

NL 6,50 € - AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
D 8,00 € - F 5,50 € - SVIZZERA F. 6,00 CHF
CANTON TICINO 7,70 CHF - PTECON 5,50 €

AUTO SPRI NT

n. 7

Anno LV - Settimanale 16-22 febbraio 2016

3 Euro
(Italy only)



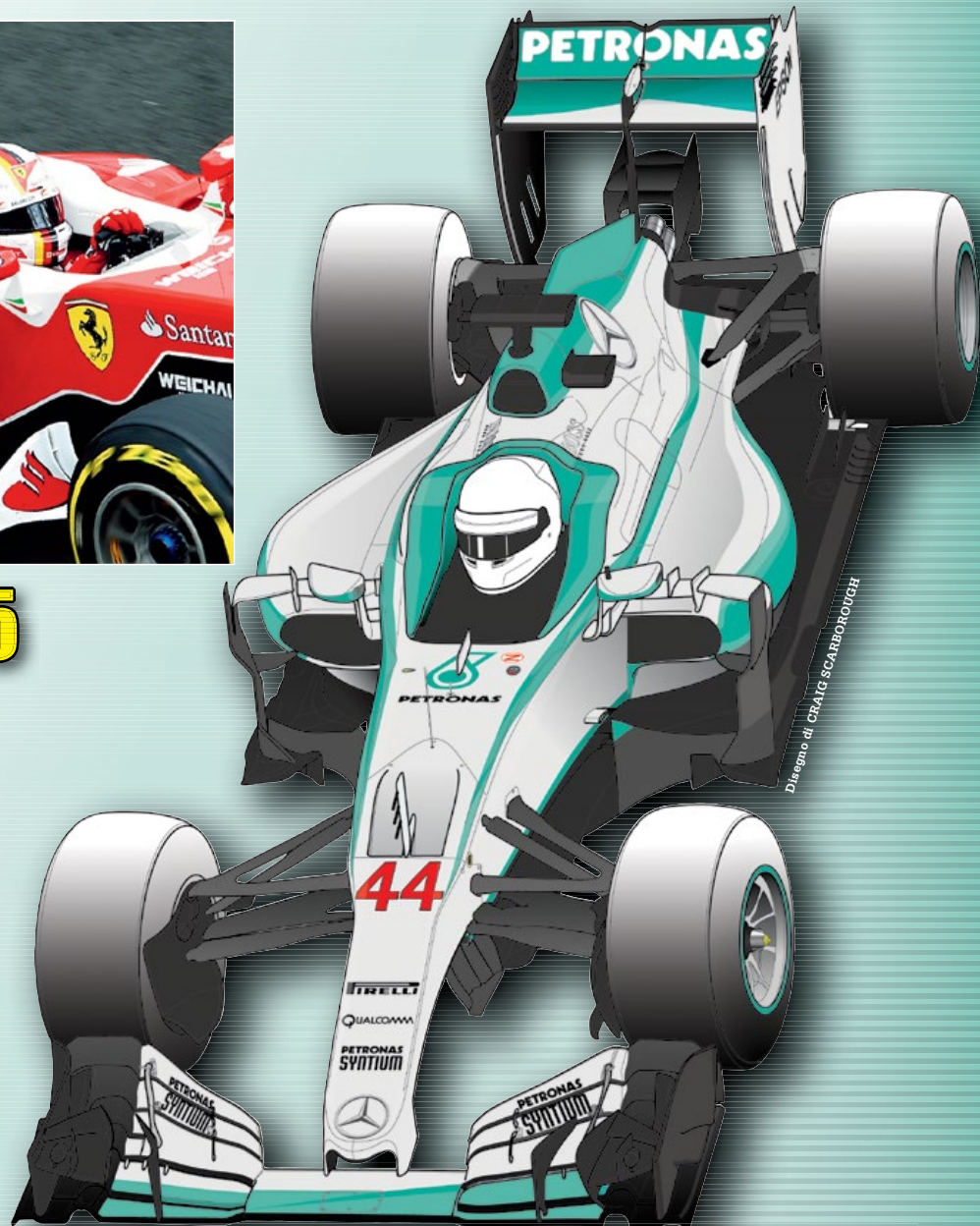
MONDIALE IN SVEZIA
Ogier vince un Rally-farsa

GETTY IMAGES



FERRARI -5

Venerdì 19 cadono finalmente i veli sulla Rossa con molto bianco: una soluzione estetica seguita pure da altri



Disegno di CRAIG SCARBOROUGH

TENDENZA BICOLORE

Anche la Mercedes ridisegna la livrea e il verde prende sempre più spazio a scapito del nero. Ecco come cambia la W07 2016

Non sai cosa scegliere per il tuo cellulare?
PASSA A TISCALI MOBILE!

SMART 3 GIGA

LA PROMO È UNA FAVOLA!

500 MIN + 500 SMS

VERSO TUTTI

+

3 GB

11 €/mese
PER SEMPRE

ANCHE
PER
PARTITA IVA



INCLUSI 12 MESI DI

infinity

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

tiscali:

tiscali.it | ☎130 | tiscali store



Marchionne, l'Alfa e quell'utopia della F.1

C'È UN PRECISO MOTIVO PER CUI IL CAPO DI FCA E FERRARI CONTINUA A RIPETERE CHE L'ALFA ROMEO PUÒ ENTRARE IN F.1

Perché mai proprio nell'imminenza del lancio della nuova Ferrari F.1, Sergio Marchionne continua a parlare di Alfa Romeo in Formula Uno? È un argomento ricorrente per lui. Ne aveva accennato a dicembre. Poi ha ritirato fuori il tema nei giorni scorsi in un'intervista rilasciata a Pino Allievi sulla Gazzetta dello Sport. Ha detto Marchionne: «L'Alfa Romeo per ribadirsi come marchio sportivo può e deve considerare la possibilità di tornare a correre in F.1». E fin qui ci può stare. Ma poi si è sbilanciato molto di più, con una frase coraggiosa: «L'Alfa è capace di farsi un telaio (F.1 intende) così come è capace di farsi i motori». Ora, basta intendersene un poco - nemmeno tanto - di corse per capire che l'Alfa Romeo attuale non ha né i mezzi né la tecnologia per costruirsi una vera Formula Uno. Anzi, a dir la verità, e Marchionne lo sa meglio di tutti, non esiste nemmeno una vera fabbrica Alfa Romeo da quando vent'anni fa è stato chiuso il complesso industriale di Arese! Pensate che l'Alfa le sue coupé 4C le costruisce a Modena nella fabbrica della Maserati, le Giulietta le assembla a Cassino negli stabilimenti Fiat, le Mito le faceva a Mirafiori nelle catene di montaggio della Punto e sempre a Cassino verrà assemblata la futura Giulia, mentre i motori verranno costruiti nella fabbrica Fiat di Termoli.

Certo, direte voi, non serve possedere una fabbrica di automobili stradali per fare la Formula Uno. La Ferrari, che ha il reparto corse adiacente alla fabbrica di Maranello è un caso più unico che raro. Ma tutti gli altri Costruttori, come Mercedes e Renault, se hanno voluto fare la Formula Uno hanno trovato più comodo e rapido comprarsi una squadra bell'e pronta chiavi in mano, completa di macchinari e tecnici: Renault aveva rilevato la Benetton di Enstone nel 2000; la Mercedes aveva acquistato la sede della BrawnGp di Brackley per qualche centinaio di milioni di euro. Esattamente come aveva fatto la Honda con la Bar e nel 2000 la Jaguar rilevando la StewartGp. Perciò la soluzione ideale per un'ipotetica Alfa Romeo F.1 sarebbe quella di rilevare un team come la Toro Rosso, che è basato in Italia. E scambiare tecnologia con la Ferrari. Ma visto che Marchionne non ha voluto cedere i motori Ferrari alla Red Bull marchiandoli Alfa Romeo per una questione di pochi milioni di euro, pensate davvero che potrebbe mai fare un investimento così gigantesco per correre in F.1? Probabilmente no.

Allora perché insiste così tanto sull'Alfa in F.1? Semplice: per spostare l'attenzione dalle difficoltà del marchio del Biscione e circondarlo di pubblicità positiva. Alfa Romeo sta attraversando un momento molto critico. Marchionne aveva puntato molto sul rilancio del marchio con auto di lusso costruite in Italia e di elevata sportività. La Giulia doveva essere la prima offensiva della "nuova" Alfa Romeo, assieme al futuro Suv e all'ammiraglia, per sfondare sul mercato Usa e quintuplicare le vendite dalle 70mila auto annuali a 400mila. Ma la nuova Giulia, lanciata con tanta enfasi otto mesi fa, è in ritardo enorme perché accusa gravi problemi strutturali che ne hanno fatto ritardare la costruzione (e si dice fatto rotolare le teste di alcuni tecnici responsabili). E creato imbarazzo a Marchionne stesso, che ha dovuto giustificare agli investitori di borsa il ritardo e riprogrammare il piano quinquennale. Così, per compensare le ricadute negative sul marchio Alfa e sul titolo di borsa Fca, Marchionne cerca di far pensare positivo, come direbbe Jovanotti, attorno al brand del Biscione. Associando il nome Alfa alla F.1. Anche se sa che non ce la porterà mai.



twitter: @sabbatini

fiordiserra



FORMULA UNO

- 4 FERRARI -5
- 6 MERCEDES COSÌ LA W07
- 12 MONZA LA VARIANTE DELLA DISCORDIA
- 14 WEHRLEIN GIRATO ALLA MANOR
- 16 INCHIESTA CORSE&FINANZA
- 20 VETTEL COME SCHUMI
- 22 L'UNIVERSITÀ DEL PAY DRIVER
- 26 PALMER IL VOLTO NUOVO
- 28 NANNINI BELLO E IMPOSSIBILE

VELOCITÀ

- 46 NASCAR AL VIA
- 50 GHIOTTO IL TRIDENTINO
- 52 INCHIESTA LOW COST ALTO GRADIMENTO
- 58 MONOMARCA/2ª PUNTATA CARRERA CUP
- 65 GIANNI GIUDICI IL SOGNO INFRANTO
- 66 GIACON COSE DI CASA

RALLY

- 34 MONDIALE RALLY DI SVEZIA
- 40 SARDEGNA COSÌ CAMBIA LOOK
- 42 TRICOLORE PARTE LA SFIDA AD ANDREUCCI
- 45 PISTON CUP PRONTA AL VIA

RUBRICHE

- 44 RALLYSPRINT
- 62 PISTASPRINT
- 74 CUORE DA CORSA/LUCIANO TROMBOTTO
- 82 POSTASPRINT

Quando Autosprint oltre un mese fa, ha rivelato le forme e le caratteristiche tecniche della nuova Ferrari 2016 e della nuova power-unit radicalmente rivista, ha titolato "667 licenza di vincere".

Ora l'attesa sta per finire, il numero di progetto lascerà il posto alla sigla ufficiale, ma soprattutto domenica 21, la nuova Ferrari scenderà già in pista a Barcellona per un collaudo funzionale di 100 km a porte chiuse, a cui sarà applicato il regolamento "filming day", ossia utilizzando le gomme che la Pirelli realizza per le esibizioni stradali e percorrendo un numero limitato di giri consecutivi. Per non ottenere nessun vantaggio concreto rispetto agli altri team che invece scenderanno in pista a Barcellona il giorno dopo, lunedì 22. Data in cui si apre ufficialmente la stagione 2016 con i primi test invernali.

Due giorni prima, però, la nuova Ferrari sarà presentata on line come vogliono le ultime mode del marketing. Collegandovi al sito www.ferrari.com, sarà possi-

Ferrari -5 al lancio

VENERDÌ 19 FEBBRAIO CALANO I VELI SULLA NUOVA ROSSA. È LA PRIMA VETTURA REALIZZATA DA ALLISON. OLTRE AL BIANCO SULLA CARROZZERIA ANDIAMO A VEDERE COME SARÀ LA MONOPOSTO

di Cesare Maria Mannucci

bile vedere l'ultima nata a Maranello in una sorta di diretta streaming nel primo pomeriggio.

Ma cosa dobbiamo attenderci da questa nuova Ferrari? L'aumento della superficie colorata di bianco non è certo una operazione nostalgica stile Anni '70, quanto piuttosto il tentativo di dare un'immagine visiva differente alla monoposto; e contemporaneamente una cortesia alla Philip Morris, che rimane comunque lo sponsor principale, e che non potendo più promuovere direttamente i marchi della propria divisione tabacco, gradisce comunque un link cromatico con la sua produzione.

Cambiamenti radicali

Dal punto di vista tecnico, invece, la nuova Ferrari rappresenta un radicale cambiamento rispetto alla vettura 2015, sia dal punto di vista meccanico, sia aerodinamico che motoristico.

Proviamo a riassumere tutte le novità della Ferrari 2016. La prima vettura interamente realizzata sotto la direzione di James Allison, considerando che sulla monoposto del 2015, il contributo di Nick Tombazis era stato comunque molto rilevante.

Scompariranno per prima cosa molti elementi e soluzioni tecniche che nel 2015 avevano reso unica e diversa la Ferra-

ri SF15-T rispetto alle altre vetture. Molte soluzioni, soprattutto nella disposizione degli elementi che compongono la power unit e il relativo alloggiamento in vettura saranno mutuati dalla Mercedes. E non poteva essere altrimenti, vista la superiorità messa in mostra dalla W06 nel 2015.

La Ferrari 667 avrà un musetto decisamente più corto, stile Toro Rosso, abbandonando quello decisamente più lungo che l'aveva resa unica nel 2015. Nuova la sospensione anteriore, con il ritorno dell'architettura push rod e l'addio alla soluzione a tirante (pull rod). Altra stranezza che caratterizzava la precedente



LA NUOVA ROSSA SU AUTOSPRINT.IT E SU RACE ANATOMY F1 DI SKY

Nuova Ferrari F.1 2016 su www.autosprint.it

Il lancio della nuova Ferrari F.1 2016 sarà seguito da Autosprint mediante i nostri canali web e social: quindi foto, news, e video da venerdì 19 sul sito www.autosprint.it e sui canali twitter @autosprint e @autosprintLIVE.

Nuova Ferrari F.1 2016 su Sky Sport

La presentazione della Ferrari sarà seguita anche da Sky: ci sarà uno studio speciale di "Race Anatomy F1" sul canale Sky Sport F1 HD (207), condotto da Fabio Tavelli con Carlo Vanzini, Fabiano Vandone e Leo Turrini. Lo studio si "accenderà" un quarto d'ora prima della presentazione Ferrari e trasmetterà tutte le immagini live da Maranello, con commenti e riflessioni sulla nuova monoposto. Aggiornamenti anche su Sky Sport24 HD (canale 200).

Ferrari. Poi avremo un retrotreno decisamente più rastremato grazie ad una diversa disposizione di intercooler - che non sarà più posizionato in mezzo al V delle bancate - all'adozione di un basamento più stretto nella parte inferiore, per poter redistribuire le unità elettriche Mgu-H e Mgu-K ai lati del propulsore termico.

Ci sarà anche un nuovo cambio più stretto. In termini di restringimento del retrotreno, la nuova Ferrari dovrebbe contendere alla McLaren-Honda il primato di vettura più rastremata, esasperando così la filosofia "zero size" coniata appunto da Ron Dennis per la Mp4-31: che significa compattare ogni componente alle minime dimensioni possibili per perseguire uno spreco di spazio pari a zero.

Spostati intercooler e Mgu-K e H

Una vettura coraggiosa la Ferrari 2016, estrema, e pensata già anche con un occhio alle regole 2017, quando arriveranno gomme più larghe e profili alari più grandi e più liberi nelle forme, rispetto alle regole attuali.

Una Ferrari che dovrebbe essere più "gentile" con tutte le nuove mescole e non solo le più tenere, come era avvenuto nel 2015. Ma la grande rivoluzione sarà sotto il "vestito" ossia sotto la carrozzeria e il cofano motore.

Lo scambiatore di calore passerà dal mezzo delle bancate del motore V6 ad un lato, mentre l'altro lato sarà occupato dall'unità Mgu-K. Il precedente posto dello scambiatore sarà invece occupato dall'unità Mgu-H, mentre per migliorare l'efficienza di questa componente ibrida, turbina e compressore saranno ravvicinati. Grandi novità anche sul lato aspirazione con l'adozione - finalmente - dei cornetti ad altezza variabile (in funzione del regime del motore). Il motore Ferrari era l'unico nel 2015 a non avere adottato questa soluzione, indicata per migliorare la guidabilità del propulsore. Preziosa in una formula che impedisce di cambiare i rapporti al cambio.

Un cocktail davvero articolato di novità tecniche, come da tempo a Maranello non si vedevano tutte insieme su una singola vettura. Perché l'obiettivo non è più quello di vincere qualche Gran Premio ma il traguardo dichiarato da Sergio Marchionne è la vittoria del campionato del mondo. Per questo sarà indispensabile giocarsi quasi tutto sin dall'inizio. ●



Mercedes

Così la W07

VISTA LA SIGNIFICATIVA SUPREMAZIA 2015, LA NUOVA MONOPOSTO NON È UNA RIVOLUZIONE MA L'EVOLUZIONE DELLA PROGENITRICE. SCOPRIAMO TUTTI I SUOI DIVERSI AFFINAMENTI

di **Cesare Maria Mannucci**
disegni di **Craig Scarborough**

Mercedes, terzo anno della Formula Hybrid, si ricomincia. Con la consapevolezza di disporre ancora dell'insieme tecnico più competitivo, di disporre ancora della maggiore cultura tecnica in materia di motori ibridi. Con la coppia di piloti forse più competitiva ma che durante l'anno potrebbe essere di nuovo destabilizzata. Questa volta per la situazione contrattuale di Rosberg e per i campionicini del vivaio Mercedes, Ocon e Wehrlein, che premono alla porta. Si ricomincia con le incognite di un rapporto tra Lauda e Wolff certamente logoro, stanco, solo in parte deteriorato per la decisione di non fornire il motore Mercedes alla Red Bull. Si ricomincia, con la nuova W07 che non dovrebbe discostarsi troppo dalle forme - almeno quelle esterne - della precedente W06. Perché i concetti tecnici espressi dalla Mercedes degli ultimi due anni, sono stati il riferimento costante per gli altri team, da ispirarsi e da copiare. Quindi non sarebbe proprio il caso di intervenire con rivoluzioni tecniche radicalmente diverse, dettate solo per il gusto di cambiare.

SCARICO EXTRA DELLA WASTEGATE

AGGIORNAMENTI A TURBO ED ERS

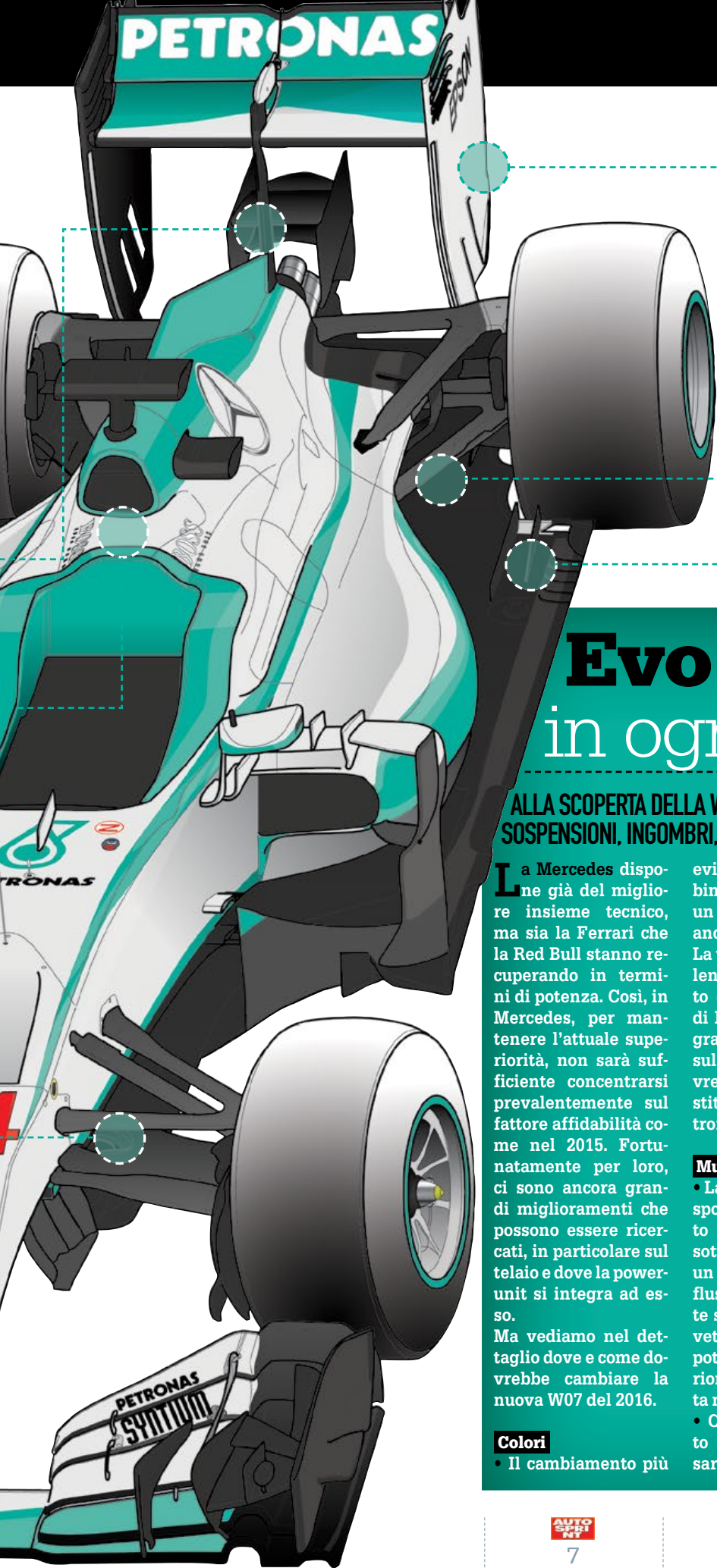
SOSPENSIONE IDRAULICA

S-DUCT POSTO SUL MUSETTO

MUSO PIÙ RASTREMATO

ECCO LE AREE D'INTERVENTO PER UNA CRESCITA BILANCIATA IN CHIAVE 2016

La W07 avrà novità a partire dal muso, più rastremato e con la presenza dello S-Duct, già sperimentato a fine 2015. Nello schema sopra, ecco le altre aree interessate all'evoluzione, compresa power unit, scarico supplementare della Wastegate, scatola-cambio rialzata e feritoie all'ala posteriore e al fondo vettura



ALA POSTERIORE CON FESSURE PIU ALTE

SCATOLA DEL CAMBIO RIALZATA

MODIFICHE ALLE FESSURE DEL FONDO

Evo mirata in ogni settore

ALLA SCOPERTA DELLA W07 CON NOVITÀ CHE RIGUARDANO MUSO, SOSPENSIONI, INGOMBRI, POWER UNIT, CAMBIO E NON SOLO...

La Mercedes dispone già del migliore insieme tecnico, ma sia la Ferrari che la Red Bull stanno recuperando in termini di potenza. Così, in Mercedes, per mantenere l'attuale superiorità, non sarà sufficiente concentrarsi prevalentemente sul fattore affidabilità come nel 2015. Fortunatamente per loro, ci sono ancora grandi miglioramenti che possono essere ricercati, in particolare sul telaio e dove la power unit si integra ad esso. Ma vediamo nel dettaglio dove e come dovrebbe cambiare la nuova W07 del 2016.

Colori

• Il cambiamento più

evidente sarà la combinazione di colori, un po' come accadrà anche sulla Ferrari. La vettura sarà prevalentemente in argento con le scritte verdi di Petronas, mentre i grandi pannelli neri sul cofano motore dovrebbero sparire sostituiti dal verde Petronas sull'air scope.

Musetto

• La W06 Mercedes disponeva di un musetto dalla punta molto sottile; per ottenere un miglioramento del flusso d'aria alle alette sulle fiancate della vettura, la sua forma potrebbe essere ulteriormente rastremata ma meno profonda.

• Correlato al musetto più rastremato, ci sarà l'adozione del si-

stema S-Duct che il team ha provato negli ultimi Gp 2015. Un condotto sul musetto a forma di "S" (da qui il nome) che raccoglie aria dalla parte inferiore del muso e la scarica in alto. Questo contribuirà a mantenere la punta del musetto meno profonda, perché il condotto di aspirazione convoglia l'aria e semplifica la superficie inferiore del musetto. La presa d'aria sulla parte superiore del musetto determina un leggero cambiamento nel profilo, rendendolo un po' più alto. Per questo il team aveva provato un pannello finto lo scorso anno.

Sospensioni

• Continuerà il lavoro

2014



2015



IL QUADRO POLITICO

Tra Niki e Toto è scoppiata la pace

Recentemente il Presidente del gruppo Daimler Dieter Zetsche, ha ribadito la perfetta intesa e comunione di intenti tra Niki Lauda e Toto Wolff. Ad Abu Dhabi i due, per smentire le tante voci in merito ad attriti nella gestione della squadra, in particolare nei rapporti con i piloti, nelle scelte strategiche durante il race week end e nella decisione di non fornire il motore alla Red Bull, avevano sfilato mano nella mano nel paddock di Yas Marina. Forzatura che di fatto aveva ottenuto l'effetto contrario, perché Helmut Marko e Christian Horner, oppure Ron Dennis con Eric Boullier non fanno altrettanto per assicurare gli altri sulla loro intesa. Toto Wolff, 44 anni, possiede il 30% del team Mercedes F1 ma continua a subire il maggiore carisma di Niki Lauda e la libertà di azione al di fuori di ogni schema verticistico del campione austriaco. Il suo rapporto diretto e privilegiato con il consiglio di amministrazione della casa madre Daimler. Niki Lauda invece compirà 67 anni tra pochissimi giorni (il 22 febbraio), possiede il 10% del team Mercedes F1 e ha un contratto che scadrà a fine 2017. L'età, il tempo e la maggiore quota azionaria sono tutti fattori che, giocano a favore di Toto Wolff, ma una Ferrari eventualmente più competitiva in grado di rappresentare una vera alternativa costante e non più occasionale, potrebbe però alterare di nuovo questo

UNA EVOLUZIONE A GRADI MA MAI ECCESSIVA

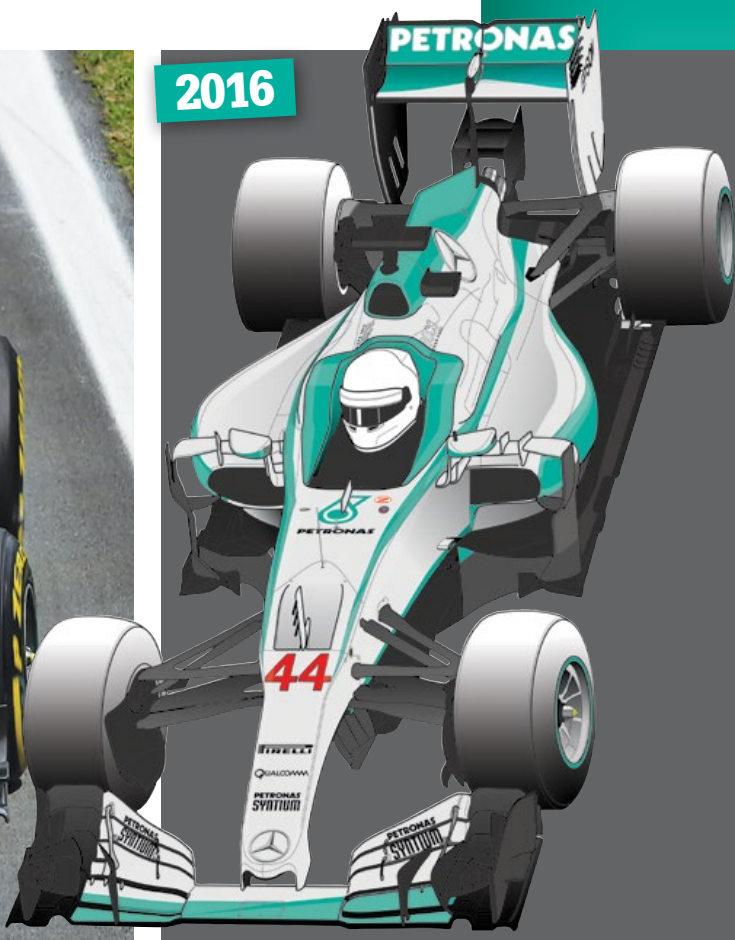
Il confronto tra le monoposto vincenti del 2014, sopra, e del 2015, a destra, con quella che sarà la loro logica evoluzione attesa in pista quest'anno, a un primo confronto visuale in parallelo, evidenzia come prosegue la linea di tendenza volta ad avere il musetto sempre meno largo, con una rastremazione ancor più accentuata. A destra, Niki Lauda e Toto Wolff sfilano al paddock di Abu Dhabi 2015 tenendosi per mano per ribadire la rispettiva consonanza della loro azione dirigenziale e l'unità d'intenti in casa Mercedes, a dispetto delle voci che vedevano i due in rotta di collisione

equilibrio e la ritrovata armonia aziendale. Sul fronte politico della F1 invece, l'asse Mercedes-Ferrari non sembra al momento aver ottenuto i risultati che i due Costruttori si aspettavano. Jean Todt sta vincendo la battaglia sul ribasso dei costi per le power unit versioni clienti per il 2018, imponendo un prezzo inferiore di oltre il 60% rispetto a quello che i team pagheranno sino al 2017.





2016



Anche la scomparsa del sistema dei "gettoni" per controllare lo sviluppo tecnico dei motori durante il campionato, che verrà liberalizzato nel 2017, in prospettiva farà più il gioco di Honda e Renault piuttosto che di Ferrari e Mercedes. Perché sono i francesi ed i giapponesi che hanno necessità di recuperare terreno cambiando più componenti nelle loro attuali power-unit.

ANNO NUOVO ANTICIPATO

Già sperimentate in gara delle evo 2016

Nelle ultime gare del 2015, la Mercedes è stata l'unica squadra che, avendo vinto il campionato con largo anticipo, ha potuto già sperimentare in pista alcune soluzioni che probabilmente vedremo sulla vettura che debutterà nei test di Barcellona del 22 febbraio. In particolare il condotto "a S", ricavato nella parte frontale, provato brevemente nel corso novembre nel Gp Brasile a Interlagos. Nuove anche le sospensioni, non come architettura ma come rapporti tra le leve, finalizzate ad un ottimale sfruttamento delle gomme a miscela più tenera. Perché nel 2015 era stato quello l'unico punto critico della W06, la condizione che almeno in due occasioni - Sepang e Singapore - aveva creato i presupposti per le vittorie della Ferrari e di Sebastian Vettel. Aspetto che nel 2016 diventerà ancora più rilevante perché la Pirelli prevede di ammorbidire sensibilmente almeno due mescole tra quelle già esistente-
----->

di contenere gli ingombri della sospensione entrobordo. In precedenza la Mercedes ha utilizzato sia molle elicoidali che molle idrauliche nel muso della vettura per il controllo dei due assi. Quando il Fric (sistema di compensazione delle sospensioni) è stato proibito, il sistema si è evoluto.

I due assi ora non sono interconnessi, ma ogni molla mantiene comunque l'assetto a rastrello in accelerazione e frenata in funzione di una migliore angolazione del set up.

Power unit

• L'aggiornamento della power unit visto lo scorso settembre 2015 a Monza ha consentito un grande guadagno in termini di potenza e efficienza del motore ter-

mico. Ora lo sviluppo è stato indirizzato soprattutto sull'apparato di sovralimentazione: turbina, compressore, polmone di aspirazione e il dispositivo di recupero energia. Il "polmone" di aspirazione dovrebbe essere abbassato e ristretto, pur mantenendo i cornetti ad altezza variabile, per migliorare l'aerodinamica nella parte posteriore. Migliorata l'efficienza dell'Ers (Mgu-H) riducendone le dimensioni e le necessità di raffreddamento.

Ingombri

Nel 2015 la Mercedes W06 era tra le vetture più corte; per questo motivo c'era meno spazio per rastremare le appendici aerodinamiche nella parte posteriore, per cui la carrozzeria presentava degli allargamenti per ospitare le varie componenti.

Ora il motore dovrebbe essere spostato in avanti, per "ripulire" le forme della carrozzeria posteriore. Ciò significa una vettura più lunga o comunque il riposizionamento dell'hardware montato all'interno dell'area serbatoio benzina. Molto spazio è occupato dal turbocompressore, dall'airbox, dall'intercooler e dall'hardware dei sistemi di recupero di energia, che è montato sotto il serbatoio del carburante.

Inoltre alcune componenti saranno riordinate nelle fiancate, il serbatoio del carburante potrebbe essere più corto, il motore spostato in avanti e il guadagno aerodinamico sarà raggiunto senza adottare un passo più lungo.

Nuovo scarico

• Con la nuova regola introdotta quest'anno, la Mercedes adotta come tutti uno scarico supplementare per la wastegate, mentre nel 2015 disponeva di una singola valvola wastegate montata sopra la parte superiore del turbo. La W07 avrà la wastegate sul turbo, montato nella parte posteriore, sopra il tubo di scarico principale.

Cambio

• Al fine di rastremare l'aerodinamica posteriore, la scatola del cambio dovrebbe essere rialzata per dirigere più flusso d'aria sopra il diffusore. Il cambio Mercedes, fino ad oggi, disponeva di una scatola interna asportabile all'interno della scatola principale in fibra di carbonio, perciò l'assemblaggio risulta più ingombrante rispetto ad una scatola convenzionale. Mercedes potrebbe scartare questo concetto o modificarlo per creare più spazio sotto il cambio per aumentare la portata del flusso d'aria che vi passa sotto.

Fluidodinamica

• Una zona dove la W06 si era rivelata conservatrice era nell'area delle fessure davanti alle gomme posteriori. Ferrari e McLaren presentavano configurazioni più estreme e aggressive. Nella W07 potrebbero cambiare.

• Mercedes aveva modificato le scanalature nella paratia laterale dell'ala posteriore, ma non erano così vistose come quelle della Red Bull. Sarà ragionevole attendersi delle fessure più alte, da sperimentare durante i test.

Craig Scarborough

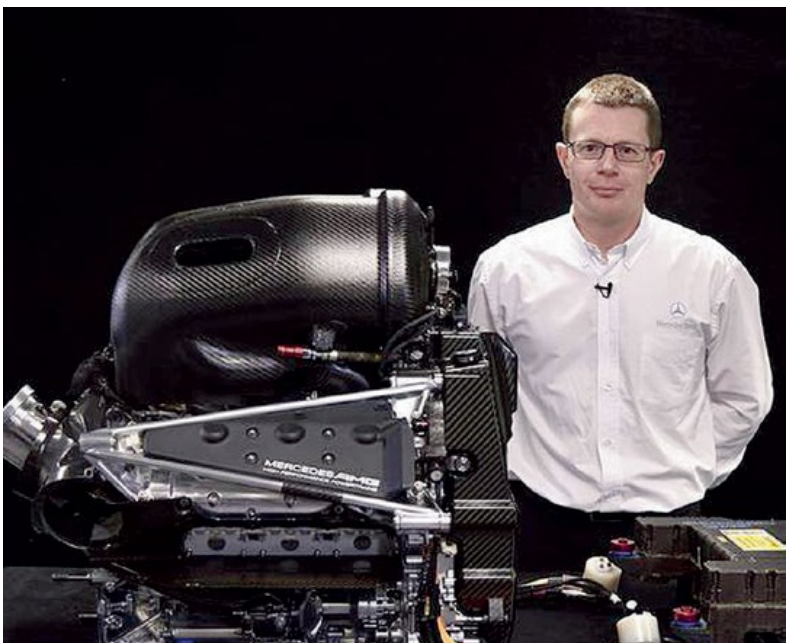
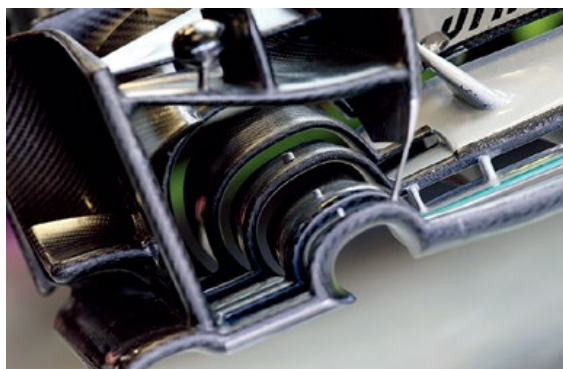
ti, e inoltre ci sarà il debutto della nuova ultra soft. Che renderà imperativo - nei GP dove sarà adottata - una ottimale layout delle sospensioni che si dimostrino "gentili" verso i composti più teneri.

Ricordate le polemiche degli ultimi Gran Premi? Le spiegazioni fornite da Hamilton per giustificare il suo improvviso e imprevedibile calo di performance, in qualifica e in gara, rispetto a Rosberg? Allora la Mercedes ammise di avere cambiato radicalmente i numeri funzionali delle sospensioni, in particolare le anteriori, per ovviare ai problemi emersi durante il disastroso Gp di Singapore. Quella gara dove inizialmente la Mercedes aveva accusato la Pirelli, per poi capire che i problemi invece erano interni, suoi. Hamilton ammise che le modifiche successive alla W06 avevano reso la vettura meno gradevole da guidare, che il suo stile non sembrava più quello ottimale per quell'auto mentre invece lo stile di guida di Rosberg si era di colpo dimostrato più indicato. E si era lamentato che il poco tempo a disposizione nelle prove non gli consentiva di modificare radicalmente il set up come lui avrebbe voluto e come forse gli sarebbe servito. Sia in condizioni di qualifica che con il serbatoio pieno.

Ora si ricomincia da quella situazione, dal quel quadro tecnico. Hamilton durante l'inverno ha lavorato molto al simulatore e siamo certi che già dai primi giri a Barcellona saprà di nuovo adattarsi al meglio in termini di stile di guida, alla nuova W07. Come invece non aveva fatto negli ultimi tre Gp della stagione 2015.

Per il resto, all'interno di un quadro regolamentare di fatto invariato rispetto al 2015, la Mercedes ha poche necessità di modificare radicalmente la vettura dello scorso anno. Visto che la W05 del 2014 e la W06 di fatto hanno sempre anticipato soluzioni aerodinamiche e meccaniche che la concorrenza poi ha copiato. Mentre la nuova Ferrari dovrebbe essere presentata online il 19 febbraio, lo stesso giorno la nuova Mercedes dovrebbe scendere in pista a Silverstone per un breve collaudo funzionale, per nulla virtuale. Come lo stesso Niki Lauda aveva rivelato ad Autosprint, nelle ultime gare della stagione 2015 le prestazioni tra le power unit di Ferrari e Mercedes erano ormai simili.

Se per il 2016 la Ferrari ha scelto la strada coraggiosa di rivoluzionare la disposizione di molte componenti della power unit, la Mercedes invece dovrebbe rimanere fedele alla precedente architettura. Anche perché la grande rivoluzione la Mercedes l'aveva già fatta a Monza 2015, quando aveva portato la propria power unit aggiornata con tutti i gettoni rimasti disponibili, motore che non a caso in seguito non era stato fornito ai team clienti. Creando un grave danno alla Williams che su quello contava per concludere il campionato Costruttori davanti alla Ferrari. ●





**LA NUOVA BELVA
E ANCORA COPERTA**

Una F1 impacchettata, a lato: in fondo la nuova W07 ora è questo... Al centro, particolari di muso, volante, ala posteriore, sotto, e raffinatezze della W06, che sarà evoluta. In basso, Cowell, "mago" della power unit, Lauda col presidente Zetsche e, in basso a destra, Rosberg "circondato" in senso orario, da Lowe, Wolff e dallo stesso Zetsche

Nico in sindrome d'accerchiamento?

ROSBERG A FINE 2016 DEVE RINNOVARE IL CONTRATTO, ANCHE SE ALLA MERCEDES HA IL FIATO SUL COLLO DI DIVERSI GIOVANI RIVALI

Alla fine del 2016 scadrà il contratto di Nico Rosberg. Questo vuol dire che dopo pochi Gp, il pilota tedesco sarà già al centro di supposizioni, ipotesi e anche trattative reali, per rinnovare con la Mercedes oppure firmare per un'altra squadra. Situazione che Lewis Hamilton aveva vissuto lo scorso anno e che può contribuire a destabilizzare l'equilibrio mentale di un pilota. Con una profonda differenza tra i due. Che l'alternativa ad Hamilton di fatto non esisteva, e la trattativa tra il pilota inglese e la Mercedes si era protratta a lungo solo per una questione economica. Ma ad entrambe le parti, era chiaro che il contratto sarebbe stato rinnovato.

Con Rosberg invece la situazione è diversa, per lui e per la Mercedes. Nico potrebbe anche avvertire una certa sindrome di accerchiamento. La Mercedes controlla i "cartellini" di Wehrlein e di Ocon. Il primo, grazie all'intervento di Toto Wolff, è stato "parcheggiato" alla Manor, il secondo alla Renault. È abbastanza scontato che almeno uno dei due sarà il futuro pilota Mercedes in F1. Quando? Entrambi molto giovani, hanno il tempo dalla loro parte, ma questa situazione potrebbe avere influenze negative nella trattativa di rinnovo per il contratto di Rosberg. Nel 2016 sono in scadenza non solo il contratto di Rosberg ma anche quelli di Kimi Raikkonen e Jenson Button, e forse anche quello di Daniel Ricciardo, in quanto abitualmente è la Red Bull che si riserva una opzione a proprio favore. Si prevede un valzer di volanti davvero intenso, tra piloti che smetteranno e giovani che premono. Che influenza avrà questo vortice di contratti su Nico Rosberg, sulla sua competitività nel 2016 e sulla possibilità che il pilota tedesco cambi squadra?

Impropriamente lo scorso alcuni, alcuni piloti oggi ritirati hanno esortato Rosberg a cambiare team. Perché il confronto con Hamilton non gli lascia scampo e perché forse avrebbe bisogno di nuovi stimoli, motivazioni diverse per rilanciare la sua carriera. Dimenticando però che oggi solo Mercedes e Ferrari possono pagare certi ingaggi. Le ultime tre vittorie seriali in Messico, Brasile e Abu Dhabi, hanno rilanciato Rosberg, la sua auto stima, che dopo il Gp di Austin sembrava sprofondata in un buco nero senza fondo. Ma la lunga pausa invernale ha azzerato quel momento favorevole, adesso si ricomincia da zero, o meglio con Hamilton che ha vinto gli ultimi due campionati del mondo, battendo sempre il suo compagno di squadra. ●



La variante della discordia

PER COLPA DI QUESTA MODIFICA E DELLA POCA FIDUCIA NEI VERTICI DELL'AUTODROMO, ECCLESTONE È PRONTO A FAR SALTARE L'ACCORDO PER IL GP D'ITALIA. I RETROSCENA

di **Alberto Sabbatini**

Contrordine! L'accordo Monza-Ecclestone è di nuovo in alto mare. L'accordo per prolungare il contratto del Gp d'Italia a Monza anche oltre il 2016 che anche secondo il presidente Aci Sticchi Damiani sembrava a un passo dalla firma (vedi AS n.4 del 26 gennaio), è di nuovo in discussione. Colpa del progetto di una nuova variante che si vuole introdurre prima del Curvone di Biassono di 7 milioni di euro. Ovvero la "fetta" di contributo che dovrebbero versare la Sias (la società che gestisce l'autodromo di Monza) e la Regione Lombardia per onorare una parte del contratto. Così adesso il futuro del Gp d'Italia è di nuovo a rischio perché Ecclestone si è irrigidito.

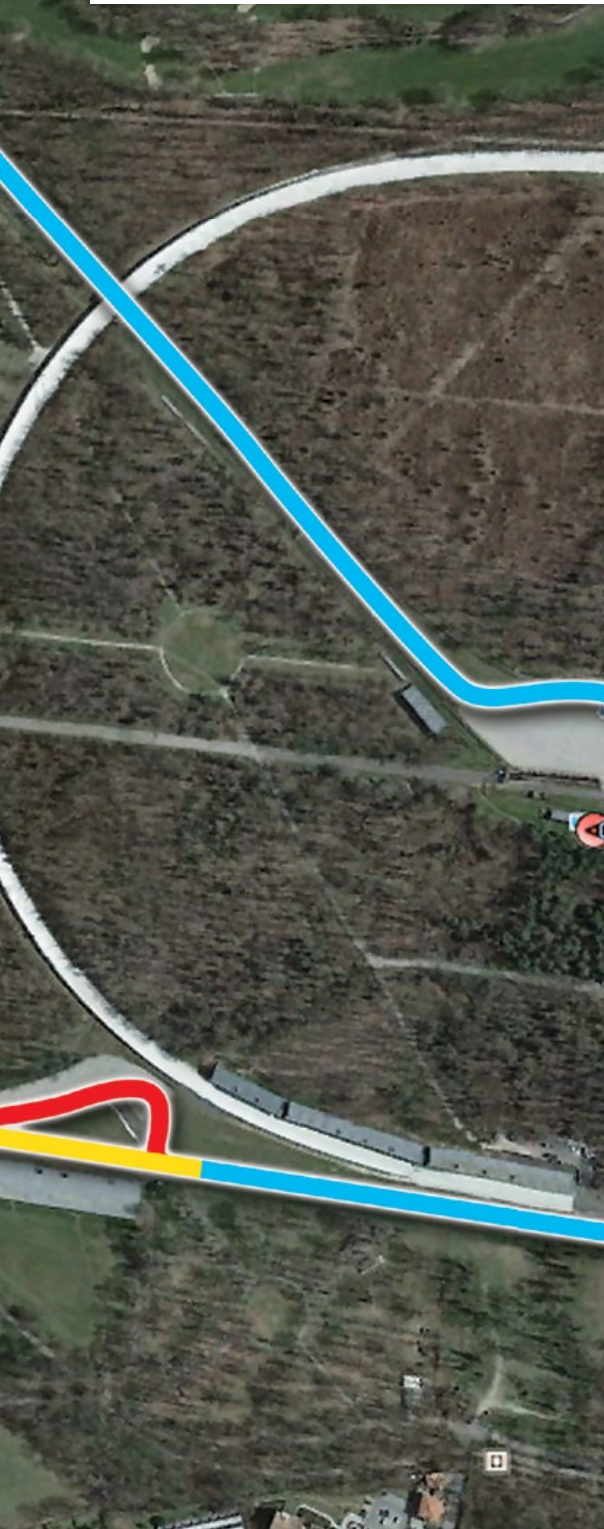
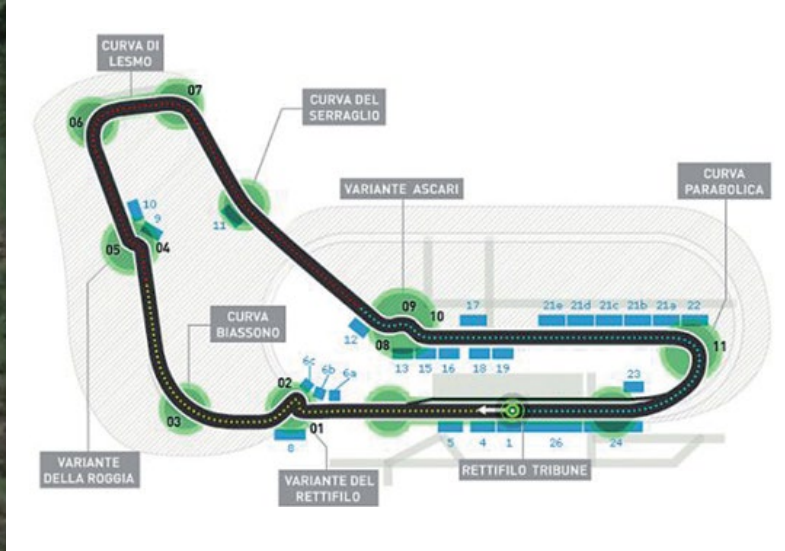
Ecclestone d'accordo sullo sconto

Un mese fa tutto sembrava risolto: grazie alla mediazione del presidente Aci Sticchi Damiani, che aveva ricevuto dal Coni e dal presidente del consiglio Renzi, il mandato di trattare con Ecclestone e di utilizzare i fondi Aci, sembrava che l'accordo fosse in via di conclusione. Sticchio Damiani era riuscito a ottenere da Ecclestone uno sconto consistente sul rinnovo del contratto: da 25 milioni all'anno a circa 18 milioni e la disponibilità a riformare il rinnovo per un periodo da definire tra i 4 e i 7 anni. Dei 18 milioni all'anno, circa 12 sarebbero stati coperti dagli utili dell'Automobil Club d'Italia (gran parte sono frutto del Pra, il Pubblico registro Automobilistico), il resto ce li avrebbe messi la Sias, la società che gestisce l'autodromo e che dipende all'Ac Milano. Ma nell'incontro decisivo per la firma del contratto, a inizio febbraio a Londra, è successo qualcosa di grave che ha fatto precipitare gli eventi. Ecclestone ha sollevato dubbi sull'efficienza della gestione dell'autodromo da parte dell'attuale dirigenza monzese e l'ha rinfacciato a Ivan Capelli, che rappresentava l'Ac Milano e che era a Londra per mediare assieme a Sticchi Damiani. Analizzati i numeri, Ecclestone ha messo in dubbio la capacità della Sias di garantire annualmente il versamento dei 7 milioni. Inoltre Ecclestone è venuto a sapere che la dirigenza monzese vuole realizzare una nuova variante sul circuito che cambierebbe drasticamente la fisionomia del circuito. Si tratta di una chicane



SARÀ COSÌ LA NUOVA VARIANTE AL CURVONE BIASSONO

Nella nostra elaborazione come dovrebbe apparire il tracciato di Monza nella zona della Curva Grande: in blu il tracciato attuale; per la nuova chicane si sfrutterebbe parte di un vecchio tratto di pista Anni '70 all'interno del Curvone; il nuovo tracciato (in giallo) si ricolleggerebbe poi all'attuale prima della Variante della Roggia. Verrebbe anche eliminata la Prima Variante per ottenere un rettilineo più lungo



ANCORA PIÙ TEMPIO DELLA VELOCITÀ

Sull'attuale tracciato le F.1 raggiungono medie sul giro di circa 250 km/h.

L'introduzione della nuova variante potrebbe paradossalmente aumentare ancor di più le medie sul giro perché verrebbe soppressa la lentissima Prima Variante che riduce la media: le F.1 potrebbero tornare sopra i 262 km/h di media toccati nel 2004 dai motori V10. Sotto, Ecclestone e Sticchi Damiani (Aci): saranno loro a trattare l'accordo



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



veloce che verrebbe disegnata nella parte interna della pista rispetto al Curvone, sfruttando parte del percorso di un vecchio circuito interno. Questo nuovo tratto di pista, dopo una curva anticipata rispetto al Curvone e un sinistra-destra, riporterebbe il tracciato verso la Roggia saltando per sempre il velocissimo Curvone di Monza.

La modifica prevederebbe anche l'eliminazione della contestatissima prima variante, riproponendo così a Monza il lunghissimo rettilineo di partenza che esisteva fino al 1971 e che in questo caso terminerebbe alla staccata della futura variante del Curvone. Un'idea originale che modificherebbe ampiamente sia il layout della pista che la media sul giro (perché senza la prima lentissima chicane i tempi si abbasserebbero).

Alla F.1 la Variante al Curvone non serve

Il problema è che la F.1 non ha mai chiesto a Monza una modifica del genere perché la zona del Curvone, nonostante la via di fuga ridotta rispetto alla velocità di percorrenza, non è ancora considerata critica in fatto di sicurezza dalla commissione dei circuiti. A tutti gli effetti si tratta di una curva percorsa in accelerazione, ovvero di un rettilineo curvilineo dove si può uscire di pista solo in caso di guasto o di contatto, non di errore di guida. Viceversa, quel tratto di pista è considerato pericolosissimo per le moto e la mancanza di una via di fuga adeguata al Curvone che le moto affrontano in piega a oltre 250 km/h. E rappresenta l'attuale ostacolo per riportare motoGP e Superbike a Monza. Per questo il presidente della Sias, Andrea dell'Orto, legato da passione e interessi al mondo motociclistico, vorrebbe eseguire questi lavori che favorirebbero il ritorno delle gare di moto a Monza. Tra l'altro la realizzazione di questa variante costerebbe circa 4 milioni di euro, soldi che verrebbero decurtati dal bilancio Sias e quindi dalla "fetta" da pagare a Ecclestone. Il quale vede l'impegno verso la realizzazione della chicane motociclistica come la prova di una strategia di distacco di Monza dalla F.1. E accusa la Sias di non avere a cuore il futuro del Gp d'Italia a Monza. In più non gradisce l'ingerenza della Regione Lombardia, tanto che alle agenzie inglesi ha dichiarato: «La solita storia italiana. Tanta politica, ma poca azione. Qualche mese fa mi avevano detto: tutto risolto. Apprendo invece ora che Monza è diventata una questione politica».

Decisione entro fine febbraio

Ecclestone ha lanciato anche un ultimatum: «Non c'è alcuna scadenza - ha detto - Possono prendere tutto il tempo che vogliono», per poi aggiungere ironico: «A condizione che si chiuda entro la fine di febbraio».

Insomma, il futuro di Monza F.1 dopo il 2016 è di nuovo a rischio. E stavolta non è soltanto un problema di soldi, ma di mancanza di fiducia di Ecclestone verso gli interlocutori lombardi. E questo è un problema più serio da risolvere che trovare qualche milione di finanziamento. Per cui l'Acì, pur di non perdere il Gp d'Italia sarebbe disposto adesso anche a battere le strade di piste alternative: Mugello o Imola. ●



Wehrlein girato a Manor

IL PUPILLO DI TOTO WOLFF, CHE È SUO MANAGER, APPRODA AL PICCOLO TEAM BRITANNICO, CON LA BENEDIZIONE MERCEDES E SEI MILIONI DI EURO IN DOTE

DEVO DIRE GRAZIE ANZITUTTO AL MIO MANAGER WOLFF CHE CONTROLLA LA MIA CARRIERA FIN DALL'INIZIO

PASCAL WEHRLEIN



Un particolare ringraziamento a Toto Wolff, che ha controllato la mia carriera sin all'inizio e ha reso questa opportunità possibile. Grazie per l'incredibile aiuto ricevuto, per aiutarmi a coronare il mio sogno, ora tocca a me sfruttare l'opportunità con il mio comportamento in pista».

Pascal Wehrlein ha il senso delle priorità e, prima di ringraziare la Mercedes, ringrazia il suo boss, ossia l'uomo che di fatto ha trovato le risorse economiche necessarie per firmare il contratto con la

di Cesare
Maria Mannucci
foto Colombo,
Getty Images

Manor: Toto Wolff. Perché, parlando a nome della Mercedes, Toto Wolff aveva sempre negato un coinvolgimento finanziario della Casa tedesca per agevolare l'arrivo di Wehrlein in F.1; ma con questa operazione, Wolff non nega il proprio aiuto al giovane pilota tedesco-mauriziano... Come di fatto aveva fatto con Valtteri Bottas alla Williams, quando Wolff era il terzo azionista del team, per un breve periodo di tempo aveva ricoperto anche il ruolo di Direttore del team, in sostituzione di

Dtm (2013-2015) in Mercedes



Reserve Driver F.1 (2014-2015) in Mercedes





LA MANOR E LE SUE MONOPOSTO OFFERTE COME OPPORTUNITÀ A CHI AIUTA IL TEAM

Già lo scorso anno la Manor si affidò a piloti in grado di aiutarla nel budget: sopra, ecco Stevens. Stesso discorso quest'anno, col deb Wehrlein - ingaggiato coi buoni uffici di Toto Wolff e della Mercedes - che presto sarà affiancato dal... miglior offerente

Adam Parr, ed era manager del pilota finlandese. Creando poi anche i presupposti per il successivo arrivo della moglie Susie Wolff come collaudatore. Per assicurarsi il sedile della Manor - che con l'arrivo del motore Mercedes e di Tombazis come progettista - si presenta con una struttura tecnica sulla carta migliore di quella della Sauber e della Renault, Wehrlein ha garantito la cifra di 6 milioni di euro. Poi ci sono le sinergie ufficiali tra Mercedes e Manor, che prevedono, a fronte del pagamento della fornitura motori - per garantirsi la copertura della cifra, la Mercedes li preleverà direttamente dai 44 milioni di dollari che la Fom paga al team di Stephen Fitzpatrick - anche l'utilizzo della propria galleria del vento di Brackley. Esattamente come ha fatto la Ferrari con il team di Gene Haas, che utilizzerà la galleria del vento di Maranello.

Di sicuro le sinergie trasversali di Toto Wolff ci ricordano un po' quelle di Flavio Briatore alla Renault. Alla Mercedes oggi alcuni cominciano a fare notare l'incrocio, anche nella categoria Dtm, dei tanti interessi privati di Toto Wolff con quelli della Mercedes.

L'arrivo di Wehrlein alla Manor è comunque da se-

PASCAL IN CIFRE

3

IN TUTTO LE VITTORIE
IN TRE ANNI DI DTM

21

ANNI, L'ETÀ ATTUALE
DI WEHRLEIN

94

IL NUMERO DA LUI
SCELTO PER LA F.1

quire con interesse, perché il pilota tedesco-mauriziano, ha ben impressionato nei test che ha disputato con la stessa Mercedes e la Force India. I suoi precedenti in monoposto non sono però particolarmente eccitanti. Vincitore del campionato Master Adac nel 2011, quando nel 2012 è passato nell'Euro F.3 ha vinto due gare in due anni. Su di lui Toto Wolff ha sempre investito sino a portarlo nel team ufficiale Mercedes Hwa nel Dtm nel 2014.

Il fresco vincitore del campionato Dtm 2015, ha

solo 21 anni ed è il secondo pilota di colore che arriva in F.1 dopo Lewis Hamilton. Per il suo debutto in F.1 ha scelto il numero 94, e qualora durante la stagione, servisse un sostituto per Hamilton o Rosberg, la Mercedes manterrà il suo diritto contrattuale di preliezione. Il suo posto in Dtm potrebbe essere ereditato da Esteban Ocon, a sua volta inserito

**ORA CHE QUESTO
MIO SOGNO
È DIVENTATO
REALTÀ, TOCCA
A ME SFRUTTARE
LA CHANCE IN F.1**

PASCAL WEHRLEIN



nel programma F.1 Renault, che quest'anno debutterà in alcune sessioni del venerdì e potrebbe sostituire Palmer, qualora le performance del pilota inglese non risultassero adeguate.

Probabilmente prima dei test di Barcellona, la Manor comunicherà il nome del secondo pilota. La scelta al momento sembra ristretta tra Will Stevens, Alexander Rossi e Ryo Haryanto. Vince chi paga di più. ●

Tester F.1 (2015) per Force India



Corse & **finan**

IL RAPPORTO TRA COMPETIZIONI E MERCATO FINANZIARIO GLOBALE STUDIATO TRAMITE L'ANDAMENTO IN BORSA DI FERRARI, WILLIAMS E ISC, SOCIETÀ DELLA FAMIGLIA FRANCE

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Denaro e competizioni sono due elementi inscindibili tra di loro. Una volta, agli albori delle corse, c'erano i nobili e i mecenati, oggi ci sono gli sponsor e la finanza. Nel 1929 nasceva la Società Anonima Scuderia Ferrari, grazie anche al contributo di importanti finanziatori, che affidavano all'entusiasmo di Enzo Ferrari, importanti cifre senza nessun tornaconto economico, ma solo per la passione dello sport automobilistico. Per aiutare una figura carismatica come Enzo Ferrari. Oggi Sergio Marchionne ricorre alla borsa di New York, al mercato finanziario globale per capitalizzare la Ferrari del futuro. Abbiamo scelto tre società simbolo, attualmente quotate in borsa: la Ferrari, la Williams e Isc, la società riconducibile alla famiglia France, che possiede il maggiore numero di circuiti negli Stati Uniti. Per gli analisti finanziari, abitualmente le competizioni automobilistiche sono un business abbastanza volatile, insicuro. E non è un caso che tra queste tre società, solo Isc oggi superi largamente il prezzo iniziale della Ipo.

In attesa dell'arrivo sul mercato azionario di altre realtà importanti legate alla competizioni, come la società Delta Topco che detiene per 100 anni i diritti per lo sfruttamento commerciale del business della F.1, oppure della McLaren, nonostante Ron Dennis sia contrario. Ecco una analisi di come al momento stia funzionando il rapporto tra competizioni e finanza.

INTERNATION SPEEDWAY CORP



La famiglia **France** controlla la Isc

Al mercato Nasdaq di New York è siglata come Isca, è ed la società creata da Bill France, che possiede il maggiore numero di circuiti. Al mondo non esiste nulla di simile. Oggi è diretta e presieduta da Jim France, sua sorella Lesa Kennedy e Ron Saunders. Isc possiede i circuiti attivi di Fontana, Joliet, Darlington, Daytona, Homestead, Kansas City, Martinsville, Michigan, Phoenix, Richmond, Talladega, Watkins Glen e la pista per dragster Route 66. A questi si aggiungono gli ovali attualmente inattivi



DENARO E CORSE AUTO. UN RAPPORTO DELICATO

Il gruppo delle F.1 si avventa verso la prima frenata. Il rapporto tra corse e investimenti è delicato quanto l'affrontare la prima curva di un Gp...

di Nazareth, Rockingham e Colorado Springs. Pur essendo riconducibile alla famiglia France, Isc non è coinvolta nella gestione diretta della NASCAR. Non stiamo parlando di diritti organizzativi, ma di realtà più solide: terreni, strutture in cemento, immobili relativi. Secondo gli analisti finanziari, è questo il titolo per certi versi più sicuro. Perché questi circuiti hanno di fatto la garanzia di ospitare sempre le redditizie, in termini di spettatori, corse NASCAR. E perché gli ovali possono essere utilizzati anche

za



come arene per spettacoli. In controparte le spese di manutenzione, soprattutto degli ovali in parti molto fredde negli Stati Uniti, come il Michigan o l'Illinois, sono estremamente elevate. La società in passato ha subito alcuni procedimenti giudiziari intrapresi da altri circuiti che hanno accusato Isc di abuso di posizione dominante. In alcune cause, è stato chiesto alla famiglia France di liberarsi della Nascar oppure delle azioni che in grande maggioranza possiede di Isc. In effetti il confine è molto

sottile. La Nascar - che è una società privata - gestisce il calendario dei vari campionati. E chiaramente preferisce assegnare gli eventi ai circuiti di Isc. Quando Roger Penske vendette tutti i suoi circuiti a Isc, lo fece nella consapevolezza che gestire un network di circuiti contro lo strapotere della famiglia France, sarebbe stato quasi impossibile. Quando Isc venne quotata in borsa, il prezzo di partenza della Ipo per azione era di 20 dollari. Il 12 febbraio del 2016, Isc era quotata 32,09 dollari a Wall Street. ➔

WILLIAMS GRAND PRIX HOLDINGS PLC

Frank e la scelta di Francoforte



WILLIAMS

La società è quotata sul mercato azionario di Francoforte Dax con il codice WGF1. La scelta della borsa tedesca fece molto scalpore quando Frank Williams e Patrick Head decisero di liberarsi di parte del pacchetto azionario e andare sul mercato finanziario. Adam Parr, il team principal di allora, spiegò che la borsa di Londra era troppo burocratizzata rispetto a Francoforte e per dei numeri piccoli come quelli della Williams, il mercato finanziario tedesco, che per primo aveva dato vita anche ai mini-bond, era da considerarsi più indicato. Attualmente la società dispone di 5 direttori tra i quali Claire Williams e Mike O'Driscoll, che sono coinvolti anche nella gestione del team di F1. La Holding della Williams Grand Prix è composta dalla Williams Grand Prix Engineering, che possiede l'attività correlata alla F1 e che si finanzia con il contributo degli sponsor e dei bonus pagati dalla Fom. Poi c'è la società Williams Advanced Engineering, con due sedi a Didcot e in Qatar, però in via di dismissione, che di fatto si occupa di engineering per conto dello stesso team Williams e per altri costruttori, tra cui la Jaguar. Poi vi era la società Williams Hybrid Power, specializzata nella progettazione e produzione di sistemi per la propulsione ibrida che ha collaborato anche con la Porsche, che è stata venduta nel 2014 a Gkn. Chi compera le azioni della Williams è soprattutto un tipo di investitore emotivo, appassionato di F1, perché di fatto non ha nessuna possibilità di intervenire nel processo decisionale. Sul mercato azionario sono andate in maggioranza le azioni che appartenevano a Patrick Head, che sono scese dal 23,5% al 5,8%, per permettergli di monetizzare una vita trascorsa nelle corse. Mentre Frank Williams ha venduto solo il 6,4%, e con il 50,3% del pacchetto azionario, detiene ancora la maggioranza assoluta. Poi c'è l'uomo di affari americano Brad Hollinger che detiene il 10%, acquistato direttamente da Toto Wolff, a cui è rimasto solo il 5% del pacchetto azionario Williams. In totale quindi sul mercato azionario di Francoforte, è stato posto circa il 27% delle azioni della Williams.

Il giorno della IPO nel 2011, il titolo Williams valeva 25 euro, il 12 febbraio del 2016 era quotato 14,74 euro alla borsa di Francoforte.



TRE REALTÀ DEL TUTTO DIFFERENTI TRA LORO

Sopra, Jim France - figlio di Bill - che è al timone della Isc insieme a sua sorella Lesa Kennedy e a Ron Saunders.

A sinistra, una monoposto Williams e, a destra, una Ferrari impegnate nei Gp: tre realtà tra loro totalmente diverse. Sopra, al centro, una panoramica grandangolare su Daytona, tempio Nascar, e, in alto, la mappa dei tracciati a stelle e strisce controllati dalla Isc dei France

FERRARI SPA

Vincere non vuol dire vendere di più



La Ferrari non è certo l'unico Costruttore automobilistico quotato in borsa, tutti lo sono, ma è certamente quello dove il legame tra competizioni e produzione è più stretto e correlato.

La Ferrari fa parte del gruppo Fca guidato da Sergio Marchionne. Nel 2015, la Ferrari ha posto in vendita inizialmente circa il 10% del proprio pacchetto azionario alla borsa americana di Wall Street, con il nome Race come codice Nyse. I successivi risultati finanziari sono stati poco soddisfacenti, considerando anche l'elevato valore iniziale della Ipo, fissato a 52 dollari. Per molti analisti, quel valore era stato stabilito in base a cosa i numeri della Ferrari potrebbe essere, non tanto a quello che sono attualmente. Il 4 gennaio del 2016 le azioni Ferrari sono state quotate anche alla borsa di Milano, ma anche su questa piazza il fattore emotivo è contato poco, visto che in seguito per tre volte le azioni Ferrari sono state sospese per eccesso di ribasso. Per altri analisti invece il calo delle azioni Ferrari è strettamente correlato a quello delle azioni del gruppo Fca.

Sergio Marchionne ha sempre detto che i risultati del team di F1 non condizionavano l'andamento delle vendite delle vetture di serie. E i risultati commerciali positivi, anche in anni avari di vittorie, confermerebbero questa teoria. Così, anche in ca-



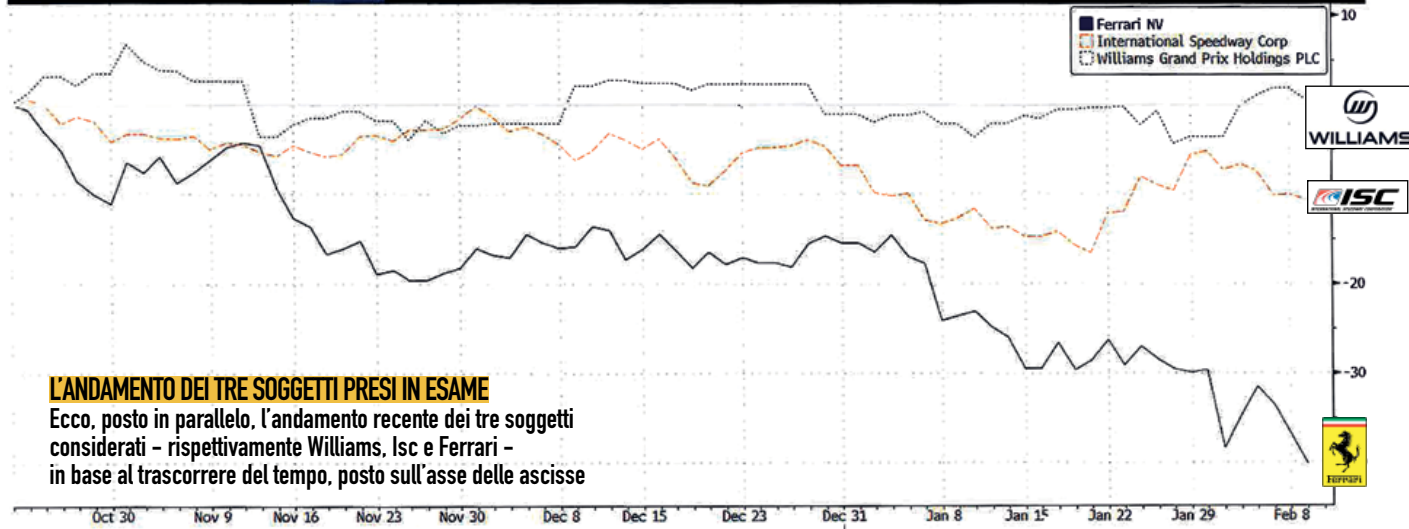
RACE US \$ C 33.27 - .69 N33.27 / 33.30N 3x1
 On 10 Feb d Vol 1,481,938 O 35.03P H 35.08B L 33.08D Val 49.995M

RACE US Equity 97) Settings Page 1/7 Comparative Returns

Range 10/22/2015 - 02/09/2016 Period Daily No. of Period 110 Day(s)

Security	Currency	Price Change	Total Return	Difference	Annual Eq
1) RACE US Equity	USD	-40.16%	-40.16%	-29.49%	-81.80%
2) ISCA US Equity	USD	-10.67%	-10.67%		-31.22%
3) WGF1 GY Equity	USD	.53%	.53%	11.20%	1.77%

1M 3M 6M YTD 1Y 2Y 3Y 5Y 10Y



so di una trionfale stagione da parte di Sebastian Vettel, difficilmente a breve termine le azioni Ferrari potranno recuperare rispetto al prezzo iniziale. Da notare la posizione di Piero Ferrari, che pur detenendo il 10% del pacchetto azionario, ha detto che al momento non intende vendere nessuna azione in suo possesso. Oggi il valore complessivo della Ferrari è stimato in circa 8,5 miliardi di euro. Il giorno della Ipo a New York, l'azione Ferrari era quotata 52 dollari, il 12 febbraio del 2016 si aggirava attorno al valore di 33,29 dollari. ●

ECCO PERCHÉ LA F.1 NON È SUL MERCATO AZIONARIO



Bernie è la gran variabile

Da molti anni se ne parla, avrebbe già dovuto essere quotata alla borsa di Singapore, ma per il momento non è ancora successo. A bloccare l'arrivo del business della F.1 sul mercato azionario sono essenzialmente due fattori. L'incertezza su chi potrà mai sostituire una figura di fatto insostituibile come Bernie Ecclestone al comando e l'obbligo di Cvc di dismettere la propria quota azionaria dopo un certo numero di anni che la detiene. Condizione che appare nello statuto di Cvc e che, di fatto, sarebbe già violata. Ecco comunque come è divisa attualmente la proprietà dei diritti commerciali della F.1. Da notare che figura ancora la banca americana Lehman Brothers, che sebbene non più operativa, dispone ancora di innumerevoli asset in tantissime attività, che dovranno essere distribuiti tra i creditori. Recentemente Cvc ha fatto una offerta per rilevare la quota di Lehman Brothers, ma attualmente la banca americana figura ancora come il terzo azionista. Un'altra curiosità, con il 3%, figura anche il fondo pensione degli insegnanti del Texas. Potreste immaginare un fondo pensione italiano che investe nella F.1?

COME SONO DIVISI I DIRITTI F.1

CVC Capital Partners	35.5%
Waddell & Reed	20.9%
Lehman Brothers	12.3%
Bambino Holdings	8.5%
Bernie Ecclestone	5.3%
Governo di Norvegia (Norges)	4.5%
JP Morgan	3.0%
Texas Teachers Pension Fund	3.0%
BlackRock	2.4%
Churchill Capital	0.7%
Altri investitori minori	3.9%

UN SEB MAXIMUM ATTACK A TRE RUOTE!

Il messaggio è forte e chiaro: Sebastian Vettel è pronto. Per ora si è sfogato con un Tony Kart-Vortex, sulle orme che furono di Schumi, ma ben presto lo aspetta la Ferrari. Sotto, Seb a colloquio con Trulli, mentre, in basso, papà Norbert consiglia il 16enne Fabian. Nell'altra pagina, Seb in azione e col boss della Tony Kart, Roberto Robazzi, già grande amico di Michael, che vediamo, a destra, in un'immagine d'archivio, alla guida di uno dei mezzi della Casa italiana



Vettel stile Schum

SEB GIRA A LONATO CON TONY KART, COL FRATELLO FABIAN, SOTTO GLI OCCHI DI PAPÀ NORBERT SU DI LUI VALE IL GIUDIZIO DI TRULLI CHE CI HA PARLATO: «È MOLTO CARICO E PRONTO A STUPIRCI»



CON SEB ABBIAMO PARLATO DI QUANTO SIANO CAMBIATI IL KART E LA F1. L'HO TROVATO PIACEVOLE E MOTIVATISSIMO

JARNO TRULLI





di **Mario Donnini**

foto **Italo Benedetti-Sportinphoto**

LONATO - Visto che in F.1 per ora il massimo che può provare è il sedile, Seb Vettel s'è tolto lo sfizio di girare in kart, mercoledì scorso 10 febbraio, presso la pista "South Garda Karting", in una giornata invernale e infernale, a cielo coperto e con circa una quarantina di kart che giravano scatenati per ciascun turno che l'ha visto impegnato. Al di là dell'allenamento e del gusto di inanellare passaggi, motivi buoni di stare in pista Seb ne aveva, visto che moriva dalla voglia di collaudare il nuovo assetto del circuito, che di recente è passato da 1,47 km a una lunghezza di 1,7, divenendo molto più veloce e impegnativo.

A questo si aggiunge la sua passione per la categoria e il rapporto stretto con la Tony Kart e il suo proprietario Roberto Robazzi, che lo porta minimo due o tre volte a stagione a fare visita, in veste attiva di pilota e tester, all'azienda che può vantare



i



un vincolo storico e privilegiato anche con Michael Schumacher. E qui scattano i parallelismi nostalgici ed emozionanti, perché Seb una volta di più è parso incarnare un ruolo già noto, quasi che recitasse a soggetto un testo scritto da Michael, comportandosi un po' come lui pur rimanendo perfettamente se stesso.

La passione con cui s'è gettato in pista - in una giornata nella quale hanno girato non meno di 120 piloti, divisi in turni di 40, di cui una trentina al volante di mezzi della sua stessa categoria, quella dei monomarcia 125 cc della "OK" by Tony Kart-Vortex - e la dedizione con la quale sotto il tendone del team dialogava e collaborava col suo meccanico sfoggiando un sorprendente perfezionismo umile, sembravano scene di un film già visto tante volte, perché su certe cose lui e Schumi sembrano davvero gli stessi. Un modo come un altro per vivificare una striscia emozionale infinita, che sembra legare delicatamente ma senza soluzione di continuità l'era maranelliana di Schumi a quella, ancora tutta in divenire, iniziata lo scorso anno da Seb Vettel.

Alla tenda della Tony Kart il tedesco si è anche intrattenuto con Jarno Trulli, storico kartista oltre che ex pilota di F.1 e reduce dall'avventura in F.E, per l'occasione anche lui con casco e tuta in pista a Lonato. *«Da dieci anni non salivo su un kart - racconta Jarno -, ed è stato bello tornare nel giorno in cui girava Vettel, anche se in pista non ci siamo incrociati. Ci ho parlato presso la tenda della Tony Kart e l'ho trovato molto carico, pronto alle nuove sfide. Abbiamo parlato di quanto siano cambiati i kart e la F.1 in questi ultimi anni ed è stato interessante confrontarci. Ora tocca a lui: io penso proprio che me ne starò a riposo dalle corse».*

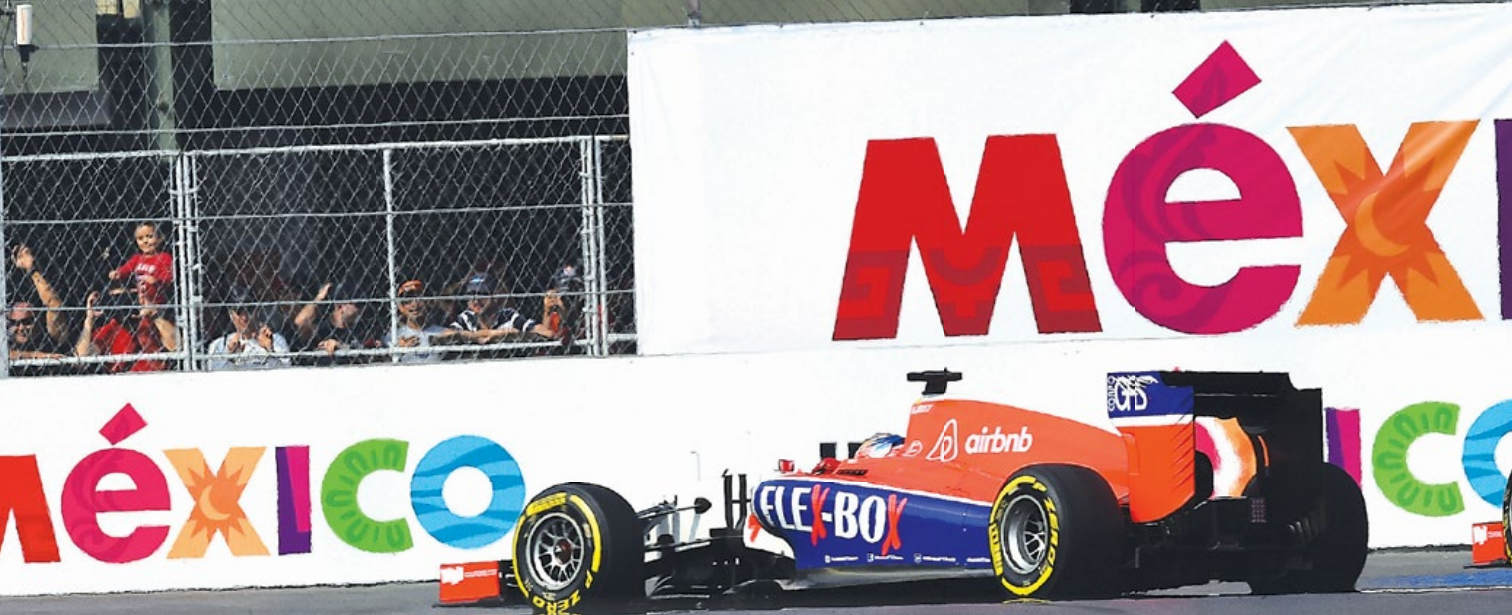
Eppoi a rendere il piatto ancora più appetitoso per Vettel c'era la presenza in pista del 16enne fratello Fabian, seguito al muretto dallo sguardo vigile di papà Norbert, a completare il quadretto di famiglia. Sebastien ha iniziato a girare alle 10,30, sfidando cielo nuvoloso e aria frizzante, per poi cimentarsi in una serie di turni da un quarto d'ora l'uno. Dopo la pausa pranzo il tedesco, all'opera con un casco bianco recante la bandiera tedesca e il Cavallino, è restato in pista fino alle 16,30 per poi scappare alla volta del piccolo aeroporto di Montichiari, dove l'attendeva un volo con partenza prevista alle 18. Motivato, di buon umore e disponibile, Seb a Lonato si è anche concesso per qualche foto ricordo con tifosi, appassionati e colleghi piloti, producendosi anche in un'inattesa sessione di autografi.

Niente di sorprendente, in fondo, se è vero che la F.1 a test ipercalmerati è la sola disciplina che non ti permette di fare i compiti a casa, così che ai top driver non resta che sfogarsi in kart. Vedi, di recente, Alonso a Oviedo, piuttosto che Massa a Interlagos e Verstappen a Genk.

Niente di decisivo, ma c'è almeno il piacere di percepire un motore vero che romba, piuttosto che un simulatore che ti fa venire la sindrome da Ps4. Uno stress che Seb Vettel proprio non rischia.

Lui non rilascia dichiarazioni ufficiali, sorride determinato e aspetta di poter fare sul serio, in pista, con la nuova Ferrari. Quanto l'attimo del kart cederà il passo al momento della verità. ●

FORMULA UNO



L'università dei **pay driver**

NELL'ERA DELLA CRISI ECONOMICA GLOBALE, IL CIRCUS IRIDATO NON RINNEGA I PILOTI CON LA VALIGIA, IL CUI PRIMO, VERO, GRANDE MAESTRO CORTEGGIATORE FU ECCLESTONE. ECCO COME

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

AUTO
SPORT
N°1

22



Nella F.1 globale, mondotrasmissa, ipersellettiva e meritocratica l'unico colpo a sensazione dell'inverno è stato l'appiedamento di Pastor Maldonado per problemi di sponsor e la sola possibile variabile del mercato resta l'asta per i due abitacoli vacanti alla Manor.

Per quanto Ecclestone cerchi di dare da decenni l'immagine del Circus come sfolgorante palcoscenico esclusivo per grandi e grandissimi Costruttori a tecnologie futuriste, la verità è che dal proscenio fondamentalmente s'entra o si esce per una ragione semplicissima e piuttosto prosaica: i soldi.

Adesso è proprio "Mister E" a guardare con una punta di comprensibile fastidio ai piccoli team quando si mettono a fare gli affittamacchine, eppure, a ben guardare, Bernie medesimo è stato nella storia della F.1 vista come luna park iridato, il più abile, astuto e remunerato dei giostrai di lusso, - della serie "tu bimbo paga il gettone che poi ti faccio fare un giro" - nei primi tre lustri della gestione del team da lui acquistato a 1971 inoltrato, la Brabham. In fondo la genialità di Ecclestone ha

QUELLE MANOR IN CONTO TERZI

Sopra, le Manor in Messico 2015, in alto il messicano Rebaque sulla Brabham nel biennio 1980-1981 e, nell'altra pagina, una rara immagine che ritrae tutti assieme al muretto Brabham (da sinistra) Blash, Ecclestone, Lauda, Zunino e Ghedini, al Gp di Gran Bretagna 1980

sempre corso su due binari: pensare in grande e nel frattempo perfezionare piccoli interessanti affari individuali, tracciando le nobili linee dottrinali di un sistema vecchio come il mondo. Linee che hanno fatto scuola e che ai giorni nostri, nell'era della crisi economica planetaria e della F.1 da medioevo sostenibile, tornano di scottante attualità.

In principio fu Wilson Fittipaldi

Bernie Ecclestone acquista nella seconda metà del 1971 la Brabham da Ron Tauranac - che l'aveva rilevata da Jack Brabham l'anno prima -, per 100mila sterline e entra nel gran ballo iridato da team owner, schierando una corazzata di tre macchine: per il 43enne bi-campione del mondo Graham Hill da pilota pagato (poco), nel ruolo di ragazzo immagine, per il promettente rookie argentino Carlos Reutemann. Il quale, oltre a essere velocissimo tanto da finire in pole al debutto, porta i doploni dell'ente petrolifero nazionale Ypf e di "Visit Argentina" ma non può essere considerato un vero e proprio pay driver, come lo è invece il pur dignitosissimo ma non irresistibile Wilson Fittipaldi, fratello di Emerson, che debutta al Gp di Spagna 1972 col budget assicurato da Bardhal e Varga. Wilson correrà due anni per Ecclestone, miglior risultato un rispettabile 5° posto al Nurburgring nel 1973, per poi gettarsi nell'impresa Copersucar. Vale a dire costruire e far correre una F.1 autarchica in Brasile - coi tanti soldi della Copersucar, zuccherificio di stato -, un sogno ben remunerato ma comunque poeticamente folle quanto quello del protagonista del film "Fitzcarraldo" di Herzog, Brian Sweeney Fitzgerald: realizzare un grande Teatro dell'Opera a Iquitos, il suo piccolo villaggio amazzonico. Ma questa è un'altra storia.

La Brabham come il brucomela

Se fosse possibile scrivere la storia mondiale degli affittamacchine geniali, il 1974 sarebbe un anno d'oro per Bernie. Oltre ai top driver, i due Carlos, l'argentino Reutemann e il brasiliano Pace, che arriva a metà stagione, transfuga Surtees e Hexagon, la Brabham mette a disposizione una guida per il semisconosciuto 30enne britannico Richard Robarts, oscuro campioncino nazionale Lombard F.3, che riesce a saldare le prime rate grazie all'aiuto di un agente immobiliare, ma poi, dopo i tre Gp iniziali, resta a piedi. Accanto a Robarts e sino alla metà della stagione, con la Brabham corre pure Riki von Opel, dal Liechtenstein, rampollo erede della fortuna industriale dell'omonima casata, che strappa due onesti noni posti in Svezia e Olanda poi, dopo una avvilente non qualificazione a Digione con la Bt44, che potenzialmente è una macchina vincente, getta la spugna e si ritira per sempre dalle corse. Ma non finisce qui. Al Gp del Belgio a Nivelles si presenta l'affare, perché l'idolo locale Teddy Pilette vuol correre e ha in tasca un contributo del Reale Automobil Club Belga, più un aiutino dall'importatore nazionale della Hitachi e allora, voilà, Bernie dal cilindro tira fuori una terza Brabham, con la quale Teddy si piazza 17°. Il suo team è una specie di irrocervo: metà vincente - Reutemann trionfa in Sudafrica e Austria -, e metà brucomela, laddove si sale e si gode un bel giretto, pagando a gettone. ▶

L'UNIVERSITÀ DEI PAY DRIVER

Epic genius: monoposto in transazione

Dopo l'apice del 1974, il 1975 è un anno di stasi, ma il 1976 al Nurburgring, nel weekend del drammatico rogo di Lauda, vede Bernie impegnarsi forse per la prima volta da vero capo della F.1. Il team Ram di John McDonald vuole schierare due Brabham private per Rolf Stommelen e Lella Lombardi, ma all'inizio delle prove il pilota svizzero Loris Kessel denuncia e fa sequestrare le monoposto dalla polizia locale perché ritiene di aver un regolare contratto garantito dalla Tissot per correre lui al posto di Stommelen. Scoppia un gran casino, coi poliziotti tedeschi che mettono i sigilli alle saracinesche del box Ram. E qui entra in ballo Bernie, offrendosi subito di sanare la situazione, facendo spuntar fuori una fiammante Brabham-Alfa Romeo Bt45 con l'inusuale numero 77 per l'altrimenti appiedato Stommelen.

È un colpo di genio, perché oltre a far da paciere e risolvere la questione col piglio del vero leader, fonti accreditate sostengono che Stommelen per l'innatso disturbo di correre con una Brabham ufficiale abbia versato un simpatico assegno di 20.000 marchi. Leggenda metropolitana o no, Ecclestone si conferma il signore indiscusso della terza macchina.

BERNIE HA GESTITO LA BRABHAM ARMONIZZANDO TRE SCOPI: VINCERE, SCALARE LA FORMULA UNO E GUADAGNARE

La terza Brabham fa politica e marketing

Certo, nel 1977 e nel 1978 la terza Brabham rispunta fuori ma stavolta non esattamente a fini di lucro. Al Gp d'Italia 1977, in qualifica, per far contento il partner tecnico viene fatto girare per una manciata di giri su una delle Bt45 Giorgio Francia, apprezzato uomo Alfa Romeo (la fornitrice del motorone 12 cilindri), che poi è costretto a desistere perché il mulletto viene richiesto dai titolari. Nel Gp del Canada 1978, invece, la terza Bt46, con l'inedito numero 66, è affidata all'astro nascente Nelson Piquet - strapato alla Marlboro McLaren tramite il team satellite BS Fabrication che l'aveva soffiato all'Ensign - già bell'e ingaggiato per il biennio successivo.

Clamoroso: Zunino sostituisce Lauda!

Nel 1979 in Canada ha luogo uno dei ritiri più clamorosi nella storia delle corse. A 30 anni compiuti, dopo aver partecipato alle prime prove, Niki Lauda sciocca il mondo dichiarando secco: «Mi sono stufato di girare in tondo, è da cretini. Non lo farò mai più». Bernie ha un problema: deve qualificare la macchina per il sabato e in giro nessuno accetta di salirci. Anzi, uno ci sarebbe: un coetaneo di Niki, lo sconosciuto Ricardo Zunino, con esperienze non indimenticabili in F.2 europea e nella serie Aurora, la F.1 britannica, meglio noto per essere sponsorizzato dal Riso Gallo. Zunino quando apprende che Bernie vuole lui nell'abitacolo di Lauda - come invitare a cena Luciana Littizzetto al posto di Charlize Theron -, con la promessa di un posto da pilota pagante per il 1980, incredulo accetta e si fa prestare il vestiaro dell'austriaco per tentare di qualificarsi. E lì il colpo



Wilson Fittipaldi 1972-1973



Rolf Stommelen 1976



QUELLE BRABHAM AL MIGLIOR OFFERENTE
La storia del team Brabham acquistato, detenuto e ben gestito da Bernie Ecclestone dal 1972 al 1987, vede non solo il raggiungimento di titoli mondiali con Piquet nel 1981 e nel 1983, ma anche l'utilizzo sistematico di vetture per piloti paganti, dei quali in queste pagine mostriamo ampia rassegna

di scena, perché Zunino scopre che dentro i guanti Niki custodiva una moneta per ogni dito, ma anche questa è un'altra storia. Fatto sta che Ricardo se la cava niente male e s'accorda per fare il pay driver nella vincente Brabham 1980, accanto a Piquet.

Lo strano caso di Hector Rebaque

Il rampollo più ricco e appetitoso della F.1 di fine Anni '70 è messicano, classe 1956, e si chiama Hector Alonso Rebaque. Figlio di un architetto a sua volta gentleman driver, Hector junior nel 1977 noleggia una Hesketh da "Bubbles" Horsley e nel 1978 acquista due Lotus 78 ex Andretti versando un miliardo e mezzo di lire all'entusiasta Colin Chapman. Di più. Per il 1979, oltre a comperare un paio di Lotus 79 fresche iridate, si fa realizzare un clone dal gio-



Richard Roberts 1974



Rikki von Opel 1974



Teddy Pilette 1974



Ricardo Zunino 1980



Hector Rebaque 1980-1981



Francois Hesnault 1985



vane tecnico John Barnard, la Rebaque HR100, la prima e unica F.1 messicana. Ma Hector ha un problema. Ecclestone sta facendo una guerra spietata contro i piccoli team indipendenti, devastandoli con la tagliola delle prequalifiche da lui inventate e imponendo l'ulteriore gogna delle gomme di terza scelta, tanto che Rebaque, stufo di essere vessato, per protesta salta Monaco 1979.

Ma quando, alla fine dell'anno, Hector chiude il suo team, il primo a cercarlo, stavolta tutto carino e amichevole, è Bernie Ecclestone, che gli offre, naturalmente mica gratis, l'abitacolo della Brabham, nel caso in cui Zunino non rispetti il pagamento delle rate. L'occasione si presenta a metà 1980 e Hector diventa il secondo del futuro campione del mondo '81 Nelson Piquet, con l'appoggio faraonico della Pemex, azienda petrolifera messicana. Hector sulla Bt49 non va male, finendo più volte a ridosso del podio e sfiorando il colpaccio clamoroso in Argentina 1981, quando, 2° dietro Nelson, si ritira al 34esimo giro per un guao elettrico. «Il motore da montare l'avevo scelto io. "Herbie" Blash mi disse "prendi quello che vuoi" e così feci. Il mio s'ammutolì, quello restante con Nelson vinse la gara. Un pizzico di fortuna e a Buenos Aires avrei potuto vincere io» - ricorda Hector.

ECCLESTONE FU GENIALE NEL PLASMARE UN TEAM DI VETTURE ALLO STESSO TEMPO VINCENTI E AFFITTABILI

Nel 1985 Hesnault chiude un'era

La presenza Parmalat avvicina Bernie all'esigenza di avere accanto a Piquet piloti italiani e per giunta molto bravi, quindi tocca a Patrese e poi, in coabitazione, ai fratelli Fabi l'onore di correre con le frecce di Murray. Tuttavia nel 1983 riecco Rebaque con la Brabham-Bmw turbo, ma solo alla Corsa dei Campioni, non valida per il mondiale e nel 1985 il ricco francese François Hesnault, rampollo di una grande azienda di autotrasporti, si aggiudica l'abitacolo, ma dopo 4 Gp e una mancata qualifica a Monaco, è protagonista di un gravissimo incidente in una sessione di test al Ricard e decide di gettare la spugna, sostituito da Marc Surer, uomo Bmw. L'epopea minimalista della Brabham noleggiabile finisce qui. A fine 1987 Ecclestone smette di pensare alla F.1 da proprietario di team e s'affaccenda in faccende ben più gloriose, cambiando ancor più il volto alla F.1. Ma quei suoi anni in Brabham restano come scuola inarrivabile e attualissima di intelligenza e remuneratività, una specie di manuale della gestione di un team, propenso con eguale e avveduta voracità a vincere nonché a incassare. E spiegando al mondo che il pilota ideale è quello al top che porta con sé tanti soldi (Lauda-Parmalat nel 1978, come nell'era recente Alonso con Santander, in fondo) anche se, nella peggiore delle ipotesi, è fantastico dare una macchina buona a uno che non vincerà mai ma che sborsa da Dio, realizzando il sogno di qualsiasi impresario: avere ballerine che per stare sul palcoscenico tirano fuori mille volte i soldi che il più allupato degli spettatori accetterebbe di spendere. ●

Palmer

il volto nuovo

Essere al posto giusto al momento giusto. È quello che è capitato all'ultimo arrivato, l'unico debuttante che, mentre scriviamo, la F.1 accoglierà nel 2016. Non c'è che dire, Jolyon Palmer l'ha fatta veramente grossa: entrare nel mondiale da quasi sconosciuto dalla porta principale di un grande costruttore come la Renault. Un sogno per tanti, ma che si è concretizzato per questo ragazzo di 25 anni che ha sfruttato al massimo il suo legame con la Lotus, abile nel firmare un contratto per il 2016 dopo un 2015 vissuto da tester e riserva, quando ancora non vi era la certezza che Renault rilevasse in toto la squadra di Enstone. E così, mentre quello che doveva essere il suo compagno di avventura, Pastor Maldonado, è crollato per la mancanza del sostegno dello sponsor petrolifero di bandiera venezuelana (e in Renault non hanno fatto molto per tenerlo, preferendogli il talentuoso Kevin Magnussen clamorosamente lasciato libero dalla McLaren), lui è riuscito a rimanere ben saldo al suo sedile. Palmer aveva vinto il campionato Gp2 2014, ma al quarto anno di permanenza nella categoria. Fatto che in passato ha penalizzato Fabio Leimer e Davide Valsecchi, rispettivamente vincitori della Gp2 nel 2013 e 2012, nel passaggio in F.1 che per entrambi non si è mai concretizzato.

L'importante aiuto paterno

Per Palmer, invece, è stato diverso. Grazie all'abilità del padre Jonathan, suo manager ed ex pilota di F.1, Jolyon ha firmato un accordo con la Lotus per la stagione 2015 che lo ha portato in pista per ben tredici volte nel primo turno libero del venerdì dei Gran Premi: «Questo mi ha permesso di acquisire tantissima esperienza. Quando ho firmato per essere il test driver della Lotus, l'ho fatto sapendo che vi poteva essere una possibilità di diventare pilota ufficiale nel 2016, ma dovevano combinarsi parecchie cose», ha spiegato Palmer. Una di queste era avere il sostegno di qualche sponsor personale, la seconda che Romain Grosjean lasciasse la squadra. Cosa che pareva impossibile soprattutto conside-

DA CAMPIONE GP2 A TESTER LOTUS, PER APPRODARE AL RINATO TEAM RENAULT E DEBUTTARE NEL MONDIALE. ECCO PASSO PER PASSO TUTTO IL CAMMINO FATTO DAL FIGLIO DEL DOTTOR JONATHAN

di **Massimo Costa**
foto **Getty Images, Sutton-Images.com**

LA SUA CARRIERA

2015	Tester Lotus
2014	Campione Gp2
2013	7° Gp2
2012	11° Gp2
2011	Gp2
2010	2° F.2
2009	21° F.2
2008	3° F.Palmer
2007	10° F.Palmer



rando l'arrivo di Renault. Il franco-svizzero aveva debuttato in F.1 proprio con il team della Casa francese, allora diretto da Flavio Briatore, ed era stato parte del programma Junior Renault. Anche se le cose non andarono bene e Grosjean si dovette ricostruire una carriera per ritrovare la F.1, la ricomposizione del binomio francofono pareva cosa certa. E invece, Grosjean ha optato per la debuttante Haas sperando in un futuro Ferrari nel dopo Kimi Raikkonen. Ecco quindi che l'imponderabile ha giocato a favore di Palmer: «Fortunatamente per me la Haas ha deciso di debuttare proprio quest'anno e Grosjean ha optato di andare a correre da loro lasciando il sedile libero in Lotus. Ero quindi in una buona posizione da terzo pilota della squadra di Enstone e alla fine è avvenuta la promozione a ufficiale».

La consapevolezza di avere una buona stella

Palmer si rende conto di essere molto fortunato: «Sono anni veramente difficili per cercare di poter entrare in F.1. Non ci sono abbastanza monoposto nella griglia, soltanto ventidue, ed è un peccato. Appena 20 anni fa se ne contavano più di trenta e per i giovani piloti era molto più semplice accedere al mondiale e mettersi in luce con piccole squadre. Poi, a frenare molti di noi sono anche i costi divenuti impossibili. E non conta vincere. Ho conquistato la Gp2 segnando il record di punti fino al 2014 (ora lo ha battuto Vandoorne, ndr), ma non è bastato per accedere in F.1 se non come riserva (Vandoorne neanche come riserva..., ndr). C'è anche poco ri-





cambio, non ci sono sedili che si liberano e tutto si blocca per chi arriva dalle serie inferiori», analizza con lucidità Jolyon. Sarà il terzo pilota inglese in pista assieme ai due campioni del mondo Lewis Hamilton e Jenson Button, sempre che Will Stevens non rimanga in Manor, e allora i britannici saliranno a quattro.

Non ha le stimmate del talento naturale, eppure...

L'arrivo di Palmer in F.1 non è però stato salutato con particolare entusiasmo nel mondo del motorsport. Il figlio d'arte non è infatti mai stato considerato un pilota particolarmente talentuoso, ma un mestierante che si è saputo costruire con gli anni. Anzi, i suoi inizi non sono stati dei più facili perché veniva sistematicamente bollato come raccomandato, dal momento che correva nelle serie organizzate e promosse dal padre Jonathan. E lui non ha fatto molto per cambiare aria, come forse sarebbe stato più logico. Nel 2007 ha mosso i primi passi nella Formula Palmer (10° in classifica generale) ripetendola nel 2008 (3°). Poi, il salto nella Fia Formula 2 a monogestione, sempre messa in pie-

**FARÀ COPPIA
CON KEVIN MAGNUSSEN**
Sopra, da sinistra, Ocon, Palmer, Ghosn, gran capo Renault, e Magnussen. Sotto, il neo-deb F.1 Jolyon con il giubilato Maldonado



di da papà. Disastrosa la sua prima annata, molto meglio la stagione successiva quando ha concluso secondo dopo un feroce testa a testa con il conazionale Dean Stoneman. E potete immaginare le critiche continue considerando che, con la monogestione, la competitività delle vetture era in mano agli organizzatori. Ovvero, a Jonathan Palmer... Ma per fortuna il titolo è andato a Stoneman, in caso contrario sarebbe stato motivo di grandi polemiche ritrovare Jolyon campione. Quando finalmente è uscito dal tunnel delle serie di famiglia, debuttando in Gp2, Palmer ha messo a segno un vero e proprio buco nell'acqua totalizzando zero punti con il team Arden. Le cose sono migliorate nel passaggio alla iSport nel 2012: 11° con una vittoria all'attivo, mentre nel 2013 con il team Carlin (due successi) ha concluso 7°. Poi, la trionfale stagione 2014 con la Dams, con quattro primi posti, dodici podi e un primo contatto con una monoposto di F.1, la Force India il 25 novembre 2014 a Yas Marina. Lo scorso anno è stato un anno quasi sabbatico, con le sole 13 presenze nei venerdì dei Gp con la Lotus F.1, per un totale di 261 giri e 1.373 km. Piuttosto logico che in Renault abbiano arricciato il naso nel ritrovarsi sotto contratto Palmer, non certo un prospetto tipico da grande costruttore, e forse per questo Renault ha recuperato via Mercedes il francese Esteban Ocon (campione Fia F.3 2014 e campione Gp3 2015) come terza guida in vista di un futuro tutto transalpino. Ma Alan Permane, storico ingegnere Renault, poi Lotus, e ora di nuovo Renault, ha voluto difendere Jolyon: «Non ha avuto molte possibilità per mettersi in luce nelle sessioni del venerdì che ha svolto. In diverse occasioni il maltempo lo ha fermato. Palmer è un pilota intelligente, non quello che finisce in testacoda ad ogni curva per scoprire il limite. Tanto per essere chiari, non ho dubbi sulle sue qualità e soltanto lavorando e parlando con lui è possibile accorgersene. Non dimentichiamo che ha vinto un campionato di Gp2 e per farlo non occorre essere soltanto veloci, ma avere una visione a 360 gradi, saper prevedere gli imprevisti e tutto questo tipo di cose. Per questo ritengo che sia un pilota preparato e che possa far bene in F.1». ●

**UN FUTURO IN F.1
TUTTO DA SCOPRIRE**

A destra, la livrea nera che ha caratterizzato il vernissage Renault 2016, anche se la vera nuova F.1 della Casa francese è ancora tutta da scoprire. A lato, Jolyon in Gp2, dove ha vinto il titolo nel 2014, al centro. A sinistra, nell'altra pagina, eccolo in azione in F.2, dove è stato vicecampione nella stagione 2010



IL PERSONAGGIO

30 ANNI FA MENTRE SUA SORELLA GIANNA SCALA LE HIT PARADE DI TUTTO IL MONDO, ALESSANDRO DEBUTTA IN F.1. SIAMO ANDATI A TROVARLO A SIENA E IN OSTERIA HA RACCONTATO TUTTA LA SUA STORIA

di **Andrea Cordovani**

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com



1986 MINARDI



1987 MINARDI



1988 BENETTON

Nannini

bello e impossibile



A SUZUKA NEL 1989 L'UNICA VITTORIA IN F.1

22 ottobre 1989. A Suzuka Alessandro Nannini con la Benetton conquista la sua prima e unica vittoria in Formula Uno nel famoso Gp del Giappone passato alla storia per il contatto tra Prost e Senna. Il pilota senese ha corso nel Circus dal 1986 al 1990. A destra eccolo durante l'intervista



1989 BENETTON



1990 BENETTON



Località Costa Fabbri, poco fuori Siena. Interno osteria. Ora di pranzo, rumori in sala. E una voce in sottofondo: «Trent'anni fa debutto in F.1 con la Minardi. Anno 1986. Vuoi sapere come sto? Semplice mi girano le palle: ormai so' vecchio». Aspira consonanti e sigarette Alessandro Nannini, classe 1959, 77 Gp di F.1 disputati, una vittoria al Gp del Giappone 1989 con la Benetton, una carriera nel Circus spezzata da un incidente in elicottero nel 1990. Racconta l'oste: «Sandro a 12 anni manda tutti in visibilio. In motorino col Ciao impenna clamorosamente lungo infidissimi tratti in discesa». Con orgoglio Alessandro puntualizza: «Anzitutto mi attacco al tram e poi impenno per km. Sempre su una ruota. Però i miei amici ne sanno molte più di me. Con tutte le cazzate che ho fatto in vita mia adesso tante neanche me le ricordo».

Ai rally con la patente dei miei amici

Poi spiega: «Io cresco col motocross, non in kart. Una volta mio babbo mi accompagna a comprarne uno. Sai con che cosa torno a casa? Un Aspes! Per tre anni e mezzo faccio cross, poi siccome mi piacciono (molto) i rally inizio a frequentarli. Il primo mini-rally lo corro al Fettunta su una Dyane. Era il 1977. Al tempo la licenza te la danno dopo un anno di patente. Ma io non ho voglia di aspettare. Corro sotto falso nome almeno 5 gare: in alcune mi chiamo Maggiorelli e in altre Sossella. Sono i cognomi di due amici che mi prestano la patente: io non faccio altro che sostituire la loro foto con la mia. Vinco delle gare con quei cognomi. Nel 1978 compro la Fulvia fanalone. A Casciana Terme faccio un ritiro strategico: il delegato a quella gara è Ugolino Becarini Crescenzi che mi conosce bene visto che è di Siena e che sa tutto di me: se mi vede all'arrivo sono fritto e scopre l'imbroglio. La prima vittoria alla luce del sole la conquisto sempre in quel 1978 a Radicofani e poi nel 1979 passo alla Lancia Stratos: la pago 6 milioni di vecchie lire e altrettanti ne spendo per prepararla: un aiuto me lo da anche mia nonna. Un giorno, impietosita, mia mamma mi regala 500 mila lire perché si impaurisce vedendomi con le slick. «Ma dove vai con quelle gomme tutte lisce», dice e io con la faccia ingenua: «Sì, mamma sai non ho i soldi per comprarle nuove...». Preparo la vettura molto alla buona ma sbaglio perché se la Stratos non la porti da Michelotto o da Maglioli molto spesso si rompe. Comunque sia con quella vettura disputo diverse gare e vinco al Giro dell'Umbria e a Radicofani. A fine anno, per 12 milioni di lire, vendo la vettura a un pilota siciliano che ci corre in sa-



**ERO IL RE DELLE
IMPENNATE IN
MOTORINO. AMAVO
I RALLY E CORSI
LE PRIME GARE
SENZA LA LICENZA**

ALESSANDRO NANNINI



lita. Prima gara e la Stratos prende fuoco. Coi soldi riscossi mi compro una Formula Abarth. Scelgo la pista ai rally per motivi di tempo». È il 1980, Nannini salta il fosso. Sale in monoposto. «Non sono tutte rose e fiori. Mio padre non mi dà una lira per correre e con la F.Abarth faccio le ultime gare della stagione. Intanto mi alleno con un F. Italia. Partecipo al corso di Henry Morrogh e poi passo all'Autospa di Pirola e Mancini. Pur di correre porto anche 5-6 macchine guidando la bisarca. Nel 1981 vinco la F.Abarth e grazie ai premi guadagno 25 milioni delle vecchie lire. L'anno dopo mi sposo con Paola, viviamo alle case popolari, ma non mi lamento. Poi mio padre si scioglie un po' e inizia anche a venirmi a vedere». In Alessandro Nannini c'è l'anima senese del babbo Danilo e la venatura maremmana ereditata dalla mamma Giovanna, originaria di Marina di Grosseto. In lui convivono due realtà che

NANNINI BELLO E IMPOSSIBILE

non sono mai andate d'accordo nella Toscana divisa dai campanili. «A casa mia comanda mia madre. Mio padre segue i Gp alla tv, mia mamma invece sta in giardino. A fine gara mio babbo le comunica il risultato. "È sempre vivo?", dice. E giù un sospiro di sollievo. Mia sorella Gianna? Ci vogliamo un sacco di bene ma, secondo me, neanche se lo ricorda che suo fratello ha vinto un Gp. Pensa i genitori: mia sorella Gianna nei loro sogni avrebbe dovuto fare la maestra, io avrei dovuto gestire l'azienda di famiglia. Si ritrovano due teste di cazzo: una rockstar e una pilota».

Corre in F.1 e fa traversi sulla neve dell'Amiata

Inizio Anni '80. Per Siena il "Nano" è sempre più idolo. E la sua carriera comincia a farsi interessante. «Nell'83 approdo in F.2 grazie a Minardi e Mancini con quest'ultimo che intasca il 25% di quello che guadagno: il nostro sodalizio dura fino al 1997. Comunque sia i miei contratti li ho sempre seguiti personalmente, senza intermediari. Con Gian Carlo Minardi il rapporto è meraviglioso. Per me è quasi un babbo. È un periodo davvero bello: conosco Enzo Ferrari visto che la F.2 la proviamo a Fiorano: davanti a lui non spiccico parola: è un mito. È una delle poche persone che in vita mia mi hanno davvero intimidito. Per me il Drake è Dio». In questo periodo Sandro entra anche nel giro della Lancia. «A me la Lancia mi tira su. Corro con Alboreto, Patrese, Wolek tutta gente che può insegnarmi. Devi avere una Casa che ti segue. Il problema degli italiani assenti in F.1 è causato dalla mancanza nel nostro Paese di una Casa automobilistica tipo la Fiat-Lancia degli Anni '70-'80 dove si allevano piloti e gli si dà anche visibilità. Ho lavorato tanti anni con la Fiat, facendo anche delle pubblicità. Per certi lanci di vetture venivano fatti investimenti ingenti. Adesso si guarda solo al loro ritorno immediato, non c'è una visione in prospettiva di 4-5 anni come serve quando sei impegnato in un campionato del mondo. Quando nel 1986 ho disputato il mio primo Gp di F.1 c'erano dieci italiani al via. Adesso, invece, l'Italia è nella cacca fino al collo».

Trenta anni fa, proprio mentre la sorella Gianna con l'album Profumo, trainato dalla canzone "Bello e impossibile" fa collezione di dischi di platino e d'oro, lui Alessandro, il fratello minore, compie i primi passi nel Circus. Il mondo delle corse scopre questo ragazzo tutto genio e sregolatezza, sempre un po' fuori dagli schemi, affascinato da donne e velocità, specialista in imprese a volte impossibili. In pista e fuori. «Dai Sandro, racconta del Monte Amiata...». Una frase, assist perfetto per il "Nano". «Discesa dalla vetta del monte Amiata, completamente innevata e io con la Fiat Argenta (che aveva un cambiettino niente male, quasi da corsa) non mi perdo l'occasione per fare il cretino. Con l'Argenta ho fatto 7 passi tutti di traverso sulla coltre bianca da Saint Moritz a Cortina: 5 ore come se facesse una prova speciale. Quelle mie scorribande fanno incazzare sempre i vertici dei miei team: se ti fai male di qui, se ti fai male di qua... Io dico che servono come allenamento, in realtà ci vado solo per fare delle zingarate. Però funziona così: se stanotte dovesse mai nevicare io non è che me rimango



STAGIONI DA RULLO DI TAMBURI

A fine intervista Nannini si è messo anche alla batteria. Ma solo per scherzo. Sopra Alessandro assieme alla sorella Gianna

I MIEI GENITORI SOGNAVANO PER GIANNA UN FUTURO DA MAESTRA E PER ME IN AZIENDA: E INVECE...

ALESSANDRO NANNINI



a casa. Anche oggi se nevicava una puntatina sull'Amiata a fare il cretino non me la risparmiavo. E mi divertivo come un matto».

Io cucco molto di più rispetto a Briatore

Davanti ai dati ufficiali c'è sempre un meraviglioso dietro le quinte. «Quella del debutto in F.1 con Minardi fu una stagione esaltante. Ero seconda guida. De Cesaris, il mio compagno, era considerato uno che andava forte. Diverse volte gli stetti davanti anche con la monoposto più vecchia. Dopo due stagioni con Minardi passo alla Benetton, che però inizialmente preferirebbe avere Herbert invece di me. I miei compagni in quegli anni di Benetton sono Pirro, Boutsen e poi Piquet. Il massimo dell'apprendimento sulla messa a punto della monoposto ce l'ho avuto quando ho corso nella stessa squadra con Nelson: sul lavoro ha una serietà paurosa. Im-



BENETTON DELLA PRIMA ORA
In alto corpo a corpo tra Nannini e Piquet a Imola nel 1988. In alto Alessandro e Nelson compagni alla Benetton della prima epoca. A fianco eccolo con Alesi



parò molto da lui, anche se all'inizio mi frega. Test invernali a Estoril. Devo fare una settimana di prove per mettere a punto la monoposto. Ma ho un problema alla schiena: non riesco a piegarmi. A quel punto va Piquet che sceglie la soluzione dei tamponi. E io coi tamponi non mi ci trovo. Per i primi 4 Gp faccio fatica. Poi lavorando sulle molle e l'estensione mi riprendo e la situazione fra noi è più equilibrata». Gli anni alla Benetton sono quelli in cui sta per nascere lo squadrone che tremare il mondo fa. «Quando arrivo in Benetton c'è Paolini. Poi dopo un po' arriva Briatore. Paolini è molto più specializzato sulla gastronomia che non sulla F.1. Briatore, anche se all'inizio di F.1 non sa un cavolo, mostra subito di avere pelo sullo stomaco. È bravo. Per sei mesi sto a casa sua a Londra: sei curioso di sapere qualche particolare piccante di quella parentesi? Posso dirti che tra me e Flavio non c'è proprio gara: io cucco

molto più di lui! Mai fidarsi dello show. Flavio arriva in Ungheria a metà 1989 dopo una fase di studio. Io sono 3° a un'amen dalla fine quando si rompe il leveraggio del cambio: un particolare da due soldi che non è stato controllato bene ai raggi x. Al lunedì Briatore riunisce tutti. «Chi è che avrebbe dovuto verificare la funzionalità di quel particolare?», domanda. Si alza una mano. E immediatamente Flavio gli replica: «Bene: sei fuori!». Si presenta così. Lo vedo ancora una volta all'anno, magari in Sardegna. Lui si mette lì seduto in poltrona. Io lo guardo e gli dico: «Flavio, te lo vai a pigliare nel...». La vittoria a Suzuka del 1989? Non mi piace. Quando quel giorno Prost e Senna si toccano mancano pochi giri alla fine. La McLaren dà sempre un giro a tutti. Non è bello vincere per squalifica. Mi è piaciuto di più il 2° posto colto in Australia».

La balla del mio grande rifiuto alla Ferrari

1990: il nome di Nannini è sulla bocca di tutti. «Sì, vero è un anno cruciale e drammatico per me. In estate sono tra i papabili per guidare la Ferrari nel 1991. Ma poi c'è un problema di mercato perché in certe cose si guarda soprattutto quello. Di italiani alla Rossa sono stati presi Alboreto e Capelli, solo loro perché tanto in Italia la Ferrari vende lo stesso. Il secondo pilota quindi si va a cercare anche guardando ad altri possibili mercati. E così scelgono la Francia e Jean Alesi. Ad agosto quando dobbiamo siglare il contratto nessuno sa che prendano il francese. Quando io e Briatore scopriamo la manovra, ecco la storia del grande rifiuto: è Flavio ad annunciarla, ma intanto la Ferrari ha già preso Jean. È il putiferio. La realtà è che scelgono Alesi per un discorso di mercato. Però mi incazzo con Fiorio. Liti-gliamo. Ho corso per tante stagioni con Cesare, rispettando ordini e regole, bastava che mi avesse detto dell'operazione Alesi, me lo sarei tenuto per me e, soprattutto, non sarebbe nato un caso: avrei capito. In Sardegna con lui ho un durissimo scontro a cena perché mi sento preso in giro».

L'incidente in elicottero e gli scherzi in ospedale

Pochi mesi dopo (il 12 ottobre 1990) ecco il dramma che gli segna la vita e la carriera in F.1. Alessandro è in elicottero, sta per toccare il suolo nella sua tenuta. Ma il velivolo atterra malamente: lui viene sbalzato fuori per l'impatto: una delle pale del rotore gli taglia di netto l'avambraccio destro. Un'equipe di medici, diretta dal professor Bufalini del Cto di Firenze, riesce a reimpiantare l'arto dopo un delicatissimo intervento chirurgico, ma la riabilitazione è lunghissima. Racconta Alessandro: «Faccio parte della ristretta cerchia del 5% che si è salvata da un incidente del genere. Corro il rischio di perdere il braccio ma quando mi fanno delicatissime operazioni io scherzo. Un giorno mi presento col cappotto e un braccio finto: davanti ai dottori glielo butto per terra. Rimangono di ghiaccio... Al Cto faccio le corse assieme a un altro ragazzo che ha problemi ai piedi perché s'è beccato una fucilata andando a caccia. Abbiamo una carrozzella in due: io coi piedi lui con le mani: prendiamo velocità e picchiamo una gran botta in fondo a un corridoio dell'ospedale. Se lo ricordano ancora. Rabbrividisco se penso

NANNINI BELLO E IMPOSSIBILE

alle operazioni. Quando ti fanno certe cose c'è un misto tra anestesia e curaro che ti blocca. Una volta sbagliano le dosi e per due o tre minuti sento tutto ma non mi posso muovere. Mi affettano come il prosciutto: ce la faccio a sbattere gli occhi, i medici capiscono e mi danno altro anestetico».

Il ritorno alla guida su una pista da rallycross

Sono giorni terribili. Racconta il suo amico Fabio Maddii, ex rallista senese. «Davanti alla sua casa a Belriguardo, Alessandro fa una pista da rallycross. Passano 7 mesi dall'incidente e mi dice: "Voglio guidare di nuovo". Vado da lui. Sono un po' titubante perché il suo incidente è qualcosa che ha turbato tutti quanti. Mi dice: "dai giriamo un po' e vediamo quanti secondi ti do". Al primo giro non do il massimo e lui è lì alle mie calcagna. Alla fine della giornata mi rifila una sacchettata di secondi e con quelli sul groppone me ne torno a casa». Seguono altri test in pista. Poi Alessandro corre di nuovo. «Nel mondo delle corse ho un grandissimo ricordo di Giorgio Pianta che è l'unico che crede in me dopo il mio incidente in elicottero e mi dà la possibilità di correre con l'Alfa Romeo. Pianta a differenza di altri manager è stato anche pilota, ha svolto numerosi test. Sa di quello che parla: dice che le macchine si guidano col culo e non con le mani. Per me a quel punto è proprio la situazione ideale. Nel frattempo torno a guidare una monoposto da F.1. Nel 1992 provo la Ferrari a Fiorano: una sorta di cerchio che si chiude. Quella è una trovata di Montezemolo. Mi chiama lui perché è rimasta pendente la storia del grande rifiuto. Due anni dopo faccio un test anche sulla Benetton già dotata di servosterzo. Da Alesi a fine giornata prendo 2 decimi nel misto e poi di testa non ce la faccio ad affrontare i tre curvoni veloci e mi becco all'Estoril 1"8 da Jean. Sento che la macchina può stare giù ma mi ci sarebbero voluti sei mesi per limare quel gap di testa». Nannini rinasce nel Dtm. Dal 1993 al 1996 conquista tredici vittorie con Alfa 155.



GLI INIZI TRA RALLY E FORMULA ABARTH

La prima passione di Nannini sono stati i rally nei quali ha corso dal 1977 al 1979. A lato è sulla Stratos all'Elba e sotto a Follonica con la Ritmo. Ha vinto il titolo in Formula Abarth nel 1981. A destra la pagina di As del 1992 sul test di Sandro sulla Ferrari. Sopra sul podio con Senna





NUOVA CARRIERA DOPO IL CRASH IN ELICOTTERO

La carriera in F.1 iniziata con la Minardi nel 1986 si interrompe con un incidente in elicottero nel 1990. La riabilitazione sarà lunga ma il senese vivrà una seconda giovinezza tra Dtm e Fiat Gt. Per diverse stagioni è stato anche uno dei piloti di riferimento della Lancia nel Mondiale Endurance



Dall'Alfa alla Mercedes con un biglietto di Prima

«Il Dtm in quegli anni sta diventando come la stock car in America. E questa cosa Ecclestone non la vede di buon occhio: ho la sensazione che Bernie in quel periodo abbia pagato qualcuno per favorire il ritiro dell'Alfa. Io avevo un contratto per ancora due stagioni. Con l'Alfa corro l'ultima gara del 1996 in Giappone e tengo duro. Poi aguzzo l'ingegno: cinque anni di F.1, di quegli anni, valgono più di qualsiasi cosa, è un'università di cattiveria, non esiste niente di paragonabile. Guardo su quale volo per il ritorno è prenotato Norbert Haug gran capo della Mercedes. Poi compro lo stesso biglietto di prima classe e mi metto a sedere vicino a lui. Durante il viaggio parliamo: qualche giorno più tardi lascio l'Alfa e passo alla Mercedes per correre nel Fia Gt: prendo il doppio dello stipendio».

A fine 1997 smette con il professionismo, ma non di correre. «Quando c'è l'occasione: torno in pista e quando ho voglia di fare qualche traverso so come fare». È stato candidato a sindaco di Siena nelle elezioni amministrative del marzo 2011, è consigliere per le relazioni economiche della Fondazione Italia-Usa, si occupa degli affari della sua azienda dolciaria. Ma Alessandro Nannini è rimasto sempre se stesso. Il bimbetto che impennando lasciava a bocca aperta mezza città del Palio. «Solo una volta in vita mia ho avuto paura. A Le Mans con la Lancia avrei potuto fare il record di velocità di 405 km/h ed entrare nella storia ma quel giorno ho alzato il piede...».

C'è silenzio ora in osteria. Troppo silenzio. Serve l'intervento providenziale dell'oste. Che racconta: «Estate scorsa, Sardegna. È notte, io e lui siamo a bordo di una R4 piena di ruggine e che sta insieme legata col filo di ferro. La strada è sterrata: nessuno nel raggio di km. Alessandro alla guida entra a 120 km/h completamente di traverso in tutte le curve e io a dirgli: oh Sandro basta me la faccio addosso...». Siamo a fine pasto. Non c'è Amaro. Solo un caffè e giù altre risate. ●



Week-end Rally

WrcSvezia

RALLY SWEDEN

HOLMES

AL TRAGUARDO

- 1 Ogier-Ingrassia**
Vw Polo R Wrc
1.59'47"4
- 2 Paddon-Kennard**
Hyundai i20 Wrc
a 29"8
- 3 Ostberg-Floene**
Ford Fiesta Wrc
a 55"6

La classifica completa è riportata a pagina 72

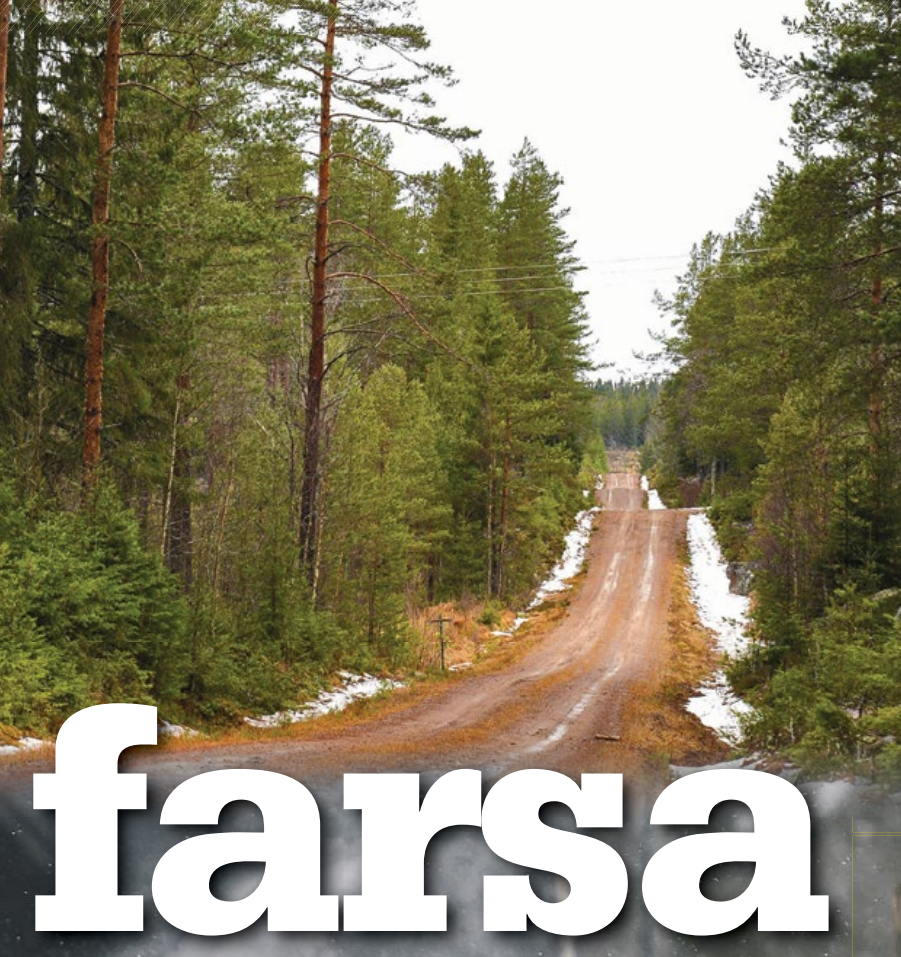
La



E NON VOLEVANO CORRERE!

Sebastien Ogier e Julien Ingrassia erano fortemente contrari a scendere in gara in Svezia. Poi, per... ragioni di stato, hanno dovuto partecipare e, già che c'erano, hanno vinto... In alto, le condizioni di una prova tutta senza neve

rally sprint



farsa

OGIER VINCE UNA GARA DAL PERCORSO MUTILATO PER MANCANZA DI NEVE E CON CONDIZIONI DISCUTIBILI. MA L'UNICO A RITIRARSI PER PROTESTA È BERTELLI



di **Marco Giordo**

foto **Bettiol**

KARLSTAD - "The show must go on". Ma lo show stavolta non è stato degno della storia di questo fantastico rally. Alla fine, nonostante le poche speciali innevate e le prove ghiacciate artificialmente, il Rally di Svezia s'è corso solamente grazie ai grandi sforzi effettuati dagli organizzatori, che hanno dato oltre il massimo per portare a termine la loro gara. Ma in molti alla vigilia si chiedevano perché l'edizione 2016 non fosse stata annullata, così come capitò da queste parti nel 1990, o come è successo di recente nell'Europeo con il Liepaja. Perché di neve, quest'anno, nel Varmland non ce n'era neanche l'ombra sino alla sera di venerdì 12. E per fortuna che la prima tappa si correva in Norvegia, dove invece c'era neve con condizioni ottimali per poter correre, sulle due speciali di Rojden e Svullrya. Tutta colpa del "niño" che ha lasciato buona parte della penisola scandinava a corto di neve, soprattutto il sud della Svezia e in particolare il Varmland, che in svedese significa terra calda...

Una situazione climatica eccezionale, viste le temperature di poco al di sopra dello zero, tant'è che stavolta non era ghiacciato neppure il fiume Klaralven che attraversa Karlstad. E così, la fisionomia dello Svezia, il "winter rally" per eccellenza, è andata a farsi benedire. Con il direttore di gara Stig Rune Kiernsli che ha annullato prima l'Historic Rally, che sarebbe dovuto passare dopo la prova mondiale, poi lo shakedown e quindi la bellezza di nove speciali: Kirkenær, Hagfors Sprint, Lesjofors ed un passaggio sui crono di Karlstad, Rammen, Fredriksberg e Varmullsasen.

Una situazione che aveva portato all'inizio all'incredibile, con i piloti che volevano scioperare! Nessuno aveva chiesto un loro parere in merito alle condizioni delle speciali, quando era evidente che sarebbero cambiate rispetto alle ricognizioni.

C'era preoccupazione vera tra i vari driver per la sicurezza ed erano in tanti tra gli ufficiali a storcere la bocca. Il fuoco covava sotto la cenere e il venerdì mattina, al parco assistenza di Karlstad, la maggioranza dei piloti era d'accordo per bloccare il rally. Ma il fronte è stato sparigliato dalla presa di posizione di un team. Sembra che una squadra ufficiale (il condizionale è d'obbligo...) abbia minacciato di licenziare in tronco i suoi piloti! Da qui il dietrofront di tutti per solidarietà con i colleghi e la decisione di prendere il via, con i soli Ogier e Bertelli che hanno continuato a schierarsi apertamente contro la decisione di correre.>

Bertelli si ritira per protesta!

E proprio Lorenzo Bertelli, che a fine prima tappa era decimo assoluto, è stato autore di un gesto eclatante, ritirandosi sabato mattina e non prendendo il via nella seconda giornata di gara. Forse, l'esempio del padre Patrio in Coppa America gli è servito d'esempio, fatto sta che il pilota italiano non ha avuto peli sulla lingua ed è stato l'unico a manifestare il dissenso ed il diffuso malcontento dell'ambiente. Magari anche perché, a differenza di tanti altri lui può permettersi di correre con le sue forze. Poteva però fregarsene e continuare la gara ma non l'ha fatto... La speranza è che la sua forte presa di posizione, minimizzata ad hoc da tanti addetti ai lavori, serva a migliorare in futuro la posizione dei piloti che nei rally contano davvero poco, ma che sono e saranno sempre i prim'attori di questa disciplina, dove rischiano la pelle insieme ai navigatori. Piaccia o no, ai tanti businessman che fanno cassetta alle loro spalle.

«In questi giorni - ha dichiarato Bertelli - si è discusso molto ma poco è cambiato. Credo che l'organizzatore abbia fatto miracoli per far svolgere questa gara in condizioni di sicurezza non inferiori a quelle viste in altri eventi del Mondiale. La ragione del mio ritiro potrà sembrare impopolare ma spero potrà servire ad evidenziare quella che personalmente credo sia una carenza all'interno della disciplina di questo sport. La mia speranza è che in futuro la voce degli equipaggi sia presa in maggior considerazione. Mi sembra che il rally sia tra le poche discipline del motorsport che non prevede una rappresentanza ufficiale dei piloti in attività. Mi auguro che le mie parole non siano vane e che buona parte dei miei colleghi le condividano, anche se rispetto le loro scelte di correre comunque».

Concludendo, si è corso in condizioni limite, andando avanti "moment by moment", sperando che tutto finisse per il meglio.

Insomma è stato "l'argent" che ha fatto "la guerra", soprattutto per preservare i diritti televisivi incassati, i soldi delle iscrizioni, i Rally Pass del costo di 65 euro l'uno che altrimenti avrebbero dovuto essere rimborsati. Però alla fine, solo Ogier e Bertelli si sono schierati senza mezze parole apertamente sul fronte della sicurezza. Gli altri piloti hanno mostrato tutta la loro debolezza. Dietro le quinte molti si lamentavano, poi davanti ai microfoni tutti zitti ed impariti. Quando cresceranno? ●

LA MIA SPERANZA È CHE IN FUTURO LA VOCE DEI PILOTI POSSA ESSERE PRESA PIÙ IN CONSIDERAZIONE

LORENZO BERTELLI



Karlstad (Sweden)
13/02/2016

In questi giorni si è detto e discusso molto, ma poco è cambiato. Credo che l'organizzatore abbia fatto miracoli per far svolgere questa gara in condizioni di sicurezza non inferiori a quelle viste in altri eventi del mondiale. La ragione del mio ritiro potrà sembrare impopolare, ma spero potrà servire ad evidenziare quello che personalmente credo sia una carenza all'interno di questo sport.

La mia speranza è che in futuro la voce degli equipaggi sia presa in maggior considerazione. Mi sembra che il rally sia tra le poche discipline del motorsport (o forse addirittura l'unica) che non preveda una rappresentanza ufficiale dei piloti in attività.

Mi auguro che queste parole non siano vane e che buona parte dei miei colleghi le condividano, anche se rispetto le loro scelte.

Mi dispiace che a farne le spese siano tifosi, sponsor e team, che come me vorrebbero vedermi sulle prove.

In the past few days a lot has been said and discussed, but little has changed. I believe the organizer did a great job for holding this event with a safety not lower than the one seen in other events of the championship. The reason for my withdrawal may be unpopular, but I hope it will serve to highlight what I personally believe is a shortage within this sport.

My hope is that in the future the crews will be taken into a greater consideration. It seems to me that rally is one of the few motorsport disciplines (or maybe even the only one) that doesn't provide an official representation of the drivers within their activity.

I hope that my words are not in vain and that most of my colleagues will agree with them, even if I respect their choices.

I am sorry to involve the fans, sponsors and team who, as I do, would like to see me on the special stages.

Lorenzo Bertelli

LA PRESA DI POSIZIONE DI BERTELLI

Sopra, il comunicato di Bertelli. L'italiano, in gara con la Fiesta della M-Sport, a destra, ha deciso di ritirarsi in segno di protesta per la scarsa considerazione mostrata nei confronti delle richieste dei piloti, preoccupati dall'obbligo di correre con gomme chiodate anche dove la neve e il ghiaccio non c'erano...



PILOTI MINACCIATI?

Secondo podio per la nuova Hyundai, questa volta con Paddon. Pare che un team abbia fatto pesanti pressioni sui propri piloti, che volevano "scioperare"





SOLO 226 KM DI PROVE, RECORD NEGATIVO ASSOLUTO

Il rally più corto

Il Rally di Svezia 2016 è il rally più corto della storia del Mondo, con una durata addirittura di poco inferiore alle due ore. Un record negativo che apparteneva all'ultimo Tour de Corse, quando a causa delle inondazioni il percorso era stato ridotto da 332,73 a 245,35 km cronometrati. In precedenza questo record poco gratificante apparteneva all'Argentina 2007, con 247 km cronometrati, e poi alla Giordania, dove nel 2011 per il ritardato arrivo della nave che trasportava le vetture erano stati solo 257,73 i km cronometrati percorsi rispetto agli originali 331,21. Che per un curioso caso del destino sono gli stessi che avrebbe dovuto avere quest'anno la Svezia. Dove, alla fine, sono stati solo 226,48 i km di prove effettuati a causa dell'assenza di neve, con la cancellazione di nove speciali. Il regolamento dice che per assegnare un punteggio pieno i concorrenti devono aver percorso almeno il 51% del chilometraggio originale, come dire che nel caso della Svezia sarebbero bastati 167 km cronometrati. Invece, in caso di chilometraggio compreso tra il 25 e il 50% (cioè tra 83 e 166 km in Svezia), ai piloti sarebbe stato assegnato il 50% dei punti. In pratica, a Karlstad s'è corso il 69% del totale, ecco perché alla fine ai piloti si è assegnato punteggio pieno, incluso quello della power stage. Che, da quando esiste, è stata annullata solo una volta, a Montecarlo nel 2013.

Paddon tenta il colpo

IL PILOTA DELLA HYUNDAI È ARRIVATO A 8"8 DA OGIER.
POI IL FRANCESE DELLA VW GLI HA RISPOSTO PER LE RIME

Volere è potere. Perché la 34esima vittoria iridata di Ogier è stata fortemente voluta dal pilota francese, che ha rischiato il tutto per tutto sabato pomeriggio per mettere al sicuro il suo terzo successo in Svezia, proprio quando le cose si stavano mettendo male per lui. Dopo aver chiuso la prima tappa in testa con 26"9 su Paddon ed una trentina su Ostberg, Tanak e Sordo, con Mikkelsen sesto staccato di 42", il tre volte campione del mondo il sabato mattina - dopo aver allungato su Paddon di 5"5 a Fredriksberg - a Vargasen ha perso in un solo colpo 23" sul neozelandese della Hyundai. Passando per primo sulla neve fresca, infatti, Ogier ha fatto da spazzaneve (dove c'era...) e il suo vantaggio sul pilota "kiwi" è sceso di botto a soli 8"8. Lì, la classe di Ogier (e della Polo) è stata davvero sopraffina.

«Il 13 mi porta bene - ha commentato Ogier - perché è il giorno del compleanno di mia moglie. Era sabato 13, per vincere dovevo andare flat out, ho rischiato e devo dire che mi è andata bene. Ho dato il tutto per tutto sia a Rammen che a Vargasen, ero sempre al limite, i banchi di neve mi hanno aiutato in un paio di situazioni dove ero davvero troppo veloce. Era l'unico modo che avevo a disposizione per tenere a distanza Paddon e vincere ancora questa gara: non avevo scelta. Poi, nella power stage, ho visto che il grip era ottimo e allora ho tirato al massimo per portare a casa anche quei 3 punti».

Dal canto suo Paddon ha molto onestamente ammesso che più di così non poteva davvero fare. «Ho dato il massimo - ha replicato - e non ho niente da

rimproverarmi. Sono felice della mia gara e di questo secondo posto. Era solo la terza volta che correvo qui, dove ero già stato nel 2012 con la Skoda e lo scorso anno con la Hyundai. Alla fine ho anche danneggiato il radiatore, per fortuna è andata bene...».

Sul terzo gradino del podio è salito Mads Ostberg, il primo dal ritorno in M-Sport di questo pilota sempre regolare ed efficace. Solo quarto stavolta Andreas Mikkelsen, che alla vigilia sperava di lottare per vincere e che è stato attardato da un testacoda e da un dritto, dovuto ad una nota troppo "alta". La sensazione è che il cambio di navigatore stavolta si sia fatto sentire.

Stessa sorte per il compagno di squadra Jari-Matti Latvala, attardato prima dalla rottura della trasmissione anteriore e poi di un braccetto di una sospensione. Per lui peggio di così il Mondiale non avrebbe potuto iniziare, tanto che è già staccato di 56 punti da Ogier. Unica consolazione per Latvala le tre speciali vinte ed il fatto che partirà in una posizione favorevole in Messico. Francamente, molto poco...

Gara dai due volti in casa Hyundai per Sordo e Neuville. Lo spagnolo ha sorpreso tutti finendo sesto al volante della vecchia i20 con la quale esordiva in Svezia, visto che negli ultimi due anni aveva saltato la gara scandinava. Solo una foratura a Fredriksberg gli ha impedito di lottare per il podio. Neuville invece, sulla nuova i20 New Generation ha rotto la trasmissione il venerdì ma a differenza di dodici mesi fa non ha mai impressionato. Vedremo in Messico quale sarà lo stato di forma del giovanotto belga. ●



GIORDO

POCA FORTUNA PER RENDINA E CAMILLI
 A sinistra, ecco come Eric Camilli ha ridotto la Ford Fiesta Wrc della M-Sport. A destra, un problema sulla Fiesta R5 ha subito fermato il rientrante Max Rendina



Così al traguardo

Gara 2 del Mondiale Piloti e Costruttori Karlstad (Sve), 11-14 febbraio 2016

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Ogier-Ingrassia	Vw Polo R Wrc	F-F	in 1.59'47"4
2°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc	NZ-NZ	a 29"8
3°	Østberg-Floene	Ford Fiesta Rs Wrc	N-N	a 55"6
4°	Mikkelsen-Jaeger	Vw Polo R Wrc	N-N	a 1'10"8
5°	Tanak-Molder	Ford Fiesta Rs Wrc	EST-EST	a 1'50"7
6°	Sordo-Martí	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 2'24"
7°	H.Solberg-Minor	Ford Fiesta Rs Wrc	N-AUT	a 2'40"
8°	Breen-Martin	Citroën Ds3 Wrc	IRL-GB	a 2'44"6
9°	Evans-Parry	Ford Fiesta R5	GB-GB	a 5'17"
10°	Suninen-Markkula	Skoda Fabia R5	FIN-FIN	a 5'31"6

Le classifiche complete sono riportate a pagine 72

PROVE SPECIALI VINTE: Ogier 6 su 16, Latvala 3, Paddon 2, Meeke 1.
RALLY LEADER: Ogier da ps 1 a ps 12.
I PRINCIPALI RITIRI: Bertelli (ritiro spontaneo) ps 9, Rendina (scatola dello sterzo) ps 10, Camilli (incidente) ps 10, Al-Rajhi (incidente) ps 16.
POWER STAGE: 1. Ogier in 7'42"7; 2. Mikkelsen a 3"4; 3. Meeke a 9".

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 21-24/1	SVEZIA 12-14/2	MESSICO 3-6/3	ARGENTINA 21-24/4	PORTOGALLO 19-22/5	SARDEGNA 9-12/6	POLONIA 30/6-3/7	FINLANDIA 28-31/7	GERMANIA 18-21/8	CINA 8-11/9	CORSICA 29/9-2/10	SPAGNA 13-16/10	GALLES 27-30/10	AUSTRALIA 17-20/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+3	25+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56
2° Mikkelsen	18+1	12+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
3° Ostberg	12	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27
4° Sordo	8+2	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
Paddon	-	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
6° Tanak	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
7° Neuville	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
8° Lefebvre	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
9° Evans	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
H.Solberg	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6

Mondiale Costruttori

1° Volkswagen	25	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54
2° Hyundai	25	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49
3° Vw II	18	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
4° M-Sport	12	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27

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

L'impresa di Evans

IL GALLESE DOMINA NEL WRC2 E VINCE DAVANTI ALL'IDOLO DI CASA TIDEMAND

Ho dato il massimo ma, sono sincero, alla vigilia pensavo di farcela a stare davanti ai piloti nordici, e alla fine ci sono riuscito». Il sorriso di Elfyn Evans è di quelli da incorniciare. Poi la sua espressione si fa più seria. «Al momento è deciso che non sarò la via di altre gare del Mondiale. Sono in testa al Wrc2 ma, a meno di un cambio di programma dell'ultima ora, da adesso in poi correrò solo nel Campionato britannico». Malcolm Wilson è avvisato, anche perché il gallese è stato davvero bravo e forse in M-Sport la scelta di Camilli al suo posto si sta rivelando poco azzeccata.

WRC2
 Classifica: 1. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) in 2.05'04"4; 2. Tidemand-Andersson a 14"7; 3. Lappi-Ferm a 1'50"9; 4. Grondal-Walfridsson (Ford Fiesta R5) a 1'53"; 5. Brynildsen-Fredriksson (Ford Fiesta R5) a 2'30"5; 9. Tempestini-Chiarcossi (Ford Fiesta R5) a 4'54"5 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5)

Da notare che Evans ha messo in riga la "guest star" locale, il corazziere Pontus Tidemand, uno che va davvero forte. Il 26enne pilota svedese ha chiuso secondo al volante della Skoda Fabia R5 ufficiale e tornerà a correre in Portogallo. Così come il suo compagno di squadra Lappi, che ha concluso quarto alle spalle di Grondal. Con questo successo, Evans ha consolidato la sua leadership di un campionato che però, visto lo stop al programma del gallese, rimane molto aperto. ●

Campionato: 1. Evans 50 punti, 2. Tidemand e Kremer 18, 4. Lappi e Gilbert 15, 6. Grondal e Giordano 12, 8. Brynildsen e Bonato 10, 10. Veiby e Suarez 8



GIORDO

UN BRACCETTO ROTTO E ADDIO SOGNI DI GLORIA

Sopra, la ruota anteriore destra della Ds3 Wrc di Meeke "aperta". Sotto, Fabre in azione con la Ds3 R3T che ha portato al successo in Wrc3. Dove era da solo...

Lacrime di delusione

MEEKE È VELOCISSIMO E PUÒ INSIDIARE OGIER. MA COME A MONTECARLO UN ERRORE LO METTE FUORI GIOCO

Tears of anger. Lacrime di rabbia per Kris Meeke, fermo al km 9.8 dell'ottava speciale per la rottura della sospensione anteriore destra. Piangeva il pilota nordirlandese, che sulla Citroën Ds3 Wrc era secondo alle spalle di Ogier, al quale stava recuperando ben 6 secondi in quella speciale dopo essersi aggiudicato il crono precedente... «Mi è successa la stessa cosa - ha poi commentato, sfogandosi, Meeke - che mi era capitata al Rally di Montecarlo. C'era una pietra all'interno di una curva destra: tutti gli altri sono passati lì e non è successo niente, io invece ho aperto una ruota. Questo è stato un inizio di stagione davvero sfortunato per me, anche qui in Svezia mi è andata male come già era successo a Montecarlo. Ho dimostrato di poter tenere il passo di Ogier, anche stavolta però la fortuna mi ha girato le spalle. Mi auguro solo che quest'esperienza sia proficua

per il prossimo anno, quando torneremo qui con la nuova C3 Wrc». Il driver britannico ha poi continuato la gara il sabato, facendo segnare dei crono interessanti alle spalle di specialisti della neve come Latvala. Risultando alla fine il più veloce dell'intera tappa e firmando il terzo tempo nella power stage finale. Peccato che non lo rivedremo più all'opera sino al Portogallo, visto il suo eccellente stato di forma. Resta comunque il fatto che, al di là delle prestazioni velocistiche e delle qualità di tester, data l'esperienza accumulata nelle ultime stagioni Meeke dovrebbe fare un esame di coscienza e capire la natura dei suoi errori a Montecarlo e in Svezia. Magari non è solo sfortuna, aveva due note troppo alte, chissà. Una vera disdetta perché nel 2016 è stato l'unico sinora insieme a Paddon che ha mostrato di potersela giocare con sua maestà Ogier. Scusate se è poco. ●

ITALIANI

Prova regolare per Simone Tempestini e Matteo Chiarocci, che sulla Fiesta R5 hanno chiuso 20° assoluti e noni di Wrc 2. Gara da dimenticare per Max Rendina, fermato il primo giorno dalla rottura del turbo e ritirato nella seconda tappa con lo sterzo ko.

COLIN'S CREST

Nuovo record stabilito dal norvegese Eyvind Brynildsen a Colin's Crest, dove sulla Ford Fiesta R5 nel secondo passaggio ha saltato 45 metri ad una velocità di 165 km/h, facendo così meglio dei 44 metri del precedente primato, stabilito lo scorso anno da Neuville.

OGIER FERMATO

Sébastien Ogier è stato fermato durante la gara dalla "Polisi" svedese ma, contrariamente a quanto scritto su alcuni siti web, non è stato multato.

MIKKELSEN RISCHIA

Sabato sera movimentato alla Vw. I tecnici Fia avevano ricevuto segnalazione di un overboost sulla Polo di Mikkelsen per 0.5 e 0.4 secondi al via della speciale n.10, Fredriksberg. L'ingegner Demaison ha spiegato che la causa era un guasto ad un sensore, che aveva fatto superare il limite di pressione di 2.5 bar e il collegio dei commissari ha deciso di non procedere.

APRIPISTA NOBILI

Sulle Vw Tiguan apripista c'erano due vecchie conoscenze del rallyismo svedese: la "00" era guidata da Bruno Berglund, mentre sulla "0" c'era Per Eklund.

ROBE DA CHIODI

Erano 384 i chiodi presenti nelle gomme Michelin, che hanno fornito un grip poderoso. Basti pensare che sulla neve le vetture raggiungevano i 100 kmh in 107,32 metri, mentre sulla terra in Argentina la stessa velocità si ottiene dopo 124,87 metri dallo start.

SZCZEPANIAK

Maciej Szczepaniak, abituale naviga di Robert Kubica, era comunque presente ed ha corso nel Wrc 2 al fianco del Hubert Ptaszek su Fabia R5.

AL 62ENNE MARSIGLIESE IL SUCCESSO NEL WRC3

Fabre ora vuole il titolo

Veni, vidi, vici. C'era solo un pilota iscritto al Wrc3 in Svezia, il 62enne francese Michel Fabre, in gara sulla Citroën Ds3 R3T di Sainteloc con la quale aveva chiuso in ottava posizione di categoria a Montecarlo. Fabre, che ha in Svezia ha terminato in 35esima posizione assoluta, è passato in testa alla serie davanti al norvegese Veiby, che nel Varmland correva in Wrc 2.

«Dopo 27 anni avevo voglia di divertirmi - commentava il simpatico marsigliese - e ho deciso di iscrivermi a questo campionato. Correrò anche in Messico, Argentina e Portogallo, dove ritroverò il vostro Andolfi. È il pilota che mi ha impressionato di più a Montecarlo. Se avessi a disposizione una R3 sarebbe il naturale favorito per il titolo».

HOLMES



verò il vostro Andolfi. È il pilota che mi ha impressionato di più a Montecarlo. Se avessi a disposizione una R3 sarebbe il naturale favorito per il titolo».

Campionato: 1. Fabre 29 punti; 2. Veiby 25, 3. Berfa 18, 4. Andolfi 25, 5. De Tommaso 12, 7. Brazzoli 8.

Sardegna così cambia look

SCOPRIAMO TUTTE LE NOVITÀ DELL'EDIZIONE 2016 DEL MONDIALE IN ITALIA. PARLA TIZIANO SIVIERO, L'UOMO CHE DA SEMPRE DISEGNA IL PERCORSO

di **Marco Giordo**

Tiziano Siviero ha disegnato anche quest'anno il Rally Italia Sardegna, che per l'ennesima volta cambierà il suo look. La gara, organizzata da Aci Sport con la partnership della Regione Sardegna in programma dal 9 al 12 giugno, sarà infatti stavolta più compatta rispetto al recente passato. Non si andrà più sia a Cagliari che a Oristano, con un percorso che coinvolgerà soltanto il nord dell'isola, articolato su un totale di 19 prove speciali e 325 km cronometrati. Ecco subito svelati i perché di questa scelta.

«Abbiamo dovuto effettuare delle rinunce – ha commentato il due volte campione del mondo nel 1988 e 1989 – perché non ci sono state concesse deroghe e siamo dovuti restare nel 25% nel rapporto tra prove speciali e chilometraggio totale. Da qui l'obbligo di avere un percorso più omogeneo e la rinuncia a tornare nella zona di Oristano, oppure ad andare di nuovo in Gallura. Quella di non correre a Cagliari, è stata poi una scelta ancor più necessaria, perché quella era una prova a sé stante, completamente staccata da tutto il resto del percorso». Poi Siviero spiega la sua scelta in controtendenza, di fare assistenza al "service park" a metà della prima tappa, dalla Polonia in poi ogni gara iridata vi aveva sinora rinunciato.

«Abbiamo voluto tornare al tradizionale – ha continuato – perché un paio di anni fa avevamo fatto una giornata senza assistenza, con un remote service, ed in tanti in una gara dura e difficile come questa si erano dovuti fermare, mentre altri avevano invece detto che non aveva senso un parco assistenza

senza le macchine da gara per circa 12 ore». L'ex copilota veneto si è poi soffermato sulle altre due novità di questa tredicesima edizione della manifestazione. «Per lo shakedown abbiamo scelto una location più vicina ad Alghero accorciando a 4,28 km la prova speciale disputata lo scorso anno di Olmedo-Monte Baranta. Poi abbiamo optato per una super speciale d'apertura sempre vicina ad Alghero, e così la scelta è caduta sull'Ittiri Arena Show, ricavata all'interno di una pista abbandonata di motocross e autocross, che lo scorso anno aveva riscosso un ottimo ritorno di pubblico». Sulla prima tappa lo storico navigatore di Miki Biasion si sofferma soprattutto sulla scelta della nuova speciale di Tula.

«Sono otto le prove da disputarsi, in pratica quattro ripetute due volte, per un totale di 102,76 km cronometrati. Si inizia con il crono di Ardara-Ozieri (km 7,50) già disputato lo scorso anno che a me piace molto perché è una prova vera, che si sviluppa sulla vecchia strada sterrata che collegava Ozieri a Sassari. Si prosegue poi con l'inedita speciale di Tula, che è la classica prova che può fare la differenza perché ha dei continui cambi di ritmo racchiusi in soli 15 km, dove se non capisci come devi guidare rischi di prendere delle legnate di secondi. Per terminare ci sarà il ritorno dei crono di Castelsardo (km 14) e Tergu-Osilo (km 14,88), due classiche potremmo definirle di questi ultimi anni». Il sabato ci sarà poi la tappa più lunga e dura della gara, una classica di questa corsa che è ricavata interamente nella regione del Monte Acuto. «Sarà una giornata composta da sole sei speciali, che



ANCHE
NELL'EDIZIONE 2016
LA PS DECISIVA
IN SARDEGNA
SARÀ QUELLA
DI MONTE LERNO

TIZIANO SIVIERO



June 9th - June 12th



Day	Stage	Distance (Km)
9 th	SD OLMEDO - SHAKEDOWN	4,28
	ALGHERO	
10 th Friday	SS11 ITTIRI ARENA SHOW	2,00
	ALGHERO	
	SS2 ARDARA-OZIERI 1	7,50
	SS3 TULA 1	15,00
	SS4 CASTELSARDO 1	14,00
SS5 TERGU-OSILO 1	14,88	
11 th Saturday	ALGHERO	
	SS6 ARDARA-OZIERI 2	7,50
	SS7 TULA 2	15,00
	SS8 CASTELSARDO 2	14,00
	SS9 TERGU-OSILO 2	14,88
12 th Sunday	ALGHERO	
	SS10 MONTI DI ALA' 1	21,20
	SS11 COILUNA-LOELLE 1	22,50
	BUDDUSO'	
	SS12 MONTE LERNO 1	44,80
13 th Sunday	ALGHERO	
	SS13 MONTI DI ALA' 2	21,20
	SS14 COILUNA-LOELLE 2	22,50
	BUDDUSO'	
	SS15 MONTE LERNO 2	44,80
14 th Sunday	ALGHERO	
	SS16 SASSARI-ARGENTIERA 1	10,00
	SS17 CALA FLUMINI 1	11,77
	SS18 SASSARI-ARGENTIERA 2	10,00
15 th Sunday	(R) BIANCAREDDU	
	SS19 CALA FLUMINI 2 - PW	11,77
ALGHERO		
Total Special Stage		Km. 325,30
Total Road Section		Km. 964,46
Total Rally		Km. 1.289,76

nel complesso misurerà ben 177 km cronometrati. I crono in programma, che verranno ripetuti due volte, saranno quelli di Monti di Alà (km 21,20), Coiluna-Loelle (km 22,50) e Monte Lerno. Inutile dire che con i suoi 44 km cronometrati sarà anche stavolta proprio Monte Lerno la prova più lunga della corsa». Infine domenica 12 giugno la tappa finale di 43,54 km cronometrati composta da quattro speciali. «È la classica giornata conclusiva, in cui ci saranno due passaggi sulla nuova speciale di Sassari-Argentiera (km 10) e due in quella ormai classica di Cala Flumini (km 11,77), che sarà anche quest'anno la power stage finale. La prova dell'Argentiera potrebbe riservare qualche sorpresa, si svolge nella zona di Palmadula dove attraversa anche una miniera dismessa di piombo argentifero, transitando anche in alcuni punti a ridosso del mare con degli scenari davvero incantevoli». Per terminare Tiziano Siviero non ha dubbi su dove si deciderà la gara. «Sarà anche stavolta quella di Monte Lerno la prova decisiva nel suo secondo passaggio, così come è sempre accaduto negli ultimi anni. Su questo secondo me non ci sono dubbi». ●

TIZIANO È L'UNICO COPILOTA ITALIANO BI-CAMPIONE DEL MONDO

Da naviga a logistico

Tiziano Siviero ha 58 anni, essendo nato a Bassano del Grappa il 28 ottobre 1957. È l'unico copilota italiano ad essersi laureato campione del mondo, si è aggiudicato infatti due titoli iridati nel 1988 e 1989 navigando Miki Biasion sulla Lancia Delta Integrale. Nella sua carriera al fianco di Biasion ha vinto 16 prove iridate, 15 con la prestigiosa Lancia Delta (Argentina nel 1986, Montecarlo, Argentina e Sanremo nel 1987, Safari, Acropolis, Olympus e Sanremo nel 1988, Montecarlo, Portogallo, Safari, Acropolis e Sanremo nel 1989, Portogallo e Argentina nel 1990) e 1 con la Ford (Acropolis nel 1993 sulla Escort Cosworth). Nel 1983 si era proclamato, sempre al fianco di Miki Biasion, campione europeo su Lancia Rally 037. Dopo il ritiro di Biasion dai rally a metà degli Anni '90, Siviero ha iniziato ad occuparsi di organizzazione e logistica, disegnando per diversi anni prima il percorso del Rally di Argentina (all'epoca si era sposato con una "cordobesa"), poi del Sanremo, e dal 2004 in avanti (con qualche breve pausa) del Rally Italia Sardegna. Decisivo è stato inoltre il suo contributo al trasferimento nel 2009 della Dakar in Sud America, di cui tutt'oggi si occupa di organizzare e definire il tracciato di gara.

Parte la sfida ad **Andreucci**

AD AUTOMOTORACING LA BRC HA ANNUNCIATO LA RICONFERMA DI BASSO PER STRAPPARE, CON LA FIESTA A GPL, IL TRICOLORE AL TOSCANO

di **Sergio Remondino**

foto **Torchio**

TORINO - Al Lingotto, là dove un volta nascevano le Fiat, s'è celebrata la passione per le automobili. Di ieri e di oggi, da corsa e non. Automotoretrò e Automotoracing hanno dato vita alla edizione forse più riuscita di sempre, con 63mila spettatori in tre giorni e tante, davvero tante, cose da toccare, vedere, acquistare o semplicemente ammirare. In tempi di Motorshow bolognesi o milanesi che nel 2015 hanno segnato il passo, c'è una Torino dove, invece, lo show è andato in onda ed è stato un trionfo. E tra le mille cose da saguire e gustare, è stata lanciata la sfida per la conquista del Tricolore Rally 2016.

Dubbio gomme per Brc

Il guanto di sfida a sua maestà Andreucci è venuto dalla Brc, l'azienda di Cherasco che si prepara a vivere il terzo anno di programma con la Ford Fiesta R5 alimentata a Gpl con rinnovato entusiasmo e motivazioni intatte, nonostante il secondo posto 2015 vissuto come una... cocente sconfitta. La squadra che fa capo agli appassionati fratelli Costamagna ha davvero tanta carne al fuoco, su tutti i fronti dell'automobilismo più "vero": rally, corse turismo in pista, cronoscalate. Anche se è ovvio che il programma rally è quello numero uno. Massimiliano Fissore, ex-rallista di ottimo livello oggi manager della Brc non usa giri di parole: «L'obiettivo è quello di far meglio del secondo posto 2015. Non ci sono più scuse: partiamo per vincere». Una dichiarazione di guerra bella e buona, quella di Fissore, che nell'annunciare la conferma di Giandomenico Basso, arrivata solo due giorni prima della presentazione e dopo qualche tentennamento, non è sembrato troppo tenero nei confronti del pilota veneto (che non ha ancora annunciato il nome del suo navigatore per il 2016). La mancanza di vittorie nella passata stagione ha lasciato un po' d'amaro in bocca e adesso non c'è più spazio per i se ed i ma. Ci vogliono risultati. Anche se la Brc non ha ancora firmato un accordo per le gomme:



me: «Stiamo trattando - dice Fissore - ma se non dovessimo raggiungere un accordo soddisfacente potremmo anche prendere in considerazione l'ipotesi di scegliere di volta in volta quali gomme usare». Per quanto riguarda la Fiesta alimentata a Gpl, a Cherasco è appena arrivato il motore evoluto della M-Sport, quello con 35 cavalli in più. Attenzione: il surplus non è a livello di potenza assoluta ma nella fase di utilizzo compresa fra 3500 e 4500 giri. Il regime, peraltro, forse più importante nei rally italiani dai percorsi prevalentemente stretti e toruosi. E il regime, anche, do-

vo il motore della Fiesta R5 aveva qualche carenza. Sono già in corso in sala prova a Cherasco gli adattamenti dell'impianto Gpl alla nuova erogazione della potenza e subito dopo sarà la volta di un test su strada della squadra capitanata dall'ingegner Rizzo.

Chiusa pare definitivamente l'esperienza con Kubica, alla Brc stanno pensando anche ad un programma con la seconda Fiesta R5, quella alimentata a benzina. Tramontata, pare, la bellissima ipotesi di far correre Fabio Andolfi nel Wrc2 a breve potrebbero arrivare delle sorprese...





TRE GIORNI DI SPETTACOLO AL LINGOTTO DI TORINO

Basso e Fissore, sopra. Jimmy Ghione, sotto a sinistra, con i protagonisti della Green Hybrid Cup. A destra, dall'alto, Bosca e Chentre, protagonisti nel Master. In basso, Uliana premiato da Massimo Nalli



A BOSCA IL MASTER

Bel successo per il Master Città di Torino che ha intrattenuto i visitatori di Automotoracing con una serie di sfide ad eliminazione fra 12 piloti. La gara ha visto il successo di Alessandro Bosca, che ha battuto per pochi centesimi Elwis Chentre. Bosca, con la Fiesta R5 del team di famiglia, ha trionfato proprio nel week-end in cui ha annunciato che quest'anno farà solo qualche apparizione spot come pilota e non s'impegnerà in programmi completi, per dedicarsi interamente al lavoro di manager alla Balbosca, la squadra fondata nel 1987 da papà Roberto e da Luigi Balbo. Secondo, come detto, l'aostano Chentre con la Grande Punto S2000 di D'Ambra e terzo Rudy Biccato su Delta Proto.

PIEMONTE VALLE D'AOSTA

Premiazione anche per il campionato Piemonte e Valle d'Aosta rally giunto alla quinta edizione da quando è ripreso dopo una lunga interruzione. A vincere nel 2015 sono stati Andrea Castagna e Stefano Bossuto su Peugeot 106 classe N2 della Novara Corse, mentre Monica Caramellino e Sara Farinella hanno vinto le classifiche femminili e Silvio Bertino e Ilario Pellegrino quelle storiche. Annunciato infine il Campionato Alpi Occidentali che sarà basato su 6 gare: Torino, Team '971, Tartufo, Moscato, Coppa d'Oro, Valli Ossolane.



Filippi ha provato la Seat!

La Brc, come detto, si muoverà su altri fronti, anche in questo caso con interessanti iniziative. In pista la squadra di Cherasco schiererà quattro Seat Leon Cup: due correranno nel monomarca con Biraghi e Vescovi, altre due parteciperanno al Cite con Costamagna e altri piloti da definire. La scorsa settimana Luca Filippi ha provato la vettura a San Martino del Lago, ricavandone ottime sensazioni. Se non dovesse definire in Indycar, forse ci sarà qualche possibilità di vedere Luca all'opera sulla Seat. Sarebbe davvero un bel colpo per tutto l'ambiente... L'ultimo teatro d'azione della Brc è poi quello della salita, dove prenderà vita la già annunciata Hill Climb Green Hybrid Cup, il monomarca per le Kia alimentate a Gpl - vinto nel 2015 dal 17enne Giulio Tommasin davanti a Gnemmi e Lombardelli - e che trasloca appunto dalla pista alla salita con sei gare in calendario. Come lo scorso anno, nel ruolo di direttore sportivo ci sarà il vulcanico e poliedrico Jimmy Ghione, volto televisivo sempre più attratto dal motorsport. ●

PREMIAZIONE TROFEI SUZUKI

Uliana superstar

Importante momento del week-end torinese è stato quello della premiazione dei Trofei Suzuki rally e Cross Country. Confermatissimi sia il Rally Trophy che la Rally Cup vinti nel 2015 da Alessandro Uliana e Marco Cappello. Il Rally Trophy 2016 sarà su 6 gare del Tricolore R1 (Ciocco, Sanremo, Adriatico, Targa, Friuli e Roma) per le Swift R1B e Racing Start; mentre la Rally Cup sarà basata su 6 gare del CiWrc (Elba, 1000 Miglia, Salento, Marca, San Martino, Como). Per entrambe le serie sarà valido anche il Rally in circuito di Cremona. Per quanto riguarda il Cross Country, premiati i vincitori del Tricolore Lorenzo Codecà e Bruno Fedullo - confermatissimi come equipaggio di punta di Suzuki Italia - e del Suzuki Challenge, che anche nel 2016 sarà basato sulle gare del campionato italiano.



RALLY AMARCORD

Erano davvero tante le "vecchie glorie" presenti alle presentazioni di libri aventi per tema i rally e i rallisti "di una volta". Gli appassionati hanno potuto acquistare, e farsi firmare dall'autore, il volume "Lucky Rombo" dedicato alla carriera e agli 80 anni di Luciano Trombottò ed il cui ricavato andrà alla Fondazione Piemontese per la ricerca sul cancro di Candiolo (To). Spiccano poi la terza edizione di "Rally '70, una storia, tante storie" volume di racconti ed aneddoti di Emanuele Sanfront, e "Il lato B dei rally" di "Rudy" Dal Pozzo. Quest'ultimo è stato illustrato dall'autore nel corso della presentazione del 5. Memory Fornaca che sarà basato sui rally storici Vallate Aretine, Sanremo, Memorial Conrero, Campagnolo, Lana ed Elba.

FEDERIGHI IN CLIO

Lasciata la Twingo R2 che lo scorso anno le ha permesso di imporsi nella Coppa Aci Femminile e di chiudere terza assoluta nel Tricolore Junior, Corinne Federighi ha scelto la Clio R3 per mettersi alla prova nel 2 Rm

MICHELINI DA TRA

Rudy Michelinì sarà al via al Ciocco con la Citroën Ds3 R5 che lo scorso anno portò al secondo posto. Poi, il toscano deciderà come proseguire la stagione, anche se sta facendo più di un pensiero al Trofeo Asfalto che comprende i sei appuntamenti del Tricolore.

PREMIATI A BOLOGNA

Non solo le luci di Taormina, con la premiazione dei campioni italiani dell'automobilismo. Per i rallyisti infatti c'è stata una premiazione anche sabato 13 febbraio, nella sala Ex Gam di Bologna Congressi. Nell'occasione sono state assegnate le Coppe Aci del Cir, del CiWrc e del Trt.

MONFERRATO APRE

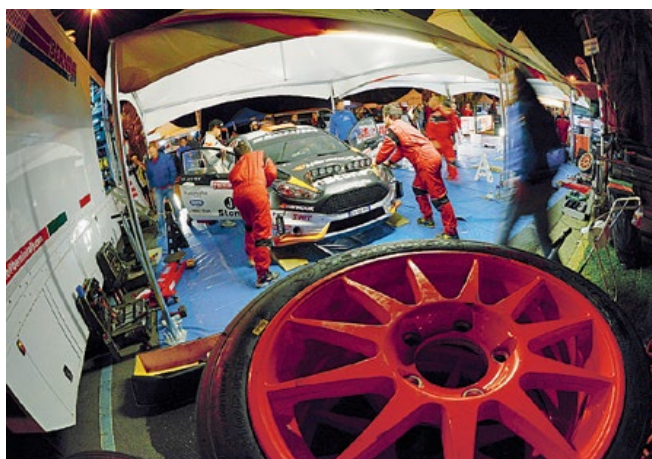
Iscrizioni aperte fino al 9 marzo per la Ronde Colli del Monferrato in programma il 12-13 marzo a Canelli. Confermata anche per questa edizione l'iniziativa benefica "600 per un sorriso" con un trofeo riservato alle Fiat Seicento.

MAGGIORA

Anche nel 2016 lo Sport Club Maggiora organizza diversi eventi riservati al rallycross. Il primo impegno sull'impianto piemontese è per il week-end del 26-28 marzo, mentre dal 29 aprile al 1 maggio andrà in scena l'appuntamento valido anche per il Trofeo Fia Central Europe Zone di rallycross. L'ultima manche del Trofeo Rallycross Maggiora 2016 si svolgerà l'8-9 ottobre.

ERIKSSON RX ON ICE

Sebastian Eriksson s'è aggiudicato la prima prova del campionato invernale "Rallycross on Ice" a Pitea. Lo svedese, su una Fiesta Olsberg, s'è imposto davanti al compagno di team Kevin Eriksson e ad Alexander Vestlund. La prossima manche andrà in scena a Salen il 26 febbraio.



L'OPERAZIONE SARÀ CONSENTITA IN CASO DI PIOGGIA

Gomme con l'intaglio

Acì Sport ha accolto le lamentele del "popolo dei rallyisti", rivedendo o in certi casi revocando - e con effetto immediato - alcune delle nuove regole sulle gomme che erano state introdotte in vista della stagione 2016. In alcuni casi, addirittura, derogando nel nome del buon senso alle regole stabilite dalla stessa Federazione internazionale. Su tutti la scelta di autorizzare l'intaglio libero in caso di pioggia, proprio per ovviare all'inadeguatezza delle gomme tipo Fia da asfalto lamentata da piloti e preparatori.

PNEUMATICI "DI SERIE" OPZIONE LOW COST NEL NOSTRO PAESE

Stradali per Racing Start ed R1

Come visto nella notizia sopra, le gomme tipo Fia, che restano le sole utilizzabili nel nostro Paese, potranno essere scolpite in caso di pioggia. Con due eccezioni, per le auto delle categorie Racing Start ed R1, che potranno usare le più economiche gomme stradali. Le vetture della R1 Nazionale potranno inoltre montare i fari a led, che non erano previsti.

NUMERO GOMME MASSIMO CONFERMATO MA NON PER TUTTI

Limitazioni con deroga

Era in ballo anche la questione relativa alla limitazione a 10 pneumatici a gara per la Coppa Italia: è stata mantenuta per Wrc, R5, R4, R3, R2, RGT, S2000, S1600, A8, K11 e N4, mentre per tutte le altre classi la quantità è libera. Confermate le limitazioni per tutti nelle gare dei campionati maggiori: nel Cir saranno utilizzabili al massimo 14 gomme, nel CiWrc e nel Trt 12. Inoltre, l'elenco delle gomme che si useranno andrà presentato il giorno stesso della gara e non più il giorno precedente. Essendo stata consentita la scolpitura, il numero di massimo di pneumatici rimane tale anche in caso di pioggia.

IL VIA EUROPEO ERA STATO RINVIATO PER MANCANZA DI NEVE

Liepaja a settembre

Decisa la nuova data per il rally Liepaja, mancata prova d'apertura dell'Erc per assenza di neve. Gli organizzatori lettoni hanno spostato la gara al 16-18 settembre, prima dunque del conclusivo appuntamento di Cipro. Cambierà parte del percorso, per dar vita ad una tradizionale gara su fondo sterrato.

IL VIA A FORTE DEI MARMI

Il Ciocco è già pronto

Prima prova speciale a Forte dei Marmi sul lungomare, venerdì 18 marzo alle 19.04. Sarà il primo atto del Tricolore 2016 che prenderà il via con il Rally del Ciocco. Il giorno dopo sono in programma undici speciali per poco meno di 80 km, mentre domenica c'è la seconda tappa, con 75 km di piese che comprendono gli oltre 23 km di Coreglia Arrivo a Castelnuovo Garfagnana dalle 15.30.

RITORNA DOPO OTTO ANNI

L'Adriatico va a Senigallia

L'Adriatico, terzo atto del Tricolore e secondo del Trofeo Terra (27-29 maggio) partirà nuovamente a Senigallia, a otto anni di distanza dall'ultima volta. Arrivo a Cingoli, parco assistenza a Jesi, come di consueto. Prima tappa sabato 28 e seconda domenica 29, con arrivo alle 15.30. Cinque le prove speciali diverse da ripetere per 122 km totali.

RISERVATO ALLE VETTURE R2

Trofeo Michelin nel Tricolore

Michelin rafforza l'impegno nel Cir e vara un Trofeo dedicato alle vetture della classe R2, articolato sulle otto gare del Tricolore. Il campionato, con iscrizione gratuita, è suddiviso in due gironi: Ciocco, Sanremo, Targa Florio e Adriatico nel primo; ancora Adriatico, San Marino, Friuli e Roma nel secondo. Finalissima al Due Valli. Previsi premi di gara e montepremi finale.

HA BATTUTO VALLINO E ARALDO

Vedelago re della Meteco

La pluriscudettata torinese Meteco Corse, una delle poche scuderie di tipo tradizionale ancora in piena attività e con tantissimi iscritti, ha festeggiato i suoi campioni a Poirino, in un'affollata serata che ha visto incoronare Gianfranco Vedelago campione sociale 2015 davanti a Claudio Vallino, Jacopo Araldo, Giorgio Bernardi e Gabriele Cogni.

LA NOVITÀ



PistonCup pronta al via

SCATTA NEL WEEK END CON LA RONDE DELLE DUE TORRI
LA NUOVA SERIE DOVE A VINCERE È IL MERITO. ECCO PERCHÉ

Gli ingredienti ci sono tutti: tante gare, un montepremi ricco e una classifica che rende onore al merito. Scalda i motori la neonata Rally Piston Cup, la nuova serie rallistica che prenderà il via il prossimo fine settimana con il 2° Ronde delle Due Torri di Vergato (BO). 18 gare già in calendario, ma la possibilità di crescere ancora nel corso dei prossimi mesi.

Aperta a tutti

Nessun limite di partecipazione, tutti i conduttori in possesso di licenza e tutte le vetture, senza limiti di gruppo e classe, potranno prendere il via nella nuova serie ideata da New Project Work. Dalle potenti e moderne Wrc alle appassionanti e ammirate storiche, in una serie che si pone come unico obiettivo la vittoria del merito.

A vincere è il merito

Una graduatoria stilata grazie a coefficienti di classe e gara che consentiranno, anche a chi prenderà il via con vetture meno performanti, di puntare alla vittoria finale. "A vincere è il merito" recita il motto della serie ed è proprio questa la chiave di lettura della Piston Cup, serie che strizza l'occhio anche a quelli che possono ambire "solo" ad una vittoria di classe.

Assieme all'Irc

Il calendario è già molto fitto. 18 gli appuntamenti in programma tra Piemonte, Liguria, Emilia Romagna, Lazio e Toscana. Ma potrebbe non essere finita qui, con

una serie in continua evoluzione che sembra voler portare il rally il più vicino possibile ai suoi protagonisti. Una formula vincente visto i budget sempre più risicati e i costi per gli spostamenti sempre maggiori. Importante l'accordo che vedrà la Rally Piston Cup protagonista dei tre round dell'Irc: Taro, Casentino e Valli Cuneesi, con la nuova formula che vedrà ps molto più lunghe, saranno fiore all'occhiello della serie.

20.000 Euro di montepremi

Grande interesse suscitato dal montepremi che è fissato in 20.000 Euro. Il vincitore della serie, che dovrà aver preso parte ad almeno 5 prove, si porterà a casa metà del "bottino", mentre dal 2° al 10° in classifica si divideranno la restante parte. Oltre al premio in denaro anche un montepremi in pneumatici e uno in corsi di guida con il valore finale che si alza notevolmente. A fronte di un ricco montepremi sono, invece, molto accessibili le quote d'iscrizione che vanno dai 150 Euro per chi si iscrive prima della prima gara ai 300 Euro per chi decide di iscriversi dopo la pubblicazione della classifica inerente al primo round.

Parla Tognarini l'organizzatore

"Siamo certi che questa sia una formula interessante. - ha dichiarato Mirco Tognarini, organizzatore della serie - Un montepremi appetibile, tante gare e una classifica che, finalmente, rende onore al merito di tutti i partecipanti».

Matteo Losa

SENZA LIMITI DI CLASSE

La nuova Rally Piston Cup è aperta a tutte le vetture senza limiti di gruppo o classe. E anche le piccole possono ambire alla vittoria finale



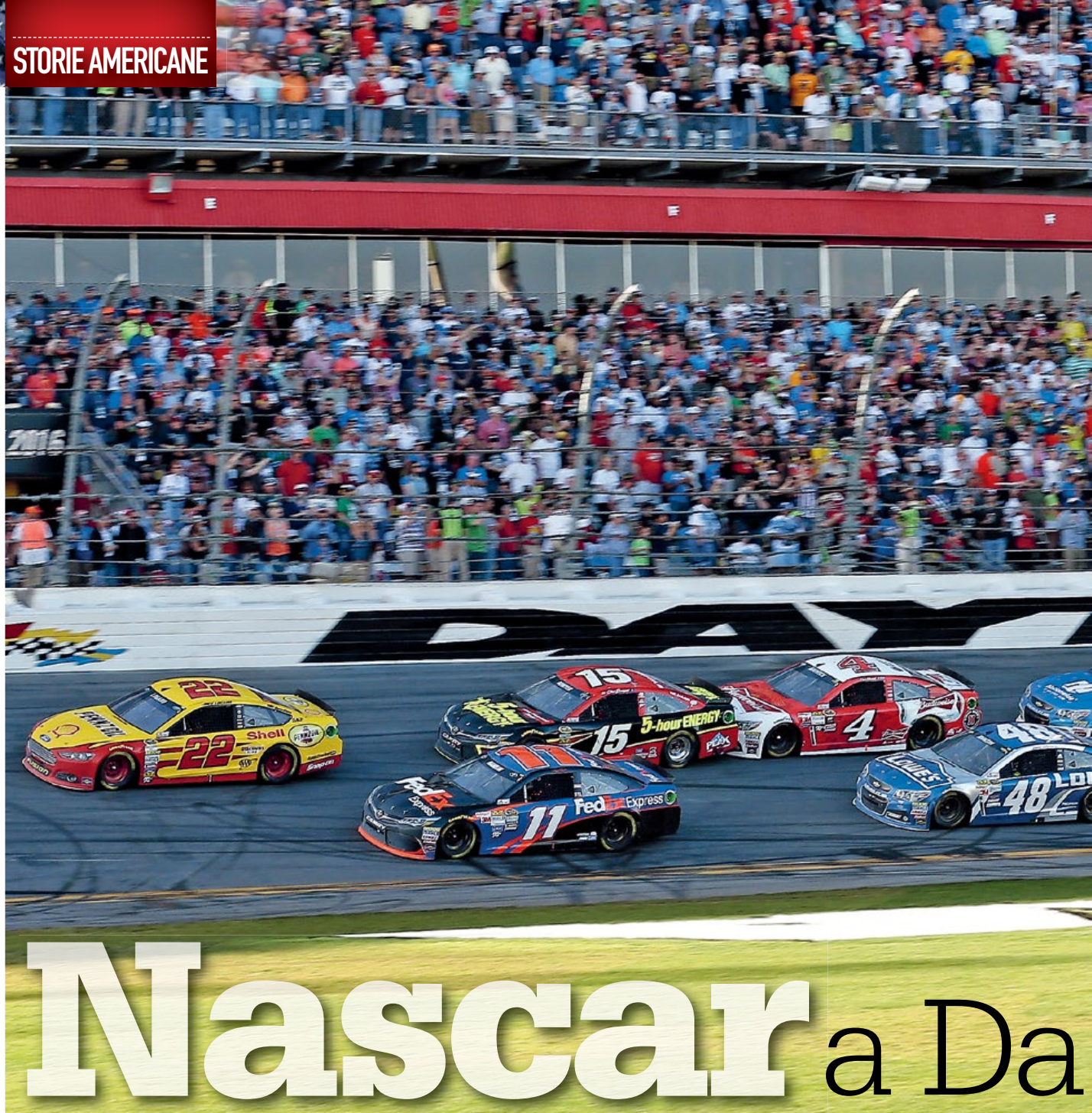
ALL'INTERNO DI RALLY DREAMER

Le gare su Sportitalia

Anche la televisione seguirà passo passo le evoluzioni della neonata Rally Piston Cup. All'interno di Rally Dreamer, il nuovo programma dedicato al mondo dei rally che andrà in onda la domenica su Sportitalia attorno alle 21.45 e in replica su altre 96 emittenti locali nelle settimane successive, ci sarà spazio per parlare di Rally Piston Cup con le immagini di gara e ospiti in studio. 12 puntate nel corso della stagione che racconteranno la serie, i suoi protagonisti e il mondo dai rally a 360°. Il primo appuntamento è fissato per domenica 6 marzo sul canale 60 del digitale terrestre 225 del pacchetto Sky.

UN LUNGO ELENCO DI GARE

20-21 febbraio	2° Ronde delle Due Torri
6 marzo	4° Ronde Valli Arnaresi
10 aprile	2° Rally Colline Metallifere
1 maggio	23° Rally del Taro
15 maggio	10° Rally Day della Romagna
22 maggio	34° Rally di Casciana Terme
	9° Rally Varallo e Borgosesia
5 giugno	3° Rally della Ciociara
18-19 giugno	52° Rally Valli Ossolane
26 giugno	28° Raab Alto Appennino
17 luglio	36° Rally Casentino
2-3 settembre	23° Rally Pietra di Bagnolo
	22° Rally Valli Cuneesi
25 settembre	37° Rally Città di Modena
	Rally della Riviera
	23° Rally città di Camaione
5-6 novembre	7° Ronde Gomitolo di Lana
	3° Rally Day Mura Poligonali
27 novembre	10° Rally Golfo dei Poeti
	4° Rally Colli di Luni



Nascar a Da

di **Marco Cortesi** - foto **Getty Images**

Daytona, anno zero. Al via della stagione 2016 della Nascar Sprint Cup Series, tanto il tracciato della Florida quanto l'intera serie della famiglia France presentano un volto nuovo, mentre si riapre la sfida all'ultimo metro che ha caratterizzato il 2015. In pista, strutture all'ultimo grido del design hanno continuato quel processo di svecchiamento del panorama stock-car iniziato qualche tempo fa. Debutteranno i "charter", modo scelto dalla Nascar per definire l'inedito sistema a franchigie nelle mani dei team. Dal punto di vista prettamente sportivo, tutto il gruppo riparte vicino come non mai. Col divieto quasi totale di test, ci si attende di rivedere in sostanza una situazione simile a quella del 2015. Certo, il nuovo pacchetto

KYLE BUSCH VUOLE DIFENDERE IL TITOLO
La lunga stagione della Nascar Sprint Cup torna a rimettersi in moto col primo appuntamento stagionale sulla pista di Daytona. Il campione in carica, Kyle Busch, a destra con moglie e figlio, è pronto a difendere il titolo

aerodinamico provato lo scorso anno in Kentucky ridurrà la downforce del 25% (tranne a Daytona e Talladega) tramite l'uso di spoiler più corti e splitter meno performanti. Obiettivo, quello di diminuire il tempo in cui i piloti possono viaggiare in curva "full gas".

Gli osservatori sono però convinti che, tramite lo sviluppo, buona parte della deportanza sarà riguadagnata nei prossimi sei mesi. E, soprattutto, buona parte dei piloti di vertice visti nei playoff di fine 2015 sono, per caratteristiche di guida, già di loro molto performanti con situazioni di basso carico. Lo è sicuramente il campione in carica Kyle Busch, abituato a lasciare la sua vettura piuttosto libera, e lo è anche il campione 2014 Kevin Harvick, amante



IN QUESTO WEEK END DALLA FLORIDA RIPARTE LA SPRINT CUP E SI PRESENTA CON UN VOLTO TUTTO NUOVO, DEBUTA IL NUOVO SISTEMA DI FRANCHIGIE NELLE MANI DEI TEAM. ECCO COME

ytona è anno zero

della guida vecchio stile. In casa Joe Gibbs Racing, dopo la conquista del primo titolo per la Toyota e gli investimenti massicci del passato, si partirà al top, viste anche le altre tre punte Edwards, Hamlin e Kenseth, tutti fuoriclasse. Oltre ad Harvick, il pacchetto Chevy vedrà il team Stewart-Haas affidarsi a Kurt Busch, mentre ci si attende un ritorno in gioco più convinto del team Hendrick. In particolare, desideroso di rivincita è Jimmie Johnson. Nelle ultime stagioni, le novità tecniche e aerodinamiche sono sembrate per lui e per il crew-chief Chad Knaus complicate da digerire. Va anche sottolineato come Johnson, non essendo arrivato dal mondo delle stock-car minori ma dall'off-road, abbia forse un po' meno dimestichezza con la guida muscolare verso la quale ci si sta spingendo. Comunque nulla che un pluri-campione del calibro del californi-
▶



no non possa gestire. Accanto a lui, oltre a Kahne e Earnhardt Jr, all'ennesimo tentativo di giocarsela in campionato, il giovane figlio d'arte Chase Elliott sostituirà con tante speranze il ritirato Gordon. Un piccolo salto di qualità sarà l'obiettivo dei team Childress, che può contare sul solido Ryan Newman e Ganassi. Col ricco finanziere Rob Kauffman come nuovo socio, la scuderia di Chip Ganassi punta su McMurray e Larson: ci sono grandi piani in programma per il futuro, e si ventila addirittura un clamoroso passaggio alla Ford dal 2017. Proprio in casa dell'ovale blu, il team Penske non è in discussione come punto di riferimento. Lo scorso anno, senza una scorrettezza ricevuta, Logano avrebbe detto la sua per il titolo. Ormai 25enne, l'ex baby-prodigio si è sbloccato nel 2015 con ben 6 vittorie. Sulla vettura gemella, quella con cui aveva vinto a sorpresa il titolo 2012, Keselowski ha incassato il colpo, ma i suoi risultati sono stati tutt'altro che insoddisfacenti, specie nelle gare chiave. Ed è forse proprio il team del Capitano quello che, al via della stagione agita più di tutti i sonni dei rivali.

HA UNA FRATTURA DA SCOPPIO A UNA VERTEBRA

Stewart già ko nella stagione del ritiro

La stagione 2016 ha perso uno dei suoi protagonisti ancor prima del via di Daytona. Tony Stewart, davvero senza pace nell'ultimo periodo, dovrà saltare le prime corse, avendo riportato una frattura da scoppio della prima vertebra lombare. A Stewart, che ha già annunciato il ritiro per fine 2016, è costata cara un'escursione nel deserto con un buggy V8: si è ribaltato più volte. Operato per rimuovere i frammenti di osso che minacciavano il midollo, è già in piedi ma avrà bisogno di tempo per rimettersi. Le prime ipotesi per lui parlano di un rientro a maggio. Stewart era già stato costretto ad un lungo stop nel 2013 per la frattura di tibia e perone riportata in una gara sprint car, prima di saltare tre round nel 2014 in seguito all'incidente in cui aveva perso la vita Kevin Ward Jr. A sostituire Stewart sarà un pilota dalla storia altrettanto travagliata, Brian Vickers, la cui carriera è stata costellata da continui problemi di trombosi che, richiedendo l'uso di anticoagulanti, l'hanno più volte relegato fuori dal mondo delle corse.

TRENTASEI I CHARTER TEAM

Con le franchigie il posto è garantito

La rivoluzione parte col charter. Per la prima volta in una storia settantennale, la Nascar ha presentato una completa revisione dei rapporti tra l'organizzazione ed i team. Revisione che, in una prima assoluta per una famiglia France abituata a spadroneggiare su ogni fronte, è stata di fatto imposta, in modo relativamente pacifico, dall'associazione delle squadre guidata dal socio di Chip Ganassi Rob Kauffman. Protagonisti del nuovo sistema di franchigie saranno i "charter team", trentasei squadre



**37 ROUND
FINO A NOVEMBRE**

Con 37 appuntamenti tutti ravvicinati, la Nascar Sprint Cup riparte con la tradizionale 500 Miglia di Daytona dove nel 2015 non sono mancati i botti. Nella passata edizione a imporsi è stato Logano, in basso

IN VISTA DELLA 500 MIGLIA

Elliott rookie subito in pole

Non poteva esserci modo migliore per raccogliere una delle eredità più importanti della storia Nascar. Chase Elliott, rookie che da quest'anno ha sostituito Jeff Gordon sulla Chevy n°24 del team Hendrick, è diventato a soli 20 anni di età il più giovane poleman nella storia della 500 Miglia di Daytona. La qualifica, come sempre sui superovals in cui le vetture corrono flangiate, è stata ravvicinatissima, con un distacco di meno di sei centesimi tra Elliott e Kenseth, che al termine del Q2 ha incamerato la 2ª piazza. La composizione del resto dello schieramento sarà decisa con le tradizionali prove Duel, ma sia il Wood Brothers Racing con Blaney, sia il BK Racing con DiBenedetto, si sono conquistati un posto al via. Da rimarcare anche il successo di Hamlin nella tradizionale esibizione del sabato, la Sprint Unlimited. Il pilota del team Gibbs ha battuto Logano al termine di 75 giri costellati di contatti ed incidenti che hanno coinvolto molti protagonisti attesi.





UNA STAGIONE INFINITA

21 febbraio	Daytona
28 febbraio	Atlanta
6 marzo	Las Vegas
13 marzo	Phoenix
20 marzo	Fontana
3 aprile	Martinsville
9 aprile	Texas
17 aprile	Bristol
24 aprile	Richmond
1 maggio	Talladega
7 maggio	Kansas
15 maggio	Dover
21 maggio	Charlotte, All-Star
29 maggio	Charlotte
5 giugno	Pocono
12 giugno	Michigan
26 giugno	Sonoma
2 luglio	Daytona
9 luglio	Kentucky
17 luglio	New Hampshire
24 luglio	Indianapolis
31 luglio	Pocono
7 agosto	Watkins Glen
20 agosto	Bristol
28 agosto	Michigan
4 settembre	Darlington
10 settembre	Richmond
18 settembre	Chicagoland
25 settembre	New Hampshire
2 ottobre	Dover
8 ottobre	Charlotte
16 ottobre	Kansas
23 ottobre	Talladega
30 ottobre	Martinsville
6 novembre	Texas
13 novembre	Phoenix
20 novembre	Homestead



ECCO TUTTI I PROTAGONISTI AL VIA NELLA SPRINT CUP 2016

43	Richard Petty Motorsports	Aric Almirola
44	Richard Petty Motorsports	Brian Scott
3	Richard Childress Racing	Austin Dillon
27	Richard Childress Racing	Paul Menard
31	Richard Childress Racing	Ryan Newman
95	Circle Sport Racing	Ty Dillon/Michael McDowell
2	Team Penske	Brad Keselowski
22	Team Penske	Joey Logano
5	Hendrick Motorsports	Kasey Kahne
24	Hendrick Motorsports	Chase Elliott
48	Hendrick Motorsports	Jimmie Johnson
88	Hendrick Motorsports	Dale Earnhardt Jr
6	Roush Fenway Racing	Trevor Bayne
16	Roush Fenway Racing	Greg Biffle
17	Roush Fenway Racing	Ricky Stenhouse
1	Chip Ganassi Racing	Jamie McMurray
42	Chip Ganassi Racing	Kyle Larson
11	Joe Gibbs Racing	Denny Hamlin
18	Joe Gibbs Racing	Kyle Busch
19	Joe Gibbs Racing	Carl Edwards*
20	Joe Gibbs Racing	Matt Kenseth
4	Stewart-Haas Racing	Kevin Harvick
10	Stewart-Haas Racing	Danica Patrick
14	Stewart-Haas Racing	Brian Vickers/Tony Stewart
41	Stewart-Haas Racing	Kurt Busch*
78	Furniture Row Racing	Martin Truex
34	Front Row Motorsports	Chris Buescher
38	Front Row Motorsports	Landon Cassill
47	JTG Daugherty Racing	AJ Allmendinger
7	Tommy Baldwin Racing	Regan Smith
13	Germain Racing	Casey Mears
32	Go Fas Racing	Bobby Labonte/Jeffrey Earnhardt
23	BK Racing	David Ragan
83	BK Racing	Matt DiBenedetto
15	HScott Motorsports	Clint Bowyer
46	HScott Motorsports	Michael Annett**

* Franchigia acquistata dal team Waltrip

** Franchigia in leasing dal Premium Motorsport

(intese come singole vetture) che, legandosi per i prossimi nove anni, avranno un posto al via garantito in ogni gara. Il risultato sarà una maggiore stabilità nel poter mettere in cantiere piani (e proposte di sponsorizzazione) a lungo termine da ambo le parti. Grande novità anche nella redistribuzione degli introiti, in particolare quelli derivanti dalle TV e dal mondo digitale.

Come regola base, la scelta dei primi partecipanti è stata guidata dalla continuità di partecipazione negli ultimi tre anni. Punto chiave, il fatto franchigie potranno essere vendute, acquistate o anche affittate, e le prime trattative hanno già avuto luogo

con i due "slot" del defunto team Waltrip acquistati dai team Gibbs e Stewart-Haas per le loro vetture di più recente introduzione, mentre il team HScott, in espansione, ha preso in leasing la franchigia del piccolo team Robinson. Indicativamente, il valore di una franchigia viene indicato in circa cinque milioni. Chi invece è rimasto fuori dovrà sfidarsi per uno dei quattro posti rimanenti nelle varie griglie, dato che si è deciso di ridurre da 43 a 40 il numero delle vetture ammesse al via delle gare. Tra gli esclusi eccellenti, lo storico Wood Brothers Racing, ultimamente presente solo part-time anche se con ottimi risultati. ●



Ghiotto il tridentin

IL PILOTA ITALIANO FA IL SALTO DI CATEGORIA DALLA GP3 ALLA SERIE CADETTA CONFERMANDO PIENA FIDUCIA ALLA SQUADRA TRICOLORE

di **Massimo Costa**

Mesi intensi, intensissimi, quelli trascorsi da Luca Ghiotto in questo ultimo anno. Soltanto 12 mesi fa, reduce da una annata così così in World Series Renault, stava per rimettersi in gioco facendo un passo indietro nella Gp3. Una scelta certamente coraggiosa anche se piena di incognite. E, invece, il 2015 è stato a dir poco trionfale, con cinque vittorie e cinque pole, e il titolo di campione perso soltanto nell'ultimo weekend stagionale ad Abu Dhabi. Poi, il flirt con la Red Bull che come tutte le... passioni estive si è spento poco prima di Natale lasciando Ghiotto in una situazione difficile per quanto riguarda il passaggio in Gp2. Ma per sua fortuna, grazie all'aiuto fondamentale di Maurizio Salvadori della Trident, dell'Acì Sport e del lavoro svolto dal suo nuovo manager Gianpaolo Matteucci, tutti i tasselli si sono ricomposti e Luca potrà raggiungere gli altri due italiani nella serie, Antonio Giovinazzi e Raffaele Marciello.

- Come si è sviluppata la trattativa con la Trident?
«Conclusi i test Gp2 di dicembre ad Abu Dhabi, siamo rimasti in costante contatto. E non poteva essere diversamente dopo la esaltante stagione 2015 in Gp3. Ero un po' indeciso perché avevo provato anche col team Rapax ed era andata bene. Ma mi sentivo molto legato a Trident e da parte di Salvadori c'era l'entusiasmo fondamentale per potermi dare



MI SENTIVO MOLTO LEGATO ALLA TRIDENT DI SALVADORI E LA SCELTA È VENUTA NATURALE

LUCA GHIOTTO

”

un consistente appoggio. Rispetto allo scorso anno, Trident cambierà parecchie cose per fare dei passi in avanti e questo ha contribuito definitivamente a optare per correre con loro. Diciamo che è una situazione piuttosto simile a quella di 12 mesi fa quando Trident in Gp3 non era ancora vincente e lo siamo diventati assieme. Speriamo che si possa ripetere la stessa magia anche in Gp2. Il mio ingegnere sarà Nicola Olivan che Marciello ha avuto negli ultimi tre appuntamenti».

- Nonostante le difficoltà per reperire il budget sei della partita. Merito dei tuoi risultati 2015?

«Certamente hanno influito molto per poter ricevere il supporto non solo di Salvadori, ma nuovamente di Acì Sport mentre voglio ringraziare il mio manager Matteucci. Col suo recente arrivo, abbiamo fatto un bel salto di qualità ed è anche grazie al suo lavoro se le cose con Trident sono andate in porto. La Gp2 ha costi molto elevati ed essere parte della griglia 2016 mi rende molto felice. La mia non è una famiglia milionaria, l'inverno è stato molto lungo dopo il no ricevuto dalla Red Bull tanto che pensavo che la mia carriera poteva fermarsi. Ora mi sento molto più sollevato».

- Cosa è accaduto con la Red Bull, che pareva ormai prossima a prenderti nel proprio programma Junior?

«Con loro non c'erano solo chiacchiere, ma un rapporto che si andava consolidando giorno dopo gior-





no. Negli ultimi tempi eravamo arrivati a discutere il contratto, gli spazi sulla monoposto di Gp2. Poi, il 15 dicembre, mi è piombata addosso la notizia del rifiuto della Red Bull di prendermi con loro. È stata una botta decisamente pesante perché un conto è sapere di poter far parte di un programma F.1 un conto è ritrovarmi nella situazione di sempre, con la F.1 lontana. Non ho mai ricevuto una motivazione chiara da Helmut Marko sul perché dopo tante parole, sono stato messo da parte. E penso che non la riceverò mai. Non mi resta che sperare di conseguire buoni risultati nel 2016 per poter rientrare nelle grazie della Red Bull o di qualche altra realtà legata alla F.1».

- Torniamo al 2015. Come è avvenuto il grande salto di qualità tuo e della Trident in Gp3?

«Per la prima volta nella mia carriera mi sono sentito la punta della squadra, il pilota su cui tutti facevano assoluto affidamento. Questo ruolo mi ha cambiato completamente, non mi era mai capitato prima. A questo aspetto mentale importante, c'è da aggiungere il gran feeling che ho sempre avuto con le gomme Pirelli. Certo, uno spettatore, dall'esterno, può aver trovato strano che Ghiotto improvvisamente si è trovato a lottare per il titolo, cosa per altro che avevo già vissuto in F.Abarth e F.Renault Alps, ma in Gp3 tutto ha funzionato perfettamente. Ogni cosa è quasi sempre andata per il verso giusto e francamente ha dell'incredibile. Almeno, per

DALLE PROVE IN GP2 ALLA CERTEZZA

Dopo aver lasciato il segno nel 2015 in Gp3 con il team Trident, Luca Ghiotto prosegue la sua ascesa assieme alla squadra italiana effettuando il salto in Gp2 con la monoposto già "assaggiata" nei test invernali di Abu Dhabi (in alto). Sotto, Ghiotto è stato anche premiato col Casco d'Argento Tricolore di Autosprint



FUGGIANO

me è stata una esperienza completamente nuova».

- Dove hai perso il titolo 2015?

«Sicuramente a Monza, quando ero in pole ed ho stallato ritirandomi subito. In Italia avevo una macchina assolutamente perfetta, avevo disputato una qualifica dirompente relegando a 1" Ocon con un giro magnifico. A Monza ho sempre avuto qualcosa in più, mi sono piazzato terzo nella gara della World Series Renault 2014, e tra me che ero in stato di grazia e la monoposto più che perfetta eravamo imbattibili. Ma ho stallato ed ho buttato via 27 punti. Sono sicuro che avrei vinto e segnato il giro più veloce e sì, tutto sarebbe cambiato. Basti pensare che partito 19° in gara-2, ho rimontato fino al terzo posto finale e vicinissimo ai primi due. Una cosa incredibile, non ci avrei mai scommesso, ed è stata una vera impresa considerando che abbiamo le macchine tutte uguali. Poi, ad Abu Dhabi, la prova decisiva finale, in qualifica avevo tempi da pole quando una monoposto più lenta mi ha costretto a rallentare ed ho concluso quarto. In gara-1 ho spiattellato una gomma anteriore sinistra, in gara-2 un contatto con Ocon al via mi ha strappato un flap. In quelle condizioni, non ero performante come tutto l'anno e così ho perso il campionato. Ma se a Monza...».

- Una superiorità quella di Monza e anche negli altri appuntamenti, che ha creato malumore in chi pensava di

non avere rivali in campionato ed ha cominciato in maniera assolutamente provocatoria e anti sportiva a spargere zizzania affermando nel paddock che non eravate regolari...

«Si è andata così, ma anche se sul momento provo rabbia nel vedere i commissari tecnici che non mi facevano scendere dalla macchina per scaricare i dati, o venivano sotto la tenda smontando questo e quello, alla fine ero contento ed orgoglioso perché non potevano certo trovare qualcosa di irregolare. E così è stato. Nonostante ciò, per alcuni era inconcepibile che potessimo stare davanti e quindi secondo loro baravamo, come se per me o Trident fosse impossibile occupare le prime posizioni. Ripeto, sono contento del fatto che la Fia abbia control-

IL TARGET 2016 È ENTRARE NELLE GRAZIE DI UN TEAM DI F1 CON I RISULTATI DA OTTENERE IN GP2
LUCA GHIOTTO

lato diverse volte la mia Dallara riscontrandola sempre perfettamente in regola. Mica siamo in un campionato amatoriale dove i controlli tecnici non esistono e c'è magari chi fa il furbo. Mi viene proprio da ridere. Quello che ho conquistato in Gp3 l'ho guadagnato con le mie forze e quelle del team al duecento per cento». ●

Low cost

alto godimento

POCHI SOLDI E TANTA PASSIONE? CORRERE CON UN BUDGET LIMITATO NON È SOLTANTO UN SOGNO. VIAGGIO NELLE CATEGORIE A BASSO COSTO DELLO STIVALE, DOVE SI VA IN PISTA A PREZZI CONTENUTI

di **Dario Lucchese**

Piloti senza "valigia", con pochi soldi ma tanta passione: oggi si può. Correre con un budget limitato, senza comunque spendere cifre spropositate, non è soltanto un sogno. Giovani alle prime armi e gentleman sono in cima alla lista di chi si accosta alle gare pur non avendo delle velleità importanti, ma con la sola voglia di scendere in pista e confrontarsi con il cronometro.

Nel panorama delle categorie tricolori, abbiamo individuato alcuni campionati "low cost". Ottimi per chi inizia tardi e vuole togliersi lo sfizio, perfetti per chi viene dal kart. Una sorta di inversione di tendenza, che ci riporta a qualche decina di anni fa, quando in autodromo si arrivava ancora con la vettura sopra il carrello. Le corse dunque per hobby, anche se nel rispetto delle più elementari regole; quando per regola si intende l'abbigliamento di sicurezza e la licenza. Il resto è solo e solamente divertimento.

La scelta è davvero vasta

Non solo campionati monogestiti, ma anche delle serie titolate a tutti gli effetti: ecco che cosa offre il mercato. Per iniziare bastano 2000 euro a weekend per una categoria come la nuova Entry Cup del Gruppo Peroni Race. Salendo fino ai 5000 euro necessari per correre nel Mini Challenge o nella RS Cup. Qualcosa in più per provare l'ebbrezza delle biposto Radical, che quest'anno faranno il loro ritorno nel Campionato Italiano Sport Prototipi. Si corre con pochi soldi anche nell'Alfa Race Championship e nella serie Bleu France, entrambe aperte alle vetture che hanno già qualche annetto sulle spalle. Per chi vuole guardare a un monomarca economico, ecco che c'è il Trofeo Abarth riservato alle 500 Assetto Corse e la Seat Ibiza Cup. Formula convenienza anche per il Campionato Italiano Turismo, che dal 2016 lancia la nuova classe Tcs riservata ai modelli "racing", ma concettualmente vicini alle vetture stradali. Ce n'è insomma per tutte le tasche, ma attenzione a fare bene i conti con i cosiddetti optional. "In primis" l'assicurazione, indispensabile per chi non vuole avere brutte sorprese. Abbigliamento ignifugo, casco e iscrizione, oltre alle spese di trasferta, completano il cerchio. ●





adria
international
raceway®

ECONOMIA
CORSAIOLA

Alfa Race e Blue Race, categorie lanciate nella passata stagione da Sergio Peroni rappresentano l'alternativa più economica per approcciarsi al mondo delle corse. Nella categoria si sfidano le vecchie vetture della Casa di Arese e Peugeot e Renault



1000
EURO

Alfa Race
Blue France

Alfa e Blue spirito Race

**DUE SERIE LANCIATE NEL 2015 APERTE
ALLE VECCHIETTE DI ARESE E D'OLTRALPE**

7 SFIDE IN CALENDARIO

3 aprile	Imola
8 maggio	Misano
29 maggio	Magione
19 giugno	Varano
4 settembre	Mugello
25 settembre	Vallelunga
23 ottobre	Adria

In casa Peroni Race si parla di Alfa Race Championship e Blue France, due serie lanciate la scorsa stagione dall'organizzatore con l'obiettivo di riportare in pista alcune tra le vetture dello storico marchio di Arese e le berlinette sportive d'oltralpe che hanno dominato la scena delle corse intorno agli anni Novanta ed anche oltre. Per chi possiede già la sua vettura, il costo di un weekend si aggira intorno ai 1000 euro. L'iscrizione ammonta invece a 700 euro, mentre il costo di una singola gomme di tipo intagliato varia a seconda delle dimensioni (da 130 ai 250 euro). Una Peugeot 106 in

LA SCHEDA

VETTURA VARIE
ROUND 7 (14 GARE)
GARE PER WEEKEND
2 X 20'
COSTO ISCRIZIONE
WEEKEND 950 EURO
(DUE PILOTI) E 700 EURO
(UN PILOTA) + IVA,
COMPRESIVO DI DUE
TURNI DI PROVE LIBERE

versione "racing" può costare meno di diecimila euro, più o meno quanto si può spendere per una Honda Civic 1.6 Gruppo N, introdotta proprio da quest'anno nel trofeo. Sette gli appuntamenti in calendario, che sono identici, dal momento che nel 2016 le due categorie condivideranno lo stesso schieramento. Due i turni di prove libere, mentre è prevista una sessione unica di qualifica di 25' e due gare di 20' che completano un format praticamente identico a quello della Entry Cup. ●





EntryCup con Twingo

2000
EURO

Entry Cup

NUOVA SERIE DI PERONI CON UN'AUTO NUOVA,
ECONOMICA E DIVERTENTE DA GUIDARE

L'idea è semplice ed è venuta a un organizzatore storico come Sergio Peroni, sempre dalla parte di chi corre per passione. Un campionato con una vettura nuova ma economica e divertente da guidare: l'ultimo modello della Renault Twingo, motore 1000cc tre cilindri, 90 cv di potenza. Una vettura per chi vuole cominciare da zero, ma senza privarsi di nulla; dall'elettronica, all'assetto regolabile. A equipaggiarla sono le gomme Nankang scolpite di tipo stradale, che puntano sulla prestazione, e allo stesso tempo, la lunga durata. Si può scendere in pista dai 16 anni in su e anche se paga papà, 2000 euro per weekend non sono tanti. La serie è infatti monogestita (l'allestimento tecnico è della Lema Racing) e non nasconde "sorprese". Inoltre il calendario è interessante comprendendo sei appuntamenti, tutti o quasi su circuiti corti per favorire l'approccio con la pista. Da Magione ad Adria, che ospiteranno entrambe due round, per poi approdare a Vallelunga ed affrontare a metà stagione anche un trasferta all'estero, sul tracciato croato di Rijeka. Il format è quello delle due gare "sprint" della durata di 20' ciascuna, una sessione di prove libere e una di qualifica di 25'. Sempre pensando ai costi, in cinque dei sei round tutto il programma si svolgerà in due giorni, tra il sabato e la domenica. Ma c'è di più, perché chi stacca per la prima volta la licenza, può richiedere la D Nazionale il cui costo è di 91 euro, a cui vanno aggiunti 59 euro che corrispondono alla quota associativa obbligatoria. Garantita la diretta in web-streaming di tutte le gare ed un'area hospitality dedicata ai piloti. ●

LA SCHEDA

VETTURA RENAULT
TWINGO 1.0
ROUND 6 (12 GARE)
GARE PER WEEKEND
2 X 20'
COSTO ISCRIZIONE
WEEKEND INCLUSO NEL
PACCHETTO TOTALE

UNA TAPPA ALL'ESTERO

12 marzo	Magione
24 aprile	Adria
29 maggio	Magione
12 giugno	Rijeka (HR)
25 settembre	Vallelunga
23 ottobre	Adria

Rs Cup effetto 2.0

IL MONOMARCA È APERTO ALLE CLIO 2.0
ASPIRATE CHE HANNO CORSO FINO AL 2013

Giunta quest'anno alla sua terza edizione, la Rs Cup si ripropone come un monomarca di lancio. Aperta alle Renault Clio 2.0 aspirate che hanno vissuto il loro periodo di maggiore gloria tra il 2007 ed il 2013, la serie fa in un certo senso da "apripista" per il campionato maggiore della Clio Cup Italia, che si disputa però sotto le insegne ufficiali della Casa francese e la gestione della Fast Lane Promotion con le più moderne 1.6 turbo. La Rs Cup, organizzata anche essa dal Gruppo Peroni Race, ha un costo di circa 5000 euro a weekend incluse le prove libere e le iscrizioni, ammettendo anche due piloti per vettura. Ciascuno dei sei appuntamenti si disputa normalmente in due giornate, con prove libere, una qualifica della massima durata di mezzora ed una "superpole" a cui vengono ammessi i migliori cinque del precedente turno cronometrato e due gare di 20'. ●

5000
EURO

Rs Cup

SI PARTE DA IMOLA

3 aprile	Imola
8 maggio	Misano
29 maggio	Magione
4 settembre	Mugello
25 settembre	Vallelunga
23 ottobre	Adria

LA SCHEDA

VETTURA RENAULT CLIO
RS 2.0
ROUND 6 (12 GARE)
GARE PER WEEKEND
2 X 20'
COSTO ISCRIZIONE
WEEKEND
700 EURO + IVA

PER LE CLIO ASPIRATE UNA SECONDA GIOVINEZZA

Nella Rs Cup, giunta alla terza edizione, le vecchie Clio 2.0 aspirate vivono una seconda giovinezza. Sopra, le Twingo che daranno vita alla nuova Entry Cup



Alternativa Radical

IL MONOMARCA CON LE SR4 SI DISPUTA ALL'INTERNO DEL TRICOLORE PROTOTIPI

Correre in Italia con le Turismo spendendo poco? C'è anche un'alternativa e si chiama Radical Trophy. Inserito all'interno del Campionato Italiano Sport Prototipi, il monomarca vede protagoniste le biposto SR4 con telaio tubolare di costruzione inglese, equipaggiate con un propulsore Suzuki di 1585cc di derivazione motociclistica, con una potenza di 240 cv, preparato dalla Radical Performance Engine. La vettura è dotata di paddle-shift al volante, pesa 450 kg senza pilota a bordo e utilizza pneumatici slick Michelin con cerchi da 15" sull'anteriore e 16" sul posteriore. Un ottimo compromesso per i giovanissimi, ma anche per il gentleman di età più avanzata. La serie è monogestita dalla Autosport Sorrento e condivide lo schieramento con le più potenti classi Cn2 e Cn4 che animano la serie tricolore. Per ciascuno dei sei appuntamenti del calendario sono previste due gare della durata di 25' più un giro da completare. Due anche le sessioni di qualifica, ognuna di 15', a cui vanno aggiunte le prove libere (in totale un'ora). ●

5500
EURO

Radical Trophy

STAGIONE IN 6 ROUND

10 aprile	Misano
1 maggio	Monza
29 maggio	Imola
3 luglio	Magione
4 settembre	Vallelunga
16 ottobre	Mugello

LA SCHEDA

VETTURA RADICAL
SR4-SUZUKI 1.6
ROUND 6 (12 GARE)
GARE PER WEEKEND
2 X 25' + 1 GIRO
COSTO ISCRIZIONE
WEEKEND
200 EURO + IVA



6000
EURO

Campionato

Italiano Turismo

7 GLI APPUNTAMENTI

22 maggio	Monza
12 giugno	Misano
3 luglio	Magione
17 luglio	Mugello
4 settembre	Vallelunga
25 settembre	Imola
9 ottobre	Adria

LA SCHEDA

VETTURA VARIE
ROUND 7 (14 GARE)
GARE PER WEEKEND
2 X 25' + 1 GIRO
COSTO ISCRIZIONE
WEEKEND
1000 EURO + IVA PER
EQUIPAGGIO

Tcs grande novità 2016

DEBUTA NEL TURISMO TRICOLORE
LA CLASSE RISERVATA AI MODELLI DI SERIE

Il Campionato Italiano Turismo da quest'anno ammetterà le nuove vetture in configurazione Tcr, aprendo anche ad una classe Tcs riservata ai modelli più strettamente vicini alla serie. Una nuova frontiera nell'ambito del Tricolore, che ha vissuto i suoi fasti intorno agli anni Ottanta e che si ripropone pertanto con una formula all'insegna del "low-cost". Correre con una vettura Tcs è possibile anche ad una cifra non superiore ai 6000 euro a gara. L'esempio è quello dell'Alfa Romeo Mito 1.4 turbo, che dai 170 passa 210 cv grazie all'impiego della centralina della Abarth 695. Una vettura che nasce equipaggiata con un cambio manuale, ma che può anche montare il cambio al volante robotizzato. Nel Campionato Italiano Turismo almeno un esemplare verrà allestito dalla Tecnodom, che tuttavia non ne prevede il noleggio. Il calendario della serie include in tutto sette doppi appuntamenti, con un format di due gare di 25' più un giro per ciascun weekend, due turni di qualifiche di 15' e un'ora complessiva di prove libere. ●



Mini c'è pure la Jcw

DOTATA DI SEQUENZIALE IL NUOVO MODELLO DA 270 CAVALLI DEBUTTA NELLA SERIE

Una vettura piccola ma potente, di certo diverte da guidare. Stiamo parlando della Cooper S 1.6 da 230 cv, dotata di cambio tradizionale ad H, che fino allo scorso anno ha dato vita al Mini Challenge. Correrne nel monomarca riservato alle vetture del marchio britannico costa non più di 5500 euro a weekend. Da quest'anno verrà tuttavia introdotto anche il modello Mini JCW dotato di sequenziale, centralina Bosch da corsa, estrattore, ala posteriore, splitter ed un motore 2000cc turbo con una potenza di 270 cv circa. Costi più alti per chi vorrà disporre della versione più recente, ma sarà anche possibile schierarsi al via con la vettura più datata, visto che è previsto uno schieramento unico con classifiche separate. Ma con una peculiarità: quella di potere fare alternare due piloti al volante della stessa vettura, dimezzando in questo modo le spese di gestione. Sei in totale gli appuntamenti inseriti nel calendario, in abbinamento negli stessi fine settimana dei campionati di Acisport. Il format adottato è quello delle due gare "sprint" di 25', con una sessione di qualifica di 35' e due di prove libere sempre di 25'. ●

5500
EURO

Mini Challenge

TROFEO IN SEI ATTI

29 maggio	Imola
12 giugno	Misano
3 luglio	Magione
da decidere	
11 settembre	Vallelunga
16 ottobre	Mugello

LA SCHEDA

VETTURA MINI JCW / MINI COOPER S
ROUND 6 (12 GARE)
GARE PER WEEKEND
 2 X 25'
COSTO ISCRIZIONE WEEKEND 1000 EURO + IVA (MINI JCW) / 800 EURO + IVA (MINI COOPER S)

MINI E IBIZA 2016 IN 6 ROUND

Nel 2016 sia Mini Challenge che Ibiza Cup, sotto, si articoleranno sulla disputa di sei appuntamenti nei week end Acisport



7000
EURO

Seat Ibiza Cup

APRE MONZA

21 maggio	Monza
12 giugno	Misano
17 luglio	Mugello
4 settembre	Vallelunga
25 settembre	Imola
9 ottobre	Adria

LA SCHEDA

VETTURA SEAT IBIZA CUPRA 1.4 TURBO
ROUND 6 (12 GARE)
GARE PER WEEKEND
 2 X 50'
COSTO ISCRIZIONE WEEKEND DA DEFINIRE



Ibiza in 2 si gode

CON LA FORMULA MINI-ENDURANCE
SI CORRE IN DUE E SI SPENDE LA METÀ

Correre in un monomarca come la Ibiza Cup, direttamente gestito da Seat Motorsport Italia, costa circa 7000 euro a weekend. Ma la formula mini-endurance, con due gare di 50' per ciascuno dei sei appuntamenti, dà la possibilità di alternarsi con un altro pilota al volante della stessa vettura arrivando a spendere esattamente la metà. Protagoniste sono le Cupra da 200 cv, spinte dal motore 1.4 turbo ed equipaggiate con pneumatici Yokohama slick. Una vera vettura da corsa, con un telaio appositamente sviluppato da Seat Motorsport. Giunta quest'anno alla sua sesta edizione, la Ibiza Cup punta su un format che consente di fare molti chilometri, con due sessioni di qualifica di 45' e due turni di prove libere da mezzora. Nell'iscrizione è incluso anche l'accesso alla hospitality e al catering di Seat. Per tutte le gare è inoltre prevista la diretta Tv. ●

Quanto **costa** diventare pilota

ASSICURAZIONI, LICENZA E ABBIGLIAMENTO: TRE VOCI
INDISPENSABILI. ECCO QUANTO SI SPENDE PER CORRERE

Un aspetto da non trascurare per chi vuole correre in pista è quello dell'assicurazione, il cui costo si presenta variabile a seconda del campionato a cui si partecipa. Anche se nella maggior parte dei casi la "copertura danni" è una libera scelta del concorrente, stipulare una polizza a garanzia di eventuali incidenti potrebbe essere cosa saggia. Facendo alcuni esempi concreti, nella Entry Cup è sufficiente consegnare all'organizzatore, al momento dell'iscrizione, un assegno di 1000 euro che è anche il corrispettivo della franchigia imposta oltre la quale si è tutelati in tutto e per tutto. Stesso importo per chi corre nel Radical Trophy, ma con una franchigia superiore, pari a 3500 euro. Abbiamo parlato dell'argomento con Alessandro Nardilli, pilota gentleman e assicuratore professionista.

«Le coperture "kasko" per le competizioni automobilistiche costituiscono per il mercato assicurativo italiano qualcosa di non particolarmente appetibile - spiega Nardilli - Questo per via della particolarità del bene da assicurare quale è una vettura da corsa, e delle difficoltà connesse alla valutazione dei danni che non è sempre facile da svolgere, soprattutto per la necessità di effettuare la perizia nell'immediatezza del sinistro. Gli oneri peritali sono troppo alti. Tuttavia, ci sono alcuni assicuratori, per lo più operanti sul mercato inglese, che si rendono disponibili a fornire adeguate coperture a costi accettabili. Al riguardo, sto cercando di dialogare con alcuni di loro per individuare un prodotto per soddisfare le esigenze di tanti appassionati come me e degli stessi team. Volendo quantificare il costo, mediamente un premio assicurativo potrebbe aggirarsi tra 800 e 1200 euro a weekend, con una franchigia del 20% a seconda del valore richiesto, dell'esperienza del pilota e del numero di gare in calendario».

La licenza

Da mettere in conto per poter correre c'è anche la licenza di conduttore

(a questa va associata quella di concorrente qualora sia la persona fisica e non un team a effettuare l'iscrizione), la cui tipologia prende in considerazione il rapporto peso-potenza della vettura. Si va dalla D Nazionale per la Entry Cup, solo per chi non ha mai staccato precedentemente un altro tipo di licenza, che costa 91 euro, più i 59 euro della quota associativa obbligatoria. Proseguendo con la C Nazionale, sufficiente per militare negli altri campionati "base", che ha un costo di 201 euro (oltre alla tessera associativa) e di 291 euro quella di concorrente/conducente. Un minore non può acquisire la licenza di concorrente. Per chi vuole conseguire la licenza per la prima volta, è necessario prendere parte ad un mini-corso da svolgere presso una sede designata dell'Automobile Club d'Italia. A seguito della partecipazione viene rilasciato un attestato che sarà uno dei documenti richiesti assieme alla dichiarazione del medico curante di avvenuta vaccinazione antitetanica e alla patente di guida. La licenza dovrà essere esibita in pista al momento dell'iscrizione, unitamente ad un certificato medico per uso agonistico in corso di validità.

L'abbigliamento

Non solo un vezzo del pilota, ma anche una componente necessaria per scendere in pista. Ci riferiamo all'abbigliamento "racing". I costi di un kit economico, con materiale e specifiche omologate Fia, vanno mediamente dai 900 euro a salire. Da considerare a parte le eventuali personalizzazioni, come scritte o colori dedicati. Nello stesso kit sono incluse le scarpe speciali ignifughe con suola antiscivolo (150 euro), i guanti (100 euro) e il sottotuta (150 euro). Il casco va considerato a parte. Un modello integrale in carbonio, costa intorno ai 750 euro. Naturalmente il materiale in cui è realizzato e la leggerezza che ne conferisce fa lievitare i prezzi; così come, anche in questo caso, le varie personalizzazioni. ●

Carrera C tutta nuova

di **Fiammetta La Guidara**
foto **Alex Galli**

La Porsche Carrera Cup è presente nei cinque Continenti con 20 campionati monomarca, ma la versione italiana si rivela molta attrattiva anche per i piloti stranieri, che nel 2015 lo hanno ritenuto il trofeo più competitivo dopo quello tedesco, con presenze dalla Cina al Giappone, dalla Finlandia alla Francia, dall'Ucraina alla Svizzera. Nata come sfida per i gentlemen, la versione italiana della Carrera Cup annovera una percentuale sempre maggiore di talenti in erba: lo scorso anno su 20 piloti al via ben 8 erano Under 26 e a Vallenga Mattia Drudi con i suoi 17 anni è diventato il più giovane vincitore, battendo il primato che apparteneva a Matteo Cairoli.

Quest'anno la Carrera Cup Italia festeggia il suo primo decennale di attività con un nuovo format: non più 14 ma 21 gare, suddivise in 7 weekend, nelle più prestigiose piste italiane. Per ogni round, infatti, sono previsti tre schieramenti di partenza: due gare sprint da 25' + 1 giro seguite da una mini endurance di 45' + 1 giro. Una formula che agevola la partecipazione di un equipaggio composto da due piloti.

Rivoluzione regolamentare

Quest'anno il format è cambiato introducendo novità inedite nel panorama internazionale della Carrera Cup.

«Siamo il primo mercato che si è lanciato in questa avventura di modifica del regolamento - spiega Marta Gasparin, responsabile del Motorsport per Porsche Italia - Con questo nuovo format la possibilità di correre per il pilota singolo rimane, però nel contempo consente alla squadra di allocare sui sedili un equipaggio di due piloti, dimezzando quasi il costo di partecipazione».

La formula non penalizza chi corre in coppia, come chiarisce Max Busnelli, responsabile sportivo della Carrera Cup Italia.

«Anche un equipaggio di due piloti può correre puntando al campionato, se è ben assortito. Intanto ciascuno dei due piloti può mettersi in luce disputando una delle due gare sprint e poi la coppia si dividerà la gara di endurance. Il sistema prevede che tutti i conduttori avranno due risultati validi per ogni weekend: il pilota che corre da solo, infatti, dovrà scartare il peggior piazzamento fra le due gare sprint. E' vero che avrà una chance in più, mentre chi corre in coppia ha solo una gara per piazza-



LA VERSIONE ITALIANA DEL MONOMARCA DI STOCCARDA COMPIE DIECI ANNI E FESTEGGIA INTRODUCENDO UN REGOLAMENTO RIVOLUZIONARIO



AGOSTINI CAMPIONE 2015

Nella passata stagione la vittoria in Carrera Cup è andata a Riccardo Agostini al termine di una bella battaglia contro il francese Ledogar. Nel 2016 col nuovo format si passa da 14 a 21 gare in 7 week end

re il punteggio, ma chi corre da solo avrà 5 secondi di penalizzazione in più alla sosta obbligatoria della gara di endurance. Altra novità è l'introduzione dell'handicap per i primi tre classificati, rispettivamente di 15, 10 e 5 secondi, da scontare nella successiva gara endurance, ma che non cumulabile», aggiunge Busnelli. «Questo si traduce in un vantaggio anche per gli equipaggi a coppia, perché chi è così bravo da vincere nella gara endurance avrà un handicap da scontare nella successiva e non potrà scappar via in campionato. Sparisce invece l'inversione della griglia di partenza in gara2: l'anno scorso chi vinceva gara1 partiva sesto nella

up



seconda manche. Questo oggi non sarebbe più possibile, con due piloti sulla stessa vettura, ma viene compensato dall'introduzione degli handicap tempo. Per favorire gli equipaggi, sarà lasciata al team manager la scelta del pilota che parteciperà alla prima o alla seconda gara e di chi prenderà il via nell'endurance», spiega ancora Busnelli.

Partenza lanciata nelle gare endurance

Un'altra rivoluzione riguarda l'introduzione della partenza lanciata nella gara endurance, che non è mai esistita nella Porsche Carrera Cup.

«Per questo abbiamo deciso che il team manager

possa scegliere il pilota con maggior esperienza in questo tipo di start. Nelle due gare sprint, invece, abbiamo mantenuto la grande libidine della partenza da fermo che non ha eguali per un pilota», dice Busnelli, con il sorriso di chi conosce bene questo tipo di emozioni (ha vinto due titoli italiani e uno europeo, ndr). «Ormai è rimasta in pochissime categorie oltre alle monoposto. D'altra parte con l'introduzione anche della partenza lanciata la Carrera Cup diventa sempre più formativa, perché prepara i piloti anche per le gare endurance. Da non sottovalutare, poi, i chilometri che si percorrono in pista: 21 gare equivalgono ad una stagione e mezza». Ma non finisce qui. Per rendere più appetibile la Carrera Cup sotto il profilo economico, il montepremi è stato elevato a 300.000 euro.

«Questo significa che il pilota che vince tutte e tre le gare nel weekend porta a casa 11.000,00 in denaro», calcola Max Busnelli. «Inoltre con l'introduzione della terza gara, a fronte di un 'track time' cresciuto del 30% rispetto all'anno precedente, i costi aumentano di una percentuale molto più bassa, e il costo di iscrizione non è variato. Chi corre in coppia spende la metà dell'anno scorso, stando in macchina appena un quarto d'ora in meno».

Qual è il segreto per essere vincenti nella Carrera Cup?

**NEL 2016 ANCHE
UN EQUIPAGGIO
DI DUE PILOTI
SE BEN ASSORTITO
PUÒ PUNTARE A
VINCERE LA SERIE**

MAX BUSNELLI



CARRERA CUP TUTTA NUOVA

«Si corre su una vettura selettiva, dove le variabili sono poche e dove conta avere una squadra valida alla quale saper dare le giuste indicazioni di setup», risponde Busnelli senza esitazioni. «La vettura non ha ABS né controllo di trazione, consente di metterti in luce per quello che vali, più che con le GT3, dove si hanno degli "aiuti" elettronici».

In che modo si può intervenire sulla vettura?

«Nessun componente può essere diverso dall'originale, dagli ammortizzatori alle pastiglie freni. I controlli sono rigidi e chi sgarra paga pesantemente: si perde il 50% dei punti in classifica. Rimangono libere le modifiche sul set up, quindi sulla convergenza, la campanatura, l'angolo di camber, l'altezza della vettura, le barre antirollio e l'aerodinamica posteriore, agendo sull'alettone. Sono pochi elementi ma ogni minimo aggiustamento farà la differenza sulla guida e consentirà di bilanciare la vettura a proprio piacimento».

Montepremi

Porsche Italia ha messo in palio 300.000 euro per la stagione: ciascuna delle 21 gare vedrà premiati i primi 6 piloti (o equipaggi), con 3.000 euro per il vincitore di ciascuna gara Sprint, fino a 500 euro per il sesto; il montepremi prevede 5.000 euro per il vincitore della gara endurance, fino a 1.000 euro per il sesto. Montepremi finale di 15.000 euro per il vincitore del Trofeo, 10.000 euro per il secondo, 7.000 euro per il terzo. Il miglior team si aggiudica l'iscrizione gratuita alla stagione successiva.

Progetto giovani

Le richieste di iscrizione dei giovani alla nuova stagione sono talmente numerose che in Porsche Italia stanno pensando a delle preselezioni.

«Da due anni abbiamo iniziato ad indirizzarci sul target degli Under 26 per dare un'opportunità diversa ai ragazzi che vengono dalla filiera delle monoposto, a fronte del "collo di bottiglia" che ad un certo punto si crea nella carriera di questi piloti sia a livello di budget che di opportunità», spiega Marta Gasparin. «Lo Scholarship Programme, al quale abbiamo dato vita di fatto nel 2014, ci sta dando grandi soddisfazioni anche dal perché siamo entrati nelle dinamiche di crescita del pilota, osservando i rapidissimi tempi di sviluppo degli input che ricevono. Quest'anno dovremo scegliere solo sei giovani talenti per la Scholarship, che è un programma finanziato da Porsche e quindi di altissimo livello, con un pool di specialisti per le attività di coaching».

Intanto negli ultimi due anni il titolo viene vinto da piloti Under 26: Matteo Cairoli nel 2014 e Riccardo Agostini lo scorso anno.

«Con Cairoli abbiamo avuto la consacrazione anche dalla Casa madre, che lo ha ritenuto il miglior rookie di tutti i campionati Porsche al mondo, con i suoi 18 anni. Nel 2015 ha partecipato alla Supercup e anche per questa stagione gli è stato confermato il supporto totale. La Scholarship è stato il mio progetto più sfidante in questi anni», aggiunge Marta Gasparin, che è una delle poche figure femminili a ricoprire il ruolo di responsabile del Motorsport per una Casa automobilistica. «Al di là dell'avere



CAMPIONATO AL VIA A MONZA

29 marzo (test ufficiali)	Misano
15 aprile (test ufficiali)	Imola
30 aprile 1° maggio	Monza
28-29 maggio	Imola
11-12 giugno	Misano
16 - 17 luglio	Mugello
10-11 settembre	Vallelunga
24- 25 settembre	Imola
15-16 ottobre	Mugello



QUEST'ANNO
DOVREMO
SCEGLIERE SOLO
6 GIOVANI TALENTI
PER LA NOSTRA
SCHOLARSHIP

MARTA GASPARIN



la fortuna di seguire un'attività così entusiasmante, la cosa difficile nei programmi consolidati, che hanno corrispondenze con altri Paesi, è nel mantenere l'heritage del format e della storia del brand, ma al contempo dare qualcosa di nuovo. Accanto a questa evoluzione, voglio ricordare il nostro 'zoccolo duro' di gentlemen driver molto veloci e agguerriti. Oltre alla classifica assoluta, infatti, è confermata la categoria riservata ai Gentlemen Drivers Michelin Cup».

Diretta Tv

Tutte le gare verranno trasmesse in diretta televisiva sulla piattaforma Discovery e in diretta mondiale streaming sul sito www.carreracupitalia.it. Un'ora dopo le dirette, le gare e le interviste si potranno già rivedere sul canale YouTube di www.carreracupitalia.it/ita/youtube-channel, dove sono online anche le sfide delle stagioni passate, con il commento di Guido Schittone e le interviste in griglia e nel paddock di Mauro Gentile. Approfondimenti come da tradizione su Autosprint, che è media partner del campionato.



la gara di endurance.

Nelle gare Sprint vengono assegnati 15 punti al vincitore, 12 al secondo, 10 al terzo, fino ad 1 punto per l'ottavo (nella Michelin Cup 10, 8 e 6 punti per il podio, fino ad 1 punto per il sesto). Nella gara endurance, 25 punti per il vincitore, 20 per il secondo, 16 per il terzo, fino a 1 punto per il 10° (nella Michelin Cup 15 punti per il vincitore, 12 per il secondo, 10 per il terzo, fino ad un 1 punto per l'8°). La pole e il giro veloce assegnano 1 punto.

E' consentita la comunicazione vocale tra box e vettura. L'organizzazione ha previsto un sistema radio tra la direzione gara ed i singoli team manager che potranno essere contattati collettivamente o singolarmente.

PROTAGONISTI SOTTO AI RIFLETTORI

Sopra, Postiglione uno dei protagonisti della serie e a destra Drudi che ha debuttato nella passata stagione. In alto a sinistra, Marta Gasparin, responsabile per il motorsport di Porsche Italia e sotto, Max Busnelli in maglia bianca, responsabile sportivo della serie



Acquisizione dati

E' obbligatorio l'utilizzo del sistema di acquisizione Cosworth così come fornito sulla vettura. E' permessa l'installazione del sensore angolo sterzo e di sensori pressione freno originali.

Entro i primi di marzo è previsto un training tecnico di 2 giorni al quale tutti i team potranno inviare il proprio personale, sia per gli ingegneri (acquisizione dati, Cosworth, etc) che per i meccanici (sistema elettrico, cambio, carrozzeria, etc).

911 GT3 Cup: dati tecnici

Si corre con la Porsche 911 GT3, Type 991 (dal MY13 in poi, purché in configurazione MY16), che si basa sulla versione di serie della 911. Grazie all'impianto di scarico da competizione, a struttura modulare, il motore boxer a 6 cilindri da 3,8 litri eroga ben 460 cavalli a 7.500 giri (regime massimo: 8.500 giri/min). La potenza viene trasmessa mediante una frizione da corsa e da un nuovo cambio sequenziale elettro-pneumatico a 6 marce con ingranaggi a innesti frontali Porsche con differenziale autobloccante meccanico sull'assale posteriore.

Il cambio è al volante con paddle shift. Impianto frenante da corsa di nuova concezione, adatto anche per gare di durata. Il passo più lungo di 100 mm rispetto al modello precedente e il telaio con inserti in alluminio forniscono un connubio di prestazioni e rigidità. Sedile di nuova generazione, cockpit con dashboard a colori, gestione elettronica del motore RaceCon by Bosch Modulo datalogger Cosworth-PI programmabile, serbatoio di sicurezza FT3 100 litri. Modulo acceleratore elettronico.

Quanto costa

Il prezzo della vettura è inferiore a 176.000 euro. La quota di iscrizione per l'equipaggio di 2 piloti è di 20.000 euro (17.000 euro per pilota singolo); la partecipazione ai 2 giorni di test ufficiali a Imola e Misano costa 3.000 euro (giornata singola: 1.800 euro); l'iscrizione alle gare, da versare agli autodromi organizzatori, è di 1.400 euro; le prove ibere (2 x 40') costano 240 euro.

L'iscrizione alla Carrera Cup Italia dà diritto a 5 pass hospitality permanenti «All Season» per ogni vettura iscritta e alla possibilità di acquistare «pacchetti hospitality» a condizioni preferenziali. Ci si può iscrivere ad un singolo evento, al costo di 2.500 euro. (Tutti i prezzi non comprendono l'Iva). ●

Porsche nel paddock

A disposizione di team e piloti, Porsche Italia allestisce nel paddock un'elegante hospitality con una lounge e un ristorante in grado di gestire contemporaneamente fino a 200 ospiti. Alle gare è presente anche un bilico ricambi, motore di rotazione completo, cambio di rotazione completo, piano di riscontro per verifica altezze e peso vetture, dima di montaggio telaio posteriore supporto motore, dinamometro per verifica ammortizzatori.

Format di gara

Il format di gara prevede due turni da 40' di prove libere e due turni di qualifiche da 15' il venerdì, due gare sprint da 25' + 1 giro il sabato con partenza da fermi e una gara di endurance da 45' + 1 giro la domenica, con partenza lanciata. L'ordine di partenza della mini-endurance sarà basato sulla somma dei best lap delle 2 sessioni di qualifica. La sosta obbligatoria/cambio pilota è prevista tra il 20° e il 26° minuto di gara. Ciascun concorrente dovrà punzonare tre set di pneumatici nuovi per ogni weekend di gara. Sarà consentito punzonarne 4 di riserva per

CON
L'INTRODUZIONE
ANCHE DELLA
PARTENZA LANCIATA
LA SERIE È SEMPRE
PIÙ FORMATIVA

MAX BUSNELLI

”

NEL TCS LA 308 MI 16

Massimo Arduini, pilota e team manager della 2T Course & Reglage, ha annunciato il debutto nel Campionato Italiano Turismo della 308 Gti by Peugeot Sport. La vettura francese verrà schierata nella classe Tcs con la denominazione di "308 Mi 16", in virtù della cilindrata 1.6 del motore adottato. L'obiettivo sarà quello di lottare con le più potenti 2 litri.

DE MATTEO IN CLIO

Seconda stagione nella Clio Cup Italia per Alfredo De Matteo, che ha confermato il proprio accordo con il team Melatini Racing. Il giovane siciliano lo scorso anno ha conquistato il titolo Rookie, ottenendo due vittorie assolute a Monza e Mugello. Oltre a De Matteo, la squadra marchigiana ha già annunciato Davide Nardilli e Massimiliano Ciocca.

DRIVE TECHNOLOGY

La Drive Technology Italia punta a schierare nella Coppa Italia due Porsche 997 Gt3 Cup MY2012. Per la squadra di Marco Panzavuota, l'obiettivo è di essere presente fin dal primo appuntamento in programma sul circuito di Imola nel weekend del 2 e 3 aprile. Ancora da definire sono i nomi dei piloti.

MONTE PELLEGRINO

Si svolgerà dal 21 al 24 aprile l'edizione 2016 della Monte Pellegrino Historic. L'appuntamento, che il primo giorno farà tappa anche sul circuito di Pergusa, si concluderà con la rievocazione della famosa gara in salita siciliana, che fu l'ultima disputata da Tazio Nuvolari nel 1950.

SEMINARIO MTS

La Mts, scuola italiana di alta formazione rivolta a tecnici delle competizioni automobilistiche e motociclistiche, ha organizzato un nuovo seminario dedicato alla gestione e manutenzione dell'auto e moto d'epoca da competizione. Coordinatore e docente è Ivano Barletta, già telaista presso il reparto corse Ferrari e in seguito capo macchina di Michael Schumacher.



A BOLOGNA LA CERIMONIA UFFICIALE

600 i premiati da **Aci Sport**

Esattamente una settimana dopo le premiazioni Aci di Taormina, i campioni delle maggiori serie tricolori sono tornati sabato scorso sul palco di Bologna. È stato infatti il Palazzo dei Congressi ad ospitare, sabato 13 febbraio, la "kermesse" riservata ai protagonisti delle varie serie di Aci Sport. Le categorie interessate sono state quelle della Velocità in circuito, Karting, Salita, Autostoriche e Rally, con oltre 600 premiati in totale e circa un migliaio di trofei assegnati. A fare gli onori di casa Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'Automobile Club d'Italia, e Giancarlo Minardi, presidente della Commissione Velocità.

L'INGLESE TRIONFA A MANFEILD

Norris campione TRS 2016

È Lando Norris il campione 2016 della Toyota Racing Series. Il 16enne inglese, ha conquistato il titolo in occasione dell'ultimo appuntamento che si è disputato lo scorso fine settimana sul circuito neozelan-

dese di Manfeild, dove ha messo a segno anche la sua sesta vittoria stagionale. Secondo in campionato ha concluso l'indiano Jehan Deruvala. Per il figlio d'arte Pedro Piquet il quinto posto in classifica.

NELLA GT SERIES CON LA HURACÁN DI ATTEMPTO

Valsecchi-Blancpain

Davide Valsecchi si rilancia nella Blancpain Gt Series. Il pilota lombardo, campione 2012 della Gp2 Series, è pronto ad affrontare un nuovo impegno che lo vedrà quest'anno alternarsi al volante di una Lamborghini Huracán Gt3 della Attempo Racing con il binomio olandese Max Van Splunteren e Jeroen Mul, quest'ultimo pilota ufficiale della "factory" emiliana, nelle gare della Endurance Cup. Per l'ex test driver del Team Lotus F.1, quello con la squadra tedesca sarà un doppio programma, dal momento che prenderà parte anche alla Sprint Cup, dandosi nella circostanza il cambio con il solo Van Splunteren.



AL VIA CON LA FERRARI 488

Black Bull nel Tricolore Gt

Il team Black Bull si appresta a fare il suo ritorno nel Campionato Italiano Gran Turismo. La squadra svizzera schiererà una nuova Ferrari 488 nell'inedita classe Super Gt3. A guidarla ci sarà Mirko Venturi, nel 2013 (in coppia con Tommaso Maino) in lizza fino all'ultimo per il titolo tricolore e alla fine terzo nella classifica assoluta sempre con i colori della Black Bull. Ancora da definire il nome di chi affiancherà il 34enne pilota reggiano. Oltre che nel Gt italiano, la stessa vettura verrà schierata in Coppa Italia con Andrea Invernizzi al volante e in alcune gare endurance internazionali.

TCR INTERNATIONAL

Target passa alla Opel Astra

Il team Target Competition abbandona le Seat e passa alle Opel Astra. Per la squadra altoatesina, campione 2015 della Tcr International Series, l'obiettivo è schierare non meno di sette vetture distribuite in due campionati diversi, quello internazionale e probabilmente il tedesco. Un bel colpo per la Casa teutonica, che sta svolgendo un intenso programma di sviluppo con la nuova vettura. «I tempi sono strettissimi» ha spiegato Jörg Schrott, direttore di Opel Motorsport - ma contiamo di onorare le prime consegne a fine febbraio».

BENE I TEST CON LUCA RANGONI

Subaru Tcr in crescita

Soddisfazione in casa Top Run dopo i test svolti a San Martino del Lago la settimana scorsa: era la prima volta che la Subaru Sti tornava in pista, con Luca Rangoni al volante, dopo il debutto nelle ultime gare della Tcr Series. La compagine lombarda si è concentrata sull'assetto della vettura, al fine di correggere l'eccessivo sottosterzo evidenziato al debutto. Sulla pista cremonese si è cimentato anche il ralista austriaco Manfred Stohl, potenzialmente interessato alla Subaru per il Tcr tedesco.

FIA F3 EUROPEAN

È Cassidy il 4° uomo Prema

Il neozelandese Nick Cassidy, 21 anni, campione in carica della F.3 giapponese, è l'ultimo dei piloti Prema confermati per la stagione 2016 del FIA F.3 europeo. Il giovane "kiwi" raggiunge tra le fila della squadra guidata da René Rosin, l'estone Ralf Aron, il tedesco Maximilian Günther ed il canadese Lance Stroll. Cassidy, che vanta anche due titoli della Toyota Racing Series, ha già preso parte lo scorso anno con il team vicentino ai due appuntamenti di Portimão e Nürburgring della categoria cadetta, ottenendo sul circuito tedesco un secondo ed un terzo posto.

IMPEGNO CON LE LAMBO

Grasser anche nell'Adac Gt

Oltre ad essere presente con tre Lamborghini Huracán Gt3 nella Blancpain Gt Series, il team Grasser Racing prenderà parte all'Adac Gt Masters, campionato in cui lo scorso anno portò al successo, con i piloti Mirko Bortolotti e Adrian Zaugg, la nuova vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese in occasione del debutto del Red Bull Ring. Il primo dei due nomi confermati per questo nuovo impegno, risponde a quello del 20enne tedesco Luca Stolz, nel 2015 autore ad Oschersleben del suo primo successo nella serie con una Bentley Continental.

IL VIA AD OTTOBRE

Presentata la F.4 degli Emirati

Anche gli Emirati Arabi Uniti avranno nel 2016 un proprio campionato di F.4; la serie, presentata lo scorso 2 febbraio, sarà la prima di questa categoria a svolgersi in Medio Oriente. Sei gli eventi in programma (ciascuno con tre gare) da svolgersi sui circuiti di Yas Marina e Dubai, con il primo round in programma ad ottobre e l'ultimo a marzo 2017, onde consentire a team e piloti europei di prendervi parte. La vettura utilizzata sarà sempre la Taatus spinta da una motorizzazione Abarth.



CON UNA VANTAGE SCENDE IN PISTA IL TEAM SOLARIS

Aston Martin al via del Tricolore Gt

La Solaris Motorsport, da quest'anno sarà Aston Martin Racing Team Partner, schierando una Vantage Gt3 nel Campionato Italiano Gran Turismo. La squadra che fa capo alla famiglia Sini, dopo avere ottenuto numerosi successi con il marchio Chevrolet (sia nella Superstars con la Camaro e la Lumina, che nella stessa categoria Gt con la Corvette), si lega pertanto ad un altro marchio storico. Sarà proprio Francesco Sini uno dei due piloti che porteranno in gara la vettura inglese in una serie tricolore sempre più varia. Da definire il nome dell'altra guida.

ACCORDO RAGGIUNTO PER IL 17ENNE ROMANO

Pulcini con Campos in F. Open

È Leonardo Pulcini uno dei tre piloti con cui il team Campos Racing quest'anno punterà in alto nell'Euroformula Open. Il giovane romano, classe 1998, dopo avere disputato nel 2015 la sua prima stagione comple-

ta nella categoria con la Dav Racing, ottenendo una vittoria al Red Bull Ring, tra le fila della squadra spagnola andrà ad affiancare il messicano Diego Menchaca e l'ecuadoriano Julio Moreno.

I PROGRAMMI DELLE "EX TROFEO"

Maserati, nuova sfida

Pirelli World Challenge, Gt4 European Series ed Euro Series by Nova Race: sono i tre campionati di riferimento che vedranno quest'anno impegnate, con dei team privati ed il supporto tecnico in pista della Casa, le Maserati GranTurismo Mc fino alla scorsa stagione protagoniste nel monomarca ad esse dedicato. Nel campionato nordamericano a schierare le vetture del Tridente saranno Jcr Motorsports, Kpr Racing, Rt Motorsports e Three Points Racing. Nella Gt4 European Series è confermata la presenza di Villorba Corse e Swiss Team. Da definire i programmi della Scuderia Giudici, mentre il team inglese Ebor parteciperà al British Gt.



OCON PILOTA DTM

Dopo essere stato confermato terzo pilota del team Renault di F.1, Esteban Ocon ha ufficializzato anche la sua partecipazione al campionato Dtm 2016. Il francese, 19 anni, campione in carica della Gp3 Series dopo avere conquistato nel 2014 il titolo della F.3 europea, correrà nella serie tedesca come ufficiale Mercedes.

ZLOBIN "JUNIOR"

Il team Teo Martín Motorsport ha già annunciato due dei suoi piloti per la stagione 2016 dell'Euroformula Open. Uno di questi è Nikita Zlobin, figlio di Sergey, ex test driver della Minardi F.1. Il russo, 19 anni, farà così il suo debutto nella categoria. Su un'altra vettura ci sarà il messicano Seño Vilalta, anch'egli classe '96, al suo secondo anno nel campionato.

YACAMÁN IN GT OPEN

Sempre con il Teo Martín Motorsport, nell'International Gt Open ci sarà quest'anno Gustavo Yacamán. Il colombiano, la scorsa stagione protagonista nel Wec con la Ligier Lmp2, sarà al volante di una delle due Bmw M6 schierate dalla squadra spagnola.

BOCCOLACCI IN EURO CUP

Il 17enne Dorian Boccolacci disputerà l'intera stagione dell'Eurocup F.Renault 2.0 con i colori del team Tech 1 Racing, andando così a raggiungere i già confermati Gabriel Auby, Sacha Fenestraz e Hugo de Sadeleer. L'ex pilota Lotus F1 junior, nel 2014 vice-campione della serie transalpina di F.4, lo scorso anno aveva militato nel FIA F.3 europeo con la Signature.

7 TEAM NELLA R.S. 01

Sono sette i team che figurano nell'elenco delle squadre che parteciperanno quest'anno al Renault Sport Trophy riservato alle R.S. 01. A rappresentare i colori italiani ci sarà come sempre l'Oregon Team. Gli altri nomi sono Art Junior, Equipe Verschuur, High Class Racing, Marc Vds, Strakka e V8 Racing.

WTCC, C'È MOSCA

Cambia il calendario del Wtcc, che affronterà anche la trasferta del Moscow Raceway confermando 12 appuntamenti come lo scorso anno. La gara russa, collocata nel fine settimana del 12 giugno, ha fatto slittare la tappa di Vila Real (Portogallo) al 26 dello stesso mese. Il via della stagione è in programma sul circuito francese del Paul Ricard il primo weekend di aprile.

FILIPPI CON CAMPOS

Il team Campos Racing ha riconfermato anche per la stagione 2016 John Filippi. Il pilota corso disputerà la sua terza stagione nel Wtcc e, come lo scorso anno (quando riuscì a ottenere un miglior ottavo posto nella gara del Marocco), sarà al volante di una Chevrolet RML Cruze TC1.

VANDOORNE IN SUPERF

Stoffel Vandoorne correrà quest'anno nella Super Formula giapponese con i colori del Docomo Dandelion Racing. Il campione 2015 della Gp2 Series, sarà uno dei due europei presenti nella serie con lo "squadrone" Honda, in cui è stato confermato anche l'altro pilota belga Bertrand Baguette, al via con il team Nakajima Racing.

ASIAN SPRINT CUP

È stato definito il regolamento dell'Asian Le Mans Sprint Cup. La serie, che si articolerà su tre appuntamenti in programma sul circuito malese di Sepang il 29 maggio, 9 agosto e 4 settembre, sarà aperta a tutte le vetture Lmp3, Cn e Gt Cup. Ogni evento comprenderà due gare di 60', due sessioni di qualifica di 15' e due di prove libere di 45'.

KART INTELLIGENTE

La Max Pro Racing ha lanciato nei giorni scorsi un nuovo modello di sellino "Transformer" per i kart. La peculiarità risiede nella possibilità di irrigidire o ammorbidire la struttura del sedile stesso (senza smontarlo) per modificare il setup del telaio.



A MAGIONE 41 PILOTI NEI TEST UFFICIALI

Entry Cup si presenta

Ben 41 piloti sono scesi in pista a Magione, per il debutto ufficiale della Entry Cup del Gruppo Peroni Race, in occasione dei test ufficiali che si sono svolti sabato 13 febbraio. Al volante delle sei Renault Twingo 1.0 allestite dalla Lema Racing e messe per l'occasione a disposizione dall'organizzatore, si sono visti diversi volti noti. Tra i presenti l'esperto Carlo Casillo, ma anche il 16enne William Rangoni, figlio di Luca, che ha fatto così il proprio esordio in auto. La serie tornerà sul circuito umbro a metà marzo, per il primo dei sei appuntamenti del calendario.

CRESCE LO SCHIERAMENTO DEL CAMPIONATO

Novità per la F.4 tricolore

Continua a crescere lo schieramento della F.4 tricolore. Nei giorni scorsi il team Prema ha ufficializzato per il campionato Adac che si disputa in Germania l'americano di origini ecuadoriane Juan Manuel Correa, il

quale disputerà anche alcune gare della serie italiana. Nell'elenco provvisorio del campionato targato Acì Sport c'è anche quello di Audi Sport Italia, che potrebbe schierare al via una monoposto.

TOLTI I VELI AL LINGOTTO DI TORINO SULLA PA 21

Ecco l'Osella Junior

È stata presentata ufficialmente lo scorso fine settimana, al Lingotto Fiere di Torino, nell'ambito di Automoto Racing, la nuova Osella Pa21 Junior B, biposto dotata di propulsore motociclistico progettata e realizzata dal costruttore piemontese e rivolta anche ai giovanissimi per un impiego sia in salita che in pista. La vettura, ispirata alle Cn2 e con un telaio in tubi d'acciaio e pannelli di carbonio, è equipaggiata con un propulsore Bmw 1.0 di quasi 200 cv di potenza ed ha un peso minimo vicino ai 370 kg senza pilota a bordo.



11° AL DEBUTTO NEGLI STATES

Ercoli bene nella Pro Late Model

Degno di nota il debutto di Gianmarco Ercoli nella Pro Late Model Division, avvenuto venerdì della scorsa settimana sullo speedway americano di New Smyrna. Il 20enne pilota romano, lo scorso anno vincitore della classe Elite 2 nella Nascar Whelen Euro Series, ha conseguito l'undicesimo piazzamento finale. Non e settimo nelle due sessioni di libere, Ercoli era riuscito a qualificarsi 13°. Il suo prossimo impegno sarà nuovamente nel campionato europeo, al quale prenderà parte nella Elite 1 con una Ford Mustang della Double T by MRT Nocentini.

TEST AL MUGELLO

A marzo il BoP Euro Series

Si svolgerà il 4 marzo sulla pista del Mugello, il test che servirà a definire il "balance of performance" della Euro Series by Nova Race. Gli organizzatori, che quest'anno dovranno fare fronte all'ingresso di nuovi modelli di vetture (in particolare ex Superstars e Cite, Maserati Trofeo e Seat Leon Racer), si avvarranno nella circostanza dell'esperienza del pilota Luca Rangoni, mentre il tecnico di riferimento sarà Marco Petri. Il test verrà svolto utilizzando esclusivamente pneumatici Michelin, riconfermato fornitore unico del campionato.

IN BILICO LA DATA DEL REVENTINO

Civm anticipa l'apertura?

La cronoscalata del Reventino potrebbe essere anticipata dal 17 al 10 aprile, spostando così di una settimana in avanti l'avvio del Tricolore Montagna e costringendo anche piloti, costruttori e team ad approntare e completare al più presto i programmi 2016. La data definitiva della prima di Civm in Calabria, dovrebbe essere ufficializzata in settimana. La modifica nel calendario sarebbe da imputare a ragioni "logistiche", per via della concomitanza con il referendum sulle trivelle, fissato appunto per domenica 17 aprile.

Il sogno infranto



UN'ALFA GIULIA AVREBBE POTUTO CORRERE AL NURBURGRING SFIDANDO CON LARINI GLI STORICI RIVALI TEDESCHI. ECCO PERCHÉ IL PROGETTO AMBIZIOSO DI GIUDICI È SALTATO

Nel 2016 un'Alfa Romeo Giulia avrebbe potuto correre nel campionato tedesco VLN al Nurburgring e giocarsela ad armi pari con le migliori Gt tedesche. E sarebbe stata una sfida da sogno perché al volante della Giulia Quadrifoglio ci sarebbe stato niente di meno che Nicola Larini, che più di vent'anni fa, quando era pilota ufficiale Alfa Romeo nel Dtm, riuscì (era il 1993) a battere le armate tedesche proprio sul Ring come Nuvolari sessant'anni prima.

L'ambiziosa sfida l'ha accarezzata a lungo Gianni Giudici, che non ha perso il gusto delle imprese impossibili anche oggi che smessa la tuta da pilota fa il team principal.

Giudici ha trattato a lungo con Alfa Romeo per rilevare una delle primissime Giulia Quadrifoglio che stanno per essere immesse sul mercato. Prepararla secondo le specifiche del campionato tedesco VLN e gettarla nella mischia al Nurburgring nella serie di gare di questo campionato Endurance le cui corse si disputano esclusivamente sul leggendario tracciato tedesco. Il calendario del VLN prevede 10 gare di durata variabile (da 3 a 6 ore) dal 2 aprile al 22 ottobre; accoglie diversi generi di auto da corsa, dalle Turismo, alle nuove Tcr, alle Gt3. Ci sono Porsche 911, Cayman Gt4, Mercedes Sls, Bmw Z4 più una valanga di Turismo. Già lo scorso anno Giudici aveva preparato una Alfa Giulietta secondo le specifiche Tcr e l'aveva fatta correre al Ring, ma la piccola Giulietta era sfa-



GIUDICI E L'ALFA GIULIA DA 600 CV

Ecco, sotto, come sarebbe dovuta essere l'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio del team di Gianni Giudici (sopra) per Nicola Larini che doveva portare la sfida italiana nel campionato Vln che si corre sul Nurburgring. L'auto è spinta da un motore V6 turbo 3 litri che in configurazione gara eroga 600 cv

vorita dal motore di cilindrata ridotta. Quest'anno Giudici perciò avrebbe voluto fare il passo più lungo: preparare la nuovissima Giulia Quadrifoglio, la berlina Alfa con il motore V6 turbo 3 litri di derivazione Ferrari da 510 cavalli e andare con quella a sfidare le Gt tedesche sul loro terreno. Una sfida alla portata della Alfa Quadrifoglio, che avrebbe potuto agevolmente superare i 600 cavalli pronta corse e nelle mani di Larini dare spettacolo contro Porsche, Bmw e Mercedes.

Il progetto c'era, il pilota pure, la grafica pronta (la vedete nell'immagine qui a fianco) e la scuderia Giudici aspettava solo di mettere le mani sul primo esemplare di Quadrifoglio per prepararla. Ma la settimana scorsa è saltato tutto. Un problema politico? No, anche se l'Alfa Romeo era "freddina" sul progetto, ma Giudici avrebbe preparato lui privatamente la macchina e si sarebbe sobbarcato i costi. Il problema è che l'Alfa Quadrifoglio, pomposamente presentata da Marchionne a giugno 2015, non è ancora pronta. La vettura stradale è in ritardo. Sono emersi seri problemi tecnici sui primi prototipi che hanno rinviato di alcune settimane la messa in catena di montaggio degli esemplari che dovevano essere già sulle strade. Così Giudici ha dovuto rinunciare alla sfida visto che il campionato VLN è alle porte (inizierà il 2 aprile, ma già a metà marzo ci sono i test). La grande sfida di Larini su un'Alfa Romeo al Nurburgring contro i giganti tedeschi è saltata. O forse soltanto rinviata al 2017. ●



Giaccon

cose di casa

SEMBRA LA SAGA DEGLI ANDRETTI IN VERSIONE TRICOLORE. PAPÀ DOMIZIANO HA CONTAGIATO JONATHAN, KEVIN E STEVEN: UNA FAMIGLIA MALATA DI CORSE

di **Dario Lucchese**

Domiziano, Jonathan, Kevin e Steven Giaccon: ecco gli Andretti in versione tricolore. Una vera dinastia da corsa. Il papà (Domiziano) ha debuttato nelle categorie Turismo tanti anni fa, contagiando i suoi tre figli. Più che passione per le corse, lui la definisce una "malattia". Jonathan, 22 anni, la scorsa stagione ha portato a casa il primo titolo, laureandosi campione della Seat Leon Cup. Lui e Kevin (17 anni), quest'anno prenderanno parte al tricolore Turismo; il primo al volante di una nuova Cup Racer in versione Tcr della Casa iberica, mentre il fratello minore porterà in pista una delle due Alfa Romeo Mito Quadrifoglio 1.4 turbo che il team di famiglia Tecnodom Sport sta allestendo per la classe Tcs. Per Domiziano si prospetta invece un impegno nel tricolore Prototipi con l'Osella Pa21-Honda Cn2 ex Ubaldi, ma non è esclusa neppure la partecipazione ad alcune gare "spot" con la Bmw M3 in configurazione Superstars e la Porsche 997 Cup. Poi c'è Steven, che con i suoi 12 anni è il più piccolo di tutti ed il quale tornerà nel 2016 al suo impegno nei kart. Padovano, imprenditore nella vita, Giaccon "senior" ritiene che le corse siano un vero e proprio momento di coesione.

«Andiamo in pista tutti insieme, inclusa mia moglie che ci segue ovunque anche con una certa ap-

rensione. Quella per le corse è una passione che ho sempre avuto e che mi è stata negata dai genitori. Adesso sono orgoglioso di averla trasmessa ai miei figli». Il debutto di Domiziano è avvenuto a Vallelunga nell'anno "X". «È trascorso troppo tempo e non voglio neppure dire quanto. Ho sempre corso senza particolari velleità, ma l'aspetto miglio-

re della mia carriera è quello di vedere oggi i miei figli in pista. Una soddisfazione immensa, ma anche una sofferenza disumana. C'è molta più tensione quando in macchina ci sono loro». Nel 2015 Jonathan ha conquistato con le Seat Leon il primo titolo proprio nel conclusivo round del Mugello, mettendo a segno un totale di 7 vittorie. «Ironia della sorte, io non ero presente in quella occasione a causa di un importante impegno di lavoro. Siamo rimasti in contatto per telefono tutto il weekend. È stato uno dei momenti più emozionanti di tutta la stagione» - racconta Domiziano. «Quello

del Mugello non è di certo uno dei miei circuiti preferiti. - aggiunge Jonathan - Prima dell'ultima gara avevo solo 2 punti di vantaggio su Erik Scalvini e inoltre è iniziato a leggermente piovere, tanto quanto è bastato tuttavia a rendere le condizioni della pista più complicate. Ma sono riuscito a rimanere concentrato e alla fine è arrivato il succes-

**È UN MOMENTO
DI COESIONE:
ANDIAMO IN PISTA
TUTTI INSIEME
COMPRESA
MIA MOGLIE**

DOMIZIANO GIACCON

”



so più ambito». Su Jonathan, papà Domiziano ha le idee chiare. «Per una cosa o per l'altra questo titolo in precedenza era sempre sfuggito, fin dai tempi in cui correva nel Trofeo Abarth. A lui "piace" farmi soffrire, ma quando è nella sua giornata giusta non ce n'è per nessuno. Jonathan è un ragazzo che parla poco, molto legato alla famiglia. Non gli piace farsi notare e una sua dote è l'umiltà. Forse, a volte, gli manca quel pizzico di cattiveria in più che servirebbe avere in pista, ma di sicuro possiede un grande talento». Riguardo a Kevin, Domiziano si esprime in toni ben diversi... «Lui è il "killer buono". Ha un carattere esuberante. Quello che Jonathan fa per esperienza, Kevin lo deve ricreare a tutti i costi, con una forza ed una determinazione straordinaria. Ricordo un episodio. Aveva solo 11 anni ed eravamo con tutta la famiglia ad Adria per un raduno. A un certo punto non lo trovavamo più ed iniziammo a cercarlo. Era al volante della mia 131 Abarth, in pista, con casco e tuta addosso». Nel 2014 Kevin ha corso con le Abarth 500 e disputato anche due ga-

A 11 ANNI KEVIN AD ADRIA DI NASCOSTO PRESE LA MIA 131 ABARTH E ANDÒ IN PISTA CON CASCO E TUTA ADDOSSO

DOMIZIANO GIACON

”

re della EuroV8 Series al Mugello, con la Chrysler 300 C Srt-8, e al Sachsenring, al volante di un'Audi Rs4. La scorsa stagione ha invece preso parte ad alcuni appuntamenti del monomarca riservato alle Seat Leon e alla Coppa Italia di Peroni. A scuola frequenta meccatronica, con l'indirizzo di gestione aziendale. Jonathan aiuta il padre. Steven, che ha anche una grande passione per il calcio, fa ancora le medie. «Sto sempre bene attento a non interferire nel loro impegno in pista. - prosegue Domiziano - Jonathan quest'anno vorrebbe puntare in alto nel Tcr tricolore. Credo che il suo valore lo abbia già dimostrato nel Trofeo Abarth, che per lui ha rappresentato un'ottima palestra grazie al fatto di guidare una vettura con cui è difficile andare forte, piccola, alta e sempre al limite di tutto. Jonathan è riuscito a fare bene anche lì, dimostrando di avere una grande freddezza e sensibilità di guida. In partenza a volte soffre un po' la tensione, ma in gara riesce sempre a restare nel gruppo dei primi e quando si avvia dietro non perde tempo a rimontare». ●



IL GIUDIZIO DI PESCATORI E RANGONI SU JONATHAN E KEVIN

Parlano i coach driver

A seguire in pista Jonathan e Kevin Giaccon ci sono due personaggi illustri dell'automobilismo tricolore. Parliamo di Christian Pescatori e Luca Rangoni, che da piloti si sono calati nel ruolo di "coach driver". Ecco cosa ne pensano dei loro pupilli...

CHRISTIAN PESCATORI

«Jonathan è un ragazzo veloce ed intuitivo. Possiede inoltre la dote del coraggio, perché anche nelle piste che non conosce è molto grintoso ed estremamente rapido. Ovviamente non ha ancora l'esperienza di altri piloti, ma lo scorso anno è cresciuto tantissimo ed è destinato a migliorare ancora. Non vedo un limite in lui. Sicuramente nel Tcr sarà competitivo, perché con le trazioni anteriori l'ho visto sempre molto a suo agio».

LUCA RANGONI

«Kevin è molto grintoso, però ha ancora bisogno di farsi le ossa. Ha solo 17 anni, è alla sua seconda stagione e quindi deve capire bene quando essere aggressivo e quando no. Gli manca l'esperienza, ma ha tutte le qualità velocistiche che servono a diventare un ottimo pilota. Guida già bene, ma deve affinare tutto senza fretta, passo dopo passo. Allora sono certo che arriveranno anche i risultati che contano».



L'ALBUM DI FAMIGLIA

22 anni, Jonathan Giaccon, nella passata stagione ha conquistato la vittoria nella Seat Leon Cup. Sopra, in azione e in alto in primo piano, il 17enne Kevin. A lato papà Domiziano assieme a Jonathan e nell'altra pagina in azione in Coppa Italia



Master chef formato paddock

ENTRIAMO NELLE CUCINE DELLE HOSPITALITY DELLE CATEGORIE MINORI.
IL CUOCO DELLA PREMA SVELA QUALI SONO I "PIATTI FORTI" IN CIRCUITO

di **Dario Lucchese**

Aggiungi un posto a tavola, anzi due. Perché alla buona cucina non si rinuncia mai. Anche quando si è in pista, lontano da casa. Mangiare per vincere: è la filosofia di ogni pilota, liberamente ispirata al titolo del celebre libro "Eat to win" di Robert Haas, oltre 2 milioni di copie vendute in tutto il mondo. Il nostro viaggio tra le hospitality delle "categorie minori" fa tappa in Prema, dove lavora uno dei tanti ed apprezzati cuochi del mini-circus delle monoposto. Loris Parasiliti, 37 anni, ex ristoratore piemontese di origini siciliane, che ha convertito la sua passione per l'automobilismo in un mestiere. Non un lavoro come tanti altri, ma una vera arte. L'arte di sapere conciliare luoghi, persone e gusti in un mondo che gira sempre a 200 all'ora. Perché un "cuoco da corsa" non è un cuoco normale. È un amico, un confidente per i piloti. Uno che sa persino darti il consiglio giusto al momento giusto. Negli Anni '90, quando il Rally della Lana era valido per l'Europeo, la ps Pratiiglione transitava a soli 5 km da casa sua.

«Da lì ho iniziato a respirare l'odore della benzina». Odori e fragranze, un mix irresistibile. Fino a qualche anno fa, Parasiliti aveva un ristorante a Castello di Arzignano, all'interno di un borgo medioevale; si chiamava "I Maltraversi". Facendoci su dell'ironia, un nome non proprio indovinato per chi oggi vive solo di pane e auto. Trasferitosi in provincia di Vicenza, nel 2010 ha chiuso tutto per iniziare la sua collaborazione con il team di Angelo Rosin, nata grazie ad una conoscenza comune. Alle spalle, anche 30 anni di esperienza a fianco dello zio, pure lui ristoratore, ed i preziosi insegnamenti di uno chef, Gino Gattazzo.

«Mi hanno subito accolto come in una famiglia. Angelo, sua moglie Grazia, il figlio Renè ed Angelina, sono delle persone stupende. Con loro si è instaurata un'intesa perfetta. Con Prema giro per tutta Europa e, nel tempo libero, ho iniziato anche altre collaborazioni, come quella avviata lo scorso anno con la Gsk Grand Prix di Sergio Cane».

**A MEZZOGIORNO IL
MENÙ PER I PILOTI
È FATTO SOLO DI
PIETANZE LEGGERE.
POI A CENA CI SI
PUÒ SBIZZARRIRE**

LORIS PARASILITI



LA GIUSTA DIETA NEL WEEK END DI GARA

Ecco cosa mangiano i piloti in pista

Ma cosa e quando mangiano i piloti? «Più o meno tutti hanno l'usanza di fare la colazione in hotel. - spiega Parasiliti - Con le dovute eccezioni. Due anni fa, per esempio, nella F.Renault 2.0, con noi correva il norvegese Dennis Olsen, che la mattina voleva solo le mie omelette. Comunque, verso le 10 preparo sempre della pizza o focacce farcite, anche per tener su i meccanici. Il pranzo normalmente si serve intorno a mezzogiorno. I piloti mangiano un'ora prima delle gara. A loro propongo sempre una pietanza leggera, che può essere un piatto freddo con mozzarella, prosciutto crudo, melone e kiwi. In alternativa una pasta semplice, con pomodoro fresco e basilico; qualcuno me la chiede in bianco, ma con un filo di olio extravergine, facile da digerire. Per chi desidera un secondo, l'ideale è un petto di pollo ai ferri con delle verdure lesse. Poi tanta frutta e molti liquidi. A cena ci si può invece sbizzarrire: i piloti hanno più fame e la necessità di assorbire ferro e carboidrati. Personalmente sono solito preparare due primi; dalle tradizionali paste all'amatriciana e alla carbonara, fino al risotto che è la mia specialità. Poi do una scelta di secondi: carne al-

UNA RICETTA CON GAMBERI, ZUCCA GIALLA E ZAFFERANO

Il risotto da corsa

Uno dei piatti più apprezzati in pista? Il risotto con i gamberi rossi, la zucca gialla e lo zafferano. Ecco come si prepara velocemente per una ventina di persone. «Si puliscono i gamberi, che devono essere una cinquantina, utilizzando la testa e le scorze per fare il brodo senza l'ausilio di varie aggiunte meno naturali. Si trita lo scalogno e si fa rosolare in un cucchiaino di olio extra vergine. A questo punto si aggiungono i gamberi tagliati a tocchetti e si sfuma il tutto con un po' di brandy finché questo non si sia evaporato. Poi si comincia la preparazione del riso Carnaroli, un chilo e 400 grammi, in un'altra pentola, utilizzando anche un po' di vino bianco. Si aggiunge nel riso un mestolo di brodo, la zucca gialla, circa un chilo, tagliata a dadini e della zuccina trombetta (400 grammi). Man mano che si cuoce il tutto, va aggiunto lo zafferano e, quando mancano 7/8 minuti alla cottura, anche i gamberi. Alla fine, con una noce di burro, non più di 100 grammi, ed un po' di parmigiano si fa mantecare il tutto a fuoco spento, lasciando su qualche gambero e del prezzemolo a mo' di decorazione».



MEZZOGIORNO DI CUOCO

Vanno davvero forte i cuochi nelle hospitality delle corse sia in pista che nei rally. Un fenomeno che è cresciuto negli anni. In casa Prema a "sfamare" i piloti ci pensa Loris Parasiliti, 37 anni, ex ristoratore piemontese di origini siciliane



la griglia, filetti di pesce gratinati al forno e almeno tre contorni. Cerco sempre di accontentare un po' tutti, ma gli stranieri sono quelli che apprezzano maggiormente la mia cucina. Per loro e non soltanto, la preferita rimane sempre la pasta col ragù. Altra storia per i nostri ospiti, ai quali è dedicata una cucina sicuramente più ricca ed altrettanto varia».

- Ma quali sono le problematiche di chi fa il cuoco in pista?

«La prima cosa da fare è imparare ad autogestirsi, perché non lavorando per un team grosso come succede in F.1, devi pensare da solo a quasi tutto ed adattare la tua cucina alle esigenze della squadra e del luogo dove ti trovi. Nel caso di una trasferta vicina, come Monza o Imola, porto tutto da casa, incluso tavole, sedie e frigo, spostandomi con un camion che viaggia a supporto del bilico adibito alle vetture e ai ricambi. Si arriva in pista il giovedì e si comincia a montare la hospitality. Quando sono in giro per l'Europa, devo pensare anche ad acquistare in loco le materie prime. Inoltre, in alcuni paesi, come in Russia, non ti fanno introdurre neppure le bevande. Nonostante i nostri menu siano abbastanza standard, ogni tanto mi piace proporre qualche piatto tipico del posto, come il goulash con gli spatzle in Germania ed Ungheria, o il pesce a Barcellona e Jerez. A volte ci si dà una mano anche con gli altri cuochi. Per esempio con Laura e Giuseppe, marito e moglie che lavorano con la Jd Motorsport, o Loretta della Bvm. Alcuni anni fa, in Spagna, mi è successo di rimanere senza gas e Mauro della Draco mi ha subito prestato uno dei suoi fornelli. È un po' come chiedere qualcosa al vicino di casa; nessuno è geloso dell'altro e tra noi italiani ci si capisce meglio».

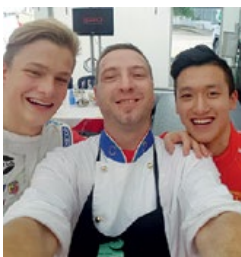
- Che tipo di rapporto si riesce ad instaurare con i ragazzi del team?

«Si va d'accordo sempre con tutti, anche con i piloti. Tra quelli a cui sono rimasto più legato c'è Ocon. Oppure Ghiotto, che è di Vicenza, e Bonifacio, il quale non manca mai di farmi visita quando viene in Italia. C'è poi chi adora letteralmente la mia cucina. Uno di questi è Aron, che l'anno scorso a volte litigava con la mamma perché lui a casa non voleva mangiare per potersi tenere in forma e... rimpinzarsi quando era in pista. A volte vengono da me a sfogare la propria rabbia per un ritiro o un problema che hanno avuto in gara. Del resto sono la prima persona che incontrano quando arrivano sotto la tenda, perché gli uomini del team sono ancora al box. Allora cerchi di consolarli come puoi».

LA GIORNATA TIPO DI UNO CHEF IN CIRCUITO

Il Gp dei fornelli

Il "timing" della giornata tipo di un cuoco da corsa è un susseguirsi di faccende da sbrigare. Sveglia alle 5.30 e colazione in albergo. Un'ora dopo, trasferimento in autodromo con tecnici e meccanici. Poi fuori, nelle vicinanze, a cercare un market dove acquistare le materie prime, che devono essere sempre di prima qualità. Per questo bisogna arrivare sul posto già informati. Dopo la spesa si torna in circuito e ci si mette a lavorare sui fornelli. Un po' di dolce e salato per gli uomini del team. Quindi si pensa al pranzo. La media è di una trentina di persone sotto la tenda, ma a volte si può arrivare ad avere anche 90 ospiti. Bisogna fare bene ed anche in fretta, perché talvolta il programma in pista è molto intenso, con degli orari ben precisi da rispettare. Nel pomeriggio si pensa a sistemare tutto e a predisporre ogni cosa per la cena che, essendo più varia, implica un lavoro ancora maggiore. La domenica, durante la gara, si comincia a smontare tutto. È tempo di andare a casa. Tra un paio di settimane si ricomincia.



CUCINE SENZA INCUBO

Sopra Parasiliti con Aron e Guan Yu Zhou, sotto è assieme a Carlos Sainz. A destra, Laura e Giuseppe cuochi dalla Jd Motorsport

- Tra una portata e l'altra, si può seguire anche cosa avviene in pista?

«Nella hospitality abbiamo la Tv e quindi ho la fortuna di potere guardare le gare, facendo avanti e indietro dalla mia cucina, e quando i nostri piloti vincono non vedo l'ora di andare fuori per abbracciarli».

- Come per i piloti c'è un sogno nel cassetto? A cosa aspira un cuoco da corsa?

«A farsi apprezzare sempre di più, offrendo una cucina salutare, adatta all'alimentazione di uno sportivo. Per il momento sto seguendo dei corsi per imparare la tecnica del sottovuoto, perché ti permette, per esempio, di impiegare nella preparazione delle carni solamente i grassi della carne stessa, realizzando così un piatto buono, molto leggero e nutriente». ●



Fattorini gol in salita

EX CALCIATORE DELLA TERNANA CON TANTO DI ESORDIO IN C1, MICHELE HA PREFERITO LE CROSCALATE AL PALLONE: «IN CAMPO SOGNAVO SOLO LE CORSE»

di **Gianluca Marchese**
foto **Caliò, Marchese e Perelli**



Verzegnis, metà maggio scorso. All'arrivo di Sella Chianzutan Michele Fattorini non riesce a trattenere le lacrime. Ha appena vinto la sua prima gara in Civm, mettendosi dietro tali Merli e Scola dopo due manche tiratissime sull'Osella Pa2000 Honda. Giusto la settimana prima aveva anche colto la prima vittoria assoluta nella sua Orvieto (alla terza gara sulla biposto). Un gran bel 2015 per uno che solo qualche anno fa ha mollato il calcio, dove aveva pure esordito in serie C1

con la Ternana: non per paura di tirare un calcio di rigore, semplicemente perché "meglio le corse tutta la vita". Ora Fattorini jr. esce allo scoperto: lancia la sfida al Civm 2016 al volante di una nuova Pa2000 evoluta in arrivo da Osella alla struttura di riferimento del giovane umbro, ovvero la Trentino Team-Fattorini Motorsport, connubio riuscito tra Adolfo Bottura e papà Fattorini, Fabrizio, un altro che ai tempi ha saputo togliersi belle soddisfazioni al volante. Michele, dopo un 2015 da vertice che cosa ti aspetti in Civm da questo nuovo progetto? «Nonostante i presupposti fossero buoni non mi aspettavo un 2015 così competitivo perché non avevo mai guidato davvero un prototipo; nel 2016 conto di migliorare, ho maturato esperienza sia sui percorsi sia sull'auto. Ad aprile partirò con più sicurezze a livello mentale e molti più riferimenti».

- Sei consapevole che potresti anche lot-
tare per il Tricolore?

«Non ci penso. Però sì, diciamo che più persone anche vicine me lo ripetono. Non mio padre, perché mi dice sempre di stare tranquillo. Punto a migliorare, poi vedremo dove saremo gara per gara».

- Dal 2015 collabori con Osella: che cosa ti suggerisce durante le gare?

«Intanto devo ringraziarlo per quello che siamo riusciti a fare, così come mio padre. Avendo zero esperienza su molte gare e sull'auto era davvero complicato e senza i consigli dell'ingegnere, soprattutto sulla messa a punto, sarebbe stata molto più tosta».

- E invece papà Fabrizio?

«Cerca di tranquillizzarmi ripetendo che non devo dimostrare niente a nessuno. Però sono consapevole che il fatto che mi abbia dato la possibilità di guidare auto così competitive significa che ci crede eccome. È sempre importante per me che lui ci sia, come preparazione mentale, sui tracciati, sui rapporti del cambio... averlo al fianco dà tranquillità».

In questo senso le ultime gare del 2015, quando non ha potuto esserci, sono state più difficili. Allora è stato molto di aiuto Yuri, il meccanico che ormai mi segue in pianta stabile da un paio di stagioni».

- Che ha detto dopo le tue prime vittorie?

«È sempre stato l'ultimo a farlo. Si mette in disparte, fa passare tutti e poi quando rimaniamo soli... Però una piccola critica c'è sempre, anche se è felice almeno quanto me. Non dimenticherò mai Verzegnis quando a fine gara riguardavamo i ca-

mercar e lui puntualizzava su diversi momenti».

- Ci racconti il tuo esordio a Rieti 2010 su F.Bmw?

«È stata un'occasione particolare perché in quel periodo "purtroppo" giocavo a calcio quasi da professionista. Avevo la patente da pochi giorni e vado a fare la licenza senza che nessuno sappia niente a casa, il che era difficile visto il passato di mio padre, ma ci sono riuscito; in più stavo anche facendo l'esame di maturità! Così poco prima della gara dissi a mio padre che se avessi passato bene gli scritti lui mi avrebbe fatto correre a Rieti. L'auto l'avevamo in casa ed era una formula giusta per iniziare, anche perché ho sempre giocato a calcio e non ho una scuola di kart alle spalle. Quindi iniziò tutto quasi per gioco. Al venerdì avevo la terza prova di economia aziendale: feci in fretta e furia, consegnai il compito e scappai a Rieti al più presto per "saggiare" la strada al pomeriggio... non me lo scorderò mai e in gara feci anche benino».

- Poi Radical e Lola-Zytek: le differenze quando sei passato dalle F.3000 alla Pa2000?

«Ringrazierò sempre la scuola della F.3000. Sono molto potenti per le salite e quindi su diversi aspetti ho avuto vita più facile. Mentre per "l'occhio" in sé, tra guida non centrale e ruote coperte, è stato complesso, ma il cambiamento maggiore è nell'elevato carico aerodinamico che genera un prototipo di questo tipo. In generale pur non avendola mai testata mi sono trovato subito bene, ma, ripeto, in gran parte grazie alla F.3000».

- Sembrava fosse un altro il tuo futuro:

NEL 2016 PUNTO
A MIGLIORARE POI
VEDRÒ DOVE SARÒ
GARA DOPO GARA.
NON PENSO
AL TITOLO

MICHELE FATTORINI





UN 2015 CON 2 BELLE PRIME VOLTE

Ex giocatore della Ternana con la quale ha anche esordito in Serie C1 (l'attuale Lega Pro). Michele Fattorini ha corso la sua prima salita nel 2010. Nella passata stagione ha ottenuto due vittorie: la prima in carriera a Orvieto e la prima nel Civm a Verzegnis. In basso Michele con papà Fabrizio, sul podio di Verzegnis e sulla F.3000 la monoposto che è stata per lui una grande scuola nelle corse in salita

CARTA D'IDENTITÀ

MICHELE FATTORINI
NATO A: ORVIETO
IL: 8 MARZO 1990
ESORDIO IN SALITA: RIETI 2010 (FORMULA BMW)
VITTORIE ASSOLUTE IN SALITA: 3 (ORVIETO, VERZEGNIS E POPOLI, TUTTE 2015)
VETTURA ATTUALE: OSELLA PA2000 HONDA
TEAM: TRENTO TEAM-FATTORINI MOTORSPORT/SPEED MOTOR

come andò con l'ormai fantomatica Picchio-Alfa Romeo?

«Quel V6 fu pure montato ma la questione andò un po' per le lunghe per varie vicissitudini. Le strade si sono separate ma i rapporti sono tuttora buoni. Provammo anche la P4 turbo a Magione, ma alla fine girando poco. Mettendoci a tavolino capimmo che avremmo dovuto lavorarci e saltare le prime tre gare, tra cui Orvieto...».

- Così sei poi saltato sulla Pa2000: ma come è nato il progetto 2016?

«Sulla scia dell'anno scorso, dove sono arrivati risultati che forse nessuno aspettava. C'era l'intenzione di proseguire e con lo stesso Osella si è discusso sulla scelta tra 2000 e 3000; alla fine abbiamo concordato di andare avanti così e l'evoluzione porterà belle novità».

- Scola ha dichiarato ad As che sei un avversario temibile e spera che in futuro diate spettacolo: come rispondi?

«Oltre che un rivale è un amico. Va forte, non è che lo devo dire io, però per questo è uno stimolo perché avere un ragazzo col quale sei cresciuto come riferimento è una spinta in più. Allora sì, spero ci potremo sfidare ogni domenica dando spettacolo».

- Ma perché le corse e non il calcio?

«Più crescevo e più diventava un obiettivo. Magari la domenica andavo a giocare, ma la testa era alle corse. Così un giorno, di punto in bianco, l'ho fatto! Per fortuna mio padre non ha messo ostacoli, anzi, mi ha dato tutte le possibilità». ●

ANCHE IL 32ENNE SICILIANO DISPUTERÀ IL CIVM CON UN'OSELLA PA2000

Il ritorno di Bruccoleri!

La corsa alle Pa2000 non si esaurisce con l'operazione Fattorini. Altro nuovo esemplare Evo2 che Osella sta per completare e che seguirà sui campi di gara andrà infatti in dotazione alla Cms Racing Cars. La factory toscana ha già pronto il motore Lm potenziato e attende l'arrivo del telaio per l'assemblaggio, ma soprattutto ha concluso le trattative per il pilota, accordandosi con Luigi Bruccoleri. Il 32enne driver siciliano disputerà l'intero Civm insieme al team dei Casalini, con il quale ritorna dopo le esperienze sulla Lola-Zytek di qualche stagione fa. Salvo rare apparizioni, Bruccoleri torna così in pianta stabile anche alle corse in salita dopo il periodo 2011-2013 in pista tra Radical Trophy e Tricolore Prototipi. E il quadro dell'Italiano Montagna si fa sempre più interessante...



Le classifiche

VELOCITÀ

TROFEO D'INVERNO

MAGIONE

RALLY

RALLY DI SVEZIA

KARLSTAD

FRANCIACORTA RALLY SHOW

CASTREZZATO

VELOCITÀ

TROFEO D'INVERNO

Magione (Pg), 13-14 febbraio 2016

Turismo: 1. Martini (Porsche 997 Gt3 Cup) 19 giri in 25'30"675 alla media di 112,028 km/h; 2. Fabiani (Seat Leon) a 12'50"6; 3. Bamonte (Seat Leon Cup Racer) a 16'69"8; 4. Marchio (Seat Leon) a 56'62"3; 5. Benedetti (Mitjet) a 1'06"713; 6. Altoè (Mitjet) a 1'10"049; 7. Failli (Ginetta Gt4) a 1'17"190; 8. Colombini (Renault Clio Rs) a 1 giro; 9. Rossetti (Mini Wor 1.6t) a 1 giro; 10. "Boga" (Abarth 695) a 1 giro; 11. Marsilia (Bmw E36) a 2 giri; 12. Revello (Bmw 320i) a 2 giri.

Giro più veloce: Martini in 1'18"613 alla media di 114,805 km/h.

Sport: 1. Cimarelli (F.Renault 2.0) 14 giri in 20'27"215 alla media di 102,959 km/h; 2. Castellano (Lola Evo Judd) a 1 giro; 3. Alcidi (F.Renault 2.0) a 2 giri; 4. Sartori (F.Renault 2.0) a 2 giri.

Giro più veloce: Alcidi in 1'21"673 alla media di 110,504 km/h.

RALLY

WRC

Rally di Svezia

Resoconto della gara a pag. 34
Karlstad (Sve), 11-14 febbraio 2016

Assoluta: 1. Ogier-Ingrassia

(Volkswagen Polo R Wrc) in 1.59'47"4; 2. Paddon-Kennard (Hyundai i20 WRC) a 29"8; 3. Østberg-Floene (Ford Fiesta RS Wrc) a 55"6; 4. Mikkelsen-Jæger (Volkswagen Polo R Wrc) a 1'10"8; 5. Tänak-Mölders (Ford Fiesta RS Wrc) a 1'50"7; 6. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) a 2'24"0; 7. Solberg-Minor-Petrasko (Ford Fiesta RS Wrc) a 2'40"0; 8. Breen-Martin (Citroën DS3 Wrc) a 2'44"6; 9. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) a 5'17"0; 10. Suninen-Markkula (Škoda Fabia R5) a 5'31"6; 11. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 5'31"7; 12. Lappi-Ferm (Škoda Fabia R5) a 7'07"9; 13. Gröndal-Walfridsson (Ford Fiesta R5) a 7'10"0; 14. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) a 7'10"7; 15. Brynildsen-Fredriksson (Ford Fiesta R5) a 7'47"5; 16. Veiby-Skjærmoen (Škoda Fabia R5) a 7'57"6; 17. Bergkvist-Sjöberg (Citroën DS3 R5) a 7'58"5; 18. Aasen-Engan (Ford Fiesta R5) a 8'20"4; 19. Al-Qassimi-Patterson (Citroën DS3 Wrc) a 9'48"1; 20. Tempestini-Chiarocci (Ford Fiesta R5) a 10'11"5; 21. Kristoffersen-Barth (Škoda Fabia S2000) a 10'33"1; 22. Thunström-Lindahl (Citroën DS3 R5) a 12'01"5; 23. Meeke-Nagle (Citroën DS3 Wrc) a 13'56"8; 24. Gorban-Korsia (Mini Cooper Wrc) a 14'14"5; 25. Shymiev-Tsvetkov (Ford Fiesta R5) a 16'09"3; 26. Latvala-

Anttila (Volkswagen Polo R Wrc) a 16'58"0; 27. Roman-Appelskog (Citroën DS3 R5) a 24'41"0; 28. Røjsel-Edvardsson (Ford Fiesta R2T) a 25'13"6; 29. Bestard-Mendonca (Ford Fiesta R5) a 28'17"3; 30. Boland-Morrissey (Subaru Impreza STI) a 31'27"2; 31. Storm-Storm (Ford Fiesta R2) a 31'31"1; 32. Alsdaal-Carlsson (Ford Fiesta R5) a 34'12"7; 33. Mayer-Ettel (Peugeot 208 T16) a 35'24"4; 34. Maarend-Kapp (Mini Cooper Wrc) a 38'13"4; 35. Fabre-Vilmot (Citroën DS3 R3T Max) a 41'52"1; 36. Vilenius-Tuominen (Citroën DS3 R1) a 49'04"4; 37. Foulon-Delarche (Mitsubishi Lancer Evo X) a 53'53"5; 38. Solberg-Beckstrøm (Subaru Impreza STI) a 1.01'39"1.

TAPPE

1. Giornata: 1. Ogier in 1.03'10"6; 2. Paddon a 26"9; 3. Ostberg a 33"7; 4. Tanak a 34"8; 5. Sordo a 38"2; 6. Mikkelsen a 42"7; 7. Solberg a 1'36"9; 8. Breen a 1'38"8; 9. Camilli a 2'43"5; 10. Bertelli a 3'08"6.

2. Giornata: 1. Ogier in 1.52'04"7; 2. Paddon a 17"1; 3. Ostberg a 42"3; 4. Mikkelsen a 1'07"4; 5. Tanak a 1'31"6; 6. Sordo a 1'56"3; 7. Solberg a 2'17"2; 8. Breen a 2'20"8; 9. Evans a 4'44"7; 10. Tidemand a 5'02"6.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Karlstad (1,90 km): cancellata.

PS2 Torsby (16,48): 1. Ogier in 8'53"0; 2. Mikkelsen a 0"3; 3. Meeke a 4"4; 4. Neuville, Sordo a 4"7; 6. Paddon a 11"9; 7. Tanak a 12"1; 8. Ostberg a 12"9; 9. Breen a 18"3; 10. Latvala a 23"1.

PS3 Rojden (18,47): 1. Ogier in 9'32"3; 2. Mikkelsen a 6"6; 3. Neuville a 13"5; 4. Tanak a 15"2; 5. Ostberg a 16"5; 6. Sordo a 17"5; 7. Meeke a 17"8; 8. Paddon a 23"4; 9. Solberg a 28"2; 10. Breen a 34"9.

PS4 Svullrya (24,23): 1. Ogier in 12'47"9; 2. Meeke a 6"5; 3. Ostberg a 6"9; 4. Sordo a 8"1; 5. Tanak a 10"3; 6. Paddon a 10"4; 7. Mikkelsen a 17"3; 8. Breen a 22"5; 9. Solberg a 23"5; 10. Camilli a 30"2.

PS5 Kirkenær (7,07): cancellata.

PS6 Kirkenær 2: cancellata.

PS7 Svullrya 2: 1. Meeke in 12'44"2; 2. Paddon a 5"; 3. Breen a 6"4; 4. Ogier a 7"7; 5. Ostberg, Tanak a 13"; 7. Sordo a 17"9; 8. Solberg a 19"; 9. Lappi a 26"7; 10. Mikkelsen a 27"6.

PS8 Rojden 2: 1. Paddon in 9'52"8; 2. Tanak a 1"3; 3. Ostberg a 1"5; 4. Solberg a 4"3; 5. Sordo a 7"2; 6. Mikkelsen a 7"3; 7. Camilli a 8"7; 8. Ogier a 12"1; 9. Breen a 17"3; 10. Bertelli a 20"1.

PS9 Torsby 2: 1. Paddon in 8'56"6; 2. Ogier a 4"; 3. Sordo a 6"6; 4. Ostberg, Mikkelsen, Tanak a 6"7; 7. Camilli a 20"4; 8. Tidemand a 20"6; 9. Lappi a 21"2; 10. Solberg a 22".

PS10 Fredriksberg (18,19): 1. Ogier in 9'43"4; 2. Mikkelsen a 3"9; 3. Paddon a 5"5; 4. Meeke a 6"; 5. Ostberg a 12"3; 6. Neuville, Tanak a 16"1; 8. Solberg a 19"1; 9. Breen a 22"7; 10. Evans a 24"3.

PS11 Rammen (22,76): cancellata.

PS12 Vargasen (24,70): 1. Latvala in 12'56"7; 2. Meeke a 9"5; 3. Paddon a 14"2; 4. Ostberg a 19"9; 5. Solberg a 25"3; 6. Breen a 26"7; 7. Tidemand a 27"1; 8. Neuville a 29"4; 9. Mikkelsen a 30"; 10. Sordo a 34"1.

PS13 Fredriksberg 2: cancellata.

PS14 Rammen 2: 1. Latvala in 11'03"2; 2. Meeke a 1"7; 3. Ogier a 5"3; 4. Paddon a 6"7; 5. Ostberg a 10"5; 6. Neuville a 13"6; 7.

Dovesicorre

VELOCITÀ

20-21 febbraio

NASCAR A DAYTONA

Sprint Cup Series

Daytona

www.nascar.com

22-25 febbraio

TEST FORMULA UNO

a Montmeló

www.autosprint.it

RALLY

20-21 febbraio

RALLY DEL CARNEVALE

RallyDay

Viareggio

www.balestrero.it

RONDE DELLE DUE TORRI

1ª prova Rally Piston Cup

Vergato

www.rondedelleduetorri.com

GHIACCIO

20-21 febbraio

ICE SERIES

Finale

Cervinia

www.iceseries.it

Sordo a 16"6; 8. Breen a 18"2; 9. Solberg a 19"7; 10. Tanak a 21".

PS15 Hagfors Sprint (1,87): cancellata.

PS16 Vargasen 2: 1. Ogier in 12'48"8; 2. Latvala a 1"; 3. Mikkelsen a 4"1; 4. Sordo a 4"9; 5. Neuville a 5"2; 6. Paddon a 5"7; 7. Meeke a 9"; 8. Ostberg a 9"3; 9. Breen a 15"8; 10. Tanak a 19"3.

PS17 Karlstad 2: 1. Latvala in 1'34"9; 2. Suninen a 2"6; 3. Tanak a 2"7; 4. Tidemand a 3"5; 5. Solberg, Sordo a 3"6; 7. Ostberg, Evans a 3"7; 9. Meeke, Kristoffersson a 3"8.

PS18 Lesjofors (15,00): cancellata.

PS19 Varmullsasen (15,87): cancellata.

PS20 Lesjofors 2: cancellata.

PS21 Varmullsasen 2 (Power Stage): 1. Ogier in 7'42"7; 2. Mikkelsen a 3"4; 3. Neuville,

Meeke a 9"; 5. Latvala a 12"1; 6. Paddon a 12"7; 7. Ostberg a 13"3; 8. Tanak a 19"1; 9. Solberg a 22"8; 10. Suninen a 23"2.

RALLY IN CIRCUITO

Rally Show

Castrezzato (Bs),
13-14 febbraio 2016

Assoluta: 1. Di Benedetto-De Luis (Peugeot 207) in 1.01'59"18; 2. Freguglia-Vozzo (Citroen Ds3) a 15"61; 3. Longhi-Santini (Ford Fiesta) a 25"21; 4. Della Casa-Pozzi (Citroen Ds3) a 31"01; 5. Ogliaresi-Falzone (Ford Fiesta) a 31"91; 6. Tosini-Peroglio (Peugeot 208) a 43"17; 7. Ducolet-Maireferdi (Ford Focus Wrc) a 46"66; 8. Zanardini-Reccagni (Citroen Ds3) a 1'05"01; 9. Uzzeni-Fappani (Subaru Impreza S14) a 1'51"23; 10. Morandini-Rocchi (Peugeot 208 T16) a 1'54"04.

TROFEO D'INVERNO

MAGIONE

Festa di Martini e Cimarelli

MAGIONE - Freddo, asfalto umido e una leggera pioggia hanno caratterizzato la prima gara del Trofeo d'Inverno a Magione. Trofeo che vedrà il suo epilogo sempre sul circuito umbrò, nel 2° e ultimo round in programma il 12 marzo. Come previsto, gli iscritti sono stati suddivisi in due raggruppamenti, uno per le vetture Turismo e Gt e l'altro per quelle a ruote scoperte. Nel primo, il più combattuto, il veterano Enrico Martini ha sfruttato al meglio le doti della Porsche 997 Gt3 Cup della Bellspeed per siglare la pole e aggiudicarsi il successo. Alle sue spalle, uno scatenato Fabio Fabiani ha prima sfiorato l'impresa in qualifica, arrivando a poco più di un decimo dalla pole, e poi in gara ha a lungo tenuto il passo del battistrada. Terzo posto per Luigi Bamonte. Fra le Formula la vittoria è andata al marchigiano Franco Cimarelli (F.Renault 2.0), che è riuscito a capitalizzare al massimo l'errore di Karim Sartori che si è girato al tornantino dei Vecchi Box quando alla bandiera a scacchi mancavano una manciata di minuti. Il podio è stato completato con Castellano e Alcidi.

Dario Lucchese

RALLY SHOW

FRANCIACORTA

Di Benedetto gran rimonta

CASTREZZATO - L'8ª edizione del Franciacorta Rally Show parla siciliano. A vincere è infatti Alfonso Di Benedetto, già grande protagonista 12 mesi fa, sempre con la sua datata ma efficace Peugeot 207 S2000 e dopo aver iniziato il weekend con un capotamento nelle prove, con la vettura prontamente ripristinata dalla sua squadra. Secondo, a 15"61 dal vincitore, Freguglia con una Ds3 Wrc e 3° Longhi, a 25"21 su Fiesta R5. La gara, che si è corsa in 2 tappe con l'antipasto della prova spettacolo di venerdì sera sulla nuova pista di kart dell'autodromo, è stata condizionata dalla pioggia ed ha visto subito eliminati due potenziali protagonisti assoluti: Stefano D'Aste (Ds3 Wrc) e Felice Re (C4 Wrc).

D'Aste è stato messo ko dalla rottura di un cerchio, Re bloccato da guai ai freni. La 1ª tappa ha visto al comando Ogliaresi (Fiesta Wrc) davanti a Freguglia, Tosini (Peugeot 208 R5), con Di Benedetto 4°.

Tutto rivoluzionato nella 2ª frazione, con Di Benedetto a suo agio sulla pista bagnata e Ogliaresi e Freguglia che arrancavano.

Attilio Tantini

GRUPPO A

Wrc20: 1. Ducoli-Maifredini in 1.02'45"84; 2. Uzzeni-Fappani (Subaru Impreza S14) a 1'04"57; 3. Della Casa-Ferrara a 2'22"09; 4. Re-Bariani (Citroen C4 Wrc) a 3'34"03; 5. Pettenuzzo-Tirone a 4'18"75 (gli altri su Ford Focus Wrc).

Wrc16: 1. Freguglia-Vozzo (Citroen Ds3) in 1.02'14"79; 2. Oglia-Falzone (Ford Fiesta) a 1'6"30; 3. Tortone-"Rogeruan" (Ford Fiesta) a 2'00"12.

S2000: 1. Di Benedetto-De Luis in 1.01'59"18; 2. Messori-Lavazza a 2'00"25; 3. Roncoroni-Brusadelli a 2'34"39; 4. Terrini-Franzi a 4'57"73; 5. Brena-Brena a 5'43"94 (tutti su Peugeot 207).

S1600: 1. Botticini-Ruggeri in 1.07'29"82; 2. Bormolini-Bormolini a 53"69; 3. Nicelli-Marcomini a 6'48"73 (tutti su Renault Clio).

Classe K11: 1. Federici-Bardini (Peugeot 306 Maxi) in 1.05'44"55; 2. Loda-Marchesini (Renault Clio Maxi) a 3'00"01; 3. Rodili-Civelli (Renault Clio Maxi) a 4'23"55

Classe A8: 1. Giupponi-Cuter (Mitsubishi Lancer Evo VI) in 1.09'00"20.

Classe A7: 1. Boscaroli-Paronuzzi (Renault Clio Williams) in 1.07'23"98; 2. Sprea-Terrassan (Renault Clio) a 1'20"23; 3. Pagnoni-Bianchetti (Renault Clio Williams) a 1'45"36.

Classe A6: 1. Lissignoli-Sangalli (Peugeot 106) in 1.09'00"08; 2. Bertucci-Bianco (Citroen C2 Trophy) a 3'38"84; 3. Falubba-Tonni (Peugeot 106 Rally) a 5'01"46.

GRUPPO N

Classe N4: 1. Agazzi-Arrigoni in 1.09'23"56; 2. Pedretti-Franzoni a 2'04"06 (entrambi su Mitsubishi Lancer Evo X).

Classe N3: 1. Mendeni-Silli in 1.10'48"93; 2. Petracca-De Nuzzo a 3'33"57; 3. Montemagno-Zanoli a 5'18"74 (tutti su Renault Clio Light).

Classe N2: 1. Patt-Poletti in 1.10'13"92; 2. Bordini-Oberti a 1'19"69; 3. Bertoli-Guglielmetti a 49"21 (tutti su Peugeot 106).

GRUPPO R

Classe R5: 1. Longhi-Santini in 1.02'24"39; 2. Della Casa-Pozzi (Citroen Ds3) a 5"80; 3. Tosini-Peroglio (Peugeot 208) a 17"96; 4. Zanardini-Raccagni (Citroen Ds3) a 39"80; 5. Morandini-Rocchi (Peugeot 208 T16) a 1'28"83;

6. Marchetti-Bracchi (Peugeot 208) a 2'30"53; 7. Pedezani-Mometti (Peugeot 208) a 3'35"15; 8. Courchet-Sarrafin a 4'10"91; 9. Riccio-Caniggia a 5'14"58; 10. Formenti-Ungaro (Citroen Ds3) a 5'29"89 (gli altri su Ford Fiesta).

Classe R4: 1. Terranova-Fenoli (Subaru Impreza) in 1.06'31"40; 2. Luchi-Malinarchi (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 4'34"02.

Classe R3t: 1. Bondioni-Bettoni (Renault Clio) in 1.05'43"42; 2. Re-Calvi (Citroen Ds3 R3 Max) a 2'14"3; 3. Canpagnoli-Caviglioli (Citroen Ds3) a 6'16"29.

Classe R3c: 1. Conforto Galli-Scarafoni in 1.07'45"01; 2. Paccagnella-Vitali a 12"12; 3. Caliaro-Andrian a 18"15 (tutti su Renault Clio).

Classe R2b: 1. Toninelli-Tomasi (Renault Twingo) in 1.07'14"17; 2. Member-Polonioli (Citroen C2) a 1'11"17; 3. Trevisani-Romano (Peugeot 208) a 16"82; 4. Pivetta-Turatti (Skoda Fabia) a 2'27"03

GRUPPO RGT

Classe Rgt: 1. Baruchelli-Tognolini (Porsche 977 R-Gt) in 1.08'39"90.

GRUPPO RS

Classe Rstb16: 1. Covini-Riviera (Mini Cooper S Turbo) in 1.09'25"10; 54 2. Imperiale-Rovati (Mini John Cooper Works) a 2'22"33.

L'OUTLET DI



per informazioni
outlet@autosprint.it

VENDITA

FERRARI 430 GT Cup, in condizioni splendide, con 12 cerchi da 18 e 12 cerchi da 19, con numerosi ricambi ma con motore rotto, più Eurocargio officina mobile in condizioni splendide. Vendesi euro 90.000. Telefonare al 338-3316450, Luigi Perchinunno.

NOLEGGIO



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

CORSI

Scuola Piloti Milano
Corsi di pilotaggio formula



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

ACCESSORI



DA GIEFFE RACING trovi tutte le componenti per gli impianti della tua vettura da corsa: freni, carburante, raffreddamento, impianto di scarico ed elettrico. Acquistare su www.giefferacing.com

SPORT



LA SNP, QUESTA SETTIMANA, presenta il plurititolato Maurizio Rizzo, uno dei piloti del programma di punta della Selezione: la Sn1-Pro. Rizzo è anche il pilota che vanta il maggior numero di successi, ben "78vittorie" per questo pilota che, grazie all'incontro tra la sua sconfinata passione ed i programmi Snp, ha potuto realizzare il sogno di diventare un vero pilota. Rizzo inizia nel 2005, ma già al suo 3° anno di gare, coglie il suo primo titolo, seguito poi, negli anni a venire da altri cinque "assoluti", che ne fanno, una vera e propria icona in casa Selezione. Nella sua carriera ha guidato ed è andato forte un po' con tutto, dai kart alla Formula 3, passando per vetture turismo, prototipi e formule di vario tipo. Decisamente un Campione. Per info: selezionenazionale@alice.it.

GARE



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

RIVISTE

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

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di

Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche

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



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

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

IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX)

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

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

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

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

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica

ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che

presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s.

del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro, n. 7 -

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI



Accertamenti
Diffusione Stampa



Trombott

principe dell'Elba



**UN SIGNORE DELLE CORSE,
IL PIEMONTESE CHE HA APPENA
FESTEGGIATO I SUOI PRIMI 80 ANNI.
VINSE DUE VOLTE SULL'ISOLA
IN UN'EPOCA DA PIONIERI**



TANTI AUGURI LUCIANO

A Pinerolo martedì 9 febbraio Luciano Trombott, a sinistra assieme a Sandro Munari, ha festeggiato 80 anni assieme a tanti amici



ATLETA, BARISTA, BASSISTA E CANTANTE (ERA LUCKY ROMBO DE I SARTIANO), CONTROFIGURA DI VITTORIO GASSMAN NEL FILM SLALOM RALLISTA TUTTO PIEDE E CUORE. È LA STORIA DEL PILOTA PINEROLESE, UNO DEI PRIMI A VINCERE CON LA 124 SPIDER AGLI INIZI DELLA GRANDE EPOPEA FIAT NEI RALLY. TENNE A BATTESIMO I DEBUTTANTI RATTAZZI (NIPOTE DI GIANNI AGNELLI) E MONTEZEMOLO

O

co
ella
E GHIA



di **Andrea Cordovani**

È stato mille cose in un uomo solo, Luciano Trombotto. «La carriera da pilota è la parte più importante della mia vita: era un'epoca da pionieri dei rally. Non giravano soldi, se al massimo trovavi qualcuno che ti pagava un albergo eri felice. È ovvio si correva tutti per vincere, ma eravamo sempre insieme: sono nate amicizie che durano tuttora». Ha appena compiuto i suoi primi 80 anni questo signore piemontese mille-personaggi festeggiato nella sua Pinerolo dai vecchi fusti delle speciali. Già, Pinerolo sulla strada per Villar Perosa, insomma Casa Agnelli. «Eravamo sul finire degli Anni '60. Ricordo ancora una cena al Castello di Pralormo con l'Avvocato che mi dice: "Senta Trombotto: dovrebbe insegnare a fare qualche curvetta al ragazzo". E mentre strizza l'occhio mi indica Luca Cordero di Montezemolo. Il futuro presidente della Ferrari stava per cominciare a correre assieme a Cristiano Rattazzi, figlio di Susanna Agnelli e nipote dell'avvocato Gianni Agnelli. Il loro inizio nei rally l'ho seguito passo dopo passo. Abbiamo trascorso giornate intere ad allenarci qui nel Pinerolese sulle strade delle ps del Sanremo e del Sestriere, cercando da parte mia, che ero il più vecchio, di dare consigli sul massimo sfruttamento della guida sul

**L'AVVOCATO
AGNELLI MI DISSE:
«INSENGI A FARE
QUALCHE
CURVETTA
A MONTEZEMOLO»**

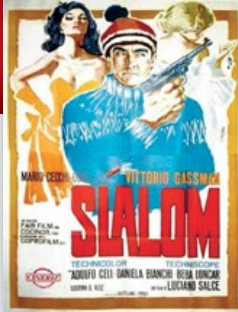
LUCIANO TROMBOTTO

”

sterrato. Rattazzi e Montezemolo furono molto bravi e da subito si misero in evidenza anche in alta classifica: se la Fiat entrò in modo pesante nei rally tanto merito è il loro». In quegli anni, Trombotto s'è già lasciato alle spalle mille carriere. Ha provato con l'atletica: un potenziale campione ma indolente alla rigida disciplina

degli allenamenti. S'è messo a vendere panini in piazza Bologna ai coetanei della Roma bene. Ma poi ha cambiato di nuovo. È diventato "Lucky Rombo": cantante e bassista del complesso "I Santiano": un gruppo che spopola. Gira l'Europa, suona ovunque e tiene fede anche al suo cognome al cospetto di innumerevoli fanciulle. Una sera dell'inverno 1964-65 si esibisce al Sestriere. Cavolo se canta bene, "Lucky Rombo". In sala ci sono Vittorio Gassman, Adolfo Celi, la divina Beba Loncar. Sono lì perché stanno per scattare le riprese del film Slalom. Il regista Luciano Salce sentenza: «È il tipo giusto per statura e somiglianza». Lo ingaggia come controfigura. «Anche quella una gran bella avventura. Giocavamo a ping-pong io e Gassman, partite feroci: Vittorio era un virtuoso del tennis tavolo e io pure. Lo ricordate nel film il Sorpasso quando a Castiglioncello vince un'animata partita in uno stabilimento balneare. Ecco: le nostre erano tutte sfide così. Le tante donne frequentate in





quegli anni? Ho fatto solo del bene – sorride –. Le mie scorribande terminano quando entro nel settore dei petroli e commercio combustibili. Nel contempo però inizio a correre in macchina. Seriamente». Così nella sua vita da film i rally diventano una parte importante. “Lucky Rombo” si mette a cantare solo per gli amici, adesso, imitando Fred Buscaglione, perché sulla scena c’è posto per Luciano Trombotto che guidando delle Fiat si mette in evidenza al punto da diventare il principe dell’Elba, capace di mettere tutti dietro sulle strade impossibili dell’Isola. Vince nel 1971 e si ripete nel 1972.

«Anni infernali e avversari notevoli: uno per tutti Kallstrom. Quando vinsi la prima volta quasi me lo sentivo: già dalle ricognizioni avevo capito che avrei fatto un garone. Quel rally è forse uno dei massimi rimpianti rallistici di Montezemolo che uscì di scena sul secondo passaggio della speciale della Segagnana: se la stava giocando con me, Ceccato, Paganelli, Barbasio ed era anche riuscito a vincere una speciale. L’anno dopo fu ancora più bello. Non c’è che dire: l’Elba aveva un percorso adatto alle mie caratteristiche. Per anni è rimasto imbattuto il mio record in discesa giù dal Volterraio. Quella è stata la discesa della mia vita. I rally di allora erano ogni volta un’avventura, si improvvisava molto. E su certe strade come quelle elbane dovevi trovare il giusto compromesso tra la velocità e la salvaguardia del mezzo meccanico». Sono anni che corrono via veloci. Trombotto sgomma ovunque. Sempre con una Fiat da domare.

«Quella di Berselli al Villa d’Este di Como 1968 è passata alla storia per essere stata la prima gara vinta da una Fiat 124 Spider. Ecco quel giorno io arrivai secondo ma per lungo tempo accarezzai il sogno di aver vinto. Avevo chiuso la gara al primo posto. Ma poi mi disero che c’erano dei tempi sbagliati e io mi accontentai della piazza d’onore. Di sicuro sono stato uno dei primi clienti Fiat a centrare certi risultati».

HO FATTO LA CONTROFIGURA DI GASSMAN NEL FILM SLALOM: CHE SFIDE CON VITTORIO A PING PONG

LUCIANO TROMBOTTO



Quel Rally del Medio Adriatico da libro cuore

Campione italiano di Gruppo 3 nel 1970 Trombotto dà la caccia al tricolore e quasi sfiora l’impresa nel 1972. E qui si apre una pagina da libro cuore. Rally del Medio Adriatico, Bari. Luciano è in lotta per il campionato ma si ferma a dare aiuto ad Amilcare Ballestrieri: uno dei suoi rivali nella corsa al titolo. Potrebbe tirare dritto e ignorare il sanremese che gesticola con le sue manone. Non lo fa. Quel campionato lo vince Sergio Barbasio detto “The Fox”. Trombotto è secondo. «Lui che correva con una Fiat 124 Spider – ricorda Ballestrieri – si fermò per capire che cosa era successo a me che correvo con la Fulvia Hf: ero disperato e Luciano invertì la sua marcia per andare ad avvisare la mia assistenza. Con sincerità dico che non so se io al suo posto avrei fatto lo stesso!». Un signore, Luciano Trombotto.

SLALOM E TRAVERSI

Sopra la locandina del film Slalom in cui Trombotto ha fatto la controfigura a Gassman: sotto ecco i due durante le riprese al Sestriere. Nei rally Luciano è stato vice-campione italiano e campione di Gr.3. Ha vinto 2 volte all’Elba



LA VITA DI TROMBOTTO È ORA IN UN LIBRO

Per gli 80 anni di Luciano Trombotto l’editore Borgogno con la collaborazione di Luca Pazielli ha dato alle stampe un libro. Il ricavato sarà devoluto alla Fondazione Piemontese per la ricerca sul Cancro. È in vendita su www.ephedis.com/

Nelle corse e nella vita. «Alla fine di quella stagione – racconta oggi “Lucky Rombo” – lasciai la Fiat, molte cose non mi erano andate giù. Acqua passata. Nel 1973 mi chiamano per correre col Maggione, indovinate dove? Ovvio all’Elba. È un aggeggio infernale: dotato di motore Porsche e perfetta per quelle strade. Non a caso vince Warmbold proprio col Maggione. Io rimango al terzo posto fino a quando non vengo tradito dalla rottura di un perno della ruota anteriore sinistra». Fine della musica? Macché. Altri squilli di Trombotto. «Passo all’Alfa

Compleanno d'altri **tempi**

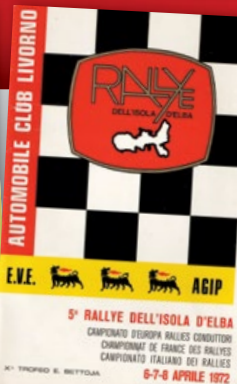
RUDY DAL POZZO RACCONTA LA GIORNATA SPECIALE A PINEROLO. AMICIZIA, COMPLICITÀ E SPIRITO LA MARCIA IN PIÙ DEI PIONIERI

Impietosa e inesorabile la sveglia suona alle 5,30. Combatto con tutte le mie forze contro il sonno e alla fine ne esco vittorioso, mi alzo, e comincio a prepararmi. Fra poco più di un'ora devo essere a Bologna. Sandro Munari, il Drago, sarà lì ad aspettarmi per viaggiare insieme fino a Pinerolo a circa 400 km dove festeggeremo l'80° compleanno di Luciano Trombotto, altro grande campione di rally della nostra epoca. I 50 minuti di autostrada che impiego per andare a Bologna, mi regalano la proiezione di un'alba spettacolare! Il buio lascia spazio alla luce e la nebbia si alza lentamente, dissolta da un bel sole quasi primaverile. Il Drago è puntualissimo, sale in macchina e partiamo in perfetto orario. Grande campione e bella persona, è sempre un piacere viaggiare con lui. Ha tanto da raccontare della sua vita da sportivo, nella quale ha vinto di tutto! Lui è l'icona del rallysmo nazionale e internazionale che, grazie ai suoi risultati, ha fatto conoscere i rally in Italia ed ha fatto onore all'Italia nel mondo. Lo ascolto con piacere, anche se questi episodi li conosco già da tempo ed anche molto bene. Ma raccontati dal Drago, con il suo tranquillo e misurato intercedere, sono sempre provvisti di un sapore diverso. Fuori il paesaggio continua ad essere incantevole. Alberi e case affiorano spettrali dalla nebbia, stranamente bassa in quel tratto di pianura padana, facendo as-

umere un aspetto surreale, quasi fiabesco, al contesto naturale che ci circonda. Arriviamo a Pinerolo con grande anticipo e ci compiaciamo subito per la storica e classica bellezza del Circolo Sociale del Teatro ove si svolgerà la festa di compleanno. Iniziano ad arrivare gli invitati. Arrivano tutti, ma proprio tutti: Trombotto è una persona speciale e, come tale, lo merita. Il clima è lo stesso di sempre: vecchi e nostalgici amici che hanno condiviso una sana e grande passione per la disciplina sportiva più bella e che quando si ritrovano, anche dopo anni, si salutano e si abbracciano affettuosamente come se si fossero lasciati il giorno prima. Poi, come tutte le cose belle, con nostro grande rammarico, tutto finisce troppo presto. Io e il Drago ripartiamo e, per rendere meno triste il ritorno, ci dilettiamo al telefono con Tony e Lucky, commentando le fasi salienti della giornata, con qualche frecciata pungente verso taluni colleghi, esattamente come facevamo qualche decennio fa. Lasciato il Drago a Bologna, durante il solitario viaggio di rientro, mi vien da pensare: ma i rallisti di oggi festeggeranno anche loro, tutti insieme, il loro 80° compleanno? E se si...come lo festeggeranno? Con la medesima amicizia, complicità e spirito con i quali lo festeggiamo noi oggi? Non credo proprio! A nessuna delle due possibilità!

Rudy Dal Pozzo

AUTOMOBILE CLUB LIVORNO
4.° RALLYE INTERNAZIONALE 1971
P. TROFEO & BETTOLA 12-3 APRILE
CAMPIONATO EUROPEO CONDUTTORI



ma lo sviluppo è difficile. Le vetture sono tutte da svezzare, un lavoraccio e non molte le soddisfazioni. La mia carriera da rallista volge verso la fine...». E mentre scivolano via i titoli di coda, lui si rivede in smoking bianco, voce morbida, magari fermo in qualche trasferimento per salutare qualche amica sempre molto generosa. «C'è sempre qualche birichino che racconta certe cose - sorride - Ero giovane: che bello! che bello!». Passa in controsterzo i suoi primi 80 anni "Lucky Rombo". Tanti auguri anche da Autosprint. ●



UNA FESTA TANTI CAMPIONI

C'erano quasi tutti i protagonisti dei rally nei primi Anni 70 al compleanno di "Lucky Rombo" nella sua Pinerolo

Andretti lucchese doc

DOPO IL CASCO LEGEND È ARRIVATA LA CITTADINANZA ONORARIA. "PIEDONE" DA PROFUGO A TRIONFATORE!

di **Mario Donnini**

Quelle che seguono sono righe di cui noi di Autosprint andiamo particolarmente orgogliosi, perché rappresentano il sequel insperato della nostra consegna a Mario Andretti del Casco Legend, a Milano, alla fine dell'anno passato.

Infatti la leggenda di "Piedone" ha vissuto martedì scorso 9 febbraio a Lucca un nuovo, inatteso quanto stupendo capitolo, visto che l'asso italo-americano è stato insignito della cittadinanza onoraria lucchese durante una cerimonia svoltasi nell'aula del locale Consiglio comunale gremita di appassionati, tifosi ed ex esuli istriani come lui.

Questo l'antefatto. In una lunghissima intervista pubblicata su Autosprint nel primo numero di gennaio, Mario aveva raccontato in sintesi tutta la sua vita, a cominciare dal terribile esodo dall'Istria - quando aveva solo sette anni di età e dove conduceva con la famiglia una vita agiata quanto felice -, a seguito della firma del trattato di pace tra Italia e Jugoslavia, del febbraio 1947.

La sua famiglia, con papà Gigi in testa, si trovò così a dover scegliere se lasciare Montona e tutte le proprietà, perdendo la cittadinanza italiana, oppure tenersi stretta l'appartenenza tricolore, lasciando per sempre tutto il resto.

Non ci furono dubbi. Gigi e i suoi ragazzi rinunciarono al benessere per mantenere intatta l'identità italiana, finendo tuttavia per sette anni in un campo profughi a Lucca, senza mai avere dal Governo italiano una reale opportunità, risposte concrete o prospettive certe per il futuro. Per questo, sessanta anni orsono, la famiglia Andretti decise a malincuore di abbandonare per sempre l'Italia alla volta dell'America, dove il 15enne Mario nel giro di pochi anni si sarebbe fatto un nome nelle corse, fino a diventare a 38 anni, nel 1978, campione del mondo di F.1 e mito dell'automobilismo mondiale, in grado di vincere ovunque e con qualsiasi tipo di macchina. Ebbene, le parole di "Piedone" pubblicate su Autosprint, pur discrete, poste quasi sottovoce, con la sincerità ricca di stile che da sempre contraddistingue il campionissimo, hanno messo in moto un circolo virtuoso in grado di portare la città di Lucca tramite l'amministrazione comunale a onorare quei sette difficili, delicati e allo stesso tempo intensi e indimenticabili anni che Mario visse nella città toscana, intrecciando rapporti e amicizie che la scorsa settimana sono tornate a rinverdirsi tra abbracci commossi e strette di mano.

**TRE MESI DI GLORIA
MERITATA PER MARIO**

Dal Casco Legend di As, a destra, alla cittadinanza onoraria di Lucca (sotto), luogo dove "Piedone" fu profugo per 7 anni nel dopoguerra, il passo è stato meritatamente breve



FUGGIANO



**AUTOSPRINT MI HA
PREMIATO E POI
LA CITTÀ DI LUCCA
HA ONORATO
LA MIA STORIA.
SONO COMMOSSO**

MARIO ANDRETTI

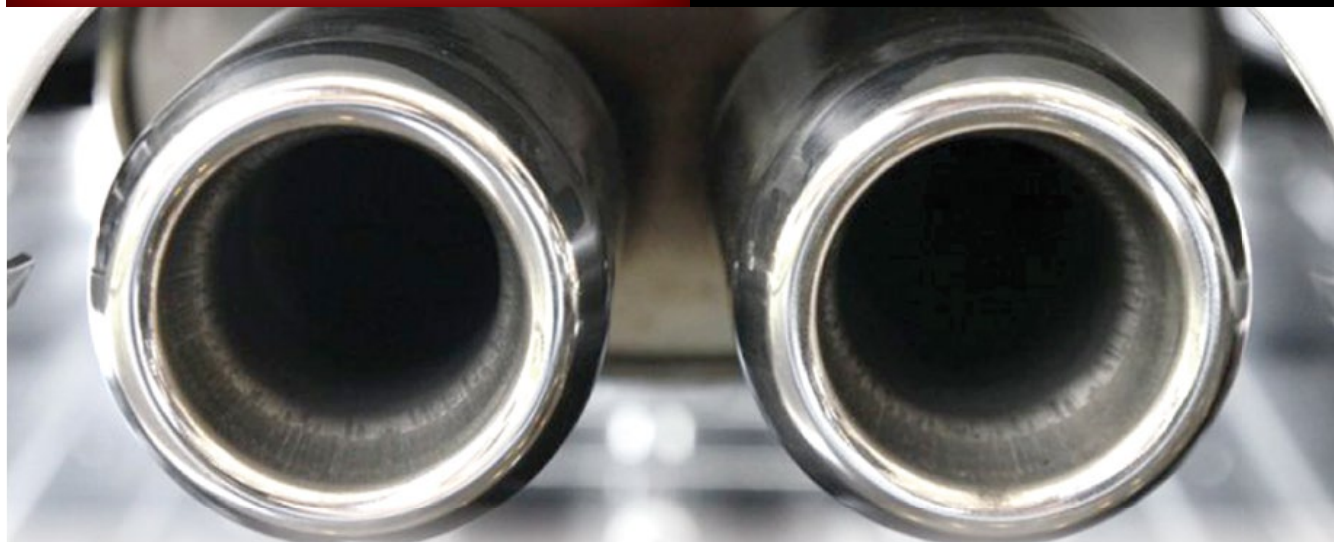
”

Lo stesso Mario Andretti ha commentato con Autosprint: «Col premio da voi avuto e la mia intervista si è innescato un circolo virtuoso che ha poi portato anche a tutto questo. È stato bellissimo, oltre che molto interessante. Sono immensamente onorato di tutto questo».

Proprio a Lucca, una domenica pomeriggio segnata dal destino, nella prima metà degli Anni '50 il teenager Mario vide in una sala di seconda visione per la prima volta la 500 Miglia di Indianapolis, nel film d'importazione "To Please a Lady".

Un imprinting, una carezza della sorte e un primo passo che lo avrebbero portato a trionfare a Indianapolis, sedici anni dopo. E stavolta il percorso si è svolto a ritroso, dall'America verso Lucca, per dare armoniosa circolarità a una storia che ora appare così bella da meritare un film.

Un plauso alla città di Lucca e, di nuovo, complimenti al grande Mario Andretti. ●



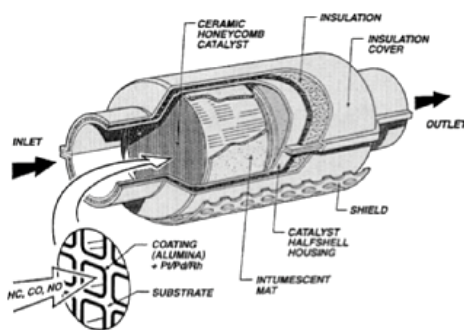
Prevenire l'inquinamento

Dai laboratori dell'Università Niccolò Cusano una riflessione sulle funzioni del catalizzatore

Con piacere continuiamo a proporre al lettore la visione dell'Università Niccolò Cusano e del suo laboratorio d'ingegneria meccanica, riguardante il rapporto tra mondo dei motori e sostenibilità ambientale. Nei motori ad accensione comandata, il rispetto dei limiti legislativi sulle emissioni inquinanti è sostanzialmente ottenuto attraverso l'utilizzo di sistemi di conversione catalitica a tre vie ossidanti e riducenti. Come mostrato nella figura al centro della pagina, il dispositivo è composto da un contenitore esterno, alcune protezioni da urti e da una struttura a "nido d'ape" di materiale ceramico o metallico, avvolta da un materiale avente una funzione di isolamento termico e assorbimento di urti. All'interno di ciascun canale della struttura a nido d'ape è depositato un substrato di materiale ceramico poroso all'interno del quale si trovano i metalli nobili platino, palladio e rodio che consentono la conversione delle specie nocive in sostanze innocue. La diminuzione del rendimento di conversione del convertitore può essere causata da tre fattori. Il primo è la riduzione

ne dei siti attivi per la conversione per avvelenamento chimico. Esistono alcune sostanze che formano composti stabili con i materiali nobili, rendendoli inattivi per le reazioni di ossidazione e riduzione delle specie nocive. Questo fenomeno è limitato e risolto dall'adozione di opportune formulazioni chimiche del combustibile che non utilizzi-

Schema di un catalizzatore a tre vie



no questi elementi: si ricorda come, con l'adozione delle marmitte catalitiche, si sia stati costretti a eliminare il piombo dalla formulazione chimica delle benzine. Infatti, il piombo utilizzato per aumentare la resistenza alla detonazione del combustibile forma

componenti stabili con i metalli nobili, rendendo in breve tempo inutilizzabile il dispositivo. Un'altra causa di riduzione dell'efficienza del convertitore è da ricercare nelle elevate temperature dei gas di scarico all'interno del convertitore. Queste possono essere provocate dal rilascio di calore dovuto alle reazioni chimiche di conversione o da alcuni malfunzionamenti del motore termico. Sul primo punto non si può intervenire, in quanto connesso con il normale funzionamento del dispositivo. Per tenere conto di questo fenomeno, alcune legislazioni avanzate, come quelle californiane, prevedono dopo un certo numero di chilometri un'ulteriore omologazione del dispositivo, ammettendo concentrazioni all'uscita di sostanze nocive più elevate. Il caso più devastante è quello di un sensibile aumento di temperatura dovuto a un malfunzionamento parziale o totale della fase di combustione; infatti, tali fenomeni comportano elevate concentrazioni di combustibili nei gas di scarico che, entrando, all'interno del convertitore, ossidano gli idrocarburi, presenti in elevate quantità, e fanno raggiungere picchi di temperatura tali da provocare una trasformazione del materiale poroso con una chiusura del materiale poroso e la conseguente impossibilità per i composti nocivi dei gas di scarico di raggiungere i siti attivi. Questa pagina dell'Unicusano Lab rimane al servizio di tutti coloro che vogliono informarsi e sensibilizzarsi su queste tematiche, nella consapevolezza che ricerca e sviluppo tecnologico sapranno fornire risposte adeguate, se correttamente supportate da industria, istituzioni e mondo accademico.

In strada **Ferrari GTC4Lusso**

La Ferrari che **non correrà** mai

LA NUOVA GTC4 LUSSO CHE VERRÀ PRESENTATA AL SALONE DI GINEVRA È L'AUTO PIÙ TURISTICA DEL CAVALLINO: 4 POSTI E 4 RUOTE STERZANTI

di Alberto Sabbatini

È una delle pochissime Ferrari che non correrà mai. La Gtc4 Lusso è la nuova Ferrari che verrà presentata a marzo al salone di Ginevra e rispolvera una sigla nostalgica del Cavallino che risale addirittura a cinquant'anni fa. Sostituisce la Ferrari FF nata nel 2011, l'unica Ferrari quattro posti in commercio. Diciamo che la Gtc4 non correrà mai perché è la Ferrari meno sportiva della gamma: ha una carrozzeria stile shooting brake, che vuol dire forme coupé ma coda con portellone stile station wagon; e poi ha quattro posti, quattro ruote motrici e persino quattro ruote sterzanti. La Gtc4 di fatto è il restyling della FF con nuove tecnologie; il cambio di denominazione segue l'ultima strategia introdotta a Maranello da Marchionne, che è quella di rispolverare sigle gloriose del passato (Gtb, Gtc e magari un domani Gts) al posto dei nomi propri usati nell'ultimo decennio sotto l'era Montezemolo (458 Italia, California).

La sigla della nuova Ferrari già da sola spiega la destinazione di quest'auto: le Gtc erano le Ferrari "confortevoli", quelle meno sportive e più versatili. E alle Gtc di una volta (le varie 330 Gtc, 365 Gtc e 365 Gtc4 costruite fra il 1966 e il 1972) si ispira questa moderna Gtc4Lusso. Quando Luca di Montezemolo cinque anni fa presentò la Ferrari FF (sigla che stava per Ferrari Four con riferimento ai quattro posti) spiegò che sarebbe stata la Ferrari per clienti con famiglia che volevano usare la macchina nei week end in montagna o al lago senza dover rinunciare ai bagagli o ai passeggeri. La Gtc4 che di fatto è il restyling di quel modello, riprende questo concetto: quattro comodi posti inseriti in un'auto lunga quasi 5 metri (492 cm) e un capace vano bagagli che nessun'altra Ferrari può vantare. Nel lungo cofano anteriore trova posto il tradizionale motore V12 di 6,2 litri portato a ben 690 cavalli (30 cv più della FF)

**MOTORE V12
DA 690 CAVALLI**

Le forme sinuose della Ferrari Gtc4Lusso sono state disegnate da Flavio Manzoni, capo del centro stile Ferrari. La Gtc4Lusso ha motore anteriore V12 di 6,2 litri da 690 cavalli

e quasi 700 Nm di coppia motrice.

Per gestire questi cavalli e la mole non indifferente dell'auto (1795 kg a secco) la Ferrari ha riproposto il sistema delle quattro ruote motrici che aveva già introdotto sulla FF, combinato con la tecnologia delle ruote sterzanti posteriori nate per la F12Tdf. Questo articolato sistema combinato di trazione integrale e sterzata al retrotreno viene gestito da un complesso software che integra sia il differenziale elettronico (e-diff), sia il sistema di smorzamento





elettronico delle sospensioni (Scm-e), sia il software Side Slip Control; tutti questi sistemi combinati dovrebbero permettere anche al "cummen-da" di turno di guidare in tutta facilità un'auto così potente, lunga e pesante che però, una volta scatenati i cavalli, può toccare i 335 km/h e accelerare da 0 a 100 km/h in 3"4.

Il design, per quanto sia un'evoluzione della FF, propone soluzioni originali come i due fari posteriori accoppiati su ogni lato al posto del faro singolo

L'UNICA FERRARI A 4 POSTI

La Ferrari Gtc4Lusso è l'unica Ferrari in gamma a quattro posti. Il portellone dà accesso a un vano carico di circa 500 cm³. L'abitacolo ha un secondo display davanti al passeggero

lo della FF; originale sulla fiancata dietro alla ruota anteriore lo sfogo d'aria con tre lamelle: una citazione stilistica della vecchia 330 Gtc del 1966 perché questo particolare è molto simile a quello del passato. Gli interni bicolori invece riprendono le forme modernissime e orientate verso il pilota della F12Tdf con la novità che il passeggero della Gtc4 ha sulla plancia, fra le due bocchette d'aria, un display digitale tutto per sé dove vengono riprodotti contagiri, marcia inserita e velocità. ●





Alex Caffi gran 4° a Montecarlo 1989 su Bms-Dallara e, nell'altra immagine, con il giovane Andrea Amico e Luca Carluccio

SUTTON-IMAGES.COM

LA BELLA INIZIATIVA DEI PILOTI EX F.3 CHE SI APRONO AI TIFOSI

Corse dal volto più umano



Sono un ragazzo di 17 anni e da sempre ho avuto una passione assurda per qualsiasi tipo di auto da corsa. E da grande (come si suol dire) mi piacerebbe diventare progettista di telai da competizione. Purtroppo, come tutti i tifosi notano, l'ambiente della F.1 di oggi è talmente chiuso da far passare la passione (se non fortissima) per questo fantastico sport, i piloti oggi si spingono solo a qualche foto o autografo, ma senza esagerare. Tuttavia, nonostante abbia constatato ciò in diverse occasioni, ho deciso di provare ad entrare in

questo mondo alla ricerca della "F.1 del passato"; sabato 23 gennaio, quindi, ho partecipato ad una cena di ritrovo fra piloti "ex F.3" organizzata dall'amico Marco Rancani, e, proprio in questa occasione ho avuto modo di conoscere i "veri piloti", quelli che non hanno problemi a rilasciare le dichiarazioni, che non hanno paura di lamentarsi della F.1 attuale, e, soprattutto, quelli che in pista non mollavano un centrimetro per nessun motivo. Fra questi c'erano Alex Caffi (che mi ha affascinato per oltre 20 minuti con storie sulla Scuderia Italia, la Footwork e la Osella), c'erano anche Alex Fontana, Gigi Taverna, Luca Carluccio (caro amico di As e fondatore della Scuola Piloti Milano), Angelo Bonizzoni, Fabio Segalini (attualmente impegnato in Sauber), e la lista dei nomi va avanti ancora molto... Questa cena mi ha fatto riflettere: infatti mi continuo a chiedere come mai non si riesca a portare questa disponibilità in Formula 1, se non altro attirerebbe molte più persone...

Andrea Amico

Portare questo discorso nella F.1 di oggi non sarebbe possibile, ma sapere che personaggi che hanno fatto grande l'automobilismo tricolore non solo nel Circus ma anche in F.3000, F.3, Fiat Abarth e F.Alfa Boxer si ritrovano a cena deliziando tifosi e appassionati, è bellissimo. Ai tavoli c'erano, tra gli altri, anche Bruno Pescia, "Gimax jr.", Roberto Farneti, Nando Cazaniga, Valerio Leone, Ivone Pinton (Durango), Vito Boffa, Fabio Aries, Paolo Guerci, Lello Venturini, Claudio Barusi e Patrizio Cantù (Bms Scuderia Italia e Crypton). E di fronte a queste cose, dalla redazione di Autosprint parte l'applauso.

UN TIFOSO DELLA ROSSA FA UN... INVESTIMENTO SIMBOLICO

Azione meritoria

Mi permetto di darvi una notizia (per me) sensazionale: sono il più piccolo azionista Ferrari! Infatti possiedo una sola azione. Quando ho fatto la richiesta in banca, l'impiegato è rimasto titubante (diceva che è impossibile mandare avanti una simile richiesta: invece è stata accettata). Ora posso dire "e qui comando anch'io"!!! Perché...? Perché, essendo l'unico valtellinese che ha avuto l'onore d'incontrare il Drake, di essere amico del suo segretario Valerio Stradi e di essere stato definito (1974) il più ferrarista dei ferraristi dalla sig.ra Luisa (del negozio shopping F.1 di Maranello) un paio d'anni fa organizzai una "spedizione" proprio a Maranello con un gruppo di amici-tifosi del Cavallino, ma, giunti davanti al celebre cancello, ci siamo sentiti dire: "solo i club ufficiali possono entrare". Giusto! Ora vorrei ritentare l'avventura... Visto che ormai un "puntino" di quella fabbrica è anche mio! Un caro saluto a voi tutti che fate il più bel giornale d'Italia!

Mario Nonini

In effetti questa lettera e ciò che racconta dimostrano che non v'è nulla di più creativo della passione allo stato puro. Comunque, un consiglio: perché, con questo pedigree, non entri a far parte di un Ferrari Club ufficiale? Sarebbe bello sia per te che per il Club, no?

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile

Alberto Sabbatini

a.sabbatini@autosprint.it

Andrea Cordovani

(caporedattore)

a.cordovani@autosprint.it

051.62.27.147

Sergio Remondino

(caporedattore)

s.remondino@autosprint.it

051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci

(inviato)

c.mannucci@autosprint.it

051.62.27.220

Mario Donnini

m.donnini@autosprint.it

051.62.27.227

Segreteria

segreteria_as@autosprint.it

051.6227111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli

Roberto Rinaldi

grafici_as@autosprint.it

051.62.27.249

Cinzia Balboni

Roberta Massa

Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale

Andrea Brambilla

a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:

Marco Angrisan mkt@autosprint.it

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

Alberto Crippa, Mario Chiarappa

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

Massimo Bettiol,

Getty Images, Oliver

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Tecnica: **Craig Scarborough**

Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **Gianni Cogni, Massimo Costa,**

Alfredo Filippone, Alessandro

Gargantini, Marco Giordo, Martin

Holmes, Piero Libro, Dario Lucchese,

Domenico Luiso, Fernando Morandi,

Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani,

Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco

Grande, Tetsuya Tsuzuki, Maurizio

Volitini, Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlini**

Abbonamenti e arretrati

abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **MOTO**

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

ESISTE UNA SOLA

auto

CAPACE DI FARTELE VIVERE TUTTE.

› VESTE GRAFICA RIVOLUZIONATA, MODERNA E IMPATTANTE

› LETTURA PIÙ SEMPLICE E FUNZIONALE

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



TEST ESCLUSIVO ABBIAMO GUIDATA PER PRIMI IL SUV JAGUAR F-PACE
NOVITÀ LEXUS LC 500 - BMW M2 E X4 M - MERCEDES E - VOLVO S90
HI TECH L'AUTO SI COMANDERÀ PRESTO CON UN GESTO DELLA MANO
PROVE AUDI A4 AVANT - MINI CLUBMAN - OPEL ASTRA- SUZUKI VITARA S
PRIMI TEST LAMBO HURACAN 2WD - TOYOTA RAV4 HYBRID - SMART CABRIO

IL NUOVO NUMERO È IN EDICOLA

GSX-S 1000 | F ABS

VERSIONI SPECIALI BY VALTER MOTO



Way of Life!



DISTINGUITI IN CITTÀ. ESALTATI IN CURVA.

Allestite con: PORTATARGA • FRECCHE A LED • TAMPONE PARATELAIO • PARALEVE FRENO/FRIZIONE • SUPPORTI CAVALLETTO CENTRALE • ADESIVI CERCHI*



*costo aggiuntivo Kit €500 montaggio incluso

suzuki.it

SUZUKI MOTORCYCLE ITALIA

800-452625

GEN-ART

Findomestic

MOTUL

ZURICH connect
Risparmio senza compromessi