

INCHIESTA I RETROSCENA SUL RITIRO A SORPRESA DELLA VW DAL MONDIALE RALLY

AUT. 6.50 € - BE 6.00 € - F 5.50 €
FR 6.00 € - G 5.50 €
P 6.00 € - S 5.50 €
CH 6.70 CHF - CR 6.00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 45

Anno LV Settimanale 8-14 novembre 2016

3 Euro (Italy only)



60045



9 1 770005 11 174006
Pubblicazione Settimanale - Dal 30/03/2010 (com. n. 48/2004 art. 1, c. 2) DDB Bologna



WEC, PORSCHE BIS IRIDATO

Trionfa a Shanghai e con una gara d'antico conquista il secondo **titolo** di fila

GETTY IMAGES



VETTEL UN CASO APERTO

Il **Mondiale F.1** sbarca in **Brasile** per ritrovare la credibilità perduta. E mentre **Rosberg** e **Hamilton** si giocano il titolo, il **ferrarista** vive uno dei momenti più difficili della carriera

An event by



ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO
IN PREVENDITA SUL SITO
WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



PASSIONE A 360 GRADI

AUTOSHOW • 48 RACING ARENA • TEST DRIVE • TECH&INNOVATION EXPERIENCE
HERITAGE • PASSION VILLAGE • MOTOR SHOW OFF • CONFERENCE



SPORT



autopromotec



ECONOMETRICA
Studi di economia e comunicazione



UNRAE

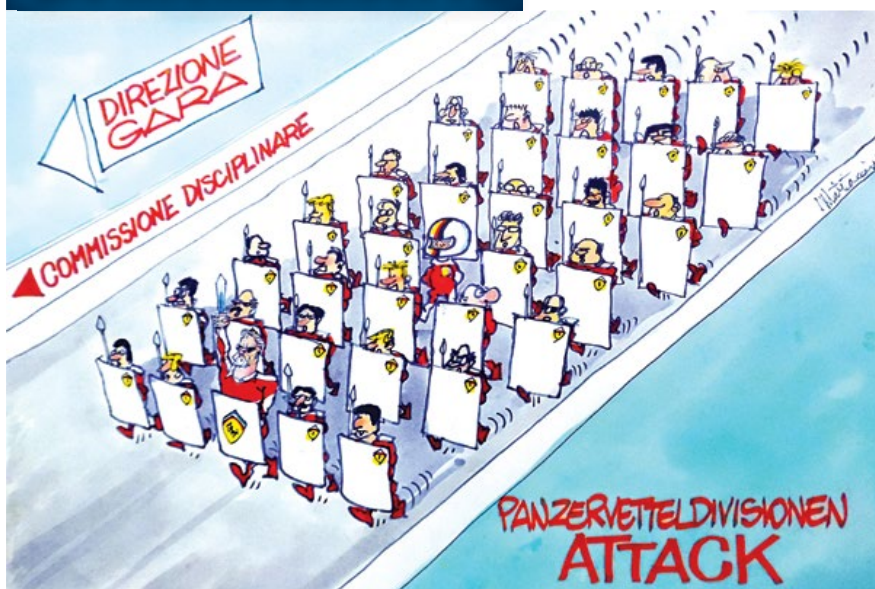
La F.1 adesso deve ritrovare credibilità

C'è una grande certezza e un grosso punto interrogativo nel Mondiale di Formula Uno che sbarca in Brasile, sulla pista di Interlagos, 800 metri di altitudine e un duello ad alta quota nella classifica che potrebbe già essere decisivo. Partiamo dalla certezza. Quello che approda in Sudamerica è un campionato che deve giocoforza ritrovare credibilità, dopo il teatrino poco edificante di Città del Messico, una commedia del ridicolo. C'è bisogno di un deciso rewind. «Adesso basta, di tutte le polemiche e delle normative sui sorpassi ne ho abbastanza. C'è da chiedersi per gli oltre 60 anni precedenti, in F.1 come avranno mai fatto a superarsi senza tutte quelle norme. Il problema è che ormai ogni piccolo episodio, ogni fase di sorpasso o di duello in pista, con questa gente diventa un dramma. E così mia intenzione convocare al più presto una riunione straordinaria del Gruppo Strategico, per risolvere questa situazione in modo definitivo». Aveva parlato in questi termini Bernie Ecclestone sulla linea di partenza del Gp messicano, prima che si scatenasse l'inferno dei commissari con decisioni non prese, penalizzazioni discutibili e un terzo posto passato per tre volte di mano. A questo punto serve per forza un'energica inversione di tendenza perché ormai quando lo spettacolo si accende trattasi soltanto di roba irre-

golare ed è abbastanza evidente che non può andare avanti una situazione del genere. Poi c'è il grosso punto interrogativo: come finirà il faccia a faccia tra Rosberg ed Hamilton per la conquista del Mondiale Piloti? Se Nico dovesse vincere conquisterebbe per la prima volta in carriera il titolo. Considerato che Rosberg ha vinto le ultime due edizioni del Gp del Brasile, questa è una prospettiva piuttosto possibile. Se invece Hamilton riuscirà ad ottenere la terza vittoria consecutiva, allora si andrà ad Abu Dhabi in uno scenario ancora aperto. Con tutte le complicazioni che un titolo da assegnare all'ultima gara implica. Ce n'è abbastanza per vivere un week end ad alta intensità emotiva.

Mentre il Mondiale di Formula Uno entra nella sua fase finale il motorsport fa i conti con gli addii di Audi e Vw che hanno provocato comunque grande sorpresa. Ai 200 milioni risparmiati nel Mondiale Endurance con la Casa dei Quattro Anelli, si aggiungono, adesso, i 60 che venivano destinati dalla Volkswagen per il Mondiale Rally. La squadra che ha conquistato gli ultimi quattro titoli iridati correrà in Australia l'ultima gara, poi nonostante i numerosi test già effettuati sulla nuova Polo Wrc Plus 2017 chiuderà i battenti e lascerà la serie iridata. È l'effetto domino del dieselgate. Un'altra bella storia da corsa che si chiude generando tanti rimpianti.

domenicaserre



FORMULA UNO

- 10 VERSO GP BRASILE VETTEL UN CASO APERTO
- 22 VERSO GP BRASILE STROLL
- 24 VERSO GP BRASILE FELIPE DI DIRE CIAO

VELOCITÀ

- 30 WEC SHANGHAI
- 54 MOTOR SHOW SULLA RAMPA DI RILANCIO
- 58 SCHUMI JR PUNTA IN ALTO
- 60 TRICOLORE GT GAI-VENTURI COPPIA REGINA
- 68 FORMULA V8 3.5 BARCELONA
- 30 GT OPEN BARCELONA
- 72 EURO CUP F. RENAULT L'ANALISI

L'ALTRA STORIA

- 74 TERREMOTO IN SALITA

RALLY

- 36 INCHIESTA IL CASO VW
- 48 IL PERSONAGGIO SIGNOR
- 50 MONOMARCA SUZUKI ALL'ATTACCO

RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 18 INTERVISTA RITROVATA
- 20 BASTIAN CONTRARIO
- 52 RALLYSPRINT
- 64 CUORE DA CORSA
- 77 PISTASPRINT
- 78 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

Il piano **Marshal**

Il Gran Premio del Messico 2016 passerà alla storia non tanto per lo svolgimento della corsa, quanto per il concitato dopo gara, fatto di discussioni e camere di consiglio da parte del collegio dei commissari Fia. Impegnatissimi a dispensare punizioni, promozioni e retrocessioni sull'ordine d'arrivo, emendato a tre ore dalla bandiera a scacchi. Per questo, ormai, l'immagine dell'ispezione del direttore di corsa Charlie Whiting merita d'essere sparata bella grande, perché l'autorità togata - compresa quella del responsabile di gara - ha sempre più importanza nello sviluppo e nella gestione di una gara della Formula Uno di oggi...

SUTTON-IMAGES.COM





Mexico & fav

STORIA DI UN GP CHE HA GENERATO TANTE ILLUSIONI, TRA TAGLI, SORPASSI, BRUTTE PAROLE, PENALIZZAZIONI E DECISIONI DISCUTIBILI. QUANDO LO SPETTACOLO SI ACCENDE TRATTASI SOLO DI ROBA IRREGOLARE

Illuso

C'è un pilota che domenica ha lasciato il circuito di Città del Messico a tardissima ora, perché sperava nella vittoria. La meritava, era un suo diritto. Parliamo del francese Ocon, ventunesimo e ultimo classificato della gara. Il povero quanto bravo Esteban si era infatti reso subito conto dell'aria che tirava e aveva cominciato a crederci. Perché se Ricciardo giunto quinto si era ritrovato terzo e Verstappen giunto terzo era retrocesso al quarto posto, mentre Vettel arrivato quarto si era ritrovato quinto, perché mai lui non sarebbe potuto risalire sino al gradino più alto del podio? La lista delle sue motivazioni era lunghissima: Hamilton, il vincitore, aveva tagliato la prima curva, Rosberg aveva staccato una mano dal volante per mettersi un dito nel naso alla curva 4, Raikkonen non aveva salutato col dovuto calore il presidente messicano quindi era da metter fuori. E via dicendo di questo passo. Invece no. I commissari, ingiusti come sempre, non hanno fatto la dovuta pulizia e la classifica è rimasta inalterata. Ora Ocon spera per il Brasile...

Regia

Gran parte della diretta del Gp Messico è stata occupata da Sergio Perez faticosamente e vanamente proteso verso un sorpasso ad almeno una Williams. Il che ha offerto la misura della pochezza dello spettacolo (salvo i numeri nel finale) e della pista messicana. Il regista era in affanno al pari dell'eroe locale. A caccia pure lui di un sorpassino. Macché. Del resto quei pochi avvenuti più tardi sono stati tutti sanzionati. Morale: quando lo spettacolo si accende, trattasi di roba irregolare. Quindi?

Furbi

Si parla molto del ritorno di Ross Brawn in F1, con un ruolo politico super partes. Brawn ha mantenuto rapporti amichevoli con Jean Todt, mentre risulta debolissimo il feeling con Bernie Ecclestone. Il quale - si dice da lustri - non ama Todt ma con Todt ha stretto una quantità di patti. Di chi stiamo parlando? Delle figure che hanno "fatto", letteralmente, la F1: Ecclestone, Todt, Brawn e, magari anche Lauda, ascoltattissimo e perennemente candidato ad una quantità di ruoli. Tutte persone dotate di furbizia estrema allo scopo di abbinare compromessi a convenienze. Il regno della velocità appartiene e apparterrà comunque a loro.

Muti

Ricordate la contestatissima frase sibilata da Alonso al box Ferrari, durante un Gp d'Italia di qualche anno fa? «*Siete proprio scemi*», anzi no: «*Siete proprio dei geni*». Roba da ridere dinanzi al conte Sebastian Vettel da Heppenheim che ha detto testualmente via radio a Charlie Whiting di andare "affanculo". Lo ha fatto mentre chiedeva a gran voce che Verstappen si facesse da parte cedendogli il posto, aveva i nervi a fior di pelle e poi si è scusato. La sua spontaneità è stata bella. Oppure ha rivelato una caduta di stile. Dipende da come la si vuol vedere. Piuttosto, noi che abbiamo a lungo reclamato l'apertura delle radio nelle comunicazioni pilota-box, ora non ne possiamo più di lamenti, insulti, richieste di dati, preghiere di far squalificare tizio e caio che non guarda le bandiere blu. Basta, ci hanno stancato questi piloti logorroici che parlano invece di guidare: che si torni a mettere la museruola!



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



voile



IL TERZO POSTO PASSATO DI MANO PER TRE VOLTE

Verstappen, Vettel, Ricciardo: il terzo posto al Gp del Messico è passato per tre volte di mano. A destra Todt ed Ecclestone, sopra Brawn e sotto Malone di Liberty Media con Niki Lauda. Sotto a destra, Ocon e a sinistra Perez



← Poker

In molti dentro la Ferrari raccontano sottovoce il loro stupore di fronte al cambiamento di Vettel. Era un ragazzo gioioso e disponibile, pare sia diventato solitario, mutatico e persino poco educato. Una trasformazione preoccupante. Compiuta in un solo anno, per giunta. Ad Alonso, sussurrano nei box, per cambiare umore era servito almeno un poker. Di anni.

Imbattibile

Gp del Messico imbattibile per due cose: pubblico e donne. Pubblico record e donne anche. Mai viste ragazze più belle nel paddock di una gara. E vi diciamo una cosa: la scimmiesca Serena Williams dal vivo è un'altra cosa, ben vestita e anche carina, evidentemente il campo da tennis non le rende giustizia.

Chat

Pare esista una chat riservatissima in F.1: coinvolge alcuni personaggi di primo piano, la cui identità viene tenuta rigorosamente segreta. Sfruttando whatsapp questo gruppo di amici (di squadre e professioni diverse) comunica divertendosi a sfottere atteggiamenti di tecnici, piloti e team manager. Questo per dire che esiste ancora chi ha voglia di ridere. Coraggio, non tutto è perduto.

Risparmi

Spending Review da F.1? Viene il sospetto, dopo che abbiamo saputo che un ingegnere non è stato assunto da un team perché costava troppo. È la prima volta che accade una cosa del genere da anni, nel mondo spendaccione dei Gp. Provate a indovinare il nome del tecnico e quello della squadra...

Mascherati

Ha fatto una certa impressione vedere Ricciardo e Verstappen con i volti dipinti per Halloween, il giovedì prima del Gran Premio. Stupore e meraviglia. Ma in realtà tutti i personaggi della F.1 hanno una maschera e giocano a fare quello che non sono. Ci avevate mai pensato?

Amarcord

Quanti volti noti della F.1 di ieri, a Mexico City! Al di là dei soliti noti impegnati a vario titolo nel mondo della comunicazione, si sono visti Danny Sullivan, Emerson Fittipaldi, Jo Ramirez, Juan Pablo Montoya e persino Fernando Paiva, ingegnere telemetrista della mitica Minardi, oggi impegnato nelle corse Usa. All'ultimo momento è comparso Giancarlo Fisichella, fresco di telefonata alla moglie che stava a Roma e che, in casa, aveva avvertito le scosse del terremoto.

Latitanti

Non potevano mancare nel paddock messicano i papaveri di Liberty Media, il colosso Usa che ha acquistato (anzi, starebbe per acquistare) la Formula Uno. Solita passerella avanti e indietro, solite strette di mani, solita dimenticanza da niente: un saluto agli uomini della Ferrari, la squadra più prestigiosa. Poiché - ci ripetiamo - non è stato casuale, è arrivata l'ora di chiedersi che cosa sia (già) accaduto tra Maranello e gli uomini di Malone.

Antipatie

A Ecclestone non piace Rosberg e lo ha detto pubblicamente. Ognuno è libero di pensarla come vuole. Però come si può criticare un pilota che fa sempre il massimo per trasmettere un tocco di umanità ai tifosi sulle tribune? A Monza, Nico aveva diretto il coro sul podio, parlando in italiano. In Messico ha rivolto un saluto cordiale al pubblico in lingua spagnola. Dinanzi a certi suoi colleghi che - come dicono in alcuni luoghi della Toscana - sembra abbiano un morto in casa, a Rosberg andrebbe fatto un monumento!

Impagabile

Intanto il nostro Bernie ha compiuto ottantasei anni. E sta benissimo, decide, fa, disfa, domina in un panorama abbastanza triste e avaro di personaggi del suo livello. Il più bel complimento su di lui lo ha espresso, sul posto, Gianluca Di Tondo, l'uomo che ha portato Heineken in Formula Uno dopo aver (anche) ideato gli indimenticabili eventi di musica rock a Imola: «Ecclestone non è una persona comune. Per lui l'età è un optional. È un manager impagabile, pare che arrivi da un altro pianeta». Auguri anche da noi, Bernie!



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





Tanti eroi della F1 di ieri si sono visti a Mexico City. Sopra Ramirez e Montoya e a destra Fittipaldi e Vettel. A sinistra, Dan Sullivan. Sopra, Hamilton con Serena Williams. Sopra Rosberg e a sinistra nell'altra pagina Vettel sul podio assieme al vincitore del Gp Hamilton



Vettel

Un caso aperto

È ARRIVATO IN FERRARI COL COMPITO DI VINCERE, MA QUEST'ANNO È ANDATO SPESSO IN CONFUSIONE. È IL PERIODO PIÙ DIFFICILE DELLA SUA CARRIERA

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Quasi presagendo il caos che poi avrebbe caratterizzato il Gp del Messico, sulla griglia di partenza Bernie Ecclestone aveva detto: «Adesso basta, di tutte le polemiche e delle normative sui sorpassi ne ho abbastanza. C'è da chiedersi per gli oltre 60 anni precedenti, in F1 come avranno mai fatto a superarsi senza tutte quelle norme. Il problema è che ormai ogni piccolo episodio, ogni fase di sorpasso o di duello in pista, con questa gente diventa un dramma. È così mia intenzione convocare al più presto una riunione straordinaria del Gruppo Strategico, per risolvere questa situazione in modo definitivo». Serve davvero, perché un podio che nel giro di tre ore cambia tre volte, e che vede "formalmente" tre piloti salire sul gradino più basso, non è una cosa

accettabile. Il "codice anti-Verstappen" che era stato redatto alla vigilia del Gp di Austin, ha funzionato nella sua rigida applicazione, anche se stavolta a violarlo è stato proprio il pilota che forse più si era battuto per introdurlo, ossia Sebastian Vettel. Al di là delle polemiche inopportune che si sono abbattute su Charlie Whiting, accusato di colpe e omissioni che invece sono da ascrivere al collegio dei commissari. Perché sono loro che devono applicare o meno le sanzioni su tutti gli episodi contestabili che avvengono durante la gara. Anche dietro segnalazione di Whiting, che però deve sempre rimettersi al loro giudizio. Ma soprattutto il Gp del Messico ha rimesso in evidenza il momento estremamente difficile che sta attraversando Sebastian Vettel.

Sull'orlo della crisi di nervi

Perché il suo comportamento verbale è solo l'ultimo segnale, la spia di allarme, di un malessere che ormai dura da troppo tempo. E che in termini di risultati, ha condizionato molto la stagione della Ferrari. Il lunedì successivo, mostrando una colpevole e sospetta tolleranza - probabilmente per farsi perdonare per una gara che era sfuggita di mano ai suoi arbitri - la Fia ha comunicato che Vettel non sarebbe stato punito per i suoi commenti gravemente offensivi verso colleghi e direttore di gara, trasmessi in mondovisione. Aggiungendo però che tale comportamento non sarà più tollerato. Un simile comportamento nei confronti dell'arbitro non sarebbe stato perdonato in uno sport certamente più "maschio" come il calcio, dove ormai gli allenatori e i giocatori si coprono la bocca con le mani per non fare capire il labiale e sfuggire all'occhio della telecamera. Invece in F.1, in un crescendo inarrestabile iniziato sin dalle prove, Vettel ha offeso volgarmente tutti: da Alonso a Massa, da Verstappen a Whiting. E il successivo intervento oculato via-radio di Maurizio Arrivabene per calmarlo, ha confermato che anche alla Ferrari di fatto, ormai si rendono conto di avere a che fare con un pilota che spesso e volentieri, perde il controllo. Non solo con le parole, ma anche a livello emotivo, nella capacità di analisi e anche nelle conseguenti reazioni di guida. Come dimostrano i suoi numerosi errori alla prima curva o nel giro di qualifica. Quest'anno forse il solo Daniil Kvyat ha messo in mostra un comportamento complessivamente più fragile ed emotivamente esecrabile. E infatti non so-



CON LE MANI NEI CAPELLI

Per ora è stata una stagione priva di vittorie e tutt'altro che scevra da errori. Per questo, solo a pensarci su. Seb non può che provare delusione e rabbia per il suo 2016 senza acuti





lo è stato "retrocesso" da Red Bull a Toro Rosso, ma la sua permanenza in F.1 è pure rimasta appesa ad un filo per lungo tempo. Già dopo il Gp della Cina, in una corsa dove la Ferrari ancora poteva giocarsela quasi alla pari con la Mercedes, dopo la sua collisione contro Kimi Raikkonen e successive scuse per scaricare la colpa su Kvyat, Autosprint aveva fatto la copertina: "Vettel a nervi scoperti. Sebastian mostra sorprendenti punti deboli a livello caratteriale". Da quel giorno le cose sono solo peggiorate.

La prospettiva ritiro?

Così in maniera quasi subdola, incontrollabile, nel paddock sta circolando una voce appena impensabile solo pochi mesi fa. Ossia che a fine 2017,

QUASI PENSO CHE VETTEL NON RESTERÀ MOLTO IN F.1. SEMBRA ABBIA PERSO IL SUO SPIRITO

MARTIN BRUNDLE



quando scadrà il suo contratto con la Ferrari, quel contratto che lo stesso Maurizio Arrivabene ha detto di essere ancora lontano dal rinnovo, Vettel potrebbe pure smettere. O prendersi un anno sabbatico. Visto che il mercato di alternative parimenti interessanti, potrebbe anche non offrirle. Martin Brundle ha detto: «Comincio a credere che Vettel non resterà a lungo in F.1. È arrivato in F.1 giovanissimo, ormai c'è da molto tempo, ha ottenuto moltissimi record, ma adesso guardandolo lavorare, sembra che abbia perso il suo spirito». In merito alla sua "violenza" verbale, Christian Horner ha aggiunto: «Quando correva per noi, quella non era certo una caratteristica di Sebastian. Adesso invece sta dando voce alla sua frustrazione e tutti possono sentirlo». «Vettel si sta comportando in un modo che in precedenza non si era mai visto», ha aggiunto Ricciardo. Arrivabene ha messo le cose in chiaro a Suzuka, spiegando che il tedesco il rinnovo contrattuale oltre il 2017 dovrà meritarselo in pista, con i risultati. Che le squadre non si stabilizzano a suon di rinnovi contrattuali. Come in passato era accaduto con Michael Schumacher. Improvvisamente una cosa che sembrava scontata, quasi dipendere solo dalla volontà del pilota, è diventata fragile, relativa. Come quasi tutti i rapporti professionali in F.1.





Futuro incerto

Ma che vita ci sarebbe per Vettel oltre la Ferrari e oltre il 2017, qualora non si arrivasse al rinnovo? Non certo alla Mercedes o alla Red Bull, legata in maniera inossidabile, almeno sino a fine 2018, con gli attuali piloti. Forse alla McLaren, qualora Alonso decidesse di smettere. Forse alla Renault se nel frattempo venisse completato il processo di rafforzamento più volte prospettato dall'attuale management. Ma parliamo di alternative al ribasso. Per il pilota, insieme ad Hamilton, più vincente degli ultimi 10 anni. A questa situazione, il ferrarista ha risposto in maniera infantile, impulsiva. A Suzuka, dopo le parole di Arrivabene sul suo rinnovo contrattuale, è rimasto apposta per 20 minuti in mezzo al paddock, a parlare con Horner e Marko, davanti a fotografi e cameramen. Con grande imbarazzo degli uomini della Ferrari. «*Sebastian vuole comperare la nuova hypercar Aston Martin progettata da Adrian Newey*», diceva ridendo Horner. Sebbene Vettel abbia il privilegio di guidare per il migliore Costruttore al mondo in materia di Supercar.

Convinzioni e illusioni

L'ambiente della Ferrari ha contribuito in parte a stravolgere la personalità di Vettel? Il suo modo di relazionarsi con quella F.1 in cui ha esordito nel 2007 subito da campione, ottenendo già al suo debutto in Turchia, il tempo più veloce nella sessione di prove libere al volante della Bmw. L'ambiente della Ferrari forse no, ma il modo di comunicare adottato quest'anno dalla Scuderia, forse sì. Da Sergio Marchionne che in Spagna diceva: «*Abbiamo la coppia di piloti più forte in F.1, la squadra non è mai stata in forma come adesso, non abbiamo bisogno di nessuno*»; ad Arrivabene, che a Montecarlo diceva: «*Se a Maranello dovessi dire che ora il problema è la Red Bull, allora dovrebbero mandarmi a casa...*». O che dopo il Gp del Messico, ribadiva: «*Non ho bisogno di lezioni, non da Helmut Marko o da chiunque altro*». In un ambiente dove invece, non si finirebbe mai di imparare. A forza di sentire

DIVERSI EPISODI GETTANO OMBRE

Al di là della mancanza di risultati trionfali a preoccupare sono anche gli errori evitabili di Vettel nelle fasi iniziali. Sopra, a Spa, al centro a Shanghai e, nell'altra pagina, eccolo nella inopinata toccata di Sepang

affermazioni assolute, che non considerano la realtà o non la analizzano a fondo, anche Vettel ha finito per farsi condizionare da questo clima. Perché le proprie convinzioni dovrebbero avere un riscontro con la realtà. Altrimenti rischiano di diventare delle illusioni.

Wonder boy non c'è più

Per tanti anni era stato Wonder Boy, il soprannome dato a Superman quando era ragazzino e abitava a Smallville. Il ragazzo meraviglia, e di cose meravigliose Sebastian ne ha fatte tantissime. La sua vittoria a Monza con la Toro Rosso, le sue entusiasmani rimonte a Interlagos e Abu Dhabi, quando dall'ultimo posto in cui era scivolato, era riuscito a rimontare in maniera esaltante sino ad aggiudicarsi il campionato del mondo. I quattro titoli iridati vinti, due dei quali ottenuti dopo un feroce testa a testa con Fernando Alonso. Ora Wonder Boy sembra smarrito, confuso, poco convinto. Un po' come era successo al Wonder Boy "originale", quel Jeff Gordon che aveva esordito nella Nascar con la prima fila alla 500 Miglia di Daytona nel 1993, aveva dominato la scena per 15 anni, cambiando il linguaggio e il modo di essere dei campioni di questa specialità. Poi con l'arrivo delle ultime generazioni di piloti, improvvisamente si era ritrovato non più "per sempre giovane" ma stanco e demotivato. Preventivamente vecchio. E in pochi mesi, aveva elaborato il ritiro. Lo stesso sta accadendo a Vettel. All'età di 29 anni, il tedesco si è svegliato un giorno e improvvisamente non era più "forever young", dovendo combattere con piloti che rispetto a lui avevano oltre 10 anni di meno. La "new wave" dei Ricciardo, dei Verstappen e degli altri che si profilano all'orizzonte, lo ha in parte sorpreso. Lui che sino all'inizio del 2015 era ancora considerato di fatto il nome e il volto nuovo della F.1. E che prima dell'arrivo di Verstappen, deteneva quasi tutti i record statistici in F.1 riconducibili alla gioventù. Certo Vettel in questi due anni alla Ferrari è cambiato tantissimo. Una volta era il pilota più loquace, analitico, quasi prolisso nel suo

SEBASTIAN ADESSO
STA DANDO VOCE
ALLA SUA
FRUSTRAZIONE
E TUTTI POSSONO
SENTIRLO

CHRISTIAN HORNER



modo di esprimersi. Ora invece comunica in maniera diversa, concisa, poco analitica, distaccata. Quasi con sofferenza. Dei suoi 6 anni trascorsi alla Red Bull si ricordano soprattutto la travolgente teoria di successi, il modo "oltraggioso" di come risultava dominante su certi circuiti, vedi Singapore. Da quando è alla Ferrari invece, al di là delle tre vittorie ottenute nel 2015, restano però più vivi gli sconcertanti errori commessi quest'anno alla prima curva: a Shanghai, a Spa e Sepang. Nelle prime due occasioni, compromettendo pure la corsa del suo compagno di squadra. «*Probabilmente Vettel in alcune occasioni ha forzato le cose, prendendo dei rischi eccessivi perché aveva la consapevolezza di disporre di una vettura inferiore. Ma quella condotta difficilmente porta a qualche cosa. Quasi tutti i Gp che ho vinto nella mia carriera, l'ho fatto nei primi giri di gara*». Recentemente così diceva Jackie Stewart in merito agli errori commessi da Sebastian al primo giro.

Il domani che non cambia

Da quando James Allison e la Ferrari si sono separati e la direzione tecnica è passata nelle mani di Mattia Binotto, sono trascorsi 4 mesi con ben 10 Gp disputati. In questo lungo periodo di tempo la Ferrari ha ottenuto un solo podio, a Monza. Un arco di tempo lunghissimo, che avrebbe potuto consentire radicali rivoluzioni: tecniche e di metodo. Che invece non si sono viste. Anzi, rispetto al travolgente esordio di Melbourne, con due Ferrari al comando nelle fasi iniziali, le cose sono solo peggiorate. Progressivamente e inesorabilmente. Tanto che la Red Bull, inizialmente rivale non considerato, ora è saldamente davanti alla Ferrari. Sia nella classifica Costruttori che in quella Piloti. Una considerazione che Vettel e il suo entourage hanno fatto e che sta preoccupando non poco. Perché tra tre mesi, ossia un periodo più breve rispetto a quando Binotto ha assunto la direzione tecnica, le nuove vetture scenderanno in pista per i primi test a Barcellona. Conformi ad un nuovo quadro regolamentare 2017 più complesso e difficile dell'attuale. Quali garanzie tecniche ci sono che il prossimo anno sarà diverso? Per Vettel queste considerazioni stanno diventando una specie di ossessione.

Jorg Zander, un altro autobus perso

Quest'anno la Ferrari non è stato il solo team a separarsi dal proprio direttore tecnico James Allison. La Porsche ad inizio stagione ha rotto con Alex Hitzinger, ora passato alla Apple per progettare la Apple Car. Hitzinger aveva ricostruito il reparto corse Porsche praticamente da zero, era responsabile del progetto del motore 4 cilindri di 2 litri e della 919 che sta dominando la classe LMP1 nel mondiale Endurance. In precedenza aveva lavorato a lungo alla Cosworth e alla Red Bull, ma a Maranello non hanno fatto nulla per prenderlo. La scorsa settimana, in concomitanza del ritiro improvviso dell'Audi dal programma Wec, era finito sul mercato Jorg Zander, direttore tecnico della Casa degli Anelli. L'uomo che aveva realizzato l'avveniristica ultima versione della R18, tra i tecnici più esperti anche in F.1, dove aveva progettato l'invincibile Brawn



PER SEBASTIAN UN ANNO TUTTO DA DIMENTICARE

I confronti coi Red Bull boys Verstappen e Ricciardo, sopra, in Austria, hanno regalato diverse delusioni a Seb. Lo stesso appoggio di Arrivabene e Marchionne, sopra e in basso, nell'altra pagina, ora resta ampio ma non è più illimitato. Che il tedesco soffra sempre più l'incalzare di nuovi e spregiudicati talenti? Di certo Max l'olandese volante, sotto, è uno che in questo momento gli fa ombra non poco...

di F.1, campione del mondo nel 2009. In precedenza Zander aveva lavorato alla Williams, alla Bmw e alla Honda. Abituato da sempre a dirigere le organizzazioni tecniche di grandi Costruttori. Bene, anzi male, visto che dopo il Gp del Messico, la Sauber ha annunciato l'ingaggio di Jorg Zander come direttore tecnico. Senza che da Maranello venisse preso in considerazione. Un altro tecnico estremamente prezioso e di esperienza, che avrebbe potuto rafforzare l'attuale organigramma della Ferrari, ha cambiato team nell'indifferenza di Maranello. Stiamo parlando dei precedenti direttori tecnici di Porsche e Audi! Se a questo aggiungiamo che James Kay ha semplicemente rifiutato le proposte ricevute per assumere la direzione tecnica preferendo al momento restare alla Toro Rosso, ecco che il futuro tecnico della Ferrari, rimane certamente un elemento di preoccupazione per Vettel. Che ormai nelle sue dichiarazioni si trova in visibile imbarazzo nel sostenere scuse tecniche. Come la finestra pre-stazionale delle gomme (che sono uguali per tutti





ndr); oppure di come pochi gradi di temperatura, chissà perché solo sulla Ferrari, condizionerebbero radicalmente le performance. Come se lo stesso problema non lo avessero anche gli altri.

L'ossessione di Michael Schumacher

Quando Vettel è passato dalla Red Bull alla Ferrari, consapevolmente ha deciso di confrontarsi con la figura di Michael Schumacher. Con i risultati che il campione tedesco aveva ottenuto e come nella sua lunga permanenza a Maranello, avesse cambiato radicalmente la mentalità della Ferrari. Non solo a suon di risultati e di vittorie, ma anche con l'esempio di una ossessiva determinazione, un perfezionismo quasi maniacale, che in precedenza non si era mai visto. Tanto che a volte Ross Brawn lo invitava a non venire a Maranello se non fosse stato strettamente indispensabile. Perché la sua sola presenza, incuteva soggezione e anche pressione sui meccanici.

Sebastian Vettel, con il suo "libricino" per gli ap-



NEGLI ULTIMI TEMPI
VETTEL SI STA
COMPORANDO
IN UN MODO
CHE NON SI ERA
MAI VISTO

DANIEL RICCIARDO



punti e il suo modo di fare "easy", facile, formatosi in un team e un ambiente come la Red Bull, molto diverso rispetto alla Ferrari, non è riuscito nell'impresa. Lui, che è nato e cresciuto nel mito di Michael Schumacher sin dai primi giri sul kartodromo di Kerpen; arrivato "all'università" di Maranello, agli esami si è fatto bocciare. Oppure ne è uscito con uno striminzito 18. Pensava che la sua carriera sarebbe terminata alla Ferrari, proprio come lo credeva Alonso. Invece ora si trova ad affrontare un futuro per nulla sicuro e ammette che anche oltre la Ferrari, comunque ci sarebbe vita. Lui e il suo entourage pensavano che in fondo, partendo da una base di 4 titoli iridati già conquistati, ed essendo ancora molto giovane, forse il record dei 7 campionati di Schumacher, poteva essere un traguardo raggiungibile, un record superabile. Che avrebbe fatto di lui il pilota più grande di sempre. Invece oggi si ritrova a fare a ruotate con un ragazzino arrogante di 18 anni, che non solo non gli riconosce nessuna posizione gerarchica, nessun autorevolezza. Ma che pure gli fa la ramanzina per quanto riguarda la maleducazione. Visto che quello che ha usato le parolacce, che ha sempre offeso, è stato Vettel.

Che cambiamenti di prospettive, che mutamento di scenario, quale evoluzione imprevedibile delle cose!

Una volta Mario Andretti ha detto: «Il fatto che Michael Schumacher comandasse alla Ferrari, che avesse tutta la squadra al suo servizio, in realtà è una dimostrazione del suo merito, del suo talento. Pensa prima di lui quanti piloti ci avevano provato a fare la stessa cosa, senza riuscirci». Ci ha provato anche Vettel e per il momento non l'ha fatta. Non sappiamo se per mancanza di carisma, di talento oppure più semplicemente perché le cose e le situazioni a Maranello sono cambiate.

Il momento della maturità

Ma il suo modo di comportarsi dopo gli incidenti al primo giro, incolpare gli altri e poi solo dopo riconoscere i propri errori, non lo hanno certo aiutato. Perché hanno finito per compromettere se non la sua credibilità, certamente le sue facoltà analitiche. La Fia quest'anno lo ha penalizzato per l'incidente di Sepang e per il modo in cui ha protetto la posizione a Città del Messico. Quando in passato Michael Schumacher, per molto peggio, era stato quasi sempre perdonato. Proprio per il suo carisma, il suo modo di essere. Che poteva risultare anche poco gradevole, ma di certo raggiungeva lo scopo. Vettel è un ragazzo molto intelligente, brillante. Una personalità estroversa che nella Ferrari attuale, ha fatto fatica ad emergere. Oggi si ritrova a digiuno di vittorie da 25 Gp consecutivi, al quarto posto della classifica del campionato piloti, con la Ferrari che ha rinviato il discorso del rinnovo contrattuale, e con la prospettive di un 2017 da affrontare in condizioni tecniche certamente non facili. Il tempo passa, la F1 continua a sfornare ragazzini già pronti per l'uso: Verstappen, Ocon, Vandoorne e ora Stroll. Wonder Boy appare se non frustrato, come ormai gli dicono in tanti, certamente confuso. Per il momento non è ancora riuscito a trasformarsi in Superman. ●

Rosberg col match ball

HAMILTON IN MESSICO HA NEUTRALIZZATO LA PRIMA GRANDE CHANCE DI NICO MA IL RIVALE TEDESCO VINCENDO A INTERLAGOS POTREBBE GHERMIRE L'IRIDE

Si correrà ancora in altitudine, anche se ridotta. Dai 2400 metri di Città del Messico agli 800 metri circa di San Paolo. Fattori che comunque influenzeranno la prestazione dei motori, la configurazione aerodinamica e il sistema di raffreddamento. Al Gp del Brasile, la Pirelli porterà le mescole hard, medium e soft. Scelta legata soprattutto alle temperature piuttosto che alle caratteristiche del circuito. I piloti Mercedes optano per le stesse soluzioni, mentre alla Ferrari Raikkonen disporrà di un set in più di hard rispetto a Vettel, con il tedesco invece che avrà il vantaggio con le mescole medium.

Per Rosberg si tratta del secondo match ball per chiudere il campionato, dopo che Hamilton ha neutralizzato il primo a Città del Messico. In caso di vittoria del tedesco, il campionato finirebbe matematicamente. Considerando che Rosberg ha vinto le ultime due edizioni del Gp del Brasile, una prospettiva piuttosto possibile. Se invece Hamilton riuscirà ad ottenere la terza vittoria consecutiva, allora si andrà ad Abu Dhabi in uno scenario ancora aperto. Con tutte le complicazioni che un titolo da assegnare all'ultima gara implica. Come già accaduto nei due precedenti Gp, Toto Wolff ha ordinato di non differenziare la strategia e le scelte tecniche tra i suoi piloti, proprio per non avere variabili che poi potrebbero risultare determinanti, mentre la Red Bull potrebbe ancora differenziare la scelta di gomma con le quali Verstappen e Ricciardo prenderanno la partenza. E di conseguenza la relativa strategia per la gara.

Per la Rossa non sarà una corsa facile

Per la Ferrari invece si prospetta un'altra gara difficile, perché ormai tutti i team sono proiettati al 2017 e di aggiornamenti, meccanici e aerodinamici, non è più il caso di parlarne. A Interlagos, Sebastian Vettel ha vinto 2 volte, Kimi Raikkonen 1. La Ferrari insegue ancora il primo successo stagionale. Il maltempo, che a Interlagos è sempre una variabile da considerare, potrebbe dare una mano al Cavallino rimescolando le carte, ma le previsioni meteorologiche sembrano indirizzate piuttosto al bello. A Interlagos dovrebbero andare a posto alcuni altri tasselli del mercato piloti, in particolare per quanto riguarda i volanti ancora da assegnare alla Force India, Renault e Haas. Sarà invece l'ultimo Gp del Brasile per Massa e Button. Il primo su questa pista perse il campionato in maniera rocambolesca nel 2008, il secondo invece si laureò iridato 2009.

Le nuove consapevolezze di Liberty Media

Dopo le tante polemiche sul Gp del Messico e la gestione in gara dei commissari Fia, ogni azione controversa che avverrà in pista sarà oggetto di particolari attenzioni. Ma le polemiche stanno crescendo non solo tra i piloti ma anche all'interno di Liberty Media, il gruppo destinato in futuro a prendere il comando della F1.

Gli americani hanno scoperto solo di recente, che in materia di regolamenti tecnici e sportivi, chi detiene i diritti commerciali avrà sempre poca voce in capitolo. Visto che queste sono competenze che resteranno sempre della Fia. Nello sport professionistico americano, il concetto di Federazione, praticamente non esiste. Sono le varie "League" di proprietà di singoli o con sistema a franchigia, che si auto regolano.

In F1 invece non funziona così. Liberty Media pensava che assumendo Ross Brawn avrebbe ingaggiato una sorta di "factotum" in grado di occuparsi di tutte le problematiche specifiche della F1: tecniche e sportive. Ma aveva fatto i conti senza la Fia. E senza lo stesso Ecclestone che ha ricordato che per ora Liberty Media è solo un socio di minoranza. Quando entro marzo avrà adempiuto a tutti gli obblighi finanziari definiti dal protocollo di intesa, allora potrà comandare. Ma per adesso no, con Chasey Carey che ha preso il posto di Peter Brabeck alla presidenza di Delta Topco, ma per ora nulla di più.

Cesare Maria Mannucci

LA PRESSE



SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES



È SEMPRE PIÙ SCONTRO IN CASA MERCEDES
Rosberg e Hamilton, sopra, in Brasile saranno ancor più ai ferri corti. Al di là delle strette di mano, al centro, tra i due è lotta vera, in basso



13 NOVEMBRE

PARTENZA ALLE ORE 17.00

Circuito Interlagos, San Paolo
4309 m / 71 giri / ore 17.00

I PRIMATI

In prova: R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1'09"822 media 222,170 km/h

In gara: J.P.Montoya (Williams Fw26/Bmw, 2004) 1'11"473 media 217,038 km/h

Distanza: J.P.Montoya (Williams Fw26/Bmw, 2004) 1h28'01"451 media 208,517 km/h



RAIKKONEN AVRÀ UN SET DI HARD IN PIÙ RISPETTO A VETTEL

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

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

VENERDÌ 11 NOVEMBRE

SkySportF1	libere 1	13.00
SkySportF1	libere 2	17.00
RaiSport1	libere 1	17.20
RaiSport1	Prove 2	21.20

SABATO 12 NOVEMBRE

SkySportF1	libere 3	14.00
SkySportF1	Qualifiche	17.00
RaiSport1	libere 3	17.50
Rai2	Qualifiche	23.00

DOMENICA 13 NOVEMBRE

SkySportF1	Gara	17.00
Rai 2	Gara	21.50

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 11 a domenica 13 novembre su www.autosprint.it e su [twitter @autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://www.facebook.com/autosprint)

Vettel

L'era Schumi è finita, ma altre promesse tedesche bussano già alla porta. Ecco cosa aspetta Sebastian, in WSR e nei test F.1, e i suoi connazionali

di Massimo Costa - foto Colombo

Sebastian Vettel tedesco? Non si direbbe. L'idea del pilota "made in Germany", poco propenso al dialogo, raramente sorridente e brillante, sfuggente - immagine che per anni ci hanno regalato i fratelli Schumacher o Heidfeld - non si confà al 19enne tester della BMW. Caschetto di capelli biondi, Vettel è la simpatia in persona ed ha già conquistato, oltre che il team diretto da Mario Theissen, anche la squadra inglese di Trevor Carlin che lo schiererà nella World Series Renault 2007, la categoria nella quale ha già disputato due prove quest'anno strabiliando con la vittoria e la pole di Misano al debutto. Il nuovo programma WSR, che avevamo anticipato, ha sorpreso un po' tutti. Si pensava infatti che Vettel si concentrasse esclusivamente sul programma F.1, ma alla fine si è deciso di mantenerlo attivo anche dal punto di vista agonistico. Così ora, diviso tra Red Bull e BMW, Vettel non può chiedere nulla di più per il prosieguo della sua carriera.

- Vettel, il prossimo anno il compito sarà di mettere pressione ad Heidfeld e Kubica, proprio come il polacco ha fatto quest'anno con Villeneuve.

«Mi aspetta una stagione veramente impegnativa. Essere il terzo pilota BMW è un onore enorme e ogni volta che scenderò in pista darò sempre il meglio di me stesso, non mi risparmierei. Se riuscirò a disputare delle gare? Chi lo può dire. Il mio pensiero ora è rivolto al ruolo di tester, un passo alla volta. Poi accadrà quel che accadrà». I piloti ufficiali, Nick e Robert, sono avvisati.

- I piloti ufficiali, Nick e Robert, sono avvisati. Però... come la mettiamo con alcuni errori commessi di recente nella F.3 Euro Series e nel GP di Macao?

Seb alle origini



Fine stagione 2006 sulla scena piomba Sebastian Vettel. Questa intervista rilasciata dieci anni fa dal futuro pilota della Ferrari ci riporta alle sue origini, quando si affacciava neanche troppo timidamente sul palcoscenico della Formula Uno. Emerge la sua personalità, la sua determinazione a soli 19 anni e con un doppio programma da affrontare per costruirsi un grande futuro. In un momento come questo che lo vede affrontare senza dubbio la stagione più difficile da quando corre nel Circus le sue parole ci riportano indietro nel tempo regalando uno spaccato di vita da corsa del ragazzo che diventerà quattro volte campione del mondo... ●

da **As n.49**

5 dicembre 2006

bifronte...

«Sì è vero, nelle ultime gare ho sbagliato diverse volte, ma solo perché spingevo come un pazzo. Dovevo recuperare il ritardo di punti nella classifica generale della F.3 Euro Series e in ogni occasione dovevo dare il 110 per cento. Potevo limitarmi a conseguire dei piazzamenti, a vivacchiare, ma non è nel mio stile. Io dovevo vincere e per farlo dovevo attaccare. E quando si rischia, si va anche oltre il limite, può accadere di finire fuori pista. A Macao, invece, se sono andato contro le barriere in gara 1 non è stato per una mia svista, ma per problemi ai freni».

- L'idea di essere in F.1, può aver creato confusione, la sensazione di essere già "arrivato"?

“

VIVACCHIARE NON È EL MIO STILE. I RECENTI ERRORI IN F3 SONO DOVUTI AL FATTO CHE HO DOVUTO SEMPRE ATTACCARE, PER RECUPERARE

«No assolutamente, la verità è quella che ho appena detto, sono concentrato sul mio lavoro di tester F.1 e ora anche sul programma WSR. Il resto si vedrà».

- Perché la WSR e non la GP2 Series?

«La GP2 è una categoria interessante, ma parteciparvi per me sarebbe stato molto complicato. Sarei dovuto passare dalla BMW alla Dallara in pochi minuti, seguire i briefing di entrambi... un grande casino. Quindi, molto meglio separare gli avvenimenti. In WSR avrò un solo doppio impegno, a Monaco, e mancherò a due appuntamenti: il primo a Monza, concomitante con il Gp del Bahrein, e a Donington in settembre, stessa data del Gp d'Italia».

- Disputando due gare in meno, sarà comunque possibile puntare al titolo?

«Penso proprio di avere le chance per restare in corsa. La Wsr 2007 sarà competitiva, come nel 2006, con vari piloti e team che potranno vincere delle corse. Fatto che verrà maggiormente accentuato dallo schieramento di partenza invertito per gara-2, che penalizzerà i protagonisti della stagione. Viaggerò sempre durante la settimana. Ma è il bello del mio mestiere».

E ride di gusto, sapendo bene di aver scritto i numeri giusti per vincere il Superenalotto. ■

Sebastian Vettel, 19 anni, tedesco. È stato la rivelazione di quest'anno. Nel 2007 sarà tester F.1 BMW e pilota di punta nella World Series



SUPERIMPEGNATO

19 gli anni di Sebastian

nel campionato di F.3 Euro Series **2°**

4 le stagioni in monoposto

gli impegni 2007: in WSR e nei test F.1 **2**

26 i weekend in pista nel 2007

No al protagonismo arbitrale in F.1!

Ormai sembra di vedere una realtà dissociata. Fateci caso, il mondo delle corse si divide in due: chi nella e con la F.1 ci mangia, esulta descrivendo i Gran Premi, emettendo a ogni gara - peraltro professionalmente sempre uguale alla precedente -, gridolini imbonitori di piacere enfatizzando il nulla, promettendo imminenti duelli o, peggio ancora, scorgendoli laddove non ve ne sono affatto, annunciando colpi di scena, svolte fantasy e, in eccesso mistificanti di trance agonistica, vedendo e prevedendo perfino le Mercedes luffie e raggiungibili, su tracciati stupendi e sotto l'occhio d'una giustizia certa e implacabilmente giusta.

Poi ci sono gli altri.

Ci siete voi.

Che per vedere la F.1 vi mettete ogni volta davanti alla Tv per farvi un'idea in modo libero, sereno e intellettualmente onesto. Gli appassionati duri e puri del Motorsport, insomma. Quelli che amano l'Automobilismo tutto, Le Mans, Rally e Salite comprese, e se ne fregano dell'ultimo tatuaggio del pilotino carino che guadagna milioncini anche se nella conferenzina del Gran Premio fa risolini disegnando coniglietti al cellulare.

Ecco, è a voi che parlo, perché coi primi, con gli altri, è tempo perso.

E chiedo: ma che cosa è stato il Gp del Messico? Uno schifo bello grosso, emblematico e complesso, perché da solo sintetizza quanto pestilenziale possa diventare una categoria, la F.1, se gestita al solo scopo di fruttare oceani di dollari a chi comanda, in barba a chi la ama davvero.

Il Gp del Messico è stato brutto come tanti Gp, perché tutto sommato non è successo niente dall'inizio alla fine. Il Gp del Messico è stato noiosissimo come quasi tutti i Gp, perché disputato su un tracciato sciapo, castrato e snaturato (curva Peraltada, ora pro nobis), fatto di sezioni in cui qualsiasi rivale è insorpassabile, fosse anche il furgone del latte.

Di più. Il Gp del Messico è stato peggiore di tutti i Gp di quest'anno, perché le svolte e i sorpassi definitivi li ha offerti tre ore dopo il podio - virtuale e finto, a inni cantati solo per esigenze Tv

-, quando i veri verdetti sono stati emessi in carta bollata dal collegio Fia, dopo lunga e penosa camera di consiglio.

Ecco, cari padroni della F.1, avete ridotto quelli che un tempo erano circuiti veri, a immensi e aeroportuali rettangoli di gioco contenenti tracciati che sono serpentine pitturate sull'asfalto, tali che se esci di pista non solo non ti fai male o perdi tempo, ma addirittura guadagni sui rivali. Peggio.

**TORNA UNA RUBRICA
CULT DI AUTOSPRINT**

**Fin dagli Anni '90
la rubrica Bastian
Contrario
ha rappresentato il
controcampo e la zona
controcorrente di As.
In questa veste ve
la riproponiamo.**

Ormai i sorpassi reali, quelli che restano, li decidono gli arbitri del collegio Fia.

Ogni volta che due F.1 si sfiorano, via un'indagine. Ci sono più inquisiti in un Gp, che nel parlamento di Gotham City.

La mia generazione è cresciuta idolatrando l'infilata doppia di Hakkinen a Zonta e Schumi a Les Combes, vedi Spa 2000, la prossima s'arrapperà ripensando a un dispaccio post-gara controfirmato da Vincenzo Spano o Silvia Bellot.

Ormai, come nel calcio dell'era vintage, quando le partite finivano quasi sempre 0-0, hanno più importanza gli arbitri che i giocatori, i Concetto e i Rosario Lo Bello, i Michelotti, i Menicucci, il signor Agnolin di Bassano del Grappa, piuttosto che i bomber stracchi alla Egidio Calloni, perché fischiare un rigore risulta decisivo, mentre segnare, dai, è facilissimo.

Quando Arrivabene tuona dicendo che a Vettel e alla Ferrari è stato scippato un podio per colpa di burocrati, dice una verità che andrebbe meditata più di una frase di Osho in una sera di pioggia.

Ripensateci, cari signori della F.1, pianstatevela con la vostra follia di pretendere che i piloti corrano in maniera prudente e assennata, omnipunibile e omnifischiable, frutto ultimo di questa società salutista, neoperbenino e politically correct, la stessa che esige da Miss Italia che sia colta e intelligente e che tenendo questo passo tra un po' pretenderà pure che un premio Nobel abbia un bel culo.

Non perseguite mai più un Vettel che si difende da Ricciardo - perché è come rimproverare chi fa l'amore se suda -, e smettetela di chiedere al tifoso prezzi d'accesso simili al costo d'un incidente stradale, fornendo in cambio uno show più moscio e meno credibile d'un perizoma colmo di stracchino. ●



QUELLE GIACCHETTE NERE VERE SUPERSTAR

Da sinistra, Concetto e Rosario Lo Bello, qui, sopra, Agnolin da Bassano del Grappa: quando l'arbitro di calcio divenne superstar...



DA
ANNI
CI PIEGHIAMO
AD UNA SOLA
PASSIONE



Dal 1976 Motosprint racconta il mondo della competizione agli appassionati delle due ruote.
Dall'8 novembre lo farà in modo diverso; stesso motore ma nuova carena.

Non perdere il nuovo Motosprint, in edicola questa settimana,
insieme ad uno speciale numero da collezione che ne celebra i 40 anni.

**MOTO
SPRINT**

Stroll oltre i pregiudizi

18 ANNI APPENA COMPIUTI LANCE SOSTITUISCE MASSA ALLA WILLIAMS DAL 2017. GRANDI MEZZI ECONOMICI A DISPOSIZIONE MA ANCHE TALENTO

Come da copione, appena compiuti i 18 anni, la Williams ha annunciato l'ingaggio di Lance Stroll in sostituzione di Felipe Massa. Operazione di fatto già definita durante il Gp di Montecarlo. La Williams ha voluto attendere la maggiore età del pilota canadese, per rispetto alla normativa Fia che vieta ai minorenni di correre in F1, e per sensibilità verso Martini e il gruppo Bacardi, che per motivi di immagine, ritenevano disdicevole essere associati ad un under 18. Per via delle leggi sugli alcolici. Lance Stroll arriva in F1 grazie soprattutto alla sua grande disponibilità economica. Non è il primo, non sarà l'ultimo. Tra i suoi milioni di dollari e quelli dei vari Palmer, Magnussen, Gutierrez, Nasr, Ericsson e lo stesso Perez, non c'è nessuna differenza. Così come non è una novità che la Williams si rivolga a piloti "paganti": recentemente era già successo con Pastor Maldonado, Bruno Senna e Kazuki Nakajima. Eppure improvvisamente sembra che Stroll sia l'unico che si "compra" un sedile in F1. Nei suoi confronti Jacques Villeneuve è stato estremamente critico.

Eppure stiamo parlando comunque di un pilota che ancora minorenne ha vinto il Fia F3. Ottenendo 14 vittorie e 14 pole position, su 30 gare disputate. Che in precedenza ha vinto il campionato italiano di F4 e la difficile Toyota Racing Series in Nuova Zelanda. Che sarà indubbiamente ricco, ma comunque per adesso i risultati sono dalla sua parte. Avendo vinto in ogni categoria dove ha corso.

Da Lance a Lawrence

Stroll sembra così scontare, a livello di immagine, l'esuberanza e la personalità del padre Lawrence, che certo non ha lesinato risorse, mezzi e anche la sua visibilità, per agevolare la carriera del figlio. Lance e il padre Lawrence sono così diventati più famosi per aver comprato il team Prema, per avere la garanzia di disporre sempre della migliore vettura. Lawrence Stroll è quello che ha finanziato la Florida Winter Series, il mini-campionato disputato con vetture di F.Abarth, tecnicamente gestito dalla Prema in collaborazione con Fda, dove tra l'altro Max Verstappen fece il suo debutto agonistico in monoposto. Il motorhome gigantesco del figlio nel paddock della F4 nazionale, ha finito per prendere il sopravvento sui risultati che il giovane canadese otteneva in pista. Così come episodi decisamente



Nel 2017 Stroll debutta in F1 con Williams. Farà coppia con Bottas nel team gestito da Claire Williams. A destra il team Prema (acquistato dal papà di Lance, Lawrence) festeggia la vittoria del Fia F3 che ha aperto le porte del Circus al baby canadese

più bizzarri, come la storia di un barbecue organizzato a Braga in Portogallo, dove un jet privato venne inviato appositamente negli Stati Uniti per prendere la carne adeguata. Perché quella del posto non era abbastanza buona. Episodi che hanno contribuito per catalogare definitivamente Lance Stroll nella categoria dei "Figli di papà". A cui indubbiamente appartiene, sottovalutando però che in pista il giovane canadese i risultati li ha ottenuti, le corse e i campionati li ha vinti.





Baldisserri coach tecnico

Ancora all'epoca dei kart, Lance è entrato nel programma giovani della Ferrari. In quel contesto ha conosciuto Luca Baldisserri. Che poi lo ha seguito alla Prema e sarà al suo fianco anche alla Williams, con il ruolo di "coach tecnico". Anche se dentro la struttura della squadra inglese, l'ex ferrarista non avrà nessun ruolo operativo. «Ognuno ha la sua opinione - sottolinea Lance - e non posso pretendere di cambiarla. Non nego che sono arrivato in

SONO ARRIVATO
IN F.1 CON I SOLDI
MA MI SONO
GUADAGNATO
IL POSTO
CON I RISULTATI

LANCE STROLL



F.1 portando dei soldi, ma credo anche di essermi guadagnato il posto con i risultati, perché di fatto ho vinto ogni campionato in cui ho corso. Il nuovo sistema a punti ideato dalla Fia per ottenere la superlicenza di F.1, ora non prescinde dai risultati. Che bisogna ottenere. Per adesso sono semplicemente contento di essere in un team competitivo come la Williams».

Claire Williams, «Lance scelto non per i soldi»

Claire Williams spiega: «Sarà difficile da credere, ma la scelta di Lance non è stata dettata da ragioni economiche. I soldi non fanno andare una pilota più veloce, devi avere del talento per vincere le corse. Lance ha confermato nelle formule minori di essere un vincente. Ora lo attende un lavoro impegnativo il prossimo anno, per dissipare tutte le storie su di lui. Già quest'anno abbiamo fatto un grande lavoro per prepararlo al meglio. Con i test sulla vettura 2014 (rigorosamente colorata di bianco, senza scritte ndr) e le prove al simulatore, per fare in modo che arrivi al primo Gp a Melbourne preparato al meglio. Si tratta di un ragazzo abile, estremamente intelligente, che tra i piloti più giovani, ha ottenuto i migliori risultati nelle formule minori. E dagli inevitabili errori che i piloti giovani commettono, lui impara molto in fretta».

Lawrence a capo di un impero

Nel Fia F.3, Lance Stroll succede a Raffaele Marciello, Esteban Ocon e Felix Rosenqvist. Tutti piloti di comprovato talento. Certo, il suo "status" pesa, se persino Toto Wolff in un momento forse di leggerezza dice: «Stroll ha dimostrato di essere più maturo, a pari età, rispetto a Max Verstappen». E lì si ritorna al ruolo e alla presenza del padre Lawrence. Amico di Ron Dennis e Mansour Ojeh, personaggio piuttosto esuberante che ha fatto la fortuna nel mondo della moda, con marchi come Pierre Cardin, Tommy Hilfiger, Ralph Lauren, e col marchio dell'oreficeria Asprey & Garrard, già sponsor della Ferrari. Proprietario del circuito di Mont Tremblant, Stroll avrebbe garantito alla Williams la cifra di 100 milioni di dollari spalmati su tre anni, grazie anche ai suoi contatti con il mondo finanziario di Hong Kong, e al suo socio Silas Chou.

Ma di Lawrence Stroll, più che di suo figlio Lance, si parla come l'uomo che un giorno potrebbe rilevare la proprietà del team Williams. Ipotesi che Claire ha categoricamente smentito, ma che appare sempre più probabile. Viste le precarie condizioni di salute di Frank Williams e considerando che sua figlia Claire non ha eredi. Attualmente la proprietà della Williams è così suddivisa: il 55% nelle mani di Frank Williams, il 16% è di proprietà dell'americano Brad Hollinger, il resto è stato posto sul mercato azionario di Francoforte.

Lawrence Stroll, che si è comprato il team Prema per aiutare la carriera del figlio, ora potrebbe pensare al passaggio successivo. Acquistare un team di F.1, ipotesi a cui sta pensando da tempo. Forbes gli riconosce un patrimonio personale di 2,4 miliardi di dollari. Capitali e contatti nel mondo della finanza, di certo non gli mancano.

Cesare Maria Mannucci

Felipe di

ANCORA DUE GP E MASSA DARÀ ADDIO ALLA F.1. PER LUI È TEMPO DI RIFLESSIONI, RIVELAZIONI E BILANCI CON UNA LIETA CONSAPEVOLEZZA: QUELLA DI NON AVERE RIMPIANTI

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Nella lunga storia della Ferrari, Felipe Massa occupa un posto di grande rilievo. Non fosse altro perché con 11 vittorie in F.1, tutte ottenute con vetture made in Maranello, il brasiliano è il quarto pilota più vittorioso nella storia del Cavallino. Dopo Michael Schumacher che di Gp ne ha vinti 72, Niki Lauda con 15 vittorie e Alberto Ascari con 13. A parità con Fernando Alonso, anche lui con 11 Gp vinti.

Massa è stato il primo e per ora unico pilota giovane sul quale la Ferrari ha investito tempo e denaro,

e che poi sia arrivato in F.1 con successo. Una scommessa fatta da Montezemolo e Jean Todt, che decisero di puntare su di lui, nonostante avesse seguito un percorso diverso, quasi minimalista. Non aveva corso nel campionato internazionale di F.3000 o nei grandi appuntamenti della F.3. Era fuori dai grandi giri del management o dei programmi academy.

Una scommessa andata a buon fine, cementata sia dai risultati che dalla lunga militanza alla Ferrari. Ancora due Gp, quelli di Brasile e Abu Dhabi, poi Felipe abbandonerà la F.1. Che non farà così più parte della sua vita. Dopo una carriera complessivamente positiva e dopo avere corso sempre ad alti livelli, dimostrando dignità e carattere. Di lui resteranno vive le immagini di quando a Interlagos nel 2008, pur vincente ma in lacrime per il titolo perso all'ultimo secondo, si batteva il petto per dire che lui il cuore comunque ce l'aveva messo. Oppure il suo volto sfigurato dopo che era stato colpito ad un occhio da un pezzo di molla perso dalla Honda di Barrichello durante il Gp di Ungheria nel 2009. Grave incidente che però non riuscì a piegare la sua tempra di combattente. Per Massa però, ora è tempo di bilanci.

NON POTEVO PIÙ DISPORRE DI UNA VETTURA COMPETITIVA COSÌ HO PREFERITO DIRE BASTA F.1

FELIPE MASSA

”



dire ciao



CARRIERA IN CIFRE

250

GP DISPUTATI
(AD ABU DHABI)

11

VITTORIE
(DOPO MESSICO)

41

PODI

16

POLE POSITIONS

15

GIRI PIÙ VELOCI

1120

PUNTI OTTENUTI

42

GP DOVE È STATO
AL COMANDO

4534

KM PERCORSI
AL COMANDO

2°

MIGLIORE POSIZIONE
IN CAMPIONATO (2008)

MASSA È IL QUARTO FERRARISTA TOP

Analizzando i suoi numeri, con undici vittorie iridate in F1 Massa resta il quarto ferrarista più vincente, dopo Schumi, Lauda e Ascari

- Hai maturato tu la decisione di abbandonare la F.1 oppure è stata una conseguenza della mancanza di opzioni alternative alla Williams?

«Semplicemente penso che sia arrivata l'ora di smettere. In F.1 ho sempre corso con l'obiettivo di essere protagonista, di avere possibilità di vittoria, anche se remote, di salire sul podio. Quest'anno mi sono trovato nella situazione di non avere più possibilità per il futuro di correre con vetture e team competitivi. Avessi voluto continuare in F.1, avrei potuto farlo ma con squadre di basso livello. In realtà non ho nemmeno esplorato un'ipotesi simile. Quindi dal mio punto di vista, dopo 15 anni di F.1, semplicemente non ne valeva più la pena. Ho riflettuto a lungo sulla cosa e sono felice per la decisione che ho preso in totale autonomia».

- Se devi dare un giudizio complessivo sulla tua esperienza in F.1, cosa diresti?

«Tutte le volte che ho avuto a disposizione una vettura competitiva, ho dimostrato il mio valore. Quando ho guidato una vettura potenzialmente vincente, sono stato in lotta fino alla fine per la vittoria del campionato del mondo. Perché anche

nel 2007, sino al Gp d'Italia, io avevo 7 punti di vantaggio su Raikkonen, che alla fine vinse il titolo iridato. A Monza il mio motore si è rotto, quando ero davanti a lui. Quindi almeno avrei concluso con 8 punti di vantaggio. Invece il Gp successivo del Belgio, era il limite che la Ferrari aveva stabilito perché chi aveva meno punti, avrebbe poi dovuto aiutare il compagno di squadra nelle rimanenti gare. Per questo motivo al Gp del Brasile ho dovuto lasciare la vittoria a Raikkonen, mi sono fatto da parte quando ero in testa. Perché a lui la vittoria serviva per essere campione del mondo. Nel 2008 invece ho perso il campionato solo alla fine, anzi per qualche secondo sono stato pure campione del mondo. Poi c'è stato il mio incidente in Ungheria e in seguito una relazione di lavoro con Alonso non proprio facile....».

- Guardando complessivamente la tua carriera, lo shock per il campionato perso a Interlagos 2008, all'ultimo secondo, alla fine è stato forse più difficile da recuperare che i postumi dell'incidente in Ungheria 2009...

«Non credo che quel giorno realmente danneggiò il mio futuro, perché io a Interlagos la corsa l'ho vinta. Più di quello non potevo fare. Il campionato non l'ho perso a Interlagos come molti pensano, l'ho perso prima. Per il problema tecnico in Ungheria e il caos del rifornimento a Singapore. Quando sono arrivato a Interlagos, per continuare a sperare, dovevo vincere la gara, ed è quello che ho fatto. Il risultato di Hamilton era al di fuori delle mie possibilità, non potevo farci nulla».

- Il Gp di Singapore 2008 è stato un episodio ver-



TUTTE LE VOLTE CHE HO AVUTO IN MANO UNA MACCHINA COMPETITIVA HO DIMOSTRATO IL MIO VALORE

FELIPE MASSA



RAPPORTO DIFFICILE CON ALONSO

Sopra, Felipe con Alonso e Lance Stroll (che ha appena preso per il 2017 il suo posto alla Williams) ancora bimbo. In alto, la famiglia Massa e Nicolas Todt. A destra, Felipe con Jean e, sotto, sempre con Alonso

gognoso. Perché senza il piano di Briatore per manipolare la gara, poi eseguito da Piquet jr, il tuo rifornimento sarebbe avvenuto in condizioni normali, non ci sarebbe stato il panico che invece si era creato, quando tutti furono costretti a rientrare ai box per la neutralizzazione...

«Esatto, è lì che il campionato mi è stato portato via, non l'ho perso certo io. Improvvisamente in pit lane si sono ritrovate 18 macchine, tutti a rifornire. Una situazione di panico generale, che poi contribuì all'errore dei box della Ferrari, quando mi fecero ripartire con ancora il tubo per il rifornimento attaccato...».

- Quando emerse lo scandalo, non sembrò che la Ferrari ti appoggiasse molto, sembrava quasi un'ossessione tua quella di chiedere giustizia alla Fia per quella gara...

«Lo scandalo emerse quasi un anno dopo, io ne ho



to, l'esito del campionato è stato manipolato. Non ci sono dubbi».

- Sei stato compagno di squadra di quattro piloti campioni del mondo: Jacques Villeneuve, Michael Schumacher, Kimi Raikkonen e Fernando Alonso. Come ti sei trovato con ognuno di loro?

«Villeneuve è una persona e un pilota molto diverso da tutti. Ha un modo di lavorare, di vestirsi, di relazionarsi con il team davvero unico. All'inizio alla Sauber i nostri rapporti sono stati difficili, pensavo che tra di noi le cose sarebbero state complicate. Io stesso lo guardavo con ostilità. Perché al mio primo anno in F1, lui al briefing sempre si lamentava di me, del mio comportamento in pista, e dei piloti giovani in generale. Un giorno venne a conversare con me con tono cordiale e amichevole. Io gli chiesi, ma perché ora ti comporti così con me, quando prima invece sempre mi criticavi? Lui disse che in passato aveva fatto molti errori, ma che non aveva nulla contro di me in particolare, che mi considerava un bravo pilota. Da quel momento siamo diventati molto amici, è una delle persone nel paddock con cui mi trovo meglio. Michael Schumacher, invece,

è stato il mio professore. Nel lavoro tecnico, come relazionarmi con i tecnici, da lui ho imparato moltissimo. Il pilota più professionale con il quale abbia mai corso. Certo, era molto egoista, ma la mia fortuna era che lui mi guardava come un ragazzino. Questo ha contribuito ad aiutare la mia posizione i miei rapporti con lui. Diciamo che forse gli facevo tenerezza,

non riusciva ad essere egoista e duro con me, come magari era stato con altri».

- Quando ti dissero che avresti corso con lui, temevi che il confronto ti avrebbe distrutto, come già successo ad altri?

«No, perché lui si comportava come se fosse il padrone della Scuderia Ferrari. Aveva un potere enorme dentro il team. Io mi sono avvicinato a lui riconoscendogli il ruolo di professore, di leader, quindi con me non riusciva a essere egoista, non era cattivo o prevaricatore. In fondo sapevo che se ero lì, era perché la cosa a lui alla fine andava bene».

- Nella tua permanenza in Ferrari hai mostrato più carattere di Barrichello. Perché Rubens si è sempre lamentato per l'episodio del Gp di Austria 2002, quando fu costretto a cedere la vittoria a Schumacher. Ma in seguito la Ferrari, per sdebitarsi, gli fece vincere i Gp al Nurburgring e Indianapolis, che altrimenti mai avrebbe vinto. A te invece la Ferrari non ha regalato nessuna vittoria, anzi sei stato tu a farti da parte con Raikkonen in Brasile...

«Addirittura la mia prima vittoria in Turchia avvenne perché ci fu una neutralizzazione con la safety car, entrambi contemporaneamente ai box, e Schumacher perse la posizione rispetto ad Alon-

SCHUMI È STATO IL MIO PROFESSORE, DA LUI HO AVUTO LA FORTUNA DI IMPARARE MOLTO
FELIPE MASSA

parlato sia con Montezemolo che Domenicali, con gli avvocati. Perché quello era stato un furto, come se nel calcio ci fossero le prove che l'arbitro era stato pagato. Però sia la Ferrari che gli avvocati mi spiegarono che essendo un fatto avvenuto l'anno prima, non c'era più nulla da fare. Non si poteva chiedere l'annullamento della gara, come sarebbe stato giusto. Che quella era la regola. Cosa potevo fare di più?».

- Hai mai parlato direttamente con Piquet Jr dell'episodio?

«Lo feci subito dopo la gara, perché mi era evidente che quella manovra era stata fatta volontariamente. Lui disse di no, che non l'aveva fatto apposta. Piquet non ha fatto nulla per danneggiarmi direttamente, ma è andato contro il muro per potere continuare a correre in F1. E questo se vuoi è stato addirittura più grottesco. Ma da quell'at-

QUELLE LACRIME A INTERLAGOS 2008
 Al centro, Felipe con Jacques Villeneuve alla Sauber e al fianco di Schumi in Usa 2006, quindi con Raikkonen a Abu Dhabi e di nuovo con Schumi e Fisichella. In alto eccolo in Williams al Gp del Messico davanti al ferrarista Vettel e, a destra, subito dopo il Gp del Brasile del 2008, vincitore della gara a mondiale appena perso, ma col cuore...

so, che così si collocò tra di noi. Altrimenti non mi avrebbero fatto vincere quella gara. Io non ho mai pianto per quello che succedeva in pista. Sono un professionista, ho sempre cercato di fare il mio lavoro al meglio. Certo, quando in Germania, nel 2010, mi hanno detto di farmi da parte per fare passare Alonso, non è stato un bel momento. Ma le corse sono fatte anche di queste situazioni. E se hai il privilegio di guidare per un grande team, ne devi essere consapevole».

- Con Raikkonen i rapporti come sono stati?

«Molto professionali, lui parla poco, si isola, ma è una persona perbene. La Ferrari ci ha sempre trattato con pari rispetto e dignità, tra di noi c'è sempre stata assoluta uguaglianza. Anche quando l'ho lasciato vincere in Brasile, non c'è stato nessun dramma. Era già tutto pianificato da prima».

- Che giudizio complessivo dai della tua esperienza alla Ferrari?

«Ho corso per loro 8 anni, mi hanno sempre trattato benissimo, tutte le mie 11 vittorie in F.1 sono avvenute con la Ferrari. È stato un grande privilegio fare parte di quella squadra per un periodo così lungo».

- Con Alonso invece le cose andarono meno

RAIKKONEN È UNO CHE PARLA POCO E SI ISOLA, MA PER IL RESTO È UNA PERSONA PERBENE

FELIPE MASSA



bene...

«Con lui le cose sono andate un po' diversamente. La squadra si era divisa in due, nulla a che vedere con il mio rapporto con Fernando. Che è sempre stato cordiale e aperto. Però dentro il team era cresciuto un clima dove l'unica priorità sembrava essere quella che lui vincessesse. A causa di questa volontà, ho finito per perdere molti punti, il clima interno al team non era dei migliori, alla fine la squadra era spaccata».

- Chi comandava di più alla Ferrari: Schumacher o Alonso?

«Direi tutti e due. Probabilmente Schumacher comandava di più anche perché aveva più risultati dalla sua parte, ma anche Alonso comandava molto...».

- Quando hai abbandonato la Ferrari come era il tuo stato d'animo?

«Ero un po' preoccupato, perché la storia insegna che quando un pilota lascia la Ferrari, dopo la sua carriera di fatto finisce, difficilmente va avanti. Mentre invece con la Williams mi è successo il contrario. Perché il primo anno siamo arrivati davanti alla Ferrari, abbiamo fatto complessivamente meglio. Poi dopo no, ma il primo anno con la Williams fu davvero una sorpresa piacevole. Era proprio quello che mi serviva per ritrovare la giusta autostima».

- Cosa ti è mancato nel tuo periodo alla Williams?

«Soprattutto i soldi, le limitate risorse economiche del team, la capacità di sviluppare la vettura durante il campionato. Che oggi è l'aspetto più importante, che evidenzia maggiormente il gap tra i team migliori e gli altri. Nel primo anno, il fatto di disporre del motore Mercedes fu un vantaggio molto

UNGHERIA 2009 UN VERO DRAMMA

Sotto, Massa nel 2013 con la Ferrari, qui in lotta con la Mercedes di Hamilton. Al centro, il drammatico incidente in prova in Ungheria 2009, con gli auguri del team Rosso...

grande. Ma quando le altre power unit sono migliorate e sarebbe servito essere più forti nelle capacità di sviluppo, le cose hanno funzionato meno bene».

- Dopo la morte di Senna, molti piloti brasiliani, in F.1 e in Indycar, sono stati condizionati nel loro rendimento, dalla pressione che loro stessi si generavano, per essere considerati l'erede di Ayrton. Tu sei l'unico che non ha mostrato questa ossessione...

«Ho sempre considerato Senna un pilota diverso da tutti, di un'altra categoria. Quindi era del tutto inutile cercare di imitarlo o di sostituirlo nell'immaginario del mio Paese. Senna aveva una personalità diversa da tutti e il fatto di essere morto in corsa, ha contribuito a renderlo ancora più speciale, si è trasformato in una sorta di Dio. A quel punto sareb-



be stato del tutto inutile cercare di compararsi a lui, cercare di imitarlo o prendere il suo posto. Io amo il Brasile, che però è un Paese che ha sempre avuto bisogno di atleti sportivi da idolatrare».

- **Con il tuo ritiro, il prossimo anno ci sarà il solo Nasr tra i piloti brasiliani in F.1. La festa è finita...**
«In Brasile oggi non esiste più un automobilismo nazionale, non ci sono più categorie promozionali e di ingresso. Alla mia epoca invece c'erano. È un problema molto serio. Io ho cercato di dare vita a un campionato monomarca d'ingresso per aiutare i giovani piloti, ho finito per rimmetterci un sacco di soldi...».

- **I ricordi più belli e più brutti nei tuoi anni trascorsi in F.1?**
«Sicuramente il mio periodo alla Ferrari compreso

PECCATO QUEL GUAI A SINGAPORE 2008

In basso a sinistra, Massa al refuelling di Singapore 2008, quando ripartendo portò via il tubo... Un grave errore del team che pregiudicò la lotta per il titolo. In basso, Massa con Schumi e Montezemolo: il brasiliano seppe essere validissimo gregario in quella Ferrari tutta votata al grande Michael

tra il 2006 e il 2008, il momento più bello quando ho vinto il Gp del Brasile nel 2006. Il momento più negativo invece è stato il Gp di Singapore 2008».

- **La fase di recupero dopo il tuo incidente a Budapest 2009?**

«Tutto è avvenuto con i tempi giusti. Se avessi voluto, avrei potuto forzare i tempi e anticipare il rientro alle ultime gare del campionato 2009, ma sarebbe stata una decisione sbagliata. Il rischio era che se poi avessi avuto un altro incidente, allora le conseguenze potevano diventare serie. Una lunga pausa ma non ho mai avuto dubbi sul fatto che sarei tornato a guidare come prima. Ma per essere sicuro, dovevo tornare in macchina. Era quello il mio unico motivo di incertezza. Come sarebbe stato il primo test. Io dell'incidente ancora oggi non ricordo

nulla. Ho visto le immagini ed è come se riguardassero un'altra persona. Ho pensato: "Non è possibile che una cosa del genere mi sia successa". Ma poi mi sono reso conto che in realtà avevo avuto più fortuna che sfortuna, ad esserne uscito così. Perché un centimetro più in su, e forse potevo morire».

- **A Monza, quando hai annunciato il ritiro, hai detto che tuo padre e**

tua moglie hanno fatto di tutto per convincerti a desistere dall'idea di abbandonare la F.1. Strano, di regola succede il contrario...

«Sì, quando gli dissi della mia intenzione di smettere, quasi si spaventarono. Mi chiesero se era quello che volevo realmente. Ma visto che avevo fatto quello per tutta la vita, loro erano preoccupati per il dopo. Cosa avrei fatto, come mi sarei comportato o se avessi sofferto, se fossi stato triste, depresso lontano dalla F.1. Ho dovuto spiegarli bene che era quello che volevo, una decisione che avevo maturato nel tempo, e che ero felice. Abbandonare la propria carriera a 35 anni, ancora in piena salute fisica, non è una cosa molto comune, ma lo sport è così. Mi sento bene con questa scelta».

- **In futuro cosa pensi di fare?**

«Di sicuro con qualche cosa correrò (ci sono contatti per il Dtm e la Formula E, ndr), ho delle idee in merito ma è ancora presto per dirle. Di sicuro non sarò a Indianapolis. Corriere sugli ovali è una cosa molto pericolosa, molto di più che la F.1, che non mi attira per nulla».

- **Come vorresti essere ricordato in F.1?**

«Come un gentleman per il mio comportamento. Sono stato sempre sincero con tutti, come a Monza quando mi sono messo a piangere quando ho annunciato il mio ritiro. Oppure quando ho piantato sul podio del Gp del Brasile, quando ho vinto la corsa ma ho perso il campionato. Ma non ho rimpianti, la vita è così, ci sono sempre cose che a posteriori avresti fatto in modo diverso. Mi considero una persona felice, realizzata. Tutto quello che ho imparato, cose belle o brutte, comunque è vita». ●



**DELL'INCIDENTE
IN UNGHERIA 2009
NON RICORDO
NULLA. EBBI
FORTUNA: POTEVA
ANDARE PEGGIO!**

FELIPE MASSA



Porsche

un altro trio



CON LA VITTORIA DI WEBBER, HARTLEY E BERNHARD, LA QUARTA DELLA STAGIONE, IL COSTRUTTORE TEDESCO CONQUISTA L'IRIDE AD UNA GARA DALLA FINE. È IL SECONDO ALLORO DI FILA CON LA 919 HYBRID. PER IL TITOLO PILOTI SI DOVRÀ ASPETTARE INVECE IL BAHRAIN

di Diego Fundarò

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Webber-Hartley-Bernhard (Porsche 919 Hybrid); 2. Kobayashi-Sarrazin-Conway (Toyota Ts10); 3. Buemi-Nakajima-Davidson (Toyota Ts10)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Con una gara d'anticipo, la Porsche ha conquistato il secondo Mondiale Endurance consecutivo dell'era ibrida, bissando il titolo conquistato dodici mesi fa proprio in occasione della 6 Ore cinese. A Shanghai, la vittoria di Hartley-Webber-Bernhard non è mai stata in discussione; costruita fin dalla pole ottenuta in extremis da Hartley dopo che il suo primo tempo buono era stato cancellato per il superamento dei limiti del tracciato. Poi, in gara, i campioni del mondo hanno sempre mantenuto il controllo della situazione, lasciando il comando solo durante le normali fasi dei pit stop. Solo un detrito raccolto nel corso della seconda ora ha portato alla sostituzione del cofano anteriore sulla Porsche numero 1, inconveniente di poco conto che non ha impedito di cogliere il quarto successo stagionale a Webber, Hartley e Bernhard. Con il secondo posto invece, Kobayashi-Sarrazin-Conway mantengono accese le speranze di conquista del titolo Piloti. Reduce dalla vittoria al Fuji, l'equipaggio della Toyota n° 6 si è reso protagonista di una gran gara, in particolare con Kobayashi, che ha fatto suo un bel duello con la Porsche di Marc Lieb alla terza ora: senza un paio di forature, avrebbe potuto vincere.

Buemi-Nakajima-Davidson hanno a loro volta completato il podio Toyota, a confermare la concretezza mostrata in questo finale di stagione dalla Casa giapponese, come non ha mancato di sottolineare il team manager di Porsche Andreas Seidl al termine, facendo apertamente i complimenti a tecnici e piloti.

Sfida aperta fra per il titolo Piloti

Dumas-Jani e Lieb sono stati nuovamente autori di una prova in difesa. La 919 Hybrid numero 2 ha avuto un guasto alle batterie, che ne ha rallentato la messa a punto nella giornata di venerdì ma in



SCENE DA UNA VITTORIA

Hartley, Bernhard, Webber, Jani, Dumas e Lieb, da sinistra, festeggiano l'ennesimo trionfo Porsche nell'Endurance. Ma con il secondo posto Conway, Sarrazin e Kobayashi possono ancora conquistare il titolo Piloti con la Toyota

WEEK-END ESTERO WEC SHANGHAI

← gara il solo Jani è apparso incisivo, mentre Dumas e Lieb hanno corso prendendo meno rischi possibile, forti del vantaggio accumulato nella prima parte della stagione. Si presenteranno in Bahrain con 17 lunghezze di vantaggio sul trio della Toyota e 26 punti ancora in palio nell'ultima corsa.

L'aria di smobilitazione non ha certo aiutato Audi, le cui R18 sono addirittura arrivate ad uno scontro fratricida! Oliver Jarvis e Benoit Treluyer si sono toccati infatti nelle prime fasi di gara ed il francese s'è visto costretto a riportare la sua R18 ai box per le riparazioni. Duval-Di Grassi-Jarvis hanno poi perso ripetutamente tempo nelle fasi di rifornimento, riuscendo a raccogliere solo un quinto posto che mette fine ad ogni residua speranza in campionato. E Fassler-Lotterer-Treluyer hanno strappato solo nel finale il sesto posto alla privatissima Clm ByKoles, chiudendo a 13 giri dai vincitori...

LmP2 a Lapierre, Menezes e Richelmi

Nella categoria LmP2 la vittoria è andata all'Oreca G-Drive di Rusinov-Brundle-Stewens, mentre grazie al quarto posto, Lapierre-Menezes-Richelmi si sono laureati campioni con l'Alpine con una gara d'anticipo. Ottimo il secondo posto del nostro Antonio Giovinazzi, che ha diviso nuovamente il volante della Ligier Extreme Speed con Sean Gelael e mentre Tim Blomqvist, che ha sostituito Giedo Van der Garde facendo un'ottima figura al debutto nella categoria.

Giovinazzi ha nuovamente dimostrato tutto il suo valore portandosi al comando durante il suo primo turno di guida. Il pugliese salterà anche il test sulla Audi R18 previsto in Bahrain, preferendo di concentrarsi esclusivamente sull'obiettivo della stagione: la conquista della Gp2. Il suo posto sarà preso da Jean Loup Chatin, compagno d'equipaggio di Fabien Barthez nell'Elms. ●

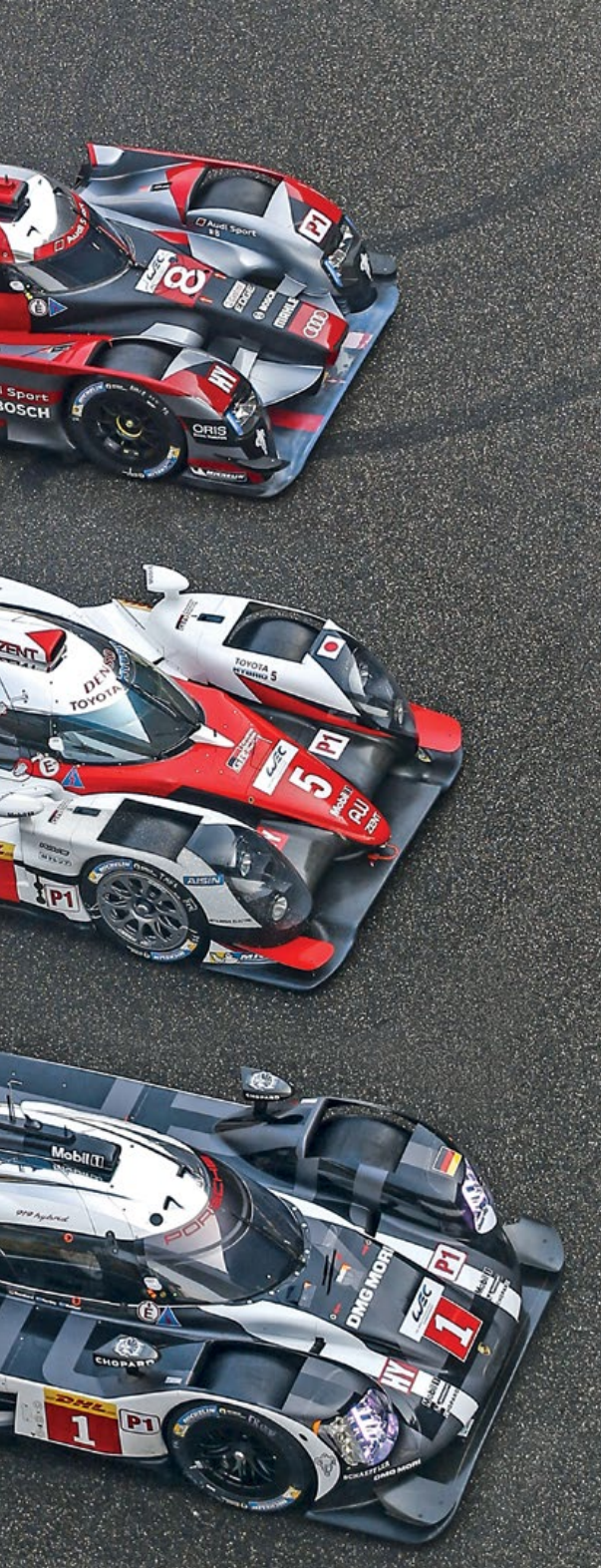
BATTAGLIA TRA TITANI

Audi, Toyota e Porsche, a fianco, hanno dato vita a sfide senza esclusione di colpi nel Wec.

Sotto, la Toyota Ts10 di Buemi, Nakajima e Davidson, terza. In basso, l'Alpine che ha permesso a Lapierre, Menezes e Richelmi di conquistare il titolo nella LmP2.

Gran secondo posto nella categoria cadetta per Giovinazzi con Gelael e Blomqvist, in basso a destra. Il pilota italiano, al debutto, è stato anche al comando





Ullrich addio Il boss lascia

DOPO L'ABBANDONO DEL WEC L'AUDI PERDE ANCHE IL CAPO STORICO DEL MOTORSPORT. CHE PERÒ RESTA ANCORA UN ANNO

Dopo l'annuncio shock del ritiro dal Wec, Audi rinuncia anche al suo gran capo del motorsport, il carismatico Wolfgang Ullrich, che il prossimo anno farà un passo indietro lasciando il ruolo nelle mani di Dieter Gass, attuale responsabile del programma Dtm. Ma se la decisione di abbandonare l'Endurance è stata chiaramente presa dagli alti vertici della Casa, questa ha tutta l'idea di essere una scelta personale di Ullrich, da sempre sostenitore del programma LmP1 e probabilmente deluso da una uscita di scena così repentina: «Era già previsto da tempo anche se non ancora ufficializzato - ha dichiarato Ullrich - . Resterò comunque fino alla fine dell'anno prossimo, il tempo necessario per riorganizzare al meglio Audi Sport, dove le persone che non ne faranno più parte dovranno essere riposizionate in Audi. Credo che avrò di che essere occupato». Un'affermazione che sembra confermare lo scarso appeal nei confronti del nuovo programma incentrato sulla Formula E, cui ha preferito un ruolo che un po' stride rispetto al Wolfgang Ullrich che conosciamo, sempre impegnato tra muretto e box su ogni pista del mondo. Con Audi ancora nel Wec, difficilmente Ullrich avrebbe rinunciato ad inseguire quel Mondiale Costruttori sempre sfuggito alla Casa degli Anelli e che resterà l'unico obiettivo non raggiunto. Presenza autorevole ed appassionata, da sempre pronto a sostenere i propri uomini ed a riconoscere i meriti degli avversari, per decenni Ullrich ha mantenuto alto il nome Audi nel motorsport. ●

LA LMP2 FRANCESE HA GIRATO AL PAUL RICARD

Oreca 07 primi test

Dopo Ligier e Dallara, anche Oreca ha svelato la nuova 07, prototipo LmP2 conforme al regolamento che entrerà in vigore il prossimo anno. Anch'essa dotata del motore unico, il Gibson V8, l'Oreca 07 ha mosso i primi passi sul circuito del Paul Ricard, pista di casa del Costruttore che ha sede a Signes. Logica evoluzione della 05 capace di vincere a Le Mans la classifica di classe negli ultimi 2 anni, la 07 ne conserva il telaio e la struttura deformabile, mentre l'aerodinamica è stata ulteriormente affinata. È prevista una produzione di almeno 10 esemplari nei prossimi quattro mesi, da destinare ai team che la schiereranno nei campionati Imsa, Wec e Le Mans Series. Un primo confronto diretto tra Dallara, Oreca, Ligier e Riley Multimatic è previsto a dicembre, quando sulla pista di Sebring le LmP2 del futuro saranno impegnate in un test collettivo con i nuovi pneumatici Dunlop. Intanto, il team americano United Autosports - vincitore della categoria LmP3 nell'Elms - ha annunciato di voler raccogliere l'invito ottenuto per la prossima 24 Ore di Le Mans, dove si schiererà con una nuova Ligier Js217 LmP2. Confermata anche la partecipazione alla serie europea, dove si aggiungerà alle due LmP3 del team.

Adesso Porsche vuole **Bruni**

IN GTE DOPPIETTA DELLA FORD, PRIMA CON PRIAULX E THINCKNELL. MA TUTTA L'ATTENZIONE VA ALLE VOCI SUL PASSAGGIO DEL FERRARISTA AI TEDESCHI

NELLA GTE-AM CON LA FERRARI 458 DI AF CORSE

Perrodo, Aguas, Collard quasi campioni

Nella combattuta categoria Gte-Pro s'è ripetuto il risultato del Fuji, con una nuova doppietta Ford e con Priaulx-Thincknell che hanno nuovamente preceduto Pla-Mucke. Ferrari comunque sul podio dopo le polemiche per il Bop, con Bruni-Calado. Protagonista di una gara tutta all'attacco, il pilota romano è tornato nuovamente al centro di voci insistenti che lo vedrebbero prossimo ad un passaggio alla Porsche. Non si sa se per portare al debutto la nuova Rsr Gte di cui parliamo a parte o se per prendere il posto lasciato libero da Webber in Lmp1, dove dovrebbe vincere anche la concorrenza di Nick Tandy ed Earl Bamber che, invitato in Cina per partecipare alla prova di Carrera Cup Asia, non si è lasciato sfuggire l'occasione per mettere in fila tutti i partecipanti alla serie.

Un paio di errori in fase di pit stop sono costati due drive through alla 488 di Rigon-Bird, quinti dietro all'Aston Martin dei leader in campionato Thiim-Sorensen. Tutto rimandato in Bahrain sia per la classifica Piloti che per quella Costruttori, dove la Ford è tornata prepotentemente in corsa. In Gte-Am vittoria per l'Aston Vantage di Lauda-Lamy-Dalla Lana e titolo quasi alla Ferrari 458 AF Corse di Perrodo-Aguas-Collard, secondi al traguardo.

GTE BOP

La farsa del balance AF Corse lascia?

In un periodo in cui spopolano le serie tv, anche il Wec sembra voler proporre un suo format ed anche in Cina si sono scritti due nuovi capitoli di quella che assomiglia sempre di più ad una saga dal titolo "Balance of Performance in Gte-Pro", il nono ed il decimo su 8 prove disputate, un bel record!

Nella nona puntata, andata in onda alla vigilia, Porsche ha ottenuto un aumento di 0,4 mm di diametro del restrittore all'aspirazione delle 911 Rsr, unito ad un incremento della capacità del serbatoio di 2 litri. Concessi 0,2 mm di aria in più anche alle Aston Martin, in aggiunta ad un incremento di 1,5 mm del diametro del bocchettone di rifornimento carburante. La Ferrari 488 ha avuto 1 litro extra nel serbatoio oltre ad un non ben definito "picco-



**BRUNI-PORSCHE
SEMBRA FATTA**

Se ne parlava sin dallo scorso anno ma adesso sembra fatta: Gimmi Bruni, sopra, potrebbe davvero lasciare la Ferrari per andare alla Porsche. Che sta svolgendo test intensivi con la nuova Gte, in basso a destra

lo incremento di potenza ai regimi medi", mentre le Ford Gt hanno beneficiato di 3 litri di benzina in più ad ogni pieno. Ma l'esito delle libere del venerdì non dev'essere piaciuto alla commissione tecnica, visto che in entrambe la Ferrari F488 di Bruni-Calado si è fatta notare in cima alla lista dei tempi. La notte ha così spinto all'edizione di una nuova puntata, la decima, dove è stato deciso di togliere alle Rosse il famigerato piccolo incremento di potenza ai regimi medi, ritenuto eccessivo visti i tempi ottenuti! Tempi che, nella terza sessione di libere sono stati abbassati dalla Ford di Pla-Mucke di oltre 1" e poi confermati in qualifica. Una autentica beffa per le Ferrari e solo in seguito ad una minaccia da parte di Af Corse di abbandonare il campionato al termine della gara ha visto i commissari tornare sulla decisione, concedendo nuovamente il plus di sovrimentazione tolto in precedenza alle 488... Una condizione che ha visto comunque le Ferrari nuovamente costrette a rincorrere le Gt americane che, come già successo a Le Mans, prima si nascondono per non incorrere in penalizzazioni, per escono allo scoperto nel momento cruciale. Il risultato della 24



Ore parla chiaro e questo finale di stagione sembra ripeterne fedelmente il copione.

PORSCHE GTE SCOPERTA NEI TEST

La nuova tedesca taglia col passato

Porsche prosegue lo sviluppo della nuova 911 Gte che debutterà alla 24 Ore di Daytona 2017. Non ancora presentata ufficialmente dalla Casa se non in una foto che la mostrava esclusivamente all'anteriore, la scorsa settimana la vettura è apparsa in un paio di video postati su Youtube, durante i test svolti a fine ottobre a Sebring. Nelle immagini, peraltro di ottima qualità, è possibile ammirare appieno le forme della nuova Rsr a motore turbo e

FERRARI: IL TITOLO GTE-AM IN CINA E VICINO

Il secondo posto è stato quasi sufficiente per dare a Collard, Perrudo e Aguas il titolo nella Gte-Am con la Ferrari 458 dell' Af Corse, sopra: basterà finire la gara in Bahrain. Ancora una doppietta per la Ford Gt, in alto, nella Gte-Pro dove le polemiche relative al Bop (il Balance of performance) non accennano a diminuire

si possono finalmente notare le differenze con la precedente, della quale abbandona alcuni concetti fondamentali. Evidente lo spostamento in avanti del motore, ora in posizione centrale e non più a sbalzo sull'asse posteriore, certificato dalle numerose feritoie di sfogo del calore presenti nel lunotto, sotto il quale si scorgono le griglie di raffreddamento degli scambiatori di calore.

L'alloggiamento più avanzato del motore ha reso possibile l'installazione di un ampio profilo estrattore, dotato di 6 lunghe derive verticali e con gli scarichi che sfogano nella parte superiore. Altra novità evidente è lo spostamento del serbatoio, ora non più alloggiato all'anteriore. I bocchettoni di rifornimento sono infatti laterali, spostati sui deflettori posteriori, ed il serbatoio potrebbe dunque esser stato installato all'interno dell'abitacolo. Originale anche il disegno dei supporti dell'ala posteriore. Incredibile come, nonostante il taglio radicale con il passato, siano state mantenute inalterate le linee distintive: al primo colpo d'occhio infatti, la nuova Gt tedesca è ancora, indiscutibilmente, una 911. ●





Il caso VW

DAI COLLAUDI ORMAI CONCLUSI PER LA VETTURA 2017 ALL'ANNUNCIO SHOCK DEL RITIRO DAL MONDIALE. SCOPRIAMO CHE COSA C'È DIETRO ALL'ABBANDONO DA PARTE DELLA CASA CHE NEGLI ULTIMI 4 ANNI HA DOMINATO LA SCENA IRIDATA DEI RALLY

di Sergio Remondino e Marco Giordo
foto Bettiol, Kraling, Sutton-Images.com

Se ne vanno da campioni. Dopo aver vinto tutto. Otto titoli iridati in quattro anni. Se ne vanno perché travolti dal Dieselgate, lo scandalo delle emissioni truccate negli Usa. Con un risarcimento agli utenti americani quantificato per ora - ma non è finita lì - nella mostruosa cifra di quasi 15 miliardi (!) di dollari. La Volkswagen viene travolta dalla slavinia che con il passare dei mesi ha assunto dimensioni sempre più preoccupanti, tali da mettere più di un punto interrogativo sul suo futuro stesso. E dopo l'annuncio dell'Audi che abbandona l'Endurance - dove perlomeno il gruppo tedesco rimane rappresentato dalla Porsche - ecco l'altro, ancor più pesante annuncio, quello dell'abbandono dei rally. Ai 200 milioni risparmiati con Audi si aggiungono i 60 che venivano spesi da Vw per i rally iridati. Ma per le corse è un disastro.>



L'ULTIMO TRIONFO IN GALLES

Ogier fa i donuts dopo il successo in Galles, quello che ha dato il quarto titolo alla Volkswagen.

Momenti felici, poi l'annuncio del ritiro dal Wrc alla fine di quest'anno, subito dopo il Rally d'Australia...



Fulmine a ciel sereno

Lo stop arriva in una grigia mattina di inizio novembre, mentre ad Hannover i quasi 200 dipendenti del reparto corse stanno lavorando come al solito. Le tre vetture che hanno disputato il Rally del Galles sono appena rientrate in sede e sono già state smontate per la revisione totale, mentre le tre che disputeranno il Rally d'Australia sono già state spedite da un pezzo. Tutto va avanti come al solito sino a quando il comunicato stampa numero 420/2016 irrompe con la potenza deflagrante di un ordigno al plastico anche nel complesso situato al numero 7a di Ikarus allee. Diciassettemila metri quadri di Motorsport che sprofondano improvvisamente nel buio. Nel comunicato si precisa che non si chiuderà, che i programmi con la Golf Gti nel Tcr e con la Beetle nel Global Rallycross continueranno. E nel 2018 debutterà una versione R5 della Polo basata sulla prossima edizione della "piccola" che ha contribuito a far grande Volkswagen. Sono tutti brodini, in confronto a quel che significa l'abbandono dell'attività nel Mondiale Rally. Un patrimonio che viene buttato dalla finestra. Con la versione 2017 della Polo R Wrc già pronta per l'omologazione, i pezzi per costruire i primi sei telai - quelli destinati ai Rally di Montecarlo e di Svezia del prossimo anno - già commissionati ai fornitori. Con Marcus Gronholm che s'è sciropato per niente quasi ottomila chilometri di test, dalla Svezia alla Spagna. Un disastro. Per non parlare del know-how accumulato in questi quattro anni. Tutto spazzato via.

Un film già visto

E la storia delle corse, quella delle grandi Case che arrivano, fanno piazza pulita, razziano vittorie, poi se ne vanno. Così, all'improvviso, lasciando dietro il loro passaggio una lunga scia di rimpianti, mormorii, recriminazioni. E terra bruciata. Va così anche stavolta, esattamente come accadde nel 1991 con la Lancia, nel 1999 con la Toyota, nel 2005 con la Mitsubishi, nel 2008 con la Subaru, nel 2012 con la Ford. Qualcuna è tornata, qualcuna sta per tornare, ma è sempre un brutto segnale per le corse, quello dell'abbandono.

La Vw se ne va alle soglie di una stagione che si preannunciava come la più ricca di Costruttori dal 1987, da quando cioè i rally azzerarono tutto dopo la follia del Gruppo B e ripartirono dal Gruppo A, e fu subito "boom" demografico, con sette/otto Case impegnate. Nel 2017 sarebbero stati 5 i Costruttori in lizza: le rientranti Citroën e Toyota, la rampante Hyundai, la Ford sempre sotto "mentite spoglie" M-Sport. E la dominatrice Volkswagen. Cinque-Case-cinque al via del primo Mondiale con le Wrc "Plus" più spettacolari e potenti rispetto alle attuali. Non succederà. Niente Volkswagen come abbiamo visto. Davvero questo abbandono fa male e fa ripensare a quello di 30 anni fa da parte della Lancia. Il segnale premonitore c'era

stato allora come c'è stato adesso. Bastava saperlo leggere. Allora fu la promozione del condottiero che aveva reso grande la Lancia, Cesare Fiorio, mandato a dirigere la Ferrari nell'89. Seguita da quella del suo sostituto, Claudio Lombardi. Poco dopo, "casualmente", la Lancia chiuse i battenti, ufficialmente a fine '91 ma verosimilmente con un processo che aveva preso le mosse proprio dalla promozione di Fiorio in Ferrari.

E questa volta è successo qualcosa di simile. Jost Capito, l'uomo che era stato incaricato di costruire il "Panzer Team" che avrebbe stritolato record ed avversari, che rende noto con largo anticipo il suo passaggio alla McLaren. Dove andrà - a stagione 2016 in corso - per affrontare il duro compito di riportare in alto il team finito nei bassifondi della F1. Un segnale chiaro e forte, a volerlo vedere. Ma chi poteva dirlo, sul momento? Nessuno lasciava trapelare niente. Lo stesso Capito ci faceva da cicero in una visita esclusiva presso il reparto corse di Hannover - un'industria, più che un dipartimento di motorsport - spiegandoci che i numeri erano in ordine, i bilanci certificati, il futuro più che roseo. Ma quella luce negli occhi, nonostante il suo professare il credo "porte aperte alla Vw", con la possibilità di visitare la sede da parte di chiunque lo desiderasse, ci aveva lasciato un po' dubbiosi. La storia insegna che quando un capo se ne va - vedi appunto Cesare Fiorio e Claudio Lombardi - deve per forza esserci qualcosa che "bolle in pentola"...

Salvataggio improbabile

E adesso cosa succederà? Se, come detto, i posti di lavoro e l'attività di Volkswagen nelle corse in qualche modo sono garantiti, l'interrogativo principale rimane: che fine faranno le macchine, le 15/16 Polo R Wrc in versione 2016 esistenti? E i due prototipi di Polo Wrc Plus 2017? E tutti i pezzi già pronti per costruire nel vetture del prossimo anno? E l'enorme magazzino ricambi? Tutto sprecato. A meno che non spunti fuori da qualche parte un Jolly Club dei tempi moderni... ●

Stori

SONO QUATTRO. RAGAZZI!

Ogier e Ingrassia con la coppa del Rally del Galles, il suggello al quarto titolo Costruttori della Volkswagen. Loro, il poker di titoli Piloti l'avevano centrato già in Spagna. Con la coppia francese la prima vittoria per la Polo R Wrc era arrivata in Svezia (in alto), nel 2013





a di un **dominio**

L'addio arriva dopo aver dominato quattro stagioni di campionato del mondo, vincendo la bellezza di 42 delle 51 prove iridate sinora disputate (manca ancora l'Australia), dalla prova d'esordio avvenuta nel gennaio 2013 a Montecarlo sino due week-end fa in Galles. Un record davvero difficile da battere, quello ottenuto in soli 46 mesi dalla Casa tedesca, grazie soprattutto a Sébastien Ogier e Julien Ingrassia, che da soli hanno vinto ben 31 rally iridati e quattro titoli mondiali, mentre gli altri 11 successi ottenuti dalla Vw Polo sono stati ottenuti da Latvala (9) e Mikkelsen (2). Una supremazia frutto di un'organizzazione sempre al top, che dopo aver ottenuto 3 vittorie alla Dakar (2009, 2010 e 2011) ha fatto ancora meglio nel Mondiale Rally. L'esordio della Casa di Wolfsburg nel campionato del mondo risale alla seconda parte della stagione 2011, affrontata come tutto il 2012 con delle Skoda Fabia Super 2000. Un modo per permettere di fare esperienza ai componenti della squadra intanto che andavano avanti i test con la Polo R Wrc in vista dell'esordio al Rally di Montecarlo 2013. Stagione trionfale, quella del debutto, nella quale la Vw ha vinto 10 delle 13 gare in programma. Al suo esordio, la squadra costruita da Jost Capito ha ottenuto una doppietta storica, vincendo il titolo Piloti (con Ogier) e quello Costruttori: mai nessuno c'era riuscito nella stagione del debutto!

Lunga striscia di trionfi

Anche nel 2014 la Volkswagen Motorsport è stata la grande dominatrice della stagione, vincendo ad-

**RIPERCORRIAMO
LA METEORA
DELLA CASA
CHE È ARRIVATA,
HA VINTO TUTTO
E POI SE N'È
ANDATA VIA.
DOPO QUATTRO
STAGIONI DA
PROTAGONISTA
ASSOLUTA**

dirittura 12 delle 13 prove iridate in programma, dimostrando le sue qualità con la prima vittoria Vw a Montecarlo e proseguendo in questa cavalcata vincente sino in Galles. Una serie di successi che ha portato Ogier e Ingrassia a vincere il secondo titolo iridato, titolo bissato anche tra i Costruttori. Stessa musica nel 2015, stagione nella quale il "Panzer Team" ha ancora dominato in lungo e in largo vincendo nuovamente 12 delle 13 prove iridate disputate e confermando ancora una volta una supremazia senza precedenti. E, ovviamente, portando a casa il terzo titolo Costruttori e con Ogier il terzo titolo iridato Piloti consecutivi. Poi, quest'anno, la Casa di Wolfsburg si è confermata, con il quarto titolo consecutivo ottenuto sia da Ogier in sieme a quello Costruttori. Nel 2016 tuttavia la supremazia della Polo non è stata più così netta rispetto al passato per la crescita di prestazioni della concorrenza ma soprattutto Ogier. Le differenze si notano soprattutto nel computo delle vittorie assolute, 8 su 12 nel 2016 contro le 12 su 13 ottenute nelle due stagioni precedenti. Solo in Germania Ogier è riuscito a tornare alla vittoria dopo sei mesi di astinenza, cosa mai capitatagli da quando ha iniziato a correre per la squadra tedesca, regalando a Jost Capito il successo nella sua gara di addio alla squadra. Un addio oggi molto più comprensibile quello del team principal con destinazione la McLaren in F.1, dopo 37 vittorie ottenute in 48 gare iridate alla guida del team Volkswagen Motorsport. Un incredibile palmarès ottenuto in meno di quattro stagioni alla guida del team di Wolfsburg, che non sfigura di certo

IL CASO VW



al cospetto di quelli ottenuti da grandi condottieri di questo sport come Cesare Fiorio e Jean Todt, e nei tempi più recenti da Guy Fréquelin e Olivier Quésnel. «Lascio la squadra in ottime mani – aveva dichiarato a Trier l'attuale team manager della McLaren – perché questo è un gruppo vincente che si è sempre fatto valere. Anche la prossima stagione la Volkswagen vuole continuare ad essere protagonista, ma il prossimo campionato sarà diverso dagli ultimi perché partiremo tutti da zero e la lotta sarà molto più incerta. Ci saranno altre squadre ufficiali che torneranno come Toyota e Citroen, e di sicuro non mancherà la bagarre».

Una bagarre che ora sarà resa ancora più incerta da questo davvero inaspettato addio della squadra tedesca, con il nuovo "Team Direktor" Sven Smeets che dopo tre successi consecutivi ottenuti in Corsica, Catalogna e Galles vuole chiudere in bellezza la stagione in Australia a Coffs Harbour e questa splendida avventura della Casa di Wolfsburg nel Mondiale Rally. Il modo migliore per salutare questo 50° anniversario diventato ormai "agrodolce" della fondazione della sezione Motorsport della prestigiosa marca tedesca. ●

I RAGAZZI DI JOST

Capito ha lasciato la Vw per la McLaren: il manager tedesco, sotto, sembra rivedere i 4 anni di trionfi del team che ha costruito e reso vincente. A destra, la Polo Wrc Plus che avrebbe dovuto correre nel 2017



2013



2014



2015



2016





LE 42 VITTORIE DELLA POLO

2013 - DIECI SUCCESSI

Ogier	Svezia
Ogier	Messico
Ogier	Portogallo
Latvala	Acropoli
Ogier	Italia
Ogier	Finlandia
Ogier	Australia
Ogier	Francia
Ogier	Catalunya
Ogier	Galles

2014 - DODICI SUCCESSI

Ogier	Montecarlo
Latvala	Svezia
Ogier	Messico
Ogier	Portogallo
Latvala	Argentina
Ogier	Italia
Ogier	Polonia
Latvala	Finlandia
Ogier	Australia
Latvala	Francia
Ogier	Catalunya
Ogier	Galles

2015 - DODICI SUCCESSI

Ogier	Montecarlo
Ogier	Svezia
Ogier	Messico
Latvala	Portogallo
Ogier	Italia
Ogier	Polonia
Latvala	Finlandia
Ogier	Germania
Ogier	Australia
Latvala	Corsica
Mikkelsen	Catalunya
Ogier	Galles

2016 - OTTO SUCCESSI

Ogier	Montecarlo
Ogier	Svezia
Latvala	Messico
Mikkelsen	Polonia
Ogier	Germania
Ogier	Corsica
Ogier	Catalunya
Ogier	Galles

LE DATE CRUCIALI DELL'AVVENTURA VOLKSWAGEN NEL WRC

Maggio 2011	annuncio del programma Vw con la Polo Wrc ad Olbia
Luglio 2011	primi test di Vw Motorsport in Germania con la Polo "0"
Luglio 2011	prima gara del team in Finlandia con le Skoda Fabia S2000
Gennaio 2012	shakedown della Polo R Wrc "Evo 1" sulla pista di Ehra-Leisen
Febbraio 2012	primi test sulla neve in Norvegia e sulla terra in Spagna
Dicembre 2012	presentazione della Polo R Wrc definitiva a Montecarlo
Gennaio 2013	esordio a Montecarlo, con Ogier 2° assoluto dietro a Loeb
Febbraio 2013	prima vittoria della Polo R Wrc, con Ogier in Svezia
Ottobre 2013	Ogier si aggiudica in Francia il 1° iride Piloti, mentre la Volkswagen vince a in Catalogna il 1° titolo Costruttori
Settembre 2014	Volkswagen festeggia in Australia il 2° titolo Costruttori
Ottobre 2014	Ogier vince in Catalogna il 2° titolo Piloti
Settembre 2015	Ogier e Vw si laureano campioni per la terza volta, in Australia
Ottobre 2016	4° titolo Piloti per Ogier in Catalogna, mentre Vw conquista il 4° alloro iridato consecutivo a Deeside, in Galles
Novembre 2016	Volkswagen annuncia il ritiro dal Wrc a fine stagione





I piloti ora cercano team

SÉBASTIEN OGIER ALLA M-SPORT? LATVALA ALLA TOYOTA? MIKKELSEN A SVILUPPARE LA POLO R5? ECCO TUTTE LE DOMANDE IN CERCA DI RISPOSTE

Con la decisione della Volkswagen di ritirarsi dal Wrc il mercato piloti si è riaperto di botto. E sono tante le voci e le ipotesi che girano. La prima è quella secondo la quale proprio in Volkswagen c'è chi sta cercando di mettere in piedi una squadra satellite per far correre nel 2017 la nuova Polo Wrc "Plus". Appare però difficile che i tre piloti restino in una squadra che non avrebbe gli stessi mezzi finanziari dell'attuale gestione e le trattative sono subito partite con gli altri team. Sébastien Ogier ha

già fatto sapere via Facebook e Twitter che continuerà la sua carriera nel 2017. Il tetracampione del mondo sembrerebbe destinato ad un ritorno in Citroën, la squadra dalla quale fu licenziato alla fine del 2011. Oggi però le condizioni sono decisamente diverse rispetto ad allora, Loeb e Fréquelin non comandano più a Satory e gli uomini del team sarebbero felicissimi di un ritorno del pilota di Gap. Il pallino è quindi nelle mani di Yves Matton, che deve impegnarsi a trovare il budget necessario per far rientrare nel team che lo ha lanciato "l'enfant du pays". Ogier ha ottimi rapporti anche con Malcolm Wilson ma in M-Sport è più facile che approdi Jari-Matti Latvala. Il 31enne finlandese sembra essere combattuto tra il ritorno all'ovile dove è cresciuto, ed è benvenuto da tutti, e le offerte della Toyota. Alla fine deciderà il super manager Timo Jouhki ma è certo che, se fosse per lui, Latvala tornerebbe alla corte di Malcolm Wilson. Anche Andreas Mikkelsen è in cerca di un campo d'atterraggio ma sembra essere quello con meno mercato tra gli ex dell'armata tedesca. Di lui si dice che potrebbe occuparsi dello sviluppo della futura Vw Polo R5, vedremo. Per ora sembra più probabile un suo approdo alla Toyota... ●



LA DELUSIONE DEI BOSS DI DUE DELLE SQUADRE AVVERSARIE

Peccato per la sfida mancata

Michel Nandan - team principal Hyundai

«Tutti noi di Hyundai Motorsport siamo rimasti di sasso dopo aver appreso la notizia che la Volkswagen Motorsport lascerà il Mondiale alla fine di questa stagione. Sono stati avversari duri da contrastare e per una squadra giovane come la nostra, che è entrata da poco in questa disciplina, hanno rappresentato un vero punto di riferimento. Abbiamo lavorato alla crescita del nostro livello nelle ultime tre stagioni per confrontarci con loro e aspettavamo con impazienza di competere nel 2017 con le nuove Wrc Plus. I loro impressionanti risultati degli ultimi quattro anni continueranno a motivarci».

Yves Matton - team principal Citroën

«La prima cosa da dire è che si ritira la squadra che ha dominato nei rally negli ultimi quattro anni, che ha segnato un'epoca, lavorando bene e meritando i tanti successi ottenuti. Noi l'anno prossimo volevamo batterci contro di loro ed avere una lotta ad alto livello per riuscire a vincere. Purtroppo non sarà così. Presenteremo la C3 Wrc ad Abu Dhabi il 21 dicembre ed abbiamo già sotto contratto tre piloti: Meele, Breen, Lefebvre. Quanto ad Ogier, bisognerà capire in primis se e come vuole continuare. Poi, se ci contatterà, parleremo e ci confronteremo per capire come potrebbe gestire un suo eventuale arrivo. Al momento però non ci sono ancora stati contatti».

PROTAGONISTA E ANTICONFORMISTA

Dopo gli inizi con la Beetle e la Golf negli Anni '70, Volkswagen ha vinto la seconda edizione della Dakar con l'Iltis (1), veicolo che sperimentava la trazione integrale per l'Audi. Nel 1987 la Golf bimotores (2) ha partecipato alla Pikes Peak con Kleint. La Casa tedesca ha vinto l'unico Mondiale Piloti Gruppo A della storia con Kenneth Eriksson e la Golf Gti (3), che ha anche ottenuto la vittoria assoluta al Costa d'Avorio 1987, assicurando alla Vw la Coppa Fia per vetture a trazione anteriore. La Golf G60 dotata di trazione integrale e motore con compressore volumetrico (4) non ha colto i risultati sperati. A metà Anni 2000 c'è stato il ritorno ai raid con la Race Touareg (5) motorizzata diesel che ha vinto due coppe del mondo e tre volte la Dakar. Poi, nel 2013, il via alla partecipazione al Wrc con la Polo R ed un dream team diretto da Jost Capito (6). A sinistra, nell'ordine, i tre alfieri del dominio Wrc: Latvala, Ogier e Mikkelsen



ALCUNE TAPPE IMPORTANTI DELLA STORIA VOLKSWAGEN NEI RALLY



Vw Golf Gti Gruppo A



Vw Polo R Wrc



IL CASO VW



Nella **sede** in Ikarusallee

ABBIAMO VISITATO PRIMA DEL DEFAULT LA FABBRICA DELLE VITTORIE
VOLKSWAGEN AD HANNOVER. ECCO DOVE SONO NATE LE POLO WRC

1



REPARTO COSTRUZIONI
E INGIGNERI

SPEDIZIONI

LABORATORIO
TEST QUALITÀ

SALE PROVA
MOTORI

MAGAZZINI

LABORATORI
SPECIALISTICI

MANAGEMENT

PROGETTAZIONE
MOTORI

UFFICIO
ACQUISTI

FINANZE, RISORSE UMANE,
COMUNICAZIONE, MARKETING

MAGAZZINI

REPARTO
CLIENTI CORSE

VETTURE DA RICOGNIZIONE
E PER EVENTI SPECIALI

REPARTO COSTRUZIONE
SCOCCHHE

REPARTO COSTRUZIONI
IN CARBONIO

REPARTO LOGISTICO
E MEZZI DI TRASPORTO

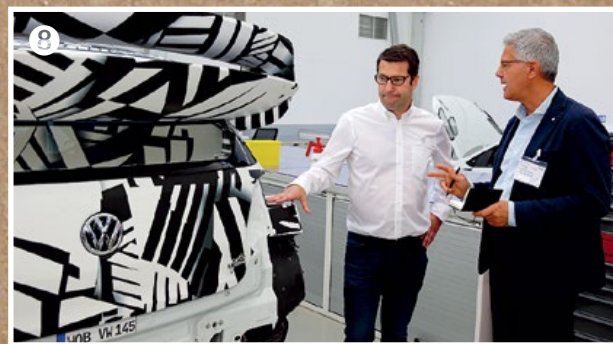
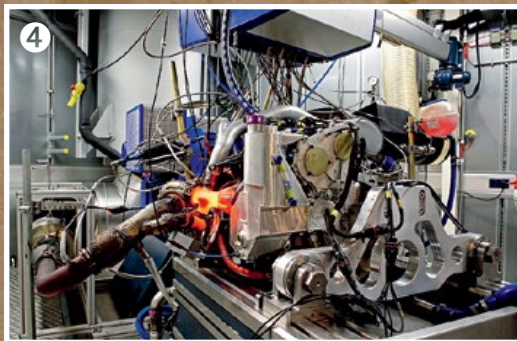
MAGAZZINI

INGRESSO



TEMPIO DEL MOTORSPORT

Inaugurata nel 1989, l'attuale sede di Vw Motorsport ad Hannover, al numero 7a della Ikarussallee (1), occupa una superficie di circa 17mila metri quadri. Nella sala principale (2) ci sono le Polo R Wrc. Responsabile della progettazione e sviluppo del motore (4) è Donatus Wichelhaus (7); mentre Ralf Arneke (5) cura i ripristini delle scocche dopo ogni gara. Responsabile tecnico di Vw Motorsport è Willy Rampf (6) ex-Sauber e Bmw F.1 che ha condotto, in collaborazione con la Fia, un programma di esperimenti volti ad aumentare la sicurezza delle Wrc (10). Il capo del progetto Polo Wrc è Xavier De Maison, che vediamo mostrare al nostro inviato la Polo R Wrc Plus (8). Ad Hannover non mancano banchi prova per gli ammortizzatori (3) e per l'intero impianto elettrico di una Wrc (9). Per le ricognizioni ai vari rally sono state allestite 13 Golf Gti 4x4 (11). Chissà che fine faranno...





Ci viene da sorridere. Così, in maniera irrefrenabile, da un'orecchia all'altra. Mentre Marcus Gronholm butta dentro marce a raffica e punta con il muso della Polo R Wrc alberi che, chissà perché, stanno tutti in traiettoria. Stiamo facendo una prova speciale del Rallylegend, la gara che la vettura ufficiale della Volkswagen affronta come apripista, con il numero "0". L'ultima cioè a passare sulla strada prima che arrivino le vetture in gara e quindi impegnata ad andare al massimo proprio per far capire agli spettatori che la corsa è cominciata per davvero. Su quella Polo R Wrc uguale in tutto e per tutto alle sorelle impegnate nel Mondiale, a fianco del due volte iridato Marcus Gronholm, ci siamo proprio noi, gli inviati di Autosprint. Uno dei pochissimi media ad aver avuto tale privilegio.

Del ritiro annunciato la scorsa settimana, ovviamente, non c'è ancora traccia. La squadra che ha vinto otto mondiali in quattro anni è tutta concentrata come se fosse in una gara iridata. A guidarla, nell'occasione, c'è Luis Moya, l'ex-navigatore di Carlos Sainz.

È proprio lui a farci da Cicerone, a seguirci, a spiegarci cosa dobbiamo e soprattutto cosa non dobbiamo fare nel nostro "giro in giostra", l'occasione della vita: un rally vero, sul serio, con la macchina campione del mondo. Ci diamo dei pizzicotti sino a quando lasciamo il parco partenza e ci troviamo nel primo trasferimento. Dove, scherzi che gioca l'emozione, stiamo per sbagliare un percorso che conosciamo benissimo... Un piccolo svarione, subito prontamente rimediato da Gronholm, che serve per scuoterci dallo stato di terrore in cui ci troviamo. Da lì in poi è tutta adrenalina. Adrenalina pura.

Un mondo a parte

La voce di Gronholm ci arriva forte e chiara nell'interfonico e ci fa piacere vedere che comunque si affida a noi per il trasferimento che ci porta alla prima prova che affronteremo insieme. Non gli leggeremo le note, perché Marcus le vuole in finlandese e non abbiamo fatto in tempo ad impararlo... Per fortuna, le tre prove del sabato pomeriggio lui le aveva già fatte al mattino con al suo fianco il connazionale Timo Jaakkola, un marcantonio gentile e sorridente che ci ha preparato il terreno. Il primo trasferimento passa in un attimo e in un attimo ci troviamo pronti per partire in prova speciale. Ci fa piacere che qualcuno del pubblico riconosca anche noi e che



Dentro la n

ABBIAMO FATTO DA NAVIGATORI A GRONHOLM SULLA POLO WRC. ECCO LA CRONACA DI UN'ESPERIENZA INDIMENTICABILE

non tutti i sorrisi siano solo per Gronholm... Marcus ci chiede di passargli il casco - che ci ha specificamente incaricato di tenergli nei trasferimenti - poi scende il silenzio, interrotto solo dal ronzio degli interfonici e da quello del 4 cilindri 1.6 della Polo che sonnecchia tranquillo al minimo. Poi, quando manca mezzo minuto, Marcus "si sveglia", ci chiede se è tutto ok, inserisce il bang e ci chiede di fargli il count down degli ultimi dieci secondi. Così facciamo e poi, si scatena l'inferno. I 6,33 km della Piandavello vengono letteralmente divorati dalla Polo, che impressiona soprattutto per la stabilità e la pазze-





otizia

sca direzionalità dell'avantreno. Le due ruote anteriori sembrano letteralmente incollate all'asfalto, la tenuta laterale ci fa venire in mente le... calamite, mentre il treno posteriore accompagna docile docile i comandi che il pilota impone alla vettura. Il motore, strozzato com'è dalla flangia da 33 mm di diametro, non ci impressiona più di tanto. È, sì, potente, ma non è una potenza brutale quanto piuttosto una bella progressione continua sin dal basso. Arriva in fretta al regime massimo (8000 giri? dovremmo essere da quelle parti). Marcus ci dà dentro con le marce, siamo sempre in quinta ed in se-

IN VOLO CON LA POLO
Il nostro Remondino ha fatto da navigatore a Grönholm sulla Polo R Wrc numero "0" al Legend! Un'esperienza unica, resa ancor più preziosa dal fatto che ora per queste vetture si è chiusa un'epoca e sono destinate a finire in qualche museo

sta. Qualche volta in quarta, nei tornanti o giù di lì... Finita la prima prova c'è un'assistenza volante ad aspettarci. Marcus mi interroga con lo sguardo come per chiedere: "tutto ok?". Certo che sì! Un po' shekerati ma va bene. E come potrebbe essere altrimenti? La prima prova è finita e sta già facendo buio, così affrontiamo la seconda, "Le Tane", con i fari supplementari accesi. Ha iniziato a piovigginare, il fondo è molto scivoloso, e Grönholm ci regala emozioni che non dimenticheremo. Mai.

«Il fondo sembra ghiaccio», brontola Marcus nell'interfonico mentre mette in fila marce una dopo l'altra. Ogni tanto se ne esce con un «qui la prova non me la ricordo» e intanto inserisce la quinta, o la sesta... O ancora: «questo salto sarà da fare in quarta?» e intanto piove e siamo in discesa... Ma non abbiamo paura. Semplicemente, ci rendiamo conto che per essere piloti di questo livello occorre aver fatto tanti anni di pratica e soprattutto, aver avuto qualche dono da parte della natura...

La terza prova speciale, che è del tipo ad inseguimento, la facciamo in pratica con il muso della Polo incollato alla coda della Hyundai di Paddon. Sentiamo la passione della gente attraverso il vetro, attraverso le lamiere. E ci obblighiamo a tenere gli occhi aperti quando arriviamo in quarta su un salto in discesa, di notte, con la pioggia. Va bene tutto, ma l'istinto di conservazione viaggia per conto suo... Poi c'è l'ultimo trasferimento e il nostro sogno è già finito. ●



Un Signor SUCCESSO

di Gianluca Lioce - foto Bettiol

La rivoluzione continua. Nel Campionato Italiano Wrc sta avvenendo una vera e propria rivoluzione generazionale. L'anno scorso era stato Sossella a spuntarla sui giovanotti Bosca e Signor; mentre quest'anno non è andata altrettanto bene a Pedersoli, che si è fermato a due lunghezze di distanza proprio da Signor, giovanotto classe '87. Si completa così una vera e propria rivoluzione, dato che di Under 30 vincitori del Trofeo Asfalto prima e del Campionato Italiano Wrc poi non se ne vedevano da anni. Detto questo, la velocità propria dei giovani, per una volta, è stata abbinata alla costanza e così Signor ha vinto un titolo per nulla semplice, ottenendo 4 vittorie consecutive. Anche se il Campionato non era iniziato bene per il veneto.

- A Brescia, dopo il rally, non sapevi nemmeno se continuare. Avevi zero punti dopo le prime due gare...

«Sì, non ero potuto andare all'Elba e quindi al 1000 Miglia mi giocavo già molto. Abbiamo avuto un problema sulla prima prova, con una gomma che si è sgonfiata lentamente fino a distruggersi. Gara compromessa e zero punti. Ero veramente a terra e non sapevo se continuare. Poi mi sono detto che il Marca ed il San Martino li avrei fatti comunque, perché correre è la mia passione e quelle sono due delle mie gare preferite. Dopo ho deciso di andare anche in Salento ed è iniziata la mia rimonta».

- Quattro vittorie consecutive: anche questo non s'era mai visto nel CiWrc. Qual è stato il punto di svolta?

«Ovviamente partiamo sempre dal fatto che vincere ma non è mai facile. Quest'anno siamo riusciti a dare il meglio in quattro gare di fila. Comunque, il momento della svolta è stato al rally San Martino di Castrozza. Il lunedì prima della gara ho provato la

Focus Wrc ed aveva un problema. Il team l'ha aggiustata ma io avevo il timore che si ripresentasse lo stesso problema durante la gara, che dovevo assolutamente vincere.

Così ho deciso di noleggiare una Fiesta Wrc, nonostante a San Martino le 1.6 siano un poco svantaggiate nei confronti delle 2.0. Non volevo buttare via un altro campionato. Alla fine siamo riusciti a vincere con 1"6 di vantaggio su Pedersoli. Ovvio che il campionato si sia deciso in Trentino. Se non avessi vinto nel rally sotto alle Dolomiti, il risultato di Como sarebbe stato inutile».

LA SVOLTA
È AVVENUTA
AL SAN MARTINO,
DOVE HO DECISO
DI USARE LA FIESTA
ANZICHÉ LA FOCUS

MARCO SIGNOR

”

QUATTRO VITTORIE DI FILA E IL TITOLO CHE ALL'INIZIO SEMBRAVA GIÀ PERSO È ARRIVATO. ECCO COME IL RAGAZZO VENETO È DIVENTATO GRANDE NEL CIWRC



UNA COPPIA
FORDISSIMA

Marco Signor e Patrick Bernardi, sopra, festeggiano il successo a Como dove hanno vinto il titolo. Con le Ford Focus (foto grande) e Fiesta Wrc ne hanno ottenute quattro, conquistando di forza il CiWrc

- Come definisci l'equipaggio che formi con Patrick Bernardi?

«Un equipaggio preciso! Infatti ci troviamo bene proprio perché siamo entrambi molto precisi, sia nella vita che in auto, e questo è fondamentale. Poi, siamo amici fuori dall'abitacolo e sicuramente aiuta anche questo. Lui prima era il mio ricognitore. A fine 2010 abbiamo deciso di provare a fare una gara assieme. Ci siamo trovati subito bene ed abbiamo iniziato un percorso comune che continua».

- Fino a qualche anno fa eri una promessa per il futuro del Cir, ora hai vinto il CiWrc. Hai qualche

DAL KART AI RALLY CON LE WRC

Crescita costante

Nato ad Asolo il 14 Agosto 1987, a 7 anni Marco Signor inizia la sua avventura sui kart che conclude a 16 anni dopo diverse apparizioni nei Campionati Open ed Europei. Poi passa in Formula Driver fino ai 18 anni quando, appena presa la patente, si mette alla guida di una Peugeot 106 Gruppo A e partecipa al Rally di Montebelluna. Quindi inizia a correre nel Cir con una Renault Clio S1600. Nel 2007 continuato con la Clio S1600 nel Cir, campionato nel quale gareggia anche nel 2008 ma con una Mitsubishi Lancer Gruppo N; nel 2009 con l'Abarth Grande Punto S2000; nel 2010 con la Skoda Fabia S2000 e nel 2011 con la Renault Clio R3, ottenendo la vittoria tra gli Under del Trofeo Renault. Il 2012 è un anno sabbatico per problemi sul lavoro, mentre l'anno successivo ha vinto con la Skoda Fabia S2000 la Coppa Michelin nel Trofeo Rally Asfalto. Quindi il passaggio alla Focus Wrcn con il terzo posto assoluto nel CiWrc 2014, il secondo nel 2015 e la vittoria nel 2016.



rimpianto riguardando la tua carriera?

«Ho fatto un percorso di crescita abbastanza giusto. L'unico intoppo l'ho avuto nel 2010, quando ho corso nel Cir con la Skoda Fabia S2000. Avrei potuto fare qualcos'altro per una crescita più costante, invece ho buttato via un'annata agonistica. Non è mai venuto fuori un risultato in quell'anno perché c'erano diverse cose che non giravano come volevo io. Mi è spiaciuto, perché mi sono bruciato. Lo so. Da quel momento ho capito che fare del rally una professione comunque non sarebbe stata la mia strada. Basta vedere oggi che ci sono pochissimi

IL CIWRC MI PIACE
MOLTO MA PRIMA
O POI VORREI
METTHERMI
DI NUOVO ALLA
PROVA NEL CIR

MARCO SIGNOR



piloti che vivono di questo. Io prima ero concentrato sugli studi, dopo sul lavoro. E quindi...».

- Ti piacerebbe tornare nel Cir?

«Sì, mi piacerebbe, anche se non per fare il campionato intero. A me piace il CiWrc perché siamo tutti privati e, anche per quanto riguarda i test, facciamo più o meno tutti gli stessi chilometri, mentre nel Cir è impossibile passare tanto tempo in macchina quanto ne passano i primi. Però mi piacerebbe fare una gara per avere un riferimento con loro. E magari il prossimo anno mi presenterò ad un rally con una R5...».

Suzuki all'attacco

di Gianni Cogni - foto Bettiol

Le Swift R1B sono una sorta di fenomeno controcorrente nel panorama italiano ed in fondo anche i vincitori dei due trofei che Suzuki Italia ha confezionato non sono da meno, accomunati dal non essere degli Under ma praticamente agli antipodi per tutto il resto.

Correre con l'auto di proprietà

Jacopo Lucarelli, il trionfatore del Suzuki Rally Trophy - la serie incentrata sul Cir - è pilota che corre con una vettura di proprietà: un genere un tempo molto diffuso e che ora sembra essere in flessione in un panorama comunque ancora dominato dal noleggio. Con i suoi 27 anni è giovane ma non tanto da rientrare fra gli Junior: «Nei rally - dice Lucarelli - occorrono esperienza e capacità di gestirsi in gara: cose che non avevo nei miei primi anni di attività. Basti dire che alla prima gara capottai! Qualcuno ha detto che nei rally si arriva a dare il meglio intorno ai trent'anni: credo abbia ragione. E, aggiungo io, ci vuole anche una vettura che insegna molto: la Swift lo è sicuramente. Il salto l'ho fatto quando l'ho comprata. Ha costi contenuti e quindi ti permette di correre con maggiore frequenza, ed è tecnica e divertente, con un telaio fantastico. Lo si vede sulla terra». Cosa significa aver vinto il Suzuki Trophy? «È una grande soddisfazione, perché la vittoria è arrivata dopo una stagione durante la quale mi era andato tutto storto. E poi perché è stato appassionante e divertente, con avversari forti e leali. Lorenzo Coppe è migliorato tanto, Claudio Vallino è sempre fortissimo, oltre che intelligente». Dove si è decisa la stagione? «Al Rally di Cremona. Anche se a coefficiente minore, è stato il momento in cui vincere era irrinunciabile per i miei avversari, invece ho vinto io: è stato il terzo successo dopo Sanremo e Targa, mentre Coppe e Vallino ne avevano due, ed ha fatto la differenza. Ho preso qualche rischio ma senza quelli non si vince!». Adesso, dopo tre stagioni di Suzuki Trophy culminate con vittoria nel monomarca e conquista del primo titolo di Campione d'Italia R1, che cosa vedi nel tuo futuro? «La Scuderia Etruria continuerà a supportarmi e a questo punto spero di poter correre con una R2».

Sfide incrociate fra Trophy e Cup

Corrado Peloso, vincitore della Suzuki Rally Cup - la serie legata al CiWrc - davanti a Simone Rivia, è il classico appassionato con pochi mezzi. Approdato alla specialità a 27 anni, quando ha avuto un minimo di risorse e la fortuna di trovare un aiuto tangibile nella Gliese Engineering, con la quale corre da sempre: «Sono felicissimo, ed orgoglioso di aver-

SCOPRIAMO CHI SONO JACOPO LUCARELLI E CORRADO PELOSO, VINCITORI DI RALLY TROPHY E RALLY CUP CON LE VELOCI TRAZIONI ANTERIORI GIAPPONESI

LA SWIFT HA UN TELAIO FANTASTICO. LO SI VEDE SOPRATTUTTO SULLA TERRA

JACOPO LUCARELLI

”

IL MONOMARCA SUZUKI DÀ UNA GRANDE VISIBILITÀ E SONO RIUSCITO A RIMONTARE DOPO UN INIZIO DIFFICILE

CORRADO PELOSO

”

cela fatta a 43 anni. Il monomarca Suzuki dà una grande visibilità ed è espressione di vera sportività. Mi piace l'agonismo ed il fatto di mettermi sempre in discussione. E quest'anno è stato eccezionale perché sono riuscito a dare il meglio di me per rimontare dopo un inizio difficile e riuscire ad avere la meglio sul mio bravissimo avversario Simone Rivia. Sono particolarmente lieto non solo del titolo ma anche del fatto che a Cremona - unica gara



TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

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



PROTAGONISTE NEL CIR E NEL CIWRC

Le Suzuki Swift di Jacopo Lucarelli, a fianco, e Corrado Peloso, sotto, sono state fra le vetture più in vista fra le piccole che animano i due campionati maggiori

valevole per entrambi i monomarca Suzuki - sia io che Simone, che ha vinto, abbiamo dimostrato una volta per tutte che i protagonisti della Cup non sono inferiori a quelli del Trophy. Un elemento decisivo è stato il ritorno al mio fianco del mio storico navigatore Paolo Carrucciu. Il futuro? Alla mia età non posso ambire a fare chissà quale carriera ma sicuramente troverò un altro stimolante obiettivo da raggiungere». ●

LE CLASSIFICHE

SUZUKI RALLY TROPHY

Piloti: 1. Lucarelli 149,5 punti; 2. Coppe (1° Under 25) 125; 3. Martinelli 116; 4. Vallino 92; 5. Saresera 83.

Navigatori: 1. Alessio Ferrarri 149,5 punti; 2. Tumaini 52; 3. Zeppegno 43

SUZUKI RALLY CUP
Piloti: 1. Peloso 100 punti; 2. Rivia 97; 3. Pollarolo 56; 4. Cogni (1° Under 25) 51; 5. Soliani 37.

Navigatori: 1. Marina Bertanasco 90; 2. Carrucciu 43; 3. Rappoldi 20.



LUCARELLI E IL RALLY TROPHY

Vittoria dopo un anno duro

Empolese, inizia nel 2007 e corre praticamente da sempre con il concittadino Alessio Ferrari. Prime stagioni all'insegna di occasionalità delle partecipazioni fra Citroen Saxo - con cui ha vinto la classe nel IRCup 2010 - e Renault Twingo, e di uno spirito sin troppo garibaldino. Poi, nel 2012, il primo incontro con la Suzuki Swift - allora in versione N2. Dopo un anno sabbatico è rientrato nel 2014 con la Swift R1B sfiorando subito il titolo. Centrato quest'anno dopo un 2015 duro e sfortunato.



PELOSO E LA RALLY CUP

La vita inizia dopo i 40 anni

Valdostano, classe '73, è arrivato ai rally solo a 27 anni dopo aver gareggiato a lungo nello sci. Dopo un inizio fatto di presenze occasionali ha vinto un trofeo Peugeot di Zona prima di approdare nel 2012 al Trofeo Suzuki, che si disputava con la Swift in versione N2. Dopo qualche esperienza con Peugeot 207 R3 e 208 R2 e con la Renault Twingo R2, nel 2015 è approdato alla Swift R1B, giungendo 4° nella Cup che ha poi vinto in questa stagione.



IL CIOCCHETTO FA 25

Tutta all'insegna delle novità l'edizione d'"argento" del Ciocchetto, in programma a Castelvechio Pascoli dal 16 al 18 dicembre. Per la sua 25esima rappresentazione, la gara ideata dal grande Maurizio Perissinot è stata ribattezzata "Ciocchetto Rally Event-Master Ciocchetto" e vedrà quale testa di serie Paolo Andreucci, che non vince davanti al pubblico di casa dal lontano '99. Dodici le speciali previste nelle due tappe, con arrivo dalle 11.30 di domenica 18. Quando, a partire dalle ore 14, ci sarà il Master riservato ai primi 8 equipaggi classificati, ai piloti prioritari Fia e Acisport, ai primi 4 con vetture fino a 1400cc e fino a 1600cc. Per info: www.cioccorally.it

CAMPIONATI REGIONALI

Restano nella prossima stagione i campionati regionali, con le macro zone previste per Piemonte (9 gare), Lombardia-Liguria (7 gare), Triveneto-Trentino (10 gare), Emilia Romagna-San Marino (6 gare), Toscana (8 gare), Marche-Umbria-Lazio-Campania (7 gare), Abruzzo-Molise-Puglia (5 gare), Sicilia (5 gare), Sardegna (5 gare).

PEUGEOT A MONZA

Il braccio armato del Leone in Italia sta preparando la trasferta al Monza Rally Show (2-4 dicembre), dove oltre ad Andreucci sarà della partita anche il vincitore del Trofeo Peugeot, Gianluca Tavelli, pure lui su 208 T16.

KOPECKY STOP

Jan Kopecky non sarà schierato a fianco di Esapekka Lappi in Australia, nell'ultima e decisiva gara della stagione per il Wrc2.

RE A MONTECARLO

Alessandro Re sarà al via del Rally di Montecarlo con una Ford Fiesta R5. Vettura con la quale potrebbe poi essere al via anche di qualche gara del Tricolore 2017.

CIR JUNIOR

Il numero delle gare valide per i titoli Tricolori Junior e 2 Ruote Motrici tornerà a 6, visto l'influsso negativo registrato con l'aumento a 7 rally di quest'anno.



MENTRE PER LA SARDEGNA C'È L'ACCORDO CON L'ACI

La Turchia non va nel Wrc

È stata approvata il 2 novembre dalla Wrc Commission riunitasi a Parigi la bozza del calendario del prossimo campionato del Mondo, che dovrà essere ratificata il 29 novembre dal Consiglio Mondiale che si svolgerà a Vienna e che Autosprint è in grado di fornire. A meno di sorprese dell'ultima ora, le gare resteranno 13, a seguito dell'esclusione per motivi di sicurezza della Turchia, che era stata inserita in calendario a settembre dal Promoter ed aveva offerto due opzioni di percorso, una ad Antalya e l'altra a Marmaris (località sul mare situata nel sud ovest dell'Anatolia). Proprio per questo motivo, le date delle prove inserite nella seconda parte della stagione potrebbero ancora variare, perché c'è un buco di due mesi tra Germania e Catalogna che non ha senso. Di qui la possibilità che una gara, ad esempio l'Australia, venga anticipata a settembre. Nel frattempo, la settimana scorsa c'è stato l'incontro tra Sardegna (in alto il vincitore 2016, Neuville) e l'Acì per un accordo che si mormora dovrebbe essere biennale, e che verrà ufficializzato a breve. In alto, ecco le date del calendario iridato 2017, delle quali solo le prime 7 sono già state ufficializzate dall'ultimo Consiglio Mondiale svoltosi a Parigi il 28 settembre. Con l'asterisco le date da confermare.

LA FORD HA PROVATO IL MONTECARLO AL COLLE DELL'AGNELLO

Ford test in Italia

M-Sport ha svolto una sessione di test di 2 giorni in Italia. Per la precisione, il team britannico ha messo alla frusta la Fiesta Wrc 2017 (sotto) sul Colle dell'Agnello, nei pressi di Chianale (Cuneo), ai piedi del Monviso. La vettura, gommata Michelin, è stata testata da Elfyn Evans, che dopo l'ottima stagione nel Campionato inglese vinto con la Fiesta R5 spera in un programma importante nel 2017. Il test è stato effettuato su una strada asfaltata, dove c'era presenza anche di neve (non molta) che è andata sciogliendosi durante il test.



COSÌ IL MONDIALE 2017

19-22 gennaio	Montecarlo
9-12 febbraio	Svezia
9-12 marzo	Messico
6-9 aprile	Corsica
27-30 aprile	Argentina
18-21 maggio	Portogallo
9-11 giugno	Italia
30 giugno-2 luglio	Polonia*
28-30 luglio	Finlandia*
18-20 agosto	Germania*
13-15 ottobre	Spagna*
27-29 ottobre	Galles*
17-19 novembre	Australia*

FINALMENTE ASCOLTATO OGIER

Starting order si torna al 2014

Oltre ai calendari del Mondiale e dell'Europeo, nella riunione svoltasi mercoledì scorso a Parigi la Wrc Commission ha anche approvato il ritorno per la serie iridata al regolamento vigente fino al 2014 per quanto riguarda l'ordine di partenza. Come noto, da tempo sia Sébastien Ogier che Jost Capito chiedevano a gran voce il ritorno all'antico. Finalmente, dal prossimo anno i piloti partiranno secondo la classifica del mondiale solo nella prima tappa e poi, nella seconda e terza frazione di gara, gli equipaggi delle Wrc prenderanno il via in senso inverso, dall'ultimo in classifica sino al primo.

BREEN BATTE LEFEBVRE

Ufficiali Citroën re del Condroz

Craig Breen e Stéphane Lefebvre, piloti ufficiali Citroën, hanno concluso al primo e secondo posto il Condroz. Sia Breen, che era alla prima partecipazione al rally belga, che Lefebvre, arrivato secondo anche lo scorso anno, erano al via con altrettante Ds3 R5 schierate da team privati. Il Condroz, da sempre caro a Yves Matton, ha visto al via anche il boss del team del Double Chevron, quinto alla fine con una C4 Wrc ex-Loeb.

VUOLE ANCORA IL TOSCANO

La Peugeot "blinda" Ucci

Dopo i rumors riguardo all'interesse di Paolo Andreucci per la Hyundai R5, in Peugeot confermano il legame con il 9 volte campione d'Italia: «Il valore di Andreucci non si discute - dice Eugenio Franzetti, responsabile di Peugeot Italia - e se quest'anno abbiamo perso il Tricolore è perché non abbiamo raccolto abbastanza punti sulla terra e non siamo stati bravi come gli altri a interpretare un regolamento anomalo. Stiamo lavorando per ripetere il programma nel Tricolore con Andreucci». Che ha provato gli aggiornamenti della 208 T16 risultandone soddisfatto...

PASSA DA TRE A QUATTRO ZONE

Pronta la nuova Coppa Italia

Cambia ancora la Coppa Italia, che nel 2017 passerà da tre a quattro Zone. Prima Zona: Lanterna, Alba, Valli Cuneesi, Rubinetto. Seconda Zona: Laghi, Benacus, Carnia e Bassano. Terza Zona: Matese, Lucca, Pico e Pistoia. Quarta Zona: Casarano, Caltanissetta, Tirreno e Gargano.

CON SUNINEN O LAPPI

Skoda ha già vinto il Wrc2

Anche se l'annuncio di un progetto R5 con la futura Vw Polo ha un po' spiazzato Skoda Motorsport, il cui programma ufficiale a questo punto terminerà alla fine del 2017, la squadra di Mlada Boleslav ha già vinto il Wrc2 2016: resta da vedere se con l'ufficiale Lappi o con il privato Suninen. Teemu Suninen infatti, con il terzo posto in Galles ha raggiunto in testa alla classifica di campionato Elfyn Evans, che però ha esaurito le partecipazioni alla serie (massimo 7). I due hanno gli stessi identici piazzamenti nelle gare del campionato, per cui sono discriminanti il 10° posto assoluto di Suninen in Finlandia contro il 13° assoluto ottenuto da Evans in Polonia. Così adesso Lappi, terzo con 107 punti, è l'unico che può ancora superare Suninen nel conclusivo Rally d'Australia in programma a metà novembre...



BETTIOI

LA GARA CAPITOLINA SARÀ L'OTTAVO APPUNTAMENTO DELLA SERIE

Con Roma l'Italia torna nell'Europeo

Oltre a quella del Mondiale, a Parigi la scorsa settimana è stata approvata anche la bozza del Campionato Europeo 2017 e, come anticipato da Autosprint, nella serie continentale del prossimo anno è stato inserito il Rally di Roma. L'Italia, dunque, torna dopo una lunga assenza. Restano da nominare ancora due prove, una in centro Europa ed un'altra nel sud Europa, con quest'ultima che potrebbe essere la Turchia che, come visto, non verrà inserita nel calendario iridato. Da segnalare che dal campionato Europeo è uscito per scelta degli organizzatori il prestigioso Rally di Ypres. A fianco, ecco le date del campionato Europeo 2017, anch'esse da confermare.

COSÌ IL CALENDARIO 2017

3-5 marzo	Azzorre
31 marzo-2 aprile	Sud Europa
5-7 maggio	Canarie
2-4 giugno	Acropolis
16-18 giugno	Cipro
4-6 agosto	Polonia
25-27 agosto	Barum
15-17 settembre	Roma Capitale
6-8 ottobre	Lettonia
3-5 novembre	Centro Europa

DOPO L'OTTIMO ESORDIO SULLA FIESTA R5 AL RALLY DI COMO

Crugnola ora pensa al Wrc2

Andrea Crugnola ha fatto esperienza al recente Rally di Como con le 4 ruote motrici, grazie alla Ford Fiesta R5 del team D-Max, in funzione del 2017. Quando il varesino vorrebbe

essere al via del Wrc2 proprio con una vettura di questa categoria. Ancora da scegliere team e macchina ma pare ci siano buone possibilità che il programma vada in porto.

TIMO JOUKKI LO VUOLE IN TOYOTA, LUI PREFERISCE M-SPORT

Latvala combattuto

Dopo la clamorosa decisione della Volkswagen di ritirarsi a fine stagione, Timo Juhki è molto impegnato. Il 65enne uomo d'affari finlandese, manager di molti piloti, deve ora rivedere i piani futuri per Teemu Suninen (si parlava di una serie di gare nel 2017 al volante di una Fiesta Wrc Plus) ma soprattutto per quanto riguarda Jari-Matti Latvala. Le opzioni per il numero uno della "Scuderia Juhki" sono ora due: il ritorno in M-Sport, squadra dove è cresciuto alla corte di Malcolm Wilson, oppure un accordo con il Toyota Gazoo Racing. La Toyota è disposta a spendere per avere in squadra un top driver ma la sensazione netta è che Juhki voglia prima capire cosa può offrire Wilson a Latvala. E sicuramente, i rumors di un passaggio di Ogier alla M-Sport non facilitano le cose a Juhki e Latvala...

MICHELINI DA TERRA

Rudy Michelini, fresco vincitore del Trofeo Maremma, sta vagliando la possibilità di disputare il Campionato Italiano Terra 2017. Una scelta inusuale per il pilota lucchese, protagonista di una stagione altalenante nella serie Ircup e con alla spalle poche presenze su fondi sterrati. Più che un'ipotesi, vista anche la sua probabile presenza al Balcone delle Marche su Ford Fiesta R5.

GRIGNOLINO

Il Rally Day del Grignolino in programma il 20 novembre è stato posticipato di una settimana a causa della concomitanza con la Fiera Nazionale del Tartufo. Invariato il programma.

NALBANDIAN CRASH

David Nalbandian, l'irrequieto tennista argentino con la passione per i rally, è stato protagonista all'Entre Rios Rally di uno spettacolare incidente nel quale ha distrutto la sua Chevrolet Agile Maxi Rally. La gara è stata vinta da Federico Villagra con la Fiesta Maxi Rally davanti a Marcos Ligato, che si è laureato campione argentino.

PIRELLI A SPERLONGA

Grazie a un accordo tra gli organizzatori della Ronde di Sperlonga e la Pirelli, la gara avrà un montepremi garantito dal gommista milanese. La gara è in programma il 18 dicembre, con quattro passaggi sulla prova della Magliana e riordino a Gaeta.

ESTONIA FLOP

Il Rally d'Estonia che ha fatto anche parte dell'Europeo, nel 2017 non si disputerà in seguito ad una grave crisi di tutto il movimento rallistico estone, con pochi iscritti alle gare e mancanza di sponsor. Prossimo appuntamento è il Saaremaa Rally, ultima prova della serie nazionale.

LAUKKANEN CAMPIONE

Già vincitore dei campionati britannico e finlandese, Tapio Laukkanen s'è aggiudicato quest'anno la serie keniana. Il finlandese s'è laureato campione con una gara d'anticipo.

Motor Show

sulla rampa di rilancio

DAL 3 ALL'11 DICEMBRE RIAPRE I BATTENTI LA KERMESSA BOLOGNESE.
IL DIRETTORE ENZO DROGO RACCONTA TUTTE LE NOVITÀ PER L'EDIZIONE 2016

di **Dario Lucchese**

Il Motor Show riapre i battenti dopo un anno "sabbatico". Dal 3 all'11 dicembre, la passione tornerà a pulsare. Un'occasione molto speciale per rinnovare la tradizione di un evento che è diventato, nel corso del tempo, uno vero e proprio fenomeno di massa. Nel 2016 si celebra difatti il quarantennale della prima edizione della rassegna dedicata al mondo dei motori e ai suoi campioni. 40 anni di storia, dal 1976 ad oggi, che non è solo quella delle corse, ma di un paese, di una cultura. Si ricomincia con tante novità e le gare in pista, sulla mitica ed immanicabile Area 48, con il Memorial Bettega, i rally e la velocità; ma anche con le varie e quanto mai numerose iniziative collaterali, volte a coinvolgere il pubblico delle grandi occasioni, appassionati e "gente comune" di ogni genere ed età, nel pieno spirito di questo appuntamento. *«Il Motor Show riparte con tanto entusiasmo, grazie allo sforzo che Bolognafiere ha deciso di sostenere per rilanciare una manifestazione così importante per il territorio ed il tessuto economico di tutta l'Emilia Romagna, che certamente mancava dal panorama automobilistico. Il nostro obiettivo è fare diventare nuovamente questo appuntamento, l'evento motoristico più importante in Italia».* Esordisce così Rino Drogo, direttore del Motor Show. Le idee sono chiare, assieme alla voglia di rinverdire un passato glorioso. *«Il nuovo team si è costituito lo scorso febbraio e da lì abbiamo cominciato a tessere i rapporti con le varie case, che era e rimane la prerogativa indispensabile per rifare il Motor Show, convincendole della bontà di questo progetto. Sull'entusiasmo di un mercato che continua a dare dei significativi segnali di crescita, con grande soddisfazione posso dire che oggi siamo in grado di vantare un numero di risposte molto importante, con oltre 30 Case, che coprono il 70 per cento della quota del mercato italiano dell'auto».*

- Ma cosa rappresenta per voi il traguardo dei 40 anni e quali iniziative a tal riguardo verranno intraprese?

«Festeggeremo questa ricorrenza innanzi tutto con "Passione Classica", il padiglione in cui abbiamo riunito una notevole compagine di musei, collezioni



VOGLIAMO FARE
TORNARE IL MOTOR
SHOW L'EVENTO
MOTORISTICO
PIÙ IMPORTANTE
IN ITALIA

ENZO DROGO

”

OW ncio

Foto ORSI



DOPO UN ANNO SABBATICO LA SFIDA RIPRENDE

Col Motor Show che riapre i suoi cancelli dopo un anno di sosta, torna anche il grande spettacolo del Memorial Bettega, da sempre uno dei piatti forti della rassegna bolognese come dimostra anche l'equilibrisimo di Gigi Galli con la Fiesta Wrc nell'edizione 2014

private, registri di marca e reparti storici dell'eccellenza del collezionismo e della tradizione automobilistica in Italia e all'estero. Oltre a questo, ci saranno altri quattro padiglioni destinati alle auto, due alla componentistica e quello del paddock (che raggrupperà i partecipanti alle varie gare inserite nel programma "day by day"). Non mancheranno neppure delle aree attrezzate esterne, dove i visitatori avranno l'opportunità di provare loro stessi le vetture».

- Il Motor Show, ai tempi dei social network è rinnovamento... Quale è stata, a tal proposito, la risposta dei giovani e del web in generale?

«Abbiamo riscontrato che i nostri "follower" sono sempre stati tanti e molto affezionati; da amanti delusi, testimoni di una manifestazione che per un po' aveva perso il suo smalto, da quando abbiamo annunciato i contenuti di questa edizione e la partecipazione delle case, sono tornati ad avere l'entusiasmo di sempre. Di ciò ne siamo molto fieri».

- Quale sarà il piatto forte dell'edizione 2016?

«Indubbiamente le attività sportive in pista. Partendo dall'ultimo weekend, quello del Memorial Bettega, che torna nelle vesti ufficiali con piloti e vetture impegnati nel campionato Wrc. Ma questa è solamente la ciliegina di una torta molto ricca,

dal momento che tutti i giorni avremo delle gare aperte sia alle auto del passato, come le Formula Uno storiche, che alle vetture moderne, sia a ruote coperte che monoposto, Gt e appunto rally; assieme a queste, anche le esibizioni e i raduni, come quelli delle Ford Mustang, di Subaru e Mitsubishi. Acisport sarà il nostro "planner", che curerà tutta la parte agonistica. Inoltre, in collaborazione con la Federazione Italiana Fuoristrada, il pubblico potrà "testare" le vetture 4x4 su un apposito tracciato. Vorrei anche aggiungere che siamo onorati di ospitare i Caschi d'Oro, che è la festa con cui nasce il Motor Show stesso. Uno dei miei punti fermi, era proprio quello di riportare a Bologna la premiazione di Autosprint».

- Oltre al rilancio del Motor Show, quali sono attualmente le prospettive per il futuro?

- «Vogliamo che il Motor Show ritorni ad essere il più importante appuntamento fisso di carattere motoristico in Italia ed è per questo che stiamo lavorando».

- Dobbiamo attenderci le file ai botteghini, come negli anni d'oro della rassegna?

«Sicuramente sì, anche se con le nuove tecnologie abbiamo già iniziato la vendita dei biglietti e sarà tutto più semplice. Chi vuole li può infatti acquistare anche on-line. Mi preme sottolineare che porteremo il Motor Show anche fuori dalla fiera, con degli eventi



SIAMO ONORATI DI TORNARE A OSPITARE I CASCHI D'ORO DI AS: LA FESTA CON CUI NASCE IL MOTOR SHOW STESSO

ENZO DROGO

”



motor show 76

BOLOGNA QUARTIERE FERISTICO

4 al 12 dicembre 1976

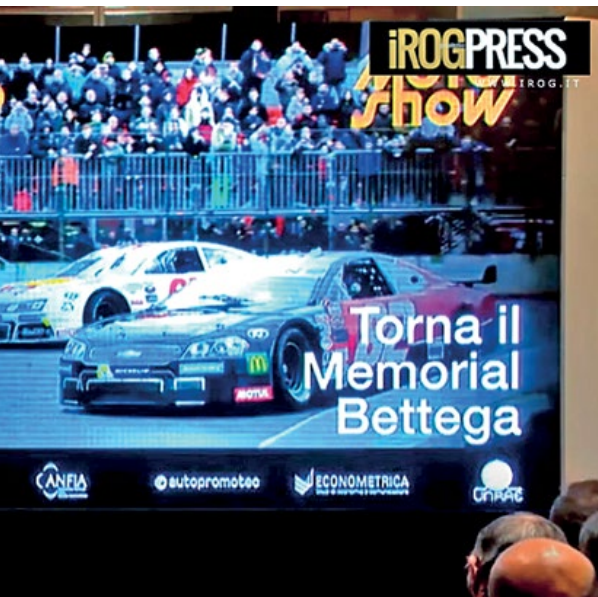
fotografie ORSI



in programma a Bologna. La città ci sta supportando e noi stiamo cercando di "contaminarla" con il Motor Show, per esempio organizzando una mostra di supercar che coinvolgerà i cortili storici ed alcuni raduni di vetture. Abbiamo pensato inoltre a delle collaborazioni con le associazioni dei ristoratori e degli albergatori». Un Motor Show, dunque, per tutti, sempre all'insegna dello slogan storico: "venire, vedere e toccare". ●



**ANCHE I CASCHI D'ORO
TORNANO AL MOTOR SHOW**
Si celebrano i 40 anni dalla prima edizione del Motor Show andata in scena nel dicembre 1976. Nell'Area 48 torneranno a disputarsi sia le gare in pista che il Memorial Bettega. In basso a sinistra il Casco d'Oro di Autosprint: i nostri Oscar torneranno ad effettuarsi nella cornice del Motor Show. A destra in azione Kubica nel Memorial Bettega 2014



Memorial Bettega vera supersfida

AL VIA CI SARANNO HYUNDAI, FORD E CITROEN WRC. ANDREUCCI E NEUVILLE I PRIMI NOMI. TANTE ANCHE LE GARE IN PISTA NELL'AREA 48

Assieme al Motor Show, ritornano le gare sul circuito dell'Area 48. Ad oggi, per il settore velocità, tra storiche e moderne, sono quasi una ventina le categorie attese in pista in occasione della rassegna bolognese. Dal Campionato Italiano Gran Turismo, con la suddivisione tra Super Gt3, Gt3 e Gt Cup, all'Italian F.4 Championship Powered by Abarth, la F.2 Italian Trophy, i Prototipi ed il Tricolore Turismo, la Nascar Whelen Euro Series, le Mitjet, oltre ad i vari monomarca come le Seat Leon Cup ed St, il Mini Challenge, la Kia Vip, la Gt Cup Porsche, il Trofeo Abarth Selenia ed il Lamborghini Super Trofeo (che si disputerà nel secondo weekend, sette giorni dopo le Finali Mondiali di Valencia).

In azione anche le F.1 storiche, così come non mancherà l'Historic Challenge By Scuderia Bologna, che rappresenta ormai da anni un appuntamento fisso della kermesse emiliana, il drifting ed altro ancora. Un programma particolarmente intenso che, come in passato, avrà il proprio "clou" a chiusura dell'intero even-

to. Già a partire dal giovedì precedente, la pista verrà infatti riadattata per ospitare le vetture del Campionato Italiano Rally, del Trofeo Rally Terra, del Tricolore Rally Junior R2 e Wrc, oltre al Trofeo Rally Suzuki. Un "antipasto" al tradizionale Memorial Bettega, in programma l'ultimo fine settimana, quello dell'11 dicembre: la gara più longeva del Motor Show, la cui prima edizione risale al 1985, l'anno in cui venne istituito per rendere onore alla figura di Attilio, scomparso in Corsica qualche mese prima. Cosa dobbiamo attenderci, in termini di presenze importanti? «Avremo delle Hyundai, Ford e Citroën che corrono nel Wrc, con piloti di caratura internazionale», afferma Rino Drogo.

Nella rosa dei nomi importanti dovrebbero esserci Paolo Andreucci, il belga Thierry Neuville e con molte probabilità anche Alessandro Bettega, figlio del compianto campione. Sabato 10 si svolgerà inoltre il Trofeo Pucci Grossi Night Sprint, un'altra gara dedicata ad un altro fuoriclasse della specialità sempre nel cuore di tutti. ●



Schumi Jr. punta in alto

DUE VOLTE VICECAMPIONE DI FORMULA 4, IN ITALIA ED IN GERMANIA, MICK SCHUMACHER GUARDA AL FUTURO E FA GIÀ I TEST CON PREMA IN F3

di **Fiammetta La Guidara**

Mick Schumacher è uno dei quaranta piloti che si sono schierati quest'anno nella griglia di partenza del campionato italiano di F4 ed è anche uno di quelli (pure una quarantina) che hanno preso parte alla serie tedesca Adac, sfiorando il titolo in entrambe le occasioni con i colori della Prema Powerteam. È un ragazzo di 17 anni, ma nel paddock è impossibile considerarlo "soltanto" così. Mick è il figlio del sette volte iridato in Formula Uno Michael e già solo per questo è nel mirino dei fans ma anche dei media. Per questo Mick è blindato. Il suo box è l'unico ad essere "cinturato": off limits, qui non si entra. Farsi un selfie con Mick? È praticamente impossibile. È capitato che qualcuno lo abbia visto all'interno di un'hospitality e si sia fermato a curiosare, venendo subito invitato dal personale del team a passare dritto. La stessa "protezione" avviene anche nei confronti dei media. Il venerdì sera dell'ultima gara a Monza, lo abbiamo visto giocare a pallone in pitlane con il casco in testa per dribblare curiosi e fotografi. Forse si teme che qualcuno gli faccia delle domande sul padre che possano metterlo in imbarazzo. Fatto sta che in griglia di partenza è l'unico pilota inavvicinabile per una battuta al volo prima del via. Le uniche interviste che ha rilasciato in tutta la stagione durante le dirette sono state solo quelle sul podio. La vita quotidiana, gli hobby, l'allenamento sono top secret. Non possiamo dire se il fatto di renderlo "speciale" rispetto a tutti gli altri piloti lo faccia sentire meglio o invece gli generi pressione, né tantomeno sappiamo se il suo cognome gli crei ansia da prestazione. Fatto sta che Mick quest'anno qualche errore lo ha commesso. Tanto che è arrivato all'ultima gara di entrambi i campionati in seconda posizione e lì è rimasto. Che abbia sbagliato non siamo noi a dirlo, ma lo stesso Luca Baldisserrì, che lo segue da tutta la stagione, e che a Imola non è stato tenero nei confronti del piccolo Schumacher: «L'aggressività gli sta facendo brutti scherzi, anche l'attacco al Mugello poteva farlo in maniera diversa», ha dichiara-

to Baldisserrì parlando del contatto con il compagno di squadra Juri Vips sul circuito toscano che ha estromesso entrambi. «Non è un calcolatore e quest'anno ha lasciato molti punti in giro per questa sua immaturità».

Di certo l'impressione che ha dato è quella di un ragazzo solare, sorridente, che non ha problemi a comunicare e che con i suoi rivali ha nel paddock un comportamento goliardico. Come dire, non sembra che sia lui a volersi sottrarre ai riflettori.

Prima delle tre gare di Monza, Mick Schumacher ha promesso che avrebbe fatto il massimo. «Non siamo messi male quanto a posizioni di partenza (terzo per gara-1 e sesto per gara-2). La direzione in cui voglio andare è avanti, e per questo farò del mio meglio», ha dichiarato.

E in effetti ha cominciato nel migliore dei modi, vincendo gara-1 con un vantaggio di 11"3 proprio sul suo rivale in classifica generale Siebert. Poi, però, un contatto in gara-2 ha causato un danneggiamento dell'alettone e Mick è stato richiamato dalla direzione gara per farlo sistemare, perché ritenuto pericoloso. E così ha perso ogni chance matematica di vincere il titolo. In gara-3 però è rimontato dalla ventottesima posizione in griglia fino al secondo posto. Così, tanto per dimostrare di che pasta è fatto.

Lo stesso Schumacher junior non è entusiasta dell'anno appena concluso.

«Penso che abbiamo avuto degli alti e bassi durante la stagione», ha detto

alla vigilia di Monza in un'intervista rilasciata agli organizzatori del F4. «Tutto sommato abbiamo comunque migliorato rispetto allo scorso anno. Il mio obiettivo nel futuro è diventare campione del mondo», taglia corto, sottintendendo che di vincere il campionato attuale non gli importa molto. Il round nel quale si è piaciuto di più è stato quello di Misano.

«La gara di apertura non è stata male, abbiamo fatto una bella tripletta. Comunque siamo stati veloci per tutta la stagione, abbiamo fatto un ottimo lavoro



**IL MIO
OBIETTIVO
NEL FUTURO
È DIVENTARE
CAMPIONE
DEL MONDO**

MICK SCHUMACHER



**IMMAGINI
DI UNA STAGIONE**

Il giovane Mick in un delle tante vittorie conquistate nel 2016, in alto, alla guida della sua Tatuus di Formula 4, sopra al centro, diviso tra il team, sopra a destra con Angelo Rosin, le interviste, sopra con la nostra collaboratrice, e la vita mondana, a destra



SAPEVO NON
SAREBBE STATO
FACILE PER ME,
VEDIAMO COSA
SUCCEDERÀ L'ANNO
PROSSIMO

MICK SCHUMACHER

”



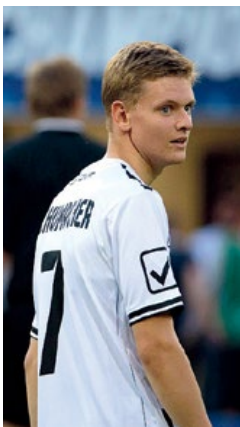
ro con la squadra, e siamo cresciuti tutti insieme da quando siamo partiti».

Alla domanda sui suoi rivali più temibili Mick ha già imparato a rispondere politicamente.

«Direi che sono tutti bravi, abbiamo un parco parenti molto forte quest'anno. Sapevo che non sarebbe stato facile per me. Vediamo cosa succederà l'anno prossimo», aggiunge poi, già proiettato al futuro.

Piste preferite?

«Mi piacciono tutte, ma se devo scegliere preferi-



sco Monza e Imola».

Tra il campionato italiano e quello tedesco, invece, non fa una classifica di preferenze.

«Per la verità mi sono divertito in tutti e due perché sono entrambi molto combattuti... E io sono molto felice ogni qual volta si tratta di correre...».

I piani per il futuro sono ancora vaghi.

«Non sono ancora decisi al 100%. Adesso faremo dei test e vedremo», conclude Mick Schumacher, che proprio scorsa settimana è sceso in pista al Nürburgring con la F.3 della Prema. ●



Toro nero in salsa ro



Una carriera in rosso per entrambi i neo campioni italiani Gran Turismo. Per Stefano Gai la cosa è lampante, visti i tre titoli italiani consecutivi (dal 2009 al 2011) nel Ferrari Challenge, ed i titoli seguenti sempre con vetture del cavallino (vicecampione nell'europeo Fia Gt3 2012 e nell'European Le Mans Series 2013, campione nella Blancpain Endurance Series Pro-Am 2014). Invece Mirko Venturi ha avuto un inizio carriera in monoposto, ma la sua Formula Campus era comunque tutta rossa, visto che era marchiata... Autosprint! Infatti il reggiano aveva vinto la selezione che, all'epoca, il nostro giornale aveva creato per aiutare un giovane promettente a passare dal kart alle auto. C'è voluto del tempo, ma la promessa è sbocciata, proprio a bordo di un'auto rossa e sempre marchiata Autosprint, vista la nostra testata su tutte le vetture al via del campionato.

- Allora parliamo proprio dal rosso e dalla 488...

«Io avrei preferito avessimo continuato ancora con la 458 per questa stagione, ma il team ha voluto prenderla subito per iniziare a lavorarci - spiega Mirko - Le prime quattro corse abbiamo lavorato

LA MACCHINA NON È STATA FACILE DA INTERPRETARE, SIA COME SET-UP CHE COME STILE DI GUIDA

MIRKO VENTURI

”

per accumulare dati e capire quale direzione prendere, perché la macchina non è stata facile da interpretare, né per la squadra come set-up né per noi come stile di guida abbinata alla gomma Pirelli. Non so se con un altro tipo di gomma la macchina cambi tanto, noi per capirla c'è voluto tempo. Io non ero particolarmente soddisfatto fino a metà stagione del feeling che avevo, della precisione del volante, del comportamento nei curvoni. Poi lavorandoci sono arrivati i risultati, sia come piazzamenti a fine gara che come sensazioni a livello dinamico. Da Vallelunga in poi abbiamo cominciato ad essere davvero a posto».

Poi tocca a Stefano dare la sua opinione sulla vettura che ha portato il duo della Black Bull al titolo italiano: «La 488 è completamente diversa rispetto alla 458. Questa è un prototipo vero, mentre l'altra era una macchina da corsa sviluppata sulla base del Challenge. Sulla vecchia il ragazzino che arrivava dalla formula faceva tantissima fatica perché dovevi aggredire le curve per fare meno strada, mentre questa è praticamente una monoposto che i cordoli nemmeno li vuole vedere. Io ci ho mes-

SSA

STEFANO GAI E MIRKO VENTURI HANNO
PORTATO LA FERRARI 488
DELLA BLACK BULL AL TITOLO
NELL'ITALIANO GT DOPO UNA STAGIONE
IN CUI HANNO ALTERNATO CON
CRITERIO VITTORIE E PIAZZAMENTI

di Fulvio Cavicchi



so un po' di più ad ambientarmi, venendo da quel vecchio modo di guidare, però le ultime gare ero a pochi decimi da Mirko o in alcune occasioni anche più veloce. Una volta capita la macchina, abbiamo stabilito un equipaggio ottimo a livello di balance e di costanza, che è quello che ci ha permesso di vincere il campionato».

- In effetti siete stati efficaci per tutto il 2016...

«Anche ad inizio stagione, quando non eravamo ancora a posto, non abbiamo buttato via niente e raccolto i nostri punti - spiega Venturi - Ad eccezione di Misano, dove ci è esplosa una gomma quando eravamo in testa, di altre battute a vuoto non ce ne sono state e siamo riusciti a vincere il campionato all'ultima corsa contro delle belle squadre, come l'Audi R8 Lms ben guidata da Mapelli ed Albuquerque o la Lamborghini di Bortolotti e Mul, che è stata in lotta per il titolo nonostante le varie problematiche che hanno avuto durante la stagione.». «É un campionato dove devi ragionare molto con gli scarti - puntualizza Gai - dove devi pensare di sacrificare il podio ed arrivare quarto così da poter evitare di avere la zavorra piuttosto che dare tutto»

UN EQUIPAGGIO SERIO E FACETO

Il reggiano Venturi ed il milanese Gai sono due facce della stessa medaglia, visto quanto sono diversi caratterialmente ma egualmente veloci in macchina



TORO NERO IN SALSA ROSSA



«e prenderti la coppetta per poi pagare la penalità accumulata nei weekend precedenti la gara dopo. Il campionato è stato vinto in questo modo. Perché tante altre macchine sono state efficaci nel singolo evento per poi faticare quello dopo, mentre noi siamo stati sempre veloci e costanti.»

«Infatti siamo contenti perché la squadra ha lavorato bene su una macchina nuova, abbiamo preso la strada giusta ed azzeccato il nuovo acquisto Stefano Gai - riprende parola il pilota di Albieina - Io lo conosco da un pezzo, siamo sempre stati amici anche se siamo molto diversi come persone, quasi opposti.»

- E questa nuova coppia, subito vincente?

«Con Mirko mi sono trovato benissimo perché è matto, un cavallo pazzo che conosco da tanti anni, basta vedere le sue interviste. Poi quando sale in macchina penso sia il pilota più forte che ci sia in Italia sulle vetture Gt, con un talento che magari non si percepisce col suo carattere. Ma è il suo bello!» dice ridendo Stefano, a cui risponde più serio Mirko: «Ad inizio stagione si cercava un pilota con certe caratteristiche ed io, conoscendo bene la squadra, dovevo portare una persona che rispecchiasse certi canoni. Serviva qualcuno che non andasse a rovinare il clima familiare del team, ed ho

pensato che lui potesse essere la persona giusta. Così è stato, indipendentemente dalla vittoria del campionato: lui si è trovato bene con noi e noi con lui. Stefano è una persona estremamente affidabile e professionale, quando c'è stato da gestire ha gestito e quando si è dovuto spingere ha spinto. È stato veramente perfetto.»

- Addirittura "perfetto", non ha nessun difetto?

«È terribile per la posizione di guida, non gli va bene niente ed è millimetrico nelle richieste. Io, che sono un pelo più grosso, ho dovuto adattarmi ad usare la sua posizione nonostante sia 5/6 kg in più. Ma ho dovuto dargliela vinta». ride Venturi. «Ah, non so come faccia, mette un cuscino duro e scomodissimo a metà del sedile. Solo a provarlo a me viene l'ernia!» risponde il coequipier.

- Mirko, ma il tuo con Black Bull è un matrimonio?
«Sono assieme a loro dall'ultima gara del 2009 del Lamborghini SuperTrofeo, campionato che abbiamo poi vinto l'anno seguente. Insomma da quando è nata la squadra. Poi nelle stagioni dopo ci siamo impegnati più a fare singole gare che una serie unica. Uniche annate svolte completamente sono appunto state quello Lambo del 2010 e l'Italiano Gt 2013 e 2016. Due campionati vinti ed uno perso di poco, bella media! Merito dell'affiatamento, di quegli elementi che sono assieme da anni. Perché crediamo molto nella squadra, siamo piccoli e molto uniti, ci conosciamo da anni e riusciamo a fare tutto senza nemmeno parlare. Spero si possa con-

PENSO CHE MIRKO SIA IL PILOTA PIÙ FORTE CHE CI SIA IN ITALIA CON LE VETTURE GT, UN TALENTO CHE NON SI PERCEPISCE

STEFANO GAI





PIOVE... SUL BAGNATO

Quinto campionato vinto con una Ferrari per Stefano Gai, sotto a destra, mentre il primo col Cavallino per Venturi, sotto a sinistra, al volante della nuova 488, in alto



tinuare con questa squadra, che è fantastica, e che Stefano sia con noi anche negli anni a venire perché si possono fare delle belle stagioni e togliersi delle soddisfazioni. Non mi limito più solo a guidare la macchina ma mi confronto con la squadra per prendere le decisioni più giuste possibili, mi sento proprio parte operativa».

- Al momento l'Italiano Gt è il campionato tricolore più "in forma", con una media di 38 vetture al via, tante marche, piloti di nome...

«Unico difetto che mi viene in mente è che si facciano sette weekend in cinque autodromi, quindi anche nel 2017 ci saranno due ripetizioni - dice Mirko - Nel 2013 andammo al Red Bull Ring, che è un circuito che apprezzo, secondo me non ci stava male almeno un altro autodromo. Una gara doppia ci può stare perché abbatti le spese, visto che con un solo test sviluppi la macchina per due diversi appuntamenti. Però due gare doppie è troppo. E piuttosto che andare sempre all'estero, io sarei per tornare a Pergusa, pista bella e di vecchio stampo, che ha fascino e che mi è sempre piaciuta tanto, su cui con le Gt potrebbero nascere delle gare molto belle».

«Ma sì, meglio metterci una gara vicina all'estero, una pista per aumentare un po' il prestigio. Per carità, facciamo tutte piste belle, ma sarebbe meglio andare anche da altre parti - interviene il fedele pilota Ferrari - Pergusa sicuramente bella, però a livello di costi è peggio che andare al Nürburgring o a Spa-Francorchamps. E poi è un impianto parecchio datato, su cui probabilmente sarebbe necessario fare parecchi lavori per renderlo adatto ad

un campionato così prestigioso».

- E quali piani per la prossima stagione?

«Non ne ho idea, quello che so è che Black Bull c'è ed io sono con loro - chiarisce senza tentennamenti Venturi - Avendo acquistato una Ferrari 488 questa stagione immagino che la continueremo ad utilizzare. Faremo un meeting dove commenteremo cose positive e negative dell'annata, e vedremo che tipo di impegno prenderci per il prossimo anno e se rifare l'italiano. Che non sarebbe assolutamente un ripiego né un "difendere il titolo", visto che è un bel campionato e che si fa volentieri. Unica cosa, mi piacerebbe ci fosse una estrema rigidità in sede di verifica, visto che è comunque un notevole investimento economico ed è giusto che tutti i concorrenti siano controllati, e che chi viene trovato al di fuori delle regole venisse sanzionato come prescritto dal regolamento».

A quel punto tocca alla "new entry" nella compagnia svizzera dare il suo punto di vista: «Io sono sempre in contatto col team, ci sentiamo almeno ogni due o tre giorni e stiamo valutando i programmi per il prossimo anno. Potremmo appunto rifare l'italiano, che questa stagione è stato di livello altissimo e con macchine e piloti competitivissimi. Ad esempio la vettura di Antonelli con Di Folco ed Agostini, che sono stati velocissimi e molto costanti. Secondo me un altro bellissimo equipaggio che poteva giocarsela benissimo con noi».

- Progetti di sviluppo per la squadra?

«Non faccio parte della proprietà di Black Bull, ma credo di parlare correttamente se dico che siamo una squadra che vuole rimanere piccola, ma capace di realizzare un prodotto di alta qualità - spiega senza il minimo dubbio il reggiano - Non è nostro interesse diventare un team grande, andare in Europa, diventare la migliore squadra nel continente. Almeno al momento. Vogliamo restare un team da una sola macchina, su cui coinvolgere tutta l'attenzione. Con l'ovvio rischio di venire eliminati da un contatto alla prima curva dopo il via e vedere tutta la fatica del weekend andare in fumo in pochi secondi».

SIAMO UNA SQUADRA CHE VUOLE RIMANERE PICCOLA MA CON UN PRODOTTO DI QUALITÀ
MIRKO VENTURI

Ma Mirko non si ferma, ci tiene tanto a specificare il suo amore verso la sua "famiglia adottiva": «Voglio ringraziare i vertici di Black Bull perché sono persone fantastiche, che ci hanno messo a disposizione ogni ben di Dio e trattato meglio che dei figli. Difatti appena abbiamo vinto la mia gioia è andata subito verso di loro e tutti i meccanici, più che a pensare al risultato per me. Sto bene con loro e provo un grande piacere per loro come esseri umani quando ottengo un risultato. Quindi il mio ringraziamento più grande va alla proprietà, che ci mette tutto a disposizione e cerchiamo di ripagarli come meglio possiamo». ●



COLLABORAZIONE PROFICUA

È stata Monza la prima gara della nuova formazione della Black Bull, che hanno da subito dimostrato la loro forza conquistando un terzo posto in Gara-1, sotto il cambio ai box, e la vittoria in Gara-2, a destra la gioia





Monza

da commissario

REMO CASAROTTO, CLASSE 1941, HA PRESTATO SERVIZIO IN OGNI GARA DELL'AUTODROMO DAL '59 A OGGI. ALLE SOGLIE DELL'ADDIO, ECCO IL RACCONTO DI UN'ESPERIENZA UNICA E AFFASCINANTE

di **Mario Donnini**

Cinquantasette anni di corse a Monza. Una vita. Remo Casarotto, classe 1941, l'autodromo lo scopre nel 1959 e da lì lo frequenta instancabilmente, prima da aiuto carroattrezzista, poi da commissario, quindi da capoposto, a seguire per lunghi anni da addetto alla bandiera verde e, infine, da mossiere ausiliario. Una fantastica carriera da ufficiale di gara, tra gli arancioni della Velocità, immerso nel verde e nella storia delle corse che da più di mezzo secolo si scrive sotto i suoi occhi. Sentirlo raccontare il suo amore per Monza è anche un simbolico omaggio a tutti quelli che come lui sanno trasformare la passione in coraggio e spirito di servizio, decidendo di consacrarsi al ruolo di marshal improntato alla professionalità vissuta in omaggio puro al culto sacrale del Motorsport. «Di sicuro ho fatto tutto per passione, per amore delle corse - puntualizza Remo Casarotto - . Dal 1959 a oggi ne ho viste più di mille, di competizioni, tra Gran Premi, 1000 Km, gare Turismo, di moto e quant'altro».

Primi anni duri e impressionanti

«L'inizio era un po' scritto nel destino, perché mio zio aveva un'azienda che si occupava di riparazioni e recuperi stradali, così in occasione del Gp veniva invitato col carro attrezzi per dare una mano e fu proprio questo il motivo che mi vide debuttare nel 1959, fresco 18enne, con un incarico a bordo pista, per l'esattezza nella sezione del Seraglio. Fu stupendo, rimasi folgorato dallo spettacolo, ma purtroppo avrei scoperto ben presto il lato oscuro delle corse». Quando la perdita dell'innocenza? «Ahimé, molto presto, già nel Gp d'Italia 1961, a vent'anni. Perché in quel carro attrezzi che portò via il rottame della Ferrari di von Trips morto alla Parabolica c'ero io. E ciò che vidi quel giorno mi fece capire cosa sono le corse e soprattutto cos'erano, quando ancora la sicurezza di piloti e spettatori giocoforza non era assicurata dai mezzi di oggi. Per farla breve, mi trovai davanti all'improvviso, dopo la chiamata d'urgenza, von Trips che era morto e la sua Ferrari da portar via



PIÙ DI MEZZO SECOLO NEL RUOLO DI MARSHAL

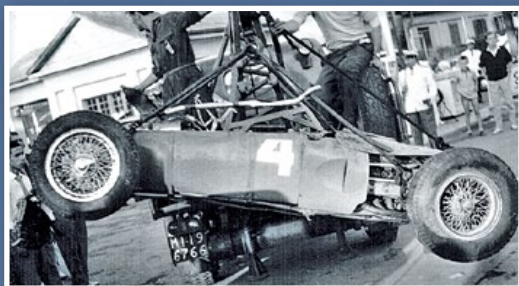
Sopra, Remo Casarotto segue a rispettosa distanza la McLaren di Senna spinta dai suoi meccanici nel weekend del Gp d'Italia 1992. A lato, eccolo al lavoro nel corso nell'edizione 1988 del Gp d'Italia e, nell'altra pagina, dare la bandiera scacchi alla F4 Tricolore due domeniche fa, nella sua ultima presenza a Monza con le monoposto in azione

STAVOLTA RENDIAMO IL DOVUTO OMAGGIO A UNO DEI RUOLI PIÙ UMILI E IMPORTANTI NEL MONDO DELLE COMPETIZIONI: QUELLO DEL COMMISSARIO DI PERCORSO. A INCARNARE QUESTA FONDAMENTALE FIGURA, ABBIAMO SCELTO REMO CASAROTTO, UFFICIALE DI GARA A MONZA, PROSSIMO ALLE DIMISSIONI E IN SERVIZIO SULL'AUTODROMO PER 57 ANNI, CON TANTE STORIE DA RACCONTARE

POSSONO
CAMBIARE
LE EPOCHE
E TANTE ALTRE
COSE, MA MONZA
RESTA MONZA

REMO CASAROTTO

”



QUEL POMERIGGIO MALEDETTO DEL GP D'ITALIA 1961

Sul carro attrezzi che porta via la Ferrari di von Trips a Monza 1961 c'è il 20enne Remo Casarotto





«- nel giorno in cui doveva diventare campione del mondo -, e insieme a lui quattordici spettatori che avevano perso la vita, falciati, alcuni di loro ridotti non dico in che stato. E tre erano dei ragazzi... Avevo la pelle d'oca». Esperienze decisive, che esigono una reazione e soprattutto una scelta... «La mia fu chiara: avrei dedicato la mia vita di sportivo alla sicurezza in pista ed è proprio così che è andata. Dopo sei anni che prestavo servizio, mi dettero una pettorina e divenni commissario, nella seconda metà degli Anni '60, e fu così per dieci stagioni. Poi frequentai il corso da ufficiale di gara, diventando capoposto e negli Anni '80 bandiera verde, ossia l'uomo che nei Gp dà il segnale pre-partenza, da fondo schieramento».

Quante cose sono cambiate in 57 anni... Pista, piloti, commissari, lo stesso concetto di sicurezza... «Andiamo con ordine, cominciamo dalla pista. Sì, è vero, tanti progressi, interventi a non finire, salti di qualità a volte discussi e discutibili, ma attenzione: Monza è Monza. Un posto unico al mondo e tanto, terribilmente veloce. La magia dell'autodromo è restata, malgrado l'alternarsi delle epoche. Veniamo ai piloti. Ciascuno ti dà qualcosa e qualcuno più degli altri. Penso a Schumi e Senna, ma anche, nell'epoca d'oro, all'umanità immensa di Michele Alboreto, di cui ero amico, allo spirito stupendo di Clay Regazzoni e al coraggio dell'idolo locale Vittorio Brambilla, che in pista andava forte e non aveva paura di niente, ma tolto il casco diventava un buontempone. Pure Lella Lombardi come persona era carinissima. Ma non voglio sembrare uno che va d'accordo solo col passato. Domenica scorsa, per esempio, ho dato bandiera a scacchi a Mick Schumacher, un altro che mi piace, che vedo bello dedicato e capace di poter fare cose molto interessanti. E non è il solo. Prendi Lance Stroll. In passato, proprio qui a Monza ha avuto uno di quegli incidenti che possono cambiare una carriera, invece lui da allora è cresciuto, ha vinto tanto in F3 e sta dimostrando di meritare la F1. Nei giorni scorsi l'ho visto girare qui in un test privato al volante di una Williams di due anni fa ed è andato alla grande, girandosi solo alla Roggia e percorrendo la distanza di due o tre Gp, in due giorni di test. Occhio che Stroll è uno che fa bene la Parabolica e a Monza chi ha capito la Parabolica poi va bene ovunque, perché è la chiave di volta». E Lesmo no? Chi ricordi come puro specialista di quelle pieghe, un tempo ancor più spietate? «Ti sorprenderò, ma dico Derek Warwick, un manico puro, anche se nel 1990 si mise la sua Lotus per cappello, in uscita di Parabolica. E pure il grande Gilles Villeneuve a Lesmo era una belva». Un ufficiale di gara vive in simbiosi e nel rispetto del direttore di corsa. Quali sono, secondo Remo Casarotto, i condottieri monzesi che hanno fatto la storia dell'autodromo? «Oltre al grande Gianni Restelli, cito doverosamente Daniele Galbiati e Claudio Marzani, ecco. Quanto al ruolo del commissario, ci tengo a aggiungere che tante cose sono cambiate anche lì. Una volta si andava con una pettorina e via, adesso ci sono il casco, le scarpe dell'antinfortunistica e in certi casi pure l'ignufuga, ma non tutti capiscono che questo è un ruolo serissimo e quasi sacro, non un'occasione per mettersi in vetrina».



LE SOPRAELEVATE DI MONZA NON POSSONO NÉ DEVONO ESSERE ABBATTUTE. SONO UN MONUMENTO!

REMO CASAROTTO



E il pilota col quale hai percepito meno feeling istintivo? «Niente di importante, qui siamo nell'ambito delle pure impressioni di superficie, comunque Mika Hakkinen mi dava l'idea d'essere umanamente un freddo, anche se era un ottimo pilota. Quanto a Ralf Schumacher, si vedeva che era diverso dal fratello maggiore sia in pista che fuori, ma non sono giudizi definitivi, solo sensazioni che sinceramente ho avuto vedendoli qui per tanti anni».

Appello per la salvezza delle Sopraelevate

Monza è una parola che può voler dire tante cose. Monza è anche sinonimo d'automobilismo eroico restato attraverso vestigia importanti. Cosa pensi delle periodiche proposte che giungono dall'esterno, volte a mettere in pericolo la sussistenza del tratto sopraelevato? «Ma neanche per scherzo! Le sopraelevate devono rimanere e non solo: vanno trattate col dovuto rispetto da tutti, da chi ama le corse e anche da chi non le ama, perché per l'autodromo rappresentano un monumento nel monumento, edificato in onore del coraggio e della velocità. Quindi bisogna avere il senso della storia. Anzi, io proprio vicino alla parte sopraelevata realizzerei un piccolo kartodromo. Eh, no, poi fermi: tutte le volte che a Monza si è abbattuto qualcosa è stato fatto un danno, come ad esempio nel caso dei vecchi box e delle due torri... Per carità, stiamo buoni e preserviamo il patrimonio di Monza il



DAL CARRO ATTREZZI ALLE BANDIERE

In senso orario, Casarotto nella sua infinita avventura monzese: a lato, da uomo della bandiera verde ai Gp, sotto, insieme a Clay Regazzoni, a lavoro in bici, quindi insieme a Schumi e, infine, nell'altra pagina, in alto, ritratto in pit-lane mentre sfreccia la Ferrari di Irvine



più possibile, esattamente com'è e come ci è giunto dai decenni». Qualsiasi appassionato non può che provare invidia per Remo Casarotto, solo a pensare che lui era lì nel 1967, quando Clark fece il rimontone più clamoroso, glorioso e sfortunato nella storia della F.1 ed era lì pure nel 1971 mentre Gethin s'aggiudicava il volatone più affollato e tirato del Circus... «Sì, ma un commissario quando lavora, lavora. Con questo voglio dire che Clark e Gethin li ho visti ma non vissuti e goduti fino in fondo, perché in quegli anni prestavo servizio ai box. Sai, un ufficiale di gara non può avere la macchina fotografica con sé, non deve scattare o farsi scattare foto e può guardare la gara solo se è funzionale al suo compito, sennò capita anche che trascorra tutto il Gp non buttando mai l'occhio in pista. Ecco, dipende... Fare il commissario è una cosa terribilmente seria, anche se il premio è niente - solo un po' di benzina gratis -, e anche se non tutti lo capiscono. Comunque dal vivo vidi l'incidentone di Peterson nel 1978, all'imbuto dopo il via e posso dire che si capiva benissimo che Patrese non c'entrava niente, perché a stringere e a provocare il tutto era stato Hunt. Dio, che caos, quel pomeriggio maledetto... E dire che Ronnie parlava con noi soccorritori, mentre Vittorio Brambilla colpito da una ruota sembrava gravissimo e in pericolo di vita, invece il destino si compì esattamente al contrario... Per fortuna che poi sono venute tante giornate migliori, per Monza...».



**HO SPESO UNA VITA
AL SERVIZIO
DI MONZA E VOGLIO
ESSERE RICORDATO
SOLO COME
UN BRAVO SOLDATO**

REMO CASAROTTO



Quelle indimenticabili 1000 Chilometri

Le gare più belle di questi 57 anni monzesi? «Le 1000 Chilometri del Mondiale Marche che fu, ma, attenzione, a Monza sono state memorabili anche certe sfide di F.Junior piuttosto che le gare Turismo». E adesso cosa attende Casarotto? «Domenica 30 ottobre, con la bandiera a scacchi che ho dato a Mick Schumacher, è finita la mia carriera per le gare in monoposto e ben presto, il 20 novembre, con la Ronde Vedovati, terminerò la mia storia con Monza, perché la mia età è quella che è, perché niente è per sempre e perché non tutto quello che vedo lo approvo come un tempo. Quindi è ora di fare un passo indietro, felice per tutto ciò che ho vissuto, rivolgendo un pensiero a chi facendo il commissario ha pagato prezzi importanti». Ma poi lei tornerà da spettatore, no? «Certo, vivo a Biassono da 20 anni, sono comodo. Posso togliermi la tuta arancione, ma dentro resto lo stesso e la mia passione è quella di sempre. E vorrei essere ricordato solo per essere stato, in tutti questi anni, un bravo soldato». ●



Dillmann all'ultimo respiro

COME L'ARABA FENICE IL FRANCESE È RISORTO DALLE SUE STESSE CENERI ED HA RIBALTATO COMPLETAMENTE UN COPIONE CHE PAREVA GIÀ SCRITTO

di Massimo Costa

BARCELONA - È Tom Dillmann il campione, ma che fatica... L'ultimo fine settimana della prima stagione del campionato Formula V8 3.5 è stato infatti denso di tensioni ed emozioni opposte che come una pallina da ping-pong rimbalzavano dal box Avf a quello Fortec. Alti e bassi che avrebbero sfiancato anche un gigante, ma non i due grandi protagonisti, Tom Dillmann e Louis Deletraz. Sul circuito posto 30 km a nord di Barcellona, erano arrivati in sette con l'idea di poter vincere il titolo. Ma già sabato pomeriggio, al termine di gara-1, la scrematatura era stata pesante e in corsa erano rimasti soltanto loro due, il francese di 27 anni e lo svizzero di 19 anni parte del Renault Academy. Quest'ultimo aveva un vantaggio e si sentiva quanto mai psicologicamente forte dopo il secondo posto nella gara-1 proprio davanti a Dillmann. Fatto che gli aveva permesso di portare a 6 i punti di vantaggio sul rivale, reduce da un disastroso weekend a Jerez la settimana prima.

In qualifica 2, condizionata dalla pista umida, Deletraz conquistando una gran pole proprio sotto la bandiera a scacchi aveva ulteriormente messo all'angolo Dillmann, solo settimo. Un giro in più e anche lui poteva giocarsela al meglio.

Le condizioni erano dunque tutte a favore di Deletraz: sei punti da gestire, l'avversario in quarta fila, cinque monoposto tra di loro. «Sono tranquillo, mi basta gestire la gara e finire davanti a Tom», diceva Louis con relativa serenità un paio di ore prima dell'inferno. Ma si sa, nulla è mai certo nel motorsport, soprattutto quando si sta per affrontare la corsa decisiva di una intera stagione e i demoni iniziano a lavorarsi la mente dei piloti. La partenza abortita con le luci gialle lampeggianti per lo stallo di Orudzhev in quinta fila, ha portato la tensione a livelli elevatissimi.

E quando le vetture hanno concluso il giro di ricognizione aggiuntivo, Dillmann come colui che nulla ha da perdere è schizzato via come una molla infilandosi in ogni spazio che trovava mentre Deletraz si è mosso come un vecchietto venendo risucchiato da Isaakyan, Nissany e Fittipaldi. È dunque iniziato un thriller di quelli tosti con Dillmann quinto alle spalle di Deletraz, divenuto improvvisamente fragile. AVF ha calato l'asso portando ai box per il

cambio gomme Tom al 5° giro, sorprendendo Fortec che ha richiamato Louis la tornata successiva. Un errore perché Dillmann, in completa trance agonistica, gli è finito davanti. «Ha fatto una corsa straordinaria», ha poi commentato Valles. L'obiettivo a quel punto era uno solo: vincere. Questo significava ritrovarsi davanti a tutti coloro che avrebbero effettuato il pit-stop. L'impresa è incredibilmente riuscita, complice anche una sosta lunga di Isaakyan mentre Dillmann è passato davanti a Nissany per un soffio. A quel punto il campionato era il suo, Deletraz era "intruppato" al quarto posto, ormai sgonfio senza vedere alternative se non sperare in un guasto o in un errore di Tom o in Nissany. Ma Dillmann ha tenuto l'israeliano a debita distanza andando a prendersi il titolo. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Orudzhev; 2. Deletraz; 3. Dillmann. Gara-2: 1. Dillmann; 2. Nissany; 3. Fittipaldi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





FESTA INFINITA

Inarrestabile la gioia del team Avf, a sinistra, e di Tom Dillmann sul podio dopo aver conquistato il titolo. nessuna gioia invece per Louis Deletraz, sotto nell'altra pagina, sconfitto all'ultimo secondo. Altri protagonisti dell'annata Aurélien Panis, in basso nell'altra pagina, Egor Orudzhev, qui sotto, e Pietro Fittipaldi, in basso



Tom spesso dimenticato

IL CAMPIONE DELLA AVF HA DIMOSTRATO IN SPAGNA PER L'ENNESIMA VOLTA DI MERITARE PIÙ ATTENZIONE

Tom Dillmann appartiene a quel folto gruppo di piloti che avrebbero meritato molto di più nella loro carriera, ma per vari motivi sono sempre rimasti ai confini dell'agognata F.1. Francese di Mulhouse, 27 anni, Dillmann pareva un predestinato fin da quando iniziò a mettersi in luce nella F. Renault nel 2006, poi nella F.3 europea. Perso troppo presto l'appoggio della Red Bull, per Tom che non godeva di mezzi finanziari pesanti, è iniziato un peregrinare alla ricerca di team disposti a credere in lui. Dopo un 2008 sabbatico, Dillmann ha corso nella F.3 Italia, nell'europeo, nel tedesco vinto nel 2010.

Sono poi arrivate altre gare in F.3, ma anche la salita in Gp2 con qualche apparizione nel 2011 e due stagioni complete interessanti fino al 2013. Ancora qualche corsa Gp2 nel 2014 e il 3° posto nella Carrera Cup francese. Poi, nel 2015 Gelael senior lo ha chiamato per affiancare il figlio Sean nella Renault 3.5 (come accaduto a Giovinazzi), stagione terminata al 7° posto (e anche corse nel Blancpain con l'Aston Martin), mentre quest'anno è stato il messicano facoltoso Celis a pagargli il posto nel team Avf per averlo come parametro. Che farà Dillmann nel 2017? «Non ne ho proprio idea». Lui si gestisce da solo, non ha management. Una cosa è certa: una occasione importante la merita. ●





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Estre-Terting; 2. Biagi-Crestani. Gara-2: 1. Zampieri-Antonelli; 2. Ramos-Schothorst.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

GIOIA INARRESTABILE

L'abbraccio tra Thomas Biagi e Fabrizio Crestani dopo aver conquistato il titolo Gt Open con la Lamborghini Huracán, sotto, della Lazarus, in alto a destra. In basso nell'altra pagina Zampieri e Antonelli davanti a tutti in gara-2

Biagi-Crestani missione compiuta

BARCELONA - Finito il podio di gara-1 che ha dato loro il titolo senza dover nemmeno aspettare la gara di domenica, Thomas Biagi e Fabrizio Crestani sono rimasti seduti sul gradino più alto del podio, quasi dovessero ancora capacitarci di quanto successo e volessero gustarsi il momento il più a lungo possibile. C'è di che: a 40 anni, Thomas Biagi si è regalato la soddisfazione di aggiungere un altro titolo internazionale di rilievo a una collezione che comprende due Fia Gt (2003 e 2007) e il Superstars 2010. «Mi sembra incredibile», dice con l'entusiasmo di chi sa che questi sono i momenti che vale davvero la pena rincorrere e con la soddisfazione di chi è riuscito a mettere insieme il package vincente, cioè una Lamborghini Huracán, ben supportata dalla Casa di Sant'Agata, al primo centro nel Gt Open, il Team Lazarus di Tancredi Pagiaro, e un compagno giovane e veloce. Nella fattispecie, un Fabrizio Crestani che è stato determinante nella conquista del titolo. A 28 anni, il lombardo conquista il primo titolo internazionale e, soprattutto, rilancia una carriera un pò disordinata. Chiuso con le monoposto, Crestani ora ha un bell'avvenire nelle ruote coperte, dove ha dimostrato di poter andare fortissimo. A Barcellona, il suo tempone in qualifica 1 (1'45"376) è il record assoluto di una Gt3 sulla pista spagnola, ed è stato un ko psicologico inflitto agli avversari sin dall'inizio della battaglia decisiva. Gli uomini della Lambo arancione sono stati bravissimi a gestire una stagione che non li vedeva

**DOPO UNA
STAGIONE SUPER
REGOLARE IL
TITOLO VA ALLA
COPPIA DELLA
LAMBORGHINI
DEL TEAM
LAZARUS**

di **Alfredo Filippone**

favoritissimi né superiori a tutti, ma nella quale sono riusciti a non fare un errore, essere regolarissimi e portare a casa sempre il miglior risultato possibile a seconda delle circostanze. Otto podi (ma una sola vittoria assoluta, al Ricard) ne sono la prova. «Abbiamo lavorato bene», dice un Crestani contenuto, «ma soprattutto siamo cresciuti con continuità, gara dopo gara».

Nella gara stellare dell'anno che ha visto tanti concorrenti in più, anche italiani (Antonelli, Solaris), e ritorni eccellenti (Kessel, Akka), gli unici sfidanti veri per il titolo, Gustavo Yacamán e Fernando Monje con la Bmw M6 del Teo Martín spagnolo, si sono arenati nonostante corressero in casa. Subito distaccati in gara-1, partita con Crestani autoritario leader, hanno subito il cronico problema di ecces-





L'EX PILOTA WTCC AL VIA ASSIEME A KÉVIN ESTRE

Terting di nuovo in luce

Nel weekend che ha coronato Biagi e Crestani, si è vista un'altra resurrezione, quella di Peter Terting. A 32 anni, l'ex-pilota ufficiale della Seat nel Wtcc, si è imposto in gara-1 con la Porsche 911 R dell'Attempto Racing, rivelandosi un'affidabile spalla di Kévin Estre e tenendo un passo non lontano da quello del velocissimo francese. Non male per uno che corre a mezzo servizio, soprattutto in Vln e 24h Series. Venuto fuori dalla filiera Vw, Terting era approdato giovanissimo, nel 2003, nel Dtm, prima di entrare nello squadrone Seat del Wtcc. Veloce, simpatico ma indisciplinato, il ragazzo non ha forse gestito al meglio un'ascesa un pò troppo rapida e la sua carriera si era persa per strada. Dieci anni dopo, un Peter più maturo ma che non sembra aver perso nulla delle sue doti, è pronto per un rilancio in grande stile.



sivo consumo delle gomme della vettura tedesca e un disastroso pit stop, con i meccanici costretti a spingere la M6 che non ripartiva. Inevitabile la penalità di 10 secondi. Il 13esimo posto ha affondato le ultime speranze degli iberici, costretti persino a difendere il secondo posto in campionato in gara-2 dagli attacchi della McLaren di Balfe-Keen, che pareggiava il conto (di punti) con un bel terzo posto. Gara-2 è stata dominata dalla Lambo di Antonelli, sulla quale si sono alternati Daniel Zampieri, autore della pole, e il team principal Marco Antonelli, tornato al volante per piacere dopo sei anni di inattività. Ha conservato un bel manico, ma la coppia italiana ha approfittato anche delle due safety car. La prima è entrata per mettere ordine dopo i contatti dei primi giro, con

Krognes che speronava Barnes e Ledogar che buttava fuori pista Terting poco dopo. Più serio il botto nel finale, con la Mercedes di Beaubelique che va a muro nella prima frenata e poi colpisce la McLaren dell'incolpevole Tappy.

Dopo il restart, con due giri appena rimasti, succede di tutto. Yacaman affonda completamente, tentando di rubare il comando ad Antonelli e finendo fuori pista. Ramos raccoglie il secondo e dà comunque il titolo Team a Teo Martin. Podio per l'Aston Solaris di Sini-Fannin, che chiudono davanti a Biagi-Crestani. ●



Eurocup di talenti

L'EUROPEO DI FORMULA RENAULT 2.0 È STATO DOMINATO NEL 2016 DAL GIOVANISSIMO LANDO NORRIS E CONTINUA AD ESSERE RAMPA DI LANCIO PER I PILOTI DEL FUTURO

di Massimo Costa

Per qualcuno ha perso smalto, ma la Eurocup Renault 2.0 resiste imperterrita nel suo angolo nel quale è stata relegata e continua a formare e plasmare i campioni del domani. Incurante dell'ondata positiva dei campionati nazionali di F.4, anche quest'anno la classifica generale ha proposto una serie di piloti di ottimo valore, pronti a essere subito protagonisti nella categorie superiori. Il personaggio numero uno è stato il britannico Lando Norris, esile 16enne di Glastonbury (ricorda Nyck De Vries nel fisico) che dopo aver conquistato la F.4 nazionale nel 2015, si è subito posto all'attenzione generale del mondo Renault andando a prendersi sia l'europeo sia il campionato Nec.

Nella serie continentale, cinque le vittorie cui si aggiungono altri sette piazzamenti da podio (fanno quindi dodici) su quindici gare disputate. Merito a Norris quindi, che a metà ottobre ha anche debuttato nell'appuntamento finale del Fia F.3 a Hockenheim e si appresta a partecipare al Gp di Macao della categoria. Ma parte del merito anche al team tedesco Kaufmann che torna al successo dopo i titoli conquistati nel 2012 con Stoffel Vandoorne e nel 2011 con Robin Frijns. Norris è uno di quei piloti della generazione che non si fa mancare niente, alla Stroll, alla Mazepin o alla Daruvala. Può contare su un sostegno economico personale (leggi famiglia) notevolissimo. Tanto per intenderci, nel 2015, oltre alla F.4 inglese, lo si è visto nella F.4 italiana e tedesca oltre che nel Brdc britannico. Lo scorso febbraio ha vinto la Formula Toyota neozelandese, ha testato a lungo la nuova Tatuus Brdc poi divenuta parte del British F.3 partecipando anche a undici gare (4 vittorie), poi i campionati Renault. Gira molto in pista Norris, si sta formando bene senza quella fretta di salire le categorie che spesso tarpa le ali. Nel 2017 sarà nel Fia F.3, probabilmente con Motopark, team per il quale ha provato la scorsa settimana al Nürburgring.

Gli avversari di Norris

Il principale avversario è stato Max Defourny del team R-Ace, ma nel penultimo appuntamento di Spa è inciampato in un weekend disastroso ed ha



LA CLASSIFICA FINALE

1.	Lando Norris	253
2.	Dorian Boccocacci	200
3.	Max Defourny	178,5
4.	Harrison Scott	172
5.	Sacha Fenestraz	119,5
6.	Hugo De Sadeleer	89
7.	Will Palmer	76
8.	Robert Shwartzman	75
9.	Jehan Daruvala	62
10.	Ferdinand Habsburg	58



UNA STAGIONE PIENA DI IMPEGNI

Il 16enne britannico Lando Norris, sopra, ha vinto in F.Renault 2.0 sia l'Eurocup che il Nec, oltre alla Formula Toyota neozelandese. Inoltre ha corso anche con la Tatuus di Formula 4 nel Brdc

sicuramente pagato il fatto di avere vinto una sola gara. Norris ha portato a casa il titolo e Dorian Boccocacci ha finito per superare il belga dai lunghi capelli in classifica generale divenendo il vice campione. Il francese della Tech 1 (due successi) con molta umiltà dopo il 2015 nel Fia F.3, non molto fortunato, ha deciso anche per motivi di budget (la conclusione del programma Junior Lotus) di scendere di un gradino per rilanciarsi nella Eurocup Renault. Un bel rischio, ma gli è andata bene. Boccocacci spera ora di entrare nella Academy Renault di cui farà parte Norris, anche se nel paddock circolava la voce che la McLaren era molto interessata a lui. Defourny e Boccocacci, entrambi 18enni e con alle spalle tre stagioni di monoposto, non hanno voluto sbilanciarsi su dove li troveremo nel 2017: le opzioni probabili sono o la F.3 o la GP3. Bel-



ALBO D'ORO

2016	Lando Norris
2015	Jack Aitken
2014	Nyck De Vries
2013	Pierre Gasly
2012	Stoffel Vandoorne
2011	Robin Frijns
2010	Kevin Korjus
2009	Albert Costa
2008	Valtteri Bottas
2007	Brendon Hartley
2006	Filipe Albuquerque
2005	Kamui Kobayashi
2004	Scott Speed
2003	Esteban Guerrieri
2002	Eric Salignon
2001	Augusto Farfus
2000	Felipe Massa



lo anche il campionato di Harrison Scott del team Avf. Il longilineo inglese, 20 anni, al secondo anno di Renault dopo due campionati di F.Ford, si è imposto in tre gare e ha chiuso il 2016 partecipando con eccellenti risultati alle ultime due prove della Euroformula Open. Da seguire con attenzione Sacha Fenestraz, quinto in campionato, che sarà tra i protagonisti Eurocup Renault del 2017. Ci si aspettava qualcosa di più da Will Palmer (fratello del pilota F.1 Jolyon) e settimo in graduatoria, così come dal russo Robert Shwartzman e dall'indiano Jehan Daruvala, ottavo e nono.

La stagione 2017 su 10 round

Per il 2017, la Eurocup Renault ha cambiato marcia. Non più sette appuntamenti, ma ben dieci di cui otto su piste che sono nel calendario del mon-

TANTI NOMI NUOVI ALLA RIBALTA

Nel 2016 si sono messi in luce anche i francesi Dorian Boccolacci, in alto a sinistra, ed il suo compagno di squadra Sacha Fenestraz, in basso a sinistra. Non da meno il belga Max Defourny, in alto a destra, e l'inglese Will Palmer, in basso a destra

diale F.1. Due i tracciati cittadini, Montecarlo come già nel 2016, e Pau assieme al Fia F.3. Un maquillage che nell'ambiente è piaciuto molto e lo si è potuto constatare nel test collettivo disputato a Estoril subito dopo l'ultima tappa stagionale. Ventiquattro i piloti presenti, la gran parte proveniente dai vari campionati nazionali della F.4. Si comincerà a Monza il 23 aprile per poi proseguire a Silverstone il 14 maggio. Poi, Pau e Montecarlo nel giro di sette giorni, 21 maggio e 28 maggio. Si riprenderà il 2 luglio con la trasferta di Budapest, a seguire Nurburgring e Spielberg il 16 e 23 luglio. Dopo la pausa estiva si riparte da Le Castellet il 27 agosto, Spa il 24 settembre e il gran finale a Barcellona il 29 ottobre. Renault Sport darà poi l'opportunità al campione e a un altro pilota selezionato di far parte della Academy. ●



Terremoto in **salita**

Franco Ceregioli, sindaco di Sarnano, l'ha definita "la giornata più difficile della mia vita". Con tante e immediate emergenze, legate soprattutto alla sistemazione di cittadini sfollati dalle proprie abitazioni, la forte scossa di terremoto che il 30 ottobre ha colpito la zona di Norcia e il maceratese tra Umbria e Marche è andata in onda in numerosi scenari legati e cari all'automobilismo. In particolare alle corse in salita, che lungo quella porzione di Appennino "sfregiato" dalle crepe del sisma proliferano da decenni. Scenari che non rappresentano esclusivamente un tracciato di gara ma luoghi in cui una manifestazione motoristica vive e pulsa, esattamente come per tutto l'anno fa la città che la ospita. Scenari e soprattutto persone. Organizzatori, piloti e addetti ai lavori costretti dal 24 agosto a convivere con uno dei fenomeni naturali più imprevedibili e bastardi. Il centro "salitario" più interessato dalle ultime scosse è appunto Sarnano,

**LA ZONA COLPITA
DALL'ULTIMO
SISMA È CUORE
PULSANTE DI
TANTE PROVE
DI VELOCITÀ
IN MONTAGNA.
A SARNANO
LA SITUAZIONE
PIÙ CRITICA**

di **Gianluca Marchese**

teatro di quel Trofeo Scarfiotti che si arrampica in vetta al Sassotetto e che, dopo un passato anche europeo, con caparbietà nelle ultime stagioni ha saputo tornare nel calendario del Civm. A spiegare la situazione ad Autosprint, che diverse edizioni ha condiviso, per raccontarle, con gli organizzatori di Sarnano, è il vicesindaco Stefano Censori, anche referente e coordinatore del Comune per quanto riguarda allestimento del percorso e supporto logistico alla gara: «*Le situazioni di emergenza sono perlopiù nelle frazioni. Abbiamo paesi come Poggio o San Cassiano completamente chiusi e da giorni stiamo ospitando centinaia di persone al palasport, dove è stata montata pure la tensostruttura della Croce Rossa con cucina da campo. Siamo fortunati ad avere il palazzetto, perché è un'ampia struttura moderna, del tutto riscaldata e antisismica.*

Il reale stato dei due fulcri della cronoscalata, il caratteristico centro città (che ha retto) e il traccia-



UN DURO COLPO

Sopra il masso caduto sul tratto di strada che da Sarnano va a Sassotetto su cui si svolge il Trofeo Scarfiotti, ma per ora il sindaco Franco Ceregioli, a destra, deve prima pensare alla popolazione della città di Sarnano, nell'altra pagina. Poi toccherà alla gara, in basso



QUELLA DELL'ULTIMO SISMA È STATA INDUBBIAMENTE LA GIORNATA PIÙ DIFFICILE DELLA MIA VITA

FRANCO CEREGIOLI
SINDACO SARNANO





← è al momento da valutare, nel senso che ci sono varie contingenze da controllare, ad esempio sulla Sarnano Sassotetto è caduto anche un masso: «In questo momento il centro storico è zona rossa ma si tratta di una misura preventiva. I primi sopralluoghi non hanno evidenziato crolli veri e propri. Il centro ha retto bene, le strutture sono quasi tutte a mattone e sembrano aver reagito bene. Scopriremo le reali agibilità nei prossimi giorni con tutti i sopralluoghi del caso. Per ora gli uffici comunali (il cui palazzo durante l'evento ospita la direzione gara, ndr) sono spostati al palazzetto. Inizieremo le verifiche proprio dal municipio. Per quanto riguarda il percorso di gara, per ora la Provincia di Macerata ha chiuso la strada come quasi tutte quelle che vanno in montagna. Un masso è caduto, ma non è quella la questione, perché al momento non si tratta di fare grandi lavori. Più che altro vanno valutate eventuali situazioni pericolanti e quindi anche in questo caso dobbiamo aspettare i rilievi necessari». È naturale che l'emergenza primaria alla quale rispondere sia stata quella di dare un riparo ai cittadini sfollati o anche soltanto troppo impauriti per rientrare subito nelle proprie abitazioni. Da qui si entra nella fase dei controlli dai quali scaturiranno delle decisioni ed eventuali lavori: «Dobbiamo essere molto propositivi - conclude Censori - perché altrimenti ci sarebbe soltanto da piangere. La gara? Dobbiamo assolutamente fare in modo di ripresentarci a maggio con la Sarnano Sassotetto». La voglia di non mollare un centimetro è dunque la stessa del sindaco, che l'ha fatta capire bene anche sui social sotto l'hashtag #IloveSarnano, ed è ora possibile effettuare donazioni proprio in favore del **Comune di Sarnano** sull'iban **IT90F0605569170000000003658** con la causale **"Emergenza Sisma 2016"**.
Altra realtà "salitaria" alle prese con il terremoto è Ascoli. Anche qui andare avanti è la parola d'ordine e il presidente del locale Automobile Club Elio Galanti spiega che in questo caso le situazioni più al limite sono in città, mentre la gara, la Coppa Teodori, si svolge diversi chilometri più in alto con quartier generale a San Marco: «Ad Ascoli centro diverse abitazioni ed edifici, cattedrale compresa, sono state dichiarate inagibili e naturalmente non è facile convivere con questo sisma, che però non ha colpito la cronoscalata. L'unica cosa è che con la



UNA FRATTURA VICINO AL CUORE DELLA GARA

Il percorso di gara di Sarnano, sopra il via, non dovrebbe essere stato danneggiato, ma prima sarà necessario fare un controllo approfondito come nelle zone vicine, in alto a sinistra. Prima però c'è da aiutare la popolazione chiusa da giorni nel palasport, sotto

Provincia era già in programma, tra asfalto e barriere, di implementare alcuni punti sul tracciato e ora con tutti questi problemi che devono affrontare non so che cosa si potrà migliorare davvero. A San Marco, in zona partenza, è comunque tutto ok. Noi ad Ascoli non molliamo assolutamente e credo che nemmeno Enrico Ruffini (presidente dell'Ac Macerata, ndr) mollerà. Nel nostro staff c'è tutta la voglia di andare avanti. In questo momento si deve soltanto avere la forza di reagire». Pure nelle città delle altre cronoscalate lambite dal sisma tutti in generale sono un po' "scossi", è proprio il caso di dirlo, ma al momento Gubbio, Orvieto, Rieti e Popoli non segnalano criticità. ●



NONOSTANTE IL SISMA SI CORRERÀ IL RALLY BALCONE DELLE MARCHE

A Cingoli nessun ritardo

Con iscrizioni aperte fino al 10 novembre, va avanti spedito il 9° Balcone delle Marche, 3° round del Challenge Raceday Rally Terra il 19-20 novembre a Cingoli, altro comune in provincia di Macerata ma per fortuna meno interessato dal sisma. Gli organizzatori della Prs Group hanno sottolineato che «il problema al viadotto sul lago di Cingoli, di cui hanno fatto menzione gli organi di stampa, non riguarda la gara, che si svolge in altra area del territorio» e che «l'evento dovrà spostare la sede di partenza/arrivo dal centro storico a viale Valentini, location già usata per l'arrivo del Rally Adriatico». Modifiche anche al percorso: «In origine prevedeva due ps da ripetere 3 volte. È stato deciso che una delle due piese previste, la 'Castel Sant'Angelo' sarà divisa in due porzioni, (di circa 5 km ciascuna).

6H ROMA, C'È OMBRA

Tra le adesioni dell'ultimo momento, alla 6 Ore di Roma di questo fine settimana, c'è quella del team Ombra Racing. La squadra bergamasca schiererà una Lamborghini Huracán Gt3, per l'equipaggio composto da Alex Frassinetti, Roberto Gentili ed il vice-campione della Carrera Cup Italia Michelin Cup Marco Cassarà.

VILLORBA NEL GOLFO

Ci saranno anche due Maserati GranTurismo Mc Gt4 targate Villorba Corse al via della 12 Ore del Golfo. Prosegue il progetto con il marchio del Tridente per il team veneto, che sarà al via della gara endurance di Abu Dhabi del 16 e 17 dicembre in vista degli impegni nella European Series 2017. In via di definizione gli equipaggi.

2 ORE IN MITJET

Sarà un binomio ultra giovane quello composto da Francesco Massimo De Luca e Michele Malucelli, attesi protagonisti della 2 Ore Endurance di Vallelunga nel raggruppamento riservato alle Mitjet. Completerà il loro equipaggio il più esperto Enzo Stentella.

BALDAN 7° IN SPAGNA

A Barcellona, nell'ultimo appuntamento della Seat Leon Eurocup, il neo-campione del monomarca tricolore Nicola Baldan ha conquistato in gara-2 il settimo posto (da 14° in partenza) con i colori della Pit Lane Competizioni. Weekend compromesso dalle qualifiche e da un contatto in gara-1 per il veneto, mentre i suoi compagni di squadra Alberto Vescovi e Carlotta Fedeli hanno ottenuto come miglior piazzamento un nono e sedicesimo posto.

ROLEX DAYTONA

Dal 18 al 27 novembre, presso la Boutique Rolex in via Montenapoleone a Milano, si terrà un'esposizione dedicata all'Oyster Perpetual Cosmograph Daytona, l'orologio che richiama il nome del famoso circuito automobilistico americano. Il "Daytona" è stato creato nel 1963 e qualche anno dopo è diventato il trofeo assegnato al vincitore della 24 Ore.



SUCCESSO A SONOMA DELLA ELISE PB-R

D'Aste fa l'americano

Debutto e vittoria nella Lotus Cup Usa per la Elise della PB Racing, vettura progettata in collaborazione con Hexathron Racing Systems e Lotus Cars e già protagonista dal 2014 nel monomarca tricolore. A portarla al successo sulla pista di Sonoma, in California, è stato Stefano D'Aste, che in condizioni di bagnato ha conquistato la pole in entrambe le sessioni di qualifica. Vincendo poi la prima gara e chiudendo secondo in gara-2 alle spalle della Exige V6 Cup R di Nicolai Elghanayan. Il team bergamasco tornerà in pista nella serie americana in occasione del prossimo appuntamento di Thermal Club, in programma il 19 e 20 novembre, quando schiererà due vetture affidandole allo svizzero Franco Nespoli e a Paolo Ferraresi. A quest'ultimo impegno farà seguito la partecipazione alla 25 Ore di Thunderhill.

LA 2ª EDIZIONE SI SVOLGERÀ A MAGGIO

Minardi Day in due giorni

Adesso è ufficiale: dopo il successo della prima edizione svoltasi ad Imola lo scorso giugno, l'Historic Minardi Day verrà riproposto anche nel 2017. Tra le novità, quella delle due giornate in luogo di una, visto che la manifestazione si svolgerà sabato 6 e domenica 7 maggio. Confermata l'a-

pertura al pubblico di paddock e box (7000 sono stati gli appassionati che hanno presenziato all'evento di quest'anno), consentendo pertanto a tutti di ammirare da vicino le varie monoposto di Formula Uno e non solamente. Attesi inoltre alcuni piloti legati alla storia del team faentino.

LA SQUADRA LOMBARDA DOMINA NEL VDEV

Ts corse bi-campione

Nell'ultimo round dell'Estoril, la Ts Corse ha celebrato una storica doppietta nel Challenge Monoplace del VdeV grazie ad Alexander James Peroni e Pietro Peccenini. Al primo assalto con la F.Renault del team lombardo, l'australiano ha conquistato il titolo assoluto della serie internazionale, ottenendo in Portogallo la pole position ed una tripletta di vittorie, riportando così un team italiano al "top" della serie internazionale dopo due anni. Peccenini ha invece agguantato in rimonta il Trofeo Gentleman Driver proprio nell'ultima gara, bissando in questo modo il titolo messo a segno nel 2015.



CIOCI PRIMO TRA LE GT

4H di Zhuhai a Menezes/Tung

È stata la Oreca-Nissan Lmp2 del campione in carica Ho-Pin Tung e Gustavo Menezes a conquistare il successo nella 4 Ore di Zhuhai, primo dei quattro appuntamenti dell'Asian Le Mans Series 2016-2017. Il binomio del team Jackie Chan Dc Racing, ha preceduto la Ligier Js2-Judd schierata dall'Algarve Pro Racing per Andrea Roda, Tacksung Kim e Matthew McMurtry. Ottimo quinto assoluto e vittoria tra le Gran Turismo per la Ferrari 488 Gt3 del team Spirit of Race divisa da Marco Cioci, Rui Aguiar e Nasrat Muzayyin. Buon debutto della Lambo del Vincenzo Sospiri Racing, terza di classe con Kei Cozzolino, Corey Lewis e Adrian Zaugg.

IL MODENESE DA RECORD

300 gare per Montermini

Perentoria pole position, nel suo trecentesimo weekend di gara, sul bagnato di Estoril per Andrea Montermini. Al volante della Ferrari 458 della Af Corse il campione modenese ha condiviso l'abitacolo con Mario Cordoni e Marco Zanuttini (poi costretti al ritiro) nell'ultimo round del Challenge Gt-Tourisme del VdeV e a fine novembre tornerà in Australia per svolgere dei test sulla Ferrari 488 che ha portato al debutto lo scorso febbraio sulla pista di Bathurst.

SETTE ROUND NEL 2017

L'Aco sta col Gt Asia

Se da un lato la Sro ha rivelato già da tempo il calendario della Blancpain Gt Series Asia, che partirà il prossimo anno, dall'altro il campionato Gt Asia Series ha riconfermato la partnership con l'Asian Le Mans Series (supportata dalla Aco) ed ufficializzato il calendario 2017, che si articolerà su sette appuntamenti (uno più del 2016). Il via da Sepang (12/3), per poi affrontare le tappe di Yeongam (14/5), Fuji (4/6), Buriram (25/6), Zhejiang (6/8), Shanghai (3/9), più un ulteriore round ancora da definire.

Leclasseifiche

VELOCITÀ

WEC

FORMULA V8 3.5

GT OPEN

EUROFORMULA OPEN

SHANGHAI

BARCELLONA

BARCELLONA

BARCELLONA

VELOCITÀ

WEC

Resoconto della gara a pag. 28

Shanghai (Cin), 5-6 novembre 2016

Gara-1: Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919) 195 giri in 6'00"27"901 alla media di 176,928 km/h; 2. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota TS050) a 59"785; 3. Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS050) a 1'06"038; 4. Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919) a 1'40"855; 5. Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18) a 3 giri; 6. Fässler-Lotterer-Tréluyer (Audi R18) a 14 giri; 7. Trummer-Webb-Kaffer (CLM P1-01) a 14 giri; 8. Rusinov-Stevens-Brundle (Oreca 05) a 15 giri; 9. Giovannazzi-Blomqvist-Gelael (Ligier JSP2) a 16 giri; 10. Gonzalez-Albuquerque-Senna (Ligier JSP2) a 16 giri; 11. Menezes-Lapierre-Richelmi (Alpine A460) a 16 giri; 12. Dalziel-Derani-Cumming (Ligier JSP2) a 16 giri; 13. Minasian-Mediani-Aleshin (BR01) a 18 giri; 14. Petrov-Ladygin-Shaitar (BR01) a 18 giri; 15. Cheng-Tung-Chatin (Alpine A460) a 19 giri; 16. Rao-Bradley-Lynn (Oreca 05) a 21 giri; 17. Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 25 giri; 18. Mücke-Pla (Ford GT) a 25 giri; 19. Bruni-Calado (Ferrari 488 GTE) a 25 giri; 20. Thiim-Sørensen (Aston Martin Vantage) a 25 giri; 21. Rigon-Bird (Ferrari 488 GTE) a 27 giri; 22. Lietz-Christensen (Porsche 911 RSR) a 27 giri; 23. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 29 giri; 24. Tuscher-Kraihamer-Imperatori (Rebel-

lion R-One) a 29 giri; 25. Ried-Henzler-Camathias (Porsche 911 RSR) a 29 giri; 26. Perrodo-Colard-Aguas (Ferrari 458) a 29 giri; 27. Al Cubaisi-Heinemeier-Long (Porsche 911 RSR) a 29 giri; 28. Ragues-Taylor-Brandela (Corvette C7) a 31 giri; 29. Wainwright-Carroll-Barker (Porsche 911 RSR) a 31 giri.

Giro più veloce: Hartley in 1'45"935 alla media di 185,241 km/h.

Il campionato: 1. Lieb-Jani-Dumas 152 punti; 2. Conway-Sarrazin-Kobayashi 135; 3. Jarvis-Di Grassi-Duval 121,5; 4. Webber-Hartley-Bernhard 108,5; 5. Lotterer-Fässler 86; 6. Imperatore-Kraihamer-Tuscher 60,5; 7. Tréluyer 52; 8. Davidson-Nakajima-Buemi 48; 9. Menezes-Lapierre-Richelmi 46,5; 10. Rusinov 34.

Case: 1. Porsche 301 punti; 2. Audi 222; 3. Toyota 207.

Gt: 1. Sorensen-Thiim 131 punti; 2. Rigon-Bird 119; 3. Pla-Mücke 110; 4. Bruni-Calado 110; 5. Priaulx-Tincknell 105,5; 6. Turner 104; 7. Stanaway 88; 8. Christensen-Lietz 68; 9. Johnson 60; 10. Rees 55.

Case Gt: 1. Ferrari 261 punti; 2. Aston Martin 251; 3. Ford 221,5; 4. Porsche 113.

Lmp2: 1. Menezes-Lapierre-Richelmi 183 punti; 2. Senna-Albuquerque-Gonzalez 148; 3. Rusinov 137; 4. Cumming-Derani-Dalziel 104; 5. Stevens 92.

FORMULA V8 3.5

Resoconto della gara a pag. 68

Barcellona (Spa),
5-6 novembre 2016

Gara-1: 1. Orudzhev (Arden) 25 giri in 39'40"100 alla media di 176,022 km/h; 2. Deletraz (Fortec) a 9"891; 3. Dillmann (AVF) a 12"240; 4. Panis (Arden) a 13"422; 5. Isaakyan (SMP) a 22"646; 6. Baptista (RP Motorsport) a 26"592; 7. Fittipaldi (Fortec) a 31"454; 8. Kanamaru (Martin) a 32"139; 9. Nissany (Lotus) a 35"321; 10. Visser (Martin) a 37"188; 11. Aitken (RP Motorsport) a 1'23"722; 12. Cipriani (Durango) a 1 giro.

Giro più veloce: Deletraz in 1'34"359 alla media di 177,598 km/h.

Gara-2: 1. Dillmann (AVF) 25 giri in 39'47"303 alla media di 175,490 km/h; 2. Nissany (Lotus) a 1"405; 3. Fittipaldi (Fortec) a 10"434; 4. Deletraz (Fortec) a 12"489; 5. Isaakyan (SMP) a 12"998; 6. Binder (Lotus) a 14"055; 7. Orudzhev (Arden) a 16"262; 8. Visser (Martin) 39"609; 9. Aitken (RP Motorsport) a 41"250; 10. Kanamaru (Martin) a 41"923; 11. Randle (Comtec) a 50"593; 12. Panis (Arden) a 1'02"624; 13. Celis (AVF) a 1'03"024; 14. Cipriani (Durango) a 1 giro.

Giro più veloce: Orudzhev in 1'33"239 alla media di 179,731 km/h.

Il campionato: 1. Dillmann 237 punti; 2. Deletraz 230; 3. Orudzhev 197; 4. Nissany 189; 5. Panis 183; 6. Vaxiviere 175; 7. Binder 161; 8. Kanamaru 85; 9. Isaakyan 70; 10. Fittipaldi 59.

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 70

Barcellona (Spa),
5-6 novembre 2016

Gara-1: 1. Estre-Terting (Porsche 911 Gt3) 38 giri in 1.10'54"806 alla media di 149,7 km/h; 2. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan Gt3) a 3"733; 3. Balfe-Keen (McLaren 650 S Gt3) a 18"572; 4. Zampieri-Antonelli (Lamborghini Huracan Gt3) a 33"976; 5. Benham-Tappy (McLaren 650 S Gt3) a 35"472; 6. Beaubelique-Policand (Mercedes Amg Gt3) a 36"004; 7. Lindholm-Krognes (Lamborghini Huracan Gt3) a

EUROFORMULA OPEN

BARCELLONA

Pulcini chiude senza trionfo

BARCELLONA - Ci teneva a suggellare la sua trionfale stagione con un altro successo ma al neo-campione Leonardo Pulcini è mancata l'ultima spinta. Anche se il romano si è assicurato pure il titolo spagnolo F.3. Una partenza troppo concitata in gara-1 e una chiazza d'olio in gara-2 hanno tradito infatti l'alfiere del Campos Racing, padre padrone dell'Euroformula 2016. Ne hanno approfittato i suoi rivali diretti, Ferdinand Habsburg (Drivex) e Colin Herta (Carlin) con un successo a testa. Conquistato a tavolino nel caso dell'austriaco, miglior rookie della stagione, dopo che Dorian Bocolacci, al debutto con Teo Martin, aveva scombuscolato tutto e tutti in gara-1 ma era stato penalizzato per una sgomitata di troppo. Alla partenza di gara-1, Herta (in pole) ha problemi a contenere Habsburg e finisce largo alla prima curva ma mantiene il vantaggio. Pulcini non parte benissimo, passando quarto al primo giro. Il neo-campione ha una gomma danneggiata per un contatto col compagno Menchaca e deve cedere altre posizioni prima di fermarsi ai box. In testa, nel frattempo, Herta riceve ordine dalla direzione gara di cedere la posizione a Habsburg ma non ubbidisce. A mettere ordine ci pensa Bocolacci, che al sesto giro supera Habsburg e tocca Herta; questi ultimi due continuano a duellare con nuovi contatti. Il francese va a vincere con autorità, davanti ad Habsburg, Herta e Fioravanti, ma dopo la gara verrà penalizzato di 5", passando al terzo posto e dovendo lasciare la vittoria ad Habsburg. In gara-2 Pulcini s'intrufola dalla seconda fila fra il poleman Habsburg e Herta, prendendo subito il comando. Il copione dell'intera stagione sembra doversi ripetere ma stavolta il caso ci mette lo zampino. Al quinto giro, alla curva 7, il romano s'imbatte su una chiazza d'olio e deve lasciare andare Herta, che centra il quarto successo stagionale, ed Habsburg. Si chiude così, senza altri colpi di scena, la prova finale, che vede Bocolacci, Ptak, Menchaca e Fioravanti nelle posizioni dietro al podio.

Alfredo Filippone

EUROFORMULA OPEN

Barcellona (Spa),
5-6 novembre 2016

Gara-1: 1. Habsburg (Drivex) 17 giri in 29'14"458 alla media di 162,4 km/h; 2. Herta (Carlin) a 1"049; 3. Bocolacci (Martin) a 4"583; 4. Fioravanti (RP Motorsport) a 7"917; 5. Andres (Carlin) a 17"768; 6. Vaidyanathan (Carlin) a 18"409; 7. Calderon (RP Motorsport) a 21"105; 8. Ptak (RP Motorsport) a 22"467; 9. Moreno (Campos) a 23"038; 10. Zlobin (Martin) a 23"745; 11. Pronenko (BVM) a 24"510; 12. Romanov (Drivex) a 24"910; 13. Sathienthirakul (RP Motorsport) a 33"826; 14. Lloveras (Martin) a 33"456; 15. Kusiri (RP Motorsport) a 39"640; 16. Pulcini (Campos) a 45"090; 17. Abdullayev (Campos) a 47"261; 18. Menchaca (Campos) a 1'06"856.

Giro più veloce: Pulcini in 1'41"998 alla media di 164,297 km/h.

Gara-2: 1. Herta (Carlin) 17 giri in 28'49"302 alla media di 164,7 km/h; 2. Habsburg (Drivex) a 0"601; 3. Pulcini (Campos) a 4"138; 4. Bocolacci (Martin) a 5"764; 5. Ptak (RP Motorsport) a 18"637; 6. Menchaca (Campos) a 19"704; 7. Fioravanti (RP Motorsport) a 20"715; 8. Romanov (Drivex) a 21"110; 9. Sathienthirakul (RP Motorsport) a 32"778; 10. Zlobin (Martin) a 33"542; 11. Moreno (Campos) a 34"095; 12. Calderon (RP Motorsport) a 36"523; 13. Lloveras (Martin) a 41"318; 14. Abdullayev (Campos) a 54"209; 15. Pronenko (BVM) a 1'00"459; 16. Kusiri (RP Motorsport) a 1'04"850.

Giro più veloce: Pulcini in 1'40"688 alla media di 166,4 km/h.

Campionato: 1. Pulcini 303 punti; 2. Habsburg 247; 3. Herta 199; 4. Menchaca 145; 5. Fioravanti 136; 6. Ptak 94; 7. Sathienthirakul 80; 8. Aitken 71; 9. Calderon 66; 10. Wailiko.



HERTA FIGLIO D'ARTE VINCENTE

L'ultima gara della stagione dell'Euroformula Open, la serie vinta dal romano Leonardo Pulcini, ha visto il successo di Colin Herta davanti a Ferdinand Habsburg

AUTO
SPORT

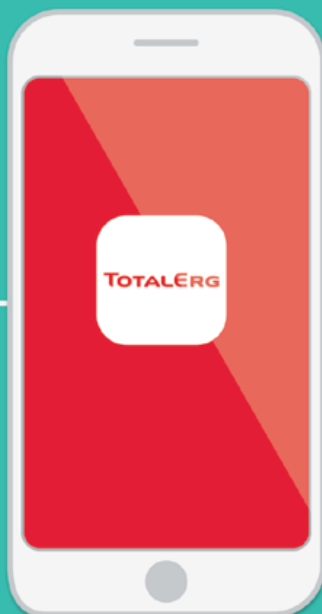


GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



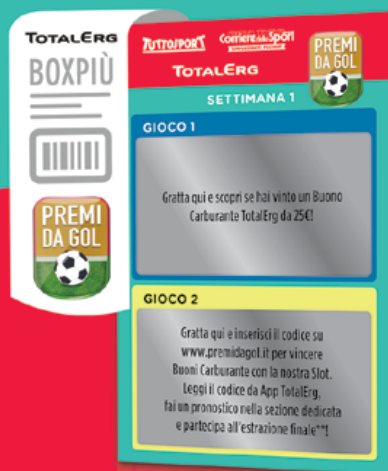
FAI UN
PRONOSTICO

SCOPRI SE
HAI VINTO!



SCARICA
L'APP

TOTALERG



IN PALIO 500.000 € DI BUONI CARBURANTE TOTALERG E FANTASTICI PREMI.

RICHIEDI LA CARTOLINA OGNI LUNEDÌ INSIEME AL CORRIERE DELLO SPORT - STADIO E TUTTOSPORT OPPURE FAI UN RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€ CON CARTA FEDELTA' BOX PIÙ TOTALERG PRESSO UN PUNTO VENDITA ADERENTE DURANTE TUTTO IL PERIODO PROMOZIONALE E GIOCA IL CODICE IN APP TOTALERG. PER TE IN PALIO FINO A 32.000€ IN BUONI CARBURANTE TOTALERG OGNI SETTIMANA. CON L'APP TOTALERG PUOI GIOCARRE IL TUO PRONOSTICO E PARTECIPARE ALL'ESTRAZIONE DI OLTRE 100 PREMI TRA BIGLIETTI PER LE PARTITE E MAGLIETTE AUTOGRAFATE PER VIVERE UNA GRANDE EMOZIONE.

Iniziativa valida dal 24 ottobre 2016 al 5 febbraio 2017.
Montepremi di 513.200€. Regolamento completo su www.premidagol.it

SEMPRE TIPO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG

Leclassifiche



AD UNA FIESTA WRC IL MONTE CAIO

Alessandro Gino e Michele Ravera hanno vinto la Ronde Monte Caio disputata in condizioni di fondo difficili

38"379; 8. Yoluc-Hankey (Aston Martin Vantage Gt3) a 39"841; 9. Ramos-Schothorst (Bmw M6 Gt3) a 42"820; 10. Sini-Fannin (Aston Martin Vantage Gt3) a 45"203; 11. Earle-Perel (Ferrari 458 Gt3) a 1'34"653; 12. Ricci-Ricci (Mercedes Amg Gt3) a 1'53"029; 13. Yacamán-Monje (Bmw M6 Gt3) a 1 giro; 14. Häring-Aka (Porsche 911 Gt3) a 1 giro; 15. Galbiati-Deodati (Lamborghini Huracan Super Trofeo) a 1 giro; 16. West-Ledogar (McLaren 650 S Gt3) a 4 giri; 17. Moiseev-Cioci (Ferrari 488 Gt3) a 5 giri; 18. De Bernardi-Cadei (Ferrari 458 Gt3) a 5 giri.

Giro più veloce: il 4° di Crestani in 1'47"790 alla media di 155,5 Km/h.
Gara-2: 1. Zampieri-Antonelli (Lamborghini Huracan Gt3) 30 giri in 1.01'31"796 alla media di 136,2 km/h; 2. Ramos-Schothorst (Bmw M6 Gt3) a 0"692; 3. Sini-Fannin (Aston Martin Vantage Gt3) a 1"314; 4. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan Gt3) a 8"953; 5. Moiseev-Cioci (Ferrari 488 Gt3) a 10"575; 6. Balfe-Keen (McLaren 650 S Gt3) a 10"893; 7. Farnes-Barnes (Aston Martin Vantage Gt3) a 11"416; 8. Häring-Aka (Porsche 911 Gt3R) a

18"330; 9. Ricci-Ricci (Mercedes Amg Gt3) a 22"556; 10. Coimbra-Silva (Mercedes Amg Gt3) a 23"137; 11. Galbiati-Deodati (Lamborghini Huracan Super Trofeo) a 24"483; 12. De Bernardi-Cadei (Ferrari 488 Gt3) a 49"214; 13. Earle-Perel (Ferrari 488 Gt3) a 5"561; 14. Estre-Terting (Porsche 911 Gt3R) a 2 giri; 15. Yacamán-Monje (Bmw M6 Gt3) a 3 giri; 16. Berham-Tappy (McLaren 650 S Gt3) a 7 giri; 17. Beaubelique-Policand (Mercedes Amg Gt3) a 7 giri; 18. Cruz-Gini Audi R8 Lms Ultra) a 8 giri.

Giro più veloce: il 15° di Tappy in 1'47"365 alla media di 156,1 Km/h.

Campionato: 1. Crestani-Biagi 183 punti; 2. Balfe 133; 3. Monje-Yacamán 129; 4. Ramos 124; 5. Keen 105; 6. Yoluc-Hankey 102; 7. West 95; 8. Tappy-Benham 79; 9. Schothorst 73; 10. Coimbra-Silva 71; 11. Cioci 68; 12. Ledogar 63; 13. Rodriguez 51; 14. Pastorelli-Webster 40; 15. Moiseev 40.

Gt3 ProAm: 1. Crestani-Biagi 78 punti; 2. Balfe 52; 3. Monje-Yacamán 49.
Gt3 Am: 1. Coimbra-Silva 55 punti; 2. Barreiros 36; 3. Lemeret 23.

Dovesicorre

VELOCITÀ

12-13 novembre

GP BRASILE

20° round Mondiale F1 a Sao Paolo

www.autosprint.it

SUPER GT

7° round a Motegi

www.supergt.net

NASCAR

Sprint Cup a Phoenix

www.nascar.com

6 ORE DI ROMA

Endurance a Vallelunga

www.gruppoperonirace.it

RALLY

11-13 novembre

PAVIA RALLY CIRCUIT

Rally Circuit

Castelletto di Branduzzo

www.acipavia.it

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



GRAN PREMIO CITTÀ DI NICOSIA

TROFEO "CARMELO ROMANO"

Il Sognatore che ha fatto sognare



CARMELO ROMANO NEL CUORE - Non poteva riuscire meglio la prima edizione del "Gran Premio città di Nicosia - 1° Trofeo Carmelo Romano". Una gara esaltante, svoltasi in un tracciato affascinante, ricca di partecipanti nonostante la pioggia, ma soprattutto, una gara carica di emozioni, vibranti, tutte nate dal ricordo, forte, di un ragazzo tanto talentuoso quanto pieno di grandi valori. Stiamo ovviamente parlando di Carmelo Romano, il pilota SNP di Nicosia, che quattordici anni fa infiammava le piste ed i cuori degli appassionati, e che domenica scorsa, ha fatto sentire forte la sua presenza a tutti coloro che lo hanno amato. Grande è stato lo sforzo di tutta la macchina organizzativa, che si è mossa in maniera impeccabile, con in testa i ragazzi del KC Carmelo Romano (ottimamente coadiuvati da varie associazioni nicosiane), l'Asd Ayrton Senna, guidata con professionalità e passione da Roberto Ciulla, il team JF Pure Energy Drink, con gli attivissimi Fabio e Alex Spatafora, fino ai tre moschettieri di Radio Studio Due, che hanno trasmesso in diretta l'evento. A tutti loro ed a tutti i partecipanti va un grosso GRAZIE da parte dello staff della Snp, per averci fatto vivere un sogno!!!

ALTRE



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

TRIDENT MOTORSPORT

CERCA un camion allestimento racing con sponda lunga per motorsport. Portata minima 1000 Kg, Euro 4. Trident Motorsport, e-mail tamborini@tridentmotorsport.com, fattori@tridentmotorsport.com; telefonare 347-1499515, 3472404769.



VENDESI BILICO ad uso speciale Volvo FH42 del 2002,

rimorchio Lecitrailer allestimento corse. Vendibili sepa-

ratamente. Telefonare allo 059-731741.



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 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 (dal'estero Bic BPPITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al 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

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

Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2,

del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che

presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro

n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa



TOTAL
COMMITTED TO BETTER ENERGY



BETC - Photo credit: DPPI.



LA PERFORMANCE È UNA RICHIESTA

La richiesta di performance non comincia e non finisce sulla pista. Prima, durante o dopo la gara è un'ossessione che esige di non lasciare niente al caso. Per il Campionato del Mondo FIA di Formula Uno, il team Red Bull Racing ha scelto TOTAL QUARTZ. Concentrando tutta l'expertise tecnologica di Total, il nostro olio assicura al motore potenza e longevità.

È stato testato in pista ed è ora disponibile per tutti.

www.totalerg.it



Keep your engine younger for longer



Nel Gp del Messico la difesa di Vettel nei confronti dell'attacco di Ricciardo proprio non sembrava passibile di penalità, invece il dopogara ha visto il collegio Fia punire pesantemente il tedesco...



CONTRO LE DECISIONI POST-GARA DEL GP DEL MESSICO

Solidarietà per Vettel

Amo la F.1 e non sopporto più vedere gare rovinata dai commissari. La penalità a Vettel è scandalosa, così si rovinano le battaglie tra piloti, che possono essere dure ma spesso sono corrette. Il 90% dei casi in cui i commissari intervengono sono normali episodi di gara in cui non si dovrebbe fare nulla. Ci sta che se due piloti battagliano ogni tanto arrivano a contatto e qualcuno ci rimette un alettone o una sospensione. Sono le corse, sono le sfide... Se leviamo questo, allora smettiamo pure di gareggiare. Penalità sono comprensibili solo di fronte a evidenti scorrettezze o manovre palesemente pericolose che possono comportare seri rischi. Mettiamo fine a questa indecenza. Basta con le gare decise dai commissari!

Alessandro De Luca

Sono stato tentato più volte quest'anno di scrivere, dopo un Gp, per lamentarmi del comportamento dei commissari Fia e delle loro decisioni, per lamentarmi del comportamento di Verstappen e per lamentarmi un po' di tutta questa F.1. Ma dopo aver visto il Gp del Messico e aver appreso della penalità a Vettel, non ho potuto resistere dallo scrivervi. Vergogna, F.1! Non è così che si tutela lo sport. Non è questa la F.1 che vogliamo. E non è così che si incentivano i piloti a un comportamento leale

ma combattivo. Nel Gp Usa abbiamo applaudito tutti Alonso che con guida "maschia" e pochi complimenti ha quasi buttato fuori Sainz e per superarlo ha ampiamente passato il limite della pista: poi non è successo niente. Nessuna penalità. E meno male. Perché è così che vorremmo vedere le corse. Provate a chiedere di nuovo a Piro, e fuori da una pubblica intervista, cosa ne pensa ora dei suoi colleghi commissari, o cosa pensa di Verstappen... Un fenomeno che deve ricordarsi anche di avere rispetto per gli altri. Un fenomeno che dice a Vettel di tornare a scuola di buone maniere, un fenomeno che molti piloti hanno già preso nel mirino perché ha stancato con i suoi piagnistei, con le sue risposte arroganti ai box, con le svigolettate in piena velocità come a Spa con Raikkonen. (...) A Verstappen che ha rovinato la gara a Vettel, tagliando la pista 5 secondi, a Hamilton che ha fatto lo stesso, niente... A Vettel che ha combattuto in modo maschio ma leale con Ricciardo 10 secondi e i punti in meno nella patente Fia. Ridicolo! Se questa è la decisione Fia maturata da commissari esperti e imparziali (come quelli che non hanno penalizzato Alonso ad Austin), be', allora sarebbe meglio che rimanessero a dare i loro giudizi dal divano di casa. Grazie. E perdonate lo sfogo.

Nicola Acciari

Dopo aver assistito al Gp del

Messico, non posso esimermi dall'esprimere tutta la mia disapprovazione sulla gestione di questo che ancora vorremmo poter chiamare Sport. Voglio solo cercare di capire qual è il criterio con cui il buon (si fa per dire) Hamilton, alla prima staccata, decide di tirare dritto e saltare la chicane pari pari addirittura guadagnando su chi segue e... tutto come niente fosse! Non solo! Perché chi segue, Rosberg, in lotta con Verstappen, per evitare guai di possibili contatti fa altrettanto tagliando bellamente anche lui sul prato, mantenendo la posizione. Ma dove vogliamo andare, dai? Ma di cosa stiamo parlando? Di Wrestling forse?

Antonio Telari

Scrivo dopo aver letto della penalizzazione comminata a Vettel per difesa irregolare su Ricciardo. Ho letto con piacere diverse volte vostri articoli riguardo l'eccessiva e fuori luogo intromissione dei commissari sportivi nei fatti di corsa. Penso che la staccata a ruote fumanti di Seb in Messico sia stata una delle poche cose degne di nota nell'ennesima soporifera stagione F.1. Peraltro la cosa che più mi rattrista è che del collegio facciano parte anche ex piloti, che in teoria dovrebbero sapere cosa significa correre in pista...

Paolo Vercelloni
Olgiate Molgora (Lc)

In questo caso tante lettere, scritte da tifosi dotati di diverse sensibilità, mostrano complessivamente più buon senso di quanto ne è emerso dalle decisioni del collegio dei commissari Fia al recente Gp del Messico. È ora che chi di dovere ci pensi su.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
051.62.27.220

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: **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
Voltini, Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPORT** **INMOTO**

AM **QUERIN** **SPORT** **STYLE**

Tiscali Mobile Smart 5 GB. L'offerta più smart del creato.

1000 minuti + **minuti ILLIMITATI** + **SMS ILLIMITATI** + **5 GB Internet**
VERSO TUTTI VERSO TISCALI MOBILE VERSO TUTTI

14 € /4 sett.
PER SEMPRE



ANCHE PER PARTITA IVA



follow us   

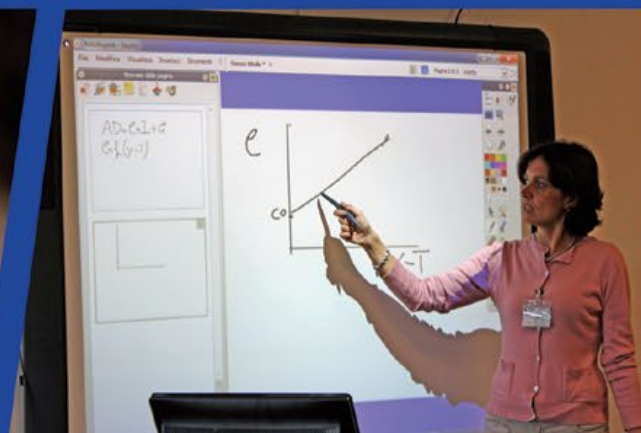
UNIVERSITA' NICCOLO' CUSANO



ONLINE

E IN PRESENZA

18 *CORSI DI LAUREA*



**UNIVERSITA'
NICCOLO' CUSANO**

NUMERO VERDE
800 98 73 73

WWW.UNICUSANO.IT