

F1 E FINANZA AFFARE DA 8 MILIARDI DI DOLLARI, POI SI ANDRÀ A WALL STREET

AUT 650 € - BE 600 € - F 550 €
FR 500 € - G 450 € - I 400 €
NLD 350 € - P 300 € - R 250 €
S 200 € - T 150 € - U 100 €
CH 17,70 CHF - CR 6,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 37



Anno LV - Settimanale 13-19 settembre 2016

3 Euro (Italy only)



STILE LIBERTY

I NUOVI PADRONI DELLA F1

Il Mondiale sbarca a Singapore ed entra in una nuova dimensione dopo l'acquisizione del business della F1 da parte del colosso Usa. Ecco come sarà il **Circus del futuro**

Nausea?

puoi vincerla

SENZA MEDICINALI!



I bracciali P6 Nausea Control® Sea Band® sono un metodo contro il **mal d'auto**, il **mal d'aria** ed il **mal di mare**.

Semplici da utilizzare, agiscono **rapidamente** applicando il principio dell'**acupressione** che permette di

controllare nausea e vomito senza assumere medicinali.

Sono disponibili nelle versioni per **adulti** e per **bambini**, in tessuto **ipoallergenico**, **lavabili e riutilizzabili oltre 50 volte**.



SEA-BAND®

Disponibili anche per nausea in gravidanza nella versione

P6 Nausea Control Sea Band Mama.



L'ORIGINALE

IN FARMACIA

E' un dispositivo medico CE . Leggere attentamente le istruzioni per l'uso. Aut. Min. Sal. 06/07/2015

Distribuito da Consulteam srl - Via Pasquale Paoli, 1 - 22100 Como - www.p6nauseacontrol.com

F.1 in stile Liberty

Potenza di una regia perfetta la F.1 si infila in una nuova dimensione il prossimo week end nella magica notte di Singapore. Sullo sfondo i profili maestosi dell'Hotel Fullerton, simbolo di prestigio, esclusività. All'orizzonte l'inizio di una nuova era col primo Gp dopo l'acquisizione del business della F.1 - ancora sulla carta - da parte di Liberty Media, che non a caso coinciderà con una gara tra le strade di una delle capitali della finanza mondiale. E che prima di New York e di Wall Street, avrebbe dovuto ospitare l'ingresso in Borsa della F.1. Operazione che poi venne sospesa a causa della grande crisi finanziaria degli ultimi anni. In questo numero di Autosprint che precede il 15° round del Mondiale di F.1 abbiamo dedicato la storia di copertina ai nuovi padroni del Circus con un dossier dettagliatissimo da parte del nostro Cesare Maria Mannucci che apre nuovi scenari. Bernie Ecclestone ha raccontato ad Autosprint: «Liberty Media rileverà tutte le azioni di Delta Topco, avrà comperato non solo le azioni di CVC ma di tutti gli altri azionisti. Dal 2017, se l'operazione sarà finalizzata e approvata dagli appositi organi di controllo, la F.1 diventerà una public company Usa. Il valore stimato di circa 8 miliardi di dollari, riguarda tutto il business della F.1. Ad operazione completata gli altri possessori di azioni di Delta Topco, compresa CVC, deterranno circa il 65% della nuova società nata dalla fusione tra F.1 e Liberty Media». A quel punto John Malone avrà il controllo della

nuova società attraverso il diritto di voto, e Chase Carey ne sarà il Presidente. La F.1 arriverà dunque in Borsa, sebbene inserita dentro una società che prevederà anche altri asset come Liberty Media Group, Live Nation Entertainment e quote azionarie minori in Time Warner e Viacom. Non sarà la prima volta che un titolo legato alle corse finirà sul mercato azionario. In questo caso, però, la F.1 sarà dentro una società che comprende anche giganti delle comunicazioni e dell'intrattenimento. Ancora non si sa quanto sarà il flottante destinato al mercato per questa nuova società, ma molto dipenderà dalle limitazioni che saranno applicate ai titoli tracking di tipo A, B e K. CVC esce di scena. Non dalla proprietà ma dal potere decisionale che non avrà più. Arriva Liberty Media, arriva John Malone. Con la creazione della nuova società Formula One Group quotata a Wall Street, si definisce finalmente il dopo Ecclestone. La struttura che gestirà la F.1 quando Bernie - che oggi ha 85 anni - non sarà più attivo. Vedremo il futuro cosa ci riserverà. Per adesso, la grande novità è che la F.1, associata ad altri business, finirà in borsa, sul mercato azionario. Difficile stabilire ora se la cosa sarà positiva o negativa. Ma certamente, per tutti i suoi partecipanti, sarà una cosa diversa.

Ps: Singapore, un anno fa. La Ferrari con Vettel vinceva il suo ultimo Gp. Da allora è passato un anno. Anche per la Rossa non sarà una notte come tutte le altre...

domenicaserre



FORMULA UNO

- 10 VERSO GP SINGAPORE STILE LIBERTY
- 16 VERSO GP SINGAPORE F.1 A TUTTA BIRRA
- 18 VERSO GP SINGAPORE NOTTE MAGICA
- 22 VERSO GP SINGAPORE INTERVISTA A BOTTAS

VELOCITÀ

- 26 IL PERSONAGGIO ANTONIO GIOVINAZZI
- 32 NASCAR HENDRICK GRANDI NUMERI
- 48 FORMULA E BATTERIA RICARICATA
- 52 FIA F.3 NURBURGRING
- 54 DTM NURBURGRING
- 56 GT OPEN SPIELBERG
- 56 F.3.5 V8 - EUROFOEN SPIELBERG
- 58 GT TRICOLORE VALLELUNGA
- 61 CARRERA CUP VALLELUNGA
- 62 FORMULA 4 VALLELUNGA
- 64 FERRARI CHALLENGE HOCKENHEIM

STORIE

- 66 TRINO VC CIRCUITO NELL'EX CENTRALE
- 68 BARONE A CACCIA DI RECORD
- 76 FAGGIOLI NOVE IN CONDOTTA

RALLY

- 38 TRICOLORE JUNIOR
- 42 ANDOLFI ALZA L'ASTICELLA
- 44 CIWRC SAN MARTINO DI CASTROZZA

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 47 RALLYSPRINT
- 73 PISTASPRINT
- 74 INTERVISTA RITROVATA/MAURO NESTI
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO





Dai, **Zanna** siamo tutti con te!

Certe volte il calendario la sa lunga e programma scadenze e appuntamenti con un tocco di magia. Prendiamo la partecipazione di Alessandro Zanardi alle Paralimpiadi di Rio, che si sono aperte a metà della scorsa settimana, con una coincidenza che fa riflettere e regala un brivido, come spiega lo stesso Alessandro: «Il 15 settembre, quando disputerò la gara in linea dell'handbike, saranno passati quindici anni esatti dal terribile incidente su quell'ovale in Germania. Era il 2001 e mi ritrovai senza le gambe ma la felicità di essere ancora vivo mi diede la spinta per continuare ad immaginare qualcosa di bello. E se guardo ai risultati che ho ottenuto, non mi sono sbagliato a credere in un motto americano, "The best has yet come", il meglio deve ancora venire...». Dai, spingi forte, Zanna, siamo tutti con te!

Monza in pe

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

CENE SALTATE, DIETE DIMAGRANTI E ANCHE TANTE NOTIZIE DALL'INTERNO NEL PADDOCK DEL GP DI ITALIA, CAPACE DI SCATENARE TANTA PASSIONE E DIVERSE STORIE DA RACCONTARE. ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI

Diserzione

Tra le tante cene di Monza è saltata quella più importante che gli Autori di Flobert avrebbero dovuto celebrare con un collaboratore e informatore d'eccezione, Gerhard Berger, gravemente colpevole di essersi svegliato troppo tardi per fissare l'appuntamento. Allievi e Terruzzi, modestamente, giovedì sera erano infatti impegnati in un party al Festival del Cinema a Venezia (andata e ritorno in elicottero, in serata) con due attrici straniere di cui non è il caso di fare i nomi. Nondimeno, l'incontro con Gerhard è avvenuto, nonostante le sue inguardabili sneakers gialloverdi. Quando ha dichiarato «*al momento lavoro*» è scoppiata una risata senza fine. Berger ha poi precisato che la consulenza sul contratto di Rosberg con Mercedes si è esaurita lì, nel senso che non farà da manager a Nico, troppo faticoso. E, sostiene, non prenderà neppure il posto di Ecclestone o Todt. Il solito fancazzista...

Multifunzione

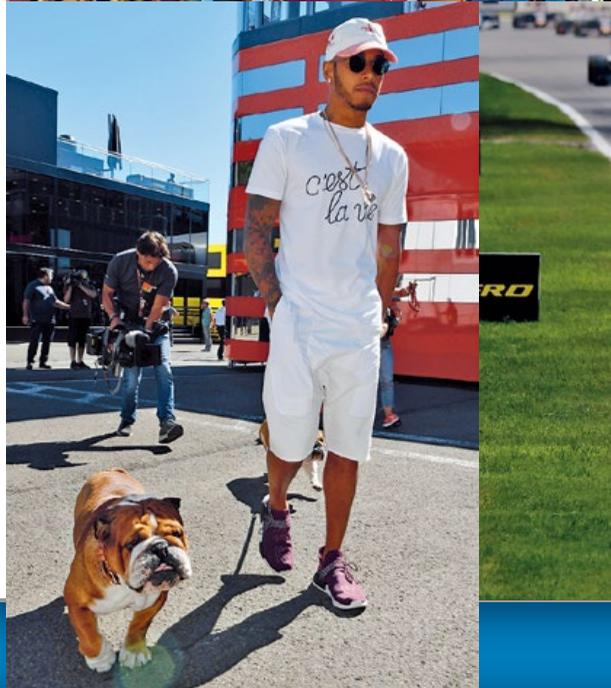
Il circuito di Fiorano oramai è una brutta copia di quello tirato a lucido sul quale Schumacher girava giorno e notte ai tempi d'oro. Non è in disuso, ma le F.1 non possono più metterci piede per una di quelle assurdità regolamentari che la Ferrari stessa ha votato. In compenso, a Fiorano si tengono consigli di amministrazione della Fiat (anzi, Fca), convention e - ora - anche meeting politici di livello altissimo, come quello italo-tedesco che ha visto la presenza della Merkel, di Renzi e relativi ministri. Tutti in gran spolvero, una sola persona con la maglietta (nera): Sergio Marchionne, che poteva permetterselo in quanto padrone di casa. A quando una piscina per poi fare un bel bagno, al termine di queste pallose riunioni?

Frank

Frank Williams si è sentito male venerdì sera. Su consiglio di alcuni amici italiani è stato trasportato segretamente all'ospedale di Niguarda, accolto dai medici con prontezza e attenzione. Nulla di grave, per fortuna, ma è stato trattenuto per accertamenti e cure. Erano disponibili soltanto camere a più letti. Ma una volta compresa la situazione e la caratura del personaggio è stata individuata una stanza singola per garantire privacy e tranquillità. Domanda: in Inghilterra, sarebbe accaduto lo stesso? Senza alcuna spesa?

Parlante

«*A volte ho la sensazione che parli, per il momento sa cantare...*»: L'esilarante intervista di Hamilton, che racconta la vita sua e dei suoi due cani, è stata condotta da Stella Bruno (Rai) alla quale Ginetto ha raccontato anche che il nome Roscoe, dato al bulldog, è stato deciso da sua mamma. Altra confidenza: «*È quasi umano*». Beh...

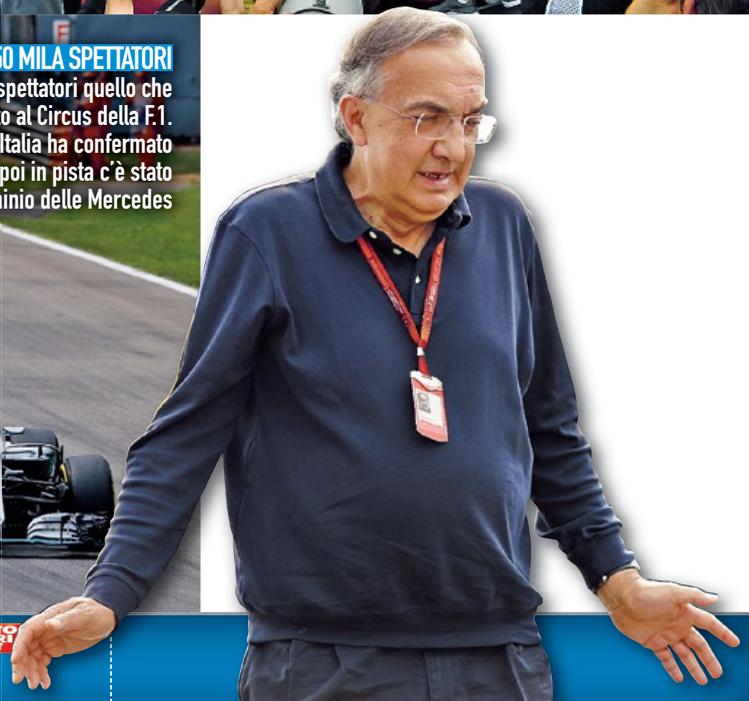


Infetta forma



UN ABBRACCIO DA 150 MILA SPETTATORI

È stato un abbraccio da 150 spettatori quello che Monza ha regalato al Circus della F1. Come al solito il Gp d'Italia ha confermato tutto il suo appeal anche se poi in pista c'è stato il solito dominio delle Mercedes



Bibbia

Il nostro caro collega Enrico Mapelli ha portato in fondo un bellissimo progetto. Il libro (librone) si intitola "Formula 1 Monza" (Giorgio Nada Editore) e raccoglie il frutto di una colossale ricerca d'archivio per individuare le fotografie più belle e rare di una storia magnifica, corredata da ottimi testi. Bravo Henry!

Scomparso

Gli piaceva stare ai box, con gli ospiti che andavano a omaggiarlo, i vip che venivano ricevuti nel suo motor-home e tanto altro ancora. Poi, quando c'erano gare in località di mare come Montecarlo o Valencia, o Abu Dhabi, si presentava con uno dei suoi yacht e si andava avanti a party. Ma ora non si vede più. Il passaporto, per una serie di illeciti societari e fiscali, gli è stato ritirato. VJ Mallya, titolare della Force India, pare sia bloccato in Inghilterra e non può muoversi. Però la squadra va benissimo, Perez e Hulkenberg continuano a macinare risultati, i tecnici azzeccano tutte le evoluzioni nonostante i capitali non siano consistenti come quelli di altri team. Sta a vedere che la Force India va meglio senza il suo titolare...

Baldo

Si è rivisto a Monza Luca Baldisserrì. Tónico, simpatico e sveglio come sempre. Si occupa della crescita del giovane Lance Stroll, canadese, classe 1998, rampollo di una famiglia pesante nel senso della disponibilità economica. Luca assicura che il ragazzo sia pronto. «Pronto per cominciare a crescere in F1». Destinazione? Williams. Ci scommettiamo lo stipendio del Direttore.

Abbandierato

L'immagine più bella del Gran Premio è sfuggita ai più. Perché Norbert Vettel, papà di Sebastian, è una persona discreta, defilata, quasi invisibile ai box. Ma quando Seb è salito sul podio di Monza grazie al terzo magnifico posto, sotto a sventolare all'impazzata una bandiera del Cavallino c'era anche lui, Norbert. Con tanto di cappellino Ferrari. Tifoso in mezzo ai tifosi. Conclusa la cerimonia, si è tolto il cappellino, ha arrotolato la bandiera ed è tornato nel paddock come se nulla fosse...

Jarno&Enzo

In visita al paddock anche Jarno Trulli, con i due figli. Fisico asciutto e sorriso pronto. Una bella impressione. Educato e gentile come sempre. Occupatissimo a seguire le attività della famiglia, assistito dal padre, Enzo, una delle persone più gradevoli comparse in pista negli ultimi 50 anni. E, soprattutto, un cuoco eccezionale. A quando una rimpatriata?

Innamorati

I due Old Boys McLaren, di sicuro. Fernando desidera da tempo mettere su famiglia e magari stavolta ce la fa. Sereno e "preso" dalla bellissima compagna, Linda. Jensen desiderava dedicare più tempo alla nuova fidanzata Brittny e

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



FLAVIO STA BENISSIMO

Sopra Verstappen, prova l'Halo, forse anche per difendersi dalle tante critiche ricevute. In alto Jarno Trulli a Monza con i figli e in alto a destra Flavio Briatore e Piero Ferrari a colloquio con Niki Lauda e Toto Wolff. A destra Flavio (dimagrito di 15 kg) con Ecclestone





UN TIFOSO IN MEZZO AI TIFOSI

Perez, sopra, e Hulkenberg continuano a portare punti alla Force India dove spicca l'assenza di Mallya. Sotto, Norbert Vettel a Monza tifoso in mezzo ai tifosi



infatti è passato al ruolo di terzo pilota perché va bene tutto ma a un bel momento, contano le priorità. Poi c'è un terzo innamorato della F.1, che fa coppia, pare, con una nota bellezza televisiva italiana. I nomi? Dai, trovatevi voi.

Nemici

Ma non dovevano essere grandi nemici, due che si farebbero la guerra senza esclusione di colpi? E invece dov'erano Niki Lauda e Toto Wolff ad agosto? In barca, insieme, dalle parti di Ramazzino, Sardegna, con rispettive famiglie. Qualche giorno in compagnia e poi ognuno per la sua strada. A dimostrazione che sulla F.1 s'inventano romanzi sul nulla, quando la realtà è molto diversa.

Richiamato

Max Verstappen si è visto ricevere una bella ramanzina da Charlie Whiting, il responsabile di pista, del paddock, dei cronometri, degli striscioni, della partenza, dei tunnel, dei bagni, delle anticamere, delle fioriere di tutti i Gp. Dopo i fattacci del Belgio, Whiting ha convocato il terribile olandese e in malo modo gli ha detto: «*Accidenti Max, che bella camicia che indossi. Che libro stai leggendo? Liala? Ma sì, ottima roba. Guai se ti fai crescere anche tu la barba come Alonso! Carine le tue scarpe, sono Timberland? Per oggi basta con le lezioni di vita, dai, ci vediamo nei prossimi Gran Premi. Ciao Max, e chiudi il colletto della camicia altrimenti ti viene il mal di gola*». Il forte richiamo, registrato, è in nostro possesso e al momento è conservato nella cassaforte di Autosprint.

Digiuniamo

Flavio Briatore è apparso in gran forma: «*Ho perso 15 chili, sto benissimo*», ha detto raccontando la dieta che gli ha imposto un guru dell'alimentazione, amico suo e di Barbara d'Urso. «*Sì, un bicchiere di buon vino posso concedermelo, se voglio, del resto sono piemontese. Ma non ho mai sopportato i super alcolici*», ha aggiunto, spiegando poi il suo progetto per un bonus da 500 mila euro destinato a una scuola o altro edificio di interesse sociale nella zona del terremoto. Una volta di più, Flavio è stato il primo a muoversi, lo aveva fatto anche per il terremoto dell'Umbria. La F.1, in generale, ha invece taciuto. ●

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Cominciamo dai numeri, che quando si parla di soldi sono sempre il parametro migliore per valutare le cose. Il gruppo americano Liberty Media, riconducibile al finanziere John Malone, in passato soprannominato "il cowboy del cavo", per i suoi interessi nella pay-tv, acquista da CVC il 18,7% nella proprietà di Delta Topco, la società di Jersey che detiene i diritti commerciali della F.1, al prezzo di 746 milioni di dollari. Liberty Media si riserva il diritto di rilevare entro aprile 2017, il restante 81,3% di Delta Topco, di proprietà di CVC, e di altri azionisti, tra cui lo stesso Ecclestone, diventando così l'unico azionista di riferimento, quello che potrà dettare le sue direttive su tutti gli aspetti futuri - meno quelli regolamentari di competenza della Fia - che caratterizzeranno la F.1.

Quando Liberty Media avrà rilevato tutte le quote di Delta Topco, avrà speso circa 3.9 miliardi di dollari suddivisi in: contanti, azioni del gruppo Liberty Media e nella conversione di debiti in azioni di Liberty Media. Oltre ad assumersi tutti i correnti debiti - in maggioranza verso CVC - pari a 4.1 miliardi di dollari. Complessivamente l'intero business della F.1, sarà valutato circa 8 miliardi di dollari, tra equity e debiti, ma è un calcolo complesso da fare per via della conversione. A operazioni terminate e dopo aver ricevuto l'avallo della Fia e degli altri organi di controllo che governano il mercato finanziario americano, il gruppo Liberty Media sarà chiamato Formula One Group e quotato a Wall Street sul listino Nasdaq con il probabile acronimo di Fwom. A quel punto saranno emessi tre diversi tipi di azioni A, B e K del tipo tracking (azioni e quote sociali limitate, senza diritto di voto e in alcuni casi a termine), e il 65% della nuova società sarà in possesso di CVC e degli altri attuali azionisti di Delta Topco. Come Waddel & Reed, Lehman Brothers, Bambino Holding, il fondo sovrano della Norvegia, JP Morgan, BlacRock, lo stesso Ecclestone e altri. Che però possederanno quote ridotte in percentuale rispetto alle attuali, Operazione resa possibile dagli accordi para-sociali che esistevano tra CVC e gli altri attuali proprietari di azioni di Delta Topco, che prevedevano la vendita di tutti gli azionisti, qualora CVC avesse venduto.

L'EVOLUZIONE DELLA F1

Così parla Ecclestone

Spiega Bernie Ecclestone: «Liberty Media alla fine rileverà tutte le azioni di Delta Topco, avrà comperato non solo le azioni di CVC ma di tutti gli altri azionisti. Dal prossimo anno, se l'operazione sarà finalizzata e approvata dagli appositi organi di controllo, la F.1 diventerà una public

Stile In nuovi pa

IL CIRCUS PASSA DI MANO, CON L'AVVENTO DEL GRUPPO AMERICANO RICONDUCIBILE AL FINANZIERE MALONE ECCO LE MODALITÀ E LE CONSEGUENZE DELL'OPERAZIONE





Liberty

droni della F.1



company americana. Il valore stimato di circa 8 miliardi di dollari, riguarda tutto il business della F.1, non solo la quota di CVC. Ad operazione completa gli altri possessori di azioni di Delta Topco, compresa CVC, deterranno circa il 65% della nuova società nata dalla fusione tra F.1 e Liberty Media». Una spiegazione necessaria quella di Ecclestone, visto che in questi giorni abbiamo letto e sentito di tutto. A quel punto John Malone avrà il controllo della nuova società attraverso il diritto di voto, e Chase Carey ne sarà il Presidente.

UNO STORICO APPRODO PER IL CIRCUS

La Formula Uno arriva in Borsa

La F.1 arriverà dunque in Borsa, sebbene inserita dentro una società che prevederà anche altri asset come Liberty Media Group, Live Nation Entertainment e quote azionarie minori in Time Warner e Viacom. Non sarà la prima volta che un titolo legato alle corse finirà sul mercato azionario. Pensiamo alla Isc, che comprende la maggior parte degli ovali di proprietà della famiglia France, oppure al team Williams. Senza dimenticare la fallimentare esperienza della Cart. Ma in questo caso la F.1 sarà dentro una società che comprende anche giganti della comunicazioni e dell'intrattenimento. Ancora non si sa quanto sarà il flottante destinato al mercato per questa nuova società, ma molto dipenderà dalle limitazioni che saranno applicate ai titoli tracking di tipo A, B e K.

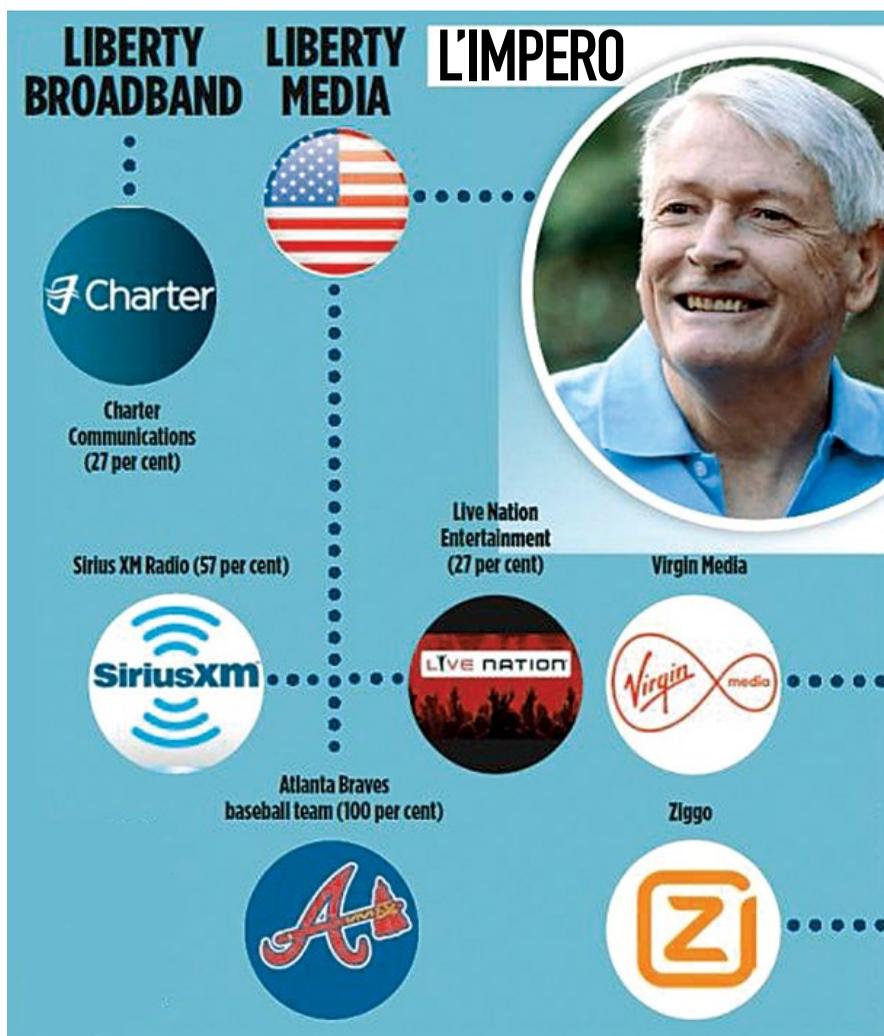
In tutta questa storia, di soldi ne sono girati abbastanza pochi, e in contanti Liberty Media prevede di investire circa 1.1 miliardi di dollari per acquisire la proprietà dei diritti commerciali della F.1. Il resto sarà "carta su carta", secondo i recenti dettami della finanza creativa.

La F.1 che in passato aveva cercato invano di quotarsi alla borsa di Singapore, in futuro lo sarà sulla borsa di Wall Street a New York. Anche se chi comprerà quel titolo, non prenderà solo un percentuale del business della F.1, ma anche molto altro. Nel processo di acquisizione, Liberty Media si è fatta assistere da Morgan Stanley in qualità di consulente finanziario, Delta Topco invece è stata assistita da Goldman Sachs. Come dire il Gotha della finanza mondiale.

NEL RUOLO DI AMMINISTRATORE DELEGATO

Bernie confermato per altri tre anni

Ora passiamo alle facce e ai nomi nuovi che in futuro dovranno essere "familiari" agli appassionati di F.1. John Malone diventerà di fatto il "padrone" sostituendo la figura di Donald Mackenzie della CVC, mentre Chase Carey, attualmente vice-presidente della Century Fox, sarà presidente sostituendo Peter Brabeck-Letmathe. Confermato per altri tre anni Bernie Ecclestone nel ruolo di Amministratore Delegato. E non poteva essere altrimenti, perché i nuovi investitori non potranno fare a meno della



Chase Carey



Ron Dennis



Jean Todt



Bernie Ecclestone



Carlos Ghosn

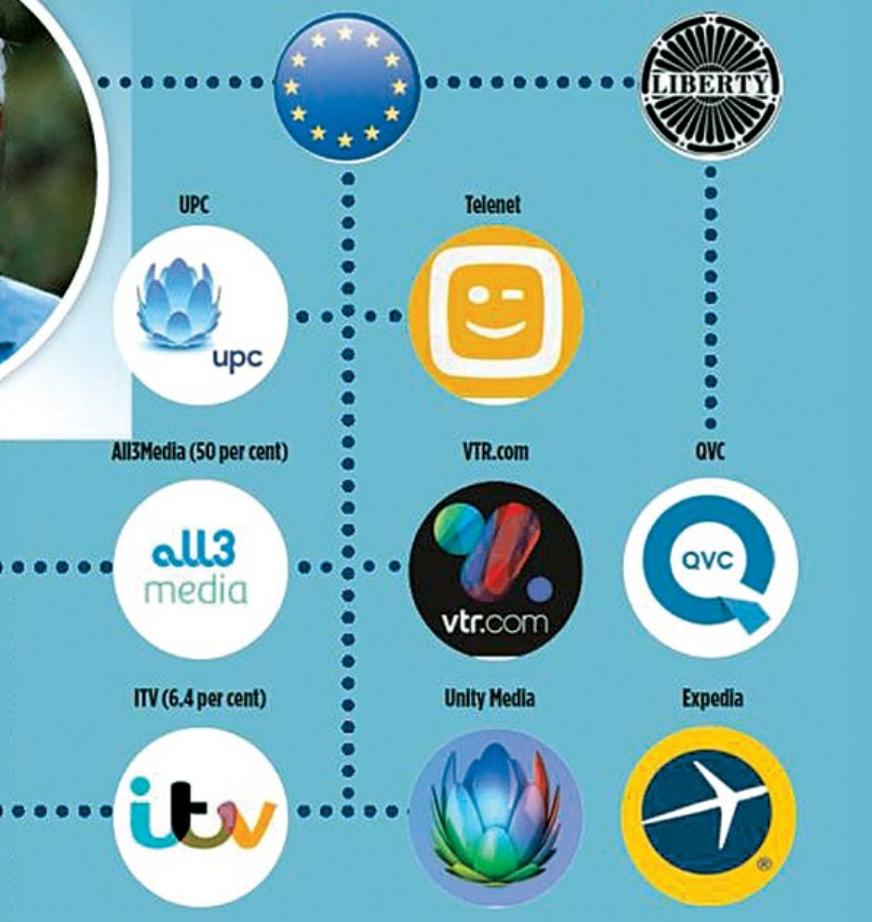


Sergio Marchionne

DI MALONE

LIBERTY GLOBAL

LIBERTY INTERACTIVE



sua esperienza e perché comunque, Ecclestone e il trustee Bambino, riconducibile ai suoi eredi, manterranno una consistente quota azionaria di Formula One Group, all'interno di quel 65% che sarà suddiviso tra CVC e gli altri attuali proprietari.

SCOPRIAMO IL MOTIVO DI UNA SCELTA

Perché la CVC ha venduto

Sino all'ultimo Donald Mackenzie, tra i fondatori della CVC, si è opposto alla vendita. Visto che CVC aveva comperato il business della F.1 - poi rivenduto in parte ad altri investitori - per 1.7 miliardi di dollari, e dal 2006 a oggi ha ricavato quasi 3 miliardi di utili. Rivendendola oggi a 8 miliardi. Una delle operazioni più lucrative nella storia della finanza. Ma da 3 anni CVC era sotto pressione perché costretta a vendere. Perché tutti i fondi di private equity non possono mantenere la proprietà di una società oltre un certo periodo. Nel caso di CVC era di 7 anni. Da tempo i regolatori del mercato finanziario avevano imposto a CVC di vendere Delta Topco. Le pressioni erano sempre più alte. La proposta di Liberty Media era la migliore tra quelle arrivate sul tavolo di Ecclestone. Ma fosse stato per Donald Mackenzie, la CVC mai si sarebbe liberata del business della F.1. Che in forma e in percentuale diversa però, come semplice azionista e senza diritto di voto, continuerà a possedere anche in futuro.

ECCO COSA C'È DIETRO L'ARRIVO DI MALONE

Perché Liberty Media ha comperato

A questo punto c'è da chiedersi perché un gruppo americano con forti interessi nel mondo della comunicazione, decida di comperarsi il business la F.1. «Si tratta di un investimento a basso rischio - ha detto Chase Carey - il suo modello finanziario funziona piuttosto bene, visto che sino al 2026 sono garantiti 9.3 miliardi di dollari. Provenienti da contratti televisivi, accordi con gli organizzatori dei Gp e contratti pubblicitari. C'è una grossa domanda per trasmettere lo sport in televisione, così come le richieste degli sponsor e degli inserzionisti di farne parte, per uno sport molto attrattivo dal punto di vista demografico».

Tutto vero quello che dice Carey, ma c'è solo un piccolo particolare. Gli attuali partecipanti al campionato del mondo di F.1, sono vincolati sino al 2020, ossia quando scadrà il Patto della Concordia. Dopo quella data in teoria, nulla impedisce a Ferrari, Mercedes, Red Bull o McLaren, di dare vita e partecipare ad un'altra serie, a condizione che non vi sia l'intestazione F.1. Ipotesi molto remota, che in passato è già abortita diverse volte, con il famoso campionato GPWC, che rimase solo sulla carta. Non a caso Liberty Media ha detto subito che si augura in futuro di coinvolgere nella proprietà anche gli attuali team, proprio per convincerli a rimanere in F.1, a prescindere dalla prossima stesura del Patto della Concordia. Eventualità molto remota vi-



Dieter **Zetsche**



Donald **Mackenzie**



John **Malone**

IL COMPLESSO GIOCO DELLE PARTI IN CAUSA

Poteri forti, team boss, dollari a fiumi e la prospettiva di vedere la F.1 quotata in borsa: questi sono i protagonisti degli scenari dell'entrata del Gruppo Liberty (nella sua complessa struttura, sopra) al timone del Circus iridato



sto che in passato, Ecclestone e la CVC avevano ripetutamente offerto a Costruttori come Ferrari e Mercedes di comperare delle quote. Ipotesi sempre rinviate al mittente. Perché i Costruttori automobilistici e i team in generale sono disposti ad assumersi solo i rischi imprenditoriali legati alla loro attività, ma non quelli organizzativi. Visto che i team dalla F.1 i soldi li vogliono, tanti, e sempre di più. Ferrari e Mercedes si sono tenuti ben lontani dall'idea di organizzare i rispettivi Gp di Italia e Germania - le gare più in sofferenza degli ultimi anni - quando invece avrebbero avuto risorse, struttura e organizzazione per poterlo fare. Per questo l'entusiasmo di certi team, che di fronte all'acquisizione di Liberty Media, hanno espresso gioia, prospettando scenari futuri di grande prosperità e coinvolgimento, fanno quasi tenerezza. Perché forse non hanno le idee molto chiare. Il concetto di franchigia, dominante nell'NBA, nell'FNL e altri sport negli Stati Uniti, in F.1 non potrebbe funzionare. Perché di fatto vorrebbe dire cedere

il business nelle mani dei team. Che però non avrebbero obblighi organizzativi e relative spese, come invece accade per ogni squadra partecipante ad uno dei campionati professionistici americani.

Carey e lo stesso Ecclestone, al momento dell'annuncio, hanno parlato di «sviluppi nel campo digitale, social media e altro», ed è lì che Liberty Media è competente, a differenza di Ecclestone conosce il potenziale dei social media e di Internet, delle realtà virtuali, aumentate e altro. Lì cercherà di spremere l'oliva. Perché come ha spiegato lo stesso Ecclestone: «Liberty Media entra in F.1 per fare soldi, che erano poi le stesse priorità di CVC». Chi pensava ad uno sviluppo "gratuito" in chiave social della F.1, farà presto a ricredersi.

**LIBERTY MEDIA
ENTRA IN FORMULA
UNO PER FARE
SOLDI, CHE ERANO
POI LA STESSA
PRIORITÀ DI CVC**

BERNIE ECCLESTONE

”

I POSSIBILI NUOVI SCENARI

Nuovi sviluppi sul mercato televisivo

Così come, quando i contratti saranno scaduti, potrà cambiare lo scenario dei contratti televisivi di paesi caratterizzati dal basso costo del mercato pubblicitario. Proprio come l'Italia. Perché a quel punto Liberty Media potrebbe decidere di trasmettere la F.1 attraverso circuiti di sua proprietà, come Discovery. Perché se Rede Globo in Brasile, con le quote pagate dai 6 inserzionisti pubblicitari della trasmissione dei Gp, si paga i diritti, le spese di produzione e ci guadagna un sacco di soldi; nel caso di Rai e Sky questi obiettivi non sono nemmeno immaginabili. Entrambe le loro produzioni sono in rimessa. Per via dei prezzi pubblicitari sensibilmente più bassi del mercato italiano. In America la pubblicità televisiva ha costi molto più alti, se mai Li-



**AVVENIRE SOTTO
UNA NUOVA LUCE**

La complessa operazione dell'arrivo di Liberty Media porrà l'intero Circus della F.1 sotto una nuova e potente luce, ben più di un Gp in notturna, sopra

Liberty Media vorrà considerare un Gp alla stregua della finale del Super Bowl, e adeguare i costi delle inserzioni pubblicitarie, la maggioranza dei network attuali sarebbero spiazzati.

A lungo termine si prospetta così uno scenario diverso e per certi versi inquietante. Quello sì diverso dalla gestione Ecclestone-CVC. Dove ci sarebbe una sola realtà a occuparsi degli aspetti organizzativi, commerciali e televisivi. Un unico grande padrone a livello globale. Che a quel punto avrebbe il controllo su qualunque dollaro correlato al business della F.1.

Incomprensibili anche gli sviluppi che molti hanno prospettato, della F.1 sul mercato americano, nel senso di più gare in calendario. Solo perché la F.1 sarà quotata a Wall Street e sarà di proprietà di una società americana. In realtà il Gp di Austin è rimasto in calendario solo perché dopo la pioggia e gli allagamenti dello scorso anno, gli organizzatori hanno ottenuto dallo stato del Texas, le sovvenzioni per lo stato di calamità natura-

**LIBERTY MEDIA
IN DEFINITIVA
RILEVERÀ
TUTTE LE AZIONI
DI DELTA
TOPCO**

BERNIE ECCLESTONE

”



COSA SONO I DIRITTI COMMERCIALI DELLA F.1

Finora però abbiamo parlato di finanza, di percentuali, di miliardi di dollari molto virtuali e di grandi banche di investimento. Ma nel dettaglio cosa sono i diritti commerciali della F.1 che Liberty Media si prepara ad acquistare nella sua totalità? Attualmente, i diritti commerciali che il campionato del mondo di F.1 genera, sono pari a circa 1,6 miliardi di dollari all'anno. Ma da quale tipologia di entrate sono composti questi diritti commerciali? Nel dettaglio, in ordine decrescente, si tratta di:

33%

“GETTONE” PAGATO DAGLI ORGANIZZATORI DEI GP PER OSPITARE LA F.1

31%

DIRITTI TELEVISIVI

16%

PUBBLICITÀ TABELLARE E SPONSORIZZAZIONE DEI GP

5,5%

HOSPITALITY CORPORATE E PADDOCK CLUB

4,5%

GARE DI SUPPORTO

10%

ALTRE FONTI

Il “gettone” per ospitare la F.1 pagato dai singoli paesi, resta la fonte di finanziamento maggiore. Da qui la necessità di cercare sempre nuove nazioni per pagare cifre sempre più alte per ospitare la F.1. Come il Messico nel 2015 o l'Azerbaijan nel 2016. Per cui anche le critiche che i team rivolgono ad Ecclestone per un calendario troppo fitto di gare oppure infarcito di nazioni poco “tradizionali” nella storia della F.1, sono abbastanza fuori luogo. Visto che sono proprio loro a reclamare più denaro, Liberty Media punterà ad aumentare sensibilmente la percentuale dei diritti televisivi, coinvolgendo maggiormente la realtà Web, oggi quasi assente.

le. Senza i quali già quest'anno il Gp di Austin sarebbe scomparso dal calendario. Perché con i costi attuali della F.1, se la cosa non ha funzionato da un punto di vista commerciale a Indianapolis, difficilmente potrebbe funzionare da un'altra parte negli Stati Uniti.

LA ROSSA MANTERRÀ DI CERTO LA “GOLDEN SHARE”

Le posizioni di Fia e della Ferrari

Per la Ferrari, sia che l'azionista di maggioranza fosse CVC oppure se Liberty Media si prenderà tutto, non cambia nulla. Nel senso che la Ferrari manterrà il diritto alla “Golden Share”, ossia quel particolare diritto di veto o approvazione che Marco Piccinini aveva sapientemente negoziato con Ecclestone quando la Fia vendette i diritti commerciali. In teoria Maranello potrebbe bloccare tutto. Non succederà e anzi, quando il Patto della Concordia sarà ridiscusso, siamo certi che la Ferrari riuscirà ad ottenere ancora più privilegi da Liberty Media. La Fia ha diffuso un comunicato molto cordiale e disponibile sull'acquisizione di Liberty Media, auspicando al più presto un incontro. Darà la sua necessaria approvazione, magari cercando di ottenere qualche cosa di più rispetto all'1% che possedeva nella vecchia struttura di Delta Topco.

**ALLA FINE GLI ALTRI
POSSESSORI DI
AZIONI DELTA TOPCO
DETTERRANNO IL 65%
DELLA NUOVA
SOCIETÀ**

BERNIE ECCLESTONE



UN PANORAMA ASSAI VARIEGATO

Le conclusioni: sì a Wall Street e poi?

Le conclusioni non sono necessariamente facili. La CVC, spesso accusata di spremere la F.1 e non di ritornare ai suoi partecipanti la dovuta percentuale di guadagni, esce di scena. Non dalla proprietà ma dal potere decisionale che non avrà più. Arriva Liberty Media, arriva John Malone, che nel mondo della finanza è considerato uno “squalo” dai denti ben più aguzzi di quelli che potevano avere gli stessi Ecclestone e Mackenzie. Con la creazione della nuova società Formula One Group quotata a Wall Street, si definisce finalmente il dopo Ecclestone. La struttura che gestirà la F.1 quando Bernie - che oggi ha 85 anni - non sarà più attivo. Singolarmente, una nota banca di affari svizzera di cui non possiamo fare il nome, che per un altro fondo di investimento che era interessato ad acquistare Delta Topco, aveva svolto il ruolo di consulente, aveva definito la proposta di Liberty Media con il termine: «*Bassa liquidità e bassissima trasparenza*». Vedremo il futuro cosa ci riserverà. Per adesso, la grande novità è che la F.1, associata ad altri business, finirà in borsa, sul mercato azionario. Difficile stabilire adesso se la cosa sarà positiva o negativa. Ma certamente, per tutti i suoi partecipanti, sarà una cosa diversa. ●

Formula Uno a tutta birra

HEINEKEN HA DEBUTTATO A MONZA IN VESTE DI RACE SPONSOR. E NEL 2017 IL MARCHIO OLANDESE DIVENTERÀ SPONSOR UFFICIALE DEL CIRCO IRIDATO

Il Gp d'Italia ha coinciso con il debutto della Heineken in qualità di sponsor di una gara, sebbene già a Montreal per il Gp del Canada, il circuito Gilles Villeneuve fosse stato tappezzato di pubblicità della birra olandese.

Un evento importante, perché il prossimo anno saranno 9 i Gp "griffati" Heineken. Parte integrante di un accordo firmato direttamente con la Fom, per un valore di 250 milioni di dollari sino al 2020, che prevede che il marchio Heineken diventerà lo sponsor ufficiale della F.1, un po' come nel caso anche di Rolex e Pirelli.

«Potremo avere accesso ai loro social media che sono tra i maggiori del mondo - aveva detto Ecclestone in Canada il giorno della comunicazione della partnership - il marchio F.1 arriverà nei supermercati. Sarà una divulgazione enorme per la F.1, avremmo firmato con loro anche se non ci avessero pagati...». Prima di arrivare in F.1 - categoria che in passato il proprietario Freddy Heineken si era sempre rifiutato di prendere in considerazione - la Heineken aveva sponsorizzato eventi sportivi molto popolari come la Champions League e il campionato mondiale di rugby, oltre ad avere un accordo commerciale con i film di James Bond. Gianluca di Tondo, direttore globale del marchio Heineken aveva spiegato in Canada che presto anche i Gp sarebbero stati interessati a forme promozionali innovative e diverse. La partita di calcio a scopo benefico che si è tenuta il giovedì a Monza sul rettilineo d'arrivo, tra 5 piloti e 5 ex campioni del calcio, rientra tra questi eventi, e altri ne seguiranno nel 2017.

Ma l'accordo tra Ecclestone e Heineken ha altri risvolti, che inizialmente sono stati più difficili da capire.

Svolta comunicativa all'orizzonte

Il passaggio dalle televisioni in chiaro a quelle a pagamento, ha provocato un crollo radicale in termini di audience e di spettatori. I team non sembrano molto preoccupati per questo cambiamento, indispensabile per garantire a loro premi e bonus Tv sempre più alti. Mentre per gli sponsor a loro collegati, l'invasione delle pay tv si è rivelata una vera disgrazia, e di riflesso i valori delle sponsorizzazioni

ni è quasi crollato. Sebbene Ecclestone abbia sempre osteggiato i social media, internet e il concetto di "gratuità" che storicamente caratterizza la comunicazione web, ora con Heineken le cose potrebbero prendere un'altra direzione. Perché si parla di social media tra i più visitati al mondo, in uso per la sterminata platea di spettatori che caratterizza la Champions League e che ora offre una possibilità di comunicazione sconfinata anche al mondo della F.1. Per anni si è pensato che l'immagine della F.1 fosse inequivocabilmente associata a marchi prestigiosi, di fascia alta, e che una birra dal costo di un euro non fosse il prodotto più adatto. Questo forse poteva essere vero una volta. David Thieme, carismatico proprietario di Essex, quando nello stesso anno era lo sponsor principale della Lotus in F.1, della Penske a Indianapolis e della Porsche alla 24 Ore di Le Mans, si vantava che faceva tutto questo "cinema", per non più di 20 clienti al mondo. Visto che Essex allora si occupava di mediazioni petrolifere.

Recupero di visibilità

Gli spettatori, o per meglio dire i contatti, che la F.1 ha perso dai canali televisivi in chiaro, ora potrebbero essere recuperati in parte dall'accesso a social media dedicati,

con forte tipicizzazione sportiva, come quelli che Heineken mette a disposizione. Ma non solo. Heineken vorrà coinvolgere sempre di più gli spettatori. Così, continuando il paddock a essere un luogo ristretto e inviolabile, ora lo sponsor andrà dagli spettatori. Un po' come la montagna che andò da Maometto. Così nei circuiti ci saranno sempre più attrazioni ed eventi promozionali organizzati da Heineken per gli spettatori, non per gli addetti ai lavori. E il motivo per cui Heineken non ha mai voluto sponsorizzare una squadra di calcio o di rugby ed ora un team di F.1. Perché il marchio olandese preferisce essere partner di un evento. Visto che sulla carta i vantaggi di comunicazione sono maggiori e non ristretti ad una sola realtà.

Una presenza che va a braccetto con Max

Certo, diventa quasi scontato associare la presenza di Heineken alla "febbre" Verstappen, che ormai sta "contaggiando" i circuiti di tutta Europa. Recentemente sono tornate di attualità le voci che



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

**CON HEINEKEN
POTREMO AVERE
ACCESSO AI LORO
SOCIAL MEDIA,
CHE SONO
TRA I MAGGIORI
AL MONDO**

BERNIE ECCLESTONE





vorrebbero un ritorno del Gp d'Olanda in calendario. Forte del successo di pubblico che potrebbe avere per la presenza dei fans di Verstappen. Esiste già un progetto per riportare la F1 in Olanda ma non a Zandvoort, come potrebbe essere logico, bensì ad Assen, che disporrebbe di molto più spazio per essere ristrutturato al fine di ottenere l'omologazione di grado 1, richiesta dalla Fia per fare correre la F1. Di sicuro Heineken non sarebbe insensibile ad una gara in casa, e il suo ruolo potrebbe essere determinante nel ritorno della F1 in Olanda.

Quella "F" colorata di verde

Ma gli sviluppi futuri sono anche altri. Per la prima volta Ecclestone ha accettato che la F del logo

F1 fosse colorato di verde e non di nero. Un cambiamento che in precedenza nessun sponsor era riuscito ad ottenere. Sulla carta realtà come Rolex o come Heineken dovrebbero rivolgersi a clienti di tipo molto diverso, ma il marketing globale ormai sceglie strategie molto più trasversali e correlate tra di loro. Nella comunicazione sportiva non esistono più eventi ristretti a certe fasce di clienti e preclusi ad altri. Il logo F1 finisce sui banchi dei supermercati, ma la cosa potrebbe andare anche a beneficio di Ferrari o di Mercedes. Visto che ai loro sponsor potranno vendere una base più ampia di contatti, recuperando in parte i tanti spettatori persi con le pay-tv. Per questo l'accordo con la Heineken va letto oltre le semplici logiche di un accordo commerciale o di sponsorizzazione.



UN CIRCUS CHE SI TINGE SEMPRE PIÙ DI VERDE

A sinistra, il testimonial Jackie Stewart con Gianluca di Tondo, direttore globale del marchio Heineken, che vediamo anche a destra spiegare l'impegno del nuovo sponsor ufficiale della F1. Più sopra, Alonso durante la partita benefica di Monza e in alto Rosberg vincitore... circondato dal verde Heineken

A guadagnarci potrebbe essere la F.1

Certo, abituati allo sfarzo e al lusso delle feste che la Red Bull organizzava una volta (ma da quando hanno iniziato a vincere, purtroppo non più) le feste che la Heineken ha organizzato a Montreal e Monza possono sembrare decisamente più semplici. Solo birra, tanta musica, belle ragazze e via. Così come il mondo del calcio, indubbiamente si rivolge a platee molto più vaste, forte di uno sport più facile da capire, con regole più semplici e che parla un linguaggio universale. Che non è mai stato e non sarà mai quello della F1. Ma dall'unione tra questi mondi e filosofie apparentemente così distanti, forse a guadagnarci di più, potrebbe essere proprio la F1.

Cesare Maria Mannucci



Ferrari

serve la sc

RISALE A UN ANNO FA L'ULTIMO CENTRO DELLA ROSSA, PROPRIO A SINGAPORE. E CON VETTEL IN CERCA DI RIVINCITE, PROVARGI È D'OBBLIGO MA OCCHIO ALLE SOLITE MERCEDES E ALL'URAGANO VERSTAPPEN...

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Risale ormai a un anno fa, l'ultima vittoria della Ferrari, proprio sul circuito di Yas Marina. Una corsa che vide il dominio di Vettel sin dai primi giri mentre le Mercedes, in affanno con le gomme, scoprirono proprio in quella occasione, l'importanza di abbassare la pressione dei pneumatici riscaldando il cerchio, dopo che dalla precedente gara di Monza la Fia e la Pirelli avevano reso obbligatori i valori di pressione minima. Una gara polemica, dove Toto Wolff inizialmente accusò la Pirelli, dubitando che alla Mercedes fossero state fornite le medesime gomme degli altri, e dove la Ferrari, al termine, rischiò la squalifica per l'imperanza di un suo meccanico, il quale spinse un commissario che bloccava l'accesso alla zona del podio. Dodici mesi dopo lo scenario è completamente cambiato.

La Mercedes è il team che meglio di tutti riesce a gestire la pressione delle gomme, la Red Bull è tornata ai vertici e a Singapore dovrebbe giocarsela quasi alla pari, come era successo a Montecarlo; la Ferrari, invece, su questo tipo di tracciato dovrebbe essere in difficoltà, nonostante il terzo posto di Monza, che in piccola parte ha rilanciato le ambizioni e le aspirazioni del Cavallino, Fosse almeno per riconquistare il secondo posto nel Campionato Costruttori o il terzo posto nella classifica piloti. Attualmente occupati dalla Red Bull e da Daniel Ricciardo.

Occhio al "coefficiente" Vettel!

Il nuovo motore Ferrari che ha debuttato a Monza non ha impressionato. Vedremo se sui rettilinei più brevi di Singapore si dimostrerà più a suo agio, considerando che l'ultimo sviluppo del motore Renault dovrebbe arrivare a Singapore oppure a Sepang. Ma su questa pista la differenza potrebbe farla il "coefficiente" Vettel, vincitore di 4 edizioni del Gp di Singapore, e che proprio da questa gara potrebbe cercare di recuperare una stagione altrimenti complessivamente negativa.

La Ferrari invece ha vinto due volte il Gp di Singapore, che in realtà sarebbero tre, se conteggiamo

anche quella del 1970 con Graeme Lawrence, con la Dino F.Tasmania, quando allora si correva sul circuito stradale di Thomson Road.

Si ripropone... l'uragano Verstappen

Come sempre, si correrà in notturna, rendendo ancora più suggestivo il prevedibile duello corpo a corpo tra Hamilton e Rosberg, che negli ultimi due Gp è oggettivamente mancato. A Singapore, Lewis Hamilton ha già vinto due volte, Rosberg invece mai. Dopo essere stato in ombra negli ultimi due Gp di Spa e Monza, aspettiamoci di nuovo "l'uragano" Verstappen. Se il pilota olandese avrà imparato a gestire la sua irruenza sui circuiti cittadini, dopo i due grossi incidenti di Montecarlo, potrebbe



intilla

UNA NOTTE RICCA DI FASCINO

A Singapore la Rossa deve dimostrare che i segnali positivi di Monza possono avere un seguito.

In una gara in cui caldo e umidità condizioneranno sensibilmente le prestazioni

essere davvero la sorpresa nella notte di Singapore. Una gara dove caldo e umidità condizioneranno sensibilmente le prestazioni. La Pirelli metterà a disposizione le sue mescole più tenere: soft, super soft e ultra soft. La Ferrari è quella che ha fatto la scelta più aggressiva, optando per 9 set di gomme ultrasoft, mentre Red Bull e Mercedes si sono limitati a 7 set, preferendo disporre di mescole più dure. Che consentono una percorrenza chilometrica maggiore durante le sessioni di prove libere. Ma a Singapore le strategie e i calcoli contano poco, visto lo scontato utilizzo della safety car durante la gara, anche per periodi piuttosto lunghi, che contribuisce spesso a vanificare qualunque proiezione strategica.

La magica notte di Singapore

Per il resto il Gp di Singapore e la sua magica notte, sarà sempre di più un evento mondano, riservato alle grandi Corporate, con lo scenario dell'Hotel Fullerton che ormai equivale a quello dell'Hotel de Paris a Montecarlo, come simbolo di prestigio ed esclusività correlato a questo circuito cittadino. Sarà il primo Gp dopo l'acquisizione del business della F.1 - ancora sulla carta - da parte di Liberty Media, che non a caso coinciderà con una gara tra le strade di una delle capitali della finanza mondiale. E che prima di New York e di Wall Street, avrebbe dovuto ospitare l'ingresso in borsa della F.1. Operazione che poi venne sospesa, causa la grande crisi finanziaria degli ultimi anni. ●

Pirelli 2017, la Rossa sprema Seb e Kimi

I TEST PER LE GOMME FUTURE IN VERSIONE XL SONO PROSEGUITI AL PAUL RICARD E PURE A BARCELONA, DOVE LA FERRARI HA SCHIERATO ENTRAMBI I TITOLARI

Sono ripresi a Barcellona e Paul Ricard, i test con le Pirelli XL che saranno utilizzate nel 2017. Dopo i test a Fiorano con le gomme da bagnato, la Ferrari è scesa sul circuito di Montmelò per due giorni di prove esclusivamente con le slick. A dimostrazione di quanto queste prove siano importanti in ottica 2017, la Ferrari ha schierato entrambi i piloti titolari: Vettel e Raikkonen. Decisione giusta e oculata, perché con i test limitati, ogni km percorso acquisisce importanza. Cambio di rotta positivo, rispetto a quando Alonso si rifiutava di essere presente alla prima sessione di test invernali, ritenendoli meno fondamentali rispetto alla sua preparazione fisica.

Il primo giorno Raikkonen ha percorso 111 giri, poi ha ceduto il volante a Vettel che di giri ne ha coperti 156. Per un totale complessivo di 1242 km percorsi dalla Ferrari SF15-T, modificata nell'aerodinamica per simulare i maggiori carichi di deportanza che saranno generati dalle vetture nel 2017. Come per le precedenti sessioni di prove, si è trattato di test "ciechi", dove al pilota o ai tecnici del team non sono stati comunicati informazioni sulle nuove gomme, che ricordiamo non sono solo più larghe, ma differiscono anche sia nelle mescole che nella costruzione. A Barcellona per la prima volta le Pirelli XL hanno girato su un circuito teatro di un Gp. Un confronto interessante su quella che po-

teva essere la differenza cronometrica tra gomme larghe e strette, seppure con vetture diverse. La Pirelli non ha comunicato i tempi, che però sarebbero ancora a favore delle gomme versione stretta, per le difficoltà delle vecchie vetture, modificate con soluzioni provvisorie e diverse da quello che prevederà il regolamento tecnico 2017, a generare la necessaria downforce. Come prevede l'apposito regolamento per questi test redatto dalla Fia, a Barcellona erano presenti anche osservatori tecnici di Toro Rosso.

Tre giorni di prove invece per la Mercedes al Ricard, dove sono stati utilizzati due tipi di tracciato diversi, di varia lunghezza. Per il team campione del mondo si è trattato del debutto con le gomme versione 2017. A disposizione di Pascal Wehrlein, la W06 del 2015, pure lei modificata in maniera sommaria nell'aerodinamica. In tre giorni di prove, il pilota tedesco ha percorso 286 giri pari a circa 1600 km. Alla Mercedes si sono concentrati sullo sviluppo delle mescole più morbide. Ai test del Ricard erano presenti osservatori della Ferrari e della McLaren. ●

I prossimi test in programma con le gomme Pirelli versione 2017, saranno il 21-22 settembre, sempre al Paul Ricard, dove la Mercedes colauderà le nuove gomme da bagnato, mentre la Ferrari tornerà in pista dal 14 al 16 novembre ad Abu Dhabi. ●



18 SETTEMBRE

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

Circuito Marina Bay, Singapore
5065 m / 61 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: S.Vettel (Red Bull Rb9/renault, 2013) 1'42"841
media 177,302 km/h

In gara: S.Vettel (Red Bull Rb9/renault, 2013) 1'48"574
media 167,940 km/h

Distanza: S.Vettel (Red Bull Rb9/renault, 2013) 1h59'13"132
media 155,425 km/h

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

VENERDÌ 16 SETTEMBRE

SkySportF1 libere 1 12.00

SkySportF1 libere 2 15.30

RaiSport1 libere 1 12.00

RaiSport1 libere 2 15.30

SABATO 17 SETTEMBRE

SkySportF1 libere 3 12.00

RaiSport1 libere 3 12.00

SkySportF1 Qualifiche 15.00

Rai2 Qualifiche 15.00

DOMENICA 18 SETTEMBRE

SkySportF1 Gara 14.00

Rai 1 Gara 14.00

IL GP CON

**AUTO
SPRINT**

Diretta delle prove e della gara
da venerdì 16
a domenica 18 settembre
su www.autosprint.it
e su twitter @autosprintLIVE
e @autosprint

COPERTURE DELL'AVVENIRE

L'immagine comparativa permette di confrontare le gomme Pirelli del presente e quelle in arrivo, per il 2017, appunto in versione XL

Bottas e ris



Lo scorso anno era al centro di tutte le trattative del mercato piloti, a lungo la Ferrari aveva pensato a lui per sostituire Kimi Raikkonen. Ora, invece, senza tanti giri di parole, non se lo fila più nessuno. Eppure Valtteri Bottas continua a fare tutto come sempre, spreme al massimo il potenziale della sua Williams e anche nel 2016, così come lo scorso anno, dopo i piloti di Mercedes, Ferrari e Red Bull, c'è sempre lui.

Sempre più veloce dei suoi compagni di squadra, da

VALTERI PUNTA ALLA RICONFERMA

Sopra Bottas, nelle battute iniziali del Gp d'Italia mentre precede Hamilton.

Il suo miglior risultato quest'anno è stato il 3° posto al Gp del Canada

cinque anni con la Williams, compresa la stagione come collaudatore, oggi Bottas è il pilota che nella storia della F.1 ha ottenuto il maggiore numero di punti ma che ancora... non ha vinto un Gp. Un primato che un po' lo imbarazza, di cui farebbe volentieri a meno, in buona parte ascrivibile al nuovo sistema di punteggio attribuito negli ultimi anni, ma la realtà è questa. All'età di 27 anni, Bottas si trova improvvisamente ad essere classificato come un veterano e non più come una giovane promessa.

poste



È IL PILOTA CHE IN FORMULA UNO HA OTTENUTO IL MAGGIOR NUMERO DI PUNTI MA CHE ANCORA NON HA VINTO UN GP. UN PRIMATO CHE QUASI LO IMBARAZZA. IL FINLANDESE DELLA WILLIAMS SI RACCONTA IN ESCLUSIVA. PARLA DEI PROGETTI FUTURI. E ANCHE DEL SUO MANCATO PASSAGGIO ALLA FERRARI

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



In parte spiazzato dall'arrivo dei vari Verstappen, Wehrlein, Bottas, Vandoorne e presto Stroll. Legato inizialmente a Toto Wolff, che in parte ne ha finanziato la carriera, probabilmente il pilota finlandese sperava in un maggiore coinvolgimento della Mercedes. Che invece non è avvenuto. Nel 2017 Bottas dovrebbe rimanere alla Williams, dopo aver analizzato a lungo la possibilità di passare alla Renault. Con la speranza che finalmente presto possa arrivare l'ancora agognata vittoria di un Gran Premio.

- Lo scorso anno eri al centro di tante trattative, ora invece sembri quasi messo in disparte nel gioco del mercato piloti...

«A nessuno piace essere messo in disparte, un pilota vorrebbe sempre essere sotto i riflettori, al centro dell'interesse delle grandi squadre e anche mediatico. Ci puoi riuscire solo vincendo le gare, finendo regolarmente sul podio. Questo è l'unico modo per fare sì che gli altri si accorgano del tuo talento, della tua abilità. Ma quando la tua vettura ha

dei problemi e non riesci a lottare per le posizioni di vertice, ma solo per il sesto posto, diventa molto difficile emergere, fare in modo che i team principali si accorgano di te. I team di maggiore successo abitualmente non si preoccupano di quello che succede dopo la quinta posizione...».

- Eppure, al di là di una diminuzione sensibile di competitività della Williams, la tua posizione è più o meno quella dello scorso anno. Ma ora c'è la percezione che tu sia in calo e l'interesse attorno al tuo nome sembra essersi ridotto...

«Diciamo che nel 2015 in alcune occasioni eravamo riusciti a lottare per le posizioni di vertice, a sentire almeno "l'odore" delle posizioni di testa. Penso al Gp di Austria o Gran Bretagna, dove nelle fasi iniziali avevamo lottato alla pari con le Mercedes.

Ora invece faticiamo molto per mettere pressione a Ferrari, Red Bull e Mercedes. Siamo scivolati indietro e oggi ci troviamo a lottare contro le Force India. Che sono molto vicine a noi. Non abbiamo ottenuto i punti che avremmo voluto e potuto conquistare. La velocità che mettiamo in mostra oggi, lottando per le posizioni di media classifica, non è certo quella che avevamo nel 2015.

Ma purtroppo alla fine della giornata è questa la posizione che ci meritiamo. Penso invece ai progressi che ha mostrato la Red Bull, che non solo ha passato la Ferrari ma ora in alcune gare riesce a mettere sotto pressione anche la Mercedes. Lo scorso anno loro erano dietro a noi».

- A inizio campionato alla Williams si parlava di vittoria, forse le aspettative erano troppo alte?

«Le aspettative erano sicuramente elevate, ma alla Williams stabiliscono sempre degli obiettivi molto alti da raggiungere».

- Sei rimasto deluso quando hai visto che la Ferrari ha confermato Kimi Raikkonen per il 2017 così presto rispetto a quanto faceva abitualmente?

LO SCORSO ANNO CI SONO STATE MOLTE VOCI SU UN MIO ARRIVO ALLA FERRARI. ALCUNE ERANO VERE...

VALTERI BOTTAS



QUELLA ROSSA CONTESA CON RAIKKONEN

A sinistra, Valtteri pensoso sembra tornare con la mente alla concorrenza fatta a Kimi in chiave mercato 2015. Sotto, eccolo in lotta con lui, al quale ha conteso lo scorso anno l'abitacolo della seconda Ferrari. Poi l'ha spuntata "Iceman"...

«Lo scorso anno ci sono stati molto rumori su un mio possibile arrivo alla Ferrari. Alcune cose dette e scritte erano vere, altre meno, ma per questioni di riservatezza non posso andare troppo nei dettagli. Diciamo che ci sono state alcune discussioni. Quest'anno, quando hanno comunicato i loro piloti per il 2017 così in anticipo, tutti avevano preso le loro decisioni, quelli saranno i piloti per il futuro della Ferrari e io posso solo accettare quella scelta. Così ho iniziato a considerare le altre possibilità che la F.1 mi offriva. Visto che il mio contratto con la Williams è in scadenza e potevano aprirsi altre possibilità. Potrei rimanere qui o correre in un'altra squadra. Probabilmente la decisione finale sarà presa entro settembre. Ma certo sarebbe stato molto bello poter correre con la Ferrari. Pazienza...».

- Lo scorso anno Pat Symonds aveva detto che le tue trattative per correre con la Ferrari avevano finito per destabilizzare il team...

«Quando inizia a spargersi la voce che un pilota





SPESSE A PODIO IN F.1 MA MAI VINCITORE

Con la Williams, a sinistra, Bottas sul podio, al centro, aveva dimostrato di poterci salire con continuità, ma quest'anno c'è finito solo in Canada, 3°. Sopra, è con Vettel e Rosberg, dopo le qualifiche del Gp di Russia

potrebbe abbandonare la squadra per passare ad un'altra, certo il clima interno ne risente. Indubbiamente emergono aspetti negativi: i meccanici non sanno se lavoreranno ancora con te, il team stesso finisce per essere più riservato sulle informazioni tecniche, la squadra deve dare più spiegazioni alla stampa. Queste contrarietà però riguardano solo aspetti non inerenti alla gara. Perché quando metti il casco in testa dimentichi tutto, pensi solo a correre e a fare del tuo meglio».

- Lo scorso anno sei entrato due volte in collisione con Raikkonen. Le tue trattative con la Ferrari potevano essere una causa collaterale?

«No, quegli episodi non erano per nulla legati. Si è trattato solo di due fatti sfortunati, che possono succedere in ogni gara. Nella carriera di un pilota capita di avere degli incidenti e a me è successo due volte con Raikkonen. Le nostre prestazioni lo scorso anno erano molto simili, spesso ci trovavamo a lottare per le stesse posizioni».

- Sei il pilota che ha ottenuto più punti nella storia della F.1 tra quelli che ancora non hanno vinto una gara...

«Diciamo che dormo bene lo stesso, non è un grosso problema, anche se è una cosa che mi infastidisce il fatto che ancora non sia riuscito a vincere un Gp. Perché le priorità della mia vita restano vince-

**DORMO BENE
LO STESSO, EPPURE
NON AVER ANCORA
VINTO UN GP
È UN FATTO CHE
MI INFATIDISCE**

VALTERRI BOTTAS



re dei Gp e vincere il campionato del mondo. Molte volte ci sono andato vicino e non riuscire fare mia una gara può anche essere molto frustrante. Devo solo continuare a spingere, ad attaccare come faccio sempre. Sono sicuro che quel giorno arriverà».

- C'è qualche gara che non hai vinto per un tuo sbaglio?

«No, non credo che ci sia una gara specifica, anche se al termine cerco di analizzare tutti gli aspetti e sul mio rendimento sono molto esigente con me stesso. Non c'è nulla che avrei dovuto fare in modo diverso. Ma ci sono sempre cose che avresti potuto fare meglio. Questo vale sia per il pilota che per il team. Ma non c'è nessun episodio specifico che mi tormenta».

- Non credi di essere rimasto troppo tempo alla Williams, di avere perso il momento?

«Io conosco solo questo team, non ho esperienze di altre squadre. Quindi non so dire se le cose potevano andare meglio o peggio. Non so dire se esista un tempo limite per rimanere con la stessa squadra. Magari un giorno lo scoprirò. Un giorno...».

- Ritieni di avere la cultura tecnica e la preparazione necessaria per correre con un team di vertice?

«Sarei assolutamente pronto per correre con una squadra top. So che posso farcela se potessi avere una vettura più competitiva. Sono consapevole che potrei vincere numerose gare, potrei vincere molto. Sono perfettamente pronto qualora si presentasse l'opportunità. Potrei solo migliorare con il tempo perché alla Williams ho imparato tantissimo, è un'eccellente scuola, a ogni gara faccio progressi. Oggi credo di essere un pilota completo, arrivato al giusto livello di maturità e conoscenza. Questa è la mia opinione».

- Negli anni precedenti la Williams diceva che il proprio obiettivo tecnico era quello di migliorare sui circuiti lenti visto che in quelli veloci era già competitiva. Quest'anno però ha finito per non esserlo sia su quelli lenti che su quelli veloci...

«La situazione attuale è abbastanza difficile. Abbiamo destinato molte risorse tecniche, economiche, molto tempo e molte energie per cercare di risolvere i problemi che "storicamente" ci portavamo dietro dagli anni precedenti. Ma purtroppo non riusciamo ancora a generare la downforce che ci servirebbe in curva. Ne siamo consapevoli, non abbiamo ottenuto i risultati che ci servivano. Su alcune piste lente ci sono stati dei piccoli progressi, ma non abbastanza e soprattutto non quanto gli altri sono riusciti a fare. È questa la nostra priorità tec-»



«... nica, la chiave di tutto rimane la velocità di percorrenza nelle curve lente».

- Forse il tuo stile di guida si adatta di più a circuiti veloci?

«Non lo so, perché in tutta la mia carriera non ho mai avuto una vettura che avesse un buon rendimento nelle curve lente. In maggioranza adesso le piste sono piuttosto veloci. Siamo stati molto competitivi a Spa e Monza. Ma in calendario ci sono anche piste come Monaco e Hungaroring...».

- Sei arrivato in F.1 molto giovane, hai sempre battuto i tuoi compagni di squadra, ma ora è arrivata improvvisamente una nuova generazione di piloti. Ti senti vecchio tutto di un colpo?

«Non mi preoccupo molto per l'età, penso piuttosto agli anni trascorsi in F.1. Dieci anni fa sarei stato ancora tra i piloti più giovani, ora la moda è cambiata. Ma non sono preoccupato dall'arrivo dei diciottenni, non credo di avere perso il "momentum", la mia carriera è ancora lunga, avrò ancora molte opportunità davanti. Ho molto tempo a disposizione e con il tempo puoi solo migliorare. Davanti ho ancora tutti gli obiettivi che voglio raggiungere e continuo a spingere per riuscirci. Sono consapevole che ancora non ho raggiunto nessuno degli obiettivi che mi sono prefissato. Ma ho il tempo dalla mia parte, ne ho ancora molto a disposizione. E non sono per nulla preoccupato».

- Puoi rimanere alla Williams, avresti potuto andare alla Renault. Quale sarebbe la scelta migliore per il tuo futuro?

«Ci sto pensando a lungo, il cambiamento rappresenterebbe anche un mutamento filosofico, non solo di squadra. Certamente rimanere un altro anno alla Williams non sarebbe una scelta cattiva, anzi. Ma ancora non so se la cosa si verificherà. Ho considerato anche altre possibilità, ma non posso dire quali. Credo che tutto si chiarirà entro settembre».

- Cosa manca alla Williams per tornare grande e lottare alla pari con i migliori?

«Per concentrare tutto in una parola direi dowforce. Rispetto a Mercedes, Ferrari e Red Bull siamo lontanissimi e non ci aiuta il fatto di disporre di un budget sensibilmente inferiore rispetto a loro. Se investiamo tempo e soldi nello sviluppo della vettura e non otteniamo le performance che ci aspettiamo, per noi è un problema maggiore. Se destiniamo risorse per risolvere un problema, poi magari non possiamo farlo per risolverne un altro. Come invece gli altri possono fare. Dobbiamo sempre stabilire delle priorità, fare delle scelte nello sviluppo tecnico. Questo alla fine ci danneggia. Dal punto di vista aerodinamico non abbiamo ottenuto i progressi che pensavamo di raggiungere. Stessa situazione per migliorare l'utilizzo delle gomme. Non riusciamo a sfruttarle al 100% del loro potenziale. E dire che nel 2014 era lì invece la nostra forza, fare fun-



LA CHIAVE DI TUTTO RESTA LA VELOCITÀ DI PERCORRENZA NELLE CURVE LENTE. È LÌ IL NOSTRO PROBLEMA

VALTTERI BOTTAS



TOTO WOLFF

LO HA MOLTO AIUTATO

Sopra, Bottas a colloquio con Toto Wolff: il manager austriaco in parte ha finanziato la sua carriera. In alto, Valtteri davanti a Kimi e, a destra, ai ferri corti col rivale, l'anno scorso in Messico

zionare le gomme al meglio. Forse eravamo i migliori nel farlo. Poi gli altri team hanno migliorato, noi invece siamo restati fermi».

- Il team ha sempre ascoltato le tue indicazioni tecniche per migliorare le cose?

«Il team ci ascolta sempre, cerco sempre di dare il mio migliore feedback tecnico, il maggiore numero di informazioni o indicazioni. Per me non è mai stato un problema parlare chiaro. Ma non hai la garanzia che poi le cose miglioreranno comunque. Trovare le soluzioni ai problemi è la maggiore difficoltà della F.1. Io non posso fare altro, ripetere a volte in continuazione quali sono i problemi. Ma non posso farci nulla se i tecnici aerodinamici non mi ascoltano o decidono di adottare altre soluzioni. Stesso discorso per quanto riguarda il corretto utilizzo dei pneumatici. Tocca ai tecnici risolvere i problemi, non ai



piloti. Io quello che posso fare, che dipende da me, lo faccio ogni volta che provo a spiegare il rendimento della vettura in pista».

- Cosa pensi delle partenze sotto la pioggia neutralizzate con la safety car? A Silverstone forse non si è un po' esagerato?

«La sicurezza è un aspetto che non dovrebbe mai essere sottovalutato e che anzi bisogna sempre cercare di migliorare. Perché anche se ai piloti piace il rischio e il pericolo, non dobbiamo giocare con i fattori che comunque rendono le corse uno sport pericoloso. Magari a Silverstone la safety car è rimasta in pista troppo a lungo, ma ricordiamo che in quelle condizioni è avvenuto un incidente che poi è costato la vita a un nostro collega, il quale poi è morto lo scorso anno. Ricordiamolo, sempre prima di dire che in F.1 ora si esagera con la sicurezza...».

KIMI E UN RIVALE MA NON UN NEMICO

Bottas, sopra, al centro, in occasione dei 600 Gp irridati disputati dalla Williams, al Nurburgring 2013. In alto, eccolo con Raikkonen, col quale la rivalità è accesa ma non esacerbata

- Per adesso la tua carriera è andata come l'avevi immaginata?

«Il prossimo anno inizierò la mia quinta stagione di F.1 e ancora inseguo la prima vittoria in un Gp. Uno vorrebbe sempre raggiungere immediatamente gli obiettivi prefissati ma le cose non vanno sempre in quel modo. L'ho capito a mie spese, non è semplice perché la vettura che guidi ha sempre un ruolo preponderante».

- Visto l'arrivo di piloti di 17 o 18 anni, si potrebbe pensare che ora arrivare in F.1 sia per certi versi più facile...

«Non credo che ora le cose siano più facili. Arrivare in F.1 è sempre un processo molto complesso che richiede la presenza e la disponibilità di grandi risorse economiche. Ma se sei un bravo pilota, prima o poi ce la fai, prima o poi un team competitivo si accorge di te».

- Il prossimo anno le regole cambieranno. Per la Williams sarà un bene?

«Magari il prossimo anno la Williams sarà molto competitiva e se rimango qui potrò vincere il mio primo Gp. Chi può saperlo adesso? I team con un grande budget saranno in una posizione di vantaggio perché dispongono di maggiori risorse per le simulazioni. Visto che i test saranno ancora pochi. Ma storicamente, ogni volta che c'è stata una rivoluzione regolamentare, la Williams è sempre stata molto abile ad approfittarne. Sono riusciti bene ad interpretare da subito le nuove regole e relative problematiche.

Per la Williams penso che sarà una opportunità per riprendere i team che oggi ci sono davanti».

- Vai a punti in quasi tutte le gare. Non credi che forse un top team sia più attratto da un pilota inizialmente magari meno regolare, ma più aggressivo...

«Dipende quali sono le priorità di una squadra. Il mio obiettivo è sempre quello di cercare di ottenere il maggiore numero di punti. Per me stesso e il team. Credo che tutte le squadre vogliano lo stesso, visto che ai punti, sono correlate ingenti risorse economiche. Se dovessi avere l'opportunità di lottare per il podio o la vittoria, sarebbe logico mostrare un'attitudine più aggressiva, prendere più rischi piuttosto che lottare per il settimo posto. Probabilmente il massimo risultato può anche essere correlato a un maggiore coefficiente di rischio».

- Se lo scorso anno firmavi il contratto con la Ferrari, la tua vita sarebbe cambiata?

«Di sicuro sarebbe stata diversa. Di sicuro al momento dispongono di una vettura più veloce della nostra, ma abitualmente non penso in questo modo, non guardo mai indietro. Non sono certo ossessionato per quello che non è successo. Ora sono concentrato per ottenere il massimo per me stesso e per il mio futuro». ●

**IL 2017? OGNI
VOLTA CHE
LE REGOLE SONO
CAMBIATE
LA WILLIAMS
SI È BEN ADATTATA**
VALTERI BOTTAS



Bon Giovi

la nuova rockstar

**AL TOP A MONZA IN GP2
CANDIDATO AL TITOLO
E REDUCE DA UN TEST
COL SIMULATORE F.1
FERRARI, ANTONIO
GIOVINAZZI È IL PILOTA
DEL MOMENTO. ECCOLO
RACCONTARSI COME MAI
AVEVA FATTO PRIMA**

di **Mario Donnini**
foto Sutton-Images.com

Quest'anno a Monza, al di fuori della F.1 e in aggiunta ai centocinquantamila italiani presenti nel weekend, ce n'è stato uno in pista a meritare un'attenzione e un plauso che fino a oggi non lo hanno raggiunto con sufficiente fragore e dovuta ammirazione: Antonio Giovinazzi, 23 anni in dicembre, nativo di Martina Franca.

Partito ultimo in gara-1 della Gp2, dopo una trama agonistica rocambolesca quanto spettacolare, che non trovereste neanche in un fumetto di Michel Vaillant, Bon Giovi è riuscito a trionfare, addirittura migliorando l'impresa di Baku e mostrando ancora una volta un talento puro unito a una razionalissima



**SE NON MI AVESSSE
TANTO AIUTATO
L'INDONESIANO
GELAE, ADESSO
CORREREI ANCORA
IN KART**

ANTONIO GIOVINAZZI



ma determinazione che gli sono valsi l'immediata convocazione a provare il simulatore della Ferrari Drivers Academy, poi si vedrà. E magari ci sarà pure una bottarella d'assaggio da friday driver con la Sauber, chissà.

Ciò significa pur sempre entrare ad ampi cerchi, si spera concentrici, nell'orbita della Rossa.

Ma il punto è un altro: da cinque anni un italiano non prende il via in un Gp di F.1 e Antonio a oggi è quello che ragionevolmente più di altri sembra predestinato a rompere l'insopportabile digiuno. Un buon motivo per andare a scoprire il personaggio, sottoponendolo ai raggi X con la consapevolezza



SARÀ LUI IL PROSSIMO ITALIANO IN FORMULA 1?

Vincitore due volte a Baku e quindi a Spa e pure a Monza, Antonio gioisce, puntando al titolo Gp2. Al centro, eccolo festeggiato a Baku dai colleghi Evans e Gelael, quest'ultimo figlio del suo sponsor storico. Nell'altra pagina in alto a sinistra, "Bon Giovi" in gara a Monza

IL MIO RIVALE GASLY È PIÙ TOSTO DI ME SUL GIRO SECCO, MENTRE IO GLI RISPARMO COL PASSO GARA

ANTONIO GIOVINAZZI



za che l'uomo non è meno interessante del pilota.

- Antonio, sei ricco di famiglia?

«Borghesia medio-alta. Papà dirigente di un'azienda di trasporti e mamma casalinga. Niente di che, quindi».

- Precedenti rilevanti di passione per il Motorsport, in casa?

«Mio nonno paterno correva in kart, a livello regionale».

- Come inizia tutto, per te?

«A tre anni papà mi regala un kart di 35 cc, un "puffo", e mi diverto un sacco. A sette anni la prima gara, da lì corro per dodici stagioni in kart, andando

forte. Campione italiano nel 2006, nel biennio 2010-2011 vinco la serie mondiale Wsk e nel 2011 sono terzo nel campionato del mondo. Già dal 2007 sono ufficiale Top Kart, cioè pilota professionista pagato, e nel 2011 divento ufficiale Pcr, con premi incentivati in base ai risultati».

- Roba remunerativa?

«Non proprio. Diciamo che in kart se per correre non spendi, già è tanto».

- Il passaggio alle monoposto arriva con un assaggio a fine 2010 a Varano, nel F.Fiat Abarth Day. Avevi 16 anni.

«Subito un secondo posto, con l'Euronova di Vincenzo Sospiri».

- Nel 2012 ancora F.Abarth, diviso tra Bvm da ospitare nell'Italiano - tre gare, due centri e un secondo posto -, e soprattutto F.Abarth asiatica, con 18 gare e sei trionfi: un piccolo grande lancio, vincendo la serie Formula Pilota China. Dai, racconta il motivo per cui la tua carriera è così meritocraticamente particolare...

«La mia è una storia che sembra una favola. La verità è che in auto devo tutto all'indonesiano Ricardo Gelael, titolare della Kfc fast food. Ci conosciamo in kart, quando sono pilota ufficiale Pcr e vengo chiamato a fare da coach al figlio Sean. Tra noi si stabilisce un'ottima intesa, una bella amicizia e da allora Ricardo e Sean fanno parte della mia vita e della mia carriera. Fornendomi un appoggio fondamentale, che mi ha consentito tutti gli impegnativi passaggi successivi di categoria. Cose che non dimenticherò mai. Sai, senza l'aiuto di Ricardo adesso sarei ancora in kart, a fare il senatore».

- Nel 2013 hai corso in F.3 britannica col Double R Racing, debuttando anche nell'Euroseries. In tutto 43 gare, con due successi in Inghilterra.

«La F.3 britannica è scuola di vita e di carattere, oltre a essere una bella esperienza che consente di imparare una lingua. Peccato solo che quando ci ho corso io la serie non era al top, con 11-12 vetture al via, ma non importa. Il campionato continentale è stato un salto di qualità decisivo, tanto che nel 2014 e nel 2015 ho corso con Carlin, un top team, esprimendomi al meglio».

- Vittoria nei Masters F.3 e secondo posto in campionato, superato nel finale da un Felix Rosenqvist scatenato, ironia della sorte uomo Prema, il team in cui saresti approdato per il 2016 in Gp2. Quanto ti è pesato giungere 2° nell'Euro F.3?

«Nulla, perché per Felix il finale di stagione nell'Euroseries F.3 2015 è stato fantastico, lui ha meritato pienamente il titolo. Subito dopo sono entrato nel team Prema ed è stato bellissimo, perché sono tornato a correre in una squadra italiana e al top. Sono tutte fasi di una stupenda storia».

- Nel 2015 hai pure fatto una puntata in Dtm con l'Audi e nell'interstagione successiva hai corso e vinto due gare dell'Asian Le Mans Series, in Thailandia e Malesia - a Buriram e a Sepang -, su un'Oreca in coppia col figlio del tuo mentore, Sean Gelael. Puoi spiegare la differenza di guida tra vetture F.3, Gp2, Dtm e Lmp2?

«La F.3 è assai formativa. Tanta downforce e pochi cavalli: devi guidare molto preciso. La Gp2 ti dà tantissima potenza, molta downforce e coi freni in car-

bonio tutto diventa estremo e quasi sbalorditivo. Una vettura Dtm paradossalmente somiglia a una F3, perché hai downforce a go go e freni in carbonio come in Gp2, mentre con una LmP2 stupisce quanto l'auto in confronto risulti pesante, quindi difficile da gestire, soprattutto in fase di frenata. Poi con un prototipo è tutta la filosofia di gara a cambiare, perché devi gestire la competizione in ottica endurance, considerando le esigenze del cambio guida e del risparmio delle componenti».

- Il tuo pilota preferito?

«Schumi. Fossi nato prima e l'avessi vissuto in diretta, ti risponderci Senna».

- La gara più bella che hai visto in Tv?

«Il trionfo di Alonso su Ferrari a Valencia 2012, in rimonta davanti al suo pubblico. Fantastico».

- Film di corse preferito?

«Non ne ho. Roba tipo "Driven" di Stallone o i "Fast & Furious" danno un'idea falsata del Motorsport».

- Non hai mai visto "Grand Prix" di Frankheimer o "Le Mans" con Steve McQueen?

«Per ora no».

- Dovresti.

«Lo farò. Promesso».

- Preferisci correre sull'asciutto o bagnato?

«Okay entrambi. Se la mattina mi alzo e piove che Dio la manda, non mi preoccupo».

- La più bella corsa della tua carriera?

«Gp2, Monza, gara-1. Il mio più recente weekend agonistico».

- Ti consideri talento naturale o pilota costruito?

«Il talento ci deve essere, ma senza impegno meticoloso non basta. Mi piace pensare che io possa essere una specie di ibrido positivo rispetto a questi due differenti aspetti».

- Come stile di guida ti senti attaccante o ricamatore?

«Anche qui, una bilanciata via di mezzo tra i due».

- Il circuito più bello del mondo?

«Spa. Ma anche Macao non scherza. Ci ho corso tre volte, miglior piazzamento quarto nel 2015».

- Torniamo alla Gp2 2016, annata dai mille volti e dall'esito ancora incertissimo. Antonio, sinceramente: cosa ha Gasly più di te, in questo momento?

«Guarda, con lui fino a ora ho sofferto in qualifica, ma mi sono impegnato, ci ho lavorato su, con buoni risultati. Diciamo che a oggi io sono più da passo gara e lui è più bravo sul giro secco».

- Due favoriti al titolo nella stessa squadra, la Prema. Temperatura sottozero?

«La verità è che io e Gasly andiamo abbastanza d'accordo. È tutto tranquillo. Certo, il compagno di team è sempre il peggior rivale, quindi figurati adesso. Sì, il clima sta diventando più freddo, ora che siamo agli appuntamenti decisivi, ma lo trovo umano, normale. Voglio sia chiaro che io mi sento fortunatissimo a essere dove sono. Conta solo questo. Resto un ragazzo felice e molto privilegiato, perché nella vita faccio ciò che amo».

- Lunedì 5 settembre hai provato il simulatore Ferrari, a Maranello.

«La mia prima volta, un'enorme emozione. Bellissimo. Una configurazione di tracciato veloce la mattina, un cittadino il pomeriggio. Pensa, a stare nel "Ragno" tante sono le sollecitazioni, che mi girava



UNA CHANCE IMMEDIATA DA FRIDAY DRIVER IN F1? SAREBBE OKAY MA DIPENDE CON QUALI PERSPETTIVE

ANTONIO GIOVINAZZI



un po' la testa, ma poi mi sono adattato».

- Hai mai sbattuto mentre eri nell'aggeggio?

«No, zero».

- Come vi siete lasciati?

«È stata una giornata intensa di reciproca stima e simpatia».

- Non hai mai girato con una F.1 vera in vita tua.

«E per ora non ci sono neanche andato vicino (ride, ndr)».

- Quindi?

«Quindi per ora guido quel che ho e mi concentro in Gp2, sino alla fine. Da Abu Dhabi in poi vedremo».

- Il tuo manager è Enrico Zanarini. Uno che ci sa fare, fin dai tempi d'oro di Irvine e Fisichella. Potresti essere il pilota ideale per permetterci di rivedere un italiano in F.1 e lui l'uomo giusto per propiziare l'impresa.

«Bisogna trovarsi anche al posto giusto nel momento giusto. Ovvio, ci si proverà».

- E se ti offrissero subito una chance da Friday driver della Sauber?

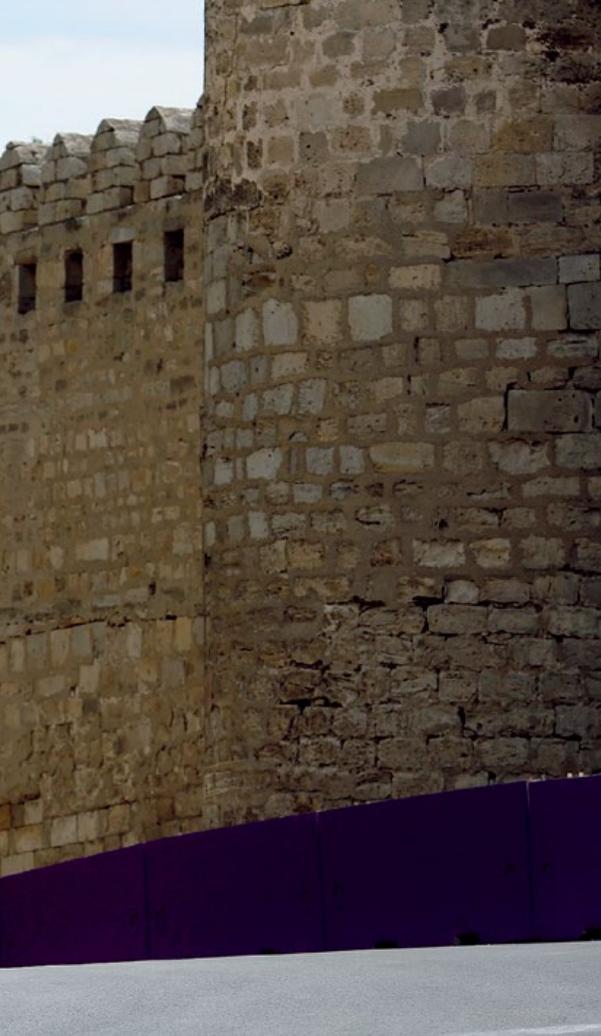
«Se ciò fosse importante e strumentale in chiave futura, prenderei atto della positività dell'idea. Ma ora devo pensare al finalone della Gp2, senza stare a farmi dei film».

- Senti di meritare la F.1?

«Decideranno i risultati e le conseguenti opportunità».

- Non solo Giovinazzi. A parte te, chi è il pilota italiano più bravo del momento?

«Non sta a me giudicare. Marciello e Ghiotto sono okay e Fuoco sta andando alla grande, in Gp3».



In giro ci sono tanti bei piloti tricolori, uno diverso dall'altro nelle caratteristiche. È una notizia interessante, no?».

- Preferisci la PlayStation o la X-Box?

«Prima giocavo alla Play2, poi sono passato alla X-Box360, ma da due anni sono fuori dal tunnel».

- Film preferito?

«I biopic, storie biografiche. Tipo quelle di Pantani e Mennea».

- Libri?

«Non sono lettore vorace, comunque mi sono molto piaciuti quelli con Harry Potter protagonista».

- Programma Tv cult?

«Confesso di non essere uno da Tv».

- Quale Smartphone usi?

«Un iPhone6 Plus. Ci sto tanto, devo limitarmi, senò diventa una schiavitù».

- Sei fidanzato?

«Mai stato. Single deciso, con l'impegno e le pressioni che ho, non riuscirei a portare avanti un legame sentimentale serio, ma ho tante amiche...».

- Vivi a?

«A Grisignano, in provincia di Vicenza, a due passi dalla Prema. Lo trovo bello e giusto, per respirare la stessa aria dei ragazzi del mio team, anche se sono pugliese purosangue, di Martina Franca: casa mia resta quella».

- Titolo di studio?

«Ragioneria. Devo ringraziare mia madre che ci ha tenuto tanto affinché mi diplomassi».

- Be', il fatto d'essere pure ragioniere può aiutarti molto nella sfida all'ultimo punto con Gasly.

UNA BELLA CARRIERA DA PILOTA ECLETICO

Nell'interstagione Antonio ha vinto due gare dell'Asian Le Mans Series su un'Oreca in coppia con l'amico Gelaet, sopra. L'anno scorso ha provato l'Audi in Dtm, al centro, con la quale ha poi corso nel weekend che la serie ha disputato in Russia. In alto è a Macao F.3 2015, 4° col team Carlin mentre, nella foto grande, a sinistra, lo vediamo impegnato a Baku, in Gp2, dove ha fatto sue due gare

NON HO PROBLEMI A DIRE CHE SONO PIUTTOSTO SUPERSTIZIOSO E HO TUTTA UNA SERIE DI RITUALI

ANTONIO GIOVINAZZI



«Cavolo, vedi, mia madre potrebbe risultare fondamentale! (ride, ndr)».

- Spiega i colori del tuo casco.

«Il bianco è il colore preferito. Ho un tricolore laterale per orgoglio d'appartenenza e una striscia gialla dedicata allo sponsor. Il disegno è immutato dai tempi del kart, la stabilità grafica mi dà un senso di sicurezza».

- Sei superstizioso?

«Tanto. Ora un po' meno».

- Svela i rituali.

«Entro in macchina sempre da sinistra e per ciascun giorno del weekend di corse utilizzo un paio di mutande specifiche. Ho la mutanda del venerdì, quella del sabato e quella della domenica. Guai cambiare programma. Poi c'è un'altra cosa che può sembrare incredibile, ma è verissima e appartiene al mondo dei presagi».

- Prego?

«Tutte le volte che un'ape si appoggia alla mia carrozzeria poco prima della partenza, poi mi rendo puntualmente protagonista di gare memorabili».

- E se dovessi approdare presto in F.1, come gestiresti la faccenda?

«Vorrà dire che al box impianterò un alveare». ●



STORIE AMERICANE

Hendrick

grandi numeri

ANDIAMO ALLA SCOPERTA DEL TEAM DI MAGGIORE SUCCESSO DELLA NASCAR. UNA SUPERPOTENZA CAPACE DI METTERE IN BACHECA 11 CAMPIONATI E 242 GARE NEGLI ULTIMI 33 ANNI. ECCO COME





di Gordon Kirby - foto Getty Images

Hendrick Motorsports è il team di maggior successo della Nascar, con 11 campionati e 242 gare vinte negli ultimi 33 anni. Fondato nel 1984 dal commerciante di auto Rick Hendrick il team ha vinto tre gare nel primo anno di attività e il suo primo campionato nel 1995 con Jeff Gordon. L'anno successivo Terry Labonte regala il secondo titolo al team Hendrick con Gordon che chiude 2°, ma vince poi per due stagioni di fila nel 1997 e nel 1998 aggiungendo il suo 4° titolo al sempre crescente palmarès del team nel 2001. In quello stesso anno entra in squadra Jimmie Johnson, che vince 5 campionati consecutivi dal 2006 al 2010. Nel 2013 Johnson conquista il suo 6° titolo, l'11° per il team Hendrick. Come la maggior parte dei team Nascar, Hendrick Motorsports ha sede a Charlotte, nel North Carolina. Il team gestisce 4 Chevrolet per Johnson, Dale Earnhardt Jr., Kasey Kahne e Chase Elliott e costruisce motori, oltre 700 all'anno, per le proprie auto e per altre 9 squadre. Il team di Hendrick occupa 40.000 metri quadrati su una superficie di 57 ettari e dà lavoro a 600 persone.

Le persone

Il general manager di Hendrick si chiama Doug Duchardt e il vice-presidente dell'attività del team è Ken Howes. Entrambi riportano al presidente del team Marshall Carlson. Duchardt è con Hendrick da 12 anni mentre Howes lavora col team fin dagli inizi. «Io e Ken lavoriamo assieme - dice Duchardt - Tutti i capi equipaggio e il personale dei team rispondono a Ken, è sua la responsabilità di tutte le squadre corsa. Abbiamo circa 200 persone che lavorano sotto la sua direzione e altre 100 circa nell'officina che si occupano di telaio e carrozzeria». Nel team Hendrick anche Kenny Francis e Darian Grubb, due capisquadra veterani, che occupano posizioni chiave. «Kenny è il direttore tecnico della vettura e Darian è il direttore di produzione delle vetture - spiega ancora Duchardt - Darian lavora a stretto contatto con la Nascar in circuito; poi c'è Jeff Andrews che si occupa del reparto motori dove lavorano circa 120 persone». Hendrick ha iniziato nel 1986 gestendo due auto, l'anno successivo è passato a tre vetture che, con l'arrivo di Jimmie Johnson nel 2001 sono diventate 4. «Fortunatamente il regolamento ci impedisce di andare oltre le 4 vetture - commenta Howes - Altrimenti ora probabilmente ne avremmo 5. Rick ha iniziato con una, poi due e poi per parecchio tempo ne abbiamo gestite tre. Poi abbiamo assunto Jimmie Johnson. Per realizzare quell'obiettivo avevamo bisogno di spazio e strutture. Così abbiamo due edifici, in ognuno dei quali vengono gestite due vetture. Le due strutture sono in competizione tra loro. Abbiamo due team

da due vetture ciascuno che si fanno la guerra l'un l'altro ed è un fatto, questo, che bisogna gestire. Bisogna cercare la giusta dimensione per un'attività di questo tipo. Se sei troppo piccolo non funziona, se diventi troppo grande non funziona. Al momento abbiamo quattro auto finanziariamente solide e le capacità per gestire il tutto».

I motori

Hendrick costruisce oltre 700 motori ogni anno e rifornisce le 4 auto del team, le 4 auto di Stewart-Haas e quelle di altre 9 squadre più piccole della Nascar. «Il fabbisogno di motori è ciò che dimensiona la nostra squadra - racconta Duchardt - Riforniamo di motori il nostro ed altri 8 team della Cup più i nostri team Xfinity and Truck, e portiamo anche avanti il lavoro di sviluppo. Usiamo un motore per ogni gara e di conseguenza ne costruiamo e sviluppiamo costantemente. Assembliamo una dozzina di motori nuovi per ogni gara mentre in F1, oggi, penso il numero sia limitato a 4 all'anno. Un tale livello di produzione ogni settimana richiede una discreta quantità di manodopera e le cose non cambiano certo sul versante vettura perché non abbiamo soste, settimana dopo settimana, da febbraio al giorno del Ringraziamento in novembre».

Lo sviluppo

Il team ha cambiato la propria strategia nella costruzione di motori circa vent'anni fa. «Abbiamo cercato di applicare a tutto il sistema una grande disciplina e c'è stata anche una grande evoluzione - analizza Duchardt - Quando Jeff Andrews è arrivato alla Hendrick per la prima volta, nel 1992, per ogni auto c'era un costruttore di motori. Compravamo l'albero a camme da un fornitore, le teste dei cilindri da un altro e i pistoni da un altro ancora. Ogni costruttore di motori aveva le sue idee. Poi alla direzione del reparto motori è arrivato Randy Dorton. E' stato lui a decidere che dovevamo costruire un motore con specifiche ad hoc per ogni pista. Disse che avremmo dovuto assemblare solo un tipo di motore. Ciò portò ad alcuni processi che ci permisero di migliorare la nostra qualità. Abbiamo pesantemente investito nelle nostre capacità metal-lurgiche. Nostro partner in questo settore è Hexagon Manufacturing Development, le attrezzature di cui disponiamo e le loro competenze ci sono di aiuto in questo campo. Abbiamo un tipo di motore per ogni gara. Siamo piuttosto fortunati perché i motori generalmente escono con variazioni di appena lo 0,5%, il che significa 3/4 cv su 800. Penso che, dal primo all'ultimo, i nostri prodotti siano decisamente molto simili. Non ricordo di aver mai sentito nessuno dire: "Quelli devono avere un motore mi-»



ASSEMBLIAMO UNA DOZZINA DI MOTORI NUOVI PER OGNI GARA MENTRE IN F1, OGGI, IL LIMITE È 4 ALL'ANNO

DOUG DUCHARDT



gliore". Ci sono stati periodi in cui durante la Chase montavamo su di una vettura non iscritta un motore con specifiche che avremmo poi adottato in futuro. Questo ci permetteva di percorrere un po' di km con quel motore e più di una volta ci siamo anche sentiti dire: "Ehi ragazzi, quell'affare va! Quando ce lo date quel motore?" Ma quando lo facciamo, lo sanno tutti. Non nascondiamo nulla. Vado fiero del fatto che se anche da un lato avremmo voluto vincere noi quei campionati, dall'altro siamo orgogliosi che due dei nostri clienti, coi nostri motori, abbiano raggiunto la vittoria con Tony Stewart e Kevin Harvick. Questo ci legittima in ciò che facciamo».

I telai

Duchardt spiega che la costruzione dei telai e della carrozzeria è diverso da come si procede coi motori. «Il settore auto si sviluppa più frequentemente di quanto non accada nella costruzione dei motori. Si cerca di adottare precisi sistemi di assemblaggio per avere la certezza che tutto venga montato correttamente. I cambiamenti sulla vettura sono molto più frequenti e per questo è sempre un po' una sfida cercare di mantenere alta la qualità. Non sto dicendo che abbiamo problemi, è il normale corso delle cose. Se c'è un pezzo che si vuole montare bisogna accertarsi di avere gli schemi di montaggio, in modo da poter dare al meccanico le esatte specifiche. Ogni processo è documentato. In meno di dieci anni probabilmente abbiamo aggiunto una cinquantina di tecnici alla nostra società. Per cui c'è tutto quello sforzo tecnico che devi gestire, ma ne è necessario uno persino maggiore su come presentare la tua auto per l'ispezione, perché va concepita per le regole Nascar. Siamo passati dalla "Car of Tomorrow" nel 2007 alla "Gen 6" tre anni fa e alla Nascar hanno ridotto le tolleranze sulla costruzione dell'auto. Dobbiamo costruire a mano queste auto da corsa e stare dentro un centomillesimo di pollice, mentre nel 2007 e prima ci potevano essere divari di due o tre pollici nell'applicazione delle sagome. Tra l'altro la vita utile di ogni auto è davvero breve: o la rottami o la rendi obsoleta. Direi che si possa far correre tre o quattro volte ogni telaio prima di doverle ricostruire. Penso che alla Gibbs facciano solo due gare con ciascun telaio. Devi solo tagliare via la carrozzeria partendo dalla parte superiore degli sportelli e metterne una nuova in modo da creare le sagome Nascar. Con le tolleranze che dobbiamo rispettare sei quasi costretto a montare sull'auto una nuova carrozzeria ogni weekend. E questa è solo una parte di quello che serve oggi».

La galleria del vento

Duchardt aggiunge che la maggior parte dei team Nascar trascorrono tanto tempo nella galleria del vento quanto i team di F.1. «Nella zona di Charlotte ci sono due gallerie del vento in scala 1:1 e sono occupate tutto il tempo - afferma - I team importanti ci sono tutte le settimane. Bisogna lavorare continuamente, sia nella galleria del vento che facendo analisi CFD. L'impegno è lo stesso di ogni sport motoristico ai massimi livelli».

Duchardt non ha che belle parole riguardo l'organo sanzionatorio. «C'è stata effettivamente un'evol-



IN NASCAR COINVOLGONO I VARI LEADER DEI TEAM PER DISCUTERE IL REGOLAMENTO

DOUG DUCHARDT



zione - spiega - Alla Nascar sono stati disponibili a coinvolgere i diversi capi meccanici dei team per discutere le modalità di impostazione del regolamento. Si è cercato di raggiungere un compromesso che riducesse al minimo le modifiche, perché ogni volta che si cambia, i costi aumentano. Si cerca anche di fermare qualcosa prima che vada fuori controllo. Lo abbiamo visto in diverse forme: potrebbero essere i materiali usati, potrebbe essere un'idea che spinge tutti a investire in qualcosa di nuovo che non vorresti accadesse. Ma se sei tu a presentare quella nuova idea ne godrai il vantaggio per un po' di tempo. È difficile accettare questa realtà a volte frustrante ma ti abitui al fatto che potresti soltanto applicare per un po' di tempo un pensiero creativo prima che venga imbrigliato. Se non lo fanno, invece di quattro auto che l'applicano, ci saranno quaranta auto che lo faranno, causando tante ramificazioni di costi. Ciò comporta frustrazione da parte dei concorrenti, ma Nascar cerca di gestire lo sport in generale. Detto questo, mi sembra che ci siano un buon dialogo, buone intenzioni, un buon tono e penso che tutto migliorerà col tempo».

La deportanza

Quest'anno la Nascar ha abbassato la deportanza addirittura del 30% riducendo notevolmente le di-



I TANTI ASPETTI DI UN TEAM NASCAR

Doug Duchardt, a sinistra, e Ken Howes, sotto, spiegano la complessità della Nascar. In basso il 6 volte campione Jimmie Johnson premiato dal Presidente Obama e in basso a destra il 4 volte campione Jeff Gordon



mensioni dei deflettori davanti e degli spoiler dietro. «Penso che probabilmente si tratti del miglior esempio di come la Nascar e l'industria del settore abbiano collaborato per raggiungere una soluzione - osserva Duchardt - I piloti lo dicevano da anni e noi ci siamo messi insieme per cercare di proporre un piano. L'anno scorso abbiamo avuto un'estate difficile, perché, una volta deciso di abbassare la specifica della deportanza nel 2016, abbiamo provato tanti pacchetti diversi. Abbiamo provato una cosa in Kentucky e un'altra a Indianapolis e un'altra ancora in Michigan e a Darlington. È stata una sfida enorme avere tre diverse specifiche in un'estate. Ma, più in generale, le gare di quest'anno sono state migliori. Migliori per i piloti e per il pubblico e ora parliamo di come affrontare il 2017. Siamo stati contenti di esser riusciti a ridurre le velocità in curva, cosa che preoccupava i piloti. Penso che la sensazione sia che quanto maggiore è la differenza tra la velocità massima e quella in curva, tanto migliore sarà la corsa perché offre l'occasione di sorpassare. Se la differenza è solo di 10 miglia all'ora, diventerà difficile sorpassare. Ma se quella differenza è di 40 miglia, allora ci saranno maggiori opportunità di sorpasso. Queste sono le cose di cui parliamo con la Nascar, con i piloti che ci danno il loro feedback. Andiamo insieme alla galleria del vento per risolvere insieme i problemi. Questo secondo me è il fattore positivo del nuovo sistema e rappresenta un buon esempio di come stiamo collaborando».

Il rispetto delle regole

Ho chiesto a Duchardt e Howes di parlare del problema degli imbrogli nelle gare Nascar. Duchardt dice che si tratta semplicemente di massimizzare le regole. «Penso che in qualsiasi serie ci sia un regolamento e che si debba scegliere una serie di regole e interpretarle - osserva - Si inizia così una spirale. Lo facciamo 39 volte all'anno. È quasi una spirale senza fine di feedback. Il regolamento può anche non cambiare ma la Nascar allestisce l'area paddock in modo che lavoriamo fianco a fianco con i nostri più stretti concorrenti. Lavoriamo molto vicini ai nostri concorrenti in paddock aperti dove tutti possono vedere le auto degli altri ed esaminare quello che accade. Puoi vedere se qualcun altro ha interpretato il regolamento diversamente da te. C'è un processo che spinge a forzare le regole sperando di trovare il giusto equilibrio per non supe-

rare i limiti. Si tratta di una combinazione tra capire che cosa succede nell'area paddock ed ottenere un feedback dalla Nascar sul fatto se va bene quello che hai fatto o se non gradiscono quello che succede e vogliono che aggiusti qualche cosa. Nel regolamento non c'è solo bianco o nero ma anche una discussione fattibile con i giudici su come pensano che tu stia interpretando le regole. Per tutta la stagione si naviga costantemente in queste acque». Howes integra i commenti di Duchardt. «Ci sono sempre questioni su che cosa veramente significhi quella data regola e ci sono sempre zone grigie - sottolinea - La gente usa la parola "imbroglio" piuttosto liberamente e per me c'è una grande differenza. Imbrogliare significa imbrogliare. Se la regola dice che qualcosa deve essere di sei pollici e tu la fai di sei e un ottavo, stai imbrogliando. Se dice che qualcosa deve essere di sei pollici più o meno un sedicesimo, allora la devi fare in base a questa specifica, più o meno a seconda di quale delle due alternative ti avvantaggia. Si lavora sempre a massimizzare le regole, a seconda di come le vedi. Qualsiasi organo sanzionatorio ha un problema a scrivere le regole, perché si possono scrivere regole soltanto su ciò che si conosce. È difficile immaginare di formare una frase per definire molte cose. Alcune regole sono chiare se c'è una sola dimensione ma ci sono molti ambiti che non sono così chiari. La gente guarderà non tanto a quello che la regola dice, ma a quello che non dice. Cerchiamo di costruire le migliori auto da corsa che possiamo, cercando di fare un lavoro migliore del tizio di fianco, ma c'è un limite netto per molte cose. Il motore deve avere quella cilindrata e se la cilindrata è maggiore, stai imbrogliando».

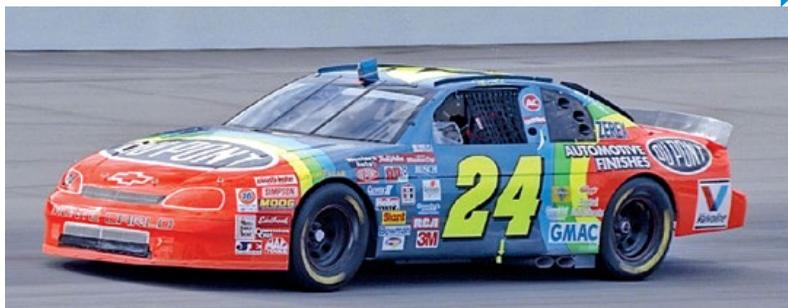
PARLIAMO CON LA NASCAR ED I PILOTI. ANDIAMO ALLA GALLERIA DE VENTO PER RISOLVERE INSIEME I PROBLEMI

DOUG DUCHARDT



Gli avversari

La Toyota è sempre più forte nelle gare Nascar, con il team di quattro auto di Joe Gibbs più un nuovo team "satellite" per Martin Truex. La Casa giapponese si è iscritta alla Nascar nel 2007 e costruisce i propri motori presso il Toyota Racing Development (TRD) in California. «Penso che negli ultimi 24 mesi si siano dati molto da fare - dice Duchardt - Hanno fatto un buon lavoro con il nuovo motore con distanziale conico. Prima direi noi fossimo considerati i migliori di tutti i paddock. Penso ancora che siamo molto bravi, ma ora tutto è molto più difficile. Hanno fatto un ottimo lavoro e anche quelli di



Gibbs hanno fatto un buon lavoro a sviluppare le loro auto. Ovviamente hanno un partner forte nel TRD. Si può andare un po' indietro e domandarsi se il ritiro del team Waltrip non li abbia aiutati, perché ora tutto lo sforzo è rivolto e indirizzato a un team solo. Detto questo, dipende da noi mettere ordine in casa nostra e cercare di rispondere a quella sfida, che è quello che stiamo cercando di fare».

Anche la Ford è stata molto competitiva recentemente, con il team di Roger Penske in particolare. L'anno prossimo, la Stewart-Haas passerà alla Ford dopo aver corso negli ultimi otto anni con auto e motori Chevrolet costruiti da Hendrick ed aver vinto il campionato con Tony Stewart nel 2011 e Kevin Harvick nel 2014. «Il team Penske ha fatto un buon lavoro e l'anno prossimo il team Stewart-Haas passerà alla Ford: sarà interessante vedere che cosa porterà tutto questo - sottolinea Duchardt - Non abbiamo nessuno per sostituire il team Stewart-Haas. Il sig. Hendrick ha detto che manterremo le risorse che abbiamo. In altre parole non abbiamo intenzione di ridurre il personale. Lo redistribuiremo in diversi settori per migliorare il nostro programma. La vedo come un'opportunità».

La stagione

Ho anche chiesto a Duchardt e Howes del costo umano della stagione-maratona di 39 gare della Nascar, che è la più lunga di qualsiasi sport popolare nel mondo. «Riuscire a gestire i programmi di ogni settimana e ogni weekend di gara influisce sulla qualità della vita - osserva - I sacrifici che fanno le persone che vengono a lavorare in un team sono considerevoli. Nel corso degli anni Ken e io abbiamo visto giovani venire pieni di energia per un paio d'anni, poi, al terzo anno uno ha la fidanzata e l'anno dopo si sposa. A quel punto ti dice che non vuole più farlo perché gli prende troppa parte della vita. Ci è capitato tante volte. Questo è uno dei motivi per cui abbiamo una nostra flotta aerea, per cercare di aiutarli ad arrivare a casa il più presto possibile e starci il più a lungo possibile. È una nostra preoccupazione. I fan di questo sport dicono che sarebbero ben lieti di fare questo lavoro. Ma quando devi affrontare la realtà di andare ad ogni gara, ad ogni sessione di prove e condividere una stanza e un'auto noleggiata con un'altra persona e farlo tutte le settimane potrebbe sembrare un po' diverso da come te lo immaginavi. Se l'auto va bene, il tuo problema può essere il tizio che è sempre in ritardo di due minuti per il furgone o il compagno di stanza che ti tiene sveglio di notte. Ma se l'auto non va, la gente può innervosirsi molto in fretta. Essere sempre per strada e vivere insieme in viaggio non è una cosa semplice. Si tratta di un'intera dinamica da osservare. Ma, detto questo, di solito non abbiamo poi tutti questi problemi. È una fatica fisica ed emotiva per la quale devi sentirti pronto e che devi essere in grado di superare. E si tratta di un gran fatica, non c'è dubbio». Howes aggiunge: «È un problema come dice Doug. Ci si dà tanto da fare per rendere il lavoro più comodo possibile per tutti, ma alla fine qualcuno si chiama fuori. Alla fine sarò io a chiamarmi fuori e qualcun altro se ne dovrà occupare. Basterebbe qualche pausa ben



NEL 2017 LA STEWART-HAAS PASSERÀ A FORD: SARÀ INTERESSANTE VEDERE COSA PORTERÀ DOUG DUCHARDT



SALUTI AL CAMPIONE
Sopra il fondatore Rick Hendrick a colloquio con il sei volte campione Nascar Jimmie Johnson, di cui 5 consecutivi. A sinistra le importanti e complesse verifiche sui motori prima di ogni gara

L'ANNO PROSSIMO CI SARANNO VENTIDUE GARE DI FILA, PER CUI SARÀ DAVVERO DURA KEN HOWES

distanziata. L'anno prossimo penso che ci siano 22 gare di fila, per cui sarà dura. È dura. C'è quella vecchia frase, "Sì, me la passo alla grande. Ho realizzato il mio sogno." Quando la gente inizia a porre domande o a dubitare, devi ricordarglielo sempre». Alla fine ho chiesto a Duchardt quali sono le maggiori sfide per il team Hendrick. «Direi che la nostra maggiore sfida sia continuare a sviluppare le nostre auto al ritmo che ci porti dove vogliamo essere alla fine della stagione. - dice Duchardt - Ricordo sempre alle persone che la stagione Nascar è una maratona e non una gara di sprint. Comporta molti alti e bassi. Per cui lavoriamo semplicemente per migliorare. È evidente che anche tutti gli altri team lavorano per migliorare, il che vuol dire che devi andare meglio del tizio di fianco per stare al passo. Per cercare di farlo stiamo attenti a ogni aspetto dell'auto e del motore».



Pneumatici e impatto acustico

Rumorosità delle gomme: la seconda parte dell'analisi stilata dai laboratori della Cusano

Il rumore generato dal traffico stradale è la maggiore fonte di inquinamento acustico a cui siamo sottoposti. Sebbene standard sulle emissioni acustiche dei veicoli stradali siano state introdotti fin dagli anni settanta, il livello di rumore stradale non è andato diminuendo.

I miglioramenti tecnologici avvenuti in questi anni sono stati infatti cancellati dall'aumento del traffico automobilistico e dalla tendenza nel settore automotive a produrre veicoli più pesanti e prestazionali con gomme di dimensioni maggiori. Tipicamente si può considerare il rumore stradale come formato da tre distinte fonti:

- l'emissione acustica del motore e tutti gli organi meccanici collegati (sistema di aspirazione, scarico, distribuzione etc.);
- il rumore derivante dal contatto pneumatico-strada;
- il rumore aeroacustico (aerodinamica esterna del veicolo e interazione pneumatico-strada-aria);

Il rumore meccanico del motore è preponderante alle basse velocità (sotto i 20 km/h per le automobili), a velocità più elevate diventa dominante quello del rotolamento del pneumatico mentre quello aerodinamico del

corpo vetture acquista un'importanza maggiore a velocità più alte di 100 km/h. Quindi, come precedentemente detto, appare estremamente importante intraprendere modifiche ai pneumatici tali da ridurre la generazione di rumore. I meccanismi di generazione del rumore prodotto dal pneumatico in rotolamento sono stati studiati per lungo tempo, fin dai primi anni Settanta. Tutti gli esperti del campo concordano che le principali cause siano:

- turbolenza: flusso di aria turbolenta attorno al pneumatico causato dallo spostamento d'aria per effetto del rotolamento;
- pompaggio dell'aria: spostamento d'aria causato dal rotolamento del pneumatico al bordo di entrata e d'uscita del contatto;
- risonanza dei canali: risonanza acustica che si instaura all'interno dei canali chiusi o aperti all'interno dell'impronta a terra;
- risonanza di Helmholtz: spostamento d'aria delle cavità connesse del battistrada amplificato da fenomeni di risonanza.

Mentre nel caso di rumore generato da fenomeni vibratorii trasmessi dalla struttura del pneumatico possono

essere riconosciute sorgenti generate da meccanismi di impatto:

- impatto del battistrada: impatto dei blocchi di gomma del battistrada sulla superficie della strada che causa vibrazione radiali e tangenziali che si propagano al fianco;
 - impatto della rugosità: impatto della macro rugosità della superficie stradale sul battistrada che causa vibrazione radiali e tangenziali che si propagano al fianco;
 - deflessione dinamica della corona del pneumatico al bordo di entrata e uscita che genera vibrazione delle cinture e della carcassa;
- E quello generato da meccanismi di adesione:
- stick/slip: Adesione e slittamento del singolo blocco di gomma con la superficie stradale che provoca vibrazioni tangenziali;
 - stick/snap rilascio impulsivo di energia elastica del blocco di gomma all'uscita del contatto.

Esiste, invece, un minor accordo sull'effettivo contributo al rumore totale che ha ogni singola sorgente. Il processo di generazione e amplificazione del suono è infatti talmente complicato da non poter essere facilmente scomposto nelle sue varie componenti. Partendo quindi da una conoscenza delle sorgenti di inquinamento acustico, sono in corso da parte di tutte le industrie del settore complessi studi finalizzati alla determinazione di materiali e disegni innovativi in gradi di limitare l'insorgenza di fenomeni acustici senza compromettere la sicurezza e la funzionalità del pneumatico.

Gioventù all'ultimo stadio

ITALIANO JUNIOR E 2 RUOTE MOTRICI SI DECIDERANNO A FINE STAGIONE. SCOPRIAMO CHI SONO I PROTAGONISTI

di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

Uomini contro pure tra quelli che godono di traversi con le tuttoavanti. Nell'anno di grazia 2016, per il Tricolore Rally, c'è tempo e spazio pure per chi non ha tra le mani le R5 a trazione integrale. Campionato Italiano Junior e Campionato Italiano 2 Ruote Motrici. Per gli Under 25 equipaggiati con le R2 – di fatto un monomarca Peugeot che ha annientato la concorrenza con la declinazione in piccolo della 208 – e per tutti gli altri con le R3 – turbo o aspirate che siano – per tutti gli altri. Agli Junior restano due round per decidere chi potrà cucirsi sulla tuta lo scudettino del miglior giovane di Rallylandia: Roma e Due Valli, mentre per il 2 Ruote Motrici la partita si deciderà a Verona, visto che sono già andate in archivio sei delle sette gare previste. Per entrambe le serie, però, quello nella città di Romeo e Giulietta sarà di fatto l'atto decisivo, in virtù del coefficiente 1,5 assegnato all'ultima gara della stagione. A giocare il tutto per tutto - non tanto per la matematica quanto per la logica - sono rimasti in quattro: Giuseppe Testa contro Marco Pollara nello Junior e Ivan Ferrarotti e Luca Panzani nel 2Rm. Quattro piloti e quattro storie diversissime tra loro. L'ufficiale Peugeot prima lanciato e poi messo troppo in fretta in panchina dall'Acì Team Italia, il siciliano debuttante nel Cir che al suo primo anno nella massima serie ha subito fatto faville, l'esperto già plurivincitore nel Produzione e l'altro giovane di belle speranze che lo scorso anno ha fatto il bello e il cattivo tempo nel Trofeo Renault Twingo. Sono loro i migliori interpreti delle trazioni anteriori nell'Italiano. Tre di loro sono pure tra i giovani più interessanti emersi negli ultimi anni dal Tricolore. Di tutti, in vista del duello finale, merita di essere raccontata la storia. ●

Tricolore Junior

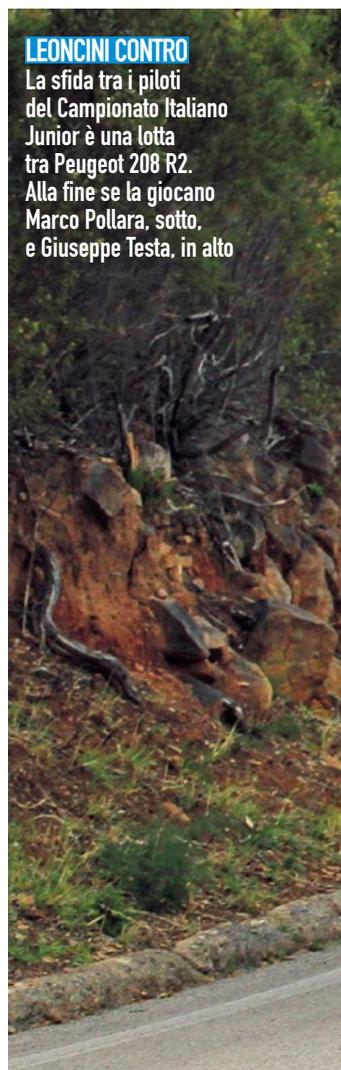
Due sfidanti per un titolo

LA CONCORRENZA SI È DIMEZZATA, MA LA SFIDA TRA TESTA E POLLARA È APERTA: LOTTERANNO DURO FINO ALLA FINE

Dal Ciocco erano partiti in tanti, come spesso accade, del resto. Nove equipaggi di belle speranze, nove ragazzi pronti a tener giù il piede pur di farsi notare. Molti, però, si sono persi lungo il cammino, tanto che a San Marino – ultima gara disputata dallo Junior visto che il Friuli non era valido per l'Italiano under 25 – si sono presentati in quat-

LEONCINI CONTRO

La sfida tra i piloti del Campionato Italiano Junior è una lotta tra Peugeot 208 R2. Alla fine se la giocano Marco Pollara, sotto, e Giuseppe Testa, in alto



ù
io



TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

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

tro appena. Chi seguita a crederci ha sempre ragione, tanto che a due gare dal termine, alle spalle di Testa e Pollara, si trova Beatrice Calvi. La ragazza lombarda, in corsa pure per il Femminile, non ha mai marcatto visita e grazie alla sua costanza ha piano piano scalato la classifica sino a occupare il terzo gradino del podio. Davanti a Giorgio Bernardi, che dopo aver fatto doppietta al Ciocco e segnato tre buoni secondi posti tra Targa Florio e Adriatico ha collezionato troppi passi falsi e davanti alla meteora Casella, bravissimo a inizio campionato ma uscito troppo presto di scena.

GIUSEPPE TESTA

Sorpasso completato difesa del vantaggio

La sua stagione è iniziata rincorrendo, con un mezzo passo falso al Rally del Ciocco, quando il suo navigatore, dopo la prova spettacolo di Forte dei Marmi, s'è infortunato a un dito sostituendo la cinghia dell'alternatore. Prima tappa saltata e seconda chiusa in seconda posizione, cercando di contenere i danni. Da lì è partita la sua rincorsa alla vetta della classifica: primo il giorno uno a Sanremo, davanti a tutti al sabato in Targa Florio e poi sempre al vertice sulla terra, con quattro vittorie parziali tra Adriatico e San Marino. Un ruolino che gli ha permesso di agganciare e superare Pollara per presentarsi alla volata finale con un vantaggio di dieci punti: «Dieci punti, con il nuovo regolamento, sono pochi – attacca deciso Testa – e quindi credo che sia ancora tutto aperto. Il nostro obiettivo è quello di vincere lo Junior e per farlo dobbiamo rimanere concentrati sino alla fine. Anzi, per non rischiare nulla, l'ideale sarebbe vincere tutte le quattro tappe ancora in programma. Partiamo per fare il meglio possibile e per questo, prima di Roma, dovremmo anche fare una giornata di test».

NATO IL 14-02-1994
PUNTI 68,75
NAVIGATORE DANIELE MANGIAROTTI
VETTURA PEUGEOT 208 R2
TEAM PEUGEOT ITALIA
GOMME PIRELLI



MARCO POLLARA

Dalla Sicilia con stupore: è lui la novità

È la sorpresa della stagione: con pochissima esperienza fuori dalla sua Sicilia, il ventenne che corre con la Peugeot 208 di Munaretto e Giuseppe Princiotta alle note ha stupito fin dalle prime uscite. Dopo aver centrato due secondi posti, nella prima tappa del Ciocco e nella prima del Sanremo, proprio in Liguria nel

NATO IL 20-02-1996
PUNTI 58,75
NAVIGATORE GIUSEPPE PRINCIOTTA
VETTURA PEUGEOT 208 R2
TEAM MUNARETTO
GOMME MICHELIN



giorno due ha trovato il primo successo parziale della stagione. Non per caso, visto che poi si è ripetuto in Sicilia, dove ha fatto propria la seconda giornata di gara. Sulla terra, fondo su cui deve ancora fare esperienza, è stato meno incisivo, anche se ha comunque portato a casa un terzo e due secondi posti. Ora prova a giocarsi il tutto per tutto, ben sapendo che la rimonta non sarà facile: «Partiamo molto carichi, perché se vinciamo sempre la matematica dice che ci portiamo a casa lo Junior. Spero di non avere mai problemi e che tutto vada per il meglio. Quelli che mi aspettano sono rally che non ho mai fatto, come del resto gli altri del Campionato Italiano. Sull'asfalto siamo andati sempre molto bene, per cui sono piuttosto fiducioso. Purtroppo però non credo che ci sarà la possibilità di fare test, perché il budget è abbastanza limitato».

Tricolore Due Ruote Motrici

Il Due Valli decide tutto

SARÀ LA GARA VERONESE A DECIDERE CHI INDOSSERÀ LA CORONA DELLE TRAZIONI AVANTI TRA IVAN FERRAROTTI E LUCA PANZANI

Nove piloti a punti pure nel Tricolore Due Ruote Motrici. Stessi numeri dello Junior, anche se in realtà la serie delle tuttoavanti ha attinto anche al bacino degli Under 25 per rimpolpare i propri ranghi. Iscritti al campionato risultano infatti anche Testa e Bernardi. Proprio il molisano di Peugeot Italia occupa al momento la terza piazza assoluta, alle spalle di Ferrarotti e Panzani. A lui va il merito di aver centrato pure una vittoria assoluta, nella prima tappa del San Marino, dove è stato bravissimo



a mettersi alle spalle gente sulla carta assai meglio equipaggiata. Dietro trova spazio Kevin Gilardoni, che al suo primo anno nell'Italiano sta mostrando di saper migliorare gara dopo gara senza farsi prendere da facili eccessi, mentre Gianandrea Pisani, dopo aver stupito a inizio anno con la 500 Abarth R3T, con due terzi posti nella prima tappa del Ciocco e nella prima tappa del Sanremo, ha mollato il colpo in occasione del Rally del Friuli. La battaglia per lo scudetto delle trazioni anteriori si deciderà al Due Valli, con coefficiente 1,5 dato che il Rally di Roma non è valido per il campionato.

IVAN FERRAROTTI

Gara test a Modena per prepararsi al meglio

È il più esperto del gruppo, soprattutto alla guida di queste vetture. Con le varie versioni della Clio, sia turbo sia aspirata, ha vinto il titolo Produzione nel 2014 e 2015. Quest'anno ha deciso di tornare all'antico e di affidarsi alla R3C aspirata per dare la caccia al Tricolore 2Rm che ha sostituito proprio il Produzione. Il pilota emiliano ha già collezionato cinque vittorie parziali (Ciocco 2, Sanremo 1, Targa 1 e Targa 2 e Friuli 2), ma ha anche commesso un errore proprio in Friuli, dove avrebbe potuto compiere un allungo decisivo. Quando non ha vinto ha però sempre chiuso in seconda posizione. Ha già effettuato uno scarto, a differenza del suo avversario diretto: «Peccato per la prima tappa del Friuli - ammette - perché con quei punti avrei potuto approcciare l'ultima gara con più tranquillità. Invece così sono obbligato a vincere almeno

SFIDA ALLA PARI

Anche nel 2 Ruote Motrici i due sfidanti si sfideranno nell'ultima gara, il Due Valli, con le Renault Clio: Luca Panzani, sopra, e Ivan Ferrarotti, in alto a sinistra, sono a caccia dell'ambito titolo



NATO IL 26-06-1990
PUNTI 76,75
NAVIGATORE SARA BALDACCI
VETTURA RENAULT CLIO R3T
TEAM ART MOTORSPORT
GOMME PIRELLI

una tappa. Ci prepareremo al meglio, usando il Rally di Modena come gara test e poi lavorando un altro giorno per provare varie soluzioni di pneumatici, visto che il Due Valli può presentare situazioni meteo particolari».

LUCA PANZANI

A Verona voglio giocarmela alla pari

Ha vinto più di Ferrarotti, visto che il pilota toscano ha già collezionato sei successi parziali (Ciocco 1, Sanremo 2, Adriatico 1 e 2, San Marino 2 e Friuli 1) ma nella sua classifica pesano particolarmente i punti perduti nella seconda tappa del Targa Florio - che aveva coefficiente 1,5 - e nella prima

tappa del Sanremo. Quella di Panzani non è stata comunque una stagione facile, visto che l'ex vincitore del Trofeo Clio è stato suo malgrado costretto a cambiare ben quattro vetture e quattro team nell'arco del campionato. Oltre che per il Tricolore 2Rm resta in corsa pure per il Trofeo Renault e nell'ultima parte della stagione correrà con il team Art Motorsport: «In vista del Due Valli, dove ci giocheremo il tutto per tutto nel Due Ruote Motrici, dobbiamo ancora decidere alcune cose. Di certo stiamo riflettendo per presentarci al meglio, cercando di avere a disposizione tutto quanto occorre per giocarcela alla pari. Per il resto è stata una stagione piuttosto complicata: non per mia scelta, ma per forza maggiore, ho dovuto cambiare team più volte e anche scuderia. Nelle corse è così, capita di incontrare persone che ti aiutano e altre che non lo fanno, ma io cerco comunque di andare avanti». ●

NATO IL 21-06-1980
PUNTI 81,00
NAVIGATORE MASSIMO BIZZOCCHI
VETTURA RENAULT CLIO R3C
TEAM GIMA AUTOSPORT
GOMME MICHELIN





Andolfi alza l'asticella

**UN LEONE IN GIRO
PER IL MONDO**
Andolfi viene da due stagioni di Wrc3 con la Peugeot 208 R2. In apertura eccolo in azione in Germania e, sopra, in Sardegnna

AL TOUR DE CORSE ARRIVA L'OCCASIONE PER FABIO DI DEBUTTARE NEL WRC2 CON L'ALTRETTANTO ESORDIENTE HYUNDAI i20 R5. ECCO CON QUALI AMBIZIONI

di Marco Giordo

Per Fabio Andolfi sta finalmente arrivando l'occasione giusta per mettersi in mostra nel Mondiale dopo due stagioni di apprendistato nel Wrc3 al volante della Peugeot 208 R2. Il 23enne pilota di Savona è infatti uno dei tre piloti che porteranno all'esordio la nuova Hyundai i20 New Generation R5, a fine settembre, al Tour de Corse.

Un'operazione che scaturisce dalla sinergia tra Hyundai Motor Italy, il team gestito da Luca Murolo, l'Automobile Club e la Pirelli, che da un paio di stagioni stanno valorizzando il giovane talento ligure con il programma dell'Acì Team Italia. Il risultato di queste sinergie è che Andolfi potrà avere la grande chance di debuttare su una R5 praticamente ufficiale ed in una gara di prestigio quale il Tour de Corse. Finalmente, qualcosa nel panorama di casa nostra sta cominciando a muoversi.



Pilota dai tanti pregi

Andolfi è giovane, ha un bel piede come ha dimostrato in queste due stagioni nel Mondiale, ed ha un'ottima visione tattica di gara. Infine, il driver di Acì Team Italia ha altre due qualità importanti per emergere: è calmo e ascolta molto. E mette subito in pratica i suggerimenti che gli vengono dati. Il suo mentore è Claudio Bortoletto ma Fabio ha anche alle spalle una famiglia di ralisti doc, ed è - il che non guasta - un ragazzo educato. La sensazione netta che il giovane ligure ha trasmesso nelle undici gare iridate sinora disputate con Acì Team Italia è che siamo di fronte ad un potenziale campione, ad un giovane davvero "giusto". Che ora deve fare un salto di qualità su vetture più potenti per venire valorizzato. Ora per lui arriva la prova più impegnativa della carriera, il Tour de Corse

al quale parteciperà come detto con una vettura di categoria superiore a quella pilotata sinora e del tutto nuova in assoluto, messa a punto prima in soli 150 km di test. Una gara, la Corsica, nella quale Fabio dovrà confrontarsi soprattutto con Kevin Abbring e Stéphane Sarrazin, gli altri due piloti che correranno con la debuttante R5 coreana non sono certo due sprovveduti.

«Sono ovviamente molto contento - commenta Andolfi - perché la cosa era nell'aria da un po' di tempo ma non mi sono mai illuso: quando è arrivata la conferma sono rimasto senza parole! È stata un'operazione complessa, riuscita grazie al contributo di Acì e Pirelli, che hanno creduto in questa importante opportunità, e della Hyundai Hmi. Ci tengo a ringraziare tutti ed in particolare il Presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani, che mi è sempre stato vicino in questi anni».

- Con quale obiettivo ti appresti ad affrontare il Tour de Corse?

«Cercherò con il mio navigatore Manuel Fenoli di fare esperienza con la macchina nuova. L'obiettivo è tentare di divertirci senza guardare i tempi, visto che prima della corsa effettuerò solo una giornata di test in cui cercheremo di affinare l'assetto. Lo spirito deve essere quello di crescere, imparare e fare esperienza. Così mi ha insegnato Claudio Bortoletto, che mi ha seguito in questi anni: senza di lui chissà dove sarei adesso! E non dimentico nemmeno le tante cose che mi ha trasmesso il mio ex-copilota Simone Scattolin, in primis che per concludere le gare del Mondiale in alcune situazioni bisogna saper gestire e "andare piano". Mi ha fatto piacere vedere che tanti tifosi mi hanno scritto sui social network, li ringrazio e spero di vederli numerosi in Corsica a fare il tifo per me e per Manuel Fenoli. Sono stati davvero tanti, un segnale evidente che il progetto Acì Team Italia mi ha dato una grande visibilità sotto l'aspetto mediatico».

- Come stai preparando il Tour de Corse, rally sempre insidioso?

«In Corsica ho già gareggiato due anni fa con la Peugeot 208 R2. Il percorso però è cambiato rispetto ad allora: solo un paio di prove sono simili, il resto sarà per me del tutto nuovo. Sto guardando i video delle varie speciali che ci ha fornito l'organizzazione: la sensazione è che è davvero il rally delle 10.000 curve, molto impegnativo anche sotto il piano fisico. Mi sto quindi anche preparando ed allenando per essere al top della forma in vista della gara».

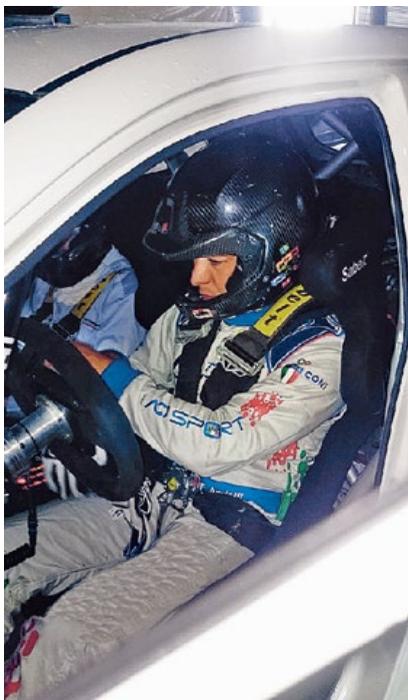
- Il futuro prossimo di Fabio Andolfi quale sarà?

«In primis, dopo la Corsica il Catalunya sulla Peugeot 208 R2 della Romeo Ferraris, poi vedremo per l'anno prossimo. Mi piacerebbe molto provare la Hyundai i20 R5 sulla terra: Vediamo e aspettiamo, cercando di dare sempre il massimo». ●



IN CORSICA CON LA COREANA

Andolfi e la Hyundai i20 New Generation R5 con la quale correrà al Tour de Corse, gara difficile ed insidiosa, dove ha gareggiato solo una volta e con percorso differente



DICONO DI LUI

Angelo STICCHI DAMIANI

Presidente Acì

«Andolfi ha dimostrato di essere un pilota che evidenzia, oltre alla qualità delle prestazioni, anche una grande maturità. Mi ha fatto davvero molto piacere quest'anno vederlo sul podio a Montecarlo con i colori di Acì Team Italia ed il tricolore ben evidenziato sulla vettura. Il nostro obiettivo è quello di valorizzarlo e di velocizzare quanto più possibile il momento in cui potrà arrivare a correre alla pari con i più importanti protagonisti del Mondiale».

Claudio BORTOLETTO

Team manager Acì Team Italia

«È un bel momento per Fabio. Il percorso di questi anni è andato avanti grazie ad un progetto nato tre anni fa e continuato con Acì Team Italia. Andolfi è cresciuto gara dopo gara, per lui il debutto in Corsica è di quelli che vanno presi con le cautele del caso e ne è ben conscio».

Luca MURDOLO

Responsabile Hmi

«Fabio ha dimostrato di saper lavorare seriamente e di essere estremamente veloce. Ha inoltre la capacità di farsi ben volere e di saper cogliere il meglio da tutti quelli che lo supportano e lo consigliano. Non è un caso se parecchi piloti con esperienza, in più occasioni si sono dimostrati disponibili a dargli consigli e si aggiornano costantemente sulla sua attività. Il programma Acì Team Italia lo ha fatto crescere, ed ora Fabio è pronto per il "salto" sulla R5 col debutto della Hyundai i20 in Corsica».



Tris di Signor

SAN MARTINO - Quarantacinque metri virgola ventisette, l'equivalente di 1"6 dopo poco più cento km di prove cronometrate. È il distacco finale tra Marco Signor e Luca Pedersoli, primo e secondo al traguardo del San Martino, penultimo round di un match in sei riprese nel quale il trevigiano ha disertato la prima (Elba) e steccato nella seconda (1000 Miglia). Pedersoli, ora a quota 61, deve ancora scartare, ma potrebbe disfarsi del quinto posto a Porto Ferrario. Signor, salito a 52,5 con la terza vittoria di fila dopo Salento e Mar-

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Signor-Bernardi (Ford Fiesta Wrc); 2. Pedersoli-Tomasi (Citroen C4 Wrc); 3. Miele-Mometti (Ford Fiesta Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

ca, non può permettersi di sbagliare e comunque dovrà stare ancora davanti al rivale.

La loro sfida in chiave CiWrc va verso l'epilogo di Como con le complicazioni del coefficiente maggiorato e l'incognita di avversari extra-campionato che potrebbero menare pugni decisivi. Intanto però il verdetto del Primiero sancisce l'esclusione di Paolo Porro dalla corsa scudetto. Un errore nella ripe-

**TERZA VITTORIA
CONSECUTIVA
PER IL VENETO,
CHE BATTE
DI MISURA
PEDERSOLI
E TIENE APERTA
LA LOTTA
PER IL TITOLO.
TUTTO SI DECIDE
NELLA SFIDA
FINALE A COMO**

di **Carlo Ragona**

foto **Bettiol**



tizione di Sagron Mis ha azzerato all'istante il primato provvisorio appena conquistato a Gobbera. Sulla carta non è ancora fuori dai giochi Tobia Cavallini, assente in Trentino per carenza di budget e quindi fermo a quota 43 punti. Ma il rally all'ombra delle Pale dolomitiche ha sancito l'evidenza: è un duello a colpi di scratch, dove contano i muscoli e il sangue freddo. Signor, optando a sorpresa per la Fiesta, è partito fortissimo nella piasse spettacolo del venerdì sera, mentre Pedersoli lamentava un calo di pressione al turbo della Citroën C4 cedendo 3"9. Divario salito a 12"1 dopo la prima Val Malene (ps 3), anche da Porro che impattava in testa. Poi, Pedersoli in cattedra per cinque crono consecutivi, limando il distacco ma non abbastanza. E sul gradino più basso del podio è salito Simone Miele con la Ford Fiesta Wrc che conosce bene, mentre Alex Bruschetta (Focus) ha chiuso quarto la sua rentrée nel rally da cui mancava dal 2008, quando era pure di casa a San Martino.

Roveta e Forato al fotofinish

Senza esclusione di colpi anche il confronto in R5 tra le Peugeot 208 T16 di Alberto Roveta e Antonio Forato, che si è visto soffiare il successo di categoria proprio nel finale e per appena 7/10m che sono meno di venti metri. Chiaro errore per Emanuele Zecchin (altra 208), che su Sagron Mis (ps5) ha chiuso troppo una curva staccando la ruota posteriore destra. Migliore dei locali Michael Valentini, nono su Peugeot 207 S2000 come Sandro Giacomelli, recordman di presenze al San Martino (23), appiedato da un guasto al cambio. Infine uno spot per le rally school. Lo ha fatto Sandro Sottile che ha la libera docenza in Liguria, pennellando le traiettorie con una Clio Williams condotta, appunto, magistralmente. Peccato sia stato fermato a metà gara in trasferimento dal crac di un cuscinetto della ruota anteriore sinistra. ●

Pedersoli alla guerra dei nervi

IL BRESCIANO RECRIMINA PER IL PROBLEMA AL TURBO CHE GLI HA FATTO PERDERE TEMPO PREZIOSO MA DECISO A RESTARE LEADER

Conti alla mano, Signor a Como deve stare davanti a Pedersoli e comunque non andare oltre il quarto posto tenendo il rivale dietro. Sarà un finale al fotofinish, quello del CiWrc edizione 2016, e magari basterà mezzo punto come nel 2014, quando lo sconfitto fu Sossella. «Faccio i complimenti a Signor - racconta Pedersoli - ma la mia gara è stata condizionata all'inizio da un problema alla wastegate del turbo della mia C4. Poi, dopo la prima a Val Malene, tutto è andato a posto e ho sempre fatto il miglior

tempo. Ringrazio la squadra e Anna Tomasi, che mi hanno supportato egregiamente, come a Brescia. Qui ho perso per 1"6 però rimango davanti in classifica! E va bene anche vincerlo per 1 punto e mezzo il campionato...». Ed è ormai guerra di nervi con Signor, tra il detto e non detto... «A una settimana dal San Martino la Focus aveva un problema - spiega il vincitore - I meccanici hanno lavorato duro ma non potevo rischiare ed ho improvvisato con una Fiesta Wrc. A Como però tornerò a guidare la mia Focus...». ●

NEL MONOMARCA SUZUKI RALLY CUP

Peloso allunga in testa

Penultima tappa del monomarca riservato alle Suzuki Swift Sport 1600 R1B gommate Michelin, San Martino ha segnato il terzo successo stagionale di Corrado Peloso, che così rafforza la leadership (88 punti) nei confronti di Simone Rivia (80), mentre Andrea Pollarolo risale al terzo posto (45) vista anche l'assenza in Trentino di Giorgio Cogni e Marco Sogliani. Decisivo il secondo passaggio sulla lunga di Val Malene.

A Lucarelli il Trophy

Intanto, Jacopo Lucarelli ha fatto suo il Suzuki Rally Trophy. Non ci sarà bisogno, dunque, di attendere il risultato di Roma. Questa la conseguenza del chiarimento da parte della Federazione avvenuto il giorno dopo la conclusione del Rally del Friuli. Dove Claudio Vallino, in seguito alla sua esclusione in Gara-2 per non aver indossato i pantaloni del sottotuta ignifugo, s'è visto privare anche del risultato di Gara-1 e dei relativi punti, rendendo così Lucarelli irraggiungibile.

FIESTA A SORPRESA

Un guasto alla Ford Focus ha costretto Signor a passare alla Fiesta, in alto, con la quale ha vinto... A sinistra Pedersoli, secondo per 1"6 con la Citroën C4. A destra, Peloso



HISTORIC A DELLADIO

Primo successo di Lorenzo Delladio nella gara storica. Il driver di Ziano di Fiemme, al volante di una Porsche 911, ha preceduto Andrea Montemezzo su Opel Kadet Gsi e Gianluigi Baghin su Alfetta Gtv. Decisiva l'uscita di scena di Giorgio Costenaro, avvenuta dopo due sole prove. Quando il vicentino ha parcheggiato la sua Lancia Stratos perché gli è stata data l'urgenza dello start di Val Malene dopo una sosta forzata di 45' (causa incidente Porro) e in 1' non ha avuto il tempo di prepararsi a dovere.

Vescovi domina fra le Renault

ANCORA UNA GARA PERFETTA DEL PARMENSE NEL MONOMARCA RISERVATO ALLE CLIO. CON PUNTATE ANCHE NELLA TOP TEN

Roberto Vescovi, assieme alla compagna Giancarla Guzzi, ha costruito una miriade di successi nei monomarca, con alta specializzazione in quelli della Casa della losanga. Per chi, come lui, non ha sponsor municipali, ma un piedone destro formato maxi, correre ad alto livello significa puntare ad obiettivi concreti con vetture a portata di portafoglio. Nelle sue mani la Renault Clio R3C di Gima Autosport è una "macchina da guerra" che annienta gli avversari.

La premiata ditta ha colto a San Martino il quarto

UNA GARA (QUASI) PERFETTA

Solo un testacoda ha rallentato la straordinaria gara di Roberto Vescovi, autentico mattatore nel monomarca riservato alle Clio Gruppo R

successo stagionale nel Challenge 2 Ruote Motrici, con assegno incorporato che di certo aiuta per mettere in cantiere la prossima trasferta (a Como). Vescovi non ha fatto sconti, risultando sempre il più veloce di classe, e si è permesso anche il lusso di entrare per due volte nella top ten (Val Malene 2 e Gobbera2), là dove osano le aquile con le turbo ali. «Roberto è stato semplicemente fantastico». Dichiarazione d'amore più che da navigatrice per Giancarla Guzzi, che aggiunge: «Gara quasi perfetta, un solo errore. Nella ripetizione di Sagron Mis ci siamo girati, lasciando per strada una manciata di secondi». Nel conto anche una foratura per troppa foga nella prima di Val Malene, ma sono dettagli di un capolavoro. Dal canto suo Alessandro Marchetti, navigato da Giulio Turatti, ha faticato un po' a trovare il passo giusto ma nelle ultime tre prove si è installato in seconda posizione anticipando Luca Ghegin (non iscritto al Challenge), mentre Manuel Sartori (idem) guardava tutti a distanza fino al ritiro, avvenuto sulla prova speciale numero 7. ●





TEMPESTINI CAMPIONE

Con la vittoria al Cotnari Rally, Simone Tempestini e Marc Banca hanno conquistato matematicamente il titolo nazionale romeno. Utilizzando la Ford Fiesta R5 di Bernini, il giovane trevigiano ha dunque bissato il successo nella serie ottenuto lo scorso anno.

PISTOIA SCONTA

Tassa d'iscrizione ridotta, sino al 18 settembre, per il Rally di Pistoia. Gli organizzatori hanno infatti deciso d'applicare uno sconto del 20% sulla parte imponibile delle quote. La gara, ultimo atto della Coppa Italia zona Centro, è in programma l'8 e 9 ottobre.

ALBERTO ALBERTI

Dopo anni d'oblio si torna a correre nel nome di Alberto Alberti. Grazie all'impegno dell'Acì Pavia è pronta infatti la prima edizione del rally dedicato al ricordo dell'astro nascente scomparso nel 1980. La gara, in programma il 24 e 25 settembre a Brallo di Pregola, avrà 7 speciali: Collegio e Pietragavina da effettuare 2 volte e Castellaro con 3 passaggi.

ROVANPERA JUNIOR

Già in orbita Toyota (vedi notizia) il 16enne Kalle Rovannerper partecipa questa settimana alla gara nazionale ricavata all'interno del Liepaja invalido per l'Europeo. Il giovanissimo figlio di Harri - ex-pilota ufficiale Peugeot e Mitsubishi - è al comando del campionato nazionale lettone con una Skoda Fabia.

MONTALCINO

Una decina d'equipaggi ha animato il 1° Tuscan Test, svolto a Torrenieri, nei pressi di Montalcino. A seguire, presso il Castello Banfi di Poggio alle Mura, c'è stata una simpatica presentazione della gara in programma dal 25 al 27 novembre, con Miki Biasion ed i suoi imperdibili aneddoti a fare da polo d'attrazione e con l'organizzatore Gabriele Casadei che, insieme al direttore di gara Mauro Zambelli, ha illustrato le caratteristiche del percorso e il programma del 7° Tuscan Rewind.

ESCE ALLO SCOPERTO LA VETTURA DELL'ABARTH

Prova Sanremo per la 124

A Torino hanno scelto la Liguria per un test "fuori porta" con l'Abarth 124 (sopra) che dovrebbe essere omologata nella categoria R-Gt entro l'anno. La vettura affronta questa settimana una sessione di test di 4 giorni, da martedì 13 a venerdì 16, sulle strade del Sanremo: due giorni sulla Strada Provinciale 56 per poi spostarsi nei pressi del Monte Ortigara, dove spesso si svolge lo shake-down del Rally di Sanremo. E per quanto riguarda il pilota? Al volante della 124 dovrebbe essere (il condizionale è d'obbligo ma è pura formalità...) Alex Fiorio. Intanto a brevissimo in Liguria dovrebbe vedersi anche il team Hyundai, per una sessione di test su asfalto della i20 R5 che esordirà a fine mese in Corsica.

IN LETTONIA DOPO LO STOP DI FEBBRAIO PER MANCANZA DI NEVE

Liepaja decisivo per l'Europeo

Rimandato a febbraio per mancanza di neve, il Liepaja "asciutto" avrà un tracciato totalmente diverso e vedrà come protagonisti Kajetanowicz, Lukyanuk e Sirmacis. I primi due si giocano il titolo, con il russo che abbandona la Fiesta R5 per tornare alla Mitsubishi Lancer. Il terzo, invece, non ha speranze di titolo ma cerca nella gara di casa la terza vit-

toria stagionale. Nello Junior il duello per la corona è fra le due Opel Adam di Chris Ingram e Marijan Griebel, con i terzi incomodi ed il gioco degli scarti a recitare un ruolo forse decisivo. Evento importantissimo anche per Giacomo Scattolon, che si gioca le speranze del titolo Erc2 non solo con il leader Wojciech Chuchala ma anche - come visto - con Lukyanuk.

LAPPI, SUNINEN ED IL 16ENNE ROVANPERA TRA I CANDIDATI

Linea verde Toyota

Tommi Makinen sta pensando ad una linea verde per la Toyota che torna nel Mondiale, con due giovani finlandesi che si alterneranno al volante della seconda Toyota Yaris Wrc: il 25enne Esapekka Lappi e il 22enne Teemu Suninen. Entrambi fanno parte della "scuderia" di Timo Jouki, così come ne faceva parte il loro futuro boss Tommi Makinen. Altro esponente della scuderia Jouki è la speranza del rallismo finlandese, Kalle Rovannerper, il 16enne figlio d'arte già in orbita Toyota che sta maturando nel campionato estone. Adirittura, si vocifera che Rovannerper Junior abbia già provato sugli sterrati finlandesi la nuova Yaris Wrc! Il primo pilota della Toyota nel mondiale 2017 sarà invece l'ex campione Irc ed Europeo Juho Hanninen. Il 35enne driver finlandese che è oggi tester numero uno della scuderia nipponica. In alcune gare ci sarà poi una terza vettura ufficiale il cui pilota potrebbe essere uno dei giovani giapponesi che stanno maturando nel campionato finlandese sulle Fiesta R5, vale a dire Takamoto Katsuta e Hiroki Arai.

TEST PER I MIGLIORI FORNITORI

Pirelli premia con Ucci e Kkk

Pirelli ha istituito un premio per i suoi fornitori ed ha gratificato i migliori nove del 2015 con una cerimonia alla Bicocca degli Arcimboldi condotta dal Ceo, Marco Tronchetti Provera, e dal Direttore del Dipartimento Acquisti, Pierluigi de Cancellis. Subito dopo, a San Pellegrino Terme, i premiati hanno potuto smettere i panni dei dirigenti per indossare quelli del navigatore a fianco di Paolo Andreucci e Juha Kankkunen.

RACEDAY E TROFEO TERRA

Nido dell'Aquila ricco di novità

Con il Nido dell'Aquila in programma nel week-end a Nocera Umbra torna in scena il Trofeo Terra ed inizia il Challenge Raceday 2016-2017. Alla gara, rinata come Ronde nel 2014 e diventata nel 2015 Rally nazionale, Oriano Agostini ha apportato qualche modifica per quanto riguarda la salita al Monte Pennino, allungata di circa 4 chilometri. La piasse Lanciano, introdotta nel 2015, è rimasta invece invariata. Peugeot Italia affiancherà ancora Raceday, proponendo premi e test e novità svelata a breve.

A MAGGIORA SU UN PLANET KART

Neuville brilla nell'Autocross!

Thierry Neuville a sorpresa nel Gran Premio d'Italia di Autocross a Maggiora, dove il pilota Hyundai s'è cimentato con un kart Planet Kamikaze 2 (sotto). «Avevo già fatto cross con vetture elaborate - spiega Neuville - ma questa è stata la prima volta in monoposto. Molto bella la pista e il pubblico e rivali bravi!». Neuville ha vinto tutte e tre le sue manche e la semifinale. Poi, nella finale vinta dal campione tricolore Simone Firenze, è stato rallentato da un groviglio di vetture alla prima curva e, quando era terzo al penultimo giro, è stato fermato da una foratura.



Batteria ricaricata

I DUE MESI DI SOSTA SONO PASSATI E ADESSO TORNA L'ATTENZIONE DI TUTTO IL MONDO DELLE QUATTRO RUOTE VERSO LA SEMPRE INNOVATIVA FORMULA E, CHE ATTIRA LE CASE COSTRUTTRICI

di **Fulvio Cavicchi**

Con i test collettivi a Donington, terminati mercoledì della scorsa settimana, la terza stagione della Formula E ha avuto definitivamente inizio. Le nuove vetture sono già più veloci di quelle dell'annata passata, con il nuovo record fatto segnare dal campione Sébastien Buemi nella mattinata dell'ultimo giorno, ma non è solo questa la notizia: tante le novità che si sono accavallate nel paddock del circuito inglese che ospita anche la sede di squadre ed organizzazione del campionato del mondo per monoposto elettriche.

CAMPIONATO IN PARTENZA

L'uscita dai box della DS Virgin Racing di Sam Bird a rappresentare come sia tornata "elettricità" nel paddock della Formula E dopo due mesi di sosta

Cambi e debutti

In pista si sono alternate conferme e novità, con le due squadre in lotta per il titolo della stagione passata che hanno mantenuto il line-up: la Renault e.dams ha confermato il campione Sébastien Buemi ed il figlio d'arte Nicolas Prost, la Abt Schaeffler Audi Sport è in pista con il vicecampione Lucas di Grassi e Daniel Abt. Lo stesso hanno fatto anche la cinese Nextev Nio (con il primo campione della serie "Nelsinho" Piquet ed Oliver Turvey) e la statunitense Dragon Racing (con i volantini assegnati a Loïc Duval e Jérôme d'Ambrosio). Novità invece per la DS Virgin Racing, che a fianco del confermato Sam Bird potrà disporre del tri-campione Mondiale Turismo José María López (il quale a fine anno verrà "abbandonato" dalla Citroën, che





L'ALBO D'ORO DELLA FORMULA E

Il campione in carica Sébastien Buemi, a sinistra, ed il vincitore della prima edizione Nelson Angelo Piquet Jr.

lascierà la pista per tornare ufficialmente nel Mondiale Rally, ma rimarrà così legato al Gruppo PsA. Anche la monegasca Venturi ha mantenuto un pilota, Stéphane Sarrazin, e sostituito l'altro, con Marco Engel al posto di Mike Conway, così come hanno fatto anche la indiana Mahindra (che a fianco di Nick Heidfeld ha piazzato il campione in carica dell'Europeo F.3 Felix Rosenqvist al posto di Bruno Senna), la MS Amlin Andretti (con ancora l'olandese Robin Frijns ed il nuovo acquisto António Félix da Costa al posto di Simona De Silvestro) e la Techeetah, la ex Team Aguri, che ha confermato Ma Qing Hua e si è portata in casa il francese Jean-Éric Vergne. Poi ovviamente tutta nuova la Jaguar Racing, che ha preso il posto lasciato libero dal Team Trulli dopo due gare nella stagione passata e che a Donington la prima settimana ha messo quattro differenti piloti in macchina: il già sicuro Adam Carroll ed Alex Lynn, Mitch Evans ed Harry Tincknell a giocarsi il secondo abitacolo, poi vinto dal neozelandese.

Sempre più costruttori in ballo

La cosa più interessante della Formula E è quanto si stia rivelando importante per le Case automobilistiche, che si stanno mobilitando in massa per entrare nel campionato. Deve essere moti-

vo di gioia anche per tutti gli appassionati di automobilismo perché è un risveglio di tutto lo sport dei motori, che stava sempre più spostandosi verso un letargo condito da ricordi di quanto bello ed appassionante fosse il passato, di quanto era importante per le Case ottenere risultati nelle corse, di come una volta i campionati in pista portassero novità anche nelle auto stradali ed interesse nel pubblico...

Ad oggi in Formula E sono presenti ufficialmente **Renault, Audi, DS, Mahindra** e **Jaguar**, ma anche **Nextev, Faraday Future** e **Venturi** (che sono compagnie specializzate nella mobilità elettrica). Già



BATTERIA RICARICATA

← queste sono otto aziende per otto squadre, ma le due rimanenti (Andretti Autosport e Techeetah) sono fortemente in prediletto per diventare le teste di ponte per l'arrivo di **Bmw** e **Nissan**! A dare ancora più forza alle voci che girano, l'azienda

tedesca ha confermato a luglio di stare collaborando con una squadra di Formula E in vista della Stagione 5, senza però specificare quale, mentre la squadra americana ha ingaggiato proprio Félix da Costa

che è pilota della Casa di Monaco di Baviera in Dtm. Invece la ex-Aguri ha usato a Donington il powertrain sviluppato dalla **Renault**... e la Casa giapponese, produttrice della Leaf e cioè della più venduta auto elettrica al mondo, non a caso fa parte dello stesso gruppo con i francesi. Ma ancora non è finita, perché anche la **Volvo** sta lanciando segnali, e così ecco che il boss della serie Alejandro Agag ha voluto specificare che il massimo di 10 squadre e venti monoposto al via è il frutto di un accordo con i team relativo solamente alle prime quattro stagioni: «Quando ci saremo sistemati e nella quinta stagione potremo contare su una sola

macchina per conduttore, spetterà a me decidere se ammettere due entità in più per portare il numero totale di squadre al limite di dodici. Al momento, non abbiamo ancora deciso se attivare o no quest'opzione... Ovviamente, le squadre che attualmente sono presenti nella nostra categoria preferirebbero che ciò non avvenisse, perché la loro franchigia manterrebbe un

valore più alto. Ciononostante, i contratti in essere con noi ci consentono di fare un'ulteriore allocazione di licenze: va da sé che dovremo riflettere bene sul da farsi e confrontarci con le scuderie già presenti».

Inoltre non bisogna dimenticare la presenza di altri importanti nomi legati all'automobilismo comunque presenti come co-sponsor e collaboratori di varie squadre.

Per esempio la **Magneti Marelli** è stata quella che ha studiato il powertrain utilizzato dalla Mahindra sulla sua M3Electro. Ma anche la **Schaeffler**, azienda tedesca nota in tutto il mondo per i suoi cuscinetti volventi per l'industria automobilistica ed aeronautica, che supporta l'Abt Audi sin dalla nascita della serie. Novità di queste ultime settimane invece l'accordo tra la Venturi e **ZF**, multinazionale tedesca produttrice di componenti per l'industria, sia automotive che navale. Nell'ultimo mese c'è poi la questione batterie che pretende la scena, con addirittura aziende come **Sony** e **Panasonic** (anche sponsor della Jaguar)



SPETTERÀ A ME
DECIDERE SE
PORTARE LE
SQUADRE A DODICI.
DOVREMO
RIFLETTERE BENE

ALEJANDRO AGAG



TEST IMPORTANTI

A Donington le nuovamente 20 monoposto al via del campionato sono scese in pista per provare le novità tecniche previste per la terza stagione. Qui sotto la Renault e.dams di Nicolas Prost



AUMENTANO LE GRANDI AZIENDE PRESENTI

La nuova entrata Jaguar ha presentato la livrea su cui campeggia il marchio Panasonic, l'ultima dell'importante partnership che stanno facendo crescere sempre più l'importanza della Formula E

che stanno puntando alla mono-fornitura dalla Stagione 5 in avanti. Al momento sono nove in totale le società che stanno concorrendo per aggiudicarsi la gara d'appalto, da qui anche il ritardo nella decisione sul mono-fornitore di telai (che doveva essere definito a giugno), visto che dovrà studiare la macchina in base alle dimensioni del pacco batterie. Pare comunque che ad occuparsi della vettura sarà nuovamente la **Spark Racing Technologies**, in sintesi l'italianissima **Dallara**, che già aveva progettato quella in uso e che resterà fino a Stagione 4 e dovrà studiare quella che verrà poi usata fino al 2021.



NOVITÀ... A DUE PIANI

L'alettone anteriore biplano, visto brevemente nel 2008 in F.1 e subito vietato, è la novità più visibile tra quelle arrivate in Stagione 3. Arriva anche la Roborace, in alto a destra, l'auto per le gare a guida autonoma



Nuove e più gare

La stagione iniziale era stata caratterizzata da 10 differenti tappe ed 11 gare (l'ultima di Londra vedeva una doppia gara), cosa che si sarebbe dovuta ripetere nel 2015/16 ma l'annullamento dell'appuntamento di Mosca ha portato a 9 weekend e 10 gare la stagione vinta agli ultimi giri da Sébastien Buemi. Stagione 3 invece vedrà un aumento a 12 delle città presenti, con un inizio (molto, forse troppo, lento) il 9 ottobre ad **Hong Kong** seguito a novembre dalla prima gara di sempre in Africa a **Marrakech** (sullo stesso tracciato che ospita il Wtcc). Poi una lunga pausa fino a febbraio, quando l'electric circus si sposterà in Argentina con la tappa di **Buenos Aires**. Dopo ancora pausa fino ad aprile, con la gara sul circuito di **Città del Messico**, cui seguirà un'altra gara che però deve ancora essere annunciata (si parla nuovamente di Long Beach). A maggio arriva l'Europa con **Montecarlo**, cui farà seguito la settimana dopo **Parigi**. Inizialmente queste due tappe dovevano alternarsi, ma hanno avuto entrambe un tale successo che la Formula E non ha saputo rinunciare. A giugno ci si sposterà a **Berlino**, cui farà seguito la seconda tappa ancora da annunciare: si vorrebbe tornare a Londra, ma in un punto più centrale della città piuttosto che Battersea Park, altrimenti nuovamente Mosca, a patto vi siano più certezze per evitare i problemi accaduti nel 2016. Poi l'altra novità Belgio, dove si correrà a **Bruxelles**. Ancora due novità a chiudere la stagione, entrambe con doppia gara. Prima in Canada a **Montreal**, ma nel centro città e non sul tracciato dedicato a Gilles Villeneuve, e poi il grandissimo asso nella manica di Agag, capace di fare quello che da tanti anni sogna Bernie Ecclestone: correre in centro città a **New York!**

Arrivano le gare di contorno

Debutterà questa stagione l'attesa Roborace, cioè il campionato di guida autonoma, con le vetture che correranno... totalmente in automatico e senza pilota a bordo. La "DevBot", cioè la vettura test, sta svolgendo le prove e per la prima volta si è vista ufficialmente a Donington. Ovvie le accuse da parte dei "tradizionalisti", che faticano a vedere interessante una macchina che fa tutto da sola, però in realtà semplicemente l'attenzione si sposterà dal pilota all'ingegnere, quindi comunque ci sarà un essere umano da seguire e apprezzare. E non è che Adrian Newey o Ross Brown siano stati molto meno influenti nei successi di Red Bull o Ferrari in F.1 rispetto a Sebastian Vettel o Michael Schumacher! In più alla prima gara della Stagione 3 ad Hong Kong si avrà una gara di vetture turismo elettriche, con 15 Volkswagen e-Golf preparate da gara (sia esteticamente che a livello di sicurezza) affidate a cinque celebrità e dieci campioni del motorsport. Arriveremo ad una "electric Guia Race" importante come quella di Macao? ●

Nuove regole

Il regolamento della serie è ben strutturato e prevede ogni anno nuove concessioni per permettere alle squadre di andare a personalizzare sempre di più la macchina. Stagione 1 era monomarca, nell'annata conclusa a luglio è stata aumentata la potenza utilizzabile in gara da 150 a 170 kW e si è potuto lavorare sul powertrain, cioè motore, inverter, cambio e raffreddamento. Nelle vetture che verranno utilizzate per la terza edizione invece il peso minimo è stato portato da 888 ad 880 kg, mentre le batterie ora potranno pesare 230 kg, cioè 30 in più del precedente limite. Inoltre è stato incrementato il limite di rigenerazione, cioè di energia che viene recuperata in frenata e che quindi va a ricaricare la batteria, portato da 100 a 150 kW. Per contro resterà 200 kW la massima potenza utilizzabile in qualifica e con il Fan Boost: questa tornerà a crescere nella Stagione 4 (220 kW) ed in Stagione 5 (250 kW). La novità più visibile e del tutto inedita sarà invece la nuova ala anteriore, diventata biplano.





STROLL SEMPRE PIÙ LIBERO

Lance Stroll davanti a tutti alla via di gara-2, a sinistra, come sul podio di gara-1, a destra, accompagnato dal compagno di squadra Max Günther, sotto

Per **Prema** quasi l'en plein

DUE POLE POSITION, TRE DOPPIETTE, TRE GIRI PIÙ VELOCI E ORA TRE PILOTI IN TESTA IN CLASSIFICA PER L'EQUIPE VICENTINA, SEMPRE PIÙ DOMINANTE

di [Alessandro Gargantini](#)

NÜRBURGRING - Anche nella regione dell'Eifel, Lance Stroll e il team Prema hanno confermato il loro netto predominio nella categoria. Il teenager nordamericano ha conquistato due vittorie e una seconda posizione, che gli permettono di rinforzare la sua leadership al vertice della graduatoria generale. Sono ora ben sessantotto le lunghezze che lo separano dal compagno di scuderia Maximilian Günther, che rientra dal Nürburgring con due piazze d'onore e un successo nella terza frazione. Quanto al team di Grisignano di Zocco, non solo l'equipe capeggiata da Renè Rosin ha colto tre doppiette nell'ottavo round stagionale della categoria, ma ha anche acciuffato la terza posizione in graduatoria con Nick Cassidy, nonostante il pilota neozelandese sia stato costretto al ritiro nella seconda manche del sabato a causa di un tamponamento di Callum Hogg. «E' stato senza dubbio un fine settimana molto positivo, nel quale con la squadra abbiamo lavorato benissimo e fatto un importante passo avanti verso la conquista del titolo, che rappresenta il nostro principale obiettivo» ha spiegato al termine della terza corsa Lance Stroll, arrivato al nono centro stagionale. Il nordamericano, che quasi si scusa per aver mancato en plein, non vuole svelare ancora i piani per il suo futuro: «Nella frazione della domenica ho avuto qualche problema con le gomme posteriori e non sono riuscito ad attaccare come avrei voluto. Non ho potuto insidiare la leadership del mio compagno di scuderia Max Günther, come, invece, era avvenuto nella seconda corsa del sabato. Ora non voglio distrarmi, ma rimanere concentrato sulle prossime due gare a Imola e Hockenheim.

heim. Poi penseremo al futuro». Se i primi due gradini del podio sono stati una questione totalmente interna ai piloti dell'equipe vicentina, la terza posizione è stata conquistata in rotazione da George Russell, Joel Eriksson e Niko Kari. Il pilota britannico del team Hitech GP è stato costretto al ritiro da



2017: scatta l'operazione rilancio

TEST CON F1, WEC E DTM PER I MIGLIORI, AUMENTA IL MONTEPREMI E ARRIVA UNA SERIE MONDIALE SUI CIRCUITI CITTADINI

Quando mancano soltanto due appuntamenti al termine della stagione, i team e gli organizzatori della categoria (Fia e Itr) si sono riuniti per definire i dettagli della prossima stagione, che per molti dovrebbe essere quella del rilancio della categoria. Sono in arrivo nuovi incentivi per i partecipanti. In primis, il montepremi totale dovrebbe salire a 600 mila euro, con il vincitore del campionato che, indipendentemente dal fatto che corra con motori Mercedes o Volkswagen, dovrebbe avere in dote un test con la Mercedes F1. In aggiunta, Audi offrirà un test con le vetture del Wec. In chiave Dtm, i tre primi piloti potranno sostenere una giornata di prove con una vettura delle tre Case impegnate nella serie a ruote coperte. Nascerà, come anticipato, la Coppa del Mondo Fia della terza serie, in aggiunta al campionato europeo. La serie continentale sarà composta da dieci eventi, con Monza e Silverstone che rientreranno nel calendario. La tappa inglese aprirà la stagione. Saranno confermate Spa e Budapest. La Coppa del Mondo Fia sarà molto probabilmente composta dai tre circuiti cittadini di Pau, Norimberga e Macao. A proposito della classica gara asiatica, a partire da questa stagione non sarà più l'inglese Barry Bland a organizzare l'evento. Il manager inglese, che ha avuto un ruolo chiave nello sviluppo della corsa, ha passato la mano alla Fia e all'organizzazione locale. Per quel che concerne le prossime corse della stagione, nell'ultimo appuntamento di Hockenheim rientreranno la Fortec ed il Carlin Motorsport. Tutti i team che hanno preso parte alla stagione 2016 hanno confermato il loro impegno a continuare anche nel 2017. ●



problemi al cambio nella seconda frazione, mentre ha chiuso al settimo posto quella conclusiva. Il driver junior della Bmw ha conquistato anche un sesto e un settimo posto. Infine, il finlandese supportato dalla Red Bull, in aggiunta al podio, ha colto un ottavo ed un decimo posto. Più negativo il bilancio dell'altro pilota che porta i colori dell'energy drink austriaco Sérgio Sette Câmara, che non è riuscito ad andare oltre due ottave posizioni. Spiccava, nel paddock del tracciato tedesco, lo spazio destinato al Carlin Motorsport, rimasto completamente vuoto. Il team del Northamptonshire ha perso, gara dopo gara, tutti i suoi piloti. Alla vigilia della trasferta al Nürburgring è arrivato anche il recesso di Alesio Lorandi, che ha scelto di abbandonare la serie a causa dell'inadeguato livello di competitività della squadra che solo dodici mesi fa aveva conteso con Antonio Giovinazzi il titolo a Felix Rosenqvist. Lo stato di crisi della scuderia inglese, sempre più coinvolta in vari programmi negli Stati Uniti, era parso evidente sin dalla prima parte della stagione e la decisione del pilota italiano, che a più riprese aveva dato fiducia al team britannico è parsa, ai più, inevitabile. Lorandi dovrebbe rientrare in occasione Gran Premio di Macao, per il quale sta valutando diverse possibilità. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Stroll; 2. Gunther; 3. Russell. Gara-2: 1. Stroll; 2. Gunther; 3. Eriksson. Gara-3: 1. Gunther; 2. Stroll; 3. Kari.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

CASSIDY DIVENTA TERZO

Il neozelandese, in basso, ha raggiunto al Nurburgring la terza posizione in classifica. Podii per Joel Eriksson in gara-2, nell'altra pagina in alto, e per George Russell in gara-1, in basso



Mortara si rilancia

MENTRE SI RAFFORZA IL PREDOMINIO DI WITTMANN, AL TOP IN GARA 1 E POI 3° NELLA SECONDA FRAZIONE SPICCA DI RIMONTA EDOARDO, CHE VA A VINCERE

di Alessandro Gargantini

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Wittmann; 2. Blomqvist;
3. Green. Gara-2: 1. Mortara; 2.
Auer; 3. Wittmann.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



NURBURGRING - Si rafforza il predominio di Marco Wittmann al vertice della graduatoria generale, al termine del settimo appuntamento stagionale, disputato davanti ad oltre settantamila tifosi. Il driver di Stefan Reinhold ha colto il successo nella prima frazione dopo essere scattato dalla pole ed ha difeso con i denti la terza piazza nella seconda, dopo aver sbagliato la strategia al pit-stop ed aver perso tempo in alcuni sorpassi sulle meno performanti vetture di Adrien Tambay e, soprattutto, Christian Vietoris. L'altro grande protagonista del fine settimana nella regione dell'Eifel è stato il nostro Edoardo Mortara, autore di una grintosa rimonta dalla sesta posizione in griglia che l'ha portato al successo nella manche della domenica. L'alfiere del team Abt, che aveva colto la quarta posizione nella frazione del giorno prima, occupa la seconda posizione in graduatoria generale alle spalle di Marco Wittmann, pur distanziato di ben trentatré lunghezze dal rivale. Un distacco sicuramente colmabile, ma che sarebbe ancora inferiore se Mortara non avesse dovuto cedere al compagno di Marca Jamie Green la terza posizione nella manche del sabato.

«La corsa della domenica è stata davvero perfetta. Avevo fatto alcuni errori in qualifica, ma sono riuscito a rimediare grazie alla buona partenza e alla strategia di gara - ha raccontato il pilota di Dieter Gass - Ho recuperato due posizioni al via e mi sono messo alle spalle del trenino di testa. Sono riuscito a gestire bene il degrado delle gomme ed ho così potuto prolungare il primo stint di gara e compie-

EDOARDO PORTA
AL SUCCESSO L'AUDI
Stupendo centro per Edo Mortara in gara 2, sopra, in un Dtm sempre caratterizzato da lotta dura nel gruppone, sotto

re diversi giri a ritmo costante con la pista libera». Una volta rientrato in pista in seconda posizione dopo aver effettuato il cambio gomme, il nostro portacolori ha subito messo nel suo mirino la vettura di Lucas Auer che guidava la corsa. «Sul finale la vettura era ben bilanciata ed ho potuto attaccare. Sono molto felice che la nostra strategia questa vol-



ta la nostra strategia si sia rivelata vincente: siamo stati fortunati che non ci siano state neutralizzazioni. Nelle ultime due gare della stagione provveremo ad insidiare la leadership in graduatoria generale di Marco Wittmann. Il distacco è rilevante, ma nel Dtm ho imparato che più succedere di tutto ed io terrò duro fino alla fine».

Positivo anche il bilancio di Lucas Auer, il più veloce in pista in entrambe le sessioni di qualifica. Nella prima manche, il nipote di Gerhard Berger doveva scontare una penalizzazione di cinque posizioni in griglia a causa di una collisione avvenuta nella precedente corsa di Mosca, ed ha chiuso al settimo posto. Nella seconda manche l'austriaco è scattato bene dal vertice della griglia e soltanto sul finale ha dovuto cedere a Edoardo Mortara, anche perché sfavorito dal maggior peso di 30 kg delle Mercedes rispetto alle Audi.

Sempre in tema rookies, ha ben impressionato anche Tom Blomqvist, che ha colto un secondo ed un ottavo posto. Jamie Green, terzo nella prima frazione, è crollato nella seconda: nelle prime fasi di gara non è riuscito a superare il più lento Farfus, mentre sul finale ha urtato Paffett rimediando un drive-through. Errori da matita blu se si vuole lottare per il titolo. ●



Edo ora piace alla Mercedes

C'È LA CONCRETA POSSIBILITÀ CHE L'ITALIANO DI GINEVRA NEL 2017 POSSA ESSERE SCHIERATO DALLA SCUDERIA DI PUNTA HWA

Nel paddock del Nurburgring abbiamo raccolto la voce, al momento non confermata, di un concreto interesse della Mercedes nei confronti di Edoardo Mortara, **nella foto sopra**. Il pilota di Ginevra sarebbe schierato dalla scuderia di punta Hwa. Qualora andasse in porto il progetto di tagliare due vetture, Ulli Fritz, che potrebbe dare una chance al pilota della terza serie Maxi Gunther, sacrificerebbe i team satelliti Muecke e Art Grand Prix. A rischiare

il posto tra i piloti senior sarebbe soprattutto Gary Paffett. In casa Audi, il team Phoenix sarebbe dirottato alla serie Gt Masters con le vetture Bentley. La Bmw, che non disporrà più di Martin Tomczyk che ha annunciato che lascerà il Dtm, potrebbe sacrificare il Team Mtek, destinato anch'esso alle serie Gt. La decisione in merito alla diminuzione da otto a sei macchine per Casa verrà presa ad inizio ottobre e sarà annunciata in occasione della Finale di Hockenheim. ●



MARCO WITTMANN RAFFORZA LA LEADERSHIP

Sopra, Auer, 2° su Mercedes in gara-2, mentre, sotto, ecco Blomqvist (Bmw), 2° nella prima frazione, davanti a Green (Audi). In alto il leader Wittmann (Bmw) vincitore in gara-1



COME CAMBIAMENTO TECNICO PER LA PROSSIMA STAGIONE

Sì ai limiti aerodinamici

Mancano soltanto due corse al termine, e nel paddock è stato possibile intercettare diverse anteprime che caratterizzeranno la prossima stagione. La prima riguarderà le macchine, sulle quali sarà limitata in maniera evidente l'aerodinamica. Sarà inoltre utilizzato un nuovo tipo di gomme Hankook, caratterizzate da un picco prestazionale e da un più veloce decadimento. Il motore resterà il medesimo, con qualche cavallo in più, mentre la tempistica per introdurre i motori turbo è stata estesa al 2019. Si è nuovamente parlato di una possibile riduzione del numero di vetture da parte delle tre Case impegnate, segnale senza dubbio non positivo per la categoria. L'eventualità era stata affrontata nello scorso salone dell'Auto di Francoforte dai membri del consiglio delle tre Case, ma una decisione non è stata presa e arriverà in autunno. Audi preferirebbe mantenere la situazione così com'è, mentre le altre Case non hanno espresso una posizione netta. È stata valutata anche la complicata eventualità di destinare una settima vettura a piloti Vip o ex Formula 1. In merito, sono circolati i nomi di Ogier, Massa, Kubica e Button. Rimarrà, invece, quasi completamente immutato il format delle corse e si vorrebbe introdurre il cambio gomme anche nella corsa del sabato. Si sta, infine, valutando una data in Portogallo o Spagna.

Bmw Austria felix

DOPPIETTA PER LE M6, MA BIAGI E CRESTANI SI DIFENDONO BENE E MANTENGONO LA LEADERSHIP IN CAMPIONATO

M6 DAVANTI A TUTTI

Le vetture del Teo Martin Motorsport di Ramos-Schothorst e Yacamán-Monje hanno dominato la tappa austriaca. Debutto in Gt Open per la SF Racing, in basso, con la Ferrari 488 di Caldarelli che ha subito fatto la pole!



di Alfredo Filippone

SPIELBERG - Thomas Biagi e Fabrizio Crestani sono usciti vivi dalla difficile trasferta al Red Bull Ring. Arrivati con 22 punti di vantaggio in Austria, la coppia dell'Orange1 Team Lazarus era conscia di affrontare la pista più ostica dell'anno per la Lamborghini Huracán, penalizzata dal motore atmosferico su un tracciato a 700 metri di altitudine, per di più con molto caldo. gara-1 chiusa con fatica al settimo posto, nell'impossibilità di tentare il sorpasso, aveva dato loro ragione. Per fortuna in Gara-2, con grande prova di accortezza, i due sono riusciti a liberarsi dalla mischia, agguantando un secondo posto che vale oro e permette loro di conservare 17 punti di vantaggio.

E' stato il weekend delle Bmw del Teo Martin Motorsport, molto a loro agio su questa pista poco penalizzante per le gomme. Miguel Ramos, da vecchio maripone, si è imposto facilmente in gara-1 col nuovo compagno Pieter Schothorst, ma nella seconda, quando il podio era a portata, il giovane olandese ha combinato un patatrak, finendo settimo e dando respiro ai capoclassifica. La M6 ha comunque vinto anche gara-2, con la vettura di Gustavo

Yacamán-Fernando Monje, al primo centro stagionale.

Gara 1 aveva visto Caldarelli perdere subito il vantaggio della pole, per un inconveniente elettronico poi risolto al pit stop, mentre Balfe e Yacamán si toccano nel superare la Ferrari. A guidare è Tappy, ma la McLaren non può resistere alle Bmw che lo passano dopo pochi giri. Il colombiano dovrà scontare un drive-through per l'incidente al via, ma rimonterà velocemente

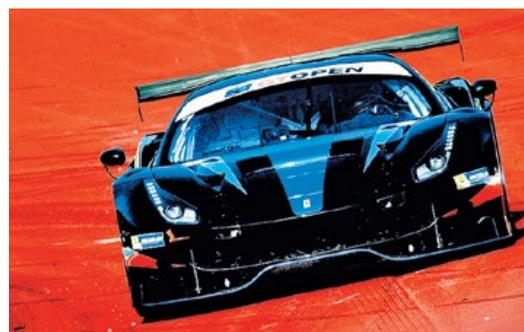
al terzo posto. Dopo i pit stop, Ramos amministra il vantaggio per andare a vincere, mentre la McLaren del Garage 59 perde il secondo posto a due giri dal termine, per lo scoppio di un disco dei freni.

La domenica Ramos parte in testa dalla pole, davanti a Carroll, Monje e Crestani, bravissimo a guadagnare posizioni in partenza. Le cose sembravano mettersi di nuovo molto bene per il portoghese, ma il maggior handicap da scontare proietta in testa la vettura gemella di Yacamán, mentre Biagi risale secondo e Schothorst punta al terzo posto sul finire, ma sbaglia nel tentare il sorpasso sulla McLaren del gentleman West e si fa passare da Balfe, Tappy e Yoluc. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ramos-Schothorst; 2. Plachutta-Jäger. Gara-2: 1. Monje-Yacamán; 2. Biagi-Crestani.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



CON ANDREA CALDARELLI

Buon debutto di Sf Racing

Al via in Austria la Ferrari 488 nuova di zecca dell'SF Racing, che espande l'attività in Europa con il supporto tecnico della FFF Racing di Andrea Caldarelli, sempre più attivo fra Asia ed Europa. Per Songyang Fu, il 31enne gentleman cinese, un primo approccio con una realtà impegnativa come l'Open. La vettura si è rivelata competitiva, centrando la pole in gara-1 con Caldarelli. Solo un inconveniente elettronico ne ha rallentato l'andatura. In gara-2 ha chiuso all'ottavo posto, col giro più veloce.

Panis torna alla vittoria

FORMULA 3.5 AURELIEN VINCE GARA-2, VAXIVIERE S'IMPONE IN GARA-1. BONANOMI NEI TOP 10

SPIELBERG - Ha detto tanto l'ottava prova della Formula V8 3.5, che dopo quasi due mesi di pausa ha riattivato i motori. La bontà del lavoro della SMP, che piano piano si sta imponendo anche nel mondo delle formule, capace di portare al successo in gara-1 Matthieu Vaxiviere e di spingere in pole nella qualifica 2 il rookie Matevos Isaakyan. La conferma della competitività della spagnola AVF, che con un pilota esperto e veloce come Tom Dillmann sta facendo la differenza, correndo con saggezza

quando capisce che la vittoria non è a portata di mano. E infine, la varietà del campionato, che pur con pochi iscritti alterna al vertice diversi piloti. Al Red Bull Ring è tornato alla vittoria Aurelien Panis, che ha perfettamente interpretato la strategia adottata dalla Arden per lui in gara-2. Cambio gomme prima di tutti ed è arrivato il primo posto. Da annoverare il tonfo del Lotus Charouz che dopo aver dominato le prove libere, nelle qualifiche e in gara ha sofferto come non mai.

I dominatori di Silverstone Roy Nissany e René Binder si sono ritrovati a far da comprimari. Chi invece, era stato saltuariamente in difficoltà sul circuito inglese è tornato tra i migliori lo scorso weekend: Louis Deletraz ha fatto sua la pole in qualifica 1 e concluso le due gare secondo e quarto, salendo secondo in campionato.

A Spielberg è tornato su una monoposto Marco Bonanomi, il pilota Audi ufficiale messo

un po' da parte per la riduzione delle vetture LmP1 e al via del Gt tedesco con una squadra non al top. Bonanomi ha accolto con entusiasmo la chiamata della RP Motorsport. Il sedile lasciato da Johnny Cecotto non ha ancora trovato un pilota fisso e così dopo la comparsata di Artur Janosz è arrivato l'italiano. «Ha tantissimo grip questa macchina, pazzesco, ed è durissima da guidare». Piano piano si è adattato e in gara-1 ha colto un bel 9° posto lottando col compagno di team Baptista e con Fittipaldi, poi in gara-2 ha chiuso 10°. Non male davvero.

Massimo Costa

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Vaxiviere; 2. Deletraz; 3. Dillman. Gara-2: 1. Panis; 2. Dillmann; 3. Isaakyan.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

FIGLI D'ARTE AL TOP

A Spielberg successi per lo statunitense Colton Herta, sotto, e Aurelien Panis, in basso a sinistra: entrambi sono figli d'arte



A Spielberg tutti all'Herta

EUROFORMULA OPEN IL FIGLIO D'ARTE SVETTA DUE VOLTE IN AUSTRIA. PULCINI SECONDO IN GARA-2

SPIELBERG - Non è stata una grandissima trasferta, quella del Red Bull Ring, per Leonardo Pulcini: visto il suo ruolino di marcia, un quarto e un secondo posto non sono grandi acuti, ma il romano ha avuto una gara-1 concitata e nella seconda si è ritrovato con una macchina bizzosa, rovinata in qualifica su un cordolo. Ma il bottino di punti è utilissimo a consolidare il pilota di Campos in vetta alla classifica, anche perché il rivale Ferdinand Habsburg è naufragato nella gara di casa. Il weekend austriaco ha avuto un grande protagonista: Colton Herta, l'esile e timido figlio 17enne di Bryan. L'americano della Carlin è stato imperiale e ha centrato due bei successi, i primi nella categoria.

La qualifica aveva visto l'idolo locale Habsburg battere di poco la rientrante (con Rp) Tatiana Calderon, ma entrambi venivano penalizzati di 4 posizioni in griglia per aver già partecipato quest'anno a gare di formula su questa pista.

Eredita la pole Herta, che parte bene davanti a Pulcini ma Menchaca, terzo, si gira alla prima curva e viene centrato da Kusiri e Abdullayev, scatenando altri contatti nelle retrovie. Il parapiglia lascia ko sette macchine (oltre ai citati, Ptak, Atoev, Pronenko e Moreno). Corsa ovviamente neutralizzata dalla safety-car. Al restart si rischia il bis, con Pulcini che svirgola alla solita prima curva ma evita miracolosamente le barriere, pur perdendo sei posizioni. Herta non avrà problemi a controllare Habsburg e la Calderon andando a vincere, mentre Pulcini conclude al quarto posto la bella rimonta. In gara-2, subito in difficoltà Habsburg, che si ritira al quarto giro, mentre Herta e Pulcini scattano bene e lottano per poco, poi l'americano s'invola. La lotta è per il terzo posto fra Ptak, Menchaca, il 16enne russo Nikita Troitsky e la Calderon. Ha la peggio Ptak, che si gira da solo, a quattro giri dal termine, lasciando il podio a Menchaca.

Alfredo Filippone

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Herta; 2. Habsburg; 3. Calderon. Gara-2: 1. Herta; 2. Pulcini; 3. Menchaca.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



di **Dario Lucchese**

CCAMPAGNANO - Pur senza ulteriori ritocchi al "balance", fermo al precedente round del Mugello, il Campionato Italiano Gran Turismo si è confermato ancora una volta estremamente equilibrato. A dispetto della doppietta Lamborghini, che in gara-1 ha monopolizzato le prime due posizioni. La serie tricolore continua ad assicurare una continua rotazione di protagonisti e lo dimostra il fatto che a centrare a Valledlunga, nel quinto dei sette doppi round del calendario, la prima affermazione della stagione è stato l'equipaggio di Ombra Racing formato da Alex Frassinetti e Stefano Gattuso. Che hanno preceduto l'altra Huracán divisa da Riccardo Agostini e Alberto Di Folco. Sono stati proprio questi a capitalizzare forse meglio di tutti gli altri il week-end romano, con una vittoria in gara-2: un successo che per loro è il secondo dopo quello messo a segno sui saliscendi toscani. Il binomio del team Antonelli Motorsport non ha sbagliato nulla e, anzi, proprio nella gara di domenica si è messo in evidenza prima con un Agostini impeccabile, che ha saputo mantenere la seconda posizione al pron-

DOPPIA VITTORIA DELLE VETTURE EMILIANE CON FRASSINETI-GATTUSO E AGOSTINI-DI FOLCO. MA NEL TRICOLORE C'È GRANDE EQUILIBRIO



Lambo per due

ti-**v**ia, poi con Di Folco, che dopo i pit-stop ha recuperato ben 13" nei confronti della Ferrari 488 che Ferdinando Geri aveva ereditato dal nuovo arrivato Niccolò Schirò. A proposito dell'inedito equipaggio targato Easy Race va ricordato che lo stesso Schirò ha ottenuto il miglior tempo nella Q2, dopo che nel primo turno ufficiale era stato Filipe Albuquerque a centrare la pole, la seconda del 2016. Il portoghese dell'Audi, assieme a Marco Mapelli, ha concluso nell'ordine quarto e quinto, mantenendo così la leadership della Super Gt Cup, anche se per sole tre lunghezze su Stefano Gai e Mirko Venturi (terzi in gara-1 e poi sestì con l'altra Ferrari della Black Bull) e con 7 punti di vantaggio su Agostini-Di Folco. Week-end difficile per Mirko Bortolotti e Jeroen Mul, che dovevano scontare il maggiore handicap-tempo in virtù del successo messo a segno

AL TRAGUARDO SUPER GT3

Gara-1: 1. Frassinetti-Gattuso; 2. Agostini-Di Folco; 3. Venturi-Gai. Gara-2: 1. Agostini-Di Folco; 2. Geri-Schirò; 3. Bortolotti-Mul.

AL TRAGUARDO SUPER GT CUP

Gara-1: 1. Ling-Liberati; 2. Necchi-Spinelli; 3. Baruch-Liang. Gara-2: 1. Nemoto-Costa; 2. Kasai-Desideri; 3. Liberati-Ling.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





CHE COPPIE DI TORELLI!
Frassinetti e Gattuso, sotto in festa e a lato in azione, e Agostini-Di Folco, in basso, hanno conquistato una vittoria ciascuno nel Tricolore Super Gt3 a Vallelunga. L'equipaggio dell'Antonelli Motorsport ha completato il suo week-end romano con il secondo posto in gara-1



NELLA SUPER GT CUP

Desideri resta al comando

Di sicuro è uno dei più costanti nella Super Gt Cup, anche se sulla sua pista Matteo Desideri avrebbe forse voluto chiedere di più. Il romano, 18 anni, a Vallelunga ha chiuso con un secondo posto in gara-2 in coppia con il giapponese Takashi Kasai sulla Huracán di Antonelli. Tradotto, significa che in campionato è ancora leader della Super Gt Cup, sebbene i punti che ora vanta nei confronti di Nicolas Costa sono solo tre. Il brasiliano del Vincenzo Sospiri Racing s'è imposto in gara-2 assieme a Yuki Nemoto, scavalcando in classifica la coppia del Raton Racing composta da Antonio D'Amico e Adrian Zaugg, che arrivava al quinto round del tricolore con la vittoria ottenuta a luglio al Mugello e che ha chiuso con due sestimi posti. Nelle vesti di protagonisti anche Loris Spinelli, autore della pole nella O1, e Piero Necchi, secondi alle spalle dei compagni di squadra Liberati-Ling e davanti al binomio Bar Baruch-Jia Tong Liang in gara-1.

Nella Gt Cup Ivan Benvenuti e Luca De Marchi hanno potuto allungare nei confronti di Vincenzo Sauto e Mirco Zanardini (Ferrari 458), con i quali si sono divisi le vittorie, centrando anche un secondo posto. Piazza d'onore anche per la Porsche di Gianluca Carboni e Davide Durante. Nella Cayman Cup dominio del leader Riccardo Pera con la vettura della Ebimotors.





A ZONZINI E RUSSO IL GT3

Geri e Schirò, a fianco, hanno portato al secondo posto in gara-1 la Ferrari 488 GT3 dell'Easy Race. La vittoria fra le GT3 non è sfuggita a Zonzini e Russo, sotto, che con l'Audi R8 Lms hanno centrato il secondo successo stagionale e sono passati in testa alla graduatoria di campionato. In basso, Edo Liberati, primo nella prima gara delle Super Gt Cup con la Lambo Huracan Trofeo

← ingara-1 al Mugello. Il binomio dell'Imperiale Racing alla fine ha chiuso terzo la domenica ma dopo che il pilota trentino alla prima curva è finito in testacoda nel tentativo di sopravanzare proprio Agostini. Passaggio di consegne nella Gt3, che ha visto l'equipaggio formato da Emanuele Zonzini e Matias Russo portare a casa con l'Audi R8 Lms la seconda vittoria dopo quella di Misano e balzare al comando nella classifica con 7 punti in più rispetto a Luca e Nicola Pastorelli.

E dire che per Zonzini-Russo il fine settimana era iniziato "solo" con un terzo posto, scaturito dal contatto con la Ferrari di Geri, nel quale era rimasto coinvolto l'argentino nelle fasi iniziali. A mettersi in evidenza con la vittoria in gara-1 sono stati invece Vito Postiglione e Andrea Gagliardini, che si sono alternati sulla Gallardo della Imperiale. Un secondo posto ma anche un ritiro per Eddie Cheever III e Federico Leo, che in gara-2 sono rimasti coinvolti - senza peraltro averne alcuna colpa - nel caos generatosi alla partenza. ●



VINCE GARA-2 NELLA SUPER GT3 ED È LEADER NEL GT ASIA

Liberati su due fronti

Edoardo Liberati torna e vince nel Campionato Italiano Gran Turismo: il pilota romano ha confermato a Vallelunga il suo momento sì. Leader con Andrea Amici nella serie Gt Asia, insieme al quale ha messo a segno un successo a Fuji (all'appello manca solo l'ultimo round a Shanghai), sulla pista di casa è stato grande protagonista, centrando il successo nella prima delle due gare della Super Gt Cup con la Lamborghini Huracán in configurazione Trofeo dell'Antonelli Motorsport. L'ultima sua apparizione nella serie tricolore risaliva al 2012, anno in cui aveva conquistato una vittoria con la Bmw Z4 ufficiale gestita dalla squadra di Roberto Ravaglia. La scorsa stagione campione Pro-Am nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia, Liberati a Vallelunga ha fatto la differenza con la pioggia, rendendosi autore di un secondo "stint" di guida perfetto dopo avere rilevato alla guida il cinese Kang Ling, in arrivo dall'Euroformula Open ed ottimo esordiente nel campionato di Aci Sport. In gara-2, partito terzo, Liberati ha mantenuto la posizione prima di cedere il volante al suo compagno di squadra che ha suggellato un altro podio chiudendo terzo nonostante l'handicap di 15" da scontare nel corso dei pit-stop.





Ledogar ha ottenuto due vittorie a Vallelunga giungendo secondo in gara-3 dietro a Drudi, sotto

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ledogar; 2. Drudi; 3. Grenier. Gara-2: 1. Ledogar; 2. Drudi; 3. Rovera. Gara-3: 1. Drudi; 2. Ledogar; 3. Giovesi-Iaquinta.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Ledogar al massimo

IL FRANCESE PORTA A CASA DUE VITTORIE ED UN SECONDO POSTO NELLA GARA ENDURANCE E VOLA IN CAMPIONATO

di **Dario Lucchese**

foto **Galli**

CAMPAGNANO - Dopo avere conquistato il titolo della Carrera Cup France nel 2014 ed essersi laureato vice-campione della serie tricolore lo scorso anno, Côme Ledogar punta a conquistare il successo nel campionato di Porsche Italia. Il 25enne pilota francese che parla italiano (il nonno Giuseppe è siciliano), a Vallelunga ha allungato il passo nella classifica assoluta, guadagnando altri punti importanti grazie alle vittorie ottenute nelle due "sprint race" ed il secondo posto di gara-3. Weekend quasi perfetto per il transalpino dello Tsunami Rt, prima di volare al Nürburgring per l'epilogo della Blancpain Gt Series Endurance Cup, in cui è in testa al campionato dopo avere ottenuto due vittorie (a Monza e al Paul Ricard) con la McLaren.

Stagione su più fronti per Ledogar, che quest'anno ha fatto anche alcune apparizioni nell'International Gt Open, che proprio lo scorso fine settimana approdava al Red Bull Ring. Una concomitanza "scomoda", che ha reso necessaria una scelta, quella di prendere parte alla tappa capitolina, sicuramente rivelatasi la più giusta. La pole e poi i due centri di sabato, gli

hanno infatti dato ragione. Ma certamente non è rimasto a guardare Mattia Drudi, primo nella gara "endurance" di domenica, secondo nelle due gare più corte e al "top" nella Q2. Ma il fine settimana del pilota riminese è stato interlocutorio, dal momento che sul suo risultato (come su quello del suo compagno di squadra della Dinamic Motorsport, Alex De Giacomi) pende la decisione relativa all'appello che il proprio team ha interposto al provvedimento di togliergli i tempi ottenuti in qualifica. Quest'ultimo scaturito dal fatto che la sua vettura era stata trovata sollevata sui martinetti in regime di parco chiuso. In ogni caso, Drudi è risalito adesso secondo nella classifica, portandosi a 33 lunghezze da Ledogar e scavalcando Alessio Rovera. Il varesino della Ebimotors alla fine ha raccolto poco; il terzo posto di gara-2 poteva essere un secondo, se non avesse commesso un errore al Semaforo, con la pista bagnata.

Infine ha concluso quarto in gara-3, quando a riscattarsi da un inizio difficile sono stati Kevin Giovesi e Simone Iaquinta, che si sono alternati sulla vettura della Ghinzani Arco Motorsport. Un podio anche per

INTERNATIONAL SHOT OUT

Drudi punta alla Supercup

Mattia Drudi è il pilota designato per l'edizione 2016 dell'International Shot Out di Porsche Motorsport, succedendo a Mattia Cairoli e Riccardo Agostini, che erano stati selezionati nel 2014 e 2015. Il romagnolo, che oltre ad essersi messo in luce nella Carrera Cup Italia, quest'anno ha fatto con il team Dinamic Motorsport anche qualche apparizione nella Porsche Mobil 1 Supercup (brillando a Monza con un terzo posto e diventando il più giovane ad essere salito sul podio nella serie), sarà pertanto uno dei candidati a vincere un importante contributo per partecipare nel 2017 monomarca internazionale.



Mikael Grenier, che ha concluso terzo in gara-1. Accesa inoltre la lotta nella Michelin Cup, in cui De Giacomi ha preso il comando grazie alle due vittorie messe a segno in gara-2 e nella "endurance", scavalcando di un solo punto Marco Cassarà, che si è imposto invece in gara-1. ●

Schumi Jr si avvicina

TRIPLO PODIO PER IL FIGLIO D'ARTE, CHE RIDUCE A SOLI DIECI PUNTI IL SUO DISTACCO IN CAMPIONATO DA MARCOS SIEBERT

di **Dario Lucchese**

CAMPAGNANO - Marcos Siebert continua a comandare la classifica dell'Italian F4. Ma il quinto appuntamento di Vallelunga ha segnato il "ritorno" di Mick Schumacher. Il 17enne pilota del team Prema ha vinto gara-2, portando a quattro il numero dei successi ottenuti quest'anno nella serie tricolore ed agganciando l'argentino del team Jenzer Motorsport che, alla vigilia del round capitolino, aveva 39 punti di vantaggio, ora ridotti a sole dieci lunghezze. Il figlio del sette volte campione del mondo di F1 punta al titolo e ormai non è più un segreto. Anzi, per volerla dire tutta, i titoli a cui ambisce il "tedeschino" sono due, dal momento che nella serie Adac occupa la stessa posizione e con il medesimo numero di vittorie (quattro, per un totale di otto affermazioni messe a segno fino ad ora nell'arco di tutta la stagione).

Ma al di là dei numeri, anche a Vallelunga "Shumi Jr" ha fatto vedere di che pasta è fatto. Per esempio, quando ha superato nelle fasi iniziali di gara-1, all'esterno della Soratte, il suo compagno di squadra Juri Vips, che al termine del primo turno di qualifiche era riuscito a soffiarli la pole per 29 millesimi di secondo. Ma la pioggia, il fatto di essere partito con le slick in condizioni di pista parzialmente bagnata, a differenza di Raul Guzman Marchina (adesso terzo nella graduatoria generale) e Artem Petrov, che hanno poi occupato nell'ordine la prima e la seconda posizione, hanno penalizzato il giovane teutonico che ha comunque concluso sul gradino più basso del podio. In gara-2, con Vips ancora davanti a tutti sulla griglia ma abbastanza lento al via, Schumacher è subito balzato al comando, rimanendoci sino al termine dei 17 giri completati, guidando con un passo autoritario. All'arrivo l'estone si è confermato secondo, mentre la terza piazza è andata al brasiliano della Diegi Motorsport, Giuliano Raucci. A completare un fine settimana ancora positivo per la Prema, è dunque arrivata in gara-3 un'altra doppietta, con la vittoria dell'americano Juan Correa (scattato dalla pole per l'inversione delle prime posizioni sulla griglia) e Schumacher questa volta secondo, nonché autore di una buona rimonta. Primo podio assoluto per l'indiano Kush Maini, terzo con i colori della Bvm Racing. Male questa volta Vips, autore di un errore che lo ha relegato 14°, anche se il

pilota di Tallinn arriverà al prossimo round di Imola nelle vesti di nuovo leader del Trofeo Nazionale Rookie, in cui ha scavalcato Simone Cunati (che nella circostanza non è riuscito ad ottenere un risultato migliore del decimo posto conquistato in gara-1 con il Vincenzo Sospiri Racing), adesso secondo ad oltre 20 punti e a sua volta seguito da Correa e Maini. In tema di italiani, va viceversa evidenziato il buon weekend del 18enne toscano Diego Bertone (Bhaitech), due volte settimo e quarto in gara-2. Sempre tra i Rookie, non ha deluso Lorenzo Colombo, al via con un'altra monoposto della Bhaitech e due volte 13° assoluto. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Marchina; 2. Petrov; 3. Schumacher. Gara-2: 1. Schumacher; 2. Vips; 3. Raucci. Gara-3: 1. Correa; 2. Schumacher; 3. Maini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





DR Formula sempre in crescita

**DOPO LE VITTORIE DI ADRIA E MISANO ARRIVA LA PRIMA
DOPPIETTA PER LA SQUADRA DI DANILO ROSSI E MARCO UBALDI**

Nei kart Danilo Rossi ha vinto cinque titoli mondiali, dal 1990 al 1999, disputando poi tre stagioni in F.3 ed una in F.3000. Una carriera che lo ha visto successivamente prendere un'altra strada, puntando sulle giovani leve e fondando una propria squadra, nel karting e infine in monoposto. Rossi è stato tra i primi a credere nel progetto Formula 4, gestendo insieme a Marco Ubaldi il team Malta nelle prime due edizioni del campionato tricolore e creando da quest'anno una nuova realtà che è la DR Formula. A Vallelunga, per il team capitanato da

Rossi e Ubaldi, sempre sotto la direzione tecnica di Roberto Venieri, è arrivata in gara-1 la prima doppietta, scaturita un po' dalla strategia (quella legata alla scelta delle gomme, in condizioni di asciut-

to e successivamente di bagnato, con la bandiera rossa esposta dopo soli dieci giri) ed anche un pizzico dalla fortuna. Ma una buona dose di merito va alla squadra e al messicano Raul Guzman Marchina, che

dopo avere centrato un successo ad Adria e un altro a Misano, finendo quasi sempre sul podio, si è imposto anche sul circuito romano davanti al proprio compagno Artem Petrov. Per Guzman Marchina e Petrov è poi arrivato rispettivamente un quinto e sesto posto in gara-2, con il russo ancora quinto in gara-3, quando però il messicano è stato costretto al ritiro, rimanendo quasi fermo sulla griglia ed innescando una carambola che ha coinvolto tre vetture al via. ●



ANCORA UN SUCCESSO PER MICK SCHUMACHER

Ancora un successo per Marchina, sopra, che ha guidato la doppietta DR Formula, a sinistra. Successo in gara-3 per Juan Correa, a destra. Primo podio per l'indiano Kush Maini, a sinistra in basso. Quarta vittoria stagionale in Formula 4 italiana per Mick Schumacher in gara-2, in alto





Le due 458 Challenge Evo del team Octane 126 davanti a tutti. In basso la Ferrari di Sam Smeeth, che con il sesto successo su nove gare diventa matematicamente campione Pirelli Am

AL TRAGUARDO

PIRELLI - Gara-1: 1. Leimer. Gara-2: 1. Grossmann. SHELL - Gara-1: 1. Lovat. Gara-2: 1. Lovat.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Octane doppia gioia

**FABIO LEIMER E BJORN GROSSMANN SI SCAMBIANO
LE DUE PRIME POSIZIONI DI ENTRAMBE LE GARE IN GERMANIA**

Monopolio assoluto a Hockenheim per il team Octane 126, che nel quinto appuntamento del Ferrari Challenge Europa ha conquistato le prime due posizioni in entrambe le gare del Trofeo Pirelli. A imporre il proprio dominio sabato è stato Fabio Leimer, autore anche della pole. Per lo svizzero, che ha preceduto il suo com-

pagno di squadra Bjorn Grossmann, si è trattato del suo primo successo nel monomarca.

Una condotta "tranquilla" quella del campione 2013 della Gp2 Series, nonostante l'intervento dopo il via della safety car. L'incidente che ha visto uscire immediatamente di scena Galip Atar, Jan Danis e

Huilin Han ha reso la seconda parte di gara abbastanza frenetica, con Philip Baron alla fine terzo con la vettura della Rossocorsa ed Alessandro Vezzoni (Rossocorsa-Pellin Racing) quarto, nonché migliore degli italiani. Quinto ha tagliato il traguardo Marcello Puglisi, una volta di più in evidenza nel monomarca del Cavallino in cui ha già messo a segno un successo a Le Mans. Prime due posizioni invertite in gara-2, con Grossmann che questa volta ha preceduto Leimer (in crisi con le gomme

superandolo a due giri dall'arrivo. Il tedesco ha così nuovamente potuto incrementare il suo gap nei confronti di Baron, che ha concluso sul gradino più basso del podio. Nuovamente quinto Puglisi. Due sestimi posti e la vittoria nella Am è invece il bilancio del weekend per l'inglese della Stratstone Ferrari, Sam Smeeth, che ha così potuto matematicamente festeggiare la conquista del titolo di classe con un totale di sei affermazioni su nove partecipazioni. Nella Coppa Shell doppietta di Rick Lovat, due volte in pole con il team Kessel Racing. Bene anche Erich Prinoth, portacolori della Ineco-Mp Racing, che ha portato a casa nell'ordine un terzo ed un secondo posto. Al tedesco Thomas Loefflad, sempre in testa al campionato con la StileF Squadra Corse, sul circuito di casa è andata la piazza d'onore in gara-1, cui ha fatto però seguito un ritiro in seguito al contatto avuto al primo giro proprio con Prinoth. Tra i protagonisti, anche in questa occasione non è mancato l'olandese Fons Scheltema, due volte quarto con un'altra Ferrari 458 Challenge Evo della Kessel Racing. (d.l.)



PRESENTE ANCHE VETTEL

Ferrari fa spettacolo

La tappa di Hockenheim del Ferrari Challenge si è svolta nel contesto dei Ferrari Racing Days, a cui non poteva mancare l'idolo di casa Sebastian Vettel. Il pilota tedesco ha dato spettacolo con la Ferrari F2012 da F1 davanti a 7000 spettatori. Protagoniste in pista anche le vetture dei Programmi XX e le monoposto di F1 Clienti. Il prossimo appuntamento del monomarca del Cavallino è in programma a Jerez a inizio ottobre, mentre le altre attività di Corse Clienti torneranno a Homestead, negli Usa, il prossimo novembre.

Il re di Roma è Barberini

TROFEO ABARTH IL GIOVANE COSIMO SI RIPETE E COME GIÀ AL RED BULL RING PORTA A CASA UNA DOPPIETTA

CAMPAGNANO - Dopo un inizio di stagione non proprio brillantissimo il giovane italiano Cosimo Barberini sembra aver trovato la ricetta giusta per vincere le gare del Trofeo Abarth Selenia, uno dei campionati promozionali più competitivi. A Vallelunga Barberini ha infatti ottenuto la sua seconda doppietta consecutiva, dopo quella registrata al Red Bull Ring nell'appuntamento precedente, portandosi molto vicino al successo finale. Il suoi principali avversari, lo svedese Joackim Darbom e il finlandese Juuso Pajuranta non sono infatti riusciti a raccogliere molti punti e ora solo il primo può ancora sperare in un successo finale legato a un filo: Darbom ha un distacco di 40 punti, con 53 lunghezze in palio al Mugello, ultima gara stagionale. Situazione analoga nella categoria delle Abarth 595 OT, nella quale il portoghese Manuê Fernandes ha rimediato solo piazzamenti in una manche che ha visto l'italiano Biagio Caruso dominare la scena.

Per l'assoluta, decisive le due gare, entrambe spettacolari: in Gara-1 la pole veniva conquistata da Barberini che al via - avvenuto "lanciato" dopo alcuni giri dietro la Safety Car per via della pioggia - si faceva sorprendere prima da Pajuranta e poi da Darbom. I due giovani scandinavi riuscivano ad allungare, mentre la lotta per il quarto posto si accendeva, con Timur che tamponava Campani.

Al quinto giro il leader Pajuranta usciva di pista, riuscendo però a rientrare in gara, ma perdendo due posizioni. Al comando balzava così Darbom, presato da Barberini.

Nell'ultimo giro i due si giocavano il tutto per tutto con sorpassi e controsorpassi, fino a quando l'italiano riusciva ad avere la meglio. Terzo concludeva Pajuranta, autore del giro più veloce. In Gara-2 Barberini, partito ottavo, riusciva a contenersi nelle prime fasi, emergendo nella seconda parte di gara e concludendo in testa senza prendere rischi.

Roberto Valentini

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Barberini; 2. Darbom; 3. Pajuranta. Gara-2: 1. Barberini; 2. Campani; 3. Kara.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Ombre e luci per il leader

MINI CHALLENGE UN'USCITA IN GARA-1 SEMBRAVA UN BRUTTO SEGNO PER TRAMONTOZZI, POI LA VITTORIA

CAMPAGNANO - È proprio il caso di dire che nel Mini Challenge la ruota continua a girare. Il monarca tricolore, che è giunto al quarto dei sei doppi appuntamenti, a Vallelunga ha prima tolto e poi restituito a Ivan Tramontozzi. Il pilota di Latina sulla pista di casa si è potuto confermare ancora una volta il leader della classifica, ma non senza fatica. Secondo nelle qualifiche, in gara-1 a metterlo fuori dai giochi è stato subito il contatto avuto con

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Zanin; 2. Gentili; 3. Nember. Gara-2: 1. Tramontozzi; 2. Alcidì; 3. Gori.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

schieramento per via dell'inversione delle sei precedenti posizioni, sembrava infatti destinato a mettere a segno un successo quasi scontato in gara-2, risalendo davanti a tutti prima che un inconveniente meccanico lo costringesse a fermarsi a bordo pista (proprio come era successo a Zanin a Imola). Un ritiro che ha dato definitivamente il via libera a Tramontozzi, che

giungendo primo al traguardo ha potuto ristabilire la situazione in campionato. Dietro di lui

Alessio Alidi ed un gentleman d'eccezione, Luca Gori, il "dealer" Bmw che sta dimostrando anche il proprio valore come pilota. Due quarti posti hanno infine soddisfatto in parte Fulvio Ferri. A Monza la serie riservata alle Mini John Cooper Works affronterà una tappa decisiva e lo farà all'insegna della Bmw, in cui verranno celebrati i 100 anni del Gruppo ed i 50 in Italia.

Dario Lucchese



CAPITAN ABARTH

Partenza in safety car e asfalto bagnato non hanno fermato Cosimo Barberini, sotto. Zanin, in alto, ha vinto gara-1 nel Mini Challenge

Uno e Trino

LA SOCIETÀ BORDOPISTA HA UN PROGETTO AMBIZIOSO: DAR VITA AD UNA "CITTÀ DEL MOTORE", CON CIRCUITO DA F.1, NELL'AREA DELLA CENTRALE ENEL DISMESSA

testi e foto di **Sergio Remondino**

TRINO VERCELLESE - L'antico sogno subalpino di dare un autodromo al Nord-Ovest d'Italia potrebbe finalmente diventare realtà. È in avanzata fase di realizzazione un'operazione - che a livello progettuale è già stata definita in tutte le sue linee generali - per dar vita ad un vero e proprio parco tematico motoristico. Una cittadella dell'automotive che prevede la realizzazione di un impianto omologato per la F.1 ed intorno a questo realizzare tutta una serie di infrastrutture tali da dar vita ad un gigantesco "technopole" in grado di attirare numerosi investitori, italiani ed esteri. Dove? A Trino Vercellese, su un'area di 1.650.000 metri quadri occupata dalla seconda centrale nucleare realizzata nella zona, riconvertita prima del suo avvio ed utilizzata come centrale termoelettrica a ciclo combinato. Un impianto, di proprietà dell'Enel, che nel 2013 è stato chiuso del tutto e si è via via trasformato in un'area quasi abbandonata. Lì, se la trattativa per la vendita andrà definitivamente in porto, potrà sorgere quello che nel progetto si chiama Parco Tematico Leri Cavour. E qui s'innesta un pezzo di storia d'Italia. Leri Cavour è un borgo oggi disabitato che nel 1804 fu acquistato da Napoleone Bonaparte, il quale a sua volta lo rivendette nel 1822 a Michele Benso Cavour, vale a dire il padre di Camillo Benso Conte di Cavour! Cosa c'entra con il Parco Tematico? Centra eccome perché è proprio intorno al borgo di Leri Cavour che si snoda tutta l'area della centrale dismessa di Trino2 e senza il restauro del borgo e della magnifica Villa Cavour (con relative scuderie) del progetto non se ne farà nulla...

Il progettista è Jarno Zaffelli

A questo punto è ora di spiegare chi c'è dietro a questa gigantesca operazione. C'è Bordopista, una società a responsabilità limitata creata ad hoc da una quindicina di appassionati di corse vercellesi e torinesi, gentleman che amano le competizioni e che le hanno affrontate a vari livelli ed a vario titolo. Fra di loro il presidente di Bordopista, l'architetto Giovanni Bianco, il suo vice Riccardo Celidonio, e poi Riccardo Saliceti, Paolo Bragagnolo e altri ancora. E il businessplan di tutto il progetto lo ha realizzato Jarno Zaffelli, giovane e già affermato progettista che ha firmato fra gli altri l'impianto di Rio Hondo in Argentina ed ha lavorato a tanti altri interventi, a cominciare dagli ammodernamenti di Misano e Sepang.

«C'è voluto parecchio impegno - spiega Zaffelli - perché siamo partiti da zero. Quelli di Bordo-

pista sono persone in gamba, con i piedi per terra, che sanno cosa vogliono. Il sito è enorme ed il terreno è già pronto perché era stato preparato per ospitare una centrale termoelettrica: il fondo è già stabilizzato, basta solo tracciare e asfaltare! E, visto che c'è tanto spazio, ho pensato ad una pista veloce, larga almeno 12 metri e lunga in tutto 5.100 metri, con un rettilineo da 1.180 metri ed una spettacolare possibilità di far passare il tracciato tra le due torri di raffreddamento dei fumi, che sono alte 100 metri».

Quando potrebbe partire l'operazione e quando si potrebbe arrivare all'inaugurazione?

«Adesso si deve superare la fase delle autorizzazioni a tutti i livelli, dall'impatto ambientale in poi, quindi si potrà iniziare. Noi dello studio Dromo abbiamo già realizzato il masterplan dell'area e per farlo ci siamo avvalsi della consulenza di Mark Hughes, l'uomo che ha ideato Abu Dhabi e Buriram, e potremmo partire con la progettazione effettiva nel 2017, per arrivare ad una inaugurazione del tracciato principale nel 2018».

Impianto attraente per le Case

L'impianto sarà in grado di ospitare anche la Formula Uno ma non è questo l'obiettivo primario degli uomini di Bordopista. Le corse vengono viste come un impegno di cinque/sei grandi avvenimenti a stagione, per fare da traino, ma il core business sarà dato soprattutto dalle attività di sviluppo delle Case automobilistiche. Una specie di Nardò del Nord-Ovest, dunque, con tutta una fondamentale serie di attività collaterali, più relative infrastrutture. A cominciare dalla collaborazione con l'Acì per creare un centro di guida sicura e dove svolgere tante altre iniziative, per continuare con una parte dedicata all'automobilismo storico. E qui il progetto si fa a dir poco entusiasmante. È prevista, infatti, la realizzazione di una trentina di box "blindati", vere e proprie cassaforti dove custodire gioielli che valgono milioni di dollari, con annessi locali adatti a brevi soggiorni. E poi ancora c'è il progetto della pista per karting indoor più grande d'Europa (11.700 metri quadri al piano terra) l'area per i modelli radiocomandati, quella per gli sport acquatici (all'interno del sito c'è un bacino idrico di 43mila metri quadri), quella per l'Off road e per il Rallycross. A tutto questo s'aggiungono una pista di decollo e at-



C'È ANCHE IL BORGO CHE FU DEL CONTE CAVOUR!

Ai margini dell'area dove dovrebbe sorgere il nuovo centro motoristico a Trino Vercellese si trova l'antico Borgo Leri Cavour (l'area piccola che si vede in alto a destra nella planimetria generale). Sotto, l'architetto Giovanni Bianco (a destra) e Riccardo Celidonio mostrano il progetto, basato su una superficie di quasi 2 milioni di metri quadri





terraggio per aerei executive, tutte le infrastrutture, le tribune e via dicendo.

Il progetto va avanti

Due le domande chiave: chi paga? Qual è la situazione politica? Andiamo con ordine.

«A livello economico - spiega Riccardo Saliceti - noi di Bordopista ci siamo quotati tre anni fa per fondare l'S.r.l ed in più abbiamo investitori molto interessati all'operazione, in toto e per alcune parti di essa. E c'è una persona che si sta occupando di reperire finanziamenti dalla Comunità europea».

Quanto occorre? «Secondo le nostre stime - dice Saliceti - siamo a 350 milioni di euro, compresi gli oneri di urbanizzazione». Non sono, come si dice, noccioline ma gli investitori non mancano...

A livello politico, il Comune di Trino è schierato a favore dell'opera ed il sindaco, Alessandro Portinaro, se ne è fatto promotore. Ovvio: per tutta la zona sarebbe manna dal cielo...

«Siamo favorevoli - spiegano Paolo Balocco e Mauro Tos, del Comune di Trino - perché fare questo progetto significherebbe riutilizzare un'enorme area che di fatto, oggi, va verso il degrado. Abbiamo dato la nostra totale disponibilità e portato avanti il progetto anche a livello di Provincia e Regione. Il tutto è oggi in fase di valutazione presso i vari enti che si occupano ad esempio dell'ambiente, dei beni culturali, del paesaggio e del territorio. La volontà politica c'è».

Ed è, come detto, facile capirlo: «A regime si creerebbero 600 posti di lavoro - sottolinea l'architetto Bianco, presidente di Bordopista e coordinatore del progetto - con un indotto esterno da almeno 5/6 milioni di euro grazie alle attività legate all'impianto». Gli fa eco Riccardo Celidonio, uno dei più attivi fra gli appassionati di Bordopista: «Siamo veramente vicini a farcela - dice Celidonio - e per questo ci stiamo muovendo su vari livelli e su due strade. Una è quella della pratica alla Bei, la Banca Europea d'Investimenti, l'altra è articolata su fondi d'investimento privati e sul found raising a largo raggio. Abbiamo ottimi rapporti con le istituzioni e questa potrebbe essere una grande opportunità per recuperare molti dei posti di lavoro che la zona ha perso dal 2008». ●

TRINO 2 E ANCORA DELL'ENEL

Sotto, uno degli ingressi dell'impianto di Trino 2, che doveva ospitare una centrale nucleare ma che, dopo il disastro di Chernobyl, l'Enel riconvertì in centrale termoelettrica ancor prima di inaugurarla.

L'impianto fu chiuso definitivamente nel 2013 e da allora è quasi del tutto inutilizzato. Sotto a destra le torri di raffreddamento dei fumi, alte 100 metri



Barone caccia al record

DOPO L'IMPRESA DA GUINNESS DEI PRIMATI ALLA TRANSFAGARASAN, FABIO SI LANCIA, IN CINA, SULLA STRADA PIÙ PERICOLOSA AL MONDO

21 SETTEMBRE
TIANMEN MOUNTAIN ROAD

Con la Ferrari 458 Italia Barone dopo l'impresa sulla Transfagarasan dell'anno scorso, tenta di catturare un nuovo record. Il prossimo 21 settembre sulla Tianmen Mountain Road, 99 curve nessun guard-rail



Con la spinta della passione si possono raggiungere traguardi incredibili. E la passione di Fabio Barone per il motorsport dev'essere davvero molto forte se dopo aver siglato un record del mondo di velocità è arrivato a progettare un'altra sfida. Lo scorso anno, in agosto, ha percorso in 9' e 13" i 13 km di tornanti sulla Transfagarasan, in Romania, entrando nel Guinness dei Primati. Adesso però l'asticella del pericolo si alza ancora, perché Barone il 21 settembre porterà al limite la sua Ferrari sulla Tianmen Mountain Road. Ancora una volta affronterà una serie di tornanti: ben 99 curve non protette da guard-rail. Non a caso è stata definita "la strada più pericolosa del mondo". Ed è stato proprio questo a "stuzzicare" Barone, che nella vita di tutti i giorni fa l'imprenditore nel settore dei motori ed è presidente del Ferrari Owners' Club Passione Rossa.

«Sono affascinato dalla pericolosità della Tianmen Mountain Road: correrò a oltre 1.800 metri di altezza fra tornanti che non hanno nessun tipo di protezione. Ma il traguardo è unico: la strada si avvolge su se stessa fino a raggiungere la "Porta del Paradiso", un meraviglioso arco di roccia naturale, profondo 70 metri e largo 30, che, secondo i cinesi, sarebbe l'ingresso per il Paradiso, e che è situato nella montagna sacra dove fu girato il colossal Avatar». Così il 21 settembre il tratto di strada verrà chiuso al traffico per consentire l'e-



di **Fiammetta La Guidara**

sperimento del record, che finora nessuno ha mai provato.

La vettura prescelta per l'impresa sarà ancora una volta una Ferrari 458 Italia, con una speciale livrea dedicata alla Strada del Dragone e adeguatamente preparata da Capristo e da Leone Motor: assetto rialzato, sospensioni ammorbidite, cerchi in lega OZ Racing superleggeri color oro, terminale di scarico Capristo per migliorare le performance in altitudine e avere più coppia nel motore, kit in carbonio Capristo per vano motore e sottoscoeca con un alleggerimento di ben 90 chili in meno del peso vettura. Anche la tuta è "speciale": è stata realizzata in esemplare unico da Sparco, con una grafica dedicata. «Sono

consapevole del fatto che l'impresa non lascia margine di errore. È vietato sbagliare - aggiunge Barone - È per questo che la affronterò da solo, senza l'appoggio di un navigatore, che lo scorso anno invece era stato nell'abitacolo con me per il record sulla Transfagarasan. L'errore di guida ci potrebbe stare, e se ci vado di mezzo io pazienza... ma non potrei mai mettere a repentaglio la vita di qualcun altro: non affronterei l'impresa con sufficiente tranquillità».

La 458 Italia si è imbarcata a fine giugno per il lungo viaggio in nave verso la Cina, dove Fabio e la sua squadra rappresenteranno ufficialmente gli azzurri: l'iniziativa ha ricevuto, infatti, anche il patrocinio del Consolato Generale d'Italia a Canton, al quale si è recentemente aggiunto anche il patrocinio del Comune di Roma. Per allenarsi, quest'estate Barone è tornato sulla Transfagarasan. Invitato al Sibiu Rally Challenge, ha partecipato alla competizione riservata ai veicoli storici con una Testarossa del 1986 e una GTS QV del 1983. Dall'audace tentativo di record in Cina nascerà anche un cortometraggio: il terzo, dopo "Al Nurburgring sotto gli otto minuti", che racconta la sua prima impresa compiuta nel 2014, e "L'ultima sfida" sul primato nei Carpazi. Che appunto avrebbe dovuto essere un punto di arrivo per Barone. Ma il fascino della Tianmen Mountain Road è stato più forte. ●

Gruppo Corriere dello Sport

Sede in Piazza Indipendenza 11/b - Roma - Capitale sociale euro 300.000, i. v. - Registro delle imprese di Roma e C.F. 00394970586 - P. IVA 00878311000

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015

Publicato ai sensi dell'art. 1, comma 33 del Decreto Legge 23/10/1996 n. 545, convertito con Legge 23/12/1996 n. 650

Attivo		31-12-2015	31-12-2014		
B	IMMOBILIZZAZIONI				
<i>I</i>	<i>Immobilizzazioni immateriali</i>				
2	Costi ricerca, svil., pubbl	379.802	506.403		
3	Diritti di brevetto industriale e di utilizzo delle opere dell'ingegno	17.476	4.063		
4	Concessioni, licenze marchi	126.299	132.545		
6	Immobilizzazioni in corso e acconti	--	--		
7	Altre immobilizzazioni immateriali	386.425	490.508		
		<u>910.002</u>	<u>1.133.519</u>		
<i>II</i>	<i>Immobilizzazioni materiali</i>				
1	Terreni e fabbricati	37.362.425	38.649.434		
2	Impianti e macchinari	652.257	908.586		
3	Attrezzature indus. e comm.	3.405.317	3.434.887		
4	Altri beni materiali	77.874	87.724		
5	Immobilizzazioni in corso e acconti	637.000	627.077		
		<u>42.134.873</u>	<u>43.707.708</u>		
<i>III</i>	<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>				
1	Partecipazioni in:				
c	altre imprese (immobilizzaz. finanziarie)	1.722.238	1.722.238		
		<u>1.722.238</u>	<u>1.722.238</u>		
2	Crediti:				
o	oltre 12 mesi	509.678	298.089		
	Totale Crediti:	509.678	298.089		
3	Altri titoli	3.118.652	5.036.090		
		<u>5.350.568</u>	<u>7.056.417</u>		
	Totale IMMOBILIZZAZIONI	48.395.443	51.897.644		
C	ATTIVO CIRCOLANTE				
<i>I</i>	<i>Rimanenze</i>				
1	Materie prime, sussid. e di consumo	1.011.724	1.306.889		
2	Prodotti in corso di lavorazione e semilavor.	--	--		
3	Lavori in corso su ordinazione	--	--		
4	Prodotti finiti e merci	3.377.035	1.265.575		
	Totale Rimanenze	<u>4.388.759</u>	<u>2.572.464</u>		
<i>II</i>	<i>Crediti</i>				
1	Verso clienti				
	entro 12 mesi	16.674.771	14.303.360		
	oltre 12 mesi	711.312	705.312		
	Totale Verso clienti	<u>17.386.083</u>	<u>15.008.672</u>		
3	Verso imprese collegate				
	entro 12 mesi	211.046	419.207		
	oltre 12 mesi	--	--		
	Totale Verso imprese collegate	<u>211.046</u>	<u>419.207</u>		
4bis	Tributari				
	entro 12 mesi	2.296.009	2.439.477		
	oltre 12 mesi	--	18.378		
	Totale Tributarari	<u>2.296.009</u>	<u>2.457.855</u>		
5	Verso altri				
	entro 12 mesi	1.922.732	2.280.359		
	oltre 12 mesi	59.003	75.425		
	Totale Verso altri	<u>1.981.735</u>	<u>2.355.784</u>		
	Totale Crediti	21.874.873	20.241.518		
<i>IV</i>	<i>Disponibilità liquide</i>				
1	Depositi bancari e postali	2.250.828	1.745.267		
3	Denaro e valori in cassa	25.098	4.366		
	Totale Disponibilità liquide	<u>2.275.926</u>	<u>1.749.633</u>		
	Totale ATTIVO CIRCOLANTE	28.539.558	24.563.615		
D	RATEI E RISCOINTI				
<i>I</i>	<i>Vari</i>	216.834	367.882		
	Totale Attivo	77.151.835	76.829.142		
	Passivo	31-12-2015	31-12-2014		
A	PATRIMONIO NETTO				
<i>I</i>	Capitale	300.000	300.000		
<i>III</i>	Riserve di rivalutazione	5.690.345	5.690.345		
<i>IV</i>	Riserva legale	60.000	60.000		
<i>VII</i>	Altre riserve				
	Riserva straordinaria	6.451.112	6.451.112		
	Fondi riserve in sospensione di imposta	15.227.955	18.805.178		
	Riserva di consolidamento	0	0		
	Altre	8.989.551	8.989.551		
	Arrotondamento Euro	0	0		
<i>VIII</i>	Utili (perdite) portate a nuovo	(5.336.428)	(4.867.005)		
<i>IX</i>	Risultato di Pertinenza del Gruppo	(1.867.278)	(4.046.647)		
	Totale Patrimonio Netto di gruppo	<u>29.515.257</u>	<u>31.382.534</u>		
	Patrimonio Netto di competenza di Terzi	135.079	420.421		
	Risultato di Pertinenza di Terzi	(214.837)	(285.342)		
	Totale Patrimonio Netto di competenza di Terzi	<u>(79.758)</u>	<u>135.079</u>		
	Totale PATRIMONIO NETTO	29.435.499	31.517.613		
B	FONDI PER RISCHI ED ONERI				
1	Fondo indennità tassato	49.510	64.521		
3	Altri fondi	2.490.516	2.571.338		
	Totale FONDI PER RISCHI ED ONERI	2.540.026	2.635.859		
C	TRATTAMENTO FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	2.803.218	3.266.530		
D	DEBITI				
3	Debiti verso banche				
	entro 12 mesi	1.223.114	849.880		
	oltre 12 mesi	0	0		
	Totale Debiti verso banche	<u>1.223.114</u>	<u>849.880</u>		
6	Debiti verso fornitori				
	entro 12 mesi	36.967.680	33.839.890		
10	Debiti verso collegate				
	entro 12 mesi	74.278	10.582		
11	Debiti tributari				
	entro 12 mesi	988.451	784.874		
12	Debiti v/instituti di previdenza				
	entro 12 mesi	831.821	959.200		
	oltre 12 mesi	40.185	56.666		
	Totale Debiti v/instituti di previdenza	<u>872.006</u>	<u>1.015.866</u>		
13	Altri debiti				
	entro 12 mesi	1.316.688	2.031.008		
	oltre 12 mesi	542.694	580.907		
	Totale Altri debiti	<u>1.859.382</u>	<u>2.611.915</u>		
	Totale DEBITI	41.984.911	39.113.005		
E	RATEI E RISCOINTI				
1	Vari	388.181	296.134		
	Totale Passivo	47.716.336	45.311.529		
	Totale Patrimonio + Passivo	77.151.835	76.829.142		
	Conti d'ordine	31-12-2015	31-12-2014		
1)	Sistema improprio dei beni altrui presso di noi	--	--		
2.a)	Sistema improprio degli impegni	--	4.979.598		
3)	Sistema improprio dei rischi	212.889	297.271		
	Totale CONTI D'ORDINE	212.889	5.276.869		
	Conto economico	31-12-2015	31-12-2014		
A	VALORE DELLA PRODUZIONE				
1	Ricavi delle vendite e delle prestazioni	68.231.097	72.620.654		
2	Variazione delle rimanenze di prodotti	2.256.795	(679.863)		
3	Variazione lavori in corso su ordinazione				
5	Altri ricavi e proventi				
a	Vari	1.140.067	4.222.877		
b	Contributi in conto esercizio	86.090	73.558		
	Totale Altri ricavi e proventi	<u>1.226.157</u>	<u>4.296.435</u>		
	Totale VALORE DELLA PRODUZIONE	71.714.049	76.237.226		
B	COSTI DELLA PRODUZIONE				
6	Per materie prime, suss. di cons. e merci	(8.394.648)	(10.290.779)		
7	Per servizi	(47.165.802)	(50.543.645)		
8	Per godimento di beni di terzi	(1.128.751)	(1.189.430)		
9	Per il personale				
a	Salari e stipendi	(9.813.861)	(9.634.364)		
b	Oneri sociali	(2.492.112)	(3.021.745)		
c	Trattamento di fine rapporto	(715.812)	(1.003.603)		
d	Trattamento di quiescenza e simili				
e	Altri costi per il personale	(174.616)	(143.608)		
	Totale Per il personale	<u>(13.176.401)</u>	<u>(13.803.319)</u>		
10	Ammortamenti e svalutazioni				
a	Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	(295.381)	(298.694)		
b	Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	(1.645.457)	(1.818.049)		
c	Svalutazione dei titoli	--	--		
d	Svalutazione dei crediti	(27.000)	--		
	Totale Ammortamenti e svalutazioni	<u>(1.967.838)</u>	<u>(2.116.743)</u>		
11	Variazione delle rimanenze di mat. l etc.	(435.423)	(638.890)		
12	Accantonamenti per rischi	(5.077)	(90.433)		
13	Altri accantonamenti	(492.175)	(943.077)		
14	Oneri diversi di gestione	(886.132)	(904.880)		
	Totale COSTI DELLA PRODUZIONE	(73.672.247)	(80.521.196)		
	DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DI PRODUZIONE (A - B)	(1.958.198)	(4.283.970)		
C	PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15	Proventi da partecipazioni	--	--		
16	Altri proventi finanziari				
a	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni				
b	altri	357	443		
c	da titoli iscritti nelle immobilizzazioni da titoli iscritti nell'attivo circolante	130.203	11.378		
d	Proventi diversi dai precedenti	--	--		
4	altri	11.725	207.112		
	Totale proventi finanziari	<u>142.285</u>	<u>218.933</u>		
17	Interessi e altri oneri finanziari				
4	Interessi verso altri	(361.721)	(458.570)		
	Totale Interessi e altri oneri finanziari	<u>(361.721)</u>	<u>(458.570)</u>		
17 Bis	Utili e perdite su cambi	(1.047)	66		
	Totale PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(220.483)	(239.571)		
E	PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20	Proventi straordinari				
a	Plusvalenza	--	--		
b	Altri proventi straordinari	45.274	37.740		
	Totale Proventi straordinari	<u>45.274</u>	<u>37.740</u>		
21	Oneri straordinari				
b	Altri oneri straordinari	(34.062)	(9.149)		
	Totale Oneri straordinari	<u>(34.062)</u>	<u>(9.149)</u>		
	Totale PARTITE STRAORDINARIE	11.212	28.591		
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(2.167.469)	(4.494.950)		
22	Imposte sul reddito dell'esercizio				
1	Imposte sul reddito	85.354	(162.961)		
	Risultato Di Consolidato	(2.082.115)	(4.331.989)		
	Risultato Di Pertinenza Di Terzi	(214.837)	(285.342)		
	Risultato Di Pertinenza Del Gruppo	(1.867.278)	(4.046.647)		

Rombi di tuono

AD ADRIA ARRIVA LA NASCAR WHELEN CON IL SOUND DELLE SUE MACCHINE E L'ATMOSFERA TUTTA AMERICANA IN PISTA E NEL PADDOCK



di [Fulvio Cavicchi](#)

Il mitico "Ladies and gentlemen, start you engines!" risuonerà questo weekend nuovamente in Italia, per la quarta visita della Nascar Whelen Euro Series nel nostro Paese. La versione europea del più importante campionato automobilistico statunitense (che se la gioca con la Formula Uno come interesse e movimento di soldi nel mondo) cambierà nuovamente la sua casa nel Belpaese, visto che dopo Monza nel 2013 e le due volte a Magione nel 2014 e 2015, questa volta si sposterà all'Adria International Raceway per le semifinali della stagione. La Nascar Whelen prova ad unire la spettacolarità ed i finali all'ultimo respiro degli ovali statunitensi con "il girare il volante anche a destra" delle piste a cui siamo abituati in Europa.

Infatti la stagione della Whelen Series è composta da sei eventi, di cui quattro su stradali (Valencia, Brands Hatch, Adria e Zolder) e due ovali corti (Venray in Olanda e quello di Tours in Francia, dove negli anni si sono costruite apposta due curve sopraelevate in quello che era un parcheggio). Altra caratteristica del campionato è la divisione in due serie, Elite 1 ed Elite 2, e questo permette ai piloti di dividersi la macchina senza dipendere dal compagno di squadra per determinare il proprio valore, visto che corrono in due campionati differenti usando un solo telaio. La prima classe è per piloti "Gold",

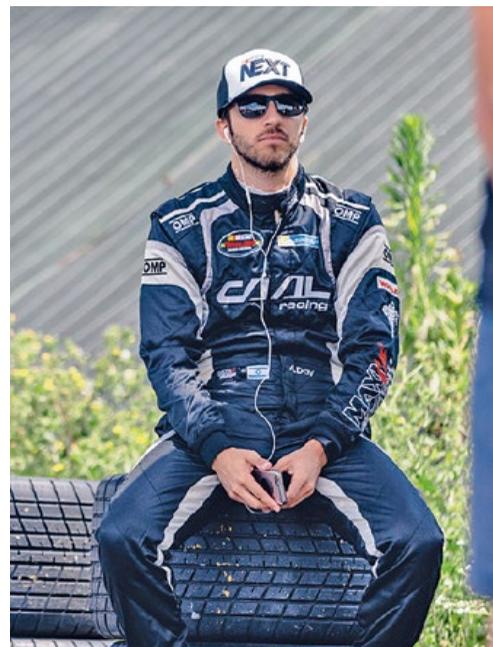
"Silver" e "Bronze", mentre la seconda esclude i "Gold" e quindi punta ad essere quella per giovanissimi e gentleman. Le gare sono doppie per weekend, una il sabato ed una la domenica, da circa mezz'ora l'una.

Le due tappe finali, prima in Polesine poi in Belgio, conterranno come "semifinali" e "finali", quindi attribuiranno punti doppi per il campionato, che comunque è incredibilmente aperto. Nella classe maggiore Frederic Gabillon ha un solo punto di vantaggio sul campione 2014 Anthony Kumpen: hanno vinto entrambi 3 gare a testa delle otto fino ad ora disputate, con il francese che ha dimostrato la sua "predisposizione agli Usa" vincendo sempre sugli ovali. Alle spalle dei due in classifica si piazzano Borja García, ancora senza vittorie ma sempre piazzato, ed Alon Day, il vicecampione in carica e due volte vincitore nel 2016. Nella seconda classe invece è un dominio di Stienes Longin, vincitore già di ben sei delle gare finora disputate: gli sono mancate solo la seconda in Inghilterra e la prima in Francia, dove è comunque salito sul podio in entrambe le occasioni.

Tanti italiani da seguire

Tanti gli italiani da seguire a cominciare da Nicolò Rocca, che dal kart è direttamente passato alle vetture Nascar e dopo aver fatto esperienza nella seconda classe ora è salito nella 1 ed è 6°. Su-

bito alle sue spalle in classifica Gianmarco Ercoli e Riccardo Geltrude, ma anche Dario Caso e Gian Maria Gabbiani. In Elite 2 ci sono Riccardo Geltrude, che corre in entrambe le categorie, è una sorpresa della stagione ed è terzo assoluto, poi il ticinese Gabriele Gardel, Renzo Calcinati, Simone Laureti, Marco Spinelli e le due lady, Arianna Casoli ed Erika Monforte. Ma anche tra le squadre è giusto segnalare quelle italiane, come la Caal Racing, la Double T by Nocentini, la Vict Motorsport e la Eurokart. Oltre alla new entry Alex Caffi Motorsport, di cui leggete a





GRANDE SPETTACOLO E LOTTA PORTA A PORTA

Il colpo d'occhio delle vetture sulle curve sopraelevate di Tours, ultima tappa prima della pausa estiva. Qui sotto la vettura dell'Alex Caffi Motorsport, mentre in basso i tifosi in griglia a Brands Hatch ed Alon Day, vicecampione che sta stupendo in Usa

lato, che però batte bandiera monegasca. La scuola americana insegna ad avere attenzione per il pubblico, e difatti oltre alla possibilità di girare liberamente per il paddock, in due occasioni (alle 12.40 di sabato ed alle 13.40 di domenica) si potrà accedere proprio in griglia di partenza, con le vetture di Elite 1 schierate e pronte a tutta la cerimonia prima del via! Il biglietto di ingresso sarà di 14 euro, che scenderà a 12 euro per i bambini sotto ai 12 anni. Per chi invece non riuscisse a raggiungere il delta del Po, potrà optare per lo streaming su fanschoice.tv ●



AL DEBUTTO L'ALEX CAFFI MOTORSPORT

Caffi: «È la scelta giusta»

Ad Adria ci sarà anche il debutto di un nuovo team, che vedrà tra l'altro al volante un nome mitico come Alex Caffi, ex F.1 ed Endurance, che guiderà la vettura della sua squadra. «Per me ha un significato particolare, debutta il mio team dopo tanto lavoro per questa cosa cui tengo tantissimo. - spiega il bresciano - Una soddisfazione personale, parto come pilota ma la mia intenzione è fare il team manager a tempo pieno. La passione c'è sempre, ma l'obiettivo è magari trovare qualche giovane da lanciare». Sul perché partire da questo campionato spiega Alex: «In questo momento di crisi mi pare l'unica categoria con grande successo e con la giusta promozione. Ha bassi costi e grande spettacolarità, l'opposto di quello che di solito si vede qui in Europa. È un campionato che dà la possibilità a chi vince di andare a correre in Usa, e la Nascar è un marchio incredibilmente importante, al pari della F.1. Infatti le sue gare come importanza in tv in America vengono solo dopo il Superbowl. Ma anche in Europa richiama pubblico: a Brands Hatch vanno in 50.000, quali altre categorie fanno altrettanto? Io avessi 17 anni non investirei milioni di euro, avendoli, per provare a raggiungere la F.1, dove tanto se non hai la macchina giusta non vieni fuori. Proverei qui sperando di andare in Usa. Penso di aver fatto la scelta giusta».



Fotosportiva a tutto motore!

**ECCO COME VIVERE L'ESPERIENZA
DA FOTOREPORTER
DI CORSE IN UN IMPERDIBILE
WORKSHOP AD ADRIA,
A CURA DI ANGELO ORSI
E MIRCO LAZZARI**

Per tutti gli appassionati della fotografia sportiva si apre una grande opportunità. Nel weekend del 16-17-18 settembre, all'autodromo di Adria, in occasione delle semifinali della Nascar Euroseries, si terrà un workshop d'autore durante una tre giorni di fotosportiva. Fotoreporter top quali Angelo Orsi e Mirco Lazzari, entrambi già colonne di Autosprint, avranno il ruolo di tutor per tutti coloro che vorranno approfondire problematiche e dinamiche relative alle tecniche fotografiche nelle corse, con la possibilità di fruire anche dell'assistenza Nikon, che consentirà di provare focali molto lunghi, rendendo ancor più unica l'esperienza. «La fotosportiva è una disciplina

che vanta contesti molto specifici - sottolinea Angelo Orsi - e la pista di Adria è la palestra ideale per un'esperienza come questa, visto che è accessibile, circoscritta, facile da girare per far vivere varie situazioni e in più è dotata del paddock coperto più grande d'Europa, con la possibilità di dormire al paddock,

proprio sopra i box. Tutti motivi questi - sottolinea Angelo - che permettono di offrire agli appassionati interessati un vero weekend da fotoreporter, spiegando cosa vuol dire operare in circuito alla luce della nostra profonda esperienza nelle corse».

Le adesioni possono essere inviate all'Ottagio Paoletti - che gestisce l'Academy di foto -, la cui sede è in via Clavature, nel centro di Bologna. Per informazioni, il numero telefonico è 051-267656, la mail info@paolettionline.it e il sito di riferimento www.paolettionline.it ●



**PAOLETTI
SCHOOL OF
PHOTOGRAPHY**

UN NUOVO MODO DI FARE SCUOLA



**SEMIFINALI
EURO SERIES**

ADRIA

**INTERNATIONAL
RACEWAY**

16-17-18 SETTEMBRE

**3 GIORNI DI FOTOSPORTIVA CON:
ANGELO ORSI E
MIRCO LAZZARI**

WORKSHOP - D'AUTORE

GT ASIA A SHANGHAI

L'indisponibilità del nuovo tracciato di Zhejiang, i cui lavori di realizzazione sono stati rallentati dai preparativi per l'evento del G20 in Cina, ha costretto gli organizzatori del Gt Asia Series a dirottare l'ultimo appuntamento del calendario nuovamente sul tracciato di Shanghai, pur mantenendo la medesima data del 21-23 ottobre.

CROCKER NEL CIT

Assente a Vallelunga, in occasione del sesto appuntamento di Imola del Campionato Italiano Turismo si rivedrà al via anche Finlay Crocker. Il pilota scozzese, aveva debuttato nella serie tricolore al Mugello, cogliendo con la Honda Civic Ter della Vfr Racing un miglior terzo posto in gara-2.

MELATINI A 4 PUNTE

A Vallelunga, nel penultimo appuntamento della Clio Cup Italia, il team Melatini Racing tornerà a schierare quattro vetture. A fare il suo rientro sul circuito di casa con la squadra marchigiana ci sarà infatti Gustavo Sandrucci, che aveva debuttato a Monza centrando un secondo posto. Il pilota viterbese raggiungerà i già confermati Massimiliano Ciocca, Alfredo De Matteo e Davide Nardilli.

CORONA SU OSELLA

È un'Osella Pa2000-Honda di Gruppo E2Sc preparata dalla Paco74, il prototipo che Giuseppe Corona sta testando sul circuito di Battipaglia. Il pilota catanese, nel 2015 vincitore del Tivm Sud nella classe Cn, ha intenzione di utilizzarla nella parte finale della stagione. L'esordio è programmato a fine mese, in occasione della Coppa Nissena.

HILL CLIMB MASTERS

Dopo l'edizione del 2014 in Lussemburgo, torna il Fia Hill Climb Masters il 9 ottobre a Sternberk. Guidato da Fiorenzo Dalmeri, il team "azzurro" sarà composto da una dozzina di piloti nelle varie categorie. Quattro di loro comporranno la squadra che difenderà la medaglia d'oro conquistata con Bormolini-Faggioli-Magliona-Merli nella Nation Cup.

È RESPONSABILE MOTORSPORT DI PORSCHE ITALIA

Porsche, arriva la Albanese

Nuovo ed importante incarico per Valentina Albanese che, dopo avere ricoperto per 11 anni il ruolo di Brand Ambassador e driver ufficiale di Seat Italia, è diventata la nuova Responsabile del Motorsport e del Driving School di Porsche Italia, prendendo di fatto il posto di Marta Gasparin, a sua volta passata in Pirelli. Un impegno importante per l'avvocata romana, che la costringerà ovviamente ad appendere il casco al chiodo dopo avere conquistato il titolo della Fun Cup Italia nel 2008, quello del Tricolore Turismo nella classe Diesel l'anno successivo e, la scorsa stagione, il successo assoluto nel Cite. Una carriera che l'ha portata ad essere premiata per due volte (nel 2010 e 2015) con il Casco d'Oro di Autosprint. La prima apparizione di Valentina Albanese nella sua inedita veste è avvenuta sulla sua pista di casa, a Vallelunga, in occasione del quinto round della Carrera Cup Italia.



RIPOSIZIONATO IL BUSTO DEDICATO ALL'INDIMENTICATO PILOTA

Giunti torna a casa

L'Acì Sport di Vallelunga ha vissuto sabato pomeriggio un momento di intensa commozione. È stato infatti riposizionato, proprio all'ingresso dell'area paddock il busto di Ignazio Giunti, l'indimenticato "Reuccio di Vallelunga", protagonista a fine Anni 60 con le imbattibili Alfa Romeo GTA biancorosse di Franco Angelini, prima di diventare pilota ufficiale dell'Autodelta e quindi della Ferrari. La cerimonia, voluta dai nipoti del campione romano, Vittorio e Piero Tusini Cotafavi, e da Lino Ceccarelli, presidente del Club Amici di Vallelunga, con il supporto della Direzione dell'Autodromo, ha riunito piloti, giornalisti ed estimatori di Giunti. Presenti il "gemello" in Alfa Romeo Nanni Galli, Nino Vaccarella (con cui vinse la 12 Ore di Sebring del 1970 al volante della Ferrari 512S), il rallyman e grande amico Sandro Munari, Spartaco Dini irriducibile avversario con le GTA. Toccanti i ricordi di ognuno di loro, così come quelli di Carlo Micci (che con le sue foto aveva illustrato su Autosprint lo stile inimitabile di Ignazio sulla pista di Vallelunga) e di Emanuele Pirro.



LOTTI FIRMA L'ACCORDO

Tcr, 2017 si va in Georgia

Il campionato Tcr International Series farà tappa il prossimo anno anche in Georgia. La scorsa settimana è stato infatti firmato un accordo triennale tra Marcello Lotti, il locale ministro degli affari interni Giorgi Mgebrishvili e Shota Abkhazava, presidente della federazione automobilistica georgiana e proprietario del Rustavi International Motopark, designato per ospitare l'evento. Il tracciato, situato a 20 chilometri dalla capitale Tbilisi, misura nella configurazione originale 4,1 km ed è dotato di una tribuna coperta in grado di accogliere 3000 spettatori.

LAMBORGHINI EUROPA

Biela "star" al Nürburgring

Tra i protagonisti del penultimo appuntamento del Nürburgring del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, ci sarà anche il tedesco Frank Biela. Il plurivincitore della 24 Ore di Le Mans, nonché campione del Dtm nel 1991, dopo avere debuttato a Spa con il team Dörr Motorsport, ha deciso di proseguire il proprio impegno nella serie continentale, confermando la propria presenza anche sulla sua pista di casa, dove tornerà ad affiancare il più giovane Arne Hoffmeister.

GT4 EUROPEAN SERIES

Meloni-Tresoldi con la Maserati

Debutto per Paolo Meloni e Massimiliano Tresoldi sulla Maserati Gran Turismo in occasione della tappa dell'Hungaroring della Gt4 European Series, in programma l'ultimo weekend di settembre. I due campioni italiani del Turismo Endurance 2014-2015, dopo l'esordio a Spa nella categoria con la Bmw M3 E92 della Allied Racing, guideranno la vettura dello Swiss Team di Guido Bonfiglio. Un impegno che, per Meloni, segue il successo ottenuto al Mugello con i colori W&D Racing Team nel recente round della Coppa Italia.

L'intervista/Nesti ieri, oggi e domani

Un futuro forse a stelle e strisce

Dopo la stagione più prestigiosa della sua carriera, il re della salita nutre per l'84 un sogno ambizioso: il campionato Can-Am

Una voglia di vincere da «ragazzino», una forma fisica perfetta unita a una eccezionale concentrazione, una vettura estremamente curata, una pazienza certosina nel preparare la gara: questi i segreti grazie a cui il 48enne Mauro Nesti, di Bardalone, provincia di Pistoia, al termine della stagione appena conclusa ha aggiunto al suo già brillante palmares ben tre titoli: europeo e italiano della montagna, tricolore velocità in circuito.

Da molti anni re incontrastato della velocità in salita, quest'anno il pilota toscano ha gareggiato anche in pista, e alla fine i risultati gli hanno dato ragione. Ma quanto potrà ancora durare la carriera sportiva di questo pilota tanto veloce e puntiglioso?

«Ancora tanto, se la salute continuerà ad assistermi — afferma Nesti. — Ora posso fare una gara di cinquanta giri in pista senza accusare il minimo sforzo fisico, mentre vedo piloti ventenni, o poco più arrivare al traguardo stremati. E senz'altro anche una questione di fortuna: lassù — dice volgendo lo sguardo al cielo — ho uno sponsor che mi vuole molto bene, e io ne approfitto».

— Ritieni che la tua vittoria nel tricolore velocità sia stata facilitata dall'inserimento in calendario delle quattro cronoscalate che tu hai vinto? «Non voglio polemizzare, voglio però precisare che il campionato italiano velocità non considerava solo le quattro salite, ma anche varie gare in circuito. La ritengo una formula azzeccata, molto valida; un campione italiano velocità deve sapere andare forte sia in pista sia in salita e mi pare, quest'anno, di non avere smentito questa teoria. Purtroppo di «pistaioli» in salita se ne sono visti ben pochi, eccezion fatta per Vatielli, per Facetti e per «Gianfranco», che ne hanno fatta una sola. Io in pista ho corso cinque volte, non vedo perché gli altri non abbiano fatto lo stesso.

«C'è poi da aggiungere che a inizio stagione non avevo l'intenzione di disputare questo campionato. Ma a un certo punto della stagione, avuta la certezza di avere conquistato l'europeo montagna, mi sono guardato attorno e ho visto che anche il tricolore velocità era a portata di mano. Da quel momento tutti i miei sforzi sono stati indirizzati verso il nuovo fine, e al termine ho colto i frutti».

— È stata quindi una delle più belle stagioni sportive di Mauro Nesti? «Senz'altro, ma non tanto perché ho

vinto tre campionati, quanto perché su 25 gare disputate ne ho vinte 21. Ormai è una vita che corro, non ricordo più nemmeno quando ho iniziato ma certe cose fanno ugualmente piacere».

— Cosa ti riserva il domani, e quali sono i tuoi programmi per l'84?

«Se trovassi uno sponsor da 250 milioni mi piacerebbe fare un anno di Can-Am in America. Ma la cosa è molto difficile, e penso che farò ancora l'europeo della montagna oltre al quale spero di fare il campionato interserie tedesco sempre che le date dei calendari siano compatibili».

— In quasi tutte le cronoscalate hai fatto segnare quest'anno il nuovo record. Qual è stato il segreto?

«Nessun segreto: bisogna correre con tanto cuore, con tanta passione e con tanta concentrazione».

— Hai avuto però le gomme giuste...

«Senz'altro. Ho avuto delle Dunlop che sono state meravigliose. Gomme per la salita e per la pista, ma tutto materiale regolarmente in commercio: non gomme «strane».

come qualcuno voleva fare intendere».

— Per te il gruppo 6 è sempre valido?

«Quando finiranno queste vetture forse finiranno le gare. Penso che la gente sia in salita sia in pista aspetti le vetture sport. I giovani pensano che le monoposto siano l'unico trampolino di lancio, ma non è poi tanto vero. La sport è una bella vettura: è divertente e al tempo stesso insegna a guidare. Non è facile trovarne il limite...».

— Ti ritieni un pilota professionista?

«Professionista è chi corre per una Casa. Sono vent'anni che corro e quando è possibile chiedo un ingaggio, perché lo ritengo un giusto riconoscimento a quello che ho fatto nella mia carriera».

— Sei più considerato in Italia o all'estero?

«Forse all'estero».

— Perché?

«Non è facile rispondere. Forse è vero quel famoso detto: Nessuno è profeta in patria...».

Maurizio Masini

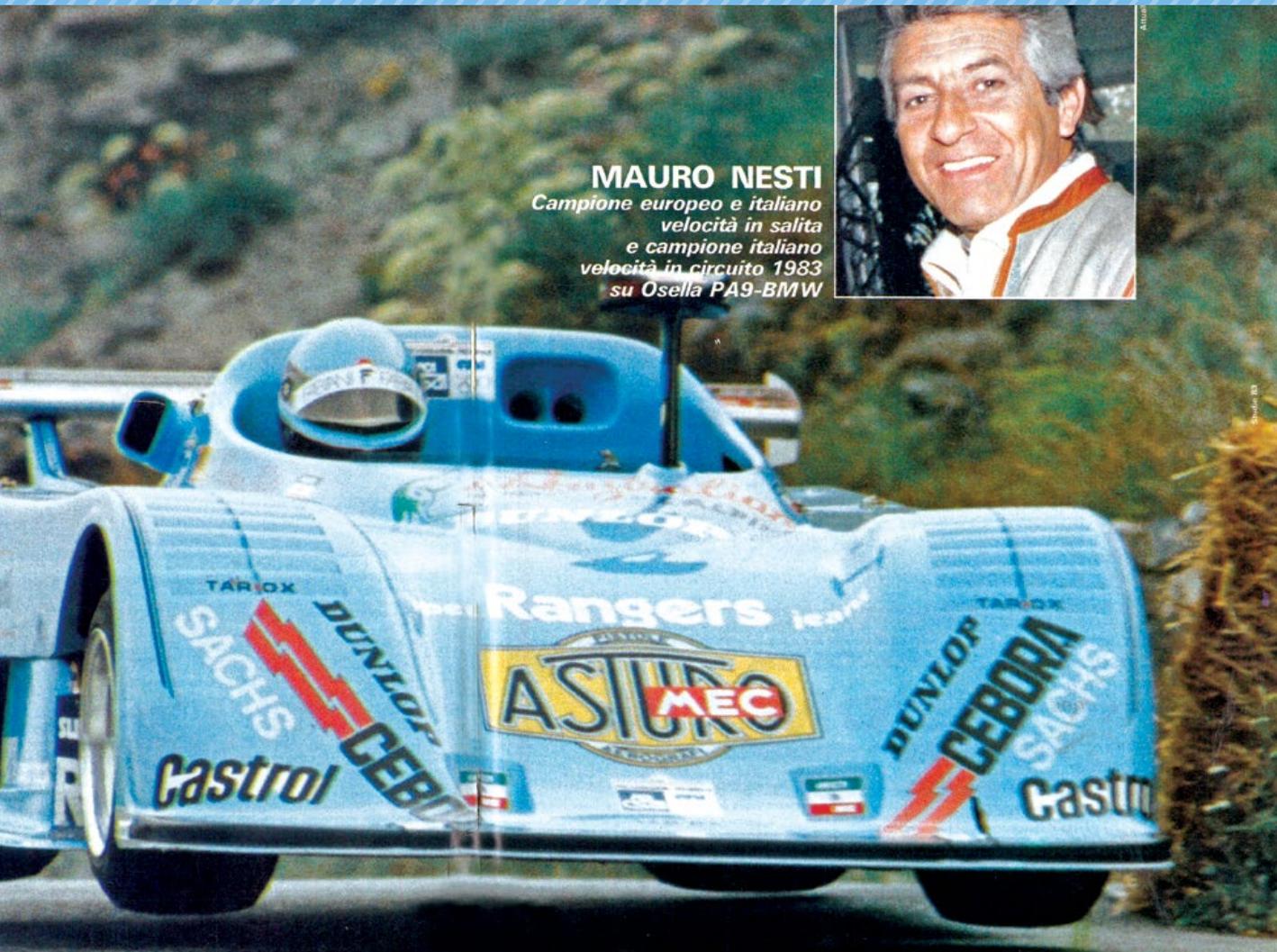


da As n. 51

20 dicembre 1983

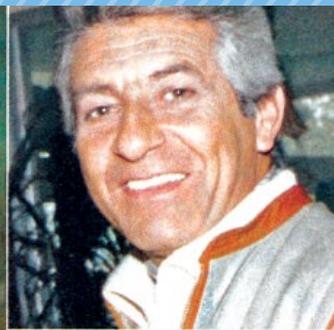
Masini





MAURO NESTI

Campione europeo e italiano
velocità in salita
e campione italiano
velocità in circuito 1983
su Osella PA9-BMW



Nesti quel magico '83

A dicembre del 1983 Mauro Nesti racconta ad Autosprint come ha fatto a conquistare tre titoli in una sola stagione. Un anno magico per l'asso di Bardalone che all'Europeo della Montagna e all'ennesimo scudetto nelle salite aggiunge anche il tricolore della velocità. È un Nesti che ha una grande fame di vittorie e che in quei giorni sogna l'avventura americana in Can-Am. Uno spaccato di corse visto dal grande Mauro, sempre diretto, senza peli sulla lingua. E che dopo quel 1983 continuerà a macinare vittorie e record. Arriverà ad avere 9 titoli europei e 17 italiani con oltre 450 vittorie conquistate in carriera. Un vero mito delle salite, che adesso a livello di vittorie nella serie continentale è stato raggiunto da Simone Faggioli, un altro toscano che ha grande voglia di emulare il maestro. ●

CHI È MAURO NESTI 19 titoli in moto e in auto

Mauro Nesti è nato a San Marcello Pistoiese il 12 agosto 1935. L'inizio della carriera agonistica risale al 1952, anno in cui, appena diciassettenne ha incominciato a correre in moto, dando così il via a una carriera con le due ruote durante la quale ha riportato anche il titolo italiano della classe 125 nel 1955, dopo di che, nel 1956, è stato anche pilota ufficiale della MV.

Dopo una parentesi di inattività agonistica, ha iniziato nel 1965 la carriera di pilota di auto. Con una Abarth 1000 Nesti ha iniziato a correre in salita e in circuito, aggiudicandosi nel 1966 il primo titolo italiano velocità. L'anno seguente inizia la parentesi di formula 3, durante la quale Nesti non è riuscito a ottenere risultati di rilievo. Di nuovo in pista con una Abarth 1000 Barchetta prototipo, Nesti si è aggiudicato nel 1970 il secondo titolo nazionale velocità, bissato l'anno seguente con una AMS Sport.

Dopo una sosta del 1972, in cui ha

gareggiato solo per metà stagione, Nesti ha vinto nel 1973 il suo primo titolo italiano velocità in salita, scisso l'anno precedente da quello velocità, con una March-BMW. Il titolo è stato bissato nel '74, e mai più mancato fino ai giorni nostri, avvalendosi di una Lola-BMW fino al 1980 e di una Osella, sempre con motore BMW, fino all'83.

Dal 1975 al '77 Nesti si è anche imposto nel campionato europeo della montagna, cui non ha più partecipato fino all'edizione di quest'anno, vinta con due gare di anticipo, causa il disaccordo con la decisione degli organizzatori di fare correre i gruppi 5 e 6 insieme, con la conseguenza che le vittorie assolute non costituivano alcun vantaggio per le gr. 6 rispetto alle più lente gr. 5.

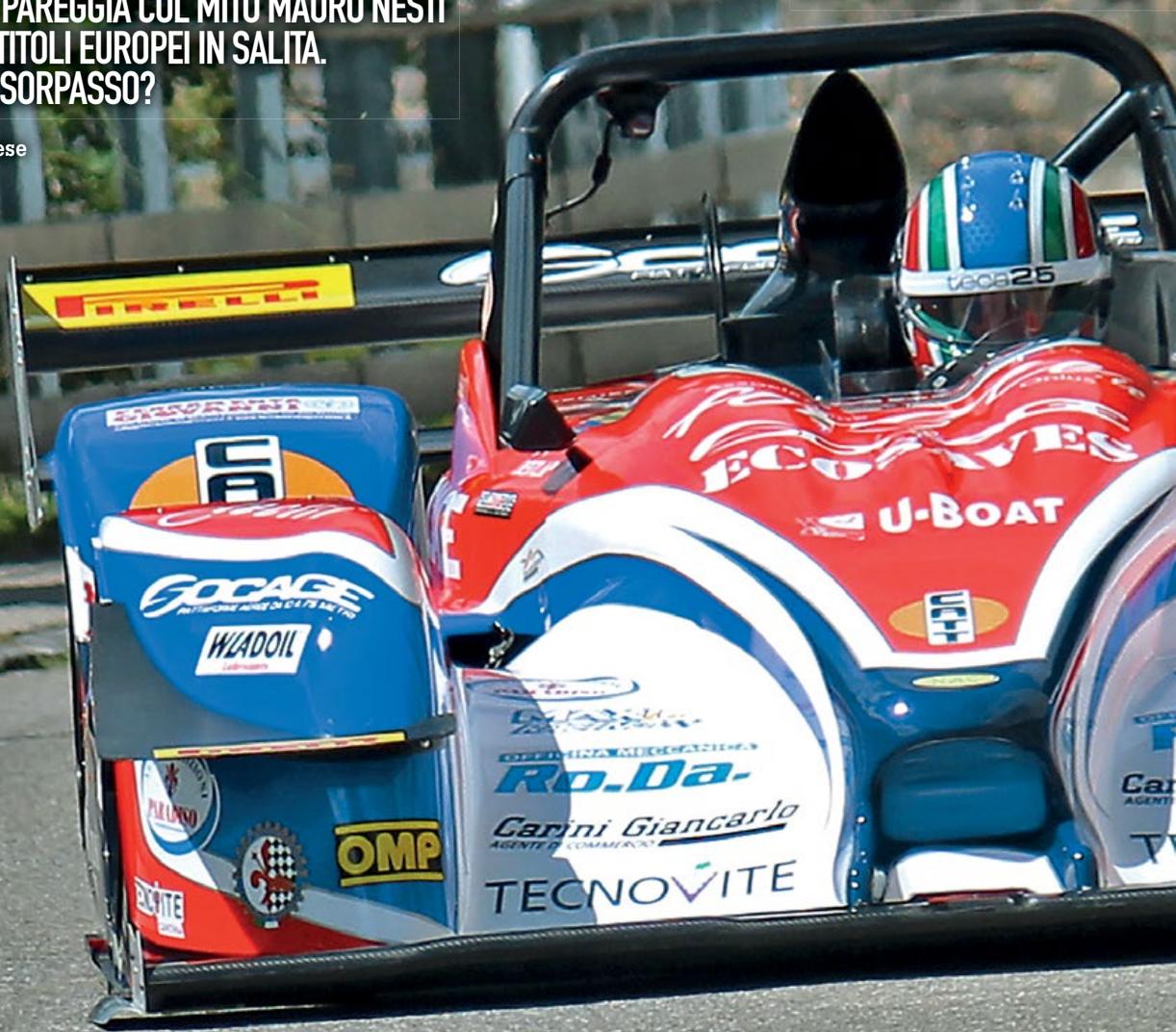
In totale Mauro Nesti ha collezionato fino ad oggi quattordici titoli nazionali (di cui 11 solo velocità in salita e 3 velocità in salita e circuito) e 3 titoli continentali della montagna.

Faggioli

nove

IL FIORENTINO PAREGGIA COL MITO MAURO NESTI
IL NUMERO DI TITOLI EUROPEI IN SALITA.
SI PREPARA IL SORPASSO?

di Gianluca Marchese
foto Raveggi



L passato rischia sempre di risultare più affascinante. Sarà per la nostalgia che inevitabilmente si trascina dietro. Ma tutto sommato anche per i "paletti" che pianta davanti. Se vuoi "batterlo" devi superare quei riferimenti. O almeno eguagliarli. Qui e ora. Come ha saputo fare Simone Faggioli con 9 titoli nell'Europeo della Montagna, pari e patta con Mauro Nesti, indimenticabile leggenda delle cronoscalate. In 20 stagioni il 38enne fiorentino ha completato il sogno che da bambino, proprio quando andava alle gare per seguire papà Mario e il grande Mauro, aveva iniziato a immaginare. In carriera, a mano a mano che i successi arrivavano, anche per le modalità affini, ovvero con impegno e

SE PARLI CON
UNO CHE NON
CONOSCE LE
SALITE È SICURO
CHE CONOSCE
NESTI

SIMONE FAGGIOLI

”

approccio sempre più professionali, per certi versi quasi maniacali, il ruolo di "erede" di Nesti gli andava calzando sempre più a pennello. Fino a quando, parafrasando Ayrton Senna, in quel sogno è stato capace di intravedere la realtà. E poi di portarla a compimento. Esattamente domenica 4 settembre 2016 dopo un epico duello con Merli sui 5010 metri della salita di Ilirska Bistrica, Slovenia, a due passi dall'Italia, dove si chiamerebbe Bisterza. E nell'occasione Faggioli ha "sterzato" eccome, lasciando la sua Norma M20 Fc 2016 ai box e ricavalcando per una volta la sua vecchia Osella Fa30. Vincendo una sfida intrepida proprio come aveva fatto ininterrottamente dal 2009 al 2013. Forse era destino

in condotta



**UN PIEDE
DEGNO DI NOTA**
Festeggia Faggioli il suo ennesimo titolo, grazie anche a un piede destro che merita di esser strofinato con cura



ne l'eco in fin dei conti più assordante: ok, con Nesti pari e patta nel Cem e forse tra qualche stagione anche nel Civm, ma dove vuole arrivare Simone Faggioli? E lui tranquillo, abbozzando un sorriso: «Intanto voglio continuare finché mi diverto, finché si va via insieme con tutto il team, finché arrivano i risultati. In realtà non so dove voglio arrivare. Mi piacerebbe fare la Pikes Peak e bene il Masters Fia a ottobre, poi chissà. Gli obiettivi ci sono, l'importante è conservare la motivazione e la passione per raggiungerli. E di quelle ancora ce n'è eccome». - Allora per gli altri sarà ancora dura e ora Nesti ti tocca superarlo!

«Eh... non è mai facile».

- Pensi ancora che sia lui il pilota che ha fatto la storia delle cronoscalate?

«Sì. Mauro è Mauro. Se parli con uno che non conosce la nostra specialità è sicuro che conosce Nesti».

- Forse però tra 50 anni diranno lo stesso di te.

«Vediamo! Adesso (scherza, ndr) speriamo prima! Speriamo di aver lasciato qualcosa di buono».

- Com'è stato il Cem 2016? All'inizio alcuni problemi di affidabilità sulla nuova Norma...

«L'inizio è stato travagliato. Siamo arrivati "precisi" per il Master Drivers a Scheggia, però subito sono venuti fuori problemi con la messa a punto sia di elettronica sia telaistica, ci hanno obbligato a usare la Norma 2014-15 nelle prime due gare. Quan-

LA CARTA D'IDENTITÀ

**NATO A FIRENZE
IL 24 LUGLIO 1978**

**VETTURA NORMA M20 FC
ZYTEK DI GRUPPO E2SC
TEAM FAGGIOLI TEAM /
BEST LAP**

**ESORDIO IN SALITA
CALTANISSETTA 1997
(RENAULT CLIO
WILLIAMS)**

**VITTORIE IN SALITA 185
TITOLI CONQUISTATI
9 EUROPEI, 11 ITALIANI**

che tutto fosse portato a compimento così, naturalmente senza dimenticare tutti i meriti e la competitività della sua Norma-Zytek gommata Pirelli. Oltre al "permesso" concesso dalla Casa francese di usare un prototipo concorrente. E poi la telefonata, che più o meno è andata così: Christian, guarda che a Bistrice corro con la Fa30; Simone, credevo lo facessi all'ultima gara! Un retroscena che racconta ad Autosprint lo stesso Faggioli. Dopo essersi tolto il sottocasco rosso portafortuna. Dopo l'esultanza con il team e la famiglia. Dopo aver tagliato la barba che per scaramanzia porta a ogni gara dal venerdì alla domenica. Dopo tutto il rumore di una stagione europea senza un attimo di tregua della quale rima-

do pensavamo di essere a posto abbiamo avuto altri inconvenienti di elettronica ma semplicemente causati da una batteria troppo potente per gli alteratori in uso. Abbiamo cambiato mezza macchina e alla fine era una piccolezza... Abbiamo capito il problema da Morano, ma intanto nel Cem avevamo perso la Ecce Homo, dove avevamo sofferto. Perché poi il problema non l'avevamo sempre ma ogni 3/4 manche, quindi era complicato da individuare». - Dopo la toccata a Limanowa, in luglio diventi leader: a Dobsina la pioggia spargila le carte con Merli grazie a un Macario molto ispirato. «Arrivavo dall'uscita contro le barriere in Polonia. Sono due salite vicine: le auto non sono rientrate in sede. A Dobsina la pioggia è stata un toccasana: sull'asciutto avrei sofferto proprio perché venivamo da un crash e da una riparazione "volante". Sul bagnato ci siamo ben difesi. Ha piovuto spesso durante la stagione, ma di gara bagnata pura c'è stata solo quella e Macario è andato forte, mi ha dato una



TUTTI I TRIONFI NEL CEM

2005 Osella Pa21/s Honda **2 vittorie**



2009 Osella Fa30 Zytec **6 vittorie**



2010 Osella Fa30 Zytec **8 vittorie**



2011 Osella Fa30 Zytec **7 vittorie**



LE CORSE UNA MANIA DI FAMIGLIA

Così come Simone Faggioli ha preso ed imparato da suo padre Mario, chissà che non succeda lo stesso con Leonardo... che già prova come si sta con il casco di papà Simone



A DOBSINA LA PIOGGIA È STATA UN TOCCASANA: SULL'ASCIUTTO AVREI SOFFERTO PROPRIO

SIMONE FAGGIOLI



mano tenendo dietro Merli nella loro categoria».

- Glasbach è stata forse la gara più pazzesca?

«Anche quella è stata difficile: con temperature un po' più fredde e fondi più scivolosi Christian si difendeva meglio e noi soffrivamo un po' nel primo tratto. È stata una gara sul filo dei decimi e a ogni manche abbiamo battuto il record. Però all'ultima non avevo pneumatici nuovi. Non li avevo portati perché lì non riescono mai a fare tre manche... e invece! Allora sono andato con le usate e il timore che Christian mi fregasse. Ho dato il 110%».

- Da pilota Norma, non sono mancate le controverse per disputare Bistrice con l'Osella Fa30.

«Prima sono andato a St. Ursanne sperando succedesse qualcosa. Abbiamo fatto il record, ma anche Christian ha vinto la sua categoria. A quel punto, fatti i conti, per Bistrice avevo ben poca scelta: dovevo stargli davanti almeno una volta nello stesso gruppo. Sono contro questo regolamento che premia solo le classifiche di gruppo perché il pilota più veloce deve vincere il campionato. Senza togliere niente a Merli, che ci ha provato fino in fondo; io avrei fatto lo stesso perché ognuno sfrutta il regolamento come può. Il cambio di macchina è stato complicato perché avevo un'auto in mano da anni e saltare su un'altra, tra l'altro un'Osella, non era facile. Prima di tutto ho dovuto parlare con la Norma. Poi avevo ancora la vecchia carrozzeria, l'avevo tenuta da parte perché a quella Fa30 tengo molto e quando la fermerò voglio conservarla in originale, ma ho dovuto fare il sedile e 4 giri di collaudo a Modena perché con le Pirelli non l'avevo mai guidata. Mi dicevo: se non siamo lontani nella prima prova possiamo farcela. E così è andata. Mi dispiace aver ricevuto delle critiche, ma la mia è stata una decisione sportiva e il primo che ho avvisato è stato proprio Christian. È stata una scelta pressoché obbligatoria, mi dispiaceva troppo perdere un campionato dopo aver vinto 6 gare su 9. E penso che quest'ultima gara sia stata bellissima per gli appassionati. Io e Christian invece l'abbiamo sentita diversamente! Le tensioni erano altissime, io l'ho vissuta solo per portare a casa il titolo e premiare i sacrifici di tutti».

- Paradossalmente non era forse meglio perdere



da vincitore? Hai valutato il caso?

«Ci ho pensato. Però ce lo ricordiamo ora. Avevo questa possibilità e me la sono giocata: vincere le gare conta, ma per gli sponsor anche il titolo è importante. E poi tenevo a raggiungere Mauro».

- Ora però ti tocca andare in Croazia e vincere con la Norma!

«Abbiamo ancora un Civm aperto e se vado a Buzet mi rimane una sola gara tricolore vista la concomitanza Pedavena-Masters. Quindi se uno ragiona con la testa deve andare in Sicilia (già a Erice domenica prossima quindi, ndr)».

- Che cosa ti ha lasciato questa stagione europea?

«Un felice ricordo di una sfida che ero quasi convinto di non vincere con un'auto simile a quella di Merli. Sono contento anche del comportamento di Norma sulla scelta finale: pure loro ci tenevano ma non dev'essere facile per un costruttore».

- Quando dominavano le F.3000 e sei salito per la prima volta sulla Fa30 ti saresti mai aspettato otto Europei filati poi anche con Norma?

«No. Anche per i tanti cambiamenti. Prima con Marangoni, poi con Pirelli, poi Osella-Norma. Ma il titolo è sempre arrivato e siamo sempre stati competitivi. Sono state fatte scelte giuste e ponderate».

- Perché con Norma è scattata la scintilla?

«Per lasciare l'Osella non è bastata una scintilla! Ero molto affezionato a Osella e lo sono ancora. Rispetto molto Enzo per quello che ha fatto e per quello che fa tuttora. Con Norma c'è stata l'occasione di andare a visitare la fabbrica e di osservare una realtà con persone appassionate, laboriose e umili. Questa realtà mi ha fatto venir voglia di legarmi a loro anche per cercare una nuova sfida».

- Che rivale è Merli?

«Con Christian, forse anche perché all'estero c'è un ambiente più favorevole visto che i piloti italiani tendono a essere più uniti, quest'anno ho avuto un bel rapporto. Infatti è il primo che ho chiamato quando ho scelto la Fa30 per Bistrica. Volevo che il rapporto rimanesse chiaro. E alla fine ci siamo complimentati: lui ha fatto un'annata incredibile, spesso su tracciati che non conosceva. Se saremo ancora nel Cem 2017 batterlo sarà ancora più dura».

CHE FESTA IN SLOVENIA

Il record di nove titoli europei è raggiunto e tutto il Team Fagglioli non può che abbracciarsi e festeggiare: qui sotto Simone con i genitori



MERLI HA FATTO UNA ANNATA INCREDBILE, SPESSO SU TRACCIATI CHE NON CONOSCEVA

SIMONE FAGGIOLI



- Parliamo di Civm: stai per festeggiare il 12° Tricolore e anche qui non sei lontano da Nesti...

«Nell'Italiano finora è andata benissimo. Il debutto a Sarnano con l'auto nuova ci ha portato bene e da lì è stata una lunga striscia vincente. Però quest'anno anche con Magliona, Scola e gli altri è un bel campionato, con molte sfide. Solo che in Italia è premiata l'assoluta, quindi è diverso. Non so se riuscirò a partecipare ancora a due campionati, è troppo impegnativo per me, il team e la famiglia. Comunque intanto voglio concludere bene questo Civm 2016, al record di Mauro ci penseremo poi».

- In quale momento della carriera hai capito che avresti potuto raggiungerlo e magari superarlo?

«Ogni stagione fa storia a sé. Fin quando non arrivi in fondo non sai ciò che ti aspetta. Quest'anno nonostante le vittorie a tre gare dalla fine ho fatto i conti e ho visto che non avrei vinto... poteva andare tutto al contrario. Però sono contento di averlo raggiunto, quello sì».

TUTTI I TRIONFI NEL CEM

2012 Osella Fa30 Zytek 10 vittorie



2013 Osella Fa30 Zytek 10 vittorie



2014 Norma M20 Fc Zytek 11 vittorie



2015 Norma M20 Fc Zytek 8 vittorie



Leclasseifiche

VELOCITÀ

FIA F3	SPIELBERG
DTM	SPIELBERG
GT OPEN	SPIELBERG
EUROFORMULAOPEN	SPIELBERG
FORMULA 3.5	SPIELBERG
GT ITALIA	VALLELUNGA
CARRERA CUP	VALLELUNGA
F4 ITALIA	VALLELUNGA
TROFEO ABARTH	VALLELUNGA
MINI CHALLENGE	VALLELUNGA
FERRARI CHALLENGE	HOCKENHEIM

CiWRC

RALLY

SAN MARTINO DI CASTROZZA

VELOCITÀ

FIA F3

Resoconto della gara a pag. 52
Spielberg (Aut),
10-11 settembre 2016

Gara-1: 1. Stroll 26 giri in 35'40"320 alla media di 158,703 km/h; 2. Gunther a 6'648; 3. Russell a 9'470; 4. Cassidy a 12'013; 5. Iloft a 12'523; 6. Aron a 15'797; 7. Eriksson (Vw) a 17'614; 8. Kari (Vw) a 18'533; 9. Barnicoat a 21'162; 10. Hubert a 21'809; 11. Sette Camara (Vw) a 23'235; 12. Zhou (Vw) a 24'196; 13. Beckmann a 27'787; 14. Newey a 25'396; 15. Jensen a 28'816; 16. Mazepin a 31'531; 17. Piquet a 32'349 (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Stroll in 1'21"502 alla media di 160,295 km/h

Gara-2: 1. Stroll 24 giri in 35'00"191 alla media di 149,294 km/h; 2. Gunther a 3'727; 3. Eriksson (Vw) a 5'855; 4. Aron a 8'600; 5. Hubert a 8'928; 6. Beckmann a 11'375; 7. Iloft a 11'919; 8. Kari (Vw) a 14'024; 9. Sette Camara (Vw) a 17'303; 10. Piquet a 19'975; 11. Jensen a 20'410; 12. Newey a 23'047; 13. Zhou (Vw) a 24'530; 14. Mazepin a 24'773; 15. Russell a 22 giri; 16. Barnicoat a 23 giri; 17. Cassidy a 24 giri (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Gunther in 1'22"073 media di 159,180 km/h.

Gara-3: 1. Gunther 26 giri in 35'37"136 alla media di 158,939 km/h; 2. Stroll a 3'025; 3. Kari (Vw) a 3'967; 4. Iloft a 8'730; 5. Cassidy a 11'353; 6. Eriksson (Vw) a 17'647; 7. Russell a 18'432; 8. Sette Camara (Vw) a 22'968; 9. Hubert a 24'876; 10. Barnicoat a 25'483; 11. Newey a 27'814; 12. Zhou (Vw) a 29'185; 13. Beckmann a 29'661; 14. Aron a 31'238; 15. Piquet a 31'643; 16. Mazepin a 35'267; 17. Jensen a 35'994 (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Gunther in 1'21"762 media di 159,786 km/h.
Campionato: 1. Stroll 364 punti; 2. Günther 296; 3. Cassidy 216.

DTM

Resoconto della gara a pag. 54
Spielberg (Aut),
10-11 settembre 2016

Gara-1: 1. Wittmann (Bmw M4) 30 giri in 42'47"780 alla media di 152,635 km/h; 2. Blomqvist (Bmw M4) a 7'316; 3. Green (Audi RS5) a 9'031; 4. Mortara (Audi RS5) a 9'783; 5. Glock (Bmw M4) a 11'768; 6. Di Resta a 15'256; 7. Auer a 16'086; 8. Martin (Bmw M4) a 23'232; 9. Wickens a

32"197; 10. Goetz a 34"656; 11. Mueller (Audi RS5) a 35"080; 12. Rosenqvist a 35"474; 13. Vietoris a 36"626; 14. Rockenfeller (Audi RS5) a 39"610; 15. Molina (Audi RS5) a 42"009; 16. Tomczyk (Bmw M4) a 43"445; 17. Spengler (Bmw M4) a 43"974; 18. Juncadella a 45"506; 19. Paffett a 47"271; 20. Felix Da Costa (Bmw M4) a 49"613; 21. Farfus (Bmw M4) a 53"224; 22. Scheider (Audi RS5) a 54"631; 23. Ekstroem (Audi RS5) a 7 giri; 24. Tambay a 21 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

Giro più veloce: Green in 1'24"468 media di 154,667 km/h.

Gara-2: 1. Mortara (Audi RS5) 43 giri in 1h01'31"597 alla media di 152,175 km/h; 2. Auer a 3"726; 3. Wittmann (Bmw M4) a 7"526; 4. Ekstroem (Audi RS5) a 7"849; 5. Mueller (Audi RS5) a 9"182; 6. Spengler (Bmw M4) a 11"812; 7. Paffett a 18"973; 8. Blomqvist (Bmw M4) a 20"895; 9. Juncadella a 21"826; 10. Molina (Audi RS5) a 24"909; 11. Martin (Bmw M4) a 27"220; 12. Scheider (Audi RS5) a 27"931; 13. Tomczyk (Bmw M4) a 31"430; 14. Wickens a 32"446; 15. Glock (Bmw M4) a 34"178; 16. Tambay a 37"429; 17. Green (Audi RS5) a 40"173; 18. Vietoris a 40"957; 19. Rosenqvist a 45"546; 20. Farfus (Bmw M4) a 54"822; 21. Felix Da Costa (Bmw M4) a 1'00"006; 22. Rockenfeller (Audi RS5) a 1'08"880; 23. Goetz a 1'13"880; 24. Di Resta a 42 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

Giro più veloce: Mueller in 1'24"103 media di 155,338 km/h.

Campionato: 1. Wittmann 170; 2. Mortara 137; 3. Wickens 120.

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 56
Spielberg (Aut),
10-11 settembre 2016

Gara-1: Ramos-Schothorst (Bmw M6) 47 giri in 1.11'19"600 alla media di 170,719 km/h; 2. Plachutta-Jager (Mercedes Amg) a 31"244; 3. Balfe-Carroll (McLaren 650 S) a 32"715; 4. Yacaman-Monje (Bmw M6) a 33"484; 5. West-Parente (McLaren 650 S) a 39"569; 6. Yoluc-Hankey (Asnton Martin Vantage) a 46"848; 7. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan) a 47"951; 8. Da Costa-Sardinha (Mercedes Amg) a 1'22"935; 9. Barreiros-Guedes (Renault Rs01) a 1 giro; 10. Busnelli-Babini (Lamborghini Hurana) a 1 giro; 11. Caldarelli-Songyang (Ferrari 488) a 2 giri.

Giro più veloce: Schothorst in 1'28"541 media di 175,567 km/h.

Gara-2: 1. Yacaman-Monje (Bmw

M6) 40 giri in 1.00'51"049; 2. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan) a 9"113; 3. West-Parente (McLaren 650 S) a 24"485; 4. Balfe-Carroll (McLaren 650 S) a 24"856; 5. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 25"158; 6. Yoluc-Hankey (Aston Martin Vantage) a 25"667; 7. Ramos-Schothorst (Bmw M6) a 26"848; 8. Songyang-Caldarelli (Ferrari 488) a 39"850; 9. Busnelli-Babini (Lamborghini Huracan) a 57"950; 10. Da Costa-Sardinha (Mercedes Amg) a 1'17"471; 11. Barreiros-Guedes (Renault Rs01) a 1'22"471; 12. Plachutta-Jager (Mercedes Amg) a 4 giri.

Giro più veloce: Caldarelli-Songyang in 1'28"083 alla media di 176,480 km/h.

Absoluta: 1. Biagi-Crestani 117 punti; 2. Balfe 98.

EUROFORMULAOPEN

Resoconto della gara a pag. 57
Spielberg (Aut),
10-11 settembre 2016

Gara-1: 1. Herta 21 giri in 34'40.273 alla media di 156,922 km/h; 2. Habsburg a 3'223; 3. Calderon a 11"116; 4. Pulcini a 15"601; 5. Sathienthirakul a 18"534; 6. Andres a 23"804; 7. Troitskiy a 24"424; 8. Fioravanti a 32"579; 9. Vaidyanathan a 32"838; 10. Zlobin a 36"567; 11. Cazzaniga a 52"775.

Giro più veloce: Herta in 1'26"118 alla media di 180,505.

Gara-2: 1. Herta 19 giri in 27'16"467 alla media di 180,480 km/h; 2. Pulcini a 12"264; 3. Menchaca a 17"070; 4. Troitskiy a 20"475; 5. Calderon a 21"138; 6. Sathienthirakul a 26"250; 7. Vaidyanathan a 28"053; 8. Fioravanti a 30"287; 9. Moreno a 31"054; 10. Cazzaniga a 34"557; 11. Zlobin a 40"893; 12. Kusiri a 41"315; 13. Ptak a 41"864; 14. Atoev a 42"302; 15. Pronenko a 1'12"573.

Giro più veloce: Herta in 1'25"497 alla media di 181,816.

Campionato: 1. Pulcini 192 punti; 2. Habsburg 145.

FORMULA 3.5

Resoconto della gara a pag. 57
Spielberg (Aut),
10-11 settembre 2016

Gara-1: 1. Vaxiviere 31 giri in 42'26"793 alla media di 189,213 km/h; 2. Deletraz a 0"977; 3. Dillmann a 4"527; 4. Celis a 8"836; 5. Panis a 10"268; 6. Nissany a 10"504; 7. Kanamaru a 11"060; 8. Visser a 13"800; 9. Bonanomi a 15"874; 10. Baptista a 16"412; 11. Fittipaldi a 16"892; 12. Isaakyian a 17"493; 13. Cipriani a 32"387.

Giro più veloce: Deletraz in 1'17"635 media di 200,798 km/h.

Gara-2: 1. Panis 30 giri in 41'26"846 alla media di 187,551 km/h; 2. Dillmann a 0"676; 3. Isaakyian a 4"051; 4. Deletraz a 5"771; 5. Orudzhov a 6"137; 6. Vaxiviere a 8"820; 7. Celis a 12"055; 8. Baptista a 14"185; 9. Visser a 19"894; 10. Bonanomi a 21"118; 11. Fittipaldi a 25"889; 12. Binder a 32"800; 13. Nissany a 51"732.

Giro più veloce: Nissany in 1'17"038 alla media di 201,780 km/h.

Campionato: 1. Dillmann 189 punti; 2. Deletraz 159; 3. Panis 147; 4. Nissany 132.

GT ITALIA

Resoconto della gara a pag. 58
Campagnano (Rm),
10-11 settembre 2016

Super Gt3/Gt3 - Gara-1: 1. Frassinetti-Gattuso 31 giri in 50'46"868, alla media di 149,624 km/h (1. Super Gt3); 2. Agostini-Di Folco a 3"240; 3. Venturi-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 13"666; 4.

Dovesicorre

VELOCITÀ

17-18 settembre

GP SINGAPORE

15° round F1 a Marina Bay

www.autosprint.it

TCR SERIES

9° round a Marina Bay

www.tcr-series.com

INDYCAR

16° round a Sonoma

www.indycar.com

WEC

6° round ad Austin

www.fiawec.com

IMSA

10° round ad Austin

www.imsa.com

TROFEO LAMBORGHINI USA

4° round ad Austin

www.squadracorse.lamborghini.com

V8 SUPERCARS

round a Sandown

NASCAR

Sprint Cup a Chicago

www.nascar.com

BLANCPAIN ENDURANCE

5° round al Nurburgring

www.blancpain-gt-series.com

SUPERTROFEO LAMBORGHINI

5° round al Nurburgring

www.squadracorse.lamborghini.com

SALITE

17-18 settembre

BUZETSKI DANI

Cem - Buzet

www.buzetski-dani.com

MONTE ERICE

Civm - Erice

www.acisportitalia.it

RALLY

16-18 settembre

RALLY LIEPAJA

Erc - Liepaja

www.2016.lvally.com

NIDO DELL'AQUILA

Trofeo Terra-Raceday

Nocera Umbra

www.rallynidoellaquila.it

RALLY TERRA SARDA

Camp. regionale - Arzachena

www.portocervoracing.it

RALLY TEAM '971

Campionato regionale

Settimo Torinese

www.rallyteam971.it

RALLY 5 COMUNI

Campionato regionale - Tricase

www.salentomotorsport.it

Mapelli-Albuquerque (Audi R8 Lms) a 14"589; 5. Sini-Mugelli (Aston Martin Gt3) a 15"720; 6. Bortolotti-Mul a 23"570; 7. Postiglione-Gagliardini (Lamborghini Gallardo) a 43"105 (1. Gt3); 8. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 45"099; 9. Leo-Cheever III (Ferrari 458) a 51"704; 10. F. Linossi-Walkinshaw (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 55"423; 11. Geri-Schiro (Ferrari 488 Gt3) a 1'03"264; 12. Pezzucchi-Venturini a 1'29"263; 13. Zonzini-Russo (Audi R8 Lms) a 1'31"264; 14. Venerosi-Baccani (Porsche 911) a 1'32"179; 15. Galassi-Tempesta (Ferrari 458) a 1 giro; 16. L. Pastorelli-N. Pastorelli (Porsche 911) a 3 giri (gli altri su Lamborghini Huracan Gt3).

Giro più veloce: il 3° di Venturi in 1'34"659, alla media di 155,357 km/h.

Gara-2: 1. Agostini-Di Folco 31 giri in 50'58"235, alla media di 149,068 km/h (1. Super Gt3); 2. Geri-Schiro (Ferrari 488 Gt3) a 11"285; 3. Bortolotti-Mul a 11"625; 4. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 12"070; 5. Mapelli-Albuquerque (Audi R8 Lms) a 22"136; 6. Venturi-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 22"585; 7. Pezzucchi-Venturini a 22"976; 8. Zonzini-Russo (Audi R8 Lms) a 1'06"679 (1. Gt3); 9. F. Linossi-Walkinshaw (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'14"175; 10. Postiglione-Gagliardini (Lamborghini Gallardo) a 1'15"265; 11. L. Pastorelli-N. Pastorelli (Porsche 911) a 1'23"103; 12. Sini-Mugelli (Aston Martin Gt3) a 1'23"887; 13. Venerosi-Baccani (Porsche 911) a 1'24"152; 14. Galassi-Tempesta (Ferrari 458) a 2 giri; 15. Frassinetti-Gattuso a 5

giri (gli altri Lambo Huracan Gt3).

Giro più veloce: il 4° di Schiro in 1'34"383 media di 155,811 km/h.

Campionato - Super Gt3: 1. Albuquerque-Mapelli 103 punti; 2. Gai-Venturi 100; 3. Agostini-Di Folco 96; 4. Bortolotti-Mul 75; 5. Frassinetti-Gattuso 72. **Gt3:** 1. Russo e Zonzini 108 punti; 2. L. Pastorelli-N. Pastorelli 101; 3. Cheever III-Leo 92; 4. Gagliardini-Postiglione 91,5; 5. Galassi 83.

Super Gt Cup/Gt Cup

Gara-1: 1. Ling-Liberati 25 giri in 50'41"161 media di 120,891 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Necchi-Spi-nelli a 11"061; 3. Baruch-Liang a 13"316; 4. Pellegrinelli a 22"594; 5. Nemoto-Costa a 23"063; 6. Zaugg-D'Amico a 27"001; 7. Kasai-Desideri a 51"241; 8. Tanca-Comi a 52"403; 9. Benvenuti-De Marchi (Lamborghini Gallardo) a 1'02"820 (1. Gt Cup); 10. Mantovani-Veglia a 1'14"506; 11. Carboni-Durante (Porsche 997) a 1'15"743; 12. Sauto-Zanardini (Ferrari 458) a 1'23"593; 13. Trentin-Palazzo (Porsche 997) a 1 giro; 14. C. Curti-L. Curti (Porsche 997) a 1 giro; 15. Pera (Porsche 997) a 1 giro (1. Cayman Gt4 Trophy Italia); 16. Piccioli-S. De Castro (Porsche Cayman) a 1 giro; 17. Mercatali-Jonathan Cecotto (Porsche Cayman) a 1 giro; 18. Cerati-Ghezzi (Porsche 997) a 1 giro; 19. F. Zangari-M. Zangari (Porsche Cayman) a 1 giro (tutti gli altri su Lamborghini Huracan Super Trofeo).

Giro più veloce: il 10° di Zaugg in 1'49"397 media di 134,427 km/h.

Gara-2: 1. Nemoto-Costa 23 giri in 41'15"172, media di 136,652 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Kasai-Desi-



UNOPUNTOTO

deri a 1'786; 3. Liberati-Ling a 7'997; 4. Necchi-Spinelli a 9'633; 5. Mantovani-Veglia a 12'817; 6. D'Amico-Zaugg a 13'479; 7. Baruch-Liang a 15'702; 8. Comitanca a 18'878; 9. Sauto-Zanardini (Ferrari 458) a 19'744 (1. Gt Cup); 10. Benvenuti-De Marchi (Lamborghini Gallardo) a 1 giro; 11. Palazzo-Trentin (Porsche 997) a 1 giro; 12. C. Curti-L. Curti (Porsche 997) a 1 giro; 13. Carbone-Durante (Porsche 997) a 1 giro; 14. Romani-Deodati (Porsche 997) a 1 giro; 15. Cerati-Ghezzi (Porsche 997) a 2 giri; 16. Pera (Porsche Cayman) a 2 giri (1. Cayman Gt4 Trophy Italia); 17. Piccoli-De Castro (Porsche Cayman) a 2 giri; 18. Mercatani-Jonathan Cecotto (Porsche Cayman) a 2 giri; 19. F. Zangari-M. Zangari (Porsche Cayman) a 2 giri; 20. Pellegrinelli a 3 giri (tutti gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo).

Giro più veloce: il 3° di Kasai in 1'35'929, alla media di 153,300 km/h.

Campionato - Super Gt Cup: 1. Desideri 114 punti; 2. Costa 111; 3. D'Amico-Zaugg 99; 4. Baruch-Liang 90; 5. Necchi 88.

Gt Cup: 1. Benvenuti-De Marchi 126 punti; 2. Sauto-Zanardini 112; 3. C. Curti-L. Curti 84; 4. Benucci-Maino 59; 5. Carboni 54.

CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 61 Campagnano (Rm), 10-11 settembre 2016

Gara-1: 1. Ledogar 12 giri in 27'18"069, alla media di 107,731 km/h; 2. Drudi a 3"084; 3. Grenier a 8"009; 4. Fulgenzi a 14"110; 5. Iaquineta a 14"246; 6. Quaresmini a 17"790; 7. Cassarà a 23"621 (1° Michelin Cup); 8. Di Amato a 34"849; 9. De Giacomi a 36"016; 10. Rovera a 36"201; 11. Scalvini a 42"620; 12. Selva a 49"623.

Giro più veloce: il 9° di Ledogar in 1'37"990 media di 150,076 km/h.

Gara-2: 1. Ledogar 13 giri in 26'55"790, media di 118,318 km/h; 2. Drudi a 3"801; 3. Rovera a 11"078; 4. Giovesi a 22"207; 5. De Giacomi a 26"837 (1° Michelin Cup); 6. Di Amato a 28"003; 7. Cassarà a 47"608; 8. Quaresmini a 54"342; 9. Zanini a 57"444; 10. Selva a 1'21"808; 11. "Walter Ben" a 1'46"509; 12. Minetti a 1'49"732; 13. Pellegrini a 1'53"648.

Giro più veloce: il 4° di Ledogar in 1'50"244 media di 133,395 km/h.

Gara-3: 1. Drudi 28 giri in 47'32"102 media di 144,373 km/h; 2. Ledogar a 4"742; 3. Giovesi-Iaquineta a 10"307; 4. Rovera a 19"386; 5. Fulgenzi a 27"451; 6. Di Amato a 1'09"910; 7. Scalvini a 36"430; 8. Grenier-Gaidai a 37"674; 9. Quaresmini a 44"531; 10. De Giacomi a 56"131 (1° Michelin Cup); 11. Selva a 56"522; 12. Cassarà a 1'09"910; 13. Pellegrini a 1'15"098; 14. Zanini a 1'18"462; 15. "Walter Ben" a 1 giro.

Giro più veloce: il 5° di Ledogar in 1'38"135 media di 149,854 km/h.

Il campionato
Assoluta: 1. Ledogar 179 punti; 2. Drudi 146; 3. Rovera 140; 4. Fulgenzi 114; 5. Di Amato e Grenier 94.

Michelin Cup: 1. De Giacomi 102 punti; 2. Cassarà 101; 3. Zanini 77; 4. Pellegrini 61; 5. "Walter Ben" 51.

F4 ITALIA

Resoconto della gara a pag. 62 Campagnano (Rm), 10-11 settembre 2016

Gara-1: 1. Guzman Marchina

10 giri in 22'55"316; 2. Petrov a 0"558; 3. Schumacher a 1"509; 4. Vips a 2"587; 5. Correa a 4"477; 6. Siebert a 6"109; 7. Bertoneelli a 6"586; 8. Raucci a 7"737; 9. De Francesco a 8"344; 10. Cunati a 9"268; 11. Bianchi a 10"380; 12. Van Uiter a 10"993; 13. Colombo a 11"670; 14. Hoogenboom a 12"429; 15. Shlom a 13"706; 16. Ponzio a 14"560; 17. Wohlwend a 15"293; 18. Festante a 15"767; 19. Sato a 16"927; 20. Conwright a 17"518; 21. Auricchio a 18"470; 22. Feller a 19"361; 23. Vieira a 55"265; 24. Malvestiti a 1'00"514; 25. Altoè a 1'00"943; 26. Maini a 1'21"536; 27. Kratz a 1 giro; 28. Maldonado a 1 giro; 29. Ciantini a 3 giri; 30. Fernandez a 3 giri.

Giro più veloce: Schumacher in 1'47"141, alla media di 137,25 km/h.

Gara-2: 1. Schumacher 17 giri in 30'58"678; 2. Vips a 0"719; 3. Raucci a 4"208; 4. Bertoneelli a 5"280; 5. Siebert a 6"560; 6. Guzman Marchina a 14"961; 7. Petrov a 15"459; 8. Maini a 15"969; 9. Fernandez a 17"912; 10. Correa a 20"032; 11. Vieira a 20"698; 12. Altoè a 21"375; 13. Van Uiter a 22"021; 14. Festante a 22"424; 15. Sato a 24"070; 16. Ciantini a 24"691; 17. Mavestiti a 25"257; 18. Auricchio a 27"215; 19. Colombo a 30"942; 20. Ponzio a 36"381; 21. Bianchi a 38"080; 22. Conwright a 40"433; 23. Shlom a 46"687; 24. Wohlwend a 51"449; 25. Cunati a 6 giri; 26. Hoogenboom a 6 giri; 27. Maldonado a 7 giri; 28. Feller a 8 giri.

Giro più veloce: Schumacher in 1'34"983, media di 154,86 km/h.

Gara-3: 1. Correa 9 giri in 19'51"362; 2. Schumacher a 0"869; 3. Maini a 2"089; 4. Fernandez a 3"215; 5. Petrov a 3"540; 6. Siebert a 4"237; 7. Bertoneelli a 5"317; 8. Altoè a 5"471; 9. Raucci a 5"909; 10. Van Uiter a 6"342; 11. Auricchio a 8"061; 12. Ciantini a 8"617; 13. Colombo a 9"544; 14. Vips a 9"826; 15. Shlom a 10"356; 16. Conwright a 13"573; 17. Hoogenboom a 15"312; 18. Malvestiti a 15"895; 19. Wohlwend a 16"170; 20. Kratz a 16"408; 21. Cunati a 17"464; 22. Feller a 18"271; 23. Maldonado a 20"122; 24. Ponzio a 20"941; 25. Bianchi a 21"325; 26. Festante a 32"121.

Giro più veloce: Festante in 1'21"615 alla media di 180,18 km/h.

Campionato: 1. Siebert 190 punti; 2. Schumacher 180; 3. Guzman Marchina 159; 4. Vips 93; 5. Correa 87,5.

FERRARI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 64 Hockenheim (Ger), 10-11 settembre 2016

Trofeo Pirelli

Gara-1: 1. Leimer 17 giri in 31'17"430 media di 149,1 km/h; 2. Grossmann a 5"798; 3. Baron a 8"894; 4. Vezzoni a 12"589; 5. Puglisi a 15"048; 6. Smeeth a 16"951 (1. Am.); 7. D. Gostner a 30"196; 8. Hedman a 38"183; 9. Rocca a 38"542; 10. Han a 1'04"614; 11. Nussbaumer a 1'12"666; 12. Nielsen a 1'18"670; 13. Knoflach a 1'29"304; 14. Fungio a 2'05"577; 15. Doerenberg a 1 giro.

Giro più veloce: il 6° di Leimer in 1'45"147 media di 156,6 km/h.

Gara-2: 1. Grossmann 18 giri in 31'43"424; 2. Leimer a 2"054; 3. Baron a 9"666; 4. Vezzoni a 10"517; 5. Puglisi a 11"044; 6. Smeeth a 21"787 (1. Am.); 7. Hedman a 36"945; 8. Nelson a 37"722; 9. Rocca a 38"288; 10. Liebhauer a 1'03"956; 11. Nussbaumer a 1'21"535; 12. Nielsen a 1'22"833; 13. Knoflach

a 1'24"248; 14. Atar a 1'29"769; 15. Fungio a 1'33"678; 16. Doerenberg a 1 giro.

Giro più veloce: il 2° di Leimer in 1'44"889 media di 157 km/h.

Coppa Shell

Gara-1: 1. Lovat 17 giri in 30'28"711, alla media di 153,1 km/h; 2. Loefflad a 1"536; 3. Prinoth a 3"497; 4. Scheltema a 13"263; 5. Lendoudis a 17"103; 6. Cheung a 23"668; 7. Hladik a 24"036; 8. Lindroth a 25"259; 9. Schiavoni a 25"747; 10. Kinch a 30"695; 11. Harmsen a 31"131; 12. Saada a 33"905; 13. T. Gostner a 34"691; 14. Mayer a 1'36"251; 15. M. Gostner a 1'45"577.

Giro più veloce: il 2° di Lovat in 1'45"774 media di 155,7 km/h.

Gara-2: 1. Lovat 17 giri in 30'25"183 media di 155,1 km/h; 2. Prinoth a 2"110; 3. Saada a 35"330; 4. Scheltema a 36"980; 5. Hladik a 42"683; 6. Harmsen a 46"377; 7. Lindroth a 47"244; 8. T. Gostner a 48"748; 9. Lendoudis a 50"285; 10. Kinch a 50"962; 11. M. Gostner a 55"130; 12. Cuhadaroglu a 1'32"415; 13. Mayer a 1'51"381.

Giro più veloce: il 2° di Lovat in 1'46"198 alla media di 155,1 km/h.

TROFEO ABARTH SELENIA

Resoconto della gara a pag. 65 Campagnano (Rm), 10-11 settembre 2016

Gara-1: Barberini, 10 giri in 27'21"446; 2. Darbom a 0"830; 3. Pajuranta a 1"913; 4. Kara a 1"6226; 5. Campani a 17"987; 6. "Gioga" a 22"244; 7. Appelqvist a 30"041; 8. Monetti a 33"613; 9. B. Caruso (Abarth 595 OT) a 1'04"382; 10. Fernandes (Abarth 595 OT) a 1'07"060; 11. "Boga" a 1'08"542; 12. Timur a 1'43"200; 13. Erolidu a 3 giri (gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione).

Giro più veloce: Pajuranta in 2'03"302.

Gara-2: 1. Barberini 15 giri in 28'28"812; 2. Campani a 2"937; 3. Kara a 9"348; 4. Appelqvist a 13"883; 5. Monetti a 18"140; 6. "Gioga" a 18"600; 7. Pajuranta a 33"530; 8. Niboli a 37"737; 10. "Fisherman" a 56"064; 11. "Boga" a 1'44"322; 12. B. Caruso (Abarth 595 OT) a 1 giro; 13. F. Caruso (Abarth 595 OT) a 1 giro; 14. Fernandes (Abarth 595 OT) a 1 giro; 15. Erolidu a 2 giri (gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione).

Giro più veloce: Barberini in 1'51"761.

Campionato: 1. Barberini 216; 2. Drabom 175; 3. Campani 162; 4. Pajuranta 125; 5. Timur 87.

MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 65 Campagnano (Rm), 10-11 settembre 2016

Gara-1: 1. Zanin 15 giri in 28'10"595 media di 130,480 km/h; 2. Gentili a 0"425; 3. Nember a 1"870; 4. Ferri a 9"363; 5. Mercurio a 16"530; 6. Gori a 18"706; 7. Alcidi a 1'11"390; 8. Somaschini a 1'30"258; 9. Franzoso a 3 giri.

Giro più veloce: il 2° di Zanin in 1'512"124 media di 132,338 km/h.

Gara-2: 1. Tramontozzi 15 giri in 27'56"821, alla media di 131,552 km/h; 2. Alcidi a 6"609; 3. Gori a 12"141; 4. Ferri a 13"224; 5. Mercurio a 21"065; 6. Nember a 21"903; 7. Novaglio a 1'19"488; 8. Cioffi a 1'41"751; 9. Somaschini a 1'54"095; 10. Manganelli a 1'56"727.

Giro più veloce: il 5° di Tramontozzi in 1'50"520 media di 133,061 km/h.

TIVM ORVIETO

Zardo fa sua la Castellana

ORVIETO - Denny Zardo ha trionfato nella 44. cronoscalata della Castellana. Nonostante fosse all'esordio nella gara umbra del Tivm Nord e Sud, il veneto ha firmato in gara-1 il record in 2'48"50 con la Lola-Zytek di F.3000 del team Dalmazia. Secondo il padrone di casa Michele Fattorini e terzo Adolfo Bottura. Positive le prove di due Under 25 come Michele Esposito e Giovanni Rampini. Entrambi sono al lavoro per il 2017. (g.m.)

TIVM

44° Cronoscalata della Castellana

Orvieto (Tr), 11 settembre 2016

Assoluta: 1. Denny Zardo (Lola B99 Evo Zytek) in 5'37"90; 2. Michele Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 4"59; 3. Bottura (Osella Fa30 Zytek) a 21"54; 4. Cinelli (Lola B99

Evo Judd) a 25"97; 5. Esposito (Radical Sr4 Suzuki) a 37"13; 6. E. Greco (Osella Pa2000 Honda) a 38"19; 7. Manzoni (Osella Pa21 Evo Honda) a 48"06; 8. G. Rampini (Osella Pa21 Evo Honda) a 48"11; 9. Vacca (Osella Pa21J Honda) a 52"58; 10. Giovannianni (Radical Sr4 Suzuki) a 54"61.

RALLY CIWRC

36° Rally San Martino

Resoconto della gara a pag. 44 S.Martino di Castrozza (Tn), 9-10 settembre 2016

Assoluta: 1. Signor-Bernardi (Ford Fiesta Wrc) in 1.08'42"3; 2. Pedersoli-Tomasini (Citroën C4 Wrc) a 1"6; 3. Miele-Mometti (Ford Fiesta Wrc) a 1'43"1; 4. Bruschetta-Zortea (Ford Focus Wrc) a 2'06"7; 5. Roveta-Castiglioni (Peugeot 208 R5) a 2'49"5; 6. Forato-Gasparotto (Peugeot 208 R5) a 2'50"2; 7. Bianco-Lamonato (Skoda Fabia R5) a 3'25"7; 8. Oriella-Tommasini (Peugeot 207 S2000) a 4'23"5; 9. Valentini-Taufe (Peugeot 207 S2000) a 4'50"2; 10. Dapra-Andrian (Renault Clio S1600) a 5'26"9.

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Betta-Mattivi (Fiat Panda Kit) in 1.25'22"7 (Fiat Panda Kit) in 1.25'22"7.

Classe 2000: 1. Nodari-Nodari in 1.17'27"4; 2. Alessio-Savegnago a 2'19.8; 3. Lupatini-Giordano a 2'55" (tutti su Renault Clio).

Classe oltre 2000: 1. Miele-Beltrame (BMW M3) in 1.14'46"9.

Classe K10: 1. Cecini-Gambasin (Opel Corsa) in 1.19'32"3; 2. Pizzolato-Simioni (Fiat Punto) a 1'44"9.

Classe Super 1600: 1. Dapra-Andrian in 1.14'09"2; 2. Balbo-Tessarò a 46"6; 3. Lombardi-Pieri a 1'44"3; 4. Orler-Maggiolino a 4'10"3; 5. Rossi-Gonella a 18'38"9 (tutti su Renault Clio).

Classe Wrc: 1. Signor-Bernardi in 1.08'42"3; 2. Pedersoli-Tomasini (Citroën C4) a 1"6; 3. Miele-Mometti a 1'43"1; 4. Bruschetta-Zortea (Ford Focus) a 2'06"7; 5. Niboli-Peli a 6'57"8; 6. Della Casa-Pozzi a 9'20"5; 7. Bancher-Gaio a 9'56"3 (tutti gli altri su Ford Fiesta).

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Casagrande-Guglielmi (Honda Civic) in 1.20'15"2; 2. De Nando-Cattarossi a 12"3; 3. Comarella-Cecco a 8'12"2 (gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Cambiaghi-Cerà in 1.21'02"1; 2. Reccagni-Maireddini a 21"6 (tutti su Renault Clio).

Classe oltre 2000: 1. Tavernaro-Silvi (Mitsubishi Lancer) in 1.25'17"2.

Classe Super 2000: 1. Oriella-Tommasini in 1.13'05"8; 2. Valentini-Taufe a 26"7 (tutti su Peugeot 207).

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Peloso-Carruccini in 1.22'07"2; 2. Rivia-Bertonasco a 27"2; 3. Pollarolo-Galantucci a 6'22"9 (tutti su Suzuki Swift).

Classe R2B: 1. Grani-Bertagna in 1.15'32"7; 2. Pagnan-Mondin a 2'54"4; 3. Saresera-Ialungo a 3'54"7; 4. Halfon-Bostanci a 3'56"6; 5. Baruchelli-Pintarelli (Citroen C2) a 4'49"2; 6. Piva-Ometto a 5'27"9; 7. Rissone-Desole a 5'38"5; 8. Oldani-D'Agostino a 5'57"2; 9. Perlati-Marchioni a 6'44"3 (gli altri su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Vescovi-Guzzi in 1.14'30"5; 2. Marchetti-Turatti a 2'16"8; 3. Ghegin-Passeri a 3'27"1 (tutti su Renault Clio).

Classe R4: 1. Nicolini-Fedel (Mitsubishi Lancer) in 1.21'32"3.

Classe R5: 1. Roveta-Castiglioni in 1.11'31"8; 2. Forato-Gasparotto a 0"7; 3. Bianco-Lamonato (Skoda Fabia) a 36"2; 4. Stefan-"Mad Jack" (Ford Fiesta) a 2'54"6 (gli altri su Peugeot 208).

GRUPPO R NAZ.

Classe R1TN: 1. Bardin-Pascale (Mini Cooper) in 1.28'01"2.

GRUPPO RS

Classe Rsd2.0: 1. Albano-Coan (Alfa Romeo 147) in 1.31'21".

ESAGERATI E EVITABILI GLI ATTACCHI FRONTALI A VERSTAPPEN

Max non va condannato



SUTTON-IMAGES.COM

NON È QUESTO IL MODO DI VIVACIZZARE LA F1

Monotelaio, no grazie

Ho visto il Gp di F1 a Monza...zz...zz...Oibò, sveglia! Scu-sate! Dunque volevo dire la mia sulla F1 attuale, perché dopo aver visto la gara di Monza...zz...zz...Oh, no, ancora! Sveglia! Scusatemi ancora! Dunque: noi europei spesso criticiamo gli americani per vari motivi, però poi vedendoli all'opera, ci rendiamo conto che spesso sono dannatamente capaci di fare le cose nel modo migliore. Vengo al dunque! Sono vent'anni che la F1 Indy utilizza monoposto di un solo costruttore, poi lasciano la scelta del motore, o a volte le gomme o le ali, ecc. ecc. Risultato? Gare avvincenti, tanti possibili vincitori, incertezza del finale e, soprattutto, mai dominatori pluriennali e conseguente monotonia! Perché la F1 non può fare altrettanto? Perché scervellarsi con regolamenti sempre più complessi e astrusi? Regolamenti, correzioni, modifiche ogni 2-3 anni, senza poi ottenere niente, alla fine? Nessuno si rende conto che, finché c'è, la Mercedes vincerà sempre? Nessuno ha i capitali e il know-how della Casa tedesca, nessun altro team vincerà mai più niente! Non mi direte che i Costruttori, in quanto tali, devono dimostrare la loro abilità e il loro orgoglio, perché allora, visti i risultati, c'è poco da dimostrare! È ora di adeguarsi: un solo telaio, tanti motori, libertà definite per i team su ali. Si potrebbero definire in tanti modi le regole, dare voce ai team, accordarsi e... forza piloti!! Si spenderebbe anche meno, inoltre!

Maurizio Negri

F1 e IndyCar sono realtà geneticamente diverse. Applicando la stessa cura Usa, la F1 morirebbe. Il monotelaio ucciderebbe il concetto stesso dell'importanza del team e del Costruttore, uno degli aspetti storicamente più affascinanti e distintivi della massima formula. Migliorare non deve voler dire stravolgere per sempre. Sennò il rimedio diventa peggiore del male.

A proposito di Verstappen detto Max Il Killer: va fermato. Grandissimo pilota naturale, portatore di tare adolescenziali, riversa sulla pista e sugli avversari le sue rivendicazioni. È l'unico atipico nel difendere la sua posizione con cambiamenti di traiettoria, ritardando o anticipando la frenata. Il suo comportamento viene definito, dai più permissivi, al limite del regolamento. Ma questi limiti sono molto labili, per cui si può facilmente sfociare nella scorrettezza più pericolosa. Max non può ancora considerare come scusante la sua giovane età e contare sulla sapienza degli avversari. Ha avuto cattivi consiglieri anch'essi irresponsabili, alla ricerca di risultati mai raggiunti in carriera. Stupiscono in ogni caso, visto il clamore, le totali assenze di: A) Indagini o richiami da parte della direzione gara anche di tipo positivo. B) Nessun intervento cautelativo per la categoria da parte della associazione piloti. C) Assoluta mancanza di intervento da parte della Ferrari, il cui potere politico, con l'ingresso di Marchionne, si è esaurito, anzi, è scomparso. La direzione gara pensa a distruggere la F1 e l'associazione piloti non ha mai contato. Max è abile ma spicca per la sua marpionaggine e l'irritante arroganza suffragata e sorretta da quelli che vedono in lui il nuovo Senna. Ma Max i suoi panni sporchi li pulisca in casa... In ogni caso, a mio giudizio, è uno scorretto, convinto, sicuro di sé e arrogante, vedi interviste (...). Per ultimo, mi rivolgo a un pilota molto differente: un saluto a Felipe Massa. Ragazzo esemplare, corretto e che avrebbe meritato molto di più.

Emanuele Salvo

L'attacco frontale a Max non serve. È ingeneroso, eccessivo e poco rispettoso del fatto che stiamo parlando del più bel nuovo talento della Formula Uno d'oggi, il quale ha vinto un Gp da post minore, alla prima opportunità. E che a volte corre e ragioni sopra le righe, ci può stare, ma in un panorama monocorde e piatto non ha senso metterlo in croce - per quali e con quali colpe terribili, poi? -, misconoscendo che è temuto dai colleghi non tanto perché scorretto, ma in quanto diabolicamente veloce.

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlinò**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

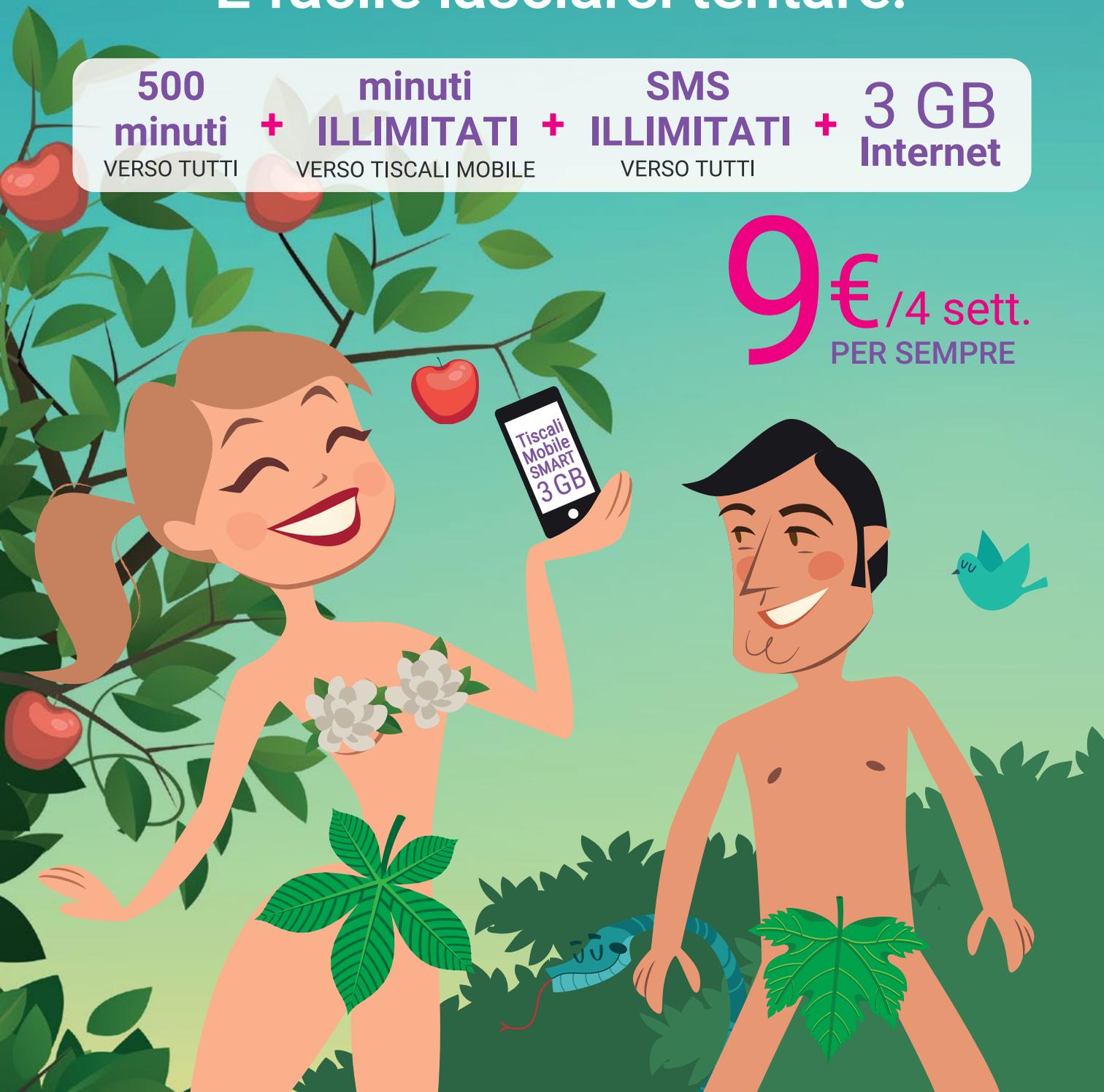
La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPRINT** **IN MOTO**
AM **QUESTA** **SPORTIVA** **SPORT STYLE**
MOTORI E STILI DI VITA

Tiscali Mobile Smart 3 GB. È facile lasciarsi tentare.

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

9€ / 4 sett.
PER SEMPRE



follow us   

TUTTO IN UNA UNIVERSITÀ



**SERVIZIO
NAVETTA**



**SERVIZIO
MENSA**



**220
POSTI
LETTO**



**6 ETTARI DI AREE
VERDI**



**PALESTRA
ATTREZZATA**



UNIVERSITA'
NICCOLO' CUSANO

WWW.UNICUSANO.IT

NUMERO VERDE
800 98 73 73