programma il 10 e 11 dicembre. Il "gommista" giapponese è reduce dal successo ottenuto nella prima edizione della gara con la R8 Lms del Belgian Audi Club Team Wrt divisa da Laurens Vanthoor, Stéphane Ortelli e Stuart Leonard.

## FIA WEC

Al Nürburgring, nel quarto appuntamento del Wec del prossimo fine settimana, sono attese alcune novità di rilievo. Alex Brundle, figlio dell'ex-pilota di F.1 Martin, raggiungerà Roman Rusinov e René Rast sulla Oreca 05 Nissan della G-Drive Racing. Con Nicolas Prost e Nick Heidfeld, sulla Rebellion Racing R-One Aer ci sarà invece il rientrante Mathias Beche. Al rientro anche Paolo Ruberti, nuovamente in azione sulla Corvette della Larbre Competition.

## 24 ORE EPILOG BRNO

La Hankook 12H Epilog Brno, penultimo evento del calendario della Creventic in programma il 15 e 16 ottobre, diventa una gara di 24 ore. La decisione è stata presa dagli organizzatori in seguito al successo riscontrato nella prima edizione, lo scorso anno, e al gran numero di iscritti fatto registrare nelle altre gare quest'anno.

## LIBERATI E AMICI PRIMI AL FUJI CON LA HURACÁN DELL'FFF

# Lambo vince nel Gt asiatico

Successo tutto tricolore al Fuji, nel quarto dei sei appuntamenti della Gt Asia Series. In Giappone, a portare per la prima volta alla vittoria nel campionato la Lamborghini Huracán Gt3 (sopra), è stato l'equipaggio del team FFF Racing by Acem formato da Andrea Amici ed Edoardo Liberati, che si sono imposti in Gara-2 dopo aver centrato un secondo posto il sabato. Questo risultato ha permesso ai due piloti romani di agguantare anche la leadership della classifica assoluta, con nove punti di vantaggio sulla coppia composta da un altro italiano, Davide Rizzo e dal cinese Anthony Liu, protagonisti durante tutta la prima parte della stagione con la Ferrari 488 Gt3 della Bbt, costretti al ritiro in Gara-1 e in seguito ottavi.

## NELLA CLASSICA PESCARESE ATTESI TUTTI I PROTAGONISTI DEL CIVM

### Torna la salita Svolte di Popoli

A distanza di dieci anni s'accinge a fare il suo ritorno nel Civm la cronoscalata Svolte di Popoli, giunta alla 54ª edizione. I 7530 metri del tracciato abruzzese ospiteranno infatti il Tricolore della Montagna nel fine settimana, con al via tutti i principali protagonisti delle varie classi. Da segnalare il rientro di Ignazio Cannavò con

la Lamborghini dopo lo stop di Morano. Apripista della gara, promossa da Asd Svolte di Popoli e Acì Pescara, sarà Roberto Del Castello, per l'occasione al volante della Cadillac Cts-V ex-Superstars equipaggiata con un nuovo motore Chevrolet Corvette e appena testata a Vallerlunga per il rientro in pista a settembre.

## DOPO 4 ORE DI GARA DE PHILIPPI-MIES LA SPUNTANO PER 6/10

# Vln al fotofinish

Il quinto appuntamento della serie Vln che si disputa su parte del vecchio tracciato del Nürburgring è stato deciso da una volata storica tra la Audi R8 Lms dei vincitori Connor De Philippo e Christopher Mies (sotto, Land-Motorsport) e la Porsche 911 Gt3 R della Manthey Racing divisa da Michael Ammermüller e Jörg Bergmeister, secondi con un distacco di appena sei decimi al termine di quattro ore di gara! Buon terzo posto per la Bmw M6 della Walkenhorst Motorsport sulla quale si sono alternati Victor Bouveng, Jesse Krohn e Jörg Müller. Primo degli italiani Gianvito Rossi, 25esimo con una Porsche 911 Gt3 Cup e terzo nella classe Sp7.



## FUORI LA GINETTA NOVA RACE

### Vittoria Porsche al Paul Ricard

La Porsche 991 Gt3 R della Drivex condotta da Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer, ha conquistato il successo nella 24 Ore del Paul Ricard che si è disputata la scorsa settimana. Secondo e terzo posto per le Mercedes di Hall-Goethe-Brown-Campbell-Walter (Ram Racing) e Kroll-Kroll-Eggimann-Frankenhout-Heyer (Hofor). Fuori dopo tre ore a causa dell'incidente innescato da un'altra vettura, la Ginetta G55 Gt4 della Nova Race divisa da Luca Magnoni, Roberto Gentili, Michael Simpson e Eric Vaissiere, che scattava dalla pole nella classe Sp3.

## IL ROMANO CON LA LAMBO GRT

### Diego Alessi alla 24H di Spa

Campione 2013 dell'Adac Gt Masters con la Corvette della Callaway Competition dopo avere concluso secondo nella serie tedesca l'anno precedente, Diego Alessi tornerà in pista tra due settimane per prendere parte alla 24 Ore di Spa. Il pilota romano è atteso al debutto sulla Lamborghini Huracán Gt3 del Grasser Racing Team con la quale ha già preso parte ai test ufficiali che si sono svolti a inizio mese. Uno dei piloti con cui si alternerà al volante sarà il ventenne Nicolas Pohler, in arrivo dall'Euroformula Open e dall'F.3 europea.

## ENDURANCE RACING EDITION

### Pronta la nuova 911 Carrera S

Nel paddock del Mugello, in occasione del quarto appuntamento della Carrera Cup Italia, è stata presentata la nuova 911 Carrera S Endurance Racing Edition. Questo modello, disponibile in versione limitata a soli 18 esemplari per il mercato italiano, è stato completamente incentrato sul tema motorsport, a partire dai colori disponibili degli esterni (bianco, rosso e nero), ispirati alle 919 Hybrid che hanno corso alla 24 Ore di Le Mans. Il prezzo della vettura è di 149.691,56 euro per la versione con cambio manuale, mentre con il Pdk costa 153.290,56 euro.

**PRESTAZIONI IN CRESCENDO**

Nella foto, Power vincitore della sfida di Toronto, le cui prestazioni sono in netto crescendo dopo aver saltato anche la prima corsa a St. Pete



# Power sempre più in alto

**U**na stagione IndyCar può avere infiniti andamenti, innumerevoli tendenze e tante sorprese che dipendono da strategia, fortuna, talento o, più spesso, da una combinazione di tutti gli elementi. Tra le varie scuderie, il team Penske è quello che, per risorse di vario tipo a disposizione, può permettersi di puntare in ogni gara al bottino pieno. Lo ha dimostrato a Toronto con quattro vetture estremamente competitive ed una strategia che ha mischiato fortuna e tempismo. Will Power è infatti entrato ai box pochi secondi dopo un incidente occorso a Josef Newgarden al giro 58, e pochi secondi prima della conseguente safety-car. Da quel punto, la sua corsa è stata semplice: quando gli altri sono rientrati si è trovato davanti il solo Kanaan, e non ha dovuto far altro che aspettare la terza sosta del brasiliano. Dopo aver saltato la prima corsa a St. Pete, Power è ora il rivale più accreditato del compagno di colori e leader della classifica Simon Pagenaud. In crescendo si è mostrato anche il team Ganassi, che dopo degli avvisi di stagione diffi-

**WILL VINCE  
E ADESSO  
DIVENTA IL  
RIVALE PIÙ  
ACCREDITATO  
PER IL  
COMPAGNO  
DI SQUADRA E  
LEADER DELLA  
SERIE PAGENAUD**

di Marco Cortesi

cili, negli ultimi anni è sempre tornato alla ribalta a partire dalla metà anno. A Toronto, la situazione si è mostrata "matura", con Scott Dixon poleman e dominatore delle prime fasi ma spedito indietro da un secondo stop in bandiera gialla. Ha terminato nono davanti a Pagenaud. Per converso, il team Andretti sta incontrando un momento difficilissimo. Al contrario di molti altri campionati, in cui si può pensare linearmente salvo, magari, mollare tutto ed iniziare la preparazione alla stagione successiva, in IndyCar si inserisce la 500 Miglia. E tutti gli sforzi fatti da Ryan Hunter-Reay e compagni per conquistare la centesima edizione della classica di Indianapolis stanno inevitabilmente iniziando a pesare. Solo un miracolo tattico ha portato Marco Andretti nella top-10. Nel prossimo round occorrerà inventarsi qualcosa, dato che Mid-Ohio è il centro di controllo e produttivo della Honda negli Stati Uniti. Proprio la Honda in Canada ha approfittato della forma di James Hinchcliffe, terzo. Sembra invece finalmente in ripresa Juan Pablo Montoya, che

#### AL TRAGUARDO

1. Power (Dallara DW12-Chevy);  
2. Castroneves (Dallara DW12-Chevy); 3. Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

#### CASTRONEVES È SECONDO

Bel secondo posto da parte di Castroneves che ha preceduto Hinchcliffe, in basso e Kanan, sotto in azione



## Filippi ora sogna la pista di Mid-Ohio

**IL PIEMONTESE RIENTRA UNA TANTUM NELLA SERIE E CHIUDE AL 14° POSTO. ADESSO SPERA DI ESSERE AL VIA MAGARI GIÀ A FINE MESE**

**L**uca Filippi (sotto in azione) un anno dopo. Il pilota di Savigliano, anche grazie al supporto dello sponsor Impco, è potuto tornare al volante di una Dallara motorizzata Honda del team Coyne dopo una pausa in cui era stato rilevato dal colombiano Gabby Chaves. Sulla pista che solo 12 mesi prima gli aveva regalato il miglior risultato in carriera, un secondo posto alle spalle di Josef Newgarden, Filippi ha riportato la vettura numero 19 dove l'aveva lasciata, ad un passo dalla top-10. In qualifica, ha centrato il suo terzo accesso alla Q2 dell'anno (undicesima piazza per lui) ed in gara si è ben comportato. Purtroppo, come spesso gli accade, a causa delle situazioni di corsa si è trovato con una delle peggiori strategie possibili nel momento della safety-car del giro 58. Alla fine, per lui è arrivato un quattordicesimo posto che avrebbe potuto essere facilmente, con un po' di fortuna tattica, una decima posizione. La speranza, è che per il finale di stagione si possa palesare un'opportunità in cui il budget non sia il principale, o l'unico elemento che conta. Per Filippi la voglia di trovare una sistemazione è tanta, specie per un circuito come Mid-Ohio in cui, al pari di Toronto, sarebbe già al terzo "passaggio" in carriera. ●



sta recuperando la flessione degli ultimi appuntamenti. Finito forte a muro nelle libere, il colombiano ha gettato la maschera rivelandosi per il campione che è, regalando straordinari sorpassi ed arrendendosi solo nel finale quando in uscita di curva si è trovato la vettura di Jack Hawksworth ferma davanti, inevitabile. Anche per lui, Mid-Ohio sarà il termometro di un'intera stagione, ed un momento decisivo se si vorrà confermare come "punta" del Capitano nel 2017. ●





# Equilibrio entusiasmante

**MERCEDES E AUDI VINCONO UNA GARA CIASCUNO, CON WICKENS E GREEN, MENTRE WITTMANN (BMW,) È LEADER DELLA SERIE E MORTARA VA A PODIO**

di [Alessandro Gargantini](#)

**ZANDVOORT** - Il quinto appuntamento stagionale ci riconsegna un Dtm più aperto che mai. Se Mercedes e Audi, grazie a due convincenti prove di Robert Wickens e Jamie Green, si sono aggiudicate i due rounds previsti, a gioire è soprattutto la Bmw, che in virtù del secondo e quarto posto conquistati dal sempre pungente Marco Wittmann si è assicurata il vertice della graduatoria generale, in una stagione caratterizzata da un sostanziale equilibrio. Nei primi dieci appuntamenti sinora disputati, ben nove piloti hanno conquistato il gradino più alto del podio, a conferma che il nuovo sistema delle zavorre, che ora vengono calcolate ed applicate al termine delle qualifiche, è davvero ben calibrato. Quello che era diventato un punto di debolezza della serie, basti pensare che dodici mesi fa sul circuito delle dune avevamo assistito ad una vera e propria parata della Bmw, è ormai diventato un vanto per la categoria. I due vincitori sono stati protagonisti di due cavalcate molto differenti. Il nordamericano ha dominato la prima manche dall'inizio alla fine precedendo Marco Wittmann e Christian Vietoris, mentre il britannico ha dovuto soffrire molto di più. Nelle prime battute di gara, Green si è difeso con maestria dagli attacchi dello stesso Wickens, andato poi in crisi nel finale a causa di problemi alle gomme che

l'hanno costretto anche ad un fuoripista. Curiosamente, lo stesso problema è capitato anche a Christian Vietoris, che ha così ceduto la piazza d'onore ad un coriaceo Gary Paffett, già quarto il giorno prima, che ha preceduto Edoardo Mortara, che ha molto da recriminare. Nella prima frazione, il nostro portacolori ha perso preziosi punti a causa di un errore degli stewards. I commissari hanno contestato al pilota del team Abt un'inesistente infrazione nel corso di una slow zone. La segnalazione è stata causata da un problema tecnico ai sistemi Gps della Dmsb, la federazione tedesca. «Non ho fatto nulla di irregolare! - ha spiegato molto deluso Edo - I dati della mia vettura dimostrano ampiamente che il mio comportamento sia stato corretto. Questa punizione è ingiusta e potrebbe compromettere le mie chances di puntare al titolo».

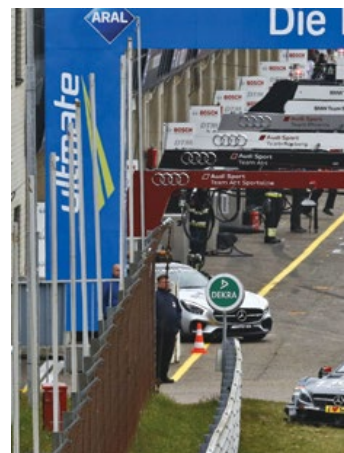
Gli stewards hanno ammesso, nel dopo gara, l'anomalia nelle loro procedure - la stessa cosa è successa pure a Nico Mueller - ma ormai la frittata era fatta. «Comprendiamo l'errore, ma questa situazione è difficile da digerire!» ha tuonato Dieter Gass, che recrimina sul fatto che al suo pilota manchino una decina di punti in graduatoria. Sono finalmente arrivati i primi punti stagionali per il rookie Esteban Ocon nono nella prima manche. Il pilota della Art

**AL TRAGUARDO**  
Gara-1: 1. Wickens; 2. Wittmann; 3. Vietoris. Gara-2: 1. Green; 2. Paffett; 3. Mortara.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

NELLA PRIMA  
FRAZIONE  
HO SUBITO  
UNA PUNIZIONE DEL  
TUTTO INGIUSTA  
E ASSAI DANNOSA

EDOARDO MORTARA





Grand Prix, che ha un approccio ancora un po' timido, sta iniziando a prendere confidenza in una categoria che potrebbe esaltare il suo stile di guida. Nella corsa della domenica è avvenuto a sorpresa il debutto di Renè Rast nel DTM, in sostituzione di Adrien Tambay. Lo sfortunato pilota francese ha rimediato una forte contusione a un braccio in una collisione avvenuta allo start della prima manche, quando una manovra pericolosa di Martin Tomczik ha innescato un violento contatto tra il pilota dell'Audi e Maximilian Goetz. Il debuttante Rast ha badato soprattutto a non commettere errori e a portare la macchina al traguardo, seppur in ultima posizione. Date le circostanze, non gli si poteva chiedere di più! ●



**WITTMANN LEADER CON LA BMW**  
Wittmann su Bmw è capoclassifica nel Dtm, a sinistra, mentre le vittorie di tappa sono andate a Wickens, a destra e in alto, e a Green, nella foto grande con Mortara e nell'altra pagina. Sopra, il ritiro di Tambay (infortunato e poi sostituito da Rast) e Goetz

# Wickens, primo centro stagionale

**IL 27ENNE CANADESE DELLA MERCEDES, GIÀ POLEMAN, REALIZZA L'EN PLEIN IN GARA-1, FACENDO SUO ANCHE IL GIRO PIÙ VELOCE**

**I**l primo centro stagionale di Robert Wickens regala alla Mercedes un successo molto importante, che sulla pista delle dune mancava dal 2010. Senza dubbio, l'uomo del giorno è ventisettenne canadese al soldo della Casa della Stella, talmente informa da assicurarsi la pole, il giro più veloce e di mantenere la leadership della gara d'apertura dal primo all'ultimo giro.

Un vero record per la categoria. Il ragazzo cresciuto nei dintorni di Toronto è un tipo un po' brusco, che non ha mai potuto puntare su di un budget di primo livello, ma ha sempre dovuto affidarsi soprattutto al suo piede. Fortissimo in Formula Bmw, Wickens è passato da varie categorie prima di vincere il suo primo titolo. È il 2011 e, dopo un'altalenante permanenza nella Formula 3 Euroseries e una piazza d'onore nei campionati di Formula 2 e Gp3 Series, arriva il successo assoluto nella Formula Renault 3.5. Ma non ci sono mezzi adeguati per andare avanti in monoposto e, quando grosse nubi paiono offuscare il futuro, arriva la chiamata della Mercedes per disputare il Dtm. Wickens nella serie a ruote coperte è ormai al quinto anno di permanenza.

Le quattro vittorie e i numerosi piazzamenti lo collocano di diritto nel novero degli specialisti della categoria. «Sono contento di aver trovato la prima vittoria stagionale su questa pista, che non mi aveva mai portato fortuna. Per questo motivo, è un successo che vale doppio! - ci ha raccontato il riccioluto vincitore - Ho avuto qualche problema con le gomme, ma abbiamo svolto un gran lavoro che ci ha consentito di sovvertire il pronostico». ●



**NON AVEVO MAI AVUTO FORTUNA A ZANDVOORT, COSÌ QUESTO SUCCESSO PER CERTI VERSI VALE DOPPIO!**

**ROBERT WICKENS**



# Prema infilza col suo tridente

VANNO A SEGNO LE PUNTE DI DIAMANTE DEL TEAM ITALIANO, STROLL, CASSIDY E GUNTHER, A DIMOSTRAZIONE DEL SUO STRAPOTERE NELLA SERIE EUROPEA

di [Alessandro Gargantini](#)

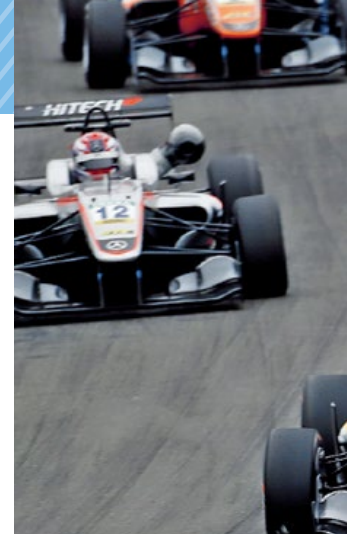
**Z**ANDVOORT - Tra le dune del tracciato ubicato alle porte di Amsterdam il team Prema ha conquistato uno dei pochi record che le mancava nella categoria, riuscendo nello stesso round stagionale ad alternare tre piloti diversi sul gradino più alto del podio, riuscendo anche a cogliere anche tre doppiette. Un risultato davvero incredibile, che fotografa il predominio della squadra italiana nella terza serie. Ad aggiudicarsi le tre manche disputate in Olanda sono stati, in sequenza, Lance Stroll, Nick Cassidy e Maximilian Gunther. Per il primo, è così arrivato il sesto successo del 2016, per il tedesco il terzo e per il neozelandese, con un po' di ritardo, il primo. Cassidy ha potuto festeggiare anche due piazze d'onore, mentre per Gunther sono arrivati anche un secondo e un quarto posto.

Agli altri, dicevamo, sono rimaste soltanto le briciole, con Alessio Lorandi, Callum Ilott e David Beckmann che hanno centrato un terzo posto ciascuno. Per l'italiano e il tedesco, il podio conquistato rappresenta comunque un risultato di assoluto valore. Tornando alle disavventure di Stroll, nemmeno un "errore umano" (così ha battezzato l'episodio lo stesso Lance) che è costato al pilota nordamericano la cancellazione della pole nella seconda e terza frazione e ha costretto il diciassettenne a scattare da fondo griglia in entrambe le manche, è però riuscito a incrinare il suo predominio in vetta alla graduatoria della terza serie europea. Sì, perché l'alfiere della Prema aveva racimolato un tale vantaggio rispetto ai suoi più diretti rivali da potersi permettere il doppio passo falso. Sono ben cinquantasei le lunghezze che lo separano dal compagno Gunther, mentre Callum Ilott segue a ben 86 punti. Un vero abisso. Le sei vittorie sinora conquistate dal pilota della Prema stanno di fatto facendo la differenza. Stroll, dopo aver dominato il secondo gruppo di qualifica, nella notte tra il venerdì e il sabato era stato avvisato dagli stewards che i suoi tempi erano stati cancellati in quanto un particolare della sospensione anteriore della sua vettura era stato considerato irregolare. Sul circuito dei Paesi Bassi, la condanna a partire da fondo griglia non dà scampo, visto che il sorpas-

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Stroll; 2. Cassidy; 3. Lorandi. Gara-2: 1. Cassidy; 2. Gunther; 3. Ilott. Gara-3: 1. Gunther; 2. Cassidy; 3. Beckmann.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





so è pressoché impossibile. E così è stato. Stroll ha reagito alla cattiva notizia surclassando tutti nella prima manche, per poi assistere impotente alle seguenti.

#### Lorandi ritrova la sintonia con Carlin

Note finalmente positive arrivano da Alessio Lorandi, che pare aver ritrovato la giusta sintonia con il Carlin Motorsport. Il pilota di Salò, particolarmente reattivo sin dalle qualifiche, ha centrato il gradino più basso del podio nella prima manche, dopo essere scattato dal quinto posto in griglia. Nella seconda, il lombardo ha chiuso quinto con le gomme usate e in quella conclusiva ha confermato la posizione in griglia, chiudendo quarto. Per il diciassettenne, un risultato che vale molto di più del successo ottenuto a Pau, visto che è stato ottenuto sulla pista più tecnica e, per certi versi spietata, della stagione. «Ci siamo risollepati dopo alcune corse un po' complicate - ha raccontato Alessio - Sin dai test collettivi di Hockenheim che hanno preceduto la corsa di Zandvoort abbiamo provato nuove soluzioni e apportato alcuni cambiamenti organizzativi che qui si sono rivelati utili, soprattutto in qualifica. Su una pista come questa dove è molto difficile sorpassare, è stato davvero cruciale! Ora ho l'obiettivo di risalire la classifica nella seconda parte della stagione». I risultati ottenuti nei Paesi Bassi consentono al nostro unico portacolori nella terza serie europea di risalire dal quattordicesimo al settimo posto in graduatoria generale. ●



#### PREMA DAY IN QUEL DI ZANDVOORT

Sopra, Stroll davanti a Gunther, che, a sinistra, precede Iltot e, al centro, Cassidy: i tre alfieri della Prema si sono aggiudicati una gara a testa. Sotto, da sinistra, la gioia dello stesso Cassidy, di Stroll e di Gunther. In basso a destra, Lorandi, che con un terzo posto nella prima frazione ha ritrovato l'intesa col team Carlin



#### STAVOLTA LA PREMA NON PARTECIPERÀ

## Masters, atteso al via Lorandi

Come accade tutti gli anni, in occasione del passaggio da Zandvoort della terza serie europea uno degli argomenti che tiene banco nel paddock del circuito dei Paesi Bassi è il Masters di Formula 3, che si disputerà il prossimo 21 agosto. Fervono i preparativi per l'organizzazione della classica rassegna della categoria, con Barry Bland che ha fatto visita presso tutti i team della serie cadetta per misurare l'interesse. Il manager inglese, che organizza anche il Gp di Macao, conta di avere una ventina di vetture. Sarà interessante il ritorno nella categoria dei team Fortec e Double R. Se per il team di Richard Dutton appare scontato il line-up, verosimilmente composto dall'austriaco Ferdinand Habsburg e Vasily Romanov, non si sa nulla in merito alla squadra di Anthony Hieatt. La Prema ha fatto capire che non sarà nella partita, mentre saranno presenti tutte le altre scuderie dell'europeo. Mancheranno però diversi protagonisti. George Russell e Ben Barnicoat della Hitech Gp lasceranno il posto, accanto a Nikita Mazepin, a un driver d'esperienza, che disputerà anche Macao, corsa per la quale serve almeno una corsa nella categoria durante l'anno. Sono circolati i nomi di Alex Sims, Felix Rosenqvist e, addirittura, di Antonio Giovinazzi, la cui presenza è stata però, al momento, smentita. I nostri colori saranno rappresentati da Alessio Lorandi, apparso molto in forma in questo fine settimana e pronto a prendere lo scettro di Master, attualmente nelle mani del pilota di Martina Franca. Sarebbe un bel passaggio di consegne, in linea con quanto accaduto con il Gran Premio di Pau.



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Correa; 2. Schumacher; 3. Raucci. Gara-2: 1. Raucci; 2. Bertonelli; 3. Vips. Gara-3: 1. Siebert; 2. Shlom; 3. Van Uiter.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# Correa come il vento

## F4 SENZA FRONTIERE

L'eroe del Mugello è Correa, sopra e in alto (nel crash in Gara-2 con Schumacher), 16enne ecuadoriano della Prema. A destra l'argentino Siebert, primo in Gara-3 e in campionato, e il brasiliano Raucci, primo in Gara-2

**SCARPERIA** - Con Juan Manuel Correa la F4 tricolore al Mugello ha definitivamente scoperto un nuovo talento. La doppia pole e la vittoria in Gara-1, che ha fatto seguito al primo successo ottenuto a Imola, ha consacrato il 16enne ecuadoriano della Prema alla sua prima stagione in monoposto. Ai volti nuovi, si aggiungono quelli dei protagonisti abituali della serie, che anche in Toscana non hanno mancato di mettersi in evidenza. Tre gare e tre vincitori diversi è il verdetto del quarto dei sette round del campionato, che ha incoronato in Gara-2 Giuliano Raucci, portacolori della Diegi Motorsport, riconfermando al vertice in Gara-3 (quella più corta, della durata di 18 minuti) Marcos Siebert.

L'argentino della Jenzer Motorsport è riuscito infatti a mantenere la leadership nell'assoluta, perdendo un solo punto nei confronti del suo più diretto inseguitore Mick Schumacher, adesso affiancato in classifica dal messicano Raul Guzman Marchina, della Dr Formula. Quello di Siebert non è stato comunque un week-end facile; quarto nella prima sessione di prove ufficiali, nella Q2 è scivolato ot-

**ALLA PRIMA STAGIONE IN MONOPOSTO, IL 16ENNE ECUADORIANO DELLA PREMA HA VINTO GARA-1, CONFERMANDO LE SUE GRANDI DOTI. CON IL SUCCESSO IN GARA-3 SIEBERT RESTA LEADER**

di **Dario Lucchese**

tavo. Poi, in Gara-1, a causa di un suo errore è finito subito fuori, mantenendo invece in Gara-2 la sua posizione di partenza e andando appunto a vincere l'ultima manche.

A rendergli le cose meno complicate di quanto potevano essere è stato il fine settimana poco proficuo dello stesso Schumacher. Il tedesco alla fine ha raccolto un miglior secondo piazzamento nella prima gara di sabato, in una volata finale con il suo compagno di squadra Correa. Situazione che poteva riproporsi anche in Gara-2 se i due piloti del team guidato da Angelo Rosin non si fossero eliminati in un incidente nelle fasi iniziali, proprio mentre occupavano la prima e la seconda posizione. Tra i due litiganti ne ha così approfittato il brasiliano Raucci, che è andato a centro per la prima volta. È proprio in questo contesto che si è messo in luce Diego Bertonelli, alla fine risultato con un secondo posto il migliore della pattuglia azzurra. Il pilota della Bhaitech ha così potuto tornare sul podio da cui mancava fin dalla tappa inaugurale di Misano, dove aveva concluso terzo in Gara-2. Questa volta il 18enne toscano sulla sua pista di casa ha fatto ancora me-



# Paura al via Vieira tamponato

LA SUA VETTURA S'È PIANTATA IN GARA-2 ED È STATA CENTRATA DA CONWRIGHT E LAVIGNA. CRASH ANCHE FRA CORREA E SCHUMACHER

**L**a F.4 tricolore regala emozioni forti, in tutti i sensi. Al Mugello si è vissuto un momento di grande spavento in Gara-2, quando al via la monoposto di João Vieira si è avviata lentamente dalla terza fila per poi arrestarsi del tutto mentre il grosso del gruppone sfilava via. La vettura del team Antonelli Motorsport è stata prima centrata sulla parte posteriore sinistra da quella di Jaden Conwright e poi sulla destra da Mariano Lavigna, che sopraggiungeva dalla 29esima posizione di partenza. Dopo qualche attimo di apprensione tutto si è comunque risolto senza conseguenze, a parte delle lievi scottature per lo stesso Vieira, sulle cui gambe si è riversata parte dell'acqua del radiatore. Ancora in Gara-2 si è avuto l'incidente tra Correa e Schumacher, che ha eliminato in un sol colpo i due compagni di squadra alla Prema. Ma tirando le somme, imprevidisti a parte, i ragazzi della F.4 italiana, su un tracciato difficile come quello toscano, hanno mostrato molta disciplina: una sola safety-car nelle tre gare di domenica (a parte la bandiera rossa per il crash descritto sopra) ne è la prova più lampante. A proposito di giovani, va evidenziata anche l'ennesima buona prova di Simone Cunati, pilota del Vincenzo Sospiri Racing, passato a condurre la classifica riservata ai rookie. ●



glio, dimostrando di essere ulteriormente cresciuto. Alle sue spalle per l'occasione ha concluso Juri Vips, che sempre con i colori della Prema ha bissato lo stesso risultato in Gara-3. Due quarti posti hanno rilanciato poi Guzman Marchina, che come detto è risalito secondo in campionato, a pari merito con Schumacher.

A perdere decisamente terreno, questa volta, è stato viceversa Mauricio Baiz. Il venezuelano del team Kfzteile24 Mücke Motorsport ha totalizzato tre zero dopo essere stato protagonista di un'uscita di pista in Gara-1 ed avere successivamente concluso 11esimo e 13esimo, continuando in ogni caso ad occupare il quarto posto nella generale. Ultima nota per Yan Leon Shlom, secondo in Gara-3 con la Rb Racing. ●



## MONOPOSTO SPARSE SULLA PISTA

Le immagini in alto, a fianco e sotto mostrano le monoposto coinvolte nell'incidente al via di Gara-2: per fortuna Vieira, Conwright e Lavigna sono usciti praticamente indenni dal crash



di **Dario Lucchese**

**S**CARPERIA - La verità che emerge dal Mugello è quella di un Campionato Italiano Gran Turismo che sembra tecnicamente godere di un balance of performance equilibrato, almeno nella classe Super Gt3. Dopo le due affermazioni di Audi e Ferrari e quella della Bmw, è arrivato anche il secondo e poi il terzo successo della Lamborghini, che ha ridato il via ad un ciclo. Ma anche "ad occhio" la serie tricolore si sta rivelando particolarmente interessante, con una lotta in pista tra i vari marchi sempre molto equilibrata. Sui saliscendi toscani, come si diceva, è stata doppietta delle Huracán.

Se a centrare il successo a Imola con i colori della Imperiale era stato l'equipaggio formato da Mirko Bortolotti e Jeroen Mul, in Gara-1 è arrivata la prima affermazione del team Antonelli Motorsport con il binomio composto da Riccardo Agostini ed Alberto Di Folco, entrambi piloti dello Gt3 Junior Program di Lamborghini Squadra Corse. Una vittoria inseguita a lungo ma sfumata in un secondo posto a Monza e poi in un terzo a Imola, per l'equipaggio della squadra emiliana (tre titoli in due, avendo il primo vinto nel 2012 la F3 tricolore e lo scorso anno la Carrera Cup Italia, mentre Di Folco nel 2014 si è laureato campione Pro-Am nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa) che arrivava a questo quarto round con il quarto posto in classifica a 33 punti da Marco Mapelli e Filipe Albuquerque, portacolori di Audi Sport Italia.

Proprio questi ultimi, che pagavano non solo rispettivamente 30" e 25" di handicap tempo ma anche 15 kg in più di zavorra assegnati dal nuovo BoP, hanno mantenuto il comando nella classifica grazie a due quinti posti.

Ma ritornando al week-end perfetto delle Lambo, va evidenziato che sempre in Gara-1 a chiudere secondi sono stati Alex Frassinetti ed il campione in carica Stefano Gattuso, mentre Daniel Mancinelli e Gregory Romanelli hanno finito terzi con la prima delle Ferrari 488. Sfortuna invece per Alberto Cerqui e Stefano Comandini, con quest'ultimo al comando nelle fasi conclusive prima di ritirarsi a tre giri dalla fine per il contatto avuto con lo stesso Agostini nel tentativo di "chiudergli la porta". L'equipaggio della Roal si è rifatto in Gara-2, chiudendo in seconda posizione dietro a Bortolotti e Mul, a loro volta riscattatisi dal ritiro di sabato per un problema ad una gomma, centrando così la loro seconda vittoria.

Poca luce per la Aston Martin, anche per l'uscita di Max Mugelli in Gara-2 (in seguito al contatto innescato da Giovanni Venturini). Con un quarto e un terzo posto, il binomio Ferrari Black Bull, Stefano Gai e Mirko Venturi, si portano a cinque punti dalla vetta, davanti ad Agostini-Di Folco.

Nella Gt3 vittoria di Eddie Cheever III in Gara-1 e Federico Leo con la Ferrari 458 della Scuderia Baldini; poi la Audi di Emanuele Zonzini e Mathias Russo. Con il successo in Gara-2, Luca e Nicola Pastorelli hanno tuttavia preso il comando della classifica. Bella la gara di Simone Tempesta, secondo alla sua quarta apparizione con la 458 del team Malucelli assieme a Marco Galassi. ●



# Soffia l'HI

GRAN DOPPIETTA DELLE LAMBORGHINI IN TOSCANA, CON AGOSTINI-DI FOLCO E BORTOLOTTI-MUL VINCITORI DELLE DUE GARE. BMW, FERRARI, E ASTON BATTUTE



**Arai**  
HELMET®

*there is a difference*

### TORO AL VERTICE

Lamborghini al vertice al Mugello con Bortolotti e Mul, sotto, e Agostini e Di Folco, in basso.

Posizione d'onore per Frassinetti, a destra, in Gara-1 e Comandini in Gara-2, sotto



# uracán

### AL TRAGUARDO

SUPER Gt3-Gt3 - Gara-1: 1. Agostini-Di Folco. Gara-2: 1. Bortolotti-Mul. SUPER Gt Cup-Gt Cup - Gara-1: 1. D'Amico-Zaugg. Gara-2: 1. Desideri-Kasai.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





**ED È SEMPRE LAMBORGHINI SUPERSTAR**

Le Lambo di Zaugg-D'Amico e Desideri-Kasai, sopra in lotta ravvicinata, hanno monopolizzato la Super Gt Cup. A destra, dall'alto verso il basso, Cheever III° con la Ferrari, Pastorelli con la Porsche e Desideri con la Huracán del Team Antonelli

# Zaugg spinge nella Super Gt

**IL SUDAFRICANO HA CONQUISTATO GARA-1 CON D'AMICO, MENTRE DESIDERI, IN COPPIA CON KASDAI, HA VINTO GARA-2 E RESTA LEADER**



**I**l team **Raton Racing** ha firmato al Mugello, nella classe Super Gt Cup, la prima vittoria della stagione, ritornando al successo dopo aver conquistato il titolo 2015 della Coppa Lamborghini Huracán con Roberto Tanca e Adrian Zaugg. Proprio il sudafricano è stato, assieme ad Antonio D'Amico, l'artefice dell'affermazione conquistata in Gara-1 dopo che Nicolas Costa (in equipaggio con Amir Krenzia su una vettura del Vsr) è stato penalizzato di 30" per aver realizzato il miglior tempo di settore con le bandiere gialle. Eccellente la prestazione di D'Amico, 24enne romano alla terza stagione in auto e quest'anno al debutto nel Gt tricolore dopo un'esperienza nella Seat Ibiza e nella Leon Cup, già terzo nella Q2, quando la pole è stata messa a segno da Matteo Desideri.

Il pilota di Antonelli, secondo assieme al giapponese Takashi Kasai, ha ottenuto un secondo posto e poi la vittoria in Gara-2 che lo proietta in testa alla classifica con 6 punti nei confronti proprio di D'Amico-Zaugg (autori anche in un terzo posto). Ottimo in parte il debutto di Loris Spinelli, sempre con la squadra emiliana protagonista nel Super Trofeo di Lamborghini e subito in pole. Ma il marchigiano, che si alternava con Piero Necchi, ha pagato in Gara-1 un drive through per avere scaldato le gomme nel giro di ricognizione. Fra le Gt Cup rimangono al comando Ivan Benvenuti e Luca Demarchi, mentre le vittorie sono andate agli inediti equipaggi "Babalus"-Erich Prinoth e Gianluca Carboni Davide Durante (Porsche). Nel trofeo Cayman, con una vittoria Riccardo Pera è rimasto leader. Un successo (in Gara-1) anche per Jonathan Cecotto e Niccolò Mercatali. ●



**RECORD DI PRESENZE, CON MONTERMINI GUEST STAR**

## A volte corrono

Con 43 equipaggi al via dell'appuntamento del Mugello (due in più rispetto a Imola), il Campionato Italiano Gt ha fatto registrare il record di presenze. Il quarto round della serie è stato segnato da alcuni rientri eccellenti. Senza considerare che per alcune squadre si è trattato di un ulteriore test in vista della 24 Ore di Spa in programma a fine mese. È il caso della Easy Race, che ha affiancato Andrea Montermini a Ferdinando Geri, già protagonista della prima parte di stagione in coppia con Daniel Mancinelli. Il marchigiano, che ha dato vita ad un inedito binomio con Gregory Romanelli, si è diviso in qualifica le pole con Mirko Bortolotti, centrando poi il podio in Gara-1 e un sesto posto. Un miglior nono piazzamento ha invece caratterizzato il debutto tricolore dell'altra Lamborghini della Jechijo Racing by Ebimotors su cui si sono dati il cambio Fabio Babini ed Emanuele Busnelli, che avevano già preso parte alle tappe del Paul Ricard e Spa dell'International Gt Open. Tra i nuovi arrivi della "Cup" quello del 17enne Kikko Galbiati, che ha lasciato la F4 per affiancare Simone Sartori su una Huracán Super Trofeo di Antonelli, collezionando un 12esimo posto ed un ritiro.



# Ledogar? Uno Tsunami

TRIPLETTA DEL FRANCESE CON LA VETTURA DEL TEAM UCRAINO  
ADESSO I PUNTI DI VANTAGGIO SU ROVERA SONO SALITI A 27

di **Dario Lucchese** - foto **Galli**

**S**CARPERIA - Nella Carrera Cup Italia torna a suonare La Marsigliese. Orgoglio francese al Mugello (di questi tempi ce n'è davvero bisogno) con Côme Ledogar sempre più leader nel monomarca Porsche. La doppia pole ottenuta sul circuito toscano (tre in tutto quelle da lui conquistate dall'inizio di questa stagione) e poi la vittoria nelle due gare sprint ed in quella più lunga, danno una marcia in più in campionato al transalpino dello Tsunami Rt, quest'anno protagonista anche nel Blancpain Gt.

La serie riservata alle 911 Gt3 Cup si riconferma di alto livello e non concede margini di errore. Ledogar è quello che ha più esperienza di tutti e, dopo avere perso il titolo d'un soffio lo scorso anno ed avere vinto quello della Carrera Cup France nel 2014, punta finalmente a raggiungere l'obiettivo anche nel monomarca di Porsche Italia. Rimasto senza il suo abituale compagno di squadra Oleksandr Gaidai, che lo aveva affiancato nei primi tre round e che ha dovuto dare forfait per un concomitante impegno, Ledogar ha potuto portare a 27 punti il suo vantaggio nei confronti di Alessio Rovera, che alla vigilia di questa tappa occupava la terza posizione. Il vare-

sino ha scavalcato Mattia Drudi, che proprio sabato ha compiuto 18 anni ed il quale continua a confermarsi tra i protagonisti assoluti. Ma questa volta per lui non tutto ha girato per il verso giusto.

Appena fuori dal podio in Gara-1, ha poi concluso secondo in Gara-2, mentre domenica s'è dovuto ritirare perché un sasso gli ha sfondato il radiatore. Chi è apparso in ottima forma è stato Simone Iaquinta. Il cosentino, con i colori della squadra guidata da Piercarlo Ghinzani, ha ammesso di avere sperimentato a Misano un'inedi-

**PORSCHE A RANGHI SERRATI**  
Côme Ledogar davanti a tutti nella Carrera Cup al Mugello, sopra. Cassarà, sotto, conduce su De Giacomi nella Michelin Cup



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ledogar; 2. Iaquinta.  
Gara-2: 1. Ledogar; 2. Drudi.  
Gara-3: 1. Ledogar; 2. Fulgenzi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

ta soluzione sulla propria vettura, poi affinata nei test svolti a Cremona: il risultato è stato quello di partire per due volte dalla prima fila, attestandosi in qualifica sempre al di sotto del decimo nei confronti di Ledogar, raccogliendo poi il secondo posto nella prima gara sprint. Ma in Gara-2 la rottura del semiassale lo ha fermato sullo schieramento e in Gara-3 ha concluso sesto dopo un contatto con Enrico Fulgenzi, il quale ha comunque raccolto un terzo e un secondo posto. Tra i protagonisti, anche in quest'occasione, non è mancato appunto Rovera, anche lui terzo (in Gara-2) e quindi quarto; piazzamenti che lo hanno rilanciato nella classifica. ●

## IL ROMANO HA 4 PUNTI DI VANTAGGIO SU DE GIACOMI NELLA MICHELIN CUP

### Cassarà da endurance

Botta e risposta nella Michelin Cup tra Alex De Giacomi e Marco Cassarà, che nelle due gare sprint di sabato hanno messo a segno una vittoria ed un secondo posto a testa. A fare da ago della bilancia al Mugello è stata la "endurance race" di domenica, che ha visto imporsi Cassarà. De Giacomi, viceversa, è stato penalizzato per non avere rispettato il tempo imposto nel pit-stop. Se alla vigilia della tappa del Mugello a dividere i due contendenti c'era un solo punto, ad uscire in vantaggio da questo week-end è dunque Cassarà. Il romano del team Ghinzani, papà di Edoardo da meno di due settimane, giungerà al prossimo round di Vallelunga con quattro lunghezze di vantaggio.

**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Colciago; 2. Viberti; 3. Bettera. Gara-2: 1. Viberti; 2. Dell'Antonia; 3. Crocker.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# Colciago mette la sesta

**ANCORA UN SUCCESSO PER IL LOMBARDO DELLA HONDA. MOLTO BENE ANCHE VIBERTI, VINCITORE DI GARA-2 CON LA SEAT LEON DELLA BRC**

**TURISMO  
DA COMBATTIMENTO**

In Gara-1 Colciago, sotto, ha salutato tutti sin dal via.

Poi, in Gara-2, con il motore della sua Honda in crisi, ha dovuto cedere alla Seat Leon Brc di Alberto Viberti, sopra.

Sul podio anche Dell'Antonia, sotto a sinistra, e Bettera, sotto a destra



di **Dario Lucchese**

**SCARPERIA** - Roberto Colciago continua ad essere il nome di riferimento del Campionato Italiano Turismo. Al Mugello, nel quarto appuntamento della serie tricolore, il pilota di Saronno ha portato a 6 il numero di vittorie conquistate in questa prima parte di stagione. Primo in Gara-1 con la Honda Civic in versione 2015 zavorrata di 30 kg per il nuovo BoP di Aci Sport (a Magione aveva partecipato con la vettura più aggiornata e fino ad allora esente dal "balance"), l'esperto portacolori del team Ags si è così potuto confermare in testa alla classifica della classe Tcr. Ma in agguato c'è sempre Alberto Viberti, che sui saliscendi toscani è stato autore di una prova eccellente, dando la dimostrazione di essersi avvicinato molto al leader della categoria, almeno sul giro secco. Non è certamente un caso che il cuneese abbia piazzato due volte in pole la Seat Leon del Brc Racing Team, centrando poi il successo in Gara-2, anche se solamente dopo il ritiro per la rottura del motore dello stesso Colciago, avvenuto proprio nelle fasi conclusive.

In campionato adesso le lunghezze di vantaggio del lombardo sono 40 e ciò significa che, considerando che in ciascuno dei tre rimanenti appuntamenti possono essere assegnati fino ad un massimo di 48 punti, la situazione è ancora estremamente incerta. Sempre riguardo a Viberti c'è anche da dire che in Gara-1 il piemontese era partito male, collocandosi secondo e rimanendoci fino all'arrivo. Tra i protagonisti non ha mancato di inserirsi anche Enrico Betera, che già nel precedente round di Magione era scattato per due volte dalla prima fila e salito sul podio di Gara-2. Il pilota della Pit Lane Competition ha prima conquistato un ottimo terzo piazzamento, dovendosi però ritirare domenica per un problema tecnico conseguente ad un taglio di variante. Sempre nel gruppo di testa anche Daniele Cappellari, quarto in Gara-2 con un'altra Seat Leon dopo avere contenuto gli attacchi di Marco Costamagna.

Buon settimo posto, sempre in Gara-2, per Massimo Arduini con la Citroën C3 Max della 2T Course & Reglage. La berlina francese ha rappresentato i colori del terzo marchio in pista nella Tcr. A tal proposito va ricordato che sul circuito toscano è stato stabilito il nuovo record di iscritti, con 18 vetture al via.

Tra le novità, l'arrivo di Emanuele Alborghetti, sfortunato con la Honda Civic "2016" ereditata proprio da Colciago, per via dell'incidente avuto sabato con Mariano Costamagna. Al debutto con un'altra vettura nipponica del Vfr Racing ha fatto bene Finlay Crocker, terzo assoluto in Gara-2 alle spalle di un ottimo Romy Dall'Antonia; lo scozzese ha già confermato la propria presenza anche per Imola. Lo stesso Costamagna "senior" era alla sua prima uscita stagionale. Con una Ibiza 1800 della Wp Racing si è rivisto Davide Pigozzi, mentre Tobia Zarpellon ha esordito con la Abarth 595 Ot e Sandro Pelatti è sceso in pista sulla terza Seat Leon Wagon. Per Vallelunga, a inizio settembre, sono attese ulteriori new entry, segnale indubbiamente positivo per il nuovo Cit che comincia a prendere piede. ●

**BASSI HA SCAVALCATO GIACON NELLA CLASSIFICA DEL TCS**

## Dominio Leon Wagon

Nella classe Tcs prosegue il dominio delle Seat Leon Wagon. Quello del Mugello poteva essere un doppio podio in fotocopia per Alberto Bassi, Peter Wyhinny e Sandro Pelatti, che nell'ordine hanno occupato in entrambe le gare le prime tre posizioni. Ma in Gara-1 un drive through inflitto proprio a Pelatti per l'incidente avuto con Mariano Costamagna ha fatto sì che Kevin Giaccon festeggiasse il terzo posto dopo essere stato protagonista di un'ottima condotta con l'Alfa Romeo Mito. Lo stesso Giaccon non è partito tuttavia nella gara di domenica, conseguenza della non perfetta condizione fisica dopo l'incidente avuto nella gara della Seat Leon cui ha preso contemporaneamente parte nello stesso week-end.

Nella classifica, con questa doppietta che si aggiunge a quella di Magione e al terzo posto di Misano, a balzare al comando all'indomani della tappa toscana è proprio Bassi, il quale ha scavalcato un Giaccon che adesso è secondo con 26 punti di distacco ed è seguito a sua volta - a 15 lunghezze - da Silvano Bolzoni. Quest'ultimo al Mugello ha raccolto ben poco, confermandosi ancora una volta tra i più regolari.



### SPORTIVA DA FAMIGLIA

La Seat Leon Wagon, sopra quella di Bassi, è regina nella classe Tcs.

A destra, nell'ordine, Pelatti, Bassi e Wyhinny, piloti della station wagon da corsa spagnola, due volte sul podio al Mugello



### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Paulsen; 2. Da Veiga;  
3. Morgan. Gara-2: 1. Azcona; 2.  
Paulsen; 3. Orrock.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

LO SPAGNOLO AZCONA  
ED IL NORVEGENSE PAULSEN  
S'AGGIUDICANO LE DUE  
GARE INTERNAZIONALI.  
GIACON E BALDAN  
VINCONO TRA I NOSTRI



# Stranieri padroni

**DA TUTTA EUROPA**  
In alto, lo spagnolo  
Azcona, vincitore  
di Gara-2. Sotto, Giaccon,  
vincitore di Gara-1 nella  
Seat Leon Italia

di **Fiammetta La Guidara** - foto **Rigato**

**SCARPERIA** - Il circuito del Mugello è stato il teatro del primo confronto internazionale per i piloti della Seat Leon Cup: nella stessa griglia di partenza si sono schierati infatti driver del Challenge italiano e della Eurocup, rispettivamente al terzo e al quarto appuntamento stagionale, con un totale di 27 conduttori al via.

Le qualifiche hanno dissipato gli interrogativi della vigilia, chiarendo subito che i piloti della serie continentale avrebbero dato del filo da torcere ai padroni di casa: la pole position è stata siglata dall'olandese Niels Langeveld, che è approdato al Mugello da leader della classifica dell'Eurocup. Il primo degli italiani - Jonathan Giaccon - si è piazzato in quinta posizione, a 4 decimi dal poleman. Non tempo per il capoclassifica della serie nazionale Nicola Baldan. Dalle prove cronometrate è emerso però anche un grosso equilibrio in pista, con i primi undici piloti racchiusi in 8 decimi.

Il regolamento ha previsto due classifiche: una per la Eurocup, nella quale sarebbero rientrati anche i piloti italiani, e una riservata agli iscritti alla serie nazionale (che mette in palio un montepremi di circa centomila euro). Ma al di là delle classifiche separate, al via di Gara-1 è apparso subito chiaro che la lotta sarebbe stata serrata per tutte le posizioni

che contano: dalla pole position partenza fulminea per Niels Langeveld, che si è impegnato a costruire un buon margine di vantaggio sui suoi inseguitori. Alle sue spalle il portoghese Da Veiga, che per buona parte della gara è riuscito a mantenersi davanti al norvegese Paulsen. Jonathan Giaccon, campione uscente della serie italiana, è stato subito il più veloce dei nostri portacolori e si è installato in sesta posizione alle spalle degli inglesi Orrock e Morgan. Al nono passaggio Paulsen è riuscito a portarsi in



## GLI ITALIANI SI DIFENDONO

Sotto, Vescovi. In basso a destra, Baldan, deluso ma sempre leader della Seat Leon italiana. A destra, il norvegese Paulsen, vincitore di Gara-1



seconda piazza sorpassando Da Veiga, poi il contatto fra Gagliano e Biraghi ha provocato la neutralizzazione della gara, che ha visto le posizioni congelate per quattro giri ma soprattutto ha annullato i distacchi. Al rientro della safety-car, Langeveld si è trovato in difficoltà con le gomme, che erano scese di temperatura: nel giro di poche curve l'olandese s'è ritrovato da primo a quarto, con Paulsen vincitore davanti a Da Veiga e Morgan. Giacon, sesto, è stato il primo degli italiani, con Nicola Baldan e Alberto Vescovi a completare il podio. Sedicesima piazza per Marie Baus Coppens, ventiduesima Carlotta Fedeli.

La griglia di partenza di Gara-2 ha visto l'inversione delle prime dieci posizioni in qualifica e lo spagnolo Mikel Azcona si è impegnato proprio per spuntare il decimo tempo e partire al palo nella seconda frazione di gara. Una posizione avanzata per il primo start, infatti, sarebbe stata vanificata perché lo spagnolo ha dovuto effettuare un drive through come penalità rimediata nella precedente gara. Nella seconda manche, invece, Azcona è scattato subito al comando e ci è rimasto fino alla bandiera a scacchi, mentre alle sue spalle le posizioni si sono scambiate di continuo. Bella la rimonta di Stian Paulsen, ottavo al primo giro ma che sul finale ha messo sotto pressione anche il leader arrivandogli ad un'incollatura. Lucas Orrock ha affrontato con intelligenza una gara complicata e ha acciuffato il primo podio dell'anno. Langeveld, partito dalla decima posizione, è risalito fino alla quarta, davanti a Nicola Baldan, primo nella serie tricolore, con Jonathan Giacon e Raffaele Gurrieri sul podio con lui. Spettatore d'eccezione Emanuele Pirro: il cinque volte vincitore della 24 Ore di Le Mans è venuto al Mugello per seguire Carlotta Fedeli, sedicesima al traguardo davanti ad Alessandra Neri.

Dopo le due gare sul circuito toscano Langeveld perde la leadership della Eurocup, passata nelle mani di Paulsen che ha 14 punti di vantaggio, mentre Azcona è terzo a 34 lunghezze. Nella serie italiana, Nicola Baldan rimane saldamente al comando davanti a Jonathan Giacon. Entrambi hanno siglato infatti un primo e un secondo posto e Giacon ha limato solo un punto grazie ad una migliore qualifica: 18 le lunghezze che separano i due. ●

# Il gemellaggio funziona eccome

SECONDO JAIME PUIG DI SEAT SPORT, EURO CUP E LEON CUP ITALIANA INSIEME SONO UNA GARANZIA. COME DIMOSTRANO LE 55 AUTO AL VIA

**I**n occasione della Eurocup sono approdati al Mugello i vertici di Seat Sport. «È la prima volta che uniamo la griglia di partenza dell'Eurocup a quella della Leon Cup italiana: è un'esperienza da ripetere», ha detto Jaime Puig, boss di Seat Sport. Che poi ha aggiunto: «Nel week-end, fra i Trofei e la partecipazione al Tcs, abbiamo 55 macchine in pista: è un record».

«In entrambe le gare ci sono state battaglie per tutte le posizioni» ha aggiunto Gianpiero-Peter Wyhinny, direttore generale di Seat Italia. «In pista non abbiamo visto due diverse categorie ma una fusione tra due serie e abbiamo avuto la conferma che i piloti italiani sono al livello dei migliori d'Europa».

«È stato un week-end impegnativo» ha dichiarato il nuovo leader della classifica europea, Stian Paulsen. «In Gara-1 pensavo di dovermi accontentare della seconda posizione, invece Langeveld ha avuto problemi con le

gomme e ho vinto. In Gara-2 sono partito dall'ottava posizione e ho impiegato un po' a risalire. Poi ho raggiunto Azcona e ci siamo sorpassati un paio di volte. Alla fine ha avuto la meglio lui ma sono soddisfatto perché gestisco da solo il mio team e questi risultati per me valgono doppio».

«Ho mantenuto il mio vantaggio nei confronti di Giacon ma non siamo riusciti ad esprimere il nostro potenziale» dice sconsolato Nicola Baldan, leader dell'italiano: «In qualifica il mio ideal lap era il tempo della pole, invece ho trovato traffico nel giro buono e ho siglato solo il nono tempo. Ci ha condizionati anche il variare delle temperature nel week-end, con la pioggia del venerdì e poi sempre più caldo fino a domenica. Siamo andati indietro come i gamberi e in Gara-2 ho fatto una fatica esagerata. Ma saremo presenti all'ultima gara dell'Eurocup a Barcellona così avrò modo di rifarmi». ●



# Torelli va alla carica

**IN GARA-2 RECUPERA UNA PENALIZZAZIONE DI 20" E TRIONFA PER APPENA 9 DECIMI! VINCE ANCHE FERRI. IN EVIDENZA VOLPATO-PAGGI E TOMMASIN**

di **Fiammetta La Guidara** - foto **Maurizio Rigato**

**SCARPERIA** - Giro di boa per l'Ibiza Cup che per il terzo dei sei round è approdata sul circuito del Mugello con 18 equipaggi al via e ha confermato un equilibrio sempre maggiore fra i veterani della serie e le nuove leve. La vittoria nelle due gare se la sono spartita i "soliti noti": Roberto Ferri il sabato e Gabriele Torelli la domenica, ma nella lotta per le prime posizioni si sono visti anche volti nuovi, come quello di Giulio Tommasin, capace persino di salire sul secondo gradino del podio di Gara-2.

Le qualifiche premiano il vicecampione in carica Gabriele Volpato e il suo nuovo compagno, Lorenzo Paggi, che centrano la pole position per la terza volta consecutiva e al loro attivo hanno anche una vittoria a Misano. In 6 decimi ci sono però sia Roberto Ferri che Gabriele Torelli, finora gli unici ad alternarsi con loro sul gradino più alto del podio, con Torelli approdato al Mugello da leader della classifica. Da segnalare il quinto tempo della ventunenne bresciana Alessandra Brena, che ha corso i primi due round in equipaggio con il gentlemen driver Colleoni e che in questa occasione ha gestito da sola le due manche da 48 minuti più un giro.

In Gara-1 sono proprio gli autori della pole a scattare bene alla partenza lanciata, con Volpato alla guida. Alle sue spalle si piazza subito Roberto Ferri, che riesce a tenere bene la posizione nonostante gli attacchi di Gabriele Torelli. Nelle prime fasi in quarta posizione viaggia il varesino William Selmo, che però è presto costretto al ritiro per noie ai freni. A capitanare il gruppo degli inseguitori del trio di testa è Alessandra Brena, che taglia il traguardo con un buon margine di vantaggio nei confronti di un terzetto che lotta duro fino alla bandiera a scacchi. La volata per la quinta posizione premia l'equipaggio di Liana e Greco, davanti a Rodio e Capriati-Licciulli, mentre il rookie Tommasin, a lungo quinto, chiude in undicesima posizione per problemi di alimentazione.

In Gara-2, con la griglia di par-

tenza che inverte le prime otto posizioni dell'arrivo di Gara-1, in pole position parte Paolo Palanti, ma Roberto Ferri scatta come un fulmine dall'ottava casella in griglia e alla staccata della San Dona- to è già al comando. Alle sue spalle si piazza subito Nicolò Greco incalzato da Gabriele Torelli, autore anche lui di un ottimo start dalla sesta posizione. Dal quarto passaggio il leader della classifica generale si porta a ridosso di Roberto Ferri ma non riesce a sorpassarlo. Lo scambio di posizioni avviene al pit stop che prevede

la sosta obbligatoria fra il 20° e il 30° minuto di gara: quando Ferri rientra in pista dopo la sosta Torelli è davanti di qualche secondo. Ma le sorprese non finiscono qui: alcuni piloti, tra i quali anche Torelli e Ferri, vengono penalizzati di 20 secondi per aver

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ferri; 2. Volpato-Paggi;  
3. Torelli Gara-2: 1. Torelli; 2. Tom-  
masin; 3. Selmo

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



## BALLANDO SUI CORDOLI

Torelli, a destra, e Ferri, in alto, si sono aggiudicati le due gare della Seat Ibiza Cup al Mugello. Sotto, l'Ibiza di Volpato-Paggi e a sinistra quella di Tommasin





migliorato il proprio crono in un settore nel quale erano esposte le bandiere gialle. Nel frattempo Ferri si ferma nella ghiaia per un problema ai freni e la lotta per la vittoria rimane una questione fra Torelli e Giulio Tommasin, secondo in pista ma virtualmente in testa per via della penalità del primo. Nelle ultime tornate, però, Torelli accumula un vantaggio sempre maggiore: appare chiaro l'intento di recuperare i 20 secondi di penalità. Gli riesce per appena 9 decimi, che guadagna proprio nell'ultimo giro: Torelli scopre così di aver vinto soltanto una volta sceso dalla sua Ibiza. Sul podio con lui un incredulo Tommasin, che pensava invece di aver vinto, e William Selmo, autore di un'ottima rimonta dopo essere partito dalla sedicesima posizione. ●

OSPITE L'INVIATO DI STRISCIA LA NOTIZIA

## Stoppa guest da brividi

Ospite dell'Ibiza Cup al Mugello l'inviato di "Striscia La Notizia" Edoardo Stoppa, al debutto in pista. Stoppa ha corso Gara-1 e si è classificato decimo, con un'ottima progressione nei tempi su giro. Sfortunato in Gara-2 perché la sua Ibiza ha avuto un problema alla cinghia dell'alternatore, causando l'inevitabile ebollizione del liquido di raffreddamento, che lo ha indotto al ritiro. «Avevo partecipato qualche anno fa al Rally di Monza ma correre una gara di velocità in pista e prendere il via in una partenza lanciata è tutta un'altra cosa», ha detto Edoardo Stoppa: «In questo week-end ho dovuto imparare molte cose velocemente e mi ha aiutato molto il simulatore portato nel paddock da Seat Motorsport Italia e che trasferisce tutte le sensazioni della pista sia perché l'abitacolo è una vera Ibiza da corsa, sia perché si appoggia su una speciale piattaforma che simula anche il movimento della vettura e così senti chiaramente la reazione della macchina quando prendi un cordolo. Adesso capisco perché anche i piloti professionisti si allenano molto al computer!».

Stoppa è un amante degli sport estremi: «Sono paracadutista e ho preso il brevetto di volo per vivere in compagnia questa mia passione. Guido dunque gli aerei per i lanci collettivi ma mi sono accorto che portare al limite delle proprie possibilità una macchina da corsa non è facile. Però più giravo e più prendevo confidenza: visto che non ho potuto correre Gara-2, il mio coequipier Peter Wyhinny mi ha promesso che mi farà disputare l'ultima gara della stagione a Monza e non vedo l'ora di schierarmi nuovamente al via».

### RUOTE ALL'ARIA

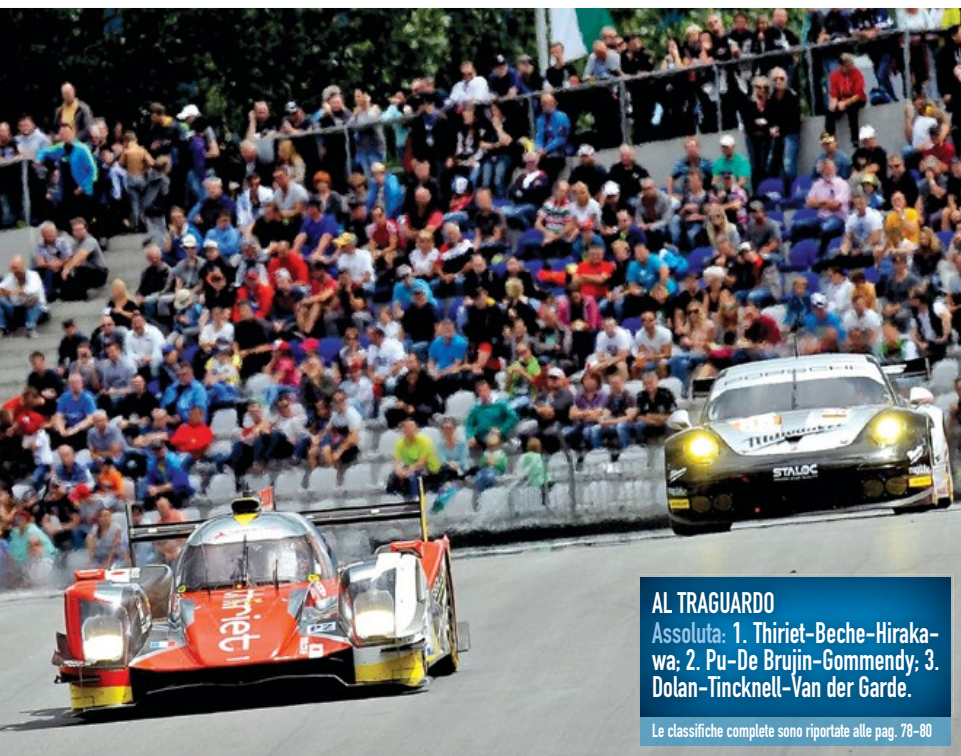
Ecco come si è fermata la vettura di Thellung dopo l'uscita di pista che si è conclusa a pochissimo dalle barriere...



# Tds, l'Oreca della vittoria

DI NUOVO A SEGNO LA COMPAGINE, CHE DOPO IMOLA FESTEGGIA ANCORA, GRAZIE AI SUOI PILOTI THIRIET, BECHE E HIRAKAWA

di **Antonio Caruccio** - foto **Speedy**



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Thiriet-Beche-Hirakawa; 2. Pu-De Bruijn-Gommendy; 3. Dolan-Tincknell-Van der Garde.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

**SPIELBERG** - Vittoria magistrale per Tds Racing. La compagine francese conquista la seconda affermazione consecutiva in Elms dopo il trionfo di Imola due mesi fa, prima della pausa della 24 Ore di Le Mans. Non è stato un successo scontato però perché Pierre Thiriet, che ha guidato alla partenza ha detto di aver «letteralmente dormito allo spegnersi dei semafori». Per sua fortuna Mathias Beche e Ryo Hirakawa hanno dato un ritmo infernale alla corsa, doppiando chi non è arrivato a podio. Si sono autoeliminati i diretti concorrenti, su tutti proprio la Gibson 015S-Nissan leader di campionato. Giedo van Der Garde per un contatto con Tristan Gommendy nelle prime battute ha riportato la lenta foratura di un pneumatico, ma non meglio è andata ad Harry Tincknell. L'inglese è infatti stato colpito dalla Morgan del Pegasus Racing nel 136° giro che

in uscita da curva 3 ha perso il controllo costringendo l'avversario ai box per cambiare la carrozzeria anteriore.

Ha approfittato di questa situazione il team Eurasia aggiudicandosi il primo podio della sua storia con Gommendy-Pu-De-Bruijn. Un grosso regalo a G-Drive l'ha fatto anche Smp Racing.

Con Andres Wirth alla guida la compagine russa aveva agguantato la seconda posizione alla fine del primo stint, mantenuta egregiamente da Julian Leal nella parte centrale di gara. Il colombiano, che arriva da una lunga esperienza in Gp2, si sta adattando in fretta al mondo dei prototipi e ha mantenuto un passo incredibile, cedendo nuovamente in seconda piazza il sedile a Stefano Coletti.

Tornato in Europa dopo aver corso in IndyCar nel 2015, il monegasco stava viaggiando alla rincorsa di Tds, quando

UNA SERIE SEMPRE PIÙ VIVAIO

## Palestra e vera filiera

L'Elms sta diventando una palestra per i grandi Costruttori. In Austria, Nissan e Renault hanno assistito alla crescita di Andrea Pizzitola, punta di diamante del team Algarve, che nonostante abbia rimediato due drive-through, ha messo in luce un passo che gli avrebbe permesso di lottare per il podio.

Porsche sta pensando di promuovere Matteo Cairoli, e in attesa di una futura chiamata per il Wec, è stato fatto esordire sulla Porsche 991 Gt2 di Proton, al fianco dell'altro comasco Gianluca Roda e Christian Ried, conquistando la pole.

E Toyota sta facendo crescere Hirakawa da TDS, con ottimi risultati.



## UN GRAN BEL TRIO!

L'Oreca della Tds, a sinistra, è tornata al successo grazie a Mathias Beche, sopra, coadiuvato da Pierre Thiriet e Ryo Hirakawa

nella terza ora di gara è stato coinvolto in un contatto all'ultima curva, ancora col team Pegasus e Marco Jacoboni, leader di classe LmP3 poi costretto al ritiro.

Male è andata anche al team Panis Barthez, che dopo aver ottenuto la pole con Paul Loup Chatin, si è visto penalizzato per un'irregolarità nella procedura di partenza commesso da Timothe Buret. Grazie a 4"0 di penalità inflitti alla Doqueine Engineering di Hallyday-Lunardi-Droux, United Autosport ritrova la vittoria con Brundle-Guash-England.

Tra le LmGte podio tutto Ferrari con un bel successo di Andrea Bertoloni nel team Jmw in equipaggio con Smith e Butcher, ma a tenere alto il tricolore ci hanno pensato anche Marco Cioci e Pergiuseppe Perazzini, secondi insieme a Rui Aguas in Af Corse, ed Alessandro PierGuidi in At Racing con la famiglia Talkanitsa. ●



# A Faggioli entra il poker

**QUARTO SUCCESSO CON LA NORMA PER IL TOSCANO  
ORA LEADER SOLITARIO. MACARIO GRAN SECONDO**

di **Gianluca Marchese**

foto **Press DK 2016**

**D**OBSSINA - Simone Faggioli torna a fare l'imprendibile in Slovacchia, ma la Dobsinsky Kopec passa alla storia del Cem 2016 soprattutto per la rottura degli equilibri ai vertici della classifica della Divisione 1. Ci sono voluti otto round prima che il campione in carica e la sua Norma-Zytek potessero ritrovarsi in testa al campionato da soli. E lo "spaccapoker" è Paride Macario, pimpante più che mai sul bagnato e soprattutto capace di vincere il gruppo delle monoposto e il derby tra Osella davanti a Christian Merli, anche approfittando della tenuta mostrata dagli pneumatici Cinturato Pirelli, che con l'acqua sono al momento un jolly importante nella faretra del Team Faggioli. Dopo la toccata a Limanowa sette giorni prima, causata da un problema elettronico con l'acceleratore, e prendendo in prestito la carrozzeria anteriore dalla Norma che utilizza Omar Magliona, Faggioli ha subito approfittato di questo jolly sia andando a vincere l'assoluta, quarto successo personale nel Cem 2016, sia guardando il compagno di team togliere punti importanti al rivale. Scatenato, Macario ha addirittura concluso la seconda salita di gara con un tempo migliore di quello del fiorentino (per 2 millesimi!) e ha così messo la ciliegina a un secondo posto assoluto che ha respinto il tentativo di rimonta di Merli, che dal canto suo le ha provate tutte ma stavolta ha dovuto alzare bandiera bianca. Nessun dramma, però, visto che il Cem è ancora lungo e per il trentino della Fa30-Rpe questo secondo posto di gruppo potrebbe diventare uno scarto. L'eventualità è legata al fatto che ora Merli, secondo a 7 punti da Faggioli, in pratica ha l'obbligo di vincere sempre la propria categoria.

Dobsina è stata una tappa importante anche per i concorrenti della Divisione 2. Ad Antonino "O Play" Migliuolo non è riuscito l'aggancio in testa alla classifica di campionato per appena mezzo secondo, ovvero l'inezia che non gli ha permesso di resistere alla rimonta del padrone di casa Peter Jurena.

Il campione italiano di gruppo N guadagna comunque 18 punti fondamentali e sta mettendo grande pressione al leader Nikola Miljkovic, nella prima salita di gara autore di una toccata con una ruota posteriore che per poco non compromette tutto il suo weekend, nel quale alla fine è terzo di gruppo. Il risultato gli consente di mantenere la testa alla classifica a braccetto con l'austriaco Christian Schweiger, ma la rimonta di Migliuolo segna ora meno 4 punti... ●



## AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

## PARIDE MACARIO IN GRAN FORMA

Macario, sotto, ha dimostrato di poter impensierire Merli, togliendogli punti. In alto, il vincitore Faggioli, alla quarta vittoria nel Cem 2016

**RIENTRAVA SU UNA REYNARD-MUGEN MA IL SABATO È FINITO OUT**

## Bormolini assai sfortunato

Ancora un weekend sfortunato per Fausto Bormolini, che rientrava sulla Reynard Mugen evoluta 2016 dopo l'uscita a Sternberk ma è di nuovo finito fuori strada, stavolta sul bagnato del sabato. Assente invece per la seconda volta consecutiva Fulvio Giuliani. Il driver bolognese è impegnato sugli aggiornamenti alla Lancia Delta Evo. Tra gli ultimi step di queste settimane i nuovi freni carboceramici, che nel Cem debutteranno nel round tedesco a Glasbach prima della pausa estiva. Gran lavoro pure sul nuovo motore di 2,2 litri turbo con rinnovata elettronica, che però difficilmente sarà pronto prima di Saint Ursanne il 21 agosto.

# Leclasseifiche

## VELOCITÀ

INDYCAR	IOWA
INDYCAR	TORONTO
DTM	ZANDVOORT
FIA F3	ZANDVOORT
ELMS	SPIELBERG
F4 ITALIA	MUGELLO
GT ITALIA	MUGELLO
TURISMO TRICOLORE	MUGELLO
SEAT LEON CUP	MUGELLO
SEAT IBIZA CUP	MUGELLO
CARRERA CUP	MUGELLO
EUROPEO	ESTONIA
IRC	CASENTINO
CEM	DOBSINA KOPEC

## VELOCITÀ

### INDYCAR

Iowa (Usa), 10 luglio 2016

**Gara-1.** Newgarden 300 giri in 1'52"16"3613 alla media di 230,667 km/h; 2. Power a 4"2828; 3. Dixon a 5"5085; 4. Pagnaud a 6"1827; 5. Aleshin (Dallara DW12-Honda) a 7"0386; 6. Rossi (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 7. Kanaan a 1 giro; 8. Bourdais a 1 giro; 9. Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 10. Kimball a 1 giro; 11. Sato (Dallara DW12-Honda) a 2 giri; 12. Munoz (Dallara DW12-Honda) a 2 giri; 13. Castroneves a 2 giri; 14. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 2 giri; 15. Hawksworth (Dallara DW12-Honda) a 2 giri; 16. Rahal (Dallara DW12-Honda) a 3 giri; 17. Chaves (Dallara DW12-Honda) a 7 giri; 18. Carpenter a 16 giri; 19. Chilton a 26 giri (gli altri su Dallara DW12-Chevy).

**Giro più veloce:** Newgarden in 17"9317 alla media di 288,847 km/h.

### INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 58  
Toronto (Can), 16-17 luglio 2016

**Gara-1.** Power 85 giri in 1h42'38"6925, alla media di 142,812 km/h; 2. Castroneves a 1"5275; 3. Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) a 2"5303; 4. Kanaan a 3"7758; 5. Sato (Dallara DW12-Honda) a 4"0568; 6. Aleshin (Dallara DW12-Honda) a 5"1145; 7. Bourdais a 5"6393; 8. Dixon a 6"1020; 9. Pagnaud a 6"6355; 10. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 6"9746; 11. Kimball a 7"4782; 12. Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) a 8"0690; 13. Rahal (Dallara DW12-Honda) a 8"5989; 14. Filippi (Dallara DW12-Honda) a 8"9217; 15. Daly (Dallara DW12-Honda) a 9"4068; 16. Rossi (Dallara DW12-Honda) a 9"6896; 17. Munoz (Dallara DW12-Honda) a 10"0568; 18. Chilton a 10"6502; 19. Pigot a 11"4494; 20. Montoya a 1 giro; 21. Hawksworth (Dallara DW12-Honda) a 5 giri (gli altri su Dallara DW12-Chevy).

**Giro più veloce:** l'80° di Helio Castroneves in 1'00"8127.  
**Campionato:** 1. Pagnaud 432 punti; 2. Power 385; 3. Castroneves 358; 4. Dixon 349; 5. Newgarden 344.

## DTM

Resoconto della gara a pag. 60  
Zandvoort (Ola), 16-17 luglio 2016

**Gara-1.** 1. Wickens 25 giri in 41'55"441 alla media di 154,100 km/h; 2. Wittmann (Bmw M4) a 7"217; 3. Vietoris a 8"987; 4. Paffett a 10"657; 5. Green (Audi RS5) a 12"626; 6. Felix Da Costa (Bmw M4) a 18"178; 7. Ekstroem (Audi RS5) a 18"877; 8. Juncadella a 19"166; 9. Ocon a 19"838; 10. Martin (Bmw M4) a 23"592; 11. Scheider (Audi RS5) a 23"886; 12. Auer a 28"082; 13. Spengler (Bmw M4) a 30"052; 14. Rockenfeller (Audi RS5) a 30"424; 15. Di Resta a 30"898; 16. Blomqvist (Bmw M4) a 31"416; 17. Mortara (Audi RS5) a 31"575; 18. Molina (Audi RS5) a 32"288; 19. Tomczyk (Bmw M4) a 39"134; 20. Museller (Audi RS5) a 39"549; 21. Glock (Bmw M4) a 45"008; 22. Farnus (Bmw M4) a 47 giri; 23. Goetz a 25 giri; 24. Tambay a 25 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

**Giro più veloce:** Wickens in 1'32"841 alla media di 167,008 km/h

**Gara-2.** 1. Green (Audi RS5) 39 giri in 1h02'23"980 alla media di 162,773 km/h; 2. Paffett a 9"731; 3. Mortara (Audi RS5) a 14"153; 4. Wittmann (Bmw M4) a 18"833; 5. Mueller (Audi RS5) a 19"629; 6. Glock (Bmw M4) a 21"455; 7. Ekstroem (Audi RS5) a 24"135; 8. Di Resta a 28"983; 9. Auer a 29"430; 10. Blomqvist (Bmw M4) a 29"875; 11. Tomczyk (Bmw M4) a 34"349; 12. Juncadella a 34"807; 13. Farnus (Bmw M4) a 36"509; 14. Spengler (Bmw M4) a 37"729; 15. Rockenfeller (Audi RS5) a 39"818; 16. Wickens a 40"435; 17. Felix Da Costa (Bmw M4) a 45"234; 18. Ocon a 46"123; 19. Rast a 46"623; 20. Vietoris a 4 giri; 21. Martin (Bmw M4) a 11 giri; 22. Molina (Audi RS5) a 11 giri; 23. Goetz a 15 giri; 24. Scheider (Audi RS5) a 36 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

**Giro più veloce:** Juncadella in 1'33"087 alla media di 166,567 km/h

**Campionato:** 1. Wittmann 105 punti; 2. Green 98; 3. Mortara 88.

## FIA F3

Resoconto della gara a pag. 62  
Zandvoort (Ola), 16-17 luglio 2016

**Gara-1.** 1. Stroll a 23 giri in 35'02"366 alla media di 169,628 km/h; 2. Cassidy a 8"026; 3. Lorandi (Dallara-VW) a 10"146; 4. Gunther a 11"827; 5. Iott a 12"102; 6. Kari (Dallara-VW) a 12"765; 7. Russell a 13"328; 8. Tvetter (Dallara-VW) a 14"188; 9. Hubert a 15"069; 10. Beckmann a 23"100; 11. Sette Camara (Dallara-VW) a 23"710; 12. Eriksson (Dallara-VW) a 24"827; 13. Piquet a 25"180; 14. Aron a 25"699; 15. Jensen a 27"083; 16. Zhou (Dallara-VW) a 28"322; 17. Mazepin a 28"986; 18. Barnicoat a 29"443; 19. Newey a 29"998; 20. Tan (Dallara-VW) a 52"731 (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** Stroll in 1'30"170 alla media di 171,955 km/h

**Gara-2.** 1. Cassidy 23 giri in 35'01"732 alla media di 169,679 km/h; 2. Gunther a 1"136; 3. Iott a 4"800; 4. Hubert a 7"106; 5. Lorandi (Dallara-VW) a 16"559; 6. Aron a 20"982; 7. Beckmann a 21"352; 8. Barnicoat a 22"050; 9. Russell a 22"809; 10. Eriksson (Dallara-VW) a 26"701; 11. Kari (Dallara-VW) a 27"285; 12. Newey a 27"974; 13. Jensen a 29"003; 14. Tvetter (Dallara-VW) a 29"420; 15. Mazepin a 30"257; 16. Piquet a 30"279; 17. Sette Camara (Dallara-VW) a 30"859; 18. Zhou (Dallara-VW) a 36"910; 19. Tan (Dallara-VW) a 40"270 giri; 20. Stroll a 8 giri (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** Gunther in 1'30"515 alla media di 171,300 km/h

**Gara-3.** 1. Gunther 23 giri in 35'17"348 alla media di 168,427 km/h; 2. Cassidy a 1"287; 3. Beckmann a 7"088; 4. Lorandi (Dallara-VW) a 11"032; 5. Russell a 12"207; 6. Iott a 13"372; 7. Eriksson (Dallara-VW) a 16"121; 8. Aron a 17"817; 9. Barnicoat a 19"758; 10. Hubert a 20"602; 11. Kari (Dallara-VW) a 22"232; 12. Jensen a 22"678; 13. Piquet a 23"853; 14. Tvetter (Dallara-VW) a 24"816; 15. Sette Camara (Dallara-VW) a 28"922; 16. Zhou (Dallara-VW) a 30"128; 17. Mazepin a 32"352; 18. Newey a 1 giro; 19. Stroll a 2 giri; 20. Tan (Dallara-VW) a 6 giri (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** Stroll in 1'31"104 alla media di 170,192 km/h

**Campionato:** 1. Stroll 259 punti; 2. Günther 203; 3. Iott 173; 4. Cassidy 172; 5. Russell 144; 6. Barnicoat 102; 7. Lorandi 95.

## ELMS

Resoconto della gara a pag. 76  
Spielberg (Aut), 16-17 luglio 2016

**Gara-1.** Thiriet-Beche-Hirakawa (Oreca 05-Nissan) 160 giri in 4'00"04"366; 2. Pu-DeBruijn-Gommendy (Oreca 05-Nissan) a 51"622; 3. Dolan-Tincknell-VanDerGarde (Gibson 015S-Nissan) a 59"108; 4. Coletti-Leal-Wirth (BR01-Nissan) a 1 giro; 5. Munemann-Pizzitola-Hirschi (Ligier JSP2-Nissan) a 1 giro; 6. Rojas-Canal-Berthon (Ligier JSP2-Nissan) a 1 giro; 7. Barthez-Buret-Chatin (Ligier JSP2-Nissan) a 1 giro; 8. Belotti-Doyle-Chandhok (Oreca 03R-Nissan) a 4 giri; 9. Brundle-Guasch-England a 9 giri; 10. Hallyday-Lunardi-Droux a 9 giri; 11. Woodward-Kaiser-Swift a 9 giri; 12. Trouillet-Petit-Winslow a 9 giri; 13. Smith-Butcher-Bertolini (Ferrari 458) a 9 giri; 14. J&P Nicolet a 10 giri; 15. Marateotto-Maggi-Longin a 10 giri; 16. Falb-Potolichio-Rayhall a 10 giri; 17. Perazzini-Cioci-Aguas (Ferrari F458 Italia) a 10 giri; 18. Talkantsa Jr&Sr-PierGuidi (Ferrari F458 Italia) a 10 giri; 19. Debard-Moiseul-Gachet a 10 giri; 20. Mancini-Dromedari-Rusinov a 10

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

23-24 luglio

GP UNGHERIA

Mondiale F1 a Budapest

www.autosprint.it

WEC

4° round a Nurburgring

www.fiawec.com

GP2 SERIES

6° round a Budapest

www.gp2series.com

GP3 SERIES

4° round a Budapest

www.gp3series.com

SUPER GT

4° round a Sugo

www.supergt.net

IMSA

7° round a Lime Rock

www.imsa.com

FORMULA 3.5

5° round a Silverstone

www.formulav8.com

EUROFORMULA

4° round a Silverstone

www.euroformulaopen.net

GT OPEN

4° round a Silverstone

www.gtopen.net

V8 SUPERCARS

16° round a Ipswich

www.v8supercar.com.au

NASCAR

Sprint Cup a Indianapolis

www.nascar.com

ADAC GT MASTERS

4° round a Spielberg

www.adac-gt-masters.de

## SALITE

23-24 luglio

SVOLTE DI POPOLI

Civm - Popoli

www.acisportitalia.it

## RALLY

22-24 luglio

CIRCUITO DI CREMONA

Coppa Italia - Cremona

www.circuitodicremona.it

COPPA CITTÀ DI LUCCA

Campionato regionale - Lucca

www.balestrero.it

RALLY VALLI DEL BORMIDA

Camp. regionale - Millesimo

www.rallymillesimo.it

giri; 21. Howard-Turner-MacDowall (Aston Martin V8 Vantage) a 10 giri; 22. Roda-Caironi-Ried (Porsche 911 RSR) a 10 giri; 23. Hedlund-Henzler-Seeffried (Porsche 911 RSR) a 11 giri; 24. Laurssen-Mac-Nielsen (Ferrari 458) a 11 giri; 25. Cameron-Griffin-Scott (Ferrari F458 Italia) a 11 giri; 26. Laurent-Ehrliacher-Cognard a 11 giri; 27. Borge-Pialat-Clement a 12 giri; 28. Lacorte-Sernagiotto-Schirò a 13 giri; 29. Jackson-Costa a 13 giri; 30. Patterson-Bell-Boyd a 14 giri; 31. Dons-Warburton-Hartshorne a 14 giri; 32. Pla-Jonsson-Krohn (Ligier JSP2-Nissan) a 15 giri; 33. Merlin-Maris a 20 giri (gli altri su Ligier JSP2-Nissan).

**Giro più veloce:** Van Der Garde 1'22"392 alla media di 189,0 Km-h

**Campionato:** 1. VanDerGarde-Tincknell-Dolan 58 punti; 2. Beche-Thiriet-Hirakawa 50; 3. Wirth-Leal-Coletti 43.

## F4 ITALIA

Resoconto della gara a pag. 64  
Mugello (Fi), 16-17 luglio 2016

**Gara-1.** 1. Correa 17 giri in 30'47"647; 2. Schumacher a 1"773; 3. Raucci (Diegi Motorsport) a 12"786; 4. Guzman Marchina a 14"974; 5. Vieira a 16"421; 6. Bertonelli a 17"219; 7. Cunati a 24"382; 8. De Francesco a 24"638; 9. Vips a 25"128; 10. Van Uiter a 25"825; 11. Shlom a 26"553; 12. Fernandez a 26"760; 13. Kratz a 32"145; 14. Conwright a 34"832; 15. Sato a 36"112; 16. Hoogenboom a 36"621; 17. Festante a 37"600; 18. Maini a 38"196; 19. Artem a 38"523; 20. Colombo a 41"265; 21. Lavigna a 43"414; 22. Malvestiti a 45"022; 23. Altoè a 47"788; 24. Wohlwend

a 48"316; 25. Bianchi a 50"201; 26. Gonzales a 54"922; 27. Maldonado a 59"894; 28. Yifei a 1 giro. **Giro più veloce:** Correa di 1'47"702, alla media di 175,31 km/h.

**Gara-2.** 1. Raucci 13 giri in 25"35"607; 2. Bertonelli a 0"310; 3. Vips a 1"332; 4. Guzman Marchina a 2"907; 5. De Francesco a 3"271; 6. Fernandez a 6"653; 7. Yifei a 7"458; 8. Siebert a 9"833; 9. Van Uiter a 10"229; 10. Shlom a 10"895; 11. Baiz a 11"555; 12. Cunati a 12"134; 13. Ciantini a 16"504; 14. Artem a 16"820; 15. Hoogenboom a 17"489; 16. Correa a 18"083; 17. Sato a 20"323; 18. Kratz a 22"638; 19. Maldonado a 23"181; 20. Altoè a 23"846; 21. Festante a 24"452; 22. Colombo a 25"318; 23. Wohlwend a 26"528; 24. Malvestiti a 27"289; 25. Bianchi a 41"416; 26. Gonzales a 2 giri. **Giro più veloce:** Correa in 1'47"236, alla media di 176,07 km/h.

**Gara-3.** 1. Siebert 11 giri in 20'01"872; 2. Shlom a 1"198; 3. Vips a 1"740; 4. Van Uiter a 3"234; 5. De Francesco a 5"392; 6. Fernandez a 5"891; 7. Yifei a 7"462; 8. Guzman Marchina a 8"375; 9. Correa a 10"189; 10. Bertonelli a 10"666; 11. Schumacher a 10"858; 12. Sato a 12"282; 13. Baiz a 12"542; 14. Hoogenboom a 16"363; 15. Raucci a 16"908; 16. Maini a 18"369; 17. Kratz a 21"397; 18. Ciantini a 23"285; 19. Colombo a 23"725; 20. Altoè a 24"203; 21. Rodriguez a 24"670; 22. Artem a 25"121; 23. Cunati a 25"853; 24. Maldonado a 33"258; 25. Malvestiti a 33"425; 26. Wohlwend a 34"374; 27. Bianchi a 35"469; 28. Gonzales a 36"032; 29. Conwright a 37"516; 30. Viei-

ra a 37''718; 31. Festante a 3 giri.  
**Giro più veloce:** il 5° di Schumacher in 1'47''495, alla media di 175,65 km/h.  
**Campionato:** 1. Siebert 165 punti; 2. Schumacher e Guzman Marchina 126; 4. Baiz 85; 5. Van Uiter 84.

## GT ITALIA

Resoconto della gara a pag. 66  
**Mugello (Fi), 16-17 luglio 2016**

### SUPER GT3-GT3

**Gara-1:** 1. Agostini-Di Folco 27 giri in 50'57''870, alla media di 166,721 km/h (1. Super Gt3); 2. Frassinetti-Gattuso a 0''415; 3. Mancinelli-Romanelli (Ferrari 488 Gt3) a 14''206; 4. Gai-Venturi (Ferrari 488 Gt3) a 27''532; 5. Mapelli-Albuquerque (Audi R8 Lms) a 31''135; 6. Pezzucchi-Venturini a 32''667; 7. Sini-Mugelli (Aston Martin Vantage) a 34''826; 8. Linossi-Bontempelli (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 45''825; 9. Busnelli-Babini a 46''222; 10. Cheever III-Leo (Ferrari 458 Gt3) a 48''484 (1. Gt3); 11. Russo-Zonzini (Audi R8 Lms ultra) a 49''425; 12. Geri-Montermini (Ferrari 488 Gt3) a 52''529; 13. N. Pastorelli-N. Pastorelli (Porsche 911) a 1'07''600; 14. Tempesta-Galassi (Ferrari 458 Gt3) a 1 giro; 15. Cerqui-Comandini (Bmw M6 Gt3) a 3 giri; 16. Mul-Bortolotti a 4 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

**Giro più veloce:** il 2° di Mancinelli in 1'49''115, alla media di 173,046 km/h.

**Gara-2:** 1. Bortolotti-Mul 25 giri in 51'10''825, alla media di 153,720 km/h (1. Super Gt3); 2. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 6''097; 3. Venturi-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 7''992; 4. Frassinetti-Gattuso a 27''281; 5. Albuquerque-Mapelli (Audi R8 Lms) a 31''481; 6. Romanelli-Mancinelli (Ferrari 488 Gt3) a 40''379; 7. Bontempelli-Linossi (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 53''296; 8. L. Pastorelli-N. Pastorelli (Porsche 911) a 59''014 (1. Gt3); 9. Montermini-Geri (Ferrari 488 Gt3) a 1'01''318; 10. Galassi-Tempesta (Ferrari 458 Gt3) a 1'02''292; 11. Leo-Cheever III (Ferrari 458 Gt3) a 1'02''517; 12. Venerosi-Baccani (Porsche 997) a 1'08''654; 13. Zonzini-Russo (Audi R8 Lms ultra) a 1 giro; 14. Babini-Busnelli a 1 giro; 15. Venturini-Pezzucci a 2 giri; 16. Gagliardini-Postiglione a 5 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

**Giro più veloce:** il 12° di Mancinelli in 1'47''727, alla media di 175,276 km/h.

### SUPER GT CUP-GT CUP

**Gara-1:** 1. D'Amico-Zaugg 25 giri in 51'26''251, alla media di 152,952 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Kasai-Desideri a 0''162; 3. Baruch-Liang a 18''091; 4. Mantovani-Negra a 19''706; 5. Krenzia-Costa a 27''359; 6. Prinoth-"Babalus" (Ferrari 458 Italia) a 41''091 (1. Gt Cup); 7. D. Gostner-T. Gostner (Ferrari 458 Italia) a 1'07''419; 8. Ferrara-Baccarelli (Ferrari 458 Italia) a 1'08''331; 9. Zanardini-Sauto (Ferrari 458 Italia) a 1'10''174; 10. C. Curti-L. Curti (Porsche 997) a 1'11''141; 11. Durante-Carboni (Porsche 997) a 1'14''019; 12. K. Galbiati-Sartori a 1'47''140; 13. Spinelli-Necchi a 1'57''206; 14. Trentin-Palazzo (Porsche 997) a 1 giro; 15. M. Gostner-C. Gostner (Ferrari 458) a 1 giro; 16. Cecotto-Mercatali (Porsche Cayman) a 1 giro (1. Cayman Gt4 Trophy Italia); 17. Cerati-Fondi (Porsche 997) a 1 giro; 18. Piccioli (Porsche Cayman) a 2 giri; 19. F. Zangari-M. Zangari (Porsche Cayman) a 2 giri; 20. Pera (Porsche Cayman) a 5 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Lp 620-2 Super Trofeo).

**Giro più veloce:** il 5° di Necchi

in 1'50''450, alla media di 170,955 km/h.

**Gara-2:** 1. Desideri-Kasai 26 giri in 50'15''595, alla media di 162,797 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Costa-Krenzia a 3''846; 3. D'Amico-Zaugg a 9''900; 4. Liang-Baruch a 30''475; 5. Tanca-Comi a 1'03''271; 6. Negra-Mantovani a 1'41''517; 7. Necchi-Spinelli a 1 giro; 8. Carboni-Durante (Porsche 997) a 1 giro (1. Gt Cup); 9. "Babalus"-Prinoth (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 10. Palazzo-Trentin (Porsche 991) a 1 giro; 11. T. Gostner-D. Gostner (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 12. C. Curti-L. Curti (Porsche 997) a 1 giro; 13. Baccarelli-Ferrara (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 14. C. Gostner-M. Gostner (Ferrari 458 Italia) a 2 giri; 15. Benvenuti-Demarchi (Lamborghini Gallardo) a 2 giri; 16. Pera (Porsche Cayman) a 2 giri (1. Cayman Gt4 Trophy Italia); 17. Mercatali-Cecotto (Porsche Cayman) a 2 giri; 18. Fondi-Cerati (Porsche 997) a 2 giri; 19. Bianco-De Castro (Porsche Cayman) a 2 giri; 20. M. Zangari-F. Zangari (Porsche Cayman) a 2 giri; 21. Piccioli (Porsche Cayman) a 2 giri; 22. Romani-Deodati (Ferrari 458 Italia) a 4 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Lp 620-2 Super Trofeo).

**Giro più veloce:** il 3° di Krenzia in 1'50''103, alla media di 171,493 km/h.

**Il campionato - Super Gt3:** 1. Mapelli-Albuquerque 88 punti; 2. Gai-Venturi 83; 3. Agostini-Di Folco 61; 4. Bortolotti-Mul 58; 5. Gattuso-Frassinetti 51. **Gt3:** 1. L. Pastorelli-N. Pastorelli 84 punti; 2. Leo-Cheever III 77; 3. Russo-Zonzini 76; 4. Galassi-Tempesta 69; 5. Baccani-Venerosi 65. **Super Gt Cup:** 1. Desideri 95 punti; 2. D'Amico-Zaugg 89; 3. Costa 84; 4. Baruch-Liang 74; 5. Mantovani 66. **Gt Cup:** 1. Benvenuti-Demarchi 91 punti; 2. Sauto-Zanardini 80; 3. C. Curti-L. Curti 69; 4. Benucci-Maino 59; 5. Deodati-Romani 41.

## TURISMO TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 70  
**Mugello (Fi), 16-17 luglio 2016**

**Gara-1:** 1. Colciago (Honda Civic) 12 giri in 27'31''661, alla media di 137,185 km/h (1. Tcr); 2. Viberti a 2''775; 3. Bettera a 11''054; 4. Crocker (Honda Civic) a 24''168; 5. S. Piccin a 29''414; 6. Cappellari a 31''030; 7. Costamagna a 31''585; 8. Bamonte a 1'09''466; 9. Mauriello (Citroën C3 Max) a 1'13''234; 10. Bassi (Seat Cupra) a 1'16''388 (1. Tcs 2000); 11. G. Whyhny (Seat Cupra) a 1'20''224; 12. K. Giaccon (Alfa Romeo Mito) a 1'50''291 (1. Tcs 1400); 13. Pelatti (Seat Cupra) a 2'01''960; 14. Bolzoni (Alfa Romeo Mito) a 2'02''831; 15. Zarpellon (Abarth 500 Tr) a 1 giro; 16. Pigozzi (Seat Ibiza) a 1 giro (1. Tcs 1800) (gli altri su Seat Leon Tr).

**Giro più veloce:** il 9° di Colciago in 2'00''165, alla media di 157,133 km/h.

**Gara-2:** 1. Viberti 14 giri in 28'36''990, alla media di 153,960 km/h (1. Tcr); 2. Dell'Antonia a 19''960; 3. Crocker (Honda Civic) a 24''500; 4. Cappellari a 56''637; 5. Costamagna a 1'17''010; 6. Bamonte a 1'33''792; 7. Arduini (Citroën C3 Max) a 1'34''823; 8. Bassi (Seat Cupra) a 2'05''342 (1. Tcs 2000); 9. Colciago (Honda Civic) a 1 giro; 10. G. Whyhny (Seat Cupra) a 1 giro; 11. Pelatti (Seat Cupra) a 1 giro; 12. Bolzoni (Alfa Romeo Mito) a 1 giro (1. Tcs 1400); 13. Pigozzi (Seat Ibiza) a 1 giro (1. Tcs 1800); 14. Zarpellon (Abarth 500) a 2 giri (gli altri su Seat Leon Tr). **Giro più veloce:** il 4° di Colciago in 2'00''604, alla media di 156,561 km/h.

# L'OUTLET DI

per informazioni [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it)

**AUTO  
SPRINT**

## SPORT

### SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



**GIOVANNI GRASSO E SIMONE PARISI SONO I SIGNORI DELLA 4T CUP** – Giovanni Valentino Grasso e Simone Parisi, sono i vincitori del Trofeo 4T Cup, rispettivamente nella categoria Sn1-Pro ed Sn2. Grasso, ha trionfato facendo sue, il cinquantesimo per cento delle prove in programma, ed andando sempre a podio nelle altre, un vero e proprio dominio il suo. Parisi, al debutto nella serie, ma anche, più in generale, in pista, ha avuto vita meno facile, due vittorie per lui, ma sempre a podio come il suo capitano, e vittoria finale nel trofeo, arrivata all'ultimissima prova in programma, in volata sui suoi diretti avversari. E così i due piloti della Selezione, "super amici" nella vita di tutti i giorni, accomunati dalla stessa passione, hanno condiviso anche l'emozione di vincere lo stesso trofeo in pista, anche se in categorie diverse. Complimenti ad entrambi. Per info: [selezionenazionale@alice.it](mailto:selezionenazionale@alice.it).

## OFFICINA

**Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione**



**silemotori.it • tel. 393 9733779**  
 e-mail [silemotori@gmail.com](mailto:silemotori@gmail.com)  
 via Marconi 101, Villorba (TV)

**SILEMOTORI - Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione, efficace nella rimozione di vernici, catrami, fondi isolanti, ruggine. Non lascia residui, non intacca le saldature, non provoca alterazioni fisiche o meccaniche, non provoca deformazioni nella lamiera. Silemotori, tel. 393 9733779, [www.silemotori.it](http://www.silemotori.it)**

## RIVISTE

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

**RICERCA AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana 1919-1969, Motor Italia 1926-1970, annuari Ferrari, modelli auto, oggettistica, libri e**

**riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Tel. 347-2303761.**

**AUTO  
SPRINT**

CONTI EDITORE

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

**Registro** 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](mailto: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](http://www.abbonatweb.it)

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario

IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dati estero Bic: BPPITRXXX)

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi per il prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.

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

**Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via

Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-dis.it](mailto:info-service@m-dis.it)

**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via

Valpurga, 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](http://www.sportnetwork.it)

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

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

Ufficio Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

**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 dell'Avv. S.

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.

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

**Accertamenti  
 Diffusione Stampa**

# Leclassefiche

**Campionato - Tcr:** 1. Colciago 150 punti; 2. Viberti 110; 3. S. Piccin-Dall'Antonia 76; 4. Cappelari 41; 5. Costamagna 38. **Tcs:** 1. Bassi 132 punti; 2. K. Giacon 106; 3. Bolzoni 91; 4. Arduini-Gaiofatto 80; 5. Wyhinny 60.

## SEAT LEON CUP

Resoconto della gara a pag. 72  
Mugello (Fi), 16-17 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Paulsen 14 giri in 32'49"795 alla media di 134,200 km/h; 2. Da Veiga a 1'659; 3. Morgan a 3'214; 4. Langeveld a 3'369; 5. Orrock a 3'945; 6. Giacon J. (1° Leon Cup Italia) a 4'644; 7. Della Motta a 4'646; 8. Baldan a 5'113; 9. Lukes a 6'130; 10. Vescovi a 7'536; 11. Giacon K. a 9'575; 12. Munkong a 10'940; 13. Argenti a 12'520; 14. Fumi a 12'676; 15. Azcona a 12'964; 16. Coppens a 15'602; 17. Formenti a 16'508; 18. Sandberg a 17'006; 19. Baroni a 20'816; 20. Forte a 21'183; 21. Buratti a 23'274; 22. Fedeli a 47'698; 23. "Magister" a 4 giri.

**Giro più veloce:** il 2° di Langeveld in 1'59"344 alla media di 158,214 km/h.

**Gara-2:** 1. Azcona 15 giri in 30'06"372 alla media di 156,794 km/h; 2. Paulsen a 0'920; 3. Orrock a 3'233; 4. Langeveld a 10'096; 5. Baldan (1° Leon Cup Italia) a 15'170; 6. Morgan a 19'005; 7. Munkong a 20'564; 8. Della Motta a 20'811; 9. Giacon J. a 24'324; 10. Da Veiga a 25'155; 11. Gurrieri a 26'559; 12. Argenti a 30'049; 13. Gagliano a 34'073; 14. Ricciarini a 36'876; 15. Sandberg a 39'190; 16. Fedeli a 42'200; 17. Neri a 44'540; 18. Buratti a 49'062; 19. Biraghi a 49'686; 20. Giorgi a 2'09"238; 21. Fumi a 1 giro; 22. Lukes a 5 giri; 23. Formenti a 5 giri.

**Giro più veloce:** il 2° di Azcona in 1'59"218 alla media di 158,382 km/h.

**Campionato:** 1. Baldan 120 punti; 2. Giacon J. 97; 3. Vescovi 53; 4. Gurrieri 43; 5. Giacon K. 35.

## SEAT IBIZA CUP

Resoconto della gara a pag. 74  
Mugello (Fi), 16-17 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Ferri 23 giri in 51'58"423 alla media di 139,264 km/h; 2. Volpato-Paggi a 1'500; 3. Torelli a 16'864; 4. Brena a 26'776; 5. Liana-Greco a 55'445; 6. Rodio a 56'016; 7. Capriati-Licciulli a 56'020; 8. Palanti a 1'23"558; 9. Casillo-Thellung a 1'34"813; 10. Stroppa-Wyhinny a 1'56"203; 11. Tommasin a 2'02"229; 12. Heidenhofer-Colleoni a 4 giri.

**Giro più veloce:** il 2° di Volpato in 2'10"913 alla media di 144,233 km/h.

**Gara-2:** 1. Torelli 23 giri in 52'37"617 alla media di 137,535 km/h; 2. Tommasin a 0'969; 3. Selmo a 3'606; 4. Greco-Liana a 6'758; 5. Paggi-Volpato a 7'586; 6. Brena a 9'294; 7. Rodio a 27'204; 8. Colombo a 1'03"241; 9. Pelatti a 1'06"808; 10. Palanti a 1'31"551; 11. Colleoni-Heidenhofer a 1 giro; 12. Ferri a 6 giri.

**Giro più veloce:** il 15° di Ferri in 2'11"905 alla media di 143,148 km/h.

## CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 69  
Mugello (Fi), 16-17 luglio 2016

**Gara-1:** Ledogar 14 giri in 28'38"320, alla media di 153,840

km/h; 2. Iaquina a 12'083; 3. Fulgenzi a 12'546; 4. Drudi a 12'990; 5. Grenier a 14'066; 6. Rovera a 15'125; 7. De Giacomi a 27'125 (1° Michelin Cup); 8. Scalvini a 28'107; 9. Cassarà a 43'116; 10. Zanini a 43'436; 11. Selva a 51'592; 12. Quaersmini a 53'426; 13. Minetti a 1'40'980; 14. "Walter Ben" a 1'40'982; 15. Pellegrini a 5 giri.

**Giro più veloce:** il 1° di Ledogar in 1'53"735, alla media di 166,017 km/h.

**Gara-2:** 1. Ledogar 15 giri in 28'40"238, alla media di 164,645 km/h; 2. Drudi a 10'513; 3. Rovera a 11'055; 4. Fulgenzi a 15'254; 5. Grenier a 19'119; 6. Scalvini a 20'160; 7. Cassarà a 35'794 (1° Michelin Cup); 8. De Giacomi a 35'960; 9. Zanini a 45'354; 10. Selva a 47'390; 11. Minetti a 1'50'205; 12. "Walter Ben" a 1'50'419; 13. Pellegrini a 1'50'692.

**Giro più veloce:** il 15° di Ledogar in 1'53"567, alla media di 166,263 km/h.

**Gara-3:** 1. Ledogar 24 giri in 47'20"962, alla media di 159,512 km/h; 2. Fulgenzi a 0'218; 3. Grenier a 3'729; 4. Rovera a 4'241; 5. Di Amato a 11'355; 6. Iaquina a 24'244; 7. Scalvini a 39'764; 8. Cassarà a 50'731 (1° Michelin Cup); 9. Zanini a 50'982; 10. De Giacomi a 53'731; 11. "Walter Ben" a 1 giro; 12. Drudi a 8 giri.

**Giro più veloce:** il 7° di Drudi in 1'53"524, alla media di 166,328 km/h.

**Campionato - Assoluta:** 1. Ledogar 139 punti; 2. Rovera 112; 3. Drudi 107; 4. Fulgenzi 90; 5. Scalvini 79. **Michelin Cup:** 1. Cassarà 81 punti; 2. De Giacomi 77; 3. Zanini 65; 4. Pellegrini 51; 5. "Walter Ben" 42.

## SALITA CEM

### 33° Dobsina Kopec

Resoconto della gara a pag. 77  
Dobsinsky Kopec (Slovacchia), 17 luglio 2016

**Assoluta:** 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zyteck) in 5'25"403; 2. Macario (Osella Fa30 Zyteck) a 2'407; 3. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 6'936; 4. Vitver (Audi Tt-R Dtm) a 32'707; 5. Michl (Lotus Elise) a 33'424; 6. Rybnicek (Ford Fiesta Wrc Evo) a 42'248; 7. Neveril (Norma M20 Fc) a 45'531; 8. Komarek (Norma M20 Fc) a 48'695; 9. Los (Mitsubishi Lancer Evo) a 48'729; 10. Drotar (Skoda Fabia R5) a 51'594.

## RALLY IRC

### Rally del Casentino

Resoconto della gara a pag. 48  
Bibbiena (Ar), 16-17 luglio 2016

**Assoluta:** 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta Wrc) in 1.27'55"; 2. Rossetti-Mori (Skoda Fabia R5) a 1"; 3. Re-Bariani (Ford Focus Wrc) a 1'11"2; 4. Nucita-Nucita (Ford Fiesta R5) a 1'30"2; 5. Chentre-Floren (Ford Fiesta Wrc) a 1'53"; 6. Re-Ciucci (Citroen DS3 Wrc) a 3'04"3; 7. Di Cosimo-Francescucci (Skoda Fabia R5) a 3'54"6; 8. D'Aste-Marchetti (Ford Fiesta R5) a 4'28"5; 9. Gatti-Brega (Ford Fiesta R5) a 4'36"3; 10. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta R5) a 4'42"5.

## GRUPPO A

**Classe A5:** 1. Ferro-Colombaro (Peugeot 106) in 1.52'20".

**Classe A6:** 1. Sassoli-Fissi (Citroen Saxo) in 1.52'41".

**Classe A7:** 1. Juhasz-Juhasz (Honda Civic Type-R) in 1.48'05"4.

**Classe A8:** 1. Guarducci-Bazzani (Bmw M3) in 1.40'56"1.

**Classe K10:** 1. Paolini-Nesti (Peugeot 106 Kit) in 1.40'27"2.

**Classe S1600:** 1. Lombardi-Pieri in 1.35'43"7; 2. Bettarini-Bernardi a 4'40"4; 3. Zelko-Cerbai a 5'11"5; 4. Crippa-Pecis a 6'50"6; 5. Perosino-Scamperla in 11'40"4 (tutti su Renault Clio S1600).

**Classe S2000:** 1. Roncoroni-Brusadelli in 1.34'19"2; 2. Capelli-Tirone a 1'02"4; 3. Marchetti-Scalmari a 2'36"5 (tutti su Peugeot 207 S2000).

**Classe WRC:** 1. Albertini-Fappani in 1.27'55"2; 2. Re-Bariani (Ford Focus WRC) a 1'11"2; 3. Chentre-Floren a 1'53"0; 4. Re-Ciucci (Citroen DS3 WRC) a 3'04"3; 5. Michelini-Perna a 5'43"6; 6. Sossella-Falzone a 6'59"5; 7. Fontana-Mometti (Ford Focus WRC) a 7'09"6 (gli altri su Ford Fiesta WRC).

## GRUPPO N

**Classe N2:** 1. Guglielmini-Cuoghi Costantini in 1.42'59"1; 2. Goldoni-Mattioda a 44"9; 3. Droandi-Floren a 2'58"7; 4. Santucci-Zari a 3'32"0; 5. Amoroso-Cavalotto (Suzuki Swift) a 3'35"6; 6. Li Gobbi-Marcucci a 5'14"6; 7. Cagni-Carbonegnani (Suzuki Swift) a 5'59"9; 8. Ristori-Ristori a 6'59"3; 9. Berrino-Chioccarelli a 17'35"7; 10. Calvi-Liva a 29'46"3 (gli altri su Peugeot 106).

**Classe N4:** 1. Soppa-Marchiori in 1.36'36"1; 2. Egginger-Egginger a 1'55"3; 3. Gualandi-Ceci a 6'06"9; 4. Kainz-Steininger a 6'44"4; 5. Giacquinto-Avanzini (Mitsubishi Lancer Evo X) a 8'32"6 (gli altri su Mitsubishi Lancer Evo IX).

## GRUPPO R

**Classe R1B:** 1. Fabiani-Bucarelli (Citroen DS3) in 2.02'51"4; 2. Poli-Giannini (Citroen DS3) a 8'04"4.

**Classe R2B:** 1. Giordano-Scarzello in 1.37'00"7; 2. Vigiliucci-Niro a 59"5; 3. Razzini-Marcocini a 1'07"0; 4. Tavelli-Cottellero a 1'40"2; 5. Cesa-Menegon (Renault Twingo) a 1'45"2; 6. Beneventi-Mazzetti (Renault Twingo) a 2'10"6; 7. Memeo-Alicervi a 2'22"6; 8. Ancillotti-Ancillotti (Opel Adam) a 3'19"2; 9. Casarotto-Costi a 3'49"4; 10. Schenetti-Corradini a 3'54"4; 11. Rocchi-Campedelli a 6'15"2; 12. Ciocca-Carmignano (Renault Twingo) a 7'28"9; 13. Andreoli-Parazzi (Renault Twingo) a 7'32"2 (gli altri su Peugeot 208).

**Classe R3C:** 1. Asnaghi-Castelli in 1.33'52"1; 2. Rovatti-Catone a 3'45"8; 3. Ristori-Piras a 8'27"8 (tutti su Renault Clio).

**Classe R3T:** 1. Premrl-Verbic (Citroen DS3 R3T) in 1.39'49"7; 2. Schulz-Schierl (Peugeot 207) a 7'47"2.

**Classe R4:** 1. Pini-Pellegrini in 1.38'11"4; 2. Fiorese-Camazola a 1'46"2 (entrambi su Mitsubishi Lancer Evo IX).

**Classe R5:** 1. Rossetti-Mori (Skoda Fabia R5) in 1.27'56"2; 2. Nucita-Nucita a 1'29"2; 3. Di Cosimo-Francescucci (Skoda Fabia R5) a 3'53"6; 4. D'Aste-Marchetti a 4'27"5; 5. Gatti-Brega a 4'35"3; 6. Freguglia-Vozzo a 4'41"5; 7. Paccagnella-Bozzo a 10'51"8; 8. Potente-Gogni (Citroen DS3 R5) a 11'45"6; 9. Tzampazis-Kouzonis (Skoda Fabia R5) a 18'25"9 (gli altri su Ford Fiesta R5).

## RGT

**Classe RGT:** 1. Thull-Thull (Porsche 996) in 1.39'54"9.

## RACING START

**Classe RS16:** 1. Mazzotti-Nolfi (Mini Cooper) in 1.59'20"2.

**Campionato:** 1. Rossetti 165,5 punti; 2. A.Re 116,5; 3. Chen-

## 25 ORE FAN CUP

## SPA-FRANCORCHAMPS

# Belgi profeti in patria

SPA - Una corsa infernale la 25 Ore Fun Cup di Spa, con oltre 60 full yellow flag in 25 ore. La gara è stata appassionante, con continui cambi di posizione al vertice tra gli specialisti belgi. Tra questi si sono inseriti nelle fasi iniziali due equipaggi italiani, 8KS Corse di Cappelli-Zorza-Sodini-Tonelli, primi dopo 4 ore, e Fun Ezio's Friends di Bergamaschi-Richard-Coia-Vizzini-Montecchio, 8° dopo 3 ore. Sorte nera però poco dopo per 8KS Corse, scaraventato fuori pista alla settima ora e calo di prestazioni per Ezio's Friends. Gli italiani hanno 8KS Corse 3 di Portatadino-Basso-Faticchi-Davite 40° dopo una lunga rimonta, GDL Racing 1 di Breukers-Sapino-Lunari-Guazzini-Lunari 48° ed Ezio's Friends 57°. Fun Taxi Continental di Bergamaschi-Richard-Caprotti-Carloto-Marchesini, ha portato in gara una ventina di ospiti come passeggeri per tutte le 25 ore e s'è classificato 4° degli italiani.

## Leo Van Assen

## 25 ORE VW FAN CUP

Spa (B), 7-10 luglio 2016

**Assoluta:** 1. Bollen-Craspe-Mondron-Mondron-Gressens (Netcom by Allure Team) 393 giri in 24.59'09"877 alla media di 110,164 km/h; 2. Glorieux-Dumarey-Talpe-Van Pollaert (Petroheads) a 2'57"862; 3. Perrin-Leburton-Mirguet-De Kimpe (AC Motorsport) a 3 giri; 4. Cortalis-Soulet-Pirson-Boulanger (Mega Fun Team RL) a 3 giri; 5. Donnicuo-Van Cutsem-Bouvy-Piron (Conceptexpo by Milo Racing) a 4 giri; 6. Pernaut-Tsedri-Breard-Roux (Stepha-France Toner) a 4 giri; 7. Bustin-Lieutenant-Kluykens-Debrus (Bustin by DSN) a 4 giri; 8. Jaspers-Henry

De Frahan-Galand-Dupassage-Van Impe (Jac Motors 1) a 5 giri; 9. Van Oppens-Bouillon-Gerard-Vervisch-Visnovsky (Mc Donald's Racing) a 7 giri; 10. Collette-Swaelens-Taminiaux-Tourneur-Rybon (Flying Chicken by Allure Team) a 9 giri... **Gli italiani:** 40. Portatadino-Basso-Faticchi-Davite (8KS Corse 3) a 23 giri; 48. Breukers-Sapino-Lunari-Guazzini-Lunari (GDL Racing 1) a 24 giri; 57. Bergamaschi-Richard-Coia-Vizzini-Montecchio (Fun Ezio's Friends) a 29 giri; 116. Bergamaschi-Richard-Caprotti-Carloto-Marchesini (Fun Taxi Continental-Fun Cup Evo 2 Biplane) tutti gli altri su Fn Cup Evo 3.

## ALOUATI



tre108,5; 4. Michelini97; 5. Sossella 95,5.

## ERC

### Rally Estonia

Resoconto della gara a pag. 51  
Tartu (Est), 15-17 luglio 2016

**Assoluta:** 1. Sirmacis-Kulšs (Škoda Fabia R5) in 1.44'16"2; 2. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 1'34"5; 3. Aus-Koskinen (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 3'44"8; 4. Jeets-Toom (Škoda Fabia R5) a 4'03"4; 5. Koltun-Pleskot (Ford Fiesta R5) a 5'02"3; 6. Habaj-Wos (Ford Fiesta R5) a 8'07"6; 7. Niinemäe-Valter (Peu-

geot 208 VTI R2) a 10'36"0; 8. Mikhailov-Kokinis (Mitsubishi Lancer Evo X) a 11'00"3; 9. Griebel-Winkhofer (Opel Adam R2) a 11'15"8; 10. Ingram-Edmondson (Opel Adam R2) a 11'20"5. **Campionato - Assoluta:** 1. Kajetanowicz 118 punti; 2. Sirmacis 88; 3. Lukyanuk 84. **Erc Junior:** 1. Ingram 107 punti; 2. Griebel 97; 3. Pieniazek e Tannert 47. **ERC2:** 1. Chuchala 155 punti; 2. Scatolon 108; 3. Alonso 61. **ERC3:** 1. Ingram 107 punti; 2. Griebel 97; 3. Bessenyey 57. **Femmineile:** 1. Rodriguez, Tejar e Munnings 3 punti.

# Sfida sulle Dolomiti

**SEMPRE PIÙ INTERNAZIONALE  
LA COPPA D'ORO CHE SCATTA  
DA CORTINA IL 22 LUGLIO. PERCORSO  
SUGGERITO CON PASSAGGIO A LIENZ.  
TAPPA NOTTURNA A PASSO VALPAROLA**

**Q**uattro giorni di pura adrenalina e la possibilità di godere degli splendidi scenari delle Dolomiti. È l'effetto della Coppa delle Dolomiti che scatta la mattina del 22 luglio in Corso d'Italia a Cortina d'Ampezzo e propone due giorni di serrato confronto lungo suggestive strade di montagna. «Coppa d'Oro delle Dolomiti si conferma evento sempre più internazionale – ha dichiarato il patron della manifestazione Alessandro Casali – con equipaggi provenienti da oltre 12 paesi e con il passaggio per la prima volta in Austria, nella località turistica di Lienz. Coppa d'Oro può considerarsi a tutti gli effetti l'evento Heritage per eccellenza attraverso un meraviglioso connubio tra sport e turismo». A testare l'abilità dei piloti sarà un percorso ricco di fascino e con diverse asperità lungo più di 500 km e che attraverserà Veneto, Trentino Alto Adige e Austria.

## Il percorso

La prima tappa vedrà gli equipaggi passare per Dobbiaco, incantevole località ai piedi delle Tre Cime di Lavaredo, San Candido per poi arrivare in Austria con l'attraversamento di Sillian e il successivo passaggio con relativa sosta per il pranzo nella nota località turistica di Lienz. Dopo il successo dello scorso anno, si disputerà anche nell'edizione 2016 una tappa "in notturna" con la ripartenza da Cortina e l'attraversamento del Passo Valparola. Gli equipaggi sosterranno per la cena a Corvara in Badia. La seconda tappa il 23 luglio regalerà ai piloti il suggestivo passaggio sul Passo Giau, successivamente le macchine si dirigeranno verso Longarone e Belluno.

## I protagonisti

Tra i piloti al via vanno seguiti con particolare attenzione: Giordano Mozzi, vincitore due anni fa a Cortina, regolarmente al via con la moglie Stefania Biacca per tentare il bis; il trionfatore alla centesima edizione della Targa Florio Giovanni Mocerì in cerca di conferme lungo i tornanti dolomitici; Arturo Merzario nuovamente a Cortina dopo la felice esperienza dello scorso anno; Nino Margiotta, pilota di vertice della regolarità classica. A fare da apripista la nuova splendida Giulia Quadrifoglio. Alfa è Presenting Sponsor della manifestazione. ●





Gran Premio di Gran Bretagna: si poteva tranquillamente fare a meno della partenza dietro Safety-Car

SUTTON-IMAGES.COM

TANTE LE POLEMICHE ORIGINATE DAL GP DI GRAN BRETAGNA

# Un Circus controverso

E poi mi dicono che Charlie Whiting non soffre del complesso di Suzuka 2014. Beh, ragazzi: fatevi un giro sui social e leggete cosa pensa la gente dei primi giri sotto Safety Car di oggi e cosa pensa ormai della F1. Anche oggi (ieri), dopo Montecarlo, una conferenza ancora più lampante che l'attuale direttore di gara Fia non ha più l'autorità né la serietà per poter condurre con raziocinio un weekend di gara. Se nel Principato 8 giri erano stati ridicoli, con i guardrail

e i muretti vicini, i 5 a Silverstone con il sole che picchia sull'asfalto e le vie di fuga infinite sono da dimissioni immediate. Se anche Ericsson, l'ultimo della fila, sollecitava la ripartenza, vedete voi... Ma soprattutto: a cosa serve cercare di evitare il patatrac in pista aspettando che la pista si asciughi, se poi si vedono tutti i piloti entrare insieme in corsia box per cambiare gomme rischiando contatti vari con i meccanici a portata di ruota? Sarebbe questa la sicurezza? La sicurezza sa-

rebbe lasciare percorrere ai piloti un paio di giri massimo e poi lasciarli liberi. Con 5, 8, 10 giri si scade nel ridicolo. E poi ci si lamenta che la Safety Car va troppo lenta (e Maylander faceva il massimo, sua chiaro). Bene, allora mi domando... perché deve essere una vettura stradale a precedere delle Formula? Perché non introdurre una vettura Formula, adeguatamente attrezzata con led e altro, che svolga il ruolo della Safety Car? Ma queste sono idee, ipotesi, pensieri sparsi. Qui, l'unica cosa sicura, è che Charlie ha paura di quello che può succedere sotto il suo comando. Vive nell'insicurezza, forse nel rimpianto di non aver fatto qualcosa, nel rimorso di aver fatto troppo poco. E questo non danneggia solo lui ma anche e soprattutto lo sport che sta dirigendo.

Oggi la F1 ha fatto l'ennesima figura color terra per colpa sua, e la F1 non può permettersi certe giornate. Charlie Whiting non è più un direttore di gara affidabile, ed è ora che si faccia da parte. Perché da Charlie (Whiting) a Charlie (Chaplin) il passo è breve, brevissimo.

**Alessandro Secchi**

*Il problema posto è rilevante e l'analisi assai sensata, ma troppo incentrata e personalizzata su Charlie Whiting. Il quale non agisce in basa a impulsi bizzarri, ma su precise direttive. Quindi non è tanto prendendosi con lui che la questione si risolve, ma criticando il sistema da cui essa stessa trae origine.*

LO STRANO MODO DI REGOLARE LA QUESTIONE DEI TRACK LIMITS È SOLO UN ESEMPIO

## Assurdità da Silverstone

Seguo la F1 assiduamente dal 2005 e devo a voi l'accrescimento di questa passione. Passione che negli ultimi anni sta calando per l'assurdità delle regole imposte e che ha toccato il fondo tra i Gp d'Austria e di Gran Bretagna. Gran Premio d'Austria: per delimitare la pista dalla via di fuga che è ormai un'estensione della pista mettono dei cordoli-trampolino. Quindi l'intento della via di fuga, cioè quello di rallentare le vetture in sicurezza diventa totalmente opposto, visto che si creano incredibili situazioni di pericolo. La soluzione è semplicissima: la ghiaia. Ricordate Schumi nel 1998? Fece un'escursione e la pagò in termini di risultato finale, non di sicurezza. Giungiamo al Gran Premio di Gran Bretagna: "tolleranza zero" per chi va con le quattro ruote oltre il limite della pi-

sta. Aridaje. Basta mettere la ghiaia e il compito dei commissari diventa semplicissimo. E avremmo visto tanti ritiri alla prima curva. Due gocce di pioggia. Sono esaltato. Ma si parte dietro la safety car. Scherziamo? Charlie Whiting farebbe meglio a cambiare lavoro davvero. Perché ha un ruolo attivo anche nella storia dei team radio. Perché qui ne va della sicurezza dei piloti (Perez in Austria). È una regola giusta in una circostanza sbagliata. Non se ne può più veramente. A metà degli anni duemila si criticava la F1, ma in confronto a questi erano anni d'oro.

Giacomo Bongrazio  
Primiero San Martino di Castrozza (Tn)

*Considerazioni assolutamente sensate, le sue, che solo proposte e sottoscritte appieno.*

**AUTO SPRINT**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Foto F1: **Ercolo Colombo**,  
**Alberto Crippa**, **Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images.com**,  
**Massimo Bettiol**,  
**Getty Images**, **Oliver**

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

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

Statistiche: **Michele Merlini**

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

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto MOTO SPRINT** **IN MOTO**  
**AM** **QUERIN SPORTIVO** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**



# Benvenuta, passione.

## COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



La più spettacolare gara di auto d'epoca sta per iniziare. Sarà passione: per la sfida, per i motori, per la storia. Nello scenario delle montagne più belle del mondo. Benvenuto a chi, da più di dieci Paesi, è oggi qui per vivere questa passione. Ai massimi livelli.

Coppa d'Oro delle Dolomiti, dal 1947.

# 2016

## 21 | 24 luglio CORTINA D'AMPEZZO

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

info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984



CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB  
BELLUNO



Automobile Club d'Italia



CON IL PATROCINIO



Comune di  
Cortina d'Ampezzo



Comune  
di Belluno



REGIONE DEL VENETO

SONNENSTADT LIENZ



MEDIA PARTNER

PARTNER TECNICI



# V-Strom

## 15 ANNI DI AVVENTURE.



Festeggia l'anniversario V-Strom regalandoti subito una **SUPERVALUTAZIONE DEL TUO USATO\***.  
 Fino a **1.500€** su **V-Strom 1000** e fino a **1.000€** su **V-Strom 650/XT**

Dalle strade cittadine ai passi di montagna le V-Strom ti stupiscono sempre grazie alla potenza del loro motore V-Twin perfettamente incastonato in un leggero telaio in alluminio. Da 15 anni le V-Strom rappresentano l'assoluto equilibrio tra dimensioni, peso e maneggevolezza per trasformare qualsiasi spostamento in un fantastico viaggio. Lasciatevi guidare da V-Strom oltre ogni limite.

\*Valutazione dell'usato su base Eurotax blu in condizioni ivi previste. Offerta valida fino al 30/09/2016 presso tutti i concessionari che aderiscono all'iniziativa.