

PATATRAC MERCEDES RIAPRE LA F.1

# AUTO SPRI NT

n. 20



Patatrac Sprint AF - UL 1252012000 n. 2024 art. c. 1.028 Spaga



AUT. 6.50 € - DE 6.00 € - F 5.50 €  
PTE. 0.20 € - S 0.15 € - G 0.10 €  
CH 0.17 € - CHF 0.10 €

Anno LV - Settimanale 17-23 maggio 2016

3 Euro (Italy only)

## ELIO DE ANGELIS TI RICORDIAMO COSÌ

A 30 anni dalla scomparsa, il tempo non ha affievolito l'affetto e la stima che il pilota romano si era guadagnato in pista. Un campione di stile e qualità



# GIOVENTÙ BRUCIANTE

GP SPAGNA  
VA AL MAX

Autentico fenomeno, Verstappen fa riscrivere la storia della F.1, apre nuovi scenari e scomoda paragoni coi grandi del passato. Un predestinato

GETTY IMAGES

 **FIERA  
ROMA**

**20-22  
MAGGIO**



# **SUPERCAR**

**roma auto show**

IL MONDO DELLE AUTO  
IN **UN**  
SALONE SPETTACOLO

ESIBIZIONI AUTO • 4x4 • MOTORSPORT • AFTERMARKET  
DEMO E TEST DRIVE • CONVEGNI • ESIBIZIONI  
SIMULATORI • AUTO D'EPOCA • CLUB

area tematica

**ecotech  
mobility**

Mobilità  
e Tecnologia  
Ecosostenibile

con il patrocinio di



Automobile Club d'Italia



media partner

partner tecnico

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

## Max, una vittoria da lacrime agli occhi

**P**addock di Montmelò, ore 16, domenica 15 maggio. Lacrime sempre più copiose rigano il volto di Jos Verstappen, mentre suo figlio Max ha appena riscritto la storia della Formula Uno. Guance rubizze, piange come un vitello uno dei papà più ingombranti del Circus, ora che il suo ragazzo ha coronato i sogni che lui ha inseguito per tutta la vita. È il più giovane pilota vincitore di un Gp di F.1, il suo Max, 18enne che lui ha messo sul kart quando ancora, il bambino, se la faceva addosso. «*Ho corso contro suo padre Jos. E la cosa mi mette paura!*», dice durante la conferenza stampa finale Kimi Raikkonen sorridendo a quel ragazzino terribile che ha vanamente inseguito e che l'ha battuto con la determinazione di un veterano. Piange anche Max via-radio, sciogliendosi appena superato il traguardo. «*Vincere subito al debutto con la Red Bull è una sensazione fantastica – ammette il fenomeno – Pensavo di salire sul podio anche per me il successo è una grandissima sorpresa*». Sarà anche così, ma sembra quasi una considerazione di circostanza. Quello che ha costruito in un pomeriggio memorabile in Catalunya questo baby impertinente è qualcosa che rimarrà per sempre stampato nella storia di uno sport che, for-

tunatamente, è capace di regalare ancora favole così che fanno scomodare paragoni importanti e lanciano in un futuro dai contorni clamorosi. Certo il regolamento di conti tra Rosberg e Hamilton al pronti via ha aperto la strada al successo dell'olandese volante e rotto l'artificiale armonia di un team al quale la situazione è letteralmente scappata di mano. Ma non basta. Trattasi di svolta epocale questo blitz di Verstappen, senza macchia e con tanto mestiere. Quel mestiere che di solito non è nel campionario di un ragazzino che fino allo scorso anno veniva accompagnato in circuito perché non aveva neanche la patente. Adesso chi si prende la briga di dire che Helmut Marko è solo un cattivissimo che non guarda in faccia a nessuno? Dove debbono nascondere la testa tutti quelli che avevano sparato addosso al trucissimo austriaco che aveva imposto il cambio in Red Bull tra Max Verstappen e Daniil Kvyat? La sua vittoria apre nuovi scenari nel giorno in cui la Ferrari porta sul podio Raikkonen e Vettel e come ha sottolineato il presidente Marchionne: «*dà respiro per andare avanti*». La certezza è che in Spagna nel Mondiale 2016 si sono innescate nuove dinamiche e storie inedite da raccontare.

## domenicaserre



### FORMULA UNO

- 6 GP SPAGNA MAX RISCRIVE LA STORIA
- 10 GP SPAGNA GIOVENTÙ BRUCIANTE
- 16 GP SPAGNA ROSSA OCCASIONE MANCATA
- 22 GP SPAGNA ASSOLTI COL DUBBIO
- 24 GP SPAGNA LE PAGELLE
- 28 GP SPAGNA LA TECNICA
- 30 GP SPAGNA IL TABELLONE
- 34 GP SPAGNA IL PADDOCK
- 38 IL RICORDO ELIO DE ANGELIS

### VELOCITÀ

- 48 INDYCAR INDIANAPOLIS STRADALE
- 50 GP2 BARCELONA
- 52 GP3 BARCELONA
- 54 FIA F.3 PAU
- 56 WEC GIOVANI E REBELLION
- 68 ELMS IMOLA
- 70 BLANCPAIN ENDURANCE SILVERSTONE
- 71 TROFEO LAMBORGHINI SILVERSTONE

### RALLY

- 58 MONDIALE VERSO IL PORTOGALLO
- 62 TRICOLORE LA FAVOLA DI NUCITA
- 64 CIWRC 1000 MIGLIA

### RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 44 INTERVISTA RITROVATA
- 67 RALLYSPRINT
- 75 PISTASPRINT
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO



## Formula **Alfa**

Quanti ricordi tornano alla mente vedendo il compianto Andrea De Cesaris in azione con l'Alfa Romeo Turbo nel 1983, anno in cui il forte pilota romano conquistò due secondi posti, in Germania e in Sudafrica. Risultati che fecero sognare i tifosi Alfa ma che non sfociarono mai nella



grande vittoria, che manca dal biennio '50-'51. Oggi però un barlume di speranza si riaccende perché in occasione del lancio italiano della Giulia, Sergio Marchionne ha ribadito a chiare lettere che se l'Alfa tornerà alle corse lo farà in F.1. Niente Dtm, di fatto un campionato tedesco, ma Formula 1, se e quando sarà. Ma prima, sottolinea Marchionne "Bisogna vendere tante Giulia". E allora, forza Giulia, vogliamo rivedere al più presto l'Alfa Romeo sfidare la Ferrari e tutte le altre nel Mondiale di F.1!



il commento  
del Gp

#### IL VECCHIO KIMI DICE BRAVO AL BABY

Kimi Räikkönen, classe 1979, si complimenta sportivamente a fine gara col vincitore a sorpresa Max Verstappen, classe 1997: quindi sono diciotto gli anni di differenza tra i due

# Max riscrive la storia

**A 18 ANNI DOPO SOLI 24 GP VERSTAPPEN TRIONFA NEL GIORNO DELLE MERCEDES CHE FANNO HARAKIRI E DELLA FERRARI CHE NON COGLIE L'OCCASIONE**

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

**M**ONTMELÒ - È nata una stella. Brillante e di prima grandezza. E i tanti nostalgici che criticano questa F.1 e che continuano a considerare campioni come Ayrton Senna o Gilles Villeneuve come insostituibili e irripetibili, se ne facciano finalmente una ragione. La F.1 scrive una delle pagine più entusiasmanti e leggendarie della sua lunga storia.

Un ragazzino di 18 anni, al debutto sulla Red Bull, dopo solo 24 Gp disputati in carriera, conquista la sua prima vittoria. Correndo con una intensità ossessiva, senza commettere il minimo errore, anche quando negli ultimi giri si ritrova pressato da Kimi Raikkonen, il pilota più anziano e più esperto di tutta la F.1. Che nonostante la possibilità di attivare il Drs, un reale tentativo di sorpasso tuttavia non riesce mai ad impostarlo.

Max Verstappen trionfa in una giornata disastrosa per la Mercedes, con Rosberg e Hamilton subito fuori al primo giro

per una collisione quasi surreale nella dinamica. Propiziata in parte dall'eccessiva aggressività di Lewis Hamilton, che dopo avere perso la testa al via, la perde anche metaforicamente nelle curve successive, compiendo una manovra suicida che Niki

**L'AUTOREVOLEZZA E LA FORZA CON CUI HA VINTO LO DICONO CHIARO: CON MAX PRIMO IN SPAGNA È NATA UNA STELLA**

Lauda non esita a definire "stupida". La Red Bull trionfa contro la Ferrari, proprio nella corsa che alla vigilia Sergio Marchionne aveva stabilito che il Cavallino avrebbe dovuto vincere "per decreto". Una sconfitta pesante per la Ferrari e i suoi piloti, che al termine infatti accusano tutti e nessuno, per giustificare un insuccesso senza appello. Perché quando mai si ripeterà la situazione di due Mercedes subito ko al primo giro, dopo che in qualifica sia Hamilton che Rosberg avevano dimostrato di essere per tutti invincibili?

Helmut Marko trionfa contro i suoi detrattori, che alla vigilia, criticando lo scambio Verstappen-Kvyat, invece che considerare tutti i piloti che il manager austriaco ha formato, si soffermano su quelli che lui avrebbe affossato. Come se "Carneadi" come Alguersuari, Da Costa, Klien, Speed, o come lo stesso Kvyat, potessero essere mai paragonati a un pilota che di fatto ha già scritto la storia come Max Verstappen.



FUORI SUBITO LE MERCEDES

## Una lotta al coltello tra Red Bull e Rosse

Fuori subito le due Mercedes, il Gp di Spagna si è così trasformato in un esercizio strategico ossessivo tra Ferrari e Red Bull. E dopo il primo cambio gomme, che Ricciardo ha effettuato all'11° giro, Verstappen e Raikkonen al 12°, e Vettel al 15° passaggio, è emerso che tra le varie proiezioni strategiche, non ce ne era una che si distaccava sulle altre. La Red Bull è stata la prima a decidere di differenziare le strategie, con una scelta iniziale che poteva apparire penalizzante per Verstappen, poi la Ferrari l'ha seguita a ruota. In una fase della corsa di rara intensità, con Red Bull e Ferrari separate da distacchi minimi, sebbene con le gomme soft, la Ferrari appariva indubbiamente più a suo agio. Così al 28° giro, Ricciardo è rientrato ai box per la seconda volta, passando dalle gomme medie alle soft, Vettel ha fatto lo stesso la tornata successiva. Entrambi scegliendo la strada delle tre soste, quella sulla carta più performante. Verstappen e Raikkonen, che negli intenti delle rispettive squadre dovevano ricoprire un ruolo più di copertura, hanno invece continuato senza fermarsi, giocando così la carta di due cambi gomme. Un momento molto difficile per Verstappen, perché con gomme medie ormai usurate il controllo della Red Bull risultava molto precario. Al 34° giro, l'olandese è rientrato ai box per il secondo cambio gomme, montando un altro set di gomme medie nuove, Raikkonen lo ha seguito il giro dopo, adottando la stessa miscela. Frangente strano, perché la Ferrari si è trovata a copiare la strategia della Red Bull, quando invece, considerando la sua superiorità cronometrica sul giro, forse avrebbe dovuto imporla, non seguirla. Al 37° giro, Vettel ha effettuato il terzo cambio gomme, seguito 6 giri dopo da Ricciardo, entrambi passando dalle gomme soft di nuovo alle gomme medie. A quel punto il Gp di

il commento  
del Gp

**RIVINCITA RED BULL  
A SECCO DAL 2014**

A destra, Verstappen lanciato nella sua entusiasmante fuga per la vittoria con la Red Bull - che non vinceva dal 2014 -, qui davanti alla Ferrari di Raikkonen, 2° alla fine. Al centro, Rosberg, subito in testa dopo il via e, in basso, l'anteriore danneggiato della Mercedes di Hamilton dopo l'urto col compagno di squadra. A sinistra, Vettel, 3°, davanti all'altra Red Bull condotta da Ricciardo, 4°

Spagna è entrato nella sua fase più ossessiva. Davanti Verstappen iniziava a perdere aderenza, perché l'usura era sempre più difficile da gestire, soprattutto per lui che conosceva pochissimo la Red Bull, di fatto ignorava come regolare i vari settaggi sulle barre e il differenziale, e dai box, conforme alle nuove regole, non potevano istruirlo a dovere. Alle sue spalle, Raikkonen rinveniva con buon ritmo, presto riduceva il gap a meno di 1", e la parte finale del lungo rettilineo di Montmelò sembrava lo scenario perfetto per assistere al sorpasso della Ferrari ai danni della Red Bull.

Alle loro spalle intanto, con gomme più fresche, Ricciardo e Vettel rimontavano ma probabilmente non al ritmo che si sarebbero aspettati. Anche perché il loro duello, spettacolare ma di fatto dispersivo, ha finito per fare il gioco di Verstappen e Raikkonen.





È STATO IL PIÙ VELOCE CON LE DUE MESCOLE, MA...

## Vettel prestazionale ma soltanto terzo

Al termine Vettel ha messo in dubbio la validità della sua scelta strategica, si è detto sorpreso che con le gomme medie il suo rendimento non fosse come lui si aspettava. Eppure con le gomme medie, Vettel è stato il pilota più veloce, ottenendo il tempo di 1'27"974. Anche con le gomme soft, Vettel è stato il più veloce - se escludiamo il tempo ottenuto da Kvyat a 3 giri dal termine perché con gomme nuove cambiate fuori sequenza - con il tempo di 1'28"137. Un caso quasi unico che nei Gp avviene raramente, che un pilota che risulta il più veloce con le due mescole usate in gara, alla fine non vinca ma, invece, finisca al terzo posto.

Così non bisogna evocare la sfortuna o la temperatura con la quale si sono svolte le qualifiche, che era uguale per tutti. Mercedes a parte, la Ferrari disponeva di una vettura molto più veloce della Red Bull. Ma in qualifica è apparsa più preoccupata dalle voci, col risultato di partire in terza fila e compromettere da subito il risultato. Dopo la neutralizzazione per l'incidente tra le due Mercedes, dopo 8 giri, Ricciardo disponeva di 6"1 di vantaggio su Vettel, mentre Verstappen di secondi sul pilota della Ferrari ne aveva 4"7. Circa lo stesso vantaggio che poi il pilota olandese si era ritrovato quando era al comando del Gp, Raikkonen lo inseguiva in modo poco incisivo a meno di un secondo, e Vettel era rallentato nel suo duello rusticano con Ricciardo. Cosa vogliamo dire? Che in realtà la Ferrari il Gp di Spagna lo ha perso durante le qualifiche. Se a questo aggiungiamo che Raikkonen anche in Spagna ha avuto un'esitazione al via, che Vettel al primo giro si è fatto passare pure da Carlos Sainz che ha saputo approfittare della carambola dei piloti Mercedes prima che si attivassero le luci gialle, per la Ferrari una sconfitta quasi surreale, perché la vettura più performante era la sua. Alla fine Maurizio

Arrivabene era quasi soddisfatto per i punti recuperati ai piloti Mercedes, mentre Sergio Marchionne prima del via ha confermato in blocco la fiducia all'attuale squadra. Meglio così, vuole dire che con ancora 6 gettoni da spendere per lo sviluppo dei motori, mentre la Renault ne ha ancora 24, alla Ferrari si sentono comunque forti e tranquilli. Anche se adesso davanti a loro arriva quella Red Bull a cui lo scorso anno Sergio Marchionne non ha voluto dare il motore, e che da Montreal disporrà di un nuovo propulsore Renault con almeno 20 cavalli in più, che, come dice Christian Horner, dovrebbe consentire di essere più veloci di almeno 3 decimi. La Mercedes e i suoi piloti sono ancora lontanissimi, visto che 39 punti dividono Rosberg da Raikkonen, e 48 punti ci sono ancora tra Mercedes e Ferrari nel campionato Costruttori. In compenso, però, la Red Bull e i suoi piloti ormai sono a ridosso della Ferrari. Sergio Marchionne difende l'attuale management e il rendimento dei suoi piloti: «La migliore coppia del mondo - dice - così come la squadra che è nella condizione migliore che abbia mai visto da moltissimo tempo». Certo è che l'arrivo del ciclone Verstappen e il ritorno ai vertici della Red Bull, è per Maranello la cosa peggiore che potesse accadere. Persino peggio che se a vincere fossero stati ancora i due piloti Mercedes.

SUL FATTACCIO TRA I PILOTI MERCEDES

## Wolff: «Prima o poi ce lo aspettavamo»

«Per due anni ci aspettavamo una cosa del genere, alla fine è arrivata». C'è quasi del fatalismo nella dichiarazione di Toto Wolff che a fine gara necessariamente deve cercare di mettere sotto pressione i suoi piloti senza però accusarne nessuno. Per Lauda non ci sono dubbi, la colpa è di Hamilton. Per i commissari Fia che invece hanno analizzato a fondo la dinamica, alla fine si è trattato di un incidente di gara, propiziato dal fatto che Rosberg prima del via, aveva impostato male il settaggio della mappatura, creando così una differenza di potenza di 17 km/h in quel punto. Ma che Hamilton, "disponendo di una vettura in quel tratto nettamente più veloce, si era trovato nella condizione di non potere evitare, perché il pilota tedesco all'interno proteggeva la posizione". Quindi che nessuno dei due andava punito. Questo il linguaggio "burocratese" dei collegio dei Commissari. Alain Prost invece, che subito aveva analizzato la dinamica con la sua proverbiale intelligenza, ci aveva detto: «Hamilton ha visto che la luce posteriore della vettura di Rosberg stava lampeggiando, segnale che in quel momento il recupero di energia stava caricando, quindi non aveva a disposizione tutta la potenza. Si è accorto che era nettamente più veloce ed ha tentato subito il sorpasso». Come dire che Rosberg ha sbagliato prima del via, Hamilton invece lo ha fatto in corsa. Anche se dopo tre titoli mondiali dovrebbe sapere che le corse non si vincono al primo giro e che, se è proprio necessario forzare i tempi, forse sarebbe meglio farlo all'ultimo giro. Per informazioni chiedere a Max Verstappen. ●



il **vincitore**  
del **Gp**

# Gioven

A 18 ANNI, 7 MESI E 15 GIORNI MAX DIVENTA IL PIÙ GIOVANE VINCITORE DI UN GP IN TUTTA LA STORIA DELLA F1. UN EVENTO EPOCALE PER UN CAMPIONE IN DIVENIRE, DAI MARGINI DI CRESCITA INCREDIBILI

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com



## IL PRIMO CENTRO DOPO 24 GP DISPUTATI

Ci ha messo solo una stagione e un quarto, il fresco maggiorenne Max Verstappen per vincere il primo Gp



# tù bruciante



**M**ONTMELO' - A 18 anni, 7 mesi e 15 giorni, Max Verstapen diventa il pilota più giovane a vincere un Gp di F.1. Facendo meglio di Sebastian Vettel che a Monza nel 2008, all'età di 21 anni, 2 mesi, 13 giorni, aveva battuto lo stesso record che in precedenza apparteneva a Fernando Alonso. Basterebbe questo dato a rendere "storico" questo Gp di Spagna, ma quello che è avvenuto è stato davvero unico e straordinario. «La cosa che ha fatto Max e che mi ha sorpreso di più - dice Christian Horner - è stato quando via radio a pochi giri dal termine, mentre Raikkonen alle sue spalle lo sottoponeva a una pressione fortissima, ci ha detto con la massima calma, con una voce per nulla alterata dalla situazione, se potevamo chiedere a Charlie Whiting di essere più incisivo con le segnalazioni ai doppiati con le bandiere blu. Non avevamo mai visto una cosa del genere». E si che Christian Horner di cose difficili se ne intende, visto che la settimana prima, nella intervista che ci aveva concesso, si diceva convinto che presto sarebbe tornato alla vittoria: «Perché alla Red Bull ci divertiamo a rendere possibili le cose impossibili».

«Faccio fatica ancora a crederci - dice Max Verstapen - è stata come una gara endurance, specialmente negli ultimi 10 giri. A quel punto non potevo credere che ero al comando. Tutto è andato al meglio, la strategia, la gestione delle gomme, anche se ho fatto solo due stop. Nella prima parte di gara, stando troppo vicino a chi mi precedeva, le gomme erano andate rapidamente fuori servizio. È stato in quel

**FACCIO ANCORA  
FATICA A CREDERCI.  
QUESTA È STATA  
COME UNA SPECIE  
DI GARA  
ENDURANCE!**

**MAX VERSTAPPEN**

”

momento che abbiamo deciso di optare per le medie. Con quella mescola - che in realtà la Red Bull aveva provato poco - la vettura andava benissimo. Nella prima parte la pressione a cui mi sottoponeva Raikkonen era pesante da controllare, ma visto che su questa pista non è facile sorpassare, sapevo che se non facevo errori, se non bloccavo le ruote in frenata, potevo farcela. Prima del via lo confesso, pensavo di salire sul podio, ma alla vittoria proprio non ci pensavo. Le Ferrari oggi erano più veloci di noi sul giro, quando Raikkonen usava il Drs si avvicinava ancora di più, anche i doppiaggi hanno contribuito a variare il mio vantaggio. Fondamentale era gestire al meglio l'ultimo settore di pista, non derapare troppo all'uscita delle curve, e uscire dalla chicane con una buona velocità, per trascinarla poi sul rettilineo d'arrivo. Ogni tanto guardavo gli specchietti, ma come al solito. Non l'ho fatto più delle altre volte».

Per Verstapen uno dei momenti più difficili è stato quando è ripartito dai box per il secondo cambio gomme, con la consapevolezza che avrebbe dovuto farle durare per altri 32 giri. Un impegno che dimostra la sua grandissima sensibilità di guida, il suo talento nel gestire la vettura e le gomme, anticipan-

done le reazioni con una rapidità sorprendente, che tra i piloti delle ultime generazioni, aveva forse solo il Pablo Montoya dei tempi d'oro. «Sapevo che quella era la fase più dura, ma da quel momento ho impostato la mia testa in funzione della gestione delle gomme. Ma negli ultimi 10 giri, nonostante tutte le precauzioni, era come guidare sul ghiaccio. La vettura sbandava da tutte le parti. Il punto determinante era sempre quello, l'ultima chicane per uscire con una buona velocità. Un fattore che a Barcellona ha sempre fatto la differenza».

E Max Verstappen così ha fatto. A 3 giri dal termine, Max ha girato in 1'30"537, Raikkonen che lo inseguiva ha perso 2 decimi. Al penultimo giro, Verstappen ha segnato il tempo di 1'30"937, Raikkonen si è ripreso i due decimi che aveva perso. All'ultimo giro, Verstappen ha segnato 1'31"684, Raikkonen in volata ha recuperato altri 3 decimi ma ormai era troppo tardi. Per il pilota finlandese, forse si può rimproverare di non averci provato come avrebbe dovuto. Magari ricorrendo a certi trucchi per mandare in crisi un pilota di minore esperienza che un veterano esperto come lui, certamente conosce. Anche se con un pilota mentalmente così solido come Verstappen, a prescindere dall'età, dubitiamo

che avrebbero funzionato. Max Verstappen strappa così il record di vincitore più giovane a Sebastian Vettel. Un primato destinato a rimanere scolpito nella pietra per sempre. Perché con le nuove regole della Fia in materia di super licenza, basata sui punti ottenuti nelle categorie minori, sarà praticamente impossibile arrivare in F.1 prima di 19 anni.

**NEGLI ULTIMI GIRI  
NONOSTANTE  
LE PRECAUZIONI  
PER ME È STATO  
COME GUIDARE  
SU LGHIACCIO**

**MAX VERSTAPPEN**

”

«Negli ultimi giri mi sono venuti un po' di crampi, perché mi stavo eccitando, non potevo credere a quello che stava succedendo. Quando ho visto il mio nome sul grande schermo lungo il circuito, che ero in testa a 10 giri dalla fine, mi sono detto di non farlo più, di non guardare. Di non distrarmi e rimanere concentrato sullo stato delle gomme, di non fare errori e portare la vettura al traguardo. Indubbiamente questa pista si addice molto alle caratteristiche della nostra vettura, ma siamo consapevoli che ancora ci serve più potenza. Che dovrebbe arrivare dal Gp del Canada. Ma per Montecarlo sono ancora più fiducioso perché un circuito stradale per noi è proprio la condizione ideale».

Strano che nella sua analisi Verstappen non menzioni quasi mai la presenza di Raikkonen alle sue spalle, come se in realtà la pressione prodotta dalla Ferrari fosse davvero di poco conto e del tutto gestibile. Anche per un ragazzino per la prima volta al volante della Red Bull. Quando Raikkonen ha debuttato in F.1 in Australia nel 2001, Verstappen aveva 3 anni. Eppure oggi il veterano in pista sembrava lui, mentre Raikkonen ha fatto un paio di bloccaggi delle ruote di troppo in fase di frenata.

il **vincitore**  
del **Gp**



#### **TUTTI PAZZI PER MAX IL BABY CASTIGAMATI**

**L'esaltante cavalcata  
vincente di Verstappen,  
in alto, ha fatto sì che a fine  
gara ci fosse la fila  
tra i personaggi della F.1  
per fargli i complimenti.  
Al centro, da sinistra ecco  
Vettel, Alonso, Ricciardo  
e pure il mentore Marko**

Una corsa davvero strana, intensa, che certi aspetti ha ricordato un altro Gp di Spagna. Quello del 1981 al Jarama. quando a poco a poco alle spalle di Gilles Villeneuve si era formato un trenino di piloti dietro alle Ferrari. Ma che nessuno era riuscito a passare il pilota canadese. Vettel e Ricciardo si sono controllati a vicenda, impostando la rispettiva strategia sull'altro. Probabilmente perché pensavano che la Red Bull e la Ferrari più competitive, che andavano controllate, fossero le loro. Uno sbaglio grave, per entrambi. Un po' come la Ferrari aveva fatto nel 2010 ad Abu Dhabi. Quando Alonso e il suo box avevano impostato la strategia su Mark Webber, lasciando così libero Vettel di vincere la corsa e il campionato del mondo. Ricciardo al termine è arrivato al 4° posto, dopo avere forato una gomma a 2 giri al termine su un detrito. In precedenza il pilota



della Red Bull era stato protagonista di un acceso duello con Vettel. Che ha conti fatti ha contribuito alla vittoria di Verstappen. La Red Bull ha replicato alle regole del gioco, la Ferrari, pur disponendo della vettura più performante, non era proprio convinta del potenziale della sua vettura e ha preferito optare per due strategie diverse. E alla fin quella a due soste si è rivelata vincente.

Verstappen strappa a Vettel il record della giovinezza, ma quasi a sancire la fine di un'epoca, questa è anche la prima vittoria che la Red Bull ottiene nella sua storia, senza Sebastian Vettel come membro del team. Perché anche nella sfortunata stagione del 2014, quella delle 3 vittorie di Daniel Ricciardo, comunque Vettel c'era, era il riferimento. Oggi invece cade anche questo simbolo. Al termine, Jos Verstappen, spesso rozzo nei suoi atteggiamenti,

**LA GRINTA DEL DOMINATORE**  
**Tenere a bada Raikkonen non è stato affatto un problema per Max, al centro, che alla fine ha potuto sfogare la tensione dei giri finali con un'esultanza assai grintosa**

si è avvicinato a Dieter Mateschitz per ringraziarlo: «Quando correvo in F.1 avevo sempre sognato di vincere un Gp, mi immaginavo come sarebbe stato bello quel giorno. Non ci sono mai riuscito ma la soddisfazione che provo oggi con mio figlio è infinitamente più bella. Come non avrei mai pensato». Una forma quasi lirica che ha sorpreso tutti per la sua sincerità e purezza.

Un trionfo tutto Red Bull, merito soprattutto di Christian Horner ed Helmut Marko, che hanno creato le condizioni per portare Verstappen in macchina già al quinto Gp di stagione. Proprio mentre Adrian Newey "colpevolmente" rimaneva a giocare a fare il pilota a Montecarlo, dove nello stesso momento, partecipava al Gp di F.1 per vetture storiche.

«Quando le Mercedes sono andate ko al primo giro dice Horner - ci siamo ritrovati in testa con entrambe le vetture ma quello è stato anche il momento delle decisioni importanti, visto che le Ferrari erano più veloci di noi. Quando abbiamo deciso di dividere le strategie, eravamo consapevoli che le due soste erano davvero al limite, per l'usura delle gomme. Ma Verstappen è stato fantastico nel non commettere errori e nel gestirle al meglio. Credo che non abbia mai bloccato una ruota in frenata».

Una festa totale per la Red Bull, che però le perplessità di Riccardo a fine gara rendono un po' meno cristallina. «Per me non è duro vedere Verstappen vincere al debutto - puntualizza l'australiano - ma è duro non essere al suo posto. Questa è la grande delusione di oggi. Quando le due Mercedes sono uscite io ero al comando e la gara era nelle nostre mani. Poi

abbiamo deciso per la strategia con tre soste, scelta che abbiamo preso troppo tardi. Così avrei dovuto non solo passare Vettel, ma anche Verstappen e Raikkonen. In una gara dove la nostra velocità massima era poco buona e la pista non agevola certo i sorpassi. Una scelta strategica priva di senso, che ho capito solo dopo. In realtà oggi abbiamo buttato via la vittoria. Davvero non so perché abbiamo preso questa scelta. Certo, il team sarà contento del risultato finale, ma di regola chi si trova al comando della gara, ottiene la migliore strategia. Ma oggi non è successo, la cosa non ha funzionato».

Alle critiche di Ricciardo, risponde Horner: «La lotta era tra noi e la Ferrari, dovevamo coprire le loro strategie. Quella a due soste alla fine si è rivelata vincente perché Verstappen ha guidato in quella maniera, perché è riuscito a salvare le gomme».

Cosa confermata anche dalle proiezioni della Pirelli prima del via, che avevano identificato la strategia a tre soste come la più veloce. Con la necessità però verso la fine di superare chi magari avesse optato per la strategia a due soste, e si sarebbe trovato in grave difficoltà di aderenza. Senza però considerare il fattore Verstappen. ●

**HO SEMPRE SOGNATO DI VINCERE UN GP MA VEDERE MIO FIGLIO FARLO È STATO MOLTO PIÙ BELLO**  
**JOS VERSTAPPEN**

**P**regasi conservare ogni immagine, ogni ricordo del Gran Premio di Spagna 2016, insieme a questa copia di Autosprint che avete tra le mani. Serviranno per ricordare – con orgoglio da co-protagonisti – il primo capitolo di una avventura destinata alla storia del motore. Perché qui abbiamo a che fare con un ragazzino precocemente temprato, con un animale da pista il cui odore ha già raddrizzato le orecchie di chi gli somiglia. Campioni, grandi e grandissimi, celebrati ma ormai consapevoli di avere a che fare con una presenza che cambierà il loro destino. Per non parlare di una intera generazione di giovani, alle prese con un paragone indigeribile e persino mortificante. Prima vittima Kvyat, povero sacramento, rimosso nell'indignazione generale e già perduto, compatito, una pedina trascurabile per un sacrificio necessario. È stato già detto e stradetto dei record frantumati da Max Verstappen dentro un blitz durato meno di una settimana e completato alla stregua di un corpo speciale dei Marines.

Così, adesso, la frase che rimbalza tra immagini e ricordi viene da "C'era una volta in America", pronunciata dal vecchio Robert De Niro: "I vincenti si vedono alla partenza". Cavalli. Purosangue. Li vedi e li "senti", all'istante, nessun dubbio, macché. Basta andare indietro con la memoria. Vettel, per qualche verso; Alonso, stessa roba; Schumacher, con identica intensità; Senna, ovviamente. Clark, come racconta chi ha molti anni. L'aroma emanato da Fangio, a suo tempo, l'odore formidabile respirato reciprocamente da Achille Varzi e Tazio Nuvolari. I campioni più puri, appunto, sono i primi ad avvertire la presenza di un altro che a loro soltanto somiglia. Che, come loro soltanto, possiede quegli ingredienti lì, magici, da spargere nei momenti dell'adrenalina, dell'agonismo.

Per questo, ciò che è accaduto in Spagna è simile ad una esplosione. Niente sarà più come prima. Per Verstappen. Per chi con Verstappen dovrà misurarsi, ora che Max ha avuto piena conferma della propria potenza. In aggiunta qui abbiamo a che fare con qualche additivo speciale. Una sofferenza, si presume. La sofferenza di un bambino tirato su senza burro sul pane. Un padre deciso ad usare il bastone per indicare un modo, una strada che spesso determina fragilità e fratture mentre qui ha irrobustito un carattere tenero, ha fatto emergere risorse mentali pari ad un talento splendente. Anche Schumi ha avuto una infanzia senza fuffa; anche Alonso. È venuto fuori da una solitudine assoluta Kubica. Niente maglioni di cachemire per Vettel. Per non parlare di Fangio, figlio di una immigrazione povera. Mentre Senna ha fatto i conti per tutta la vita con un persistente senso di colpa per la propria agiatezza. Sofferenze come oscuri meccanismi fortificanti. Con dentro, dunque, un controcampo evocato, una allusione ad un'ombra cupa, visibile sempre e per fortuna nei momenti del trionfo.

È troppo giovane Verstappen per allentare le viti che l'hanno tenuto assieme sin qui. Anche per questo, adesso, fa tenerezza, pur misurando una difficoltà nel trattare un ragazzo che si muove come un manichino, che non sa come dire se non a memoria,

**VERSTAPPEN UN ANIMALE DA PISTA CHE HA GIÀ FATTO RADDRIZZARE LE ORECCHIE A CHI GLI SOMIGLIA. CAMPIONI CONSAPEVOLI ORMAI DI AVERE A CHE FARE CON UNA PRESENZA CHE CAMBIERÀ IL LORO DESTINO**



GETTY IMAGES

# Niente sarà p

che pare incapace di accogliere e mostrare le sue parti più autentiche e semplici. Dobbiamo accontentarci di immaginare che sorrida davvero mentre guida, quando sguazza nella dimensione che più conosce e può gestire in autonomia. Una meraviglia, peraltro, pur trattandosi di uno spettacolo in via di evoluzione, di perfezionamento. Questo abbiamo ora, da poche ore. Questo hanno i suoi avversari. Un giovane uomo che non sembra



# più come prima

accusare alcun problema di crescita, che riesce a confinare chissà dove i sentimenti, le paure, i dubbi di chi ha quell'età lì, 18 anni, la sua. E nel contempo un pilota fatto, aggressivo, molto abile nella gestione tattica e mentale della sfida. Appartiene ad una generazione per molti versi ignota per cultura, elaborazione dei dati, comportamenti. E diventa, anche per questo, più temibile. All'apparenza non c'è nulla di romantico, osservan-

## UN RAGAZZINO GIÀ UOMO

**Max Verstappen, anni 18  
e già una vittoria nel  
Mondiale di Formula Uno.  
Un ragazzino già uomo,  
un predestinato**

do Max Verstappen. Anche se, romanticamente, possiamo pensare al bambino che era, a quel bimbo per nulla consapevole che da qualche parte si sarà riparato. Con la speranza che la sicurezza in arrivo dal suo fare in pista, ci consegnò anche, un giorno, una umanità altrettanto fresca. Qualcosa che ci permetterà di affezionarci ad un uomo vincente e non soltanto ad un fenomeno impressionante anche perché blindato, glaciale. ●

# Rossa

il tema  
del Gp

## occasione manc

NEL GIORNO DEL PATATRAC MERCEDES LA FERRARI FALLISCE L'OBBIETTIVO VITTORIA DOPO UNA GARA TATTICA E VIZIATA DA UNA QUALIFICA SBAGLIATA

di Alberto Sabbatini

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**M**ONTMELO - Mettiamola così: vi trovate un poker servito ma poi il vostro avversario gioca meglio la mano e quando si vanno a vedere le carte tira fuori una scala e vi gela le speranze.

Il Gran Premio di Spagna non è stata proprio una mano di poker, ma una partita a scacchi sì. Una gara tattica come non se ne vedevano da tempo. Tirata, nervosa, vissuta tutta col fiato sospeso in attesa di un epilogo che non è mai arrivato nel modo che la Rossa sognava. Sembrava una regata dell'America's Cup dove due Red Bull e due Ferrari si sono marcate a uomo una dietro l'altra; hanno cambiato strategia, seguito direzioni diverse ma sempre tenendosi d'occhio. Ma alla fine chi ha fatto l'andatura per tutta la corsa non si è fatto superare.

Doveva essere la gara del riscatto per la Ferrari, quella sulla pista se non proprio amica (perché qui in febbraio le Mercedes erano imbattibili), al-

### KIMI 2° DOPO UNA LUNGA ILLUSORIA RINCORSA

Non è andata a buon fine la lunga rincorsa di Raikkonen a Verstappen. Kimi e la Ferrari si sono dovuti così accontentare di andare a occupare le due piazze del podio con il finlandese e Vettel



F  
FIA Formula 1  
WORLD CHAMPIONSHIP™



PIRELLI

ata



meno ben conosciuta. Qui la Ferrari possedeva cifre, rilevamenti, simulazioni e ogni genere di informazione per non sbagliare le scelte. Le gomme non dovevano rappresentare una sorpresa. Invece alla fine il boccone ha il sapore amaro della sconfitta. Nonostante il doppio podio e i 33 punti iridati recuperati alla Mercedes. Proprio nel giorno in cui i rivali tedeschi hanno fatto una frittata suicidandosi clamorosamente alla quarta curva, la Ferrari non è stata capace di sfruttare l'occasione e vincere la prima corsa 2016.

«Mi prendo i punti del doppio podio ma non posso dirti soddisfatto», ha sibillato Marchionne. Maurizio Arrivabene ha fatto un bilancio ancora più amaro. «Non è un podio conquistato ma un'occasione sprecata».

### Sconfitta nata in qualifica

La triste realtà è che la gara la Ferrari l'ha persa nelle qualifiche. Quando Vettel e Raikkonen si sono fatti superare sul giro veloce dalle Red Bull di Ricciardo e dell'incredibile Verstappen. Tutti i problemi nati in gara nascono da questa situazione sfortunata dove la Ferrari si era cacciata non per sfortuna o incapacità dei piloti, ma per cattiva gestione della macchina nel momento topico: la Q3.

Ma perché la qualifica è responsabile della non vittoria al Gp Spagna? Fondamentalmente il problema è che la pista di Barcellona è un circuito anti-sorpasso. Perché il lungo rettilineo d'arrivo è preceduto da una chicane dove in accelerazione la macchina davanti schizza immancabilmente via e impedisce all'avversario dietro di prendere la scia e tentare un attacco alla prima staccata. Partire davanti al Montmelò è quasi più indispensabile su questo tracciato che a Montecarlo. La Ferrari non c'è riuscita. E recuperare le posizioni adottando strategie ardite non è così facile, come la gara ha dimostrato. Cerchiamo di analizzare i misteri del Gp Spagna e svelarne le cause della sconfitta. La Ferrari aveva il passo per fare almeno la seconda fila, l'aveva dimostrato nelle prove libere quando Vettel aveva stabilito un crono a cinque decimi da quello valso a Ricciardo la seconda fila. Chiudere quel divario in qualifica con un po' di adrenalina da parte del pilota, qualche chilo di benzina in meno, un motore ottimizzato nella erogazione di potenza e la batteria carica di kilowatt sarebbe stato facile. Invece, quando Vettel è andato un decimo più piano in qualifica rispetto al tempo delle libere, al box è scattato l'allarme. Ma ormai era tardi per rimediare. Mezza corsa era compromessa.

### Per Vettel strategia sbagliata

I vari cambi di strategia in gara non sono serviti. Vettel e Raikkonen erano partiti per fare due soste: start con le soft, poi soft e infine medie. Ma un po' per marcare Ricciardo e Verstappen, e un po' per paura di finire nel traffico rischiando di perdere tempo, Vettel a metà gara ha preferito passare al piano B: spostarsi sulla tattica a tre soste e soprattutto anticipare il terzo pit stop riducendo a soli 8 giri il terzo stint con le gomme morbide, in un certo senso sprecandole. Mossa ragionata, non una follia: le proiezioni della simulazione dicevano che se

il tema  
del Gp



### STRATEGIA DELLA TENSIONE

**I cambi di strategia in gara non sono serviti a mutare il copione di un Gp nel quale i due ferraristi erano partiti per effettuare due soste, poi i piani sono cambiati, con strategie diversificate tra le coppie dei piloti, ma non hanno sortito gli effetti sperati**

avesse fatto uno stint più lungo con le soft rischiava di rientrare in pista dietro una macchina più lenta. «Siccome con le soft - ha spiegato Vettel - mi sembrava di essere più veloce della Red Bull, ho pensato che anche con le medie avrei avuto lo stesso piccolo vantaggio sul ritmo nei loro confronti. Invece dopo un paio di giri mi sono reso conto che non ero più veloce di loro. La conclusione è che abbiamo scelto la strategia sbagliata, ma quando l'abbiamo decisa, le tre soste sembravano la soluzione migliore. E mi sono stupito di quanto le medie mi creassero problemi in gara. Credo di averlo anche detto via radio, e forse qualcuno l'ha ascoltato. Col senno di poi la strategia migliore per arrivare davanti era quella a due soste. Ma credetemi, abbiamo provato di tutto».

### Raikkonen più veloce non è bastato

La conferma delle sensazioni di Vettel viene dall'analisi dei tempi di Raikkonen. Kimi, che è rimasto



**VETTEL TERZO DOPO AVER SUDATO FREDDO**

Sorride amaro Sebastian Vettel al termine di una gara viziata da una qualifica sbagliata. Il tedesco della Ferrari nelle battute finali ha sudato freddo con gli attacchi di Ricciardo ma ha resistito al terzo posto mentre l'australiano della Red Bull è rimasto azzoppato



sulla strategia a due soste perché la Ferrari ha differenziato le tattiche, pur essendo staccato a inizio gara di 5/6 secondi dei primi tre, ha pian piano eroso tutto il distacco che lo divideva dalle Red Bull di testa perché riusciva a girare 2/3 decimi più veloce di loro. È piombato alle spalle di Verstappen al 45° giro, quando ne mancavano più di venti alla fine. Ma nonostante la maggior esperienza, il più vecchio dei piloti di F.1 non è riuscito ad attaccare, a cogliere di sorpresa, né a portare all'errore o soltanto a intimidire il più giovane pilota di F.1. Lui alla fine si è quasi giustificato: «*Ci ho provato in tutti i modi, ma nel misto prima del traguardo non riuscivo a restare abbastanza vicino a Max per fare bene l'ultima curva e prendergli la scia nel rettilineo seguente. Per certi versi sono contento per Max, è stato molto bravo. Ma certo se penso che io corrovo contro suo padre, la cosa mi mette paura*».

Forse gli dovrebbe mettere più paura pensare che non riuscire con l'esperienza di 236 Gp dietro le

**CI HO PROVATO IN TUTTI I MODI MA NEL MISTO PRIMA DEL TRAGUARDO NON RIUSCIVO AD AVVICINARE MAX**

**KIMI RAIKKONEN**



spalle, a superare con malizia o astuzia un 18enne che ha disputato appena 24 corse di F.1 nella vita significa che è cambiata un'epoca.

**Risolto il mistero della qualifica**

Ma adesso la vera urgenza della Ferrari non è rimuginare sulle strategie di gara, ma capire perché la SF16-H in certe condizioni in qualifica non è veloce come dovrebbe essere. Solo questa è la strada per raggiungere le Mercedes. La risposta al "mistero del sabato" pare sia stata trovata. L'effetto che si è generato in qualifica è il surriscaldamento degli pneumatici. "Overheating" nel gergo tecnico. Secondo i ferraristi sono bastati pochi gradi in più di temperatura dell'asfalto (5 secondo la Pirelli, 9 per la Ferrari) a far finire fuori dalla "finestra" ideale di utilizzo le gomme soft di Vettel e Raikkonen. Tutte le gomme hanno appunto una "finestra" di utilizzo ideale, cioè un valore di temperatura di funzionamento entro cui funzionano al meglio. Di solito la

finestra delle soft è fra 100° e 125° gradi. Se la gomma va sopra o sotto quella temperatura, non rende al meglio: la miscela non fa più il suo dovere di "attaccare" le ruote all'asfalto e così la macchina in curva scivola via sulle quattro ruote. È quello che è successo in qualifica sulla SF16-H di Vettel e i sensori montati sull'auto l'hanno scoperto.

Attenzione però: non è stata colpa degli pneumatici (che su tutte le altre auto hanno "lavorato" perfettamente) ma del modo in cui la macchina è stata preparata dal team per le qualifiche. Dove per "preparare" si intende tutta la procedura che precede l'ingresso in pista: temperatura impostata sulle termocoperte, pressione di gonfiaggio delle gomme, ma anche il modo di scaldarle nel giro di lancio da parte del pilota. Può essere colpa di uno o di tutti questi fattori assieme, ma il risultato è che in qualifica Vettel si è trovato con la gomma "stanca" e non efficace proprio da metà giro in poi. Quando arrivavano le curve più insidiose per la Ferrari: quelle del misto finale. È un difetto che si manifesta nel giro veloce, quando la gomma viene "maltrattata" al limite, e non in gara quando il ritmo è più blando e le temperature si stabilizzano. Ma è il difetto che la Ferrari deve risolvere se vuole avere una monoposto performante per tutto il giro secco per giocarsi le pole position nei prossimi Gran Premi. Trovato la causa, ora serve un rimedio. La Ferrari lo sta cercando nei test di Montmelò iniziati dopo il Gp Spagna, martedì 17, quando Autosprint è in edicola. Stavolta la Ferrari si è messa a simulare le qualifiche invece che le gare intere. Perché per una volta trovare il ritmo ideale sul giro secco può rivelarsi tanto importante quanto il passo gara. ●

### QUEI PRIMI GIRI DIETRO ALLA TORO ROSSO DI SAINZ

Subito dopo l'uscita di scena delle due Mercedes Sainz è balzato al terzo posto dietro alle due Red Bull e proprio davanti alle Ferrari che hanno perso tempo prezioso dietro alla Toro Rosso dello spagnolo



## Arrivabene senza il tappo di Sainz...

«IL GP L'ABBIAMO PERSO IN QUALIFICA MA SE CARLOS NON TENEVA DIETRO KIMI PER 5 GIRI FORSE SAREBBE ANDATA DIVERSAMENTE»

**M**aurizio Arrivabene è perentorio nella sua analisi. «La gara non l'abbiamo persa domenica ma sabato in qualifica». Una gara decisa dalle strategie, lui che l'ha visuta al muretto con le cuffie in testa e in contatto con gli ingegneri che simulavano ogni possibile scenario strategico, è stata così fortemente condizionata dalle qualifiche? «Certo che sì», sottolinea. E

più secco di Marchionne racconta le occasioni mancate nel corso dei 66 giri. «Non si tratta un podio conquistato, ma di un'occasione sprecata. Le Mercedes sono uscite di pista e noi non eravamo lì ad approfittarne. Se avessimo fatto una bella qualifica invece di andare malissimo in prova, avremmo vinto. E no contano le strategie: le abbiamo provate tutte: se Vettel fos-

se rimasto su due soste si sarebbe scambiato la posizione con Kimi ma sarebbe comunque arrivato secondo». Però Raikkonen non ci ha mai davvero provato con Verstappen. Risposta perentoria: «Kimi ha fatto una gara fantastica. Purtroppo la sua macchina scivolava un po' nel tratto misto finale e perciò non riusciva a prendere la scia di Verstappen in rettilineo».

Però in fondo in fondo Arrivabene ha un rammarico. «Si chiama Sainz. Ha tenuto dietro Kimi per almeno cinque giri facendogli perdere preziosi secondi. E forse ha compromesso la nostra gara».

Tanto che Vettel, superato da Sainz proprio al momento dell'incidente fra le due Mercedes, ha pure chiesto al team via radio se fossero già uscite le bandiere gialle nella speranza che lo spagnolo fosse obbligato a restituirla la posizione. Invece Sainz è stato così lesto ad approfittare dell'opportunità che ha bruciato sul tempo persino il direttore di gara che ha acceso i semafori gialli un attimo dopo il suo sorpasso. ●





# Marchionne vede solo il podio

**«SONO CONTENTO DEL DOPPIO PODIO MA NON SODDISFATTO. PECCATO NON APPROFITTA DEI GUAI MERCEDES. DOBBIAMO MIGLIORARE»**

**V**edere la Ferrari vincere a Marchionne proprio non riesce. Si è dovuto accontentare di guardare i suoi due piloti sul podio. «Un doppio podio, non uno solo – precisa il presidente – e sia chiaro: sono contento del podio, lo accetto ma non sono soddisfatto. Una volta che alla Mercedes capita quel che è capitato e non ne approfittiamo...».

Poi aggiunge drasticamente come di chi ha individuato il problema: «Dobbiamo migliorare l'auto, non i piloti. Loro sono i migliori. Certo ha avuto sfortuna la Mercedes, ma d'altro canto è successo tan-

te volte a noi. È stato un incidente assolutamente non necessario. E dire che prima della corsa, stamattina ero andato a trovare Dieter Zetsche (il capo della Mercedes, ndr) nel loro motorhome. Con Dieter ci conosciamo da anni: da lui ho ereditato la Chrysler. Se non è il migliore, è uno dei migliori uomini nell'industria automobilistica».

Tanti nel paddock si sono incuriositi quando Marchionne si è chiuso per quasi un'ora nell'ospitalità Mercedes con il gran capo delle Freccie d'argento. In fondo la Ferrari deve ancora trovare un assetto definiti-

vo per la propria squadra. Ma Marchionne si è affrettato a smentire illazioni: «Con Zetsche abbiamo parlato del futuro della F1 e di cosa succederà con Ecclestone nei prossimi anni. Sono argomenti su cui dobbiamo lavorare preferibilmente insieme a Mercedes e agli altri team. Non ci sono stati altri argomenti. Sono venuto in Spagna per stare vicino alla squadra e ribadire la mia fiducia nel management della Ferrari. Le voci sull'esonero di Maurizio Arrivabene non hanno nessuna base e servono solo a creare confusione». ●



**IL PRESIDENTE RIBADISCE LA SUA FIDUCIA NEL MANAGEMENT DI MARANELLO**

Non riesce proprio, Marchionne a vedere una vittoria della Ferrari dal vivo. A sinistra, Arrivabene: il presidente della Ferrari ha ribadito tutta la sua fiducia al management di Maranello allontanando tutte le voci che si sono avvicinate alla vigilia del Gp Spagna

# Assolti con il dubbio

**TOTO WOLFF MA ANCHE I COMMISSARI, LIQUIDANO IL CRASH FRA ROSBERG ED HAMILTON COME UN INCIDENTE DI GARA. MA QUALCHE DUBBIO È LECITO**

**MONTMELÒ** - «Ci eravamo lasciati alle spalle la collisione tra Rosberg e Hamilton a Spa nel 2014 e dopo il team aveva vissuto una situazione differente. Ma continuando con l'approccio di lasciare i nostri piloti liberi di correre l'uno contro l'altro la cosa eventualmente era destinata a ripetersi». Toto Wolff dà grande prova di affabulazione per cercare di giustificare quanto accaduto tra i suoi piloti al primo giro, mentre le due Mercedes occupavano le prime due posizioni. «Ma ciononostante, anche in futuro Hamilton e Rosberg saranno liberi di farlo. Questa volta è stata una coincidenza di fattori sfavorevoli che si sono trasformati in una grave perdita per tutto il team. Credo che entrambi abbiano imparato la lezione, non applicheremo nessun tipo di sanzione o punizione (contrariamente a quanto era accaduto a Spa ai danni di Rosberg n.d.r) perché per loro è abbastanza doloroso vedere quanto abbiamo perso, in una gara che invece potevamo dominare. Ho detto a entrambi che sono loro ad essere seduti al volante, loro sono responsabili per portare entrambe le vetture al traguardo e oggi non lo hanno fatto. E non voglio andare più a fondo. Rosberg ci ha spiegato che l'errato settaggio del motore ha complicato ulteriormente la situazione. Che c'era una discrepanza considerevole in termini di velocità e che ha dovuto prendere una decisione in una frazione di secondo, conclusa con Hamilton che lo ha colpito. Rosberg ha protetto la posizione all'interno e la manovra è stata corretta. Hamilton, invece, ha preferito prendere la linea interna, è finito nell'erba e successivamente ha perso il controllo, colpendo così l'altra Mercedes. L'atmosfera dopo la corsa tra di loro era tesa, ognuno è rimasto della rispettiva opinione. Non penso però che questo condizionerà i loro futuri rapporti durante il campionato. Rosberg aveva la luce accesa al posteriore perché in quel momento aveva ancora attivato il mode che si usa nel giro di ricognizione. Quindi non aveva la stessa energia di cui disponeva invece Hamilton. Una condizione che non spiega tutta la dinamica dell'incidente ma che, almeno, spiega perché in quel momento la differenza di velocità tra le due vetture era così evidente».

Un incidente comunque strano, dove tutti sono d'accordo nell'analisi della dinamica ma interpretano i fatti in maniera diversa. «Ho fatto una partenza eccellente - dice Rosberg - e sono subito riuscito a passare Hamilton alla prima staccata. Ero sicuro che grazie a quel sorpasso avrei vinto. Poi, uscendo dalla curva 3, ho avvertito che il motore non ri-

spondeva come avrebbe dovuto. A quel punto sono andato all'interno per proteggere la posizione, ho chiuso la porta. Mi sembrava una manovra chiara, era evidente che lo spazio per passare all'interno proprio non c'era. Per questo sono rimasto sorpreso che comunque lui ci ha provato, infilandosi dove lo spazio non c'era. Solo dopo ci siamo accorti che il motore non era nell'impostazione corretta. Per passare dalla modalità da giro di ricognizione a quella da gara, bisogna spingere un pulsante. Lo stesso che in gara attiviamo anche in fase di sorpasso. Io quel pulsante l'ho schiacciato, come si vede anche dalle immagini della camera car, ma non è successo nulla. Per i commissari s'è trattato di un incidente di gara, devo accettare questa interpretazione. Non voglio accusare Hamilton, dico che accetto la decisione dei commissari. Ma per entrambi, finire con le rispettive vetture nella sabbia non è stato bello». Per Lewis Hamilton, invece, la dinamica interna all'abitacolo segue tutta un'altra storia: «Quando ti fermi sulla griglia prima del via, adesso, c'è solo una modalità d'impostazione, chiamata "gara". Rosberg, probabilmente, era ancora in quella che si utilizza durante il giro di formazione. Si dev'essere dimenticato di cambiarla almeno sino alla curva 3. All'uscita di quella curva ero molto più veloce di lui. Ho visto che la luce posteriore era accesa e poi si è spenta. Ho percorso la curva 3 con una velocità più elevata, quindi in uscita ero molto più rapido. Rosberg è intervenuto sulla mappa, ha corretto l'impostazione, ma il cambiamento di velocità non è imme-

il caso  
del Gp

**È EVIDENTE CHE SONO DELUSO DA QUESTO INCIDENTE. DOBBIAMO INDAGARE A FONDO**

**DIETER ZETSCHKE**

”



## IL DUO STUPISCHE LA TRIADE

Non parlo, non vedo, non sento, sembrano sottintendere Toto Wolff, Dieter Zetsche e Niki Lauda (da destra verso sinistra) osservando le Mercedes di Rosberg ed Hamilton ko



LASCIARE LIBERI  
I PILOTI  
PUÒ PORTARE  
A RISULTATI  
COME QUESTO  
MA CONTINUEREMO

TOTO WOLFF



diato, non disponi subito della potenza prevista per la gara. Quando ho realizzato la differenza in termini di velocità tra di noi, ho visto un varco a destra e mi ci sono buttato. Che è poi quello che i piloti fanno normalmente. Voglio comunque scusarmi con tutto il team per quanto successo, perché ci sono 1300 persone che lavorano per noi. Oggi non ho fatto il lavoro che si aspettavano e sono deluso. Garantisco al team che una cosa del genere non succederà più». La Fia ha analizzato a fondo la dinamica dell'inci-

dente, senza entrare nello specifico. Se Rosberg ha disattivato l'impostazione sbagliata e, nel caso, quando l'avrebbe fatto. Perché quello, nell'eventualità, non sarebbe un errore disciplinare da far discutere ai commissari ma una negligenza da discutere con i tecnici del team.

I commissari hanno analizzato la dinamica della collisione e i fattori - la diversa velocità - che l'hanno generata, sentenziando che Rosberg era nel suo diritto di proteggere la posizione e che il tentativo di sorpasso di Hamilton era ragionevole. E che la collisione è stata propiziata da una convergenza di eventi. L'impressione è che il verdetto è stato edulcorato, che non sono state adottate successive sanzioni per non creare futuri problemi tra i piloti Mercedes. Perché qualora fosse stata riconosciuta la colpevolezza di un singolo, sarebbe stata una responsabilità davvero pesante da portarsi addosso per tutto l'anno. Stupisce però che Rosberg, in modalità "giro di ricognizione" sia riuscito a partire come un fulmine, passare Hamilton e restare al comando per circa 1,5 km prima di "piantarsi" improvvisamente. L'incidente tra Rosberg e Hamilton è anche la diretta conseguenza delle nuove norme che impediscono dai box di istruire i piloti su tutte le numerose procedure da prendere prima e dopo il via. Con i piloti "teleguidati", come succedeva in precedenza, una cosa del genere non sarebbe successa. Non sappiamo se è meglio o peggio.

Cesare Maria Mannucci





## IL TOP DEL GP

Max **Verstappen**

Tre anni fa correva ancora in kart, adesso a 18 anni, 7 mesi e 15 giorni strappa a Vettel il record di pilota più giovane della storia a vincere in F1. Ma la cosa più importante è che ha guidato in modo magistrale, senza una sbavatura, resistendo per oltre 20 giri alla pressione di un arrebbante Raikkonen che aveva gomme più fresche delle sue. Proprio nel giorno in cui aveva gli occhi addosso per dimostrare di essersi meritato la fiducia Red Bull, ha ripagato chi ha creduto in lui.

# 10

e lode

# VES

foto: grafie COLOMBO

### CHE SFORTUNA CHE HA RICCIARDO!

Bucare nell'intenso finale di gara la gomma posteriore sinistra è stato solo l'ultimo segnale di una giornata non certo fortunata, anche se il 4° posto finale non è comunque sfuggito a Ricciardo. Sopra, lo sguardo del predatore sazio in Verstappen. Nell'altra pagina, Ericsson, 12°, qui precede Massa, finito 8°



8

### Sebastian Vettel

Seb merita più di Raikkonen perché ha perso il secondo posto soltanto per una strategia meno efficace: a tattica pari sarebbe finito davanti al compagno di squadra. Una sola vera pecca: sta cominciando a lamentarsi troppo via radio. Il dialogo con cui ha criticato l'aggressività di Ricciardo nel tentativo di sorpasso («Facciamo le corse o ci diamo dei calci?») ricorda molto l'esagerata critica a Kvyat in Cina.

### Daniel Ricciardo

Poteva vincere la gara come finire giù dal podio (come gli è successo) a seconda delle strategie scelte dal box. A lui è capitata la tattica peggiore, ma il suo compito finché è rimasto al comando l'ha svolto perfettamente. E poi rimane negli occhi quel fantastico giro mozzafiato in qualifica a soli 4 decimi dalla Mercedes di Rosberg con cui ha arpiionato la seconda fila. La foratura finale non inficia il 4° posto.

7

### Kimi Raikkonen

Quarto risultato a punti che lo proietta al secondo posto nel mondiale con 61 punti davanti a Vettel. Ma nel giudizio non si può non tener conto del fatto che non ha mai tentato un vero attacco a Verstappen e ha anche sbagliato la partenza perdendo tre posizioni. Da un pilota con 236 Gp alle spalle ci si aspettava più malizia nell'aggreire il giovane rivale.

### Valtteri Bottas

Un quinto posto strappato con una gara tenace e un'ottima partenza che gli aveva fatto scavalcare Raikkonen. A Bottas è andata bene che il team aveva stabilito per lui una strategia a due soste, rivelatasi la migliore in questa gara. Per 2 secondi, nell'ultimo giro, non è riuscito a superare Ricciardo che aveva forato.

### Carlos Sainz

Con una Toro Rosso che non era certo veloce come le auto dei primi, si è permesso di scavalcare le Ferrari al primo giro e tenere la terza posizione per 7 giri respingendo persino il primo attacco di Raikkonen. Poi sono calate le gomme, ma ha corso con intensità prendendosi anche un' ammonizione perché uscito in pista col semaforo rosso.

### Sergio Perez

Abituato a gestire gare su lunghi stint conservando le gomme, Perez si è trovato a proprio agio correndo con la tattica delle due soste. Con il 7° posto ha portato 6 preziosi punti in casa della fragile Force India. E nel finale è stato bravo, con gomme ormai usurate, a tenersi dietro Massa che lo aveva raggiunto e a salvare il piazzamento.

6

### Felipe Massa

È andato a punti (ottavo) in una gara difficile in cui partiva soltanto 18° per un errore del team che l'aveva fatto uscire troppo tardi dal garage per la qualifica. Ha recuperato tante posizioni su una pista dove è difficile superare e per di più gli era toccata la strategia alla fine meno efficace: quella a tre soste.

### Jenson Button

Ha corso da vecchia volpe, sfruttando l'esperienza e un po' di opportunismo: da 12° al via ha scavalcato Alonso in partenza, si è installato in ottava posizione e poi ha cercato di gestire le gomme battagliando prima con Gutierrez, poi con Alonso per più di 40 giri. Alla fine ha resistito al ritorno di Kvyat per portare a casa i due punti del 9° posto.

### Daniil Kvyat

Si merita la sufficienza perché ha corso in una condizione difficile: era stato mortificato dal declassamento di squadra e doveva familiarizzare con una macchina diversa. E per colmo di sfortuna quando al 51° giro è uscito dal terzo pit stop con le soft fresche non ha potuto sfruttarle per raggiungere Button davanti a lui perché era dietro Vettel e Ricciardo e pur essendo più veloce non poteva attaccarli. Gli resta solo il giro più veloce in 1'26"948 e un punticino.

### Fernando Alonso

Si ritira dopo 45 giri per un problema di motore. Non concretizza le buone qualifiche con una partenza disastrosa che gli fa perdere numerose posizioni. Poi si ritrova alle spalle di Button, che lui vorrebbe attaccare, ma che dai box lo invitano a non farlo.

### Marcus Ericsson

Una buona gara, che conclude al 12° posto, doppiato. Ha la meglio su Nasr, precede le Renault, non commette errori con una vettura che dal primo test di Barcellona non è stata oggetto di sviluppo tecnico. Cerca comunque di estrarre il meglio dal poco che ha. Attitudine invece che è estranea a Nasr.

GETTY IMAGES



5

**Esteban Gutierrez**

Miglior risultato stagionale per Gutierrez, ma è una magra consolazione perché è finito 11°, appena fuori dai punti, a otto secondi dal decimo. A un certo punto sembrava che il messicano ce la facesse a finire ottavo, ma negli ultimi venti giri è stato scavalcato in successione prima da Massa, poi da Button e infine da Kvyat.

**Nico Hulkenberg**

Si ritira dopo 20 giri per un problema al motore dopo che aveva realizzato una buona partenza. Per lui però è un momento difficile. Perché il mercato piloti è già iniziato e, ancora una volta, sembra essere ignorato dai team di punta.

**Romain Grosjean**

Si ritira al 56° giro per un problema ai freni. Al via parte bene poi è coinvolto in una lotta con il compagno Gutierrez e i due entrano anche in collisione. Perde l'ala anteriore e da quel momento la sua gara è compromessa. Sino al ritiro.

**Rio Haryanto**

Conclude al 17° posto, doppiato, di fatto correndo sempre a vista del compagno di squadra. Si lamenta della strategia, dell'usura delle gomme ma porta la vettura al traguardo senza fare danni.

**Pascal Wehrlein**

Conclude al 16° posto doppiato. Pure lui si lamenta dell'usura delle gomme, ma le sue performance non è che poi siano così migliori di quelle del suo compagno di squadra. Considerando come la Mercedes nei test stia spingendo Ocon, forse una scelta l'hanno già fatta.

**Joylon Palmer**

Questa volta si prende la soddisfazione di precedere il compagno di squadra sul traguardo, sebbene grazie alla punizione inflitta a Magnussen. Alla fine la definisce la migliore gara da quando corre in F.1. Ma con un 13° posto finale, non ci sarebbe molto da festeggiare vista la gara delle due Red Bull dotate dello stesso motore.

**Felipe Nasr**

Alla vigilia è come al solito polemico con la squadra, che accusa forse a ragione di tirare a campare. Il motore Ferrari aggiornato non sembra però dargli più energia. Poi inizia la sua solita lotta con il compagno di squadra, che ancora una volta lo vede soccombere. Si lamenta del cambio di strategia, da due a tre soste, e alla fine conclude al 15° posto, doppiato.

**Kevin Magnussen**

Alla fine i commissari lo penalizzano di 10 secondi e gli tolgono dieci punti sulla patente per il sorpasso all'ultimo giro ai danni di Palmer che si conclude con una collisione tra le due Renault. Corre sotto tono, altalenante nei tempi e al termine non va oltre il 14° posto, doppiato.

**Nico Rosberg**

La sua partenza sarebbe perfetta. Dalla seconda posizione brucia Hamilton alla prima curva, si installa al comando con autorevolezza. Poi pasticcia con il bottone che regola il modo di funzionamento del motore in condizione di gara, si butta all'interno per proteggere la posizione, creando così i presupposti per l'incredibile carambola.

**Lewis Hamilton**

Ottiene la pole, al via ha un attimo di esitazione. Poi quando vede Rosberg che si pianta in rettilineo, non gli viene il sospetto che qualche cosa non vada. Arrivato troppo sotto si butta all'interno come non ci fosse un domani e travolge il compagno di squadra. Fosse stato un poco più riflessivo, avrebbe vinto il Gp.



SUTTON-IMAGES.COM

**SAUBER E RENAULT, ANCORA DELUSIONI**

Sopra, Nasr, 15° alla fine, qui in lotta con Palmer, giunto 13°. Sia Sauber che Renault sono finite fuori dalla zona punti. Sopra, Hulkenberg, ben presto col motore in fumo della Force India



GETTY IMAGES



# Per la vostra passione, la sfida più alta.

## COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



Tornanti, salite, valichi. È la Coppa d'Oro delle Dolomiti. Una sfida come nessun'altra, dove il fascino della storia si incontra con quello delle montagne più belle del mondo. Una sfida riservata a chi non si accontenta delle pianure.

Dal 1947.

# 2016

## 21 | 24 luglio CORTINA D'AMPEZZO

Iscrizioni online: [www.coppadorodelledolomiti.it](http://www.coppadorodelledolomiti.it)  
info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984



CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB  
BELLUNO



Automobile Club d'Italia



CON IL PATROCINIO



Comune di  
Cortina d'Ampezzo



Comune  
di Belluno



REGIONE DEL VENETO

SONNENSTADT LIENZ



MEDIA PARTNER



IN COLLABORAZIONE CON

MAGNETI  
MARELLI

## La Ferrari

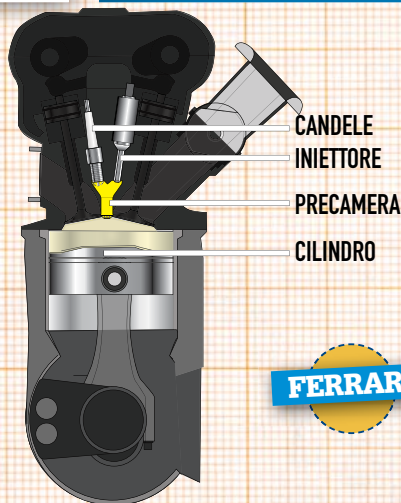
In Spagna la Ferrari ha presentato solitamente piccoli aggiornamenti aerodinamici: un'ala posteriore rivisitata e un'ala nel "monkey seat". Quello che s'è scoperto dalla Russia è il modo in cui il Cavallino riesce a ottenere prestazioni così buone dal motore turbo V6 con le vigenti restrizioni di carburante. Il partner tecnico Mahle ha condiviso la propria tecnologia dei veicoli stradali, denominata Jet Ignition, anche se comunemente conosciuta come accensione in precamera nei motori dei camion. Mentre inizialmente si pensava che il congegno per la combustione usato da Mercedes e Ferrari per aggiornare le prestazioni delle loro power unit fosse l'Hcci, Mahle ha apertamente ammesso che Ferrari ha avuto a disposizione questa diversa tecnologia di combustione. In un motore normale, il carburante viene iniettato nel cilindro nello spazio al di sopra del pistone, dove, grazie a una candela, s'accende la miscela aria-carburante. Con le attuali regole della F.1 non ci sono abbastanza tempo né pressione del carburante perché arrivi all'interno del motore una quantità sufficiente di miscela aria-carburante prima dell'accensione.

Invece, con l'accensione nella precamera, il cilindro viene riempito con vapore di carburante e aria caldi, una miscela molto "magra", con una bassa percentuale di carburante rispetto all'aria che normalmente non brucerebbe completamente con una sola candela.

Così è stata creata una camera di combustione separata all'interno della testa del cilindro, una piccola camera che viene riempita con un mix più ricco di carburante e aria che s'accende facilmente. Quando in questa camera avviene la combustione, la fiamma passa dalla precamera al cilindro attraverso piccoli fori e questi piccoli e molteplici getti di fiamma bruciano la miscela meno ricca.

Grazie al sistema viene bruciata una minore quantità di carburante, ottenendo quindi maggiori economie. Ma la combustione secondaria che avviene nel cilindro è molto efficiente dal punto di vista termico e produce maggiore potenza grazie alla più lunga combustione della miscela aria-carburante.

Mentre da un lato Mercedes non rilascia commenti sulla tecnologia di combustione della propria power unit, dall'altro conferma che la Mahle non fornisce parti per



FERRARI

i propri propulsori di F.1. Tuttavia, siccome l'accensione in precamera è una tecnologia comune, è quasi certo che essa viene usata anche nel motore Mercedes, ma potrebbe trattarsi di una variante della Mahle Jet ignition.

## Mercedes

Sta lavorando sodo Mercedes per mantenere il proprio vantaggio. E così in Spagna il team ha portato sia l'aggiornamento al propulsore che al telaio. A Hamilton sono stati forniti un'Mgu-H e un turbo aggiornati, nella speranza che questo potesse scongiurare corto circuiti all'interno dell'Mgu come quelli che gli ha provocato problemi nelle qualifiche delle ultime due

gare. A Rosberg, invece, è stato fornito un nuovo motore come parte del normale programma di rotazione nel corso della stagione.

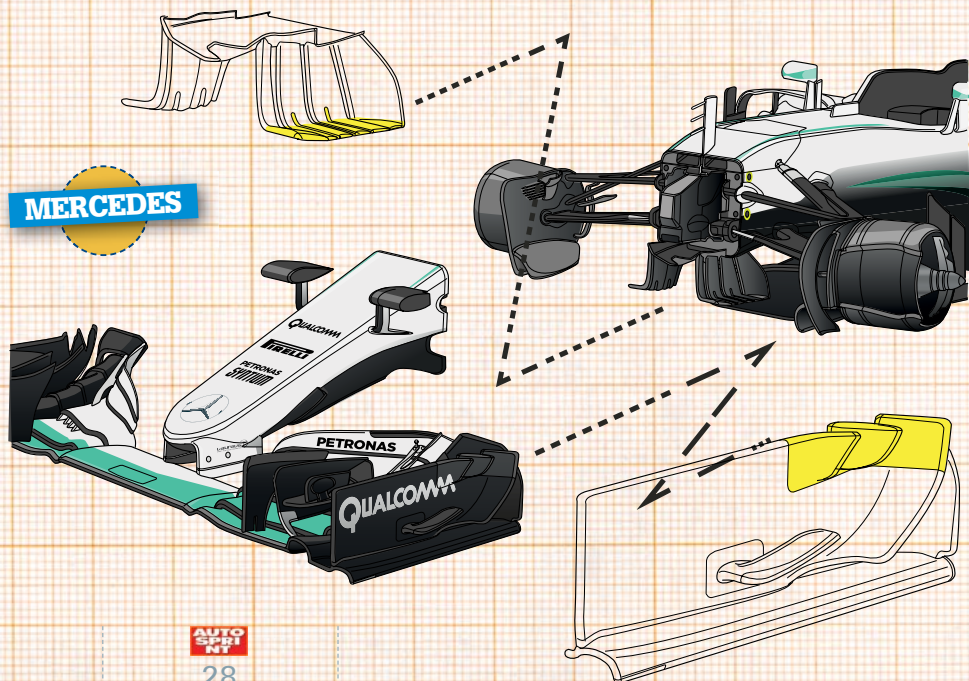
È il telaio, tuttavia, che ha ricevuto gli interventi più importanti. Nella W07, infatti, c'erano nuovi endplate nell'ala anteriore, la punta del muso, i turning vanes, le pance laterali e l'ala posteriore. Parlando dell'anteriore, il muso più sottile introdotto nelle prove adesso presenta l'estremità ancora più appuntita. Questo riporta ai deflettori anteriori montati sotto alle sospensioni anteriori.

Durante i test, queste parti avevano bordi seghettati, per Barcellona i quattro deflettori di base che formavano l'insieme sono ulteriormente separati, a formare sette sezioni che producono vortici che dirigono l'aria attorno alla vettura.

Questa sempre maggiore complessità dell'aerodinamica Mercedes arriva anche ai nuovi endplate dell'ala anteriore. Visto brevemente a Sochi, il solito grande e curvo deflettore che forma l'endplate è stato anch'esso diviso, con il bordo superiore ora in tre parti e con due linguette a spirale create verso la parte posteriore.

Queste nuove spirali sono apparentemente in plastica stampata in 3D fissate sui grandi deviatori in carbonio.

Sarà una sorpresa vedere cosa può complicare ancora Mercedes sulla sua monoposto nel tentativo di aumentarne le prestazioni nel corso della stagione.



# ed i camion

FERRARI PRESENTA UN SISTEMA D'ACCENSIONE IN PRE CAMERA IDEATO DALLA MAHLE E SIMILE A QUELLO DEGLI... AUTOCARRI!

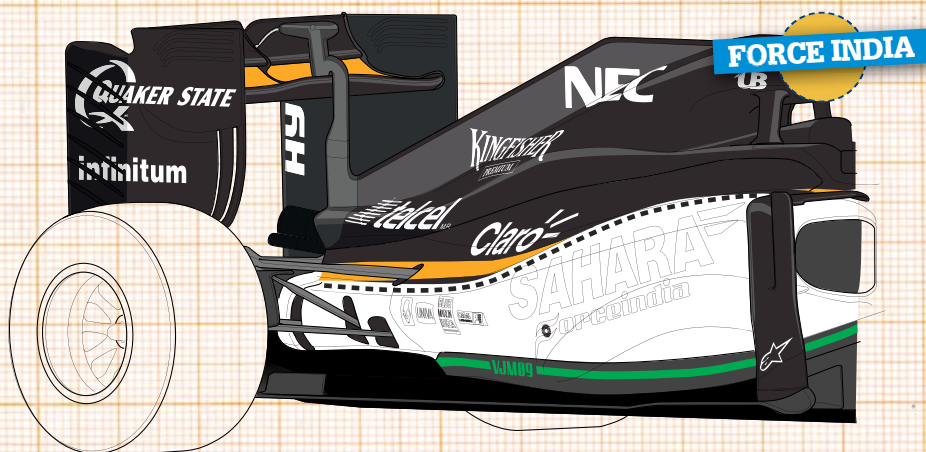
## Force India

Avendo apportato le modifiche maggiori nel corso dell'anno passato, la versione di lancio della Vjm09 non era molto dissimile da quella dell'anno precedente. Tuttavia, gli aggiornamenti che non erano stati fatti sulla vettura 2016 ora sono arrivati e adesso la monoposto è praticamente una versione B. Le modifiche comprendono un'ala anteriore estrema che ricalca la sagoma squadrata e curva Mercedes, un nuovo fondo, una nuova ala posteriore e

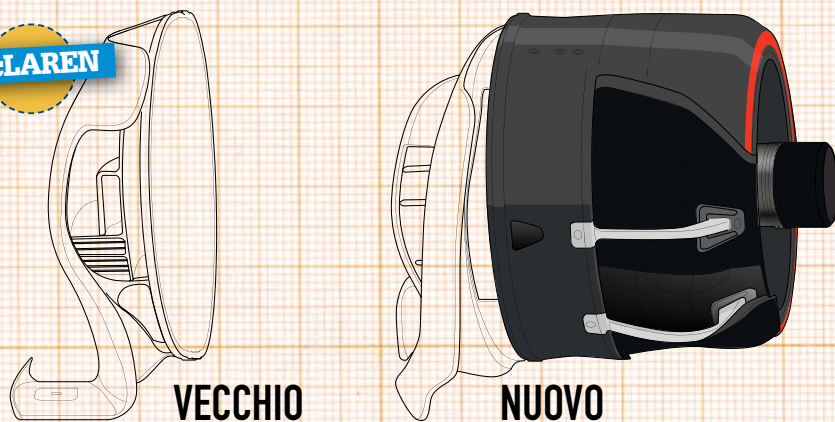
panche laterali maggiormente affusolate. Queste nuove fiancate ora si assottigliano in maniera più evidente dopo i radiatori, facendosi più rastremate verso il fondo. Questo risulta evidente dallo spazio fra la carrozzeria e la sospensione posteriore. Cambiando la forma delle panche laterali, è cambiato anche il deflettore arrotondato che forma la coda dello sfogo della pancia, in modo da ammorbidire il flusso d'aria che attraversa l'auto dirigendosi verso il fondo.

## McLaren

Finora sulla McLaren ad ogni gara abbiamo visto piccole modifiche, per Barcellona, invece, il pacchetto è stato sottoposto a importanti aggiornamenti che vedono una nuova ala anteriore, nuovi condotti nei freni, nuove panche laterali e nuovo fondo. Mentre l'ala, totalmente nuova, continua ad essere estremamente complessa e perfino più piena di dettagli. Ed i condotti dei freni hanno preso una direzione tutta nuova. Dal 2015 la McLaren ha usato condotti esterni dei freni arrotondati a conchiglia. Con questo aggiornamento le parti interne ed esterne dei condotti dei freni sono nuove. La conchiglia si appiattisce diventando un deviatore più dritto e l'aria ora entra nel condotto dei freni attraverso apposite prese d'aria posizionate nella parte esterna di questo deviatore, invece che attraverso lo spazio fra la conchiglia e la gomma. Poi, per controllare meglio il trasferimento termico tra freno, ruota e gomma, si è passati a un nuovo sistema interno di condotti. Il flusso d'aria che separa il calore dai freni e dalla ruota è molto maggiore e questo dovrebbe ridurre la temperatura della gomma. Allo stesso tempo, come hanno fatto molti team nel week-end spagnolo, per scaldare la gomma anteriore destra meno sollecitata, è vero il contrario, e il disco del freno è lasciato chiaramente esposto verso l'interno del cerchione della ruota in modo da trasferire calore alla gomma. Così la McLaren sta usando un setup asimmetrico dei condotti, esclusivamente per una questione di gestione delle gomme e non legata al raffreddamento dei freni.



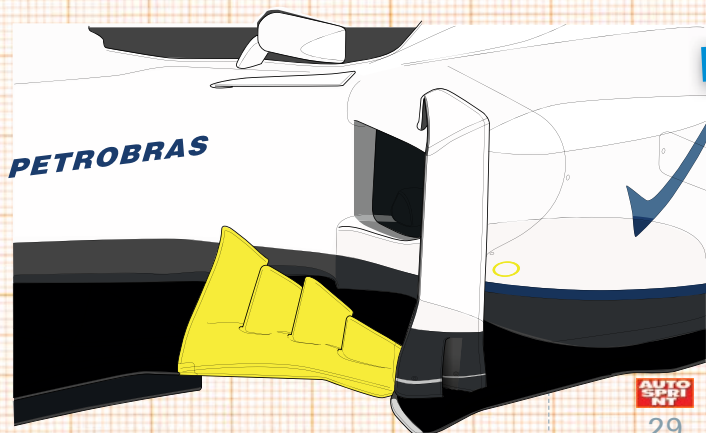
## McLAREN



## Williams

A Barcellona sono stati inseriti su entrambe le vetture nuovi bargeboard, uno sviluppo visto per la prima volta a Sochi. Il design di queste nuove parti segue le specifiche delle parti del lancio, ma ciò che era un deviatore in tre parti ora è stato riproposto con un set up in quattro parti. Si può vedere che la metà superiore del bargeboard è divisa in profili aerodinamici separati e ognuno dei deviatori pende leggermente indietro. L'estremità di ognuno di questi elementi produce un flusso che indirizza l'aria attorno agli undercut nelle panche laterali. Tutto questo non si avvicina nemmeno un po' a quanto raggiunto da Mercedes in quest'area, ma segue tuttavia lo stesso concetto aerodinamico. ●

## WILLIAMS





PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Massa	8°	21"384
Pérez	9°	22"679
Kvyat	9°	23"277
Ericsson	9°	22"840
Sainz	10°	22"874
Button	10°	22"280
Hülkenberg	10°	22"176
Magnussen	10°	22"843
Ricciardo	11°	21"738
Alonso	11°	21"795
Palmer	11°	23"283
Wehrlein	11°	24"554
Verstappen	12°	22"369
Raikkonen	12°	22"107
Bottas	12°	21"856
Nasr	12°	22"976
Vettel	15°	21"643
Grosjean	15°	23"187
Gutiérrez	16°	23"206
Haryanto	22°	28"753
Ericsson	24°	23"122
Massa	25°	22"568
Kvyat	25°	22"234
Ricciardo	28°	22"104
Vettel	29°	22"617
Grosjean	29°	22"844
Gutiérrez	30°	22"430
Magnussen	30°	23"165
Palmer	33°	22"397
Wehrlein	33°	24"387
Verstappen	34°	22"348
Raikkonen	35°	22"169
Pérez	35°	21"918
Button	36°	22"590
Nasr	36°	23"090
Vettel	37°	21"603
Grosjean	37°	34"832
Sainz	38°	22"937
Bottas	39°	22"443
Alonso	39°	22"987
Ericsson	40°	22"897
Massa	41°	21"831
Ricciardo	43°	21"683
Haryanto	48°	26"186
Kvyat	51°	22"769
Magnussen	55°	22"122
Ricciardo	65°	23"133

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through. SG = Stop & Go

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	66	1.41"40"017	181,241	1'28"816	36
2°	18	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	66	a 0"616	181,222	1'28"538	38
3°	15	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	66	a 5"581	181,075	1'27"974	39
4°	12	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	66	a 43"950	179,944	1'28"209	46
5°	10	V.Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 45"271	179,906	1'29"081	60
6°	8	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	66	a 1"01"395	179,435	1'29"663	42
7°	6	S.Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 1"19"538	178,908	1'29"801	37
8°	4	F.Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 1"20"707	178,874	1'29"238	43
9°	2	J.Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	65	a 1 giro	178,422	1'30"260	39
10°	1	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	65	a 1 giro	178,326	1'26"948	53
11°		E.Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	65	a 1 giro	178,103	1'30"139	34
12°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	65	a 1 giro	177,295	1'29"715	42
13°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	65	a 1 giro	177,134	1'29"779	35
14°		F.Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	65	a 1 giro	177,038	1'29"905	38
15°		K.Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	65	a 1 giro (*)	176,766	1'28"716	57
16°		P.Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	65	a 1 giro	176,328	1'31"182	37
17°		R.Haryanto (Indonesia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	65	a 1 giro	175,908	1'29"402	52

RITIRATI

	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	56	Freni	175,824	1'28"974	41
	F.Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	45	Power Unit	175,822	1'29"750	41
	N.Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	20	Perdita d'olio	169,806	1'31"810	8
	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente	-	-	-
	N.Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	0	Incidente	-	-	-

NOTA: (\*) penalizzazione di 10" per aver causato un incidente.

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL QUINTO GRAN PREMIO

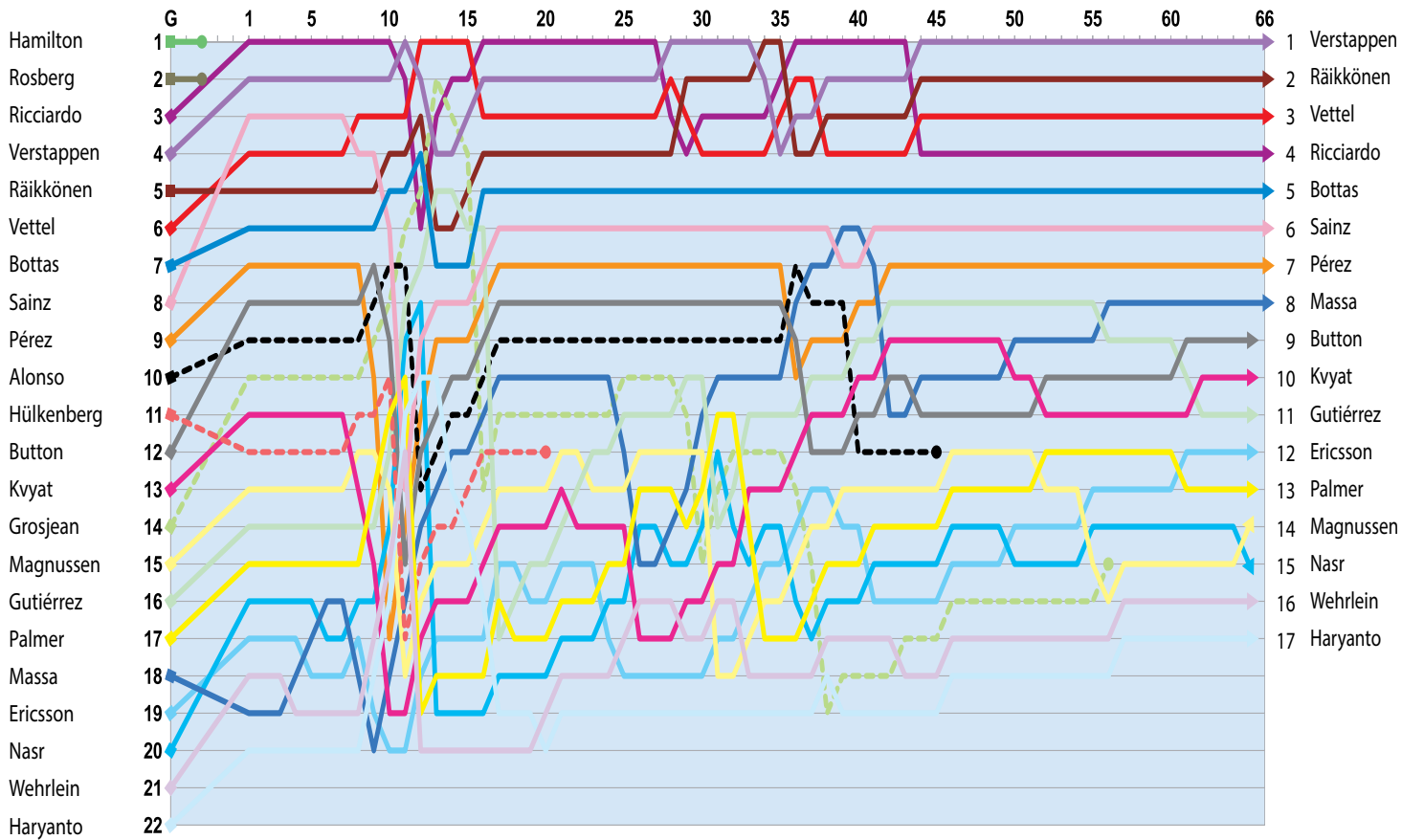
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	2	4	4	2	2	2
MERCEDES	ROSBERG	MERCEDES	2	1	1	2	1	1
FERRARI	VETTEL	FERRARI	3	2	2	2	2	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	2	2	2	2	2	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	BOTTAS	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	1	1	1	1	1	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	1	1	1	1	2	4
FORCE INDIA	HULKENBERG	MERCEDES	1	1	1	1	1	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RENAULT	MAGNUSSEN	RENAULT	1	1	1	1	1	2
RENAULT	PALMER	RENAULT	1	1	1	1	2	3
TORO ROSSO	KVYAT	FERRARI (2015)	2	2	2	2	1	2
TORO ROSSO	SAINZ	FERRARI (2015)	2	2	2	2	1	1
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	2	2	2	2	1	1
SAUBER	NASR	FERRARI	2	2	2	2	1	1
MCLAREN	ALONSO	HONDA	2	2	2	2	2	2
MCLAREN	BUTTON	HONDA	2	2	2	2	1	1
MANOR	WEHRLEIN	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MANOR	HARYANTO	MERCEDES	2	2	2	2	1	1
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	2	2	2	2	1	1
HAAS	GUTIERREZ	FERRARI	2	2	2	2	1	1

SPAGNA | 5ª gara del mondiale F1 | 15 maggio 2016 | Catalunya (4,655 km)  
 | Distanza: 307,104 km | Giri: 66 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

**LEGENDA**

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE**  
 250 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

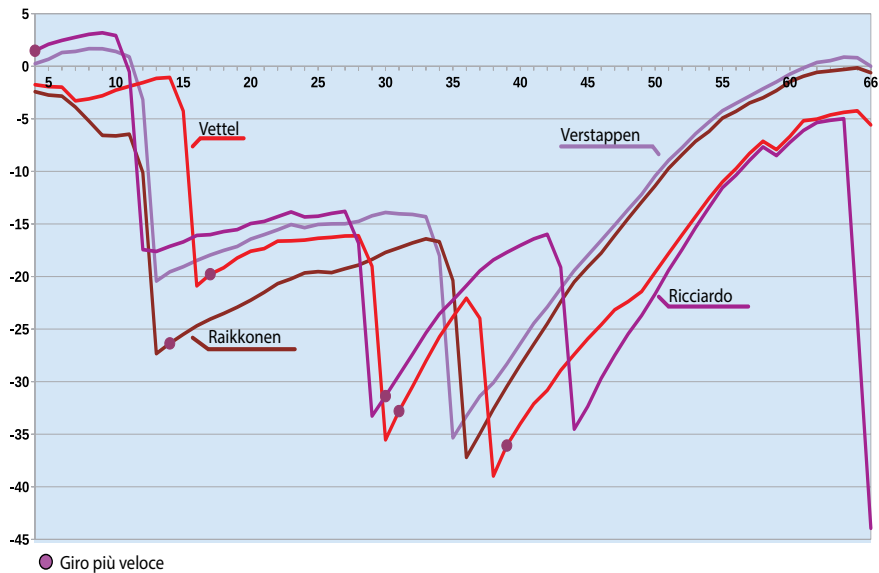
**QUALIFICAZIONI**

Wehrlein	341.5
Haryanto	341.0
Gutiérrez	336.6
Pérez	336.6
Hülkenberg	336.5
Bottas	336.3
Verstappen	335.4
Hamilton	334.9
Rosberg	334.6
Massa	334.5
Vettel	334.2
Raikkonen	333.9
Nasr	333.8
Grosjean	332.9
Ericsson	332.4
Kvyat	330.4
Magnussen	329.4
Button	329.3
Ricciardo	328.5
Sainz	328.0
Alonso	327.7
Palmer	327.5

**GRAN PREMIO**

Massa	346.3
Hülkenberg	343.5
Haryanto	343.2
Ericsson	343.0
Wehrlein	342.9
Ricciardo	341.2
Gutiérrez	341.0
Button	340.8
Grosjean	340.0
Raikkonen	339.7
Kvyat	338.0
Palmer	337.8
Vettel	337.7
Pérez	336.7
Verstappen	336.7
Nasr	335.1
Magnussen	334.1
Alonso	332.8
Bottas	328.9
Sainz	326.2
Rosberg	296.2
Hamilton	287.1

**I DISTACCHI**



Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

**RECORD PISTA**

**SUL GIRO IN PROVA**

**IMBATTUTO**  
R.Barrichello  
(Brawn GP BGP001/  
Mercedes)  
1'19"954 media 209,595  
km/h

**SUL GIRO IN GARA**

Sul giro in gara **IMBATTUTO**  
K.Raikkonen  
(Ferrari F2008, 2008)  
1'21"670 media 205,191  
km/h

**SULLA DISTANZA**

Sulla distanza **IMBATTUTO**  
F.Massa  
(Ferrari F2007, 2007)  
1h31'36"230 media 198,102  
km/h

**GIRI IN TESTA**

Ricciardo	1°-10°
Verstappen	11°-11°
Vettel	12°-15°
Ricciardo	16°-27°
Verstappen	28°-33°
Raikkonen	34°-35°
Ricciardo	36°-43°
Verstappen	44°-66°

**PROVE LIBERE**

**VENERDÌ 13 MAGGIO**

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Rosberg	1'24"454	1'23"922
2° Vettel	1'23"951	1'25"017
3° Raikkonen	1'24"089	1'24"176
4° Hamilton	1'24"611	1'24"641
5° Sainz	1'26"078	1'25"131
6° Ricciardo	1'25"416	1'25"194
7° Alonso	1'26"243	1'25"342
8° Verstappen	1'25"585	1'25"375
9° Pérez	1'27"064	1'25"437
10° Hülkenberg	1'26"938	1'25"453
11° Bottas	1'25"672	1'25"708
12° Button	1'27"610	1'25"893
13° Grosjean	1'27"258	1'25"899
14° Massa	1'26"186	1'26"491
15° Magnussen	1'26"576	1'26"244
16° Kvyat	1'26"583	1'26"375
17° Palmer	s.t.	1'26"770
18° Wehrlein	1'28"084	1'26"960
19° Haryanto	1'29"052	1'27"252
20° Nasr	1'27"253	1'27"812
21° Gutiérrez	1'27"283	1'28"205
22° Ericsson	1'27"392	1'28"501
23° Ocon	s.t.	s.t.

**SABATO 14 MAGGIO**

	3ª SESSIONE
1° Rosberg	1'23"078
2° Hamilton	1'23"204
3° Vettel	1'23"225
4° Verstappen	1'23"719
5° Ricciardo	1'23"816
6° Raikkonen	1'24"110
7° Bottas	1'24"356
8° Pérez	1'24"472
9° Kvyat	1'24"553
10° Alonso	1'24"555
11° Hülkenberg	1'24"585
12° Massa	1'24"621
13° Sainz	1'24"695
14° Grosjean	1'24"981
15° Button	1'25"051
16° Magnussen	1'25"100
17° Gutiérrez	1'25"130
18° Palmer	1'25"376
19° Nasr	1'25"383
20° Ericsson	1'25"401
21° Wehrlein	1'26"097
22° Haryanto	1'26"251

**GRIGLIA**

1ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'22"000	6 Rosberg Williams 1'22"280
2ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'22"680	33 Verstappen Red Bull 1'23"087
3ª FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'23"113	5 Vettel Ferrari 1'23"334
4ª FILA	77 Bottas Williams 1'23"522	55 Sainz Toro Rosso 1'23"643
5ª FILA	11 Perez Force India 1'23"782	14 Alonso McLaren 1'23"981
6ª FILA	27 Hulkenberg Force India 1'24"203	22 Button McLaren 1'24"348
7ª FILA	26 Kvyat Toro Rosso 1'24"445	8 Grosjean Haas 1'24"480
8ª FILA	20 Magnussen Renault 1'24"625	21 Gutierrez Haas 1'24"778
9ª FILA	30 Palmer Renault 1'24"903	19 Massa Williams 1'24"941
10ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'25"202	12 Nasr Sauber 1'25"579
11ª FILA	94 Wehrlein Manor 1'25"745	88 Haryanto Manor 1'25"939

**POLE POSITION**

SABATO 14 MAGGIO	QUALIFICHE			SETTORI		
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton Mercedes F1 W07 Hybrid	1'23"214	1'22"159	1'22"000	22"370	30"779	28"736
2° Rosberg Mercedes F1 W07 Hybrid	1'23"002	1'22"759	1'22"280	22"500	30"897	28"768
3° Ricciardo Red Bull RB12	1'23"749	1'23"585	1'22"680	22"690	31"059	28"931
4° Verstappen Red Bull RB12	1'23"578	1'23"178	1'23"087	22"652	31"170	29"151
5° Raikkonen Ferrari SF16-H	1'23"796	1'23"504	1'23"113	22"724	31"054	29"335
6° Vettel Ferrari SF16-H	1'24"124	1'23"688	1'23"334	22"724	31"326	29"284
7° Bottas Williams FW38	1'24"251	1'24"023	1'23"522	22"810	31"398	29"314
8° Sainz Toro Rosso STR11	1'24"496	1'24"077	1'23"643	22"849	31"320	29"474
9° Pérez Force India VJM09	1'24"698	1'24"003	1'23"782	22"732	31"523	29"527
10° Alonso McLaren MP4-31	1'24"578	1'24"192	1'23"981	23"071	31"612	29"198
11° Hülkenberg Force India VJM09	1'24"463	1'24"203		22"824	31"687	29"543
12° Button McLaren MP4-31	1'24"583	1'24"348		23"131	31"690	29"454
13° Kvyat Toro Rosso STR11	1'24"696	1'24"445		23"095	31"747	29"603
14° Grosjean Haas VF-16	1'24"716	1'24"480		23"003	31"767	29"639
15° Magnussen Renault R.S.16	1'24"669	1'24"625		22"930	31"830	29"682
16° Gutiérrez Haas VF-16	1'24"406	1'24"778		22"945	31"690	29"752
17° Palmer Renault R.S.16	1'24"903			23"022	32"189	29"594
18° Massa Williams FW38	1'24"941			23"327	32"055	29"559
19° Ericsson Sauber C35	1'25"202			23"198	32"213	29"791
20° Nasr Sauber C35	1'25"579			23"266	32"367	29"946
21° Wehrlein Manor MRT05	1'25"745			23"256	32"496	29"966
22° Haryanto Manor MRT05	1'25"939			23"155	32"500	30"283

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)

Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)



### CAMBI GOMME

<b>RICCIARDO</b>
S M S M S
<b>VETTEL</b>
S M S M
<b>ROSBERG</b>
S
<b>RAIKKONEN</b>
S M M
<b>GROSJEAN</b>
S S M S
<b>ERICSSON</b>
S S M M
<b>PÉREZ</b>
S M M
<b>NASR</b>
S M M
<b>ALONSO</b>
S M M
<b>MASSA</b>
S M S M
<b>MAGNUSSEN</b>
S M H S
<b>GUTIÉRREZ</b>
S S M
<b>BUTTON</b>
S M M
<b>KVYAT</b>
S M M S
<b>HÜLKENBERG</b>
S M
<b>PALMER</b>
S M H
<b>VERSTAPPEN</b>
S M M
<b>HAMILTON</b>
S
<b>SAINZ</b>
S M M
<b>BOTTAS</b>
S M M
<b>HARYANTO</b>
M M S
<b>WEHRLEIN</b>
S M M

### MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11	
1° N. Rosberg	100	25	25	25	25	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2° K. Raikkonen	61	(m.)	18	10	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° L. Hamilton	57	18	15	6	18	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° S. Vettel	48	15	(m.)	18	(i.)	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° D. Ricciardo	48	12	12	12	(11°)	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° M. Verstappen	38	1	8	4	(m.)	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° F. Massa	36	10	4	8	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° V. Bottas	29	4	2	1	12	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° D. Kvyat	22	(m.)	6	15	(15°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° R. Grosjean	22	8	10	(19°)	4	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° C. Sainz	12	2	(i.)	2	(12°)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° F. Alonso	8	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° S. Pérez	8	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° K. Magnussen	6	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° N. Hülkenberg	6	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° J. Button	3	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° S. Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° J. Palmer	0	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° E. Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° M. Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° P. Wehrlein	0	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22° F. Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23° R. Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

### MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	157	25/18	25/15	25/6	25/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2° Ferrari	109	15/0	18/0	18/10	0/15	15/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	94	12/0	12/6	12/15	-	12/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Williams	65	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Toro Rosso	26	1/2	8/0	4/2	-	1/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Haas	22	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Force India	14	0/6	-	-	2/0	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° McLaren	12	-	0/1	-	8/1	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Renault	6	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° Manor	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





NEL COLLEGIO DELLA FIA

## Donnelly commissario

Martin Donnelly rappresentava i piloti nel Collegio dei Commissari Fia a Barcellona. Insieme a lui l'americano Tim Mayer e il ceco Radovan Novak.

DAL PROSSIMO ANNO

## Monoposto più faticose!

Christian Horner ha detto che le vetture del prossimo anno costringeranno i piloti a "guadagnarsi" i soldi che prendono, perché, oltre a essere più veloci, richiederanno un sensibile aumento dello sforzo fisico, dovendo così tornare in palestra. Fernando Alonso però la vede in maniera diversa: «Non penso che le cose cambieranno molto. Forse ci sarà uno sforzo fisico maggiore, ma nulla in paragone a quello che veniva richiesto 10 anni fa. Ricordo che al termine delle corse, a volte non avevo nemmeno l'energia per salire sul podio e per tutti era molto dura. Con le attuali vetture, invece, sono riuscito pure a correre con due costole rotte, oppure senza avere affrontato i normali test invernali».

UNA NOVITÀ CHE APRE ORIZZONTI DECISAMENTE INQUIETANTI

# BoP intensivo sui motori 2017

Il nuovo regolamento 2017 per i motori in materia di convergenza prestazionale sta prendendo una china pericolosa. La Fia infatti non si limiterà ad applicare misure standard e restrizioni sui materiali nelle componenti più importanti, con l'obiettivo di rendere le power unit uguali. Ma addirittura, come accade nella classe Gte del campionato Wec, dopo le prime 3 gare di campionato, misurerà le performance complessive delle rispettive power unit, e, nel caso la differenza sia superiore a tre decimi di secondo, chiederà al Gruppo Strategico di adottare ulteriori provvedimenti - di natura tecnica o sportiva - per equiparare le performance. Spiega Fabrice Lom della Fia, nella foto a destra: «Non guarderemo i tempi sul giro, perché disponiamo di tutti gli strumenti necessari per calcolare la potenza delle power unit di tutte le vetture e stabilire un indice di prestazione. Perché in presenza di motori hybrid sarebbe improprio parlare solo di cavalli. Controlleremo i parametri funzionali di ogni vettura a ogni giro per i primi 3 Gp di campionato, poi faremo la media tra le migliori power unit per ogni diverso Costruttore. Così otterremo un indice di prestazioni per ogni power unit. Poi convertiremo questo indice di prestazioni alla pista di Barcellona e lo trasformeremo in tempi sul giro. Se la differenza al giro dovesse risultare maggiore di 0"3, a quel punto toccherà allo Strategy Group decidere il da farsi. L'obiettivo è quello di ottenere una convergenza prestazionale il più precisa possibile, accelerando la velocità di questo processo». Come dire altri controlli, tecnici e soldi persi in monitoraggi dispersivi, inutili. A quando i controlli sui piloti, per fare in modo che tutti guidino allo stesso modo?



SE NE RIPARLA A MONACO

## Visiere, un Gp di proroga

Doveva entrare in vigore a Melbourne la nuova regola voluta dalla Fia che impedisce ai piloti di gettare le visiere sporche lungo la pista, per evitare che possano finire nei radiatori delle vetture provocandone il ritiro. Poi a Melbourne era stato deciso di fare slittare il provvedimento al Gp di Spagna, visto che i team erano già alle prese con le nuove qualifiche. Decidendo che da Barcellona in poi i piloti avrebbero potuto cambiarle solo durante i cambi gomme. Inoltre si era chiesto ai fabbricanti di caschi di studiare un nuovo dispositivo, che eliminasse le visiere a strappo, adottando una pellicola scorrevole, un po' come oggi accade a protezione della telecamera a bordo. Ora però si è deciso di rinviare tutto a Montecarlo, perché in Spagna soluzioni alternative alle visiere a strappo ancora non si sono viste.

PIÙ NOVITÀ RISPETTO AL 2015

## Clients Ferrari già aggiornati

Gli aggiornamenti ai motori Ferrari che hanno debuttato in Russia sulle vetture ufficiali, dal Gp di Spagna erano a disposizione anche di Sauber e Haas. Un netto progresso rispetto allo scorso anno, quando invece nella seconda parte di stagione i motori per i team clienti di fatto non erano stati oggetti di nessun aggiornamento.

IL FIGLIO DEL DRAKE HA ASSISTITO A QUALIFICHE E GARA

## La sorpresa di Piero

Sorpresa al sabato in Ferrari: il team aspettava Marchionne (che poi ha preferito rinviare alla domenica il suo arrivo) e invece nei box è comparso all'improvviso Piero Ferrari. «Volevo vedermi un Gran Premio su una pista vera, non il solito Gp Montecarlo (il prossimo del calendario, ndr) così ho deciso di fare un salto qui a Barcellona. Uno dei circuiti più belli». Piero Ferrari ha assistito sia alle qualifiche che alla gara.



Alonso non avrà una vettura al top, ma in Spagna resta l'idolo



Vettel, sopra, si è presentato al paddock in moto e zainetto. A sinistra, la F1 gustata all'ombra



**DI FATTO HA TERMINATO IL LAVORO DI MANAGER DEL FIGLIO**

## Papà Verstappen fa un passo indietro

Con l'arrivo di Max Verstappen alla Red Bull e il suo immediato trionfo, papà Jos ha di fatto terminato il lavoro di manager: «È tempo che faccia un passo indietro - dice l'olandese - ora Max dovrà vedersela con Horner e Marko, non ha più senso che io sia presente. Certo, posso entrare nel garage ma non voglio essere coinvolto direttamente nella sua attività, non ha più bisogno di me. Smetterò anche di scrivere una colonna su un giornale, perché ora non è più tempo di apparire. Da oggi sarò solo il papà di Max». Il passo indietro in realtà è stato preteso dalla Red Bull, che ai tempi della Toro Rosso non aveva gradito certi atteggiamenti plateali davanti alle telecamere dell'ex pilota olandese.

**PER LA PRIMA VOLTA NON SONO STATE FATTE DELLE SCELTE ALLA CIECA**

## Mescole opzionate in base ai test

Il Gp di Spagna è la prima corsa del 2016 in cui i team hanno potuto scegliere le mescole da usare non alla cieca, ma sulla base dei test invernali. La Pirelli infatti chiede alle squadre di selezionare le mescole preferite con oltre due mesi di anticipo rispetto alla data della gara per avere il tempo di costruire le gomme per tutti. Vengo-

no poi rese pubbliche 15 giorni prima del Gp. Perciò le gomme usate fino al Gp Russia erano state selezionate dai team prima dei test invernali di fine febbraio, quindi prima di sapere come si comportavano sulle monoposto. La scelta per Barcellona invece è stata la prima dell'anno compiuta sulla base di dati oggettivi rilevati.

**CON MODIFICHE ALLE UNITÀ**

## Mercedes si cura i guai

Per risolvere i problemi emersi nelle ultime gare, sul motore di Hamilton ha debuttato una nuova unità Mgu-K, modificata per ridurre le temperature funzionali. Per Hamilton si tratta così del quarto recupero di energia applicato al turbo utilizzato dall'inizio dell'anno, e, considerando che il limite regolamentare è fissato a 5, molto probabilmente il pilota inglese sarà oggetto di almeno una penalizzazione nelle ultime gare di campionato. Rosberg invece a Barcellona ha utilizzato il secondo motore termico e la seconda unità Mgu-K, mentre l'unità Mgu-H rimane ancora quella del Gp di Australia. Per la prima volta, quindi, i due motori Mercedes utilizzati dai piloti ufficiali presentavano sostanziali differenze tra di loro.

**SUL CASO DI MAX E DANIL**

## Alonso sa sdrammatizzare

Imbarazzo alla conferenza stampa del giovedì. Per la prima volta si trovavano fianco a fianco Kvyat e Verstappen e l'imbarazzo e la tensione erano palpabili. Finché ci ha pensato Alonso a sdrammatizzare tutto, dicendo - con un sorriso - rivolto a Hamilton: «Per caso hanno cambiato i piloti?». E Lewis per stare al gioco gli ha risposto: «Non ne ho idea». La risata generale ha appianato la tensione.



**PRESSO BARCELONA**

## Parco Ferrari a gonfie vele

Procedono spediti i lavori di Ferrari Land PortAventura, il nuovo parco a tema, simile per certi aspetti al Ferrari World di Abu Dhabi, attualmente in costruzione a un'ora circa da Barcellona, nel complesso turistico di PortAventura. Il parco sarà operativo dal 2017 e sorgerà su una area di 60.000 mq. Tra le attrazioni, un circuito vero per le prove di 570 metri e un treno per accelerare da 0 a 180 km/h in 5".

**LA VISITA DEL CLUB DEI PILOTI**

## Veterani F.1 a Maranello

Il Club dei vecchi piloti da Gp ha tenuto la riunione annuale a Maranello, con la Ferrari che ha messo gentilmente a disposizione la sua struttura per la riunione e ha invitato i veterani a percorrere alcuni giri della pista di Fiorano a bordo di vetture guidate però da collaudatori. Arrivabene ha poi voluto incontrare i membri del team, che hanno visitato anche la sezione della Ferrari addetta al restauro delle vetture storiche. Confermato Howden Ganley alla Presidenza. Assenti numerosi piloti italiani perché in Sicilia per la Targa Florio.



A quanto pare gli striscioni in favore di Max Verstappen hanno ottenuto il massimo risultato, galvanizzando il giovane campioncino che in pista in questo weekend si è rivelato in forma strepitosa, riscrivendo la storia



Il club dei vecchi piloti di F.1 in posa durante la visita svolta a Maranello, in casa Ferrari



PER AFFLUSSO DEL PUBBLICO

## Silverstone al top in F.1

Nel 2015 il Gp di Gran Bretagna è stato quello che ha attirato il maggiore numero di spettatori: 150.000 il giorno della gara, 400.000 per il week end. Annunciando un utile finale di 1.5 milioni di euro per gli organizzatori. Per quest'anno, la capienza del circuito è stata ulteriormente aumentata di circa 25.000 posti, spostando le barriere e le reti e creando una nuova tribuna. Nello stesso tempo è stato creato un concorso a premi tra gli spettatori per chi invierà il testo più originale. I vincitori saranno premiati con dei biglietti paddock. Numeri, proposte, guadagni e idee chiare, che possono scaturire solo quando dietro si nasconde un vero promoter. Proprio quello che manca a Monza, dove le varie parti coinvolte continuano a portare avanti un triste spettacolo giustificabile solo come una lotta di potere ormai fuori dal tempo.



Tifo Ferrari oltre qualsiasi frontiera di creatività...

Lente d'ingrandimento

MOTORI GIAPPONESI PER IL TEAM CON SEDE A FAENZA?

# Honda ora guarda al Toro

Nell'intervista rilasciata ad As, Christian Horner aveva già anticipato il rinnovo dell'accordo con la Renault anche per il 2017. Ora, conforme al nuovo regolamento che prevede che siano i Costruttori a comunicare alla Fia gli accordi commerciali, anche la Mercedes ha confermato che nel 2017 continuerà a fornire la propria power unit anche a Manor, Williams e Force India. La Ferrari dovrebbe rimanere fedele ad Haas e Sauber, mentre la Toro Rosso potrebbe passare alla Honda, perché su questo team, Ron Dennis non utilizzerebbe il diritto di veto.

DOPO I PROBLEMI AVUTI IN PROVA SULLE RENAULT DI OCON E PALMER

## Sulle gomme dei kappaò rivelatori

Dopo pochi giri della seconda sessione di prove libere di venerdì, sulla Renault di Palmer ha ceduto improvvisamente la gomma. In precedenza sulla stessa vettura, con Ocon al volante, si era già registrata una prima foratura. Nel secondo caso, la parte laterale interna dello pneumatico è stata recisa, probabilmente per uno sfregamento con il fondo, in quel punto distante pochi millimetri dalla spalla della gomma. Dopo la prima sessione di prove, i meccanici avevano montato un altro fondo per Palmer e l'installazione, probabilmente sommaria, era terminata poco prima che iniziassero le prove. Durante questo episodio però è

emerso un fatto sconcertante. Ai box i tecnici hanno visto che il sensore che misura la pressione sulla gomma leggeva regolarmente 19.5 psi, poi quando la gomma si è squarciata... hanno continuato a leggere 19.5 psi. Dimostrazione che i dispositivi applicati alle ruote per verificare la pressione - come vi avevamo anticipato già dall'Australia - sono poco precisi e probabilmente manomessi per leggere valori conformi a quelli imposti dalla Pirelli e la Fia, ma probabilmente non veri. Il prossimo anno le cose cambieranno, perché la Fia monitorerà la pressione dal vivo, in diretta, per controllare che non ci siano inganni.



Sopra, la gomma che è andata kappaò in prova sulla Renault di Palmer. Sotto, l'hospitality Renault e, a destra, quella Ferrari. Ormai i Gp europei sono restati pochi e i team non investono più nelle mega-strutture



COME SPONSOR PER LA F.1

## Heineken a tutta birra

Importante accordo commerciale per la Fom che ha siglato un contratto di sponsorizzazione con la Heineken del valore di circa 200 milioni di euro. Heineken si aggiunge così a Rolex, Pirelli e Dhl, tra i maggiori sponsor legati direttamente ad Ecclestone. Nello stesso tempo però la Shell annuncia che in futuro sarà concentrata solo sulla sponsorizzazione Ferrari e non apparirà più nella pubblicità lungo il circuito.

FINITA LA SFIDA DELLE STRUTTURE

## Hospitality, c'è calma piatta

La F.1 è tornata in Europa e sono ricomparse le gigantesche hospitality nel paddock. Si usano solo nelle gare europee perché è troppo costoso trasportarle per il mondo. Ma per la prima volta forse in tanti anni, nessuna squadra ha cambiato la struttura di accoglienza per ospiti, addetti ai lavori e Vip. Un tempo fare sfoggio di una hospitality gigantesca era segnale di opulenza e potere. Cinque-sei anni fa era nata una vera gara fra Red Bull, Mercedes, McLaren e Ferrari a chi ce l'aveva più grosso (intendiamo l'edificio dell'hospitality). Quest'anno è la prima volta che - a parte la new entry Haas che però sfoggia un'hospitality piccola vecchio stile - nessun team ha cambiato struttura. La Renault al suo rientro in F.1 non ha fatto altro che ridipingere di giallo quella Lotus. Soltanto la Ferrari ha apportato qualche modifica, cambiando l'arredamento e spostando il bancone del bar dal centro.





ANTONIO AVEVA DEBUTTATO CON LA FERRARI GIÀ NEL 2015 IN AUSTRIA

## Con **Fuoco** è stato il test dei volti nuovi

**N**umerosi i piloti giovani scesi in pista a Barcellona nei due giorni di test successivi al Gp di Spagna. Sulla Ferrari si è rivisto Antonio Fuoco, nella foto sopra, che la settimana prima aveva provato la F14 T insieme a Charles Leclerc a Fiorano, e che aveva debuttato con la Ferrari nel 2015 durante i test di Spielberg. Doppio impegno per Ocon che si è diviso tra Mercedes e Renault. Lynn ha girato al volante della Williams, Celis jr ha guidato per due giorni la Force India, mentre sulla Manor si è visto Jordan King.

IL VENTENNALE DELLA SUA PRIMA VITTORIA CON LA FERRARI IN F1

## Quando Schumi iniziò l'era Rossa

Venti anni fa, a Barcellona nel 1996, Schumi otteneva la prima vittoria per la Ferrari al Gp di Spagna. Nella ricorrenza, a vari team principal è stato chiesto come ricordavano quella giornata. «Ero in circuito - dice Arrivabene - ricordo ancora l'abbraccio di Michael, quando insieme abbiamo fatto un brindisi, io che non bevo vino. Una sensazione strana ma gradevole». «Rammento bene il periodo di dominio di Schumacher e della Ferrari - dice Toto Wolff - ma in merito a quel giorno

specifico, non ho ricordi». «Io invece ricordo tutto - dice Christian Horner - ero davanti alla Tv, all'epoca tifavo per la Williams, ero un fans di Coulthard e Damon Hill. Sotto la pioggia Schumacher fece una gara fantastica, riuscì a vincere con una vettura che in termini di performance, era allora lontanissima dalla Williams. Quel giorno Schumacher si rivelò una classe a parte». «Purtroppo non ricordo nulla - dice Cyril Abiteboul - in quei giorni stavo studiando per gli esami».



Sono passati venti anni dal primo successo di Schumacher con la Ferrari di F1, sopra. Sotto, il volante utilizzato da Nico Rosberg. A destra, Jorge Lorenzo, iridato in carica della MotoGP in visita alla Mercedes



REALIZZATA A BOLOGNA NEL 1919

## Sede Maserati demolita

Ennesimo scempio alla memoria storica dell'auto. La prima sede della fabbrica Maserati, in via Goretti a Bologna, in funzione dal 1919 al 1939, è stata demolita per fare posto a un condominio. Nonostante un precedente accordo, firmato nel 2014, ne vincolasse la struttura. Era questa la prima fabbrica Maserati dopo che il glorioso marchio era stato fondato in una piccola officina in via Pepoli a Bologna nel 1914, poi abbandonata per ragioni di spazio. Ora questo affronto alla memoria della Maserati che arriva due anni dopo la celebrazione del centenario del marchio. Il Comune di Bologna, a macerie fatte, ha detto che però metterà una targa commemorativa... In un altro paese invece, avrebbero costruito un museo attorno!

HA VISTO SOLO LE QUALIFICHE

## Lorenzo tifa Mercedes

A Barcellona c'era anche Jorge Lorenzo, campione del mondo motoGp in carica. «La F1 mi è sempre piaciuta, ho anche fatto qualche corsa in auto, anche se con vetture piccole. Per chi tifo? Mi piace molto Vettel, è simpatico, ma anche un po' per dovere di sponsor seguo con interesse la Mercedes. Siamo entrambi sponsorizzati dallo stesso marchio, la Monster (bevanda energetica rivale di Red Bull, ndr)». Infatti Lorenzo ha vissuto le prove dal box del team tedesco. Ma solo le qualifiche al sabato. Il giorno dopo era di nuovo a casa a prepararsi per il Gp d'Italia.



PER FARE POSTO A MAX

## Telefonata anti Kvyat

Quasi comico il modo in cui Kvyat ha appreso che dal Gp di Spagna avrebbe dovuto cedere il volante a Max Verstappen: «Non c'è nessuna spiegazione reale - ha detto il russo - se il boss vogliono che succeda qualcosa, questo accade. È semplice, esattamente come sembra. Ero a casa mia a Mosca, sul divano e stavo guardando "Il trono di spade" alla televisione. È arrivata una telefonata di Marco che mi ha detto: «Ciao, ho una notizia per te». Abbiamo parlato per 20 minuti. Mi ha spiegato molti dettagli interessanti, ma per ora me li terrò per me. Quando la conversazione è finita sono tornato a vedere il mio telefilm».



TRENTA ANNI DOPO

# De Angelis

## ti ricordiamo così

IL TEMPO NON HA AFFIEVOLITO L'AFFETTO E LA STIMA CHE ELIO AVEVA GUADAGNATO. RIVIVIAMO LA SUA CARRIERA NELLE TESTIMONIANZE DI PERSONAGGI CHE NE RIASSUMONO STILE E QUALITÀ



### A MONACO 1986 L'ULTIMO GRAN PREMIO

Elio De Angelis al volante della Brabham Bt55 al Gp di Monaco 1986, terminato anzitempo per guai al motore. Quattro giorni dopo la morte a seguito di un incidente in una sessione privata di test al Ricard

# is



di Mario Donnini

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**E**lio De Angelis, trent'anni dopo. Centotto Gran Premi, due vittorie, tre pole. I numeri paiono ricami bugiardi, dicono ma non spiegano. Annaspano, fanno fatica a giustificare il cuore e la stima che continuano a scaldarsi per il pilota romano, che in quel magico 1985, visto come l'anno di Alboreto e della Ferrari, dopo Monaco era in testa al Mondiale, proprio davanti a Michele. Da lì in poi, niente andò più bene. La sua Lotus, la politica, i delicati equilibri interni, la scelta d'andarsene e dove, l'arrivo in Brabham, la strana Bt55 e ciò che ne seguì, fino a quel maledetto giorno al Ricardo. Un anno da incubo, a finale tragico. Da Montecarlo a Montecarlo. Nel 1985 leader del mondiale, nel 1986 inconsapevole e anonimo outsider, all'ultimo Gp della sua vita.

No, maledizione. Non è giusto. E, trent'anni dopo, il senso d'indignata ribellione per questo destino echeggia e trasmuta - come se i sentimenti positivi fossero energie rinnovabili - in un immenso affetto e nella voglia di non dimenticare.

Cosa? Tante cose, di Elio.

La sua passione immensa, bambina ma dall'intensità già adulta fin dai tempi del kart. Quella personalità forte che gli si compose dentro tanto presto e così bene, rendendolo, a poco più di vent'anni, un uomo pronto a rischiare tutto per la vita che s'era scelto, sfoggiando luminoso talento e stile. Con le tasche del ricco, certo, ma con l'anima indurita dalla caparbia sofferza dell'umile. Sempre.

La forza interiore con la quale seppe resistere al 1978 tribolato in F.2, retrocedendo per un weekend in F.3 e andando a vincere il Gp di Montecarlo, chiudendo addirittura l'ipotesi di un futuro in Ferrari perché troppo vago. E aprendosi una via in F.1 nel 1979 con la moribonda Shadow, team allo sbando, senza soldi e senza avvenire, che con lui in un pomeriggio di pioggia al Watkins Glen avrebbe visto e vissuto un ultimo e incredibile hurrà.

Elio con la vecchia Dn9B che dopo un'annata d'inferno, cessata la pioggia, cambia le gomme e si mette ad andare da Dio, infilando tutti o quasi. Il muretto Shadow che impazzisce, il vecchio Don Nichols ammutolito, Jo Ramirez con gli occhi sbarrati e papà Giulio De Angelis che a ogni giro fa le corna per scaramanzia. Lui giunse quarto e sfiorò il podio guidando un indebitato cancello rugginoso. Questo era Elio DeAngelis. Col suo modo di essere e di correre. Aggressivamente pulito.

Quindi il test d'ingresso e l'assunzione in Lotus. Un sogno. Da bimbo voleva essere Jim Clark, da grande si ritrovava Chapman al muretto. A lanciare in aria il capellino quando, in Austria 1982, colse l'ultimo trionfo per Colin, che sarebbe mancato a fine anno.

Da lì la nuova sfida. Far risorgere la Lotus. Divenendo molto più d'un pilota. Restando l'anima del team che intorno a lui sarebbe rifiorito, mentre il compagno Mansell beccava - per anni - un secondo al giro. Ricordiamocene, 'ste cose.

Elio, l'Uomo Nero. Casco Simpson Bandit incazzatissimo, visiera scura, colori nero-oro e pedalar...



## DE ANGELIS, TI RICORDIAMO COSÌ

← Poi il 1985. Arriva Senna, okay, ma Elio vincendo il Gp di San Marino riporta la Lotus in cima al mondiale.

Un uomo non può scegliere il finale della sua vita, ma coloro che lo hanno amato, quest'uomo, tanti anni dopo, rivivendolo a ritroso, hanno il diritto di fermare la pellicola nel momento che più lo rappresenta. Questo. Con Elio romanticamente davanti a tutto e tutti.

### ROBERTO DE ANGELIS

## Elio era un bel pilota e un uomo buono

Quella dei De Angelis è una famiglia coi motori nel dna. «A partire da mio padre Giulio - ricorda Roberto, fratello di Elio - motonauta d'alto livello che ci ha instillato la passione. Da lì per Elio, me, di un anno più giovane e Andrea, classe 1962, è venuto logico correre in kart, dove lo stesso Elio iniziò a 12 anni, ottenendo come miglior risultato il 2° posto nel mondiale al Ricard, nel 1975. Poi passò alla F.3 e al primo test si dimostrò più veloce di Patrese che gli collaudava la macchina. In F.3 si lanciò, tra l'altro vinse nel 1978 anche il Gp di Monaco, ma fu rallentato in F.2 dal motore Ferrari che non era sviluppato, tant'è che chiamò il Drake e gli disse che non poteva essere contento di arrivare ottavo, lui che voleva arrivare in F.1, aggiungendo che sarebbe restato solo nell'ottica di diventare pilota Ferrari nei Gp. Ma non fu così. Anche se, in occasione del Gp di Long Beach 1978, Elio fu in preallarme fino all'ultimo, perché Villeneuve era indisposto a causa degli orecchioni. Poi la F.1. La delusione con Tyrrell, la poca competitività della Shadow e la Lotus, che non era più quella di una volta, ma che pure Elio portò al successo. Quindi i suoi sforzi per prendere Ducarouge e ritrovarlo schierato con Senna, a inizio 1985. Ecco, se mio fratello fosse stato più freddo e calcolatore, avrebbe ottenuto di più, ma lui in fondo era un buono. Era un ragazzo generoso, allegro, tifava per la Roma e dalla carriera meritava tanto di più. È morto per un incidente in un test che non doveva spettare a lui, nel quale fu chiamato all'ultimo istante per sostituire Patrese. Era destino... Tuttavia ci consola pensare che Elio, il cui miglior piazzamento iridato è 3° nel mondiale '84, tra i tifosi ha lasciato un gran bel ricordo».

### BEPPE GABBIANI

## Nei kart formavamo un grande gruppone

Tra coloro che hanno frequentato Elio nella prima parte della carriera, Beppe Gabbiani è uno degli amici più stretti: «Si correva in kart e i De Angelis pure in pista erano una grande famiglia - racconta Beppe -, con Elio, Roberto e Andrea, mentre la sorella Fabiana - diventata successivamente moglie di Ross Cheever -, tifava per loro dai box. Erano tutti bravi, anche se Elio era forse il più dotato. Era velocissimo e più riflessivo di me. In pista ne capitavano di ogni, una volta a Elio finì l'indice nel



1979 Papà Giulio al Glen



1977-78 Chevron-Ferrari F.2

### UNA STORIA NON DECOLLATA IN FERRARI

I primi sviluppi risalgono al 1977 anche se per Elio l'impegno vero col motore Ferrari F.2 inizia l'anno dopo in formula cadetta, nella serie europea, ma a fine 1978 i risultati lo sconsigliano di continuare e così lascia il team gestito da Gian Carlo Minardi e chiude il canale privilegiato dei rapporti con Maranello



1979 Shadow Dn9B



posto sbagliato, sotto al carburatore, tra pignone e catena e si amputò una falange, così noi tutti a cercarla...». Dopo il kart, nel quale Elio fu vicecampione del mondo, arrivarono le monoposto: «In F.3 nel 1977 emergemmo io e lui come italiani e conta che correva gente forte tipo Piquet e Warwick, poi ci bloccò un po' l'annata 1978 in F.2 coi motori Ferrari, lui con Minardi e io con Trivellato, ma lui passò a fine anno alla Chevron-Hart e tornò sul podio. Quindi venne la F.1 e lui dalla Shadow riuscì a trarre qualcosa. Ci siamo rivisti nel 1981, quando correvamo con l'Osella e lui in Lotus, poi nel 1986 c'eravamo dati appuntamento a cena dopo il test al Ricard, che per lui si rivelò fatale. Non ho mai metabolizzato questa cosa, non sono neppure andato al funerale. Qualche anno fa ho superato il trauma a Monza,



1978 Test Ferrari

#### PAPA GIULIO IN VISIBILIO A WATKINS GLEN 1979

A lato, Elio nei test a Fiorano con la Ferrari 312 T3, alla fine di gennaio del 1978. Nell'altra pagina, in alto, suo padre Giulio in visibilio per la rimonta al Gp Usa East 1979, che porterà il 21enne Elio a uno stupefacente quarto posto finale al volante di una Shadow Dn9B, in basso, da tempo in smobilitazione



1978 1° Montecarlo F.3



#### JAN LAMMERS

### Alla Shadow lui era più veloce e maturo

Jan Lammers è stato il primo compagno di squadra di Elio De Angelis in F.1, nel 1979, all'interno della Shadow: «Eravamo entrambi molto giovani, dalla parte giusta dei vent'anni e tutti e due debuttanti nel mondiale. Chiaramente davo molta importanza al nostro confronto, ma devo riconoscere che Elio, benché di due anni più giovane di me, come pilota era molto maturo e, specie nella prima parte della stagione, risultava difficile avvicinare i suoi tempi. Le cose migliorarono un poco nella seconda parte, ma la verità è che il team Shadow era completamente alla frutta, i soldi erano finiti, le evoluzioni tecniche non c'erano e ben presto la stessa affidabilità divenne un grande problema, perché avvenivano le tipiche rotture di pezzi che da tempo avevano raggiunto la fine del chilometraggio. In tutta la stagione ci fu una sola evoluzione, relativa a una sospensione. Roba da niente... Quanto ad Elio, al tempo vivevo le cose con preoccupazione e concitazione, ma ripensandoci a ritroso non posso che apprezzare il suo spirito scanzonato, la sua capacità di sorridere anche quando le cose non andavano troppo bene e le tante risate fatte insieme a lui e a Jaime Manca».



#### JO RAMIREZ

### Quando fece scuola guida a Ongais

Nel 1979, dentro la Shadow alla sbando, Jo Ramirez è uno dei pochi punti fermi: «Elio all'ultimo momento aveva preferito non andare alla Tyrrell e alla Shadow aveva portato 100mila dollari, dallo sponsor Staroup Jeans e dalle casse di famiglia, visto che poteva. Era un ragazzo stupendo. Lo ricordo al Ricard in prova col nostro terzo pilota, l'hawaiano Danny Ongais, che sentiva sottosterzo a Signes e chiedeva lumi a Elio. Lui gli disse: "Danny, se tieni giù il piede, il sottosterzo sparisce. Devi pigiare l'acceleratore: questo è ciò per cui quel pedale è stato fatto". Ongais tornò in pista dette retta a Elio, tolse un secondo e mezzo al suo tempo e poi non guidò mai più per noi».

Per Elio il riscatto del difficilissimo 1979 avviene al



quando io e Pirro abbiamo girato sulle Lotus di Elio, di proprietà del figlio di Colin Chapman, in occasione del weekend del Gp di F.1 storica. È incredibile, Elio era uno che non sbatteva mai, in tutto ha avuto un paio di incidenti e uno ce l'ha portato via...».

#### MAURO FORGHIERI

### La sua una famiglia dai valori forti e veri

L'ingegnere Mauro Forghieri ha due ricordi distinti di Elio De Angelis, uno da pilota, l'altro, sorprendente e quasi inatteso, da improvviso ospite dei De Angelis, in un capodanno a Porto Cervo, in Sardegna. «Come pilota era forte - ricorda Forghieri - un

## DE ANGELIS, TI RICORDIAMO COSÌ

Gp Usa al Watkins Glen, dove imbocca la gara della vita. Racconta Ramirez: «Piove, poi smette, Elio è tra gli ultimi a fermarsi e decidiamo di giocare un jolly, montando gomme anteriori da qualifica. Lui va alla grande ed è quarto. La sera abbiamo festeggiato quel quarto posto come una vittoria e lui trovò un vecchio pianoforte per eseguire entusiasta i suoi pezzi forti. Al Glen aveva salvato la sua stagione e presto sarebbe approdato in Lotus».

MARIO ANDRETTI

## Un pilota veloce e un grande signore

Elio arriva alla Lotus per la stagione 1980, dove ad attenderlo è il confronto diretto con Mario Andretti. E proprio a "Piedone" tocca di ricordare quell'annata intensa ma sfortunata: «Con Elio De Angelis ho corso insieme nell'ultima mia stagione in Lotus. Si presentò sfoggiando due qualità importanti: era molto veloce in pista e nella vita si muoveva con la classe del grande signore, anche se aveva poco più che vent'anni. In realtà per noi con quella vettura c'era poco da fare. Ci sarebbero voluti dei rinforzi nel telaio, ma Colin Chapman era completamente contrario a queste cose. Per lui aggiungere peso a una sua monoposto non era neppure concepibile. Inoltre, ormai lo vedevo un po' distratto. Tanto che per Elio il miglior risultato arrivò a inizio stagione, con un bel secondo posto al Gp del Brasile, mentre io mi doveti accontentare di un solo punto, ma con Chapman mi lasciai più che bene, tanto da poter condividere degli splendidi ricordi». Il finale è singolare: «Richiamai Elio a fine 1982, per chiedere lumi sulla morte di Chapman. Be', non l'avevano fatto vedere neppure a lui... Ma non mi chiedono se penso chissaché... Semplicemente neanche Elio, che gli aveva regalato l'ultima vittoria, aveva potuto dare l'addio a Colin».

KEKE ROSBERG

## Vinse battendomi in volata e lo meritò

Il grande giorno della prima vittoria nel mondiale di F1 per Elio De Angelis arriva al Gp d'Austria 1982, con la Lotus, riuscendo a battere d'un soffio la Williams di Keke Rosberg, peraltro lanciafiamma verso il suo primo titolo mondiale. Ecco il ricordo del papà di Nico: «Se c'era un pilota con cui legavo, quello era Elio. Spesso mi sono chiesto se quel pomeriggio al posto suo ci fosse stato un altro come mi sarei comportato... In realtà si trattava di una curva molto veloce e Elio si comportò esattamente come avrebbe dovuto, di fatto bloccandomi all'interno. Quanto a me, avrei potuto tentare con aggressività all'esterno, ma c'era la concreta possibilità di finire contro il guard-rail». Alla fine Keke si accontenta del secondo a 5 centesimi da Elio: «Non ho alcun rimpianto, quello era il suo giorno e non il mio. E poi ormai la mia prima vittoria era solo questione di giorni, sentivo che ormai ero maturo, tanto che due settimane dopo riuscii a vincere un Gp pareggiando il conto con Elio, che con me fu molto carino».



ELIO S'È  
PRESENTATO COME  
UN RAGAZZO  
PIACEVOLE,  
MOSTRANDOSI POI  
UN BRAVO PILOTA

MARIO ANDRETTI



NELLA GRANDE FAMIGLIA  
LOTUS DAL 1980

Al centro, da sinistra, foto di gruppo al Gp del Brasile per la Lotus F1 1980, con lo sponsor David Thieme della Essex, Elio, Colin Chapman, Mario Andretti e l'ex pilota di F1 Jean Mazet, al tempo consigliere dello stesso Thieme

LUI VINSE PER  
LA PRIMA VOLTA  
IN F1 DAVVERO  
DI UN SOFFIO,  
MA MERITANDO  
IL SUCCESSO

KEKE ROSBERG



1985 Con Ayrton



1980 Lotus 81



1981 Lotus 88



1983 Austria





## CONVIVENZA DIFFICILE CON AYRTON

Nel 1985 alla Lotus inizia (e a fine stagione termina) la difficile e tesa convivenza tra Elio e Ayrton Senna, che dalla stagione successiva pretenderà un team-mate ben più abbordabile, vale a dire Johnny Dumfries

A ELIO MANCAVA SOLO QUELLA RABBIA ATAVICA, CATTIVA CHE FORNISCE LO SPUNTO IN PIÙ

PETER WARR



la Lotus, trovai questo pilota italiano, che per certi versi saltava subito all'occhio in quanto era singolare quanto originale. Non disdegnava di fumare qualche sigaretta, suonava il pianoforte e se c'era da bere mezzo bicchiere di whisky, lo faceva. Aveva una fidanzata raffinata, Ute, semplicemente stupenda, e amava guidare macchine da corsa. In più era sorretto da una forte educazione da parte della ricca famiglia romana, che gli aveva insegnato come comportarsi. Quindi, un uomo piacevole e un pilota molto, molto consistente. Se proprio devo trovargli un difetto - concludeva Warr -, a ben guardare è anche un suo pregio. Ossia non aveva fame. Gli mancava la rabbia atavica, cattiva, che ti permette di cercare e esprimere quel qualcosa in più che nascondi nell'anima». «Ma a me Elio - conclude Warr, dal quale Elio si sentì tradito in favore di Senna - piaceva infinitamente di più del nostro altro pilota Nigel Mansell, uno che non sapeva come comportarsi e che era convinto che il mondo intero ce l'avesse con lui. L'arrivo di Senna e il comportamento totalizzante in pista e fuori del brasiliano ci consigliò poi di prendere dei secondi piloti più arrendevoli e Elio, che pure per noi aveva vinto un Gp a Imola nel 1985, poi se ne andò alla Brabham».



1980 Con Chapman e Andretti



STEFAN JOHANSSON

## Quel braccialetto simbolo del destino

Infine, una storia raccontata tempo fa da Stefan Johansson, proprio sull'annata segnata dal destino: il 1986 che vede Elio al volante della Brabham Bt55, l'innovativa e recalcitrante "sogliola" progettata da Gordon Murray. «Io e Elio non siamo stati mai compagni di squadra, ma ci siamo sempre frequentati molto - spiega Stefan -, avevamo affinità, ci volevamo bene. Per entrambi nel 1986 le cose non stavano andando come dovevano. La mia Ferrari non era vincente, quanto alla sua Brabham, per lui non era neppure facile neanche andare a punti, tanto la macchina era ancora da sviluppare. Ebbene, quando eravamo a Rio, per il Gp del Brasile, lui aveva acquistato un braccialetto portafortuna, dedicato a una divinità di Bahia. Gli avevano spiegato che bastava esprimere un desiderio, mettersi il bracciale al polso e tutto sarebbe andato a posto. Un paio di mesi dopo, stavamo provando insieme al Ricard, io la Ferrari e lui la Brabham, e gli chiesi: "Ehi, Elio, allora funziona il braccialetto?". E lui "Macché, niente!", se lo tolse e lo buttò via. Quindi poco dopo uscì al volante della Bt55 ed ebbe l'incidente mortale».



PETER WARR

## Forse gli mancava solo la... cattiveria

Dopo la morte improvvisa di Colin Chapman, avvenuta il 16 dicembre 1982 a Norfolk, il timone Lotus viene preso da Peter Warr, che traghetta il team di F.1 facendo leva proprio su Elio e non trovando nell'altro pilota, Nigel Mansell, la stessa confidenza ispirata dal romano. Warr, scomparso nell'ottobre 2010, su Elio la pensava così: «Al mio ritorno al-



1982 1° in Austria



1983 a Monaco su Lotus

L'INTERVISTA/De Angelis  
e le sue stagioni in Lotus

# Anni di rabbia

LOTUS: Ho dato molto di più di ciò che ho ricevuto

DUCAROUGE: Mi sarei aspettato una sua presa  
di posizione in mio favore. Non è accaduto ma non

gliene faccio una colpa: ha soltanto ubbidito

WARR: È solo lui che, in fondo, mi ha tradito

SENNA: Non guarda in faccia a nessuno: è machiavellico

di Cesare Maria  
Mannucci

RIO DE JANEIRO, aprile 1984. Uscendo dall'aeroporto Ilha do Governador, Elio De Angelis si trova davanti ad una sgradita sorpresa. «Acelera Ayrton» (Ayrton vai più forte), questo c'era scritto su un cartello pubblicitario della John Player che a caratteri cubitali ricordava il nuovo idolo paulista. Con questo «Sennone» davanti agli occhi, il romano iniziava la sua sesta stagione con la Lotus ma sul circuito del Jacarepaguà la presenza di Senna non sembrava condizionare in modo particolare De Angelis. In prova riusciva a partire davanti e nelle prime battute della gara,

FotoVandystadt





## Elio e il suo grido di dolore onesto



da **As n.2**

7 gennaio 1986

**Q**uesta è l'intervista fondamentale per capire Elio De Angelis. Realizzata a inizio 1986, l'anno del passaggio alla Brabham e, purtroppo, dell'incidente fatale nei test del Ricard.

In essa c'è tutto. Gli anni del periodo in Lotus, dal 1980 al 1985, che rappresentarono il compimento di un sogno e anche il naturale e meritato sviluppo della sua carriera. Con sublimazioni, crisi, problemi, vittorie, rinascite e la delusione finale che prelude al definitivo divorzio, avvenuto senza mezzi termini e con reciproche posizioni nette.

Tra le righe Elio non nasconde l'amarezza per come è finita questa lunga avventura e dice pane al pane e vino al vino, perfino del suo rapporto con il tecnico Ducarouge, col compagno rivale Senna e con il team principal della Lotus di allora, Peter Warr, dal quale si sente tradito. Un grido di dolore onesto e sincero. ●

le due Lotus procedevano in tandem. Alla sera, mentre tutti commentavano con velata rassegnazione il nuovo successore di Alain Prost, in casa Lotus l'atmosfera non era delle più tranquille. Il telaio si era rivelato subito competitivo, il motore Renault doveva ancora mostrare i limiti relativi al consumo, tuttavia Gerard Ducarouge non era sereno. Nel parco dell'Hotel Intercontinental riguardava le fasi registrate della corsa, ed a una precisa domanda relativa ad una possibile rivalità fra i suoi piloti ebbe un momento di esitazione poi disse: «**Abbiamo una buona macchina, ma non abbiamo moltissimi mezzi. Ayrton Senna è molto veloce, ed Elio è con noi da cinque anni, non lo so, speriamo che tutto vada bene.**». Già, Elio era lì da cinque anni e, come in tante storie d'amore, il tempo cominciava a corrodere il rapporto. Gran Premio dopo Gran Premio in De Angelis aumentava la delusione e il rancore. La reciproca diffidenza che aveva contrassegnato da sempre il suo rapporto con Peter Warr diventava adesso ostilità, manifesta e dichiarata. Ducarouge non era più l'amico di una volta e la sua presenza al fianco della macchina numero undici diventava sempre più rara, inoltre il compagno di squadra diventava sempre più una scomoda pietra di paragone.

**DIVISI** da caratteri completamente opposti (introverso e determinato oltre ogni limite il brasiliano, più brillante ma forse meno bellicoso il romano) i due si sono allontanati corsa dopo corsa, sino ad arrivare allo scontro fisico di Kyalami. Già molto prima di questo fatto De Angelis aveva comunque capito che per lui alla Lotus tirava brutta aria. Le opportunità di effettuare prove libere diventavano sempre più rare, nello stesso tempo aumentavano i guai misteriosi sulla sua macchina. Cinque perdite progressive nella pressione di gonfiaggio nei pneumatici; programmi nel sistema elettronico di alimentazione cambiati all'ultimo momento. Già nel mese di giugno il binomio De Angelis-Lotus era come se non esistesse più e, come «ciliegina sulla torta», arrivava la proposta da parte di Peter Warr di rinnovare il contratto dichiaratamente come pilota numero due. Era troppo! Il nome di Colin Chapman — a cui De Angelis si era aggrappato nei momenti difficili — era uno sbiadito ricordo. I periodi di apprendistato con Andretti, l'esaltante fase sperimentale della Lotus 88, la vittoria di Zeltweg non erano più sufficienti per convincere il pilota italiano a vivere il clima austero e in un certo qual modo «retro» della più blasonata scuderia anglosassone. Inoltre quel Senna che macinava pole position in continuazione, che lottava testa a testa senza nessun timore reverenziale con i «signori» della F.1, e,

soprattutto, che infliggeva al proprio compagno montagne di secondi di distacco, aveva fatto il resto. De Angelis se ne è andato, e adesso guarda ad un 1986 di rabbia e rivincita. La Lotus da oggi non fa più parte della sua vita.

### Una parentesi chiusa male

— Che bilancio puoi fare di sei anni vissuti all'interno della Lotus la scuderia, insieme alla Ferrari, più importante del mondo?

«La Lotus è stata una delle scuderie più importanti del mondo, adesso non lo è più. Il mio periodo va diviso in due fasi. I quattro anni passati con Chapman, e i due con Ducarouge. Con Gerard direi che ho potuto lavorare un anno e mezzo, dal momento che quest'ultima stagione si è via via allontanando dalla mia persona e dalla mia macchina. In sei anni credo di aver dato molto di più di quello che ho ricevuto, preferendo restare con la Lotus anche quando team con vetture ben più competitive mi avevano offerto un volante. Al mio attivo ho già più di cento Gran Premi, so bene che la F.1 è un ambiente spietato, dove nessuno ti regala niente, tuttavia pensavo esistesse più riconoscenza, minor animosità. Sicuramente in corsa ho fatto alcuni errori, ma questi non sono mai stati determinati per perdere un Gran Premio, mentre in alcune occasioni il team per propri errori ha buttato via delle vittorie quasi certe. È stata una parte della mia vita, ma adesso sono contento che si sia chiusa».

— Il passaggio tra Chapman e Ducarouge cosa ha cambiato?

«Chapman mi ha fatto molte volte il complimento più grande della mia vita, paragonandomi diverse volte a Jim Clark. Con Colin avevo instaurato un rapporto molto particolare. Con Gerard è stato un altro periodo, un'altra cosa, un'altra Lotus, una non Lotus, ma una Gerard Ducarouge Special. Con Gerard ho superato la grande crisi dell'83, quando probabilmente avevamo toccato il fondo. Abbiamo vissuto insieme un ottantaquattro esaltante ed un ottantacinque che voglio cancellare dalla mente».

— Se devi dare un voto al tuo periodo con la Lotus?

«Guardandolo dal di fuori complessivamente darei un sette. Dal di dentro, sapendo l'impegno che ci ho messo e la scarsità dei mezzi che spesso ho avuto a disposizione, mi darei nove».

— Quando hai firmato il primo contratto, probabilmente non pensavi ci sarebbero stati così tanti momenti di crisi tecnica...

«No! I primi tre anni sono stati spesi in un complicato lavoro di ricerca aerodinamica a scapito dello sviluppo tecnico del telaio. Probabilmente solo nell'82 avevamo trovato la soluzione per risalire la china. Venne la vittoria di Zeltweg ma purtroppo anche la morte di Chapman».

### Un grande corruttore?

— Poi arrivò Ducarouge. Con la sua venuta fosti accusato di esserti comprato il tecnico. A lui avresti versato sottobanco una parte dei tuoi sponsor personali per ottenere un trattamento sempre preferenziale...

«Questa è una cosa che va chiarita una volta per tutte. Quando Ducarouge arrivò nell'83 le casse del team Lotus erano praticamente vuote. Chiesi alla Lotus la possibilità di avere un altro sponsor sulla tuta — la Guida Monaci — e parte di questa cifra ha permesso di pagare quanto Ducarouge chiedeva finanziariamente. De Angelis non si è comprato nessuno, ho dato semplicemente una mano al team. In quel momento Ducarouge era troppo importante e per la Lotus non erano certo le diecimila sterline che dovevano condizionare tutta la nostra stagione. Dal momento che sembrava impossibile per il team trovare altre risorse, ho voluto aiutare il team, me stesso e anche Ducarouge».

— Sei stato anche accusato di esserti comprato i meccanici. Si disse che ti tenevi buono Bob Dance — probabilmente il meccanico più esperto di tutta la F.1 — con delle somme date a titolo di extra...

«Sono sempre stato generoso con i miei meccanici ed ogni volta che vincevo un premio davo a loro una piccola percentuale: nel nostro ambiente è una cosa abbastanza usuale. I meccanici sono una categoria sottopagata, e quelli della Lotus credo lo siano in particolare. Penso di essere stato buono con tutti, non solo con Bob Dance».

— A livello tecnico in sei anni passati alla Lotus hai potuto lavorare con i nomi più belli della progettazione agonistica: Colin Chapman, Peter Wright, Tony Rudd e Gerard Ducarouge. Che caratteristiche avevano? quali differenze nella metodologia di lavoro?

«Colin Chapman è stato sempre volutamente nell'ombra controllando il lavoro che facevano Peter Wright e Martin Olgive. Uno si occupava dell'aerodinamica, l'altro della meccanica, mentre Colin sovrintendeva tutto. Quando Chapman perse interesse per la F.1, spostando i suoi studi verso i mini aerei, fu un momento molto difficile perché queste persone erano sempre state guidate nel loro lavoro, e adesso dovevano pensare esclusivamente con la loro testa. Fu una fase dove la Lotus prese parecchie cantonate. Tony Rudd fu tutto sommato una meteora. Aveva sì un passato glorioso, ma ormai era da troppo tempo lontano dalla F.1. Svolse essenzialmente funzioni di coordinatore tra i vari uffici tecnici, quello che Peter Warr non sapeva fare, che non sa fare, e che penso non saprà mai fare. Credo sia il sogno di ogni team manager credere di poter anche intervenire sulle

problematiche tecniche senza avere nessuna preparazione, ma basandosi esclusivamente sull'esperienza. Quando questo succede, nascono solo dei guai».

— E Ducarouge? Ti senti di poter dire che ti ha tradito?

«Gerard Ducarouge non mi ha tradito. È stato Peter Warr a farlo. Probabilmente sono stato anche troppo ingenuo. Sin dalle prime pre-prove in Brasile, avrei dovuto accorgermi di quello che stava succedendo. Senna non si era ancora completamente rimesso dalla malattia che lo aveva colpito durante l'inverno, non aveva mai guidato la Lotus ne tantomeno un motore Renault, la pista era bagnata, eppure tutti i collaudi con la macchina nuova furono dati in esclusiva a lui, una situazione perlomeno strana. Quella era la "mia" macchina, che insieme a Ducarouge avevamo creato durante i test invernali. Non mi sembrava né giusto né logico che adesso i collaudi fossero affidati ad uno che alla Lotus era un esordiente».

— I guai grossi vennero comunque alle pre-prove del GP di Francia...

«Esatto, in quella occasione si toccò il fondo. Alla Lotus ormai mi avevano dato per spacciato: tutti pensavano solo a Senna. Invece correndo in un modo che molti avevano criticato, ma che era certamente più redditizio di quello di Ayrton, dopo Montecarlo ero in testa al campionato del mondo, davanti a Prost e Alboreto. Due giorni dopo Montecarlo era in programma al Ricard una sessione di quattro giorni. Mi fecero salire sulla macchina solamente per fare tre giri, quando ormai



non c'era più nessuno. Quel giorno la Lotus mi volle volutamente umiliare davanti a tutti, ero in testa al campionato del mondo, e me ne stavo a gironzolare per i box come qualsiasi ragazzino. Alla sera, lasciando il Paul Ricard presi la decisione di lasciare la Lotus. Ormai era una storia finita, non volevo più essere trattato così».

— E proprio dal Gran Premio di Francia cominciò la discesa in verticale: attorno alla tua macchina ormai non c'era più nessuno.

«Un progettista segue sempre la macchina più veloce, questa è una regola del gioco. Per una serie di fatti che eufemisticamente definirò di coincidenze, Senna si è trovato davanti a me e Ducarouge, che non è un politico, si è schierato a favore della macchina più competitiva, in quel momento quella di Senna. Ducarouge ha rispettato in pieno le regole vigenti in un team di F.1. Mi sarei aspettato una sua presa di posizione a mio favore all'interno del team. Questo non è accaduto, ma non gliene faccio una colpa. Ognuno è fatto a modo suo: tutte le decisioni le prendeva Peter Warr, ed io sono stato messo in una situazione di progressivo abbandono, sia tecnico sia morale. Con Gerard sono rimasto in buoni rapporti. Certo, adesso sono contro le sue macchine, invece avrei preferito vincere con le sue macchine».

— Per quanto riguarda il management della squadra, cosa ha perso la Lotus nel passaggio da Chapman a Warr?

«Tra i due non si può fare nessun paragone. Chapman era il padrone, una figura carismatica, come personalità secondo solo a Enzo Ferrari. Peter Warr è una persona molto ambiziosa, capace nel suo lavoro ma forse vuol fare troppe cose. Non so se perché alla Lotus non ci sia la possibilità di distribuire meglio i compiti, ma alla lunga per la Lotus potrebbe anche essere una situazione pericolosa».

— È successo qualcosa in particolare fra te e Peter Warr?

«Ci ho pensato a lungo e sinceramente non riesco a capire. Mi ricordo che nell'84 rispetto a Mansell, ero portato su un palmo di mano mentre quest'anno ero considerato come una nullità. Non so se siano intervenuti fattori esterni a mutare questa situazione. Probabilmente Warr dirà che Senna era più veloce di me e i fatti gli danno ragione. Hanno anche detto che ero un «piagnone», che mi lamentavo sempre: io credo che fossero più loro a piangere per nascondere molti errori fatti dalla squadra».

## Cambiamento di immagine

— Negli ultimi due anni la tua immagine è comunque cambiata. Una volta eri visto come un pilota aggressivo, sempre all'attacco. Ora dicono «De Angelis? È bravino, raccoglie sempre dei punticini» come dire di una ragazza che non è bella ma è intelligente e ha dei bei capelli...

«Certo, adesso Senna è paragonato a Gilles Villeneuve, io invece a Lauda prima maniera. In realtà quest'anno avrei potuto fare due corse alla Senna, ossia restare in testa sapendo poi di non arrivare, e la cosa mi avrebbe certamente fatto più gioco. Mi riferisco al Gp di Sanmarino e del Canada. Sono poco spettacolare perché in macchina ragiono molto. Senna è certamente più spettacolare di me...»

— Mario Andretti, Nigel Mansell, Ayrton Senna, i tuoi compagni alla Lotus. Come li ricordi?

«Mario è stato un compagno eccezionale. Io ero un ragazzino appena arrivato in F.1, lui un campione del mondo. Mi ha trattato quasi come un figlio, trasmettendomi molta della sua esperienza. Ha sempre fatto pesare il fatto di essere la prima guida e spesso mi ha tolto la macchina dalle mani: ma andava bene così era una situazione che

forse anche questa è una conseguenza della ridotta esperienza, in fondo è in F.1 da soli due anni. Probabilmente rischia troppo, a volte oltre misura ma se riesce a controllarsi è certamente tra i migliori. Come persona non ho potuto conoscerlo a fondo, ha un carattere molto chiuso, molto introverso. Difficilmente si riesce a capire che cosa pensi. Direi che è tipicamente brasiliano, lo definirei «machiavellino». Pur di raggiungere il suo scopo non guarda in faccia a nessuno, per ottenere una cosa usa tutti i mezzi, di qualsiasi genere. Dipende dai gusti, doti del genere si possono apprezzare oppure no. In Sudafrica, durante le fasi di quel «famoso» sorpasso, ho capito che corre senza rispetto, né per lui, né per gli altri: una situazione che non mi è piaciuto per niente. A Senna comunque rinnovo un invito: quello di vederci quest'anno ad armi pari. Nell'85 lui ha fatto



avevo accettato sin dal momento di firmare il contratto. Non mi sarei mai permesso di piantare delle polemiche: lui era Mario Andretti, vincitore di Indianapolis e campione del mondo, io praticamente non ero nessuno, gli sarò sempre riconoscente. Con Mansell ho avuto dei momenti di grande contrasto, soprattutto a livello caratteriale: io dicevo bianco e lui nero. Questa situazione si verificò appena Mansell ottenne un risultato positivo con il terzo posto al Gp del Belgio nel 1981. Da quel momento, credendo di aver ottenuto chissà cosa, e spinto sia dalla stampa inglese sia dalla John Player, commisi molti errori. Certo fui anche messo nella condizione di farne. Ci sono stati momenti anche di grande affetto, direi un rapporto completo. Nigel è un buon pilota ma per molto tempo è stato sottovalutato. Gli mancava la vittoria e l'ha subito ottenuta non appena ha saputo controllare la sua aggressività. Per quanto riguarda Senna è certamente un uomo velocissimo: forse gli manca ancora un po' di esperienza. Credo sia ancora carente nel lavoro di messa a punto, ma

sette pole position, io una sola, staremo a vedere nell'86. Lo scorso anno lui stava in testa alle corse poi finiva la benzina, io invece facevo la figura della mezza calzettina che lesso lemosina qualche punticino. Chissà, forse nell'86 le cose cambieranno...».

## Un «errore» salutare

— Nell'85 avresti potuto correre con la Williams. Rifiutare il contratto che Frank ti propose è stato sicuramente il tuo più grande errore.

«Certo, commisi un errore. Ma se non avessi fatto quell'errore, adesso non sarei alla Brabham. Non credo che tutti i mali vengano poi per nuocere. Adesso sono in un team ad un livello tecnico superiore a quello della Lotus, pagato meglio e con una posizione contrattuale più forte, cosa posso volere di più? Certo, nell'85 ho sofferto molto, ma sono sicuro che le sofferenze temprano». □

# Pagenaud furia da leader

**STRATEGIA PERFETTA O PIEDE PESANTE? NEL DUBBIO IL FRANCESE DOMINA SULLO STRADALE DI INDIANAPOLIS E MANDA UN SEGNALE FORTISSIMO A TUTTI I RIVALI DELLA SERIE**

di Marco Cortesi



**S**trategia o piede pesante? Vincere una gara IndyCar implica un'attenta gestione di entrambi gli aspetti anche se, con il "grilletto facile" delle direzioni gara quanto a safety-car, spesso e volentieri capita di vedere team e piloti effettuare una scelta radicale verso l'una o l'altra filosofia. Il Grand Prix di Indy, disputato sul tracciato stradale del celebre Speedway, ha messo in luce al meglio i lati opposti dello spettro. A uscire vincitore è stato Simon Pagenaud, che ha spinto al massimo dall'inizio alla fine recuperando anche su chi, sfruttando soste ai box o neutralizzazioni, sembrava averlo preso in contropiede. Ci ha provato Charlie Kimball, posticipando il primo pit-stop e poi beffando l'avversario in uscita box, ma con gomme fredde è durato poche curve, prima di essere sverniciato in staccata. Poi ancora, il team Schmidt ha messo James Hinchcliffe davanti al francese con una sosta perfetta ma, anche in questo caso, non sufficiente per contenere la furia del leader del campionato. Contemporaneamente, Conor Daly ha avuto una chance più unica che rara: rientrato prima possibile, giusto in tempo per evitare "splash" a fine corsa, ha sperato in un'intervento della vettura di sicurezza, cosa prontamente avvenuta. Il trucco? Un classico: dato che nei primi giri di neutralizzazione il gruppo si ricompatta, anche per via della chiusura della cor-

**SIMON  
HA TRIS**

**Ancora un successo (il terzo) per Pagenaud sempre più capoclassifica della IndyCar. Nell'altra pagina Hinchcliffe e Castroneves giunti alle spalle del francese**

sa box, quando tutti gli altri sono entrati in pit-lane, Daly (con davanti Helio Castroneves) è... trotterellato nelle prime posizioni, andando poi in fuga con un attacco eccezionale nei confronti del brasiliano al re-start.

Tutto deciso? Per niente. Con ancora un'ultima sosta da fare, Pagenaud ha spinto come un indiano nei tre giri precedenti il rientro, recuperando diversi secondi e riemergendo dai pit ampiamente al comando per un ultimo stint in vetta. In altre





#### AL TRAGUARDO

Gara: 1. Pagnaud; 2. Castroneves;  
3. Hinchcliffe.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

parole, ha riconquistato ciò che il diritto... di cronometro gli aveva dato. Per converso, Daly ha comunque portato a casa un piazzamento inaspettato per un team che, già in difficoltà di suo, non montava nemmeno gli aggiornati motori Honda. Dopotutto, quando si punta tutto sul budget, giocare a black jack con le strategie, anziché con la prestazione pura, diventa un po' una filosofia di vita. E per quanti possono permettersi di rinunciare alle velleità di classifica, il gioco può valere la candela: chi non ricorda il Grand Prix di Houston incredibilmente vinto da Carlos Huertas sotto la pioggia, proprio col team Coyne? Certo, oltre che i titoli, gli appassionati più veraci si conquistano in modo differente: evidente l'esempio di Danica Patrick e Simona De Silvestro: sempre pronta alla strategia la prima, cercando più di tutto la vittoria a sorpresa, costantemente alla ricerca della prestazione la svizzera, che tentava di giocarsela coi rivali diretti in termini di tempi sul giro. Forse, anche per questo, nonostante il numero minore di apparizioni, la De Silvestro è rimasta nei cuori dei tifosi più competenti, mentre ancora si discute sul vero valore della Patrick. Tanto più che, in una serie come la Nascar dove i "gamble" sono più complicati e rischiosi, rimane sempre confinata nell'anonimato del centro classifica. ●

# Indy500 ancora senza italiani

CON FILIPPI MESSO DA PARTE DAL TEAM COYNE A MENO DI SORPRESE NESSUN PILOTA DEL BELPAESE AL VIA DELLA CORSA MITO

**S**alvo sorprese dell'ultim'ora, sarà ancora senza italiani la centesima edizione della Indy 500. Un vero peccato considerata l'importanza della ricorrenza ed il buon potenziale mostrato, tra le righe, da Luca Filippi alla prima apparizione su un tracciato ovale a Phoenix. Purtroppo, a dare un colpo da ko alle sue possibilità ci ha pensato Gabby Chaves. Il ventiduenne colombiano, ex campione dell'Indy Lights, ha trovato il giusto budget da portare in dote al Dale Coyne Racing che, a dispetto dei programmi iniziali sembravano essere quelli di tornare a lottare da protagonisti, non si è fatto scappare l'occasione di far quadrare

meglio i conti. Ragioni commerciali, ha spiegato Coyne. Per Filippi, l'unica speranza di prendere parte alla 500 Miglia è quella che si liberi a una vettura per una sostituzione dell'ultimo minuto, ma l'obiettivo più grande è di tornare al via con un progetto serio che possa valorizzarlo davvero. Dopotutto, i passaggi in Q2 a Barber e Long Beach con una vettura sicuramente non all'altezza della situazione gridano vendetta, tanto più che Chaves non è stato mai in partita, qualificandosi con l'ultimo tempo. Filippi invece ha bisogno di un team come lui, determinato, con voglia di rivincita e che non molli mai. ●



di **Alessandro Gargantini**

**M**ONTMELO - Se Norman Nato e Alex Lynn si sono alternati sul gradino più alto del podio nelle due frazioni disputate in Catalunya, a raccogliere, nel complesso, i risultati migliori sono stati la Prema e l'alfiere della Red Bull Pierre Gasly, al vertice della graduatoria di campionato grazie ad un 3° e a un 2° posto. La scuderia veneta ricorderà a lungo il fine settimana dell'esordio nella categoria, che ha regalato forti e contrastanti emozioni. Accanto alla soddisfazione per l'esito della "prima" c'è stata anche tanta preoccupazione per il terribile crash occorso ad Antonio Giovinazzi nelle fasi conclusive della seconda manche. Il pilota pugliese, che si è ritrovato la strada sbarrata da uno scarto della vettura di Sean Gelael, non ha potuto evitare il contatto ed è decollato sulla monoposto del rivale, coinvolgendo anche l'incolpevole Arthur Pic prima di schiantarsi violentemente contro le barriere. Antonio ha accusato dolori agli arti inferiori ed è stato portato al centro medico, dove hanno riscontrato una forte contusione ad un piede, escludendo però qualsiasi frattura.

Tornando al capoclassifica Pierre Gasly, sembra proprio che soltanto una sorta di sortilegio impedisca al ventenne di centrare il primo successo nella categoria. Il transalpino aveva preparato tutto nei minimi dettagli, rifinendo ogni piccolo aspetto. Prima al vertice nelle prove libere, poi anche in qualifica, dove aveva ottenuto la quarta pole consecutiva. Dopo una prima fase di gara impeccabile, all'improvviso, è arrivato l'inatteso colpo di scena, con il russo Sergey Sirotkin che, in furiosa rimonta attacca anche la piazza d'onore di Norman Nato. La sua vettura si scompone, fa un lieve sobbalzo nell'accodarsi agli scarichi del rivale, ma un alleggerimento e uno scarto improvviso giocano un brutto scherzo al pilota della Art, che finisce in testacoda e lascia la frizione. La vettura si ammutolisce bloccata in mezzo alla traiettoria: i commissari non possono fare altro che impiegare la vettura staffetta. È il momento chiave della corsa più rappresentativa della tappa in terra spagnola. Le vetture si allineano, e Nato da preda diventa cacciatore. Quando i commissari fanno riprendere le ostilità, i ruoli al vertice s'invertono. Il pilota della Prema si fa sorprendere dal connazionale, che gli strappa la leadership. Il momento di crisi di Gasly si è poi acuito con il passaggio nel finale alle gomme soft, quando ha dovuto cedere la piazza d'onore all'ottima sorpresa Nicolas Latfi. La corsa della domenica è finita nelle mani di Alex Lynn, che nella manche d'esordio aveva perso preziosi secondi a causa di un problema a un pneumatico nel corso del pit-stop. Il londinese ha preceduto Gasly e Jordan King. Positivo il fine settimana di Artem Markelov, davvero convincente grazie a due quarte posizioni, e di Jordan King, settimo nella prima manche e terzo nella seconda. Norman Nato è invece partito a rilento nella seconda manche. In classifica generale, sono ben cinque i punti di vantaggio di Gasly su Norman Nato, che precede Alex Lynn di altre quattro lunghezze. ●

**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Nato; 2. Latifi; 3. Gasly.  
Gara-2: 1. Lynn; 2. Gasly; 3. King.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Prema già al vertice

**CON DUE PODI GASLY REGALA LA LEADERSHIP DELLA SERIE AL TEAM VENETO. VITTORIE PER NATO E LYNN**





## Italiani triello tra luci e ombre

**IL PIÙ REDDITIZIO È STATO MARCELLO. WEEK END DA DIMENTICARE, PER GIOVINAZZI (PROTAGONISTA DI UN PAUROSO CRASH) E GHIOTTO**

**L**uci ed ombre per i nostri portacolori nella prima stagionale. Il più redditizio è stato il più esperto Raffaele Marciello, ottavo nella prima frazione e quinto nella seconda. Il pilota della Russian Time ha però il rammarico di non aver sfruttato al meglio lo start dalla pole nella corsa della domenica e di aver danneggiato i suoi pneumatici in un bloccaggio mentre difendeva il primato dagli attacchi di Lynn. Da segnalare che nella prima frazione Lello è stato rallentato al pit-stop, dove ha perso almeno una manciata di secondi, in quanto il suo team era impegnato ad effettuare il cambio gomme sulla vettura di Markelov. Quando mancavano due giri al termine della Feature Race, Marciello è stato tamponato da Giovinazzi ed è finito nella sabbia. Gli stewards, che erroneamente avevano dato la bandiera a scacchi con un giro di anticipo, hanno congelato la classifica al giro precedente, con Marciello ottavo, ed hanno inflitto a Giovinazzi una penalizzazione di venti secondi. Luca Ghiotto è stato urtato al via della prima gara nella mischia della prima curva ed è finito nella sabbia della curva seguente con la vettura danneggiata. La domenica, il veneto ha ben rimontato dalle retrovie fino alla dodicesima posizione. Preziosi punti per lo svedese Gustav Malja, nono nella prima frazione con la Rapax. Sfortunato, invece Arthur Pic, coinvolto nel crash innescato da Gelael che ha visto protagonista Giovinazzi. ●



### IL TERRIBILE VOLO DI GIOVINAZZI IN GARA-2

Sopra Nato festeggia la vittoria in gara-1. In alto il portacolori della Prema, Gasty leader della serie dopo il primo round. A sinistra, Marciello finito per due volte a punti. A destra, Ghiotto e in alto lo spettacolare volo che ha visto protagonista Giovinazzi nelle fasi conclusive di gara-2



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Leclerc; 2. Hughes; 3. Fukuzumi. Gara-2: 1. Albon; 2. Tunjo; 3. Fuoco.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Debuttanti un vero sballo

**M**ONTMELÒ - Che il passaggio dalla terza serie alla Gp3 sia particolarmente complicato è sempre stato, più che un'opinione, una certezza. E, nei fatti, tanti illustri piloti che hanno compiuto il cambio di categoria sono rimasti scottati. Se non altro, almeno nella prima parte della stagione. Gomme profondamente diverse, tempistiche molto più accorciate, impossibilità di rimediare a un errore. Fattori molto chiari, che nella realtà hanno complicato la vita ai vari Bottas, Kvyat o, recentemente, Ocon. Non devono aver fatto particolarmente caso alla tradizione negativa i due alfieri della Art Grand Prix Charles Leclerc ed Alex Albon, che hanno dominato il fine settimana d'apertura della Gp3 Series e sono riusciti nell'impresa di far ricredere molti. Nella prima frazione, è stato il pilota monegasco della Fda a strabiliare. Terzo in qualifica, il driver dell'equipe di Frederic Vasseur e Nicolas Todt ha compiuto un balzo prodigioso al via ed ha progressivamente rifilato un pesantissimo distacco al resto del gruppo. Il poleman Jake Hughes, che ha colto la piazza d'onore davanti al sorprendente nipponico Nirei Fukuzumi, sotto la bandiera a scacchi ha accusato un divario di oltre sei secondi. Sostanzialmente simile lo svolgimento della corsa della dome-

**LECLERC  
E ALBON VANNO  
SUBITO A SEGNO  
E SI DIVIDONO  
LE VITTORIE  
FACENDO  
RISCRIVERE LA  
REGOLA CHE  
VUOLE I GIOVANI  
IN ARRIVO DAL  
FIA F3 IN  
DIFFICOLTÀ NEL  
PASSAGGIO ALLA  
NUOVA SERIE**

di  
**Alessandro Gargantini**

nica, che ha visto Alex Albon replicare le gesta del compagno di squadra. L'ex pilota della Signature, che pare aver fotocopiato la manovra di Charles Leclerc, è scattato molto bene al via, traendo anch'egli il massimo profitto dalla terza posizione in griglia. Il ventenne di nazionalità anglo thailandese e residente a Londra ha sopravanzato in un colpo solo Oscar Tunjo e Jake Dennis. Rimarchevole anche lo scatto di Antonio Fuoco, che si è subito inserito in terza posizione, senza però riuscire a tenere il ritmo della coppia di testa. Il pilota calabrese, quarto nella prima manche, esce da un fine settimana sicuramente positivo, pur avendo l'amaro in bocca per non essere riuscito a competere per il successo assoluto. Il pilota del team Trident occupa il quarto posto in classifica generale a ridosso di Charles Leclerc, Alex Albon e Jake Hughes. Sono soltanto quattro i punti che lo separano dal primato. In un fine settimana in cui non tutto è filato per il verso giusto, Fuoco ed il team Trident hanno comunque limitato egregiamente i danni, riuscendo ad ottenere il massimo e non vi sono dubbi sul fatto che i punti conquistati in Catalunya saranno molto pesanti nel proseguo della stagione. A Montmelo ha ben impressionato anche il team Dams, al debutto in Gp3.



## FUOCO CHIUDE TERZO

### LA SECONDA SFIDA

Al debutto nella serie con la Dallara del team Art, Charles Leclerc ha centrato subito la vittoria facendo saltare il banco nella prima sfida. Sotto al centro Giuliani Alesi e in basso a sinistra Fuoco, giunto terzo nella seconda gara dietro a Tunjo e Albon vincitore, in basso a destra in primo piano

# Leclerc vuol fare il ragioniere

IL PORTACOLORI DELLA FDA SOTTOLINEA: «PER PUNTARE AL TITOLO IN QUESTA CATEGORIA SERVE LA COSTANZA DI RENDIMENTO»

**L**il cambio di categoria è, almeno esternamente, apparso completamente indolore per Charles Leclerc, che ha subito centrato il successo nel nuovo torneo. Il monegasco nel dopogara ha spiegato i suoi segreti. «Il passaggio alla nuova categoria non è stato affatto semplice, visto che la categoria è molto diversa dalla F3. In gara uno, nonostante il mio successo, non ho spinto con costanza. Qui ho dovuto imparare a fare il ragioniere, rallentando spesso il ritmo per tenere gli pneumatici sotto controllo. Il degrado sale esponenzialmente e occorre avere una giusta strategia. Abbiamo fatto parecchie simulazioni per farci trovare pronti!».

Il capoclassifica si è poi soffermato sulle due corse: «Lo scatto allo start è stato fondamentale, visto che con la nuova Dallara GP316 è anche molto difficile superare. Una volta conquistata la leadership, ho soprattutto corso controllando i miei rivali, facendo in po' l'elastico. Nella seconda sono stato bloccato al via e non sono più riuscito a recuperare, rimanendo fuori dalla zona punti. In questa categoria, per puntare al titolo, è fondamentale la costanza di rendimento e dalla prossima gara devo assolutamente tornarte a far punti, visto che il mio vantaggio in graduatoria è ancora esiguo: è presto per parlare di corsa al titolo». ●

La scuderia di Jean-Paul Driot, che ha ottenuto una sorprendente pole con Jake Hughes, ha conquistato grazie al britannico un secondo ed un ottavo posto. Rimarchevole anche il bilancio del colombiano Oscar Tunjo, ottavo la domenica dopo la piazza d'onore conquistata il giorno prima. C'era molta attesa attorno al debutto di Giuliano Alesi, che ha convinto nonostante sia stato costretto a scattare dalla corsia box nella prima corsa. Si aspettava qualcosa di più il driver della Racing Step Foundation Jake Dennis, rispettivamente settimo e quarto. Ora una lunga pausa attende la categoria, che disputerà il prossimo round a Spileberg il primo settimana di luglio. ●



# Equilibrio

## parola d'ordine

SETTE VINCITORI IN NOVE GARE ANDATE IN SCENA: NELLA SERIE SI CERCA ANCORA IL VERO DOMINATORE MA IN TESTA ADESSO C'È LANCE STROLL

di Massimo Costa

**PAU** - Equilibrio. È questa la parola chiave per descrivere l'inizio di stagione del Fia F3 europeo. Nove gare, sette vincitori e sembra che nessuno voglia prendere il largo. Si guardano, si studiano, come fosse un gruppo di ciclisti in una tappa del Giro d'Italia. Tutti compatti, allineati. Chi si alzerà per primo sui pedali tentando la fuga? Per fare un esempio: se ora, dopo il terzo appuntamento stagionale di Pau, il nuovo leader della classifica generale Lance Stroll conta 98 punti, nel 2015, concluso il weekend sul circuito non lontano dai Pirenei, che era sempre la terza tappa, Giovinazzi comandava il campionato con 164 punti seguito da Leclerc con 149. E nel 2014, Ocon sempre dopo Pau, aveva pure lui 164 lunghezze. L'attuale Fia F3 non ha quindi un dominatore o due-tre piloti che allungano. Anzi, il team di riferimento per tutti, Prema, per la prima volta dal Norisring 2015 non ha raccolto una vittoria nelle tre corse che si disputano nel campionato, concedendo la città francese ai britannici di Hitech e Carlin. Stroll l'ha messa sulla regolarità. Vinta la prima corsa di Le Castellet, il canadese della Prema ha puntato ai piazzamenti e la cosa sembra pagare. Certo, non ha sfruttato la bella pole per gara-1 stallando al via, ma nelle due successive corse ha giocato di conserva. Soprattutto nella gara finale, dove è stato un'ombra di Alessio Lorandi cercando di mettergli la pressione, ma l'italiano non ha ceduto prendendosi la prima vittoria come potete leggere nel box a fianco.

Chi lascia Pau con le ossa rotte è Maximilian Gunther. Buon terzo in gara-1, ha pagato caro un errore in qualifica 2 e in zona punti non lo si è più visto. Il tedesco della Prema ha così lasciato il trono temporaneo a Stroll, un distacco di sole 13 lunghezze. E intanto si avvicinano i piloti della Hitech. L'inizio di stagione era stato contraddistinto da eventi sfortunati, ma ora sembra che il team di David Hayle abbia ingranato la giusta marcia. George Russell ha conquistato la prima vittoria in gara 2 (bagnata) a Pau ed ora è terzo ad appena sei punti da Gunther mentre il suo compagno Ben Barnicoat (75 punti) sta impressionando. Rookie in arrivo dal Renault 2.0, l'inglesino si sta facendo rispettare e dopo il successo di Budapest nella frazione finale sotto la pioggia, si è ripetuto nelle medesime condizioni meteo nella prima gara di Pau. Poi, tutti ammassati, ci sono anche Nick Cassidy, che doveva essere il Rosenqvist della Prema del 2015, ma per il momen-



### A PAU IN TANTI SOTTO AI RIFLETTORI

Sopra e in alto Lorandi festeggia la prima vittoria nel Fia F3 ottenuta davanti al leader della serie Stroll.

A fianco Cassidy, 2° in gara-1 e nell'altra pagina in alto Russell, primo in gara-2 e sotto Barnicoat vincitore della prima gara

to il neozelandese sta sommando qualche errore di troppo e un totale di 74 punti seguito da Callum Hott, inglese del team Van Amersfoort a quota 73. La sorpresa Joel Eriksson, che aveva stupito tutti a Budapest, a Pau ha faticato più del previsto perdendo l'occasione di inserirsi in posizioni più nobili al pari di Ralf Aron. Poi, non lontani ci sono Sergio Camara, Mikkel Jensen, Lorandi. Riassumendo, se uno dei piloti sopra citati dovesse azzeccare il fine settimana perfetto, si ritroverebbe immediatamente al vertice. L'impressione è che tutto si deciderà nella gara finale. ●





IL 17ENNE DI SALÒ VINCE GARA-3: «VOGLIO RIMANERE AI VERTICI»

## Lorandi si gusta la prima

È venne il giorno di Alessio Lorandi. Il 17enne italiano in forza al team Carlin ha centrato la sua prima vittoria nel Fia F3 sul difficile tracciato di Pau. Contava molto su questo "cittadino" Lorandi, perché vi aveva corso lo scorso anno e dunque, rispetto alle prime due prove sui circuiti di Le Castellet e Budapest che non conosceva non avendovi mai gareggiato o fatto test, poteva dire che la sua stagione partiva dalla cittadina ai piedi dei Pirenei. E così è stato. Nelle due giornate iniziali del weekend, dominate dalla pioggia, Lorandi è stato secondo assoluto nelle libere (nonostante un incidente), quinto nella qualifica 2 per gara-2 e in pole per gara-3. Peccato per quell'errore nella seconda corsa che lo ha privato di un terzo posto certo dopo due bei sorpassi effettuati al via. Nella prima gara si è piazzato decimo dopo una Q1 non troppo soddisfacente. Poi, il capolavoro finale nella terza corsa. Partenza quasi perfetta, il controllo di Stroll giro dopo giro, neanche una sbavatura, un errorino. Lorandi si dice fiducioso per il prosieguo del campionato, fatto di piste che ben conosce: «Questo successo nel prestigioso Gp di Pau spero non sia qualcosa di estemporaneo. Ora arrivano i circuiti a cui posso dire di dare del tu, quindi vediamo di rimanere al vertice».



### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Barnicoat; 2. Cassidy.

Gara-2: 1. Russell; 2. Camara.

Gara-3: 1. Lorandi; 2. Stroll.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Giovani e Rebellion

UNA FAVOLA L'INIZIO DI STAGIONE DEL PICCOLO TEAM SVIZZERO-INGLESE  
E DI IMPERATORI-TUSCHER-KRAIHAMER SECONDI TRA I PILOTI DOPO 2 ROUND

di **Cesare Maria Mannucci**

**S**e è vero che i bookmakers inglesi pensavano che fosse più credibile che Bono Vox diventasse Papa piuttosto che il Leicester di Claudio Ranieri vicesse la Premier League, forse non avevano considerato quello che sta succedendo nel campionato Wec nella classe LmP1. Dove il piccolo team Rebellion, con una vettura costruita dall'Oreca ribattezzata R-One, che rappresenta il progetto evoluto del modello 05 LmP2, sta ottenendo risultati oltre ogni aspettativa. Nonostante un motore Aer V6 turbo da 600 cv normalmente in commercio. Nonostante le gomme Dunlop che per la prima volta entrano nel difficile campo della categoria LmP1. Nonostante tutti questi fattori, i piloti del piccolo team svizzero-inglese, occupano incredibilmente dopo due gare di campionato, il secondo posto in classifica. 43 punti per l'equipaggio della Porsche composto da Lieb-Jani-Dumas, seguiti a 30 punti da Alexandre Imperatori-Dominik Kraihamer-Matheo Tuscher. Conseguenza dei due terzi posti assoluti ottenuti a Silverstone e Spa, mentre la Rebellion non può sommare punti per il campionato del mondo Costruttori LmP1, perché viene riservato solo alle vetture hybrid. Dopo anni sotto traccia, dove spesso era l'unica vettura presente nella classe LmP1 no hybrid, con i suoi piloti che da soli occupavano il podio, ora finalmente la Rebellion riesce a guadagnare il centro dell'attenzione, viene guardata con rispetto. È finalmente uscita dal "limbo" in cui era finita, correndo in una categoria dove di fatto c'era solo lei.

È una storia strana quella della Rebellion, per molti anni incomprensibile, vista l'ostinazione di utilizzare vetture della classe LmP1 quando il buon senso e la logica avrebbero consigliato di competere nella classe LmP2, oppure nell'American Le Mans Series, dove in assenza di vetture hybrid, avrebbero potuto competere per l'assoluto. Cosa che hanno fatto parzialmente nel 2012 quando la Rebellion-Toyota ha vinto la Petit Le Mans ripetendosi l'anno dopo.

## Patron Pesci è un re dell'orologeria

Il team è di proprietà di Alexandre Pesci, industriale svizzero che ha fatto fortuna con Lemo, azienda leader nel settore dei raccordi aeronautici, e poi è entrato nel business della orologeria di altissima gamma. Non a caso il logo della Rebellion e del team, rappresenta un ponte, un pezzo di un meccanismo da orologio. Anche se negli ultimi anni, Rebellion è diventato sinonimo di tourbillon, di meccanismi all'a-

vanguardia, estremamente complicati. Il modello Reb 5 Black Diamond, costa 928.000 dollari, tra gli orologi più costosi del mondo. Progettato da Laurent Besse ed Eric Giroud, sorta di Adrian Newey del mondo dell'orologeria.

Nel campionato Wec, il team Rebellion è invece una struttura abbastanza piccola, che certo non regge il confronto con le squadre di Porsche, Audi e Toyota. Il team è basato in Inghilterra ed è diretto da Bart Hayden mentre la gestione tecnica è affidata a Ian Smith e James Robinson, che ricordiamo alla Williams e poi tecnico di Michele Alboreto all'Arrows. Prima dell'Oreca, che di fatto è stato un progetto costruito appositamente per il team Rebellion, e inizialmente dotato di motore Toyota V8 atmosferico di 3.4 litri, la Rebellion a lungo aveva utilizzato i vecchi telai Lola B12/60, costruiti inizialmente per l'Aston Martin. Una delle ragioni per le quali il team Rebellion ha corso negli ultimi anni nella classe LmP1, sempre contro grandi Costruttori automobilistici, è dovuta al desiderio di questa squadra di disporre di piloti professionisti. Cosa non possibile in LmP2 dove la presenza di almeno un pilota silver o bronze sarebbe obbligatoria. L'alternativa sarebbe stata andare a correre in America, dopo che l'Imsa ha aperto ai P2, ma utilizzando anche il "contentino" della categoria appositamente creata dall'Aco, che vede protagonisti le due Rebellion e la Clm, Alexandre Pesci ha preferito il più prestigioso scenario del Wec. In questi anni, la Rebellion si è fatta la reputazione di essere una delle migliori organizzazioni per formare i piloti all'Endurance di alto livello. Neil Jani, dopo il fallimento della sua carriera in monoposto, ha cominciato qui prima di diventare uno dei piloti più veloci della Porsche.

## Gomme Dunlop: una scelta intelligente

Quest'anno l'equipaggio formato da Imperatori-Kraihamer-Tuscher sta ottenendo a sorpresa migliori risultati rispetto a quello che dovrebbe essere l'equipaggio di punta composto da Nicolas Prost, Nick Heidfeld e Nelson Piquet Jr, che dopo Le Mans cederà però il volante a Mathias Beche. Scegliendo le gomme Dunlop, la Rebellion ha oggettivamente corso un rischio, perché con le Michelin di fatto disponevano comunque degli stessi pneumatici delle vetture di vertice. Ma in fondo è stata una scelta intelligente, visto che nella classe LmP2, le Dunlop sono le gomme più competitive, e l'Oreca nella ver-





sione Rebellion, a soli 855 kg, 20 in meno delle altre vetture hybrid, presenta comunque un rapporto di peso molto più favorevole rispetto agli Lmp2, che invece sono ad un peso minimo di 900 kg. Quindi 45 kg in meno che vanno tutti a beneficio delle gomme, del loro rendimento e usura.

Vista la scarsa affidabilità complessiva messa in mostra da Audi, Porsche e Toyota durante la 6 Ore di Francorchamps, è pensabile che anche dopo la 24 Ore di Le Mans - che assegna punteggio doppio - i piloti della Rebellion resteranno nelle posizioni alte di campionato. Anche se nel 2015 entrambe le vetture hanno accusato distacchi abissali. Lo scorso anno era il debutto con il motore Aer sovralimentato, ora le cose sembrano migliorate anche in termini di affidabilità. Sebbene a livello cronometrico il gap con le

#### R-ONE MARCIA COME UN OROLOGIO

Con due terzi posti nei primi due round della stagione del Mondiale Endurance, il piccolo team svizzero-inglese s'è fatto largo tra Porsche, Audi e Toyota. A sinistra, uno degli orologi più costosi al mondo prodotti dal boss del team svizzero inglese Alexander Pesci

vetture hybrid rimane enorme, e di fatto la Rebellion si dovrà accontentare di precedere con ampio margine, la muta scatenata di Lmp2. Nel 2015 la differenza tra la Rebellion e la Porsche 919 in pole, era di 9"9 al giro. Maggiore era però il gap tra la Rebellion, che precedeva la Lmp2 più veloce, di oltre 12" al giro. Una sorta di limbo, difficile da apparire interessante all'occhio dei media, che però oggi si sta rivalutando.

#### Imperatori-Kraihaimer-Tuscher occhio a questi 3

Alex Imperatori si gode comunque il suo momento di gloria. Svizzero, nella classe Lmp2 era tra i piloti più rapidi, a 28 anni potrebbe essere appetibile ancora per i team più importanti. Come Matheo Tuscher, di appena 19 anni, che ha abbandonato in fretta le monoposto di Gp3 per cercare la via del professionismo con le ruote coperte. Kraihaimer, invece, è un po' il veterano dell'equipaggio, con al suo attivo 5 partecipazioni alla 24 Ore di Le Mans. Per chi comunque cerca un volante nella classe Lmp1 con Audi, Porsche o Toyota, il passaggio consigliato sembra essere un team come la Rebellion o alcune squadre di vertice in Lmp2. Come in precedenza hanno fatto Jani, Hartley o Conway. Se ne sono già accorti certi "senatori" della F.1, come Felipe Massa o Jenson Button che hanno sondato il mercato del Wec, qualora non riescano a firmare un altro contratto, ricevendo però cortesi diniego. Perché al momento, l'unico pilota di F.1 che sarebbe accolto a braccia aperte, rimane Fernando Alonso. Se lo volesse. ●



# Uno su Meeke ce la fa

IL PUPILLO DI COLIN McRAE TORNA IN GARA PER TENERSI IN ALLENAMENTO MENTRE SVILUPPA LA CITROËN CON LA QUALE PUNTERÀ AL MONDIALE 2017

di **Sergio Remondino**

foto **Bettiol**

**A**lla faccia dell'anno sabbatico! Kris Meeke non ha mai lavorato tanto come in questa stagione, come noto di preparazione al 2017 da parte della Citroën, che abbandonerà la partecipazione diretta al Wtcc e tornerà ufficialmente ai rally. Una situazione che ha trasformato Meeke in doppiolavorista: da una parte lo sviluppo della futura Citroën Wrc e dall'altra la presenza ad una selezione di prove iridate europee con la pensionanda Ds3 Wrc. E così, dopo aver saltato l'Argentina che 12 mesi fa vide il suo primo e per ora unico trionfo in una prova di Mondiale, Meeke torna in gara questa settimana nel Rally del Portogallo. Il tutto mentre i test di sviluppo della Citroën Wrc 2017 si susseguono ad un ritmo che diventerà sempre più incalzante man mano che i giorni dalla data del debutto, Montecarlo 2017, diminuiranno. E meno male che doveva essere una stagione a mezzo servizio, quella del 36enne nordirlandese...

- **Quale è il prossimo passo in carriera? L'obiettivo numero uno? Vincere delle gare? Portare la Citroën al titolo?**

« Il mio obiettivo, sin da quando ero bambino, è diventare campione del mondo. Come Colin McRae, mio mentore e grande amico. Glielo devo! ».

- **Hai appena firmato un contratto triennale con Citroën: è un periodo di tempo sufficientemente lungo per poter fare programmi, anche se c'è una macchina completamente nuova da sviluppare...**

« È fantastico avere tutto questo tempo per pianificare qualcosa. Sviluppare l'auto, lavorare e dialogare con i tecnici, mi affascina ».

- **Chi sarà il tuo compagno di squadra? Si parla di Neuville...**

« Non lo so, davvero. E non me ne preoccupo. Guardo solo a me. Ho una fantastica opportunità e la voglio sfruttare al massimo ».

- **Ti ritieni migliore come pilota o come tester? Quanto è importante saper lavorare sulle vetture, specie ora che arrivano le Wrc "Plus"?**

## UNA CARRIERA DIFFICILE

Kris Meeke guarda avanti. Il 36enne nordirlandese che fu aiutato a inizio carriera da Colin McRae non ha avuto vita facile ma con la vittoria dello scorso anno in Argentina le cose sono cambiate. E adesso, forte di un contratto triennale con Citroën, può costruire il suo futuro con tranquillità

rally sprint

e



«Per essere il numero uno devi essere un ottimo pilota. Perché un buon pilota vince le gare, anche se non è un buon tester, mentre il contrario non è altrettanto vero. Però mi piace fare i test, lavorare sulla macchina. È, anche, un allenamento per il pilotaggio. L'anno scorso abbiamo svolto 7 giorni di test in tutto, niente di paragonabile al tipo d'impegno necessario per essere campioni del mondo. Devi fare tanti test per sentirti più a tuo agio. E se ti senti a tuo agio è facile essere veloce».

**- La nuova auto? Prime impressioni...**

«Fantastica. È stato bellissimo vedere il progetto, un semplice disegno, diventare realtà, trasformarsi in una vettura. Una nuova sfida. Una nuova era. Per me il nuovo regolamento delle Wrc "Plus" è straordinario. Tanto di cappello a Jean Todt, ha fatto un ottimo lavoro».

**- Il futuro sembra riportare al Gruppo B, almeno a livello di prestazioni...**

«Le prestazioni aumenteranno, è vero. La gente parla, dice che queste auto saranno troppo veloci: per me non ci sarà mai niente di troppo veloce! Penso, piuttosto, che bisognerà limitare le possibilità di guidarle. Deve esistere una categoria di piloti abilitata a condurre queste vetture. Le Wrc devono correre nel Mondiale, che è la punta dell'iceberg, e basta. Non tutti possono guidare la Mercedes Formula Uno di Nico Rosberg o la Yamaha Moto Gp di Valentino Rossi, no? Nei rally si dovrebbe fare la stessa cosa. Le Wrc 2017 non possono essere delle rental car, auto da noleggiare. Ci vuole la superlicenza. Bisogna creare un'élite, che poi servirà anche per promuovere la specialità».

**- Che cosa ti ha impressionato maggiormente della Citroën Wrc 2017 che stai sviluppando?**

«L'aumento della potenza. È notevole. L'aumento di coppia invece mi ha colpito di meno. La velocità è aumentata molto, specie in curva. Ma si tratta di una normale evoluzione. Siamo all'inizio, c'è molto lavoro da fare, ad esempio sul differenziale centrale a controllo elettronico. Rispetto alla Ds3 Wrc, se è questo che volete sapere, siamo stati ad un livello di prestazioni nettamente superiore sin dal primo momento. Dove saremo ve lo saprò dire fra una quindicina di giornate di test!».

**- Nel 2017 i ruoli saranno invertiti: la Citroën avrà una vettura completamente nuova, mentre la Volkswagen schiererà uno sviluppo dell'attuale Wrc: sarete pronti per sfidarli?**

«Loro hanno il team e l'auto migliore da 4 anni. Noi ripartiamo da zero. Ma siamo forti. Abbiamo fatto il Wtcc, categoria che era nuova per Citroën, e l'abbiamo dominato. Quindi sono ottimista».

**- McRae, Richards, Van Dalen, Matton: chi di loro è stato il più importante nella carriera di Kris Meeke?**

«Corro da tanti anni e durante tutto questo tempo ho avuto parecchi alti e bassi. Non è stato un percorso lineare, il mio. E sono tante le persone con le quali ho lavorato e dalle quali sono stato aiutato. Sono molti quelli ai quali devo dire grazie ma ce n'è uno in particolare: Colin McRae. Senza di lui non avrei mai trovato modo di fare la mia strada nei rally. Certo, Marc Van Dalen è stato fondamentale: quando mi ha preso per fare l'Irc, a fine 2008,



**LE WRC 2017 SARANNO MOLTO VELOCI. BISOGNA ISTITUIRE UNA CATEGORIA DI PILOTI ABILITATI**

KRIS MEEKE



io non avevo niente in mano: ero a piedi. E da lì sono ripartito per la scalata verso i vertici. Poi sono stati Richards e quindi Matton a darmi altre grandi opportunità. Ma ci sono delle differenze. I manager che abbiamo citato mi hanno aiutato soprattutto perché c'erano degli interessi economici, perché sapevano che farmi correre avrebbe potuto essere un buon business. Colin mi ha aiutato perché credeva in me. L'ha fatto perché ha pensato che ero uno sul quale valeva la pena scommettere. È stata una questione personale, non economica. Una cosa differente. Con lui ho passato tre anni fantastici».

**- Come è nato il rapporto fra uno sconosciuto Kris Meeke e Colin McRae?**

«Io lavoravo all'M-Sport come ingegnere. Colin sapeva che avevo fatto qualche rally minore in Gran Bretagna, nel Trofeo Peugeot, e durante un test mi disse che era interessato ad allevare un giovane pilota. Mi chiese se volevo partecipare ad un test insieme ad altri tre ragazzi. Facemmo il test, con Colin seduto al mio fianco».

**- Sarai stato un po' nervoso...**

«E, beh... Fece la stessa cosa con gli altri tre piloti. Poi, il giorno dopo, lui e suo papà, Jimmy, mi proposero un accordo. Ma Colin è andato oltre a questo, ai rally. È stato per me una specie di fratello maggiore. Facevamo di tutto insieme, andavamo bici, ci allenavamo nel motocross. Ero uno della famiglia. Ho imparato un sacco di cose della vita, non solo delle corse, con lui. Mi ha aiutato a diventare un uomo prima che un pilota. Quando ho vinto il mio primo rally iridato, lo scorso anno, in Argentina, ero molto emozionato. Ero finalmente dove volevo essere. Ho pensato a lui. Gli devo tutto». ●

**TORNANO I "MOSTRI"?**  
In alto, Kris Meeke durante il primo test con la Citroën Wrc "Plus" per il 2017: potenza e prestazioni aumenteranno notevolmente. Secondo il pilota nordirlandese bisognerebbe introdurre la superlicenza come in F.1. Sopra a destra Fabio Andolfi sulla Peugeot 208 R2 allestita da Romeo Ferraris



# Portogallo sempre a nord

**CONFERMATO IL PERCORSO CHE HA RACCOLTO CONSENSI E LA MITICA FAFE COME POWER STAGE. AL VIA ANCHE I GIOVANI DI ACI TEAM ITALIA**

**D**opo i consensi ottenuti nel 2015, quest'anno l'Automobil club portoghese ha deciso di confermare gli sterrati del nord del Paese per la 50ª edizione del "Rally de Portugal". Con il ritorno della gara nel nord, lo scorso anno, è ritornato infatti il grande pubblico, grazie anche ai numerosi appassionati che arrivano da Galizia, Asturie e Cantabria, tre regioni della confinante Spagna dove i rally sono da sempre uno sport molto

popolare. La gara prevede 368 km cronometrati suddivisi in 19 speciali che rispecchiano lo schema dello scorso anno, ed avrà inizio giovedì 19 alle 19 a Lousada, con la super speciale d'apertura lunga 3,36 km. Venerdì 20 la corsa va a nord di Oporto, verso il confine con la Galizia, ed è identica a quella del 2015, con 132 km cronometrati suddivisi in 8 prove: Ponte de Lima (27,44 km), Caminha (18,03 km) e Viana do Castelo (18,70 km) ripetute, alle quali seguiranno in serata i due crono sulla nuova speciale cittadina da 1,85 km a Porto. Stesso copione della scorsa edizione anche sabato 21, con la seconda tappa ricavata ad est di Oporto e composta da altre 6 speciali, per ulteriori 165,28 km cronometrati, con le prove di Baiao (18,88 km), Marao (di 26,31 km che arriverà sino a 1222 metri di altezza) e Fridao (37,67 km) ripetute. Infine domenica tappa finale, anche questa esatta fotocopia di dodici mesi fa, con gli ultimi 67,32 km a nord est di Oporto, nella zona di Braga, e le speciali ripetute di Vieira di Minho (lunga 22,47 km che salirà sino a 1018 metri) e la storica Fafe (11,19 km) che nel secondo passaggio sarà anche la power stage finale e verrà trasmessa in diretta tv da Mediaset Premium alle ore 13.

## 82 iscritti

Sono 82 (l'anno scorso erano 96) gli iscritti alla quinta prova del Mondiale 2016, con base operativa confermata all'Exponor di Matosinhos, 10 km a nord di Oporto. Tra gli iscritti figurano ben 19 Wrc, vale a dire 3 Volkswagen Polo (Ogier, Latvala e Mikkelsen), 4 Hyundai i20 (alle 3 New Generation di Paddon, Sordo, Neuville si aggiunge una i20 vecchio modello per Abbring), 3 Citroën Ds3 (Meeke, Léfèbvre e Al Qassimi), 8 Ford Fiesta (Ostberg, Camilli, Tanak, Henning Solberg, Bertelli, Prokop, Melicharek e Al Rajhi) e 1 Mini Cooper (Gorban). Sono 25 poi i partecipanti al Wrc2, tra i quali è da segnalare la presenza del leader della serie Elfyn Evans con la Ford Fiesta R5 e di Pontus Tidemand e Jan Kopecky con le Skoda ufficiali. Tra i 17 iscritti al Wrc3 ci sono cinque equipaggi italiani, vale a dire le due Peugeot 208 R2 di Aci Team Italia affidate a Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso - che esordirà con il nuovo navigatore Paolo Rocca - e poi la Peugeot 208 R2 di Enrico Brazzoli e le Citroën Ds3 R3T di Crugnola e Tempestini. Sono 12 i partecipanti alla prima del Trofeo DMack, con il portoghese Bernardo Sousa, il finlandese Max Vatanen ed il britannico Osian Pryce in veste di favoriti. ●



**ANCHE CRUGNOLA E TEMPESTINI NEL JWRC CHE PARTE**

## La carica degli Junior

In Portogallo parte il Mondiale Junior, la serie riservata a piloti Under 28 (l'età media quest'anno è di 24,4 anni) che corrono tutti al volante della vettura già utilizzata nel 2014 e 2015, vale a dire la Citroën Ds3 R3T. Sono 11, di 7 diverse nazionalità, i partecipanti all'edizione 2016 dello Junior, tra i quali figurano piloti già conosciuti come il norvegese Veiby, lo slovacco Koci, i nostri Tempestini e Crugnola ed il francese Folb, ai quali s'aggiungono rookies come il polacco Pieniazek, il driver degli Emirati Al Mutawaa, quello della Namibia Rimmel ed infine i transalpini Dubert, Martel e Hauswald. Le prove in calendario sono sei; quattro su terra (Portogallo, Polonia, Finlandia e Galles) e due su asfalto (Germania e Corsica). Come premio, il vincitore della serie parteciperà a sei prove del Wrc2 nel 2017 al volante di una Citroën Ds3 R5.

# La favola di di **Nucita**

**GRANDE PROTAGONISTA NELLA GARA DI CASA, LA TARGA FLORIO, IL PILOTA SICILIANO HA LOTTATO ALLA PARI CON ANDREUCCI E LO HA BATTUTO, IN GARA-2. E ORA PENSA IN GRANDE**

di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

**I**l giorno dopo, mezza Sicilia e non solo quella è ancora lì a fargli festa. Secondo assoluto alla Targa Florio numero 100. Primo – nettamente – nella seconda tappa o, come la chiamano adesso, Gara 2. In coppia col fratello Giuseppe e all'esordio sulla Ford Fiesta R5 della Twister. Vettura scoperta poche ore prima del via, giusto una ventina di chilometri a fare avanti e indietro e poi via, nella fossa dei leoni. Subito in mezzo ai grandi e subito a pestare sul chiodo come e più dei grandi. Andrea Nucita è l'uomo del momento a Rallylandia: neppure iscritto al Cir, è del ragazzo di Messina che ora tutti parlano nel giro Tricolore.

**- Come ci si sente, dopo un'impresa del genere?**

«Ci si sente veramente bene – attacca deciso –. Ripenso a tutto quello che è stato fatto e mi rendo conto che nulla è stato fatto per caso. Questo mi gratifica molto, perché vuol dire che il lavoro di team, equipaggio e ricognitori è stato svolto veramente molto bene. Abbiamo sempre fatto le scelte giuste, dal punto di vista analitico siamo davvero soddisfatti».

**- Va bene l'analisi lucida. Ma l'emozione di salire sulla Fiesta e bastonare re Andreucci, com'è?**

«È una cosa pazzesca! Dopo la gara ho iniziato a ricevere messaggi di ogni tipo su tutti i social network, dall'Italia e non solo. Non mi aspettavo tutto questo affetto, è una cosa davvero incredibile. Mi rendo conto che abbiamo fatto veramente un'impresa grande, era da un po' che non capitava qualcosa del genere. Battere Paolo, così...».

**- A proposito, "Ucci" che t'ha detto?**

«Andreucci? Beh, ci siamo visti all'arrivo e – sorridendo – mi ha detto "bastardo"... Era il suo modo per complimentarsi ed era sincero. Ce le siamo date di santa ragione, nella seconda tappa eravamo praticamente alla pari, perché entrambi ci eravamo tenuti qualche gomma nuova. E davvero ci siamo giocati tutto, al cento per cento».

**- Qual è stato il momento più intenso e più difficile della tua Targa?**

«La verità? La faccenda più complicata da gestire



## FRATELLI DA RALLY

Andrea e Giuseppe Nucita lanciati verso una grande prestazione alla Targa Florio con la Ford Fiesta R5 della Twister. In basso, i due fratelli siciliani nell'abitacolo

**DEVO DAVVERO RINGRAZIARE PIERO LONGHI E LA TWISTER. MI HANNO TRATTATO COME UNO DI FAMIGLIA**

ANDREA NUCITA



sono stati i trasferimenti, perché in gara c'è stato un casino infinito. Avevamo un plico di circolari informative, è stato cambiato in corso d'opera il venticinque per cento del rally. Non era facile gestire il tutto ma mio fratello Giuseppe è stato perfetto. Non è stato semplice nemmeno scegliere sempre la gomma giusta ma i nostri ricognitori, Piero Longhi e Nico Salvo, ci hanno sempre riportato le informazioni giuste».

**- In carriera hai dovuto ricominciare da capo un sacco di volte. Anche questo è un nuovo inizio?**

«È un inizio, perché io sono uno che non molla mai, non mi abbatto in nessuna circostanza. Questo è un risultato che potrebbe metterci di fronte a qualcosa d'interessante. D'altra parte se abbiamo fatto la Targa è perché qualcuno in noi ci crede. Vorrei che tutto questo fosse un'opportunità per il futuro ma non mi faccio troppe illusioni: a volte, guardando al mio passato, ho come l'impressione che qualcuno si dimentichi quello che ho fatto. Ho centrato tutti gli obiettivi che ho rincorso: ho vinto lo Junior, ho vinto il Produzione, sono salito sulla 207 e ho subito vinto delle prove, ho assaggiato il Mondiale in Portogallo con la Subaru e ho chiuso 25esimo assoluto. Insomma



ma, quello che dovevo dimostrare l'ho dimostrato, ma purtroppo in Italia non conta solo questo».

**- Dopo la Targa, Piero Longhi s'è sbilanciato e ha detto che farà di tutto per farti correre altre gare...**

«E io lo ringrazio, davvero. Posso solo ringraziare Piero, Sergio Terrini, tutta la Twister. Mi hanno ac-

colto come uno di famiglia e al tempo stesso sono stati molto professionali. Con loro e con Fabrizio Cravero abbiamo lavorato benissimo. Ora spero di fare ancora qualcosa. Pure per i miei tantissimi tifosi, che alla Targa mi hanno davvero travolto col loro affetto». ●



CHI È ANDREA

## Talento da portare avanti

“Bandwidth Limit Exceeded”. Sul sito [www.andreanucita.com](http://www.andreanucita.com) il messaggio è chiaro e laconico. Troppo interesse, troppo traffico. Saturato il limite di banda a disposizione, giusto per dimostrare coi numeri che l'attenzione per il ragazzo di Santa Teresa di Riva è alta davvero. Andrea Nucita, classe 1989, è uno dei talenti espressi dal rallismo di casa nostra negli ultimi anni. Portacolori della scuderia Phoenix, viene da una famiglia ad alta vocazione rallistica. Inizia presto, al Taormina 2008, con una Peugeot 106. Da lì in poi è tutto un crescendo: l'anno successivo disputa una manciata di gara con la 106 e nel 2010 si mette in gioco con una 207 R3T prima e con la 500 Abarth poi. Nel 2011 rincorre lo Junior con una Clio, titolo che fa suo l'anno dopo con la C2 R2 Max della Vieffe. Poi passa al Produzione e vince pure quello. Nel 2014 sale per la prima volta su un'auto da assoluto, la Peugeot 207 S2000 della Lb Tecnorally e stupisce anche con quella. Nel 2015 assaggia il Wrc in Portogallo, con l'Impreza N14 del Moting e fa subito bene ma la cosa finisce lì. Il resto è storia di oggi per Andrea.

# “Pede” re di Brescia

**PEDERSOLI VINCE L'EDIZIONE NUMERO 40 DELLA GARA DI CASA. ANCHE SE NELLA SUA FORSENNATA RIMONTA, CORRADO FONTANA CHIUDE A SOLI 5”**

di **Gianluca Lioce**  
fotografie **Bettiol**

**B**RESCIA - In molti speravano in una vittoria di un bresciano nell'edizione numero 40 del 1000 Miglia e così è stato, con Luca Pedersoli che ha riscattato la sfortunata performance offerta all'Elba per sigillare un trionfo che vale una carriera. Il bresciano, coadiuvato per l'occasione da Anna Tomasi, ha dominato dalla prima all'ultima prova con la sua Citroën C4 Wrc, andando a chiudere davanti a Corrado Fontana con la Hyundai i20 Wrc per 5 piccolissimi secondi.

## Subito all'attacco

Il venerdì sera tutti d'accordo su un fatto: in una gara con solo sei prove speciali nessun errore sarà stato permesso. Così, il sabato mattina, dopo la pioggia caduta nella notte nelle valli bresciane, tutti i big optano per le gomme medie per il primo giro di speciali. I colpi di scena non mancano. Sul primo tratto cronometrato, Irma, Stefano Albertini alza bandiera bianca per problemi meccanici e Signor, al debutto stagionale nel CiWrc, fora e cambia una ruota in prova, scivola in fondo alla classifica e dice addio ai sogni di gloria. Intanto Pedersoli attacca, vince le prime due ps ed arriva secondo nella terza. All'ingresso dell'interminabile riordino di metà giornata (1 ora e 45 minuti per far passare la gara storica davanti alla moderna nel secondo giro) Pedersoli ha 37"7 su Cavallini e 45"0 su Fontana, che si è girato sulla prima prova perdendo tempo prezioso. La gara sembra in ghiaccio per il bresciano, ma le nuvole si addensano su Brescia e dintorni. Il “Pede” alza lo sguardo verso il cielo e dice: «*Pare che il tempo ce la farà sudare...*». Mai nessuna previsione fu più azzeccata.

## Fontana in piena

E durante il service inizia a piovare sulle prove, per la gioia di Corrado Fontana, che al riordino afferma, tra lo stupore di molti: «*Se pioverà proveremo a vincere la gara...*». E così è. Ma non tutto va liscio. La quinta pieve, Irma, viene svolta in trasferimento, a causa di una copiosa grandinata. Così si parte per la Pertiche, dove Fontana rifila 23"3 a Pedersoli e scavalca Cavallini in classifica, mentre sull'ul-

tima prova il comasco distacca il bresciano di altri 16"6. «*Ci abbiamo provato fino alla fine ma la nostra rimonta si è conclusa a 5” da Pedersoli*» racconta Fontana all'arrivo. Poi aggiunge: «*In questa prima parte di stagione non abbiamo raccolto nulla, quindi speriamo di ottenere qualche vittoria da qui in avanti*». Terza piazza per Tobia Cavallini, coadiuvato da Sauro Farnocchia. «*Tra Elba e 1000 Miglia abbiamo raccolto 20 punti, che ci portano ad essere secondi in campionato ad una sola lunghezza da Pedersoli* – dice il toscano –. *Però da adesso dovremo prendere qualche rischio in più nei momenti decisivi*». Quarta piazza per un ottimo Ale Bosca, al via con la Ford Fiesta R5, autore di una bella gara, soprattutto quando è arrivata la pioggia: «*Abbiamo provato fino alla fine a salire sul podio contro le Wrc e non ce l'abbiamo fatta per poco. Comunque sono soddisfatto*». Quinta piazza e buona gara per Tononi, al via con una Ford Fiesta Wrc. ●



VINCE IL MONOMARCA SUZUKI ANCHE SE PENALIZZATO

## Rivia nonostante tutto

Avvincente come al solito il Trofeo Suzuki, dove per l'occasione s'è imposto Rivia (sotto), che ha dominato la gara nonostante una penalità di 10” per partenza anticipata sulla prima prova. Seconda posizione per Corrado Peloso, rallentato dal concorrente che lo precedeva durante la Ps 2, Pertiche. Terza piazza per il giovane Giorgio Cogni, che continua a migliorare gara dopo gara. Quarta piazza finale invece per Pollarolo, rallentato da una errata scelta di gomme.





### METEO INCLEMENTE

Luca Pedersoli e Anna Tomasi hanno vinto il 1000 Miglia con la Citroën C4, sopra. Secondo è Fontana, sotto



### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Pedersoli-Tomasi (Citroën C4); 2. Fontana-Arena (Hyundai i 20); 3. Cavallini-Farnocchia (Ford Fiesta).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Buono alla **sesta**

**CI SONO VOLUTE SEI PARTECIPAZIONI A PEDERSOLI PER FAR SUO IL 1000 MIGLIA. UN SUCCESSO CONQUISTATO CON ANNA TOMASI ANZICHÉ COL FIDO MATTEO ROMANO**

**N**on ha mai avuto un gran feeling con la sua gara di casa. «E nemmeno si può dire - esulta il "Pede" - che la conosco meglio degli altri, visto che sono solo alla sesta partecipazione dal 1998». Un Pedersoli che gioca a nascondersi, ma anche demotivato dopo un'Elba dove gli è capitato qualsiasi inconveniente possibile: «All'Elba alcune certezze di sicurezza mi sono mancate ed ho iniziato a pensare, forse anche troppo. Comunque ho cambiato vettura ed il team ha

fatto un ottimo lavoro». Ha iniziato la gara di casa nella maniera perfetta, attaccando sul primo giro di prove, assecondato da Anna Tomasi, che per la prima volta gli leggeva le note: «Luca è un pilota con un personalità spiccata - racconta la navigatrice veneta - . Mi aveva detto che bisognava attaccare subito sulle prime tre prove e io l'ho assecondato». Poi, un secondo giro nel quale ha amministrato il vantaggio: «Sapevo che potevo perdere circa un secondo a chilometro

da Corrado Fontana e così è stato». Poi l'esplosione di gioia all'arrivo a Brescia: «Vincere la 40esima edizione del 1000 Miglia per un bresciano è incredibile e penso che inizierò a realizzare solo domani!». Non è stato tutto facile... «Devo ammettere che allo start dell'ultima prova ho avuto qualche flash del passato, quando nel 2003 persi la gara proprio nell'ultima prova, sotto al diluvio, a vantaggio di Campos. Ma questa volta è stato diverso...».

### 1000 MIGLIA SPRINT

L'Ac Brescia ha presentato un percorso con sei prove, per 100 km. Che, con lo svolgimento in trasferimento della Ps4 causa grandine, si sono ridotti ad appena 85,93. Meno di quelli di alcune gare di Coppa Italia...

### CRONO-DISASTRO

All'arrivo ancora non si sapeva chi tra Fontana e Pedersoli aveva vinto, chi era arrivato terzo e via dicendo... Una cosa veramente incredibile, che non può essere completamente giustificata dalle avverse condizioni meteorologiche.

### ALBERTINI OUT

Subito fuori Stefano Albertini, che era al rientro con una Ford Fiesta Wrc ed era navigato da Danilo Fappani. S'è fermato per un problema elettrico della sua vettura 500 metri dopo lo start della Ps1...

### PORRO NON CAMBIA

Il feeling tra Paolo Porro ed il 1000 Miglia non esiste, con il comasco costretto a tre ritiri nelle ultime tre edizioni. Il turbo ha iniziato a dare problemi sulla Ps1 e a metà giornata Porro ha dovuto ritirarsi col cambio ko.

### PROBLEMI PER FORATO

Gara sfortunata per Antonio Forato. Il veneto si è presentato con una Clio S1600, vettura con la quale ha dominato la categoria nelle ultime due stagioni. Nel primo giro di prove ha accusato la rottura di un cuscinetto, che ha compromesso il sistema frenante anteriore.

### ZECCHIN VELOCE

Emanuele Zecchin ha fornito una grande prestazione a Brescia, andando a conquistare il sesto posto con la Peugeot 208 T16. Il veneto, che continuerà la sua avventura in campionato, ha regolato tutti i partecipanti della Coppa Michelin.

### ROMANO IN AMERICA

Matteo Romano non era a fianco di Luca Pedersoli perché impegnato in america come tutor del team di Formula Student dell'Università di Brescia, impegnato in Michigan per una gara.



## Vescovi battezza tutti

**IL PARMENSE DOMINA TRA LE VETTURE A 2 RUOTE MOTRICI CON LA RENAULT CLIO R3C CHE PORTA AL DECIMO POSTO ASSOLUTO E CON LA QUALE CONTINUERÀ NEL CIWRC**

**D**opo l'avventura con la Renault Clio R3T all'Elba, Roberto Vescovi è tornato sull'amata Clio R3C per il 1000 Miglia, dove ha vinto la gara del Challenge Renault Sport 2Wd.

«Purtroppo non ci sono stati i tempi tecnici per organizzare un test con la Clio R3T, che mi sarebbe stato necessario per conoscere meglio la vettura, visto che ha un gran potenziale ma che non sono riu-

scito a sfruttarlo all'Elba». Tornato all'antico, il parmense ha svolto la solita gara perfetta, spingendosi veramente in alto nella classifica generale con il decimo posto assoluto, primo tra le vetture a 2 Ruote

Motrici: «Ovviamente sono contento della gara. Con l'asciutto siamo andati forte ma con il bagnato ci siamo divertiti ancora di più. Devo dire che a me piacciono molto le condizioni estreme, come quel-

le che abbiamo trovato nelle ultime prove, che mi permettono di esprimermi al massimo. E il team mi ha dato un setup che s'addice molto al mio stile di guida. Ora continueremo nel CiWrc». ●

### LEGA LOMBARDI

In basso, la Clio con la quale Lombardi ha fatto sua la S1600. Sopra, Roberto Vescovi in azione sulla Clio R3C



BATTE ROSSI PER UN'INIEZIA NELLA S1600

## Lombardi al fotofinish

Renault come al solito sono state protagoniste in molte classi. Oltre la vittoria di Vescovi tra le 2Rm, da segnalare che Lombardi s'è imposto tra le Super1600 dopo un finale al fotofinish, nel quale ha prevalso sulla vettura gemella di Rossi. E Benvenuti, con la Clio R3C, s'è imposto nella classifica di classe della Coppa Michelin, mentre Ilario Bondioni ha scelto la Renault Clio R3T per affrontare la gara di casa traendone soddisfazione: «Durante le prime piessie ho fatto qualche errore ma sotto la pioggia ci siamo tolti delle soddisfazioni».

## LOUBET JUNIOR

Cinque gare nel Wrc2 per Luis Loubet, 19enne figlio del grande Yves. Loubet Jr, che gode anche dell'appoggio della Federazione francese, si è accordato con la Power Car di Fabio Munaretto, che gli metterà a disposizione una Peugeot 207 S2000. Primo appuntamento in Portogallo, il prossimo fine settimana.

## TEMPESTINI VINCE

Successo di Simone Tempestini nel Rally Aradului, terza prova del campionato Romeno, che il giovane trevigiano ha disputato in coppia con Carmen Ponearu e le note in lingua romena. Tempestini, con la Ford Fiesta R5 gommata Hankook, ha preceduto il pilota arabo Al Ketebi e il locale Girtofan, entrambi su Skoda Fabia.

## TORNA SCHIO

Si riaccendono, dopo tre anni di silenzio, i motori a Schio. In programma il 9 e 10 luglio, la gara - che in passato è stata anche finale di Coppa Italia - si ripropone con la formula del Rally Day. Cerimonia di partenza in Piazza Rossi a Schio.

## WILKS A LYDDEN HILL

Guy Wilks tornerà al volante di una vettura da gara per l'appuntamento inglese del World Rx, a Lydden Hill, dal 27 al 29 maggio. Wilks si calerà nell'abitacolo di una Ford Fiesta Olsbergs.

## PORRO IN CARNIA

Paolo Porro sarà al via del Rally della Carnia con una Ford Fiesta Rrc. Il comasco sarà della partita con il fido Paolo Cargnelutti e l'obiettivo è quello della vittoria.

## LETTONIA

Il Kurzeme Rally in Lettonia è stato vinto dalla Mitsubishi Mirage proto di Janis Vorobjovs davanti al 15 enne Kalle Rovanner su Skoda Fabia Super 2000.

## SARDEGNA STORICA

Yves Loubet e Vittorio Carlino hanno preparato il percorso del Rally di Sardegna Historique che si svolgerà dal 18 al 22 ottobre con partenza a Palau e arrivo a La Maddalena.



## TUTTI I TEAM LAVORANO A RITMO SERRATO PER IL 2017

# Sono cose da mal di test

Test un po' per tutte le squadre con le Wrc "Plus" in vista del debutto, che avverrà nella prossima stagione. Thierry Neuville ha danneggiato il prototipo della Hyundai i20 Ng 2017 uscendo di strada in Portogallo, mentre la Volkswagen ha dovuto sospendere le prove portoghesi causa nebbia. La Citroën Wrc 2017 (sopra) è scesa infine con Meeke e Lefebvre nel sud del Portogallo, dove ha trovato condizioni meteo contrastanti. «È stata una buona occasione - ha dichiarato il direttore tecnico Laurent Fregosi - per vedere quanto fango si raccoglie nel sottoscocca!».

## DOPO HOCKENHEIM LO SVEDESE SI CONFERMA A METTET

# Ekstrom re del Wrx

Dopo il successo ottenuto ad Hockenheim, Mattias Ekstrom ci ha preso gusto. Così l'asso svedese, sempre a bordo dell'Audi S1 del suo Eks Rx, ha vinto anche a Mettet, in Belgio (in basso), andando a bissare il successo della settimana precedente ad Hockenheim. Ma non basta, perché Ekstrom ha preso anche la vetta della classifica Piloti, che adesso comanda in solitario con 78 punti, 5 in più di Petter Solberg. Seconda piazza di una finale tutto sommato atipica, con pochi duelli "portiera-portiera", per Sebastien Loeb. L'alsaziano, dopo solo tre gare del World Rx sale sul podio e conquista punti pesanti in ottica campionato. «Sono veramente contento - attacca Loeb - È stato un bel week-end, nel quale mi sono divertito. Sinceramente, mi sono stupito di essere finito davanti a Solberg ma questo significa che stiamo facendo progressi. Non è facile perché il livello è alto. Ci sono sempre tante vetture a giocarsi la vittoria, tanti piloti forti e devi sempre andare al 200%». Terza piazza per Solberg, che ha fatto il joker lap nel primo giro. «Visto che Marklund ha fatto una grande partenza, sorpassandomi» ha spiegato il campione del mondo in carica. Quarta posizione per un ottimo Marklund, che ha fatto un bellissima partenza, vanificata però da un testacoda al secondo giro. Quinto Francois Duval, che ha dovuto alzare bandiera bianca quando era quarto a causa di una foratura. Ultimo nella finale Kristoffersson, subito fuori dai giochi.



## MENTRE SORDO CI PENSA

# Hanninen firma con la Toyota

Juho Hanninen è il primo pilota del Toyota Gazoo Racing in vista del 2017. La scelta del 35enne driver finlandese è stata ufficializzata da Tommi Makinen la scorsa settimana, mentre Dani Sordo - che è in scadenza di contratto con la Hyundai - ha ammesso di essere in trattativa anche con Toyota.

## ANCHE PADDON CI CREDE

# Nuova Zelanda da Mondiale

Hayden Paddon, dopo la vittoria ottenuta in Argentina, scende in campo per promuovere il ritorno del Rally di Nuova Zelanda nel Mondiale. C'è anche un promo, di 4 minuti, dove intervengono John Key (Primo ministro neozelandese) ed i manager delle filiali neozelandesi delle varie Case interessate ai rally. Tutti chiedono il ritorno della loro gara nel Wrc.

## IL RALLY D'ITALIA FA IL PIENO

# Sardegna con 50 iscritti

Una cinquantina d'equipaggi s'è iscritta al Rally d'Italia-Sardegna. Un numero interessante, considerato che sarà assente la Citroën e che la corsa non è valida per il Jwrc, né per il trofeo DMack, due serie che avrebbero aumentato di circa trenta le vetture al via. Ben 15 i piloti italiani (dei quali 6 sono sardi), seguiti dai francesi con 6 iscritti e dai norvegesi con 4. Le Wrc saranno 15 (3 Vw Polo, 4 Hyundai i20, 6 Ford Fiesta, 1 Mini e 1 Citroën Ds3), ed inoltre sono ben 17 i piloti iscritti alla sesta prova del Wrc2. Oltre agli habitués del Mondiale, saranno della partita Kevin Abbring sulla quarta Hyundai i20, l'ucraino Gorban (Mini Cooper Wrc) ed Henning Solberg (Fiesta Wrc). Nel Wrc2 spiccano le Skoda Fabia R5 ufficiali di Lappi e Kopecky, cui s'aggiungono quelle di Kremer, Suninen e del nostro Umberto Scandola. Sono 3 infine gli equipaggi italiani sui 4 iscritti al Wrc3, con i portacolori di Aci Team Italia Andolfi e De Tommaso ai quali s'aggiunge Enrico Brazzoli.

di Sergio Remondino

fotografie Fundarò

**I**MOLA - Un pavone tutto bianco, elegantissimo con le sue lunghe piume candide che lo fanno sembrare in abito da sera, volta le spalle un po' altezzoso alla carovana delle vetture che procedono in fila indiana dietro alla safety car. Mancano 60 minuti alla fine e la 4 Ore di Imola, seconda prova dell'Elms, si è appena trasformata in una 3 ore. Le nuvole che si sono rincorse sopra la valle del Santerno per tutto il week-end hanno iniziato a scaricare il loro micidiale quantitativo d'acqua, mettendo di fatto la parola fine alla corsa, cristallizzando le posizioni e sancendo la vittoria di Mathias Beche, in quel momento al volante, e di Pierre Thiriet e Rio Hirakawa con l'Oreca 05-Nissan del Thiriet by Tds Racing. Dopo qualche giro in regime di bandiere gialle sventolate è ormai evidente che sarà impossibile tornare a correre e dietro alla safety car svaniscono in una... bolla d'acqua tutte le residue speranze degli inseguitori di tornare a lottare per il successo.

Rimane così a... bocca asciutta Giedo Van der Garde, l'olandese che nel giorno del primo trionfo in F1 del suo baby connazionale Max Verstappen non riesce ad andare oltre il secondo posto. Ma è un secondo posto che vale la testa dell'Elms dopo che lui, Dolan e Tincknell avevano vinto la prima gara, a Silverstone. E rimane a bocca asciutta anche Nicolas Lapierre, il velocissimo e consistente pilota francese ripudiato quasi due anni fa dalla Toyota che sta ricostruendosi una carriera nell'Elms. Lapierre parte dalla pole (strappata per appena 35 millesimi ai futuri vincitori) e fila via in tutta scioltezza, facendosi largo con grinta e determinazione quando iniziano i doppiaggi e firmando il giro più veloce in gara. Poi però, con i cambi di pilota, dal 30esimo giro la situazione muta radicalmente e il suo compagno Ben Hanley cede il passo a Thiriet. Quindi, come detto, su Imola si scatena il diluvio universale e per Lapierre ogni sogno di vittoria va a mollo. A cementare il successo dell'Oreca numero 46, intanto, ci ha pensato Hirakawa, che ha preso un bel vantaggio su Fabien Barthez, ex-poriere campione del mondo non ancora a livello dei top driver dell'Elms che s'insabbia e fa scivolare in dietro la sua Ligier. In tutto questo, la Gibson di Van de Garde, partita con il gentleman Simon Dolan al volante, recupera posizioni con Tincknell e va ad occupare come detto la seconda piazza davanti proprio a Lapierre.



UN NUBIFRAGIO RIDUCE A 3 ORE DI GARA LA SECONDA PROVA DELL'ELMS. CHE VA A THIRIET-BECHE-HIRAKAWA

# Pioggia

## SCENE DAL SANTERNO

In alto, il gruppone si fionda verso la curva del Tamburello dopo il via della 4 Ore di Imola; l'Oreca vincitrice mentre taglia il traguardo sotto l'acqua ed il suo equipaggio in festa. Sotto, da sinistra, la Ligier seconda in Lmp3; Marco Cioci con la stampella; la Porsche vincitrice in Gte e la Gibson di Van de Garde, seconda nella seconda prova dell'Elms ed in vetta alla serie

## Italiani al top nell'Lmp3

Nell'affollata categoria Lmp3, che è in pratica un monomarca Ligier-Nissan, vanno in testa i debuttanti Fabio Mancini e Andrea Dromedari, che dividono con il russo Rusinov la seconda vettura dell'Eurointernational. Poi passa in testa l'altro equipaggio del team di Antonio Ferrari, formato dagli italiani Giorgio Mondini, Andrea Roda e Marco Jacoboni, che però alla terza ora devono cedere il passo alla vettura di Alex Brundle, Michael Guasch e Christian England che, con la safety car in pista vanno a bissare il successo di Silverstone.

## Bertolini a Le Mans con Rigon!

Tra le Gte la Porsche Proton di Henzler, Hedlund e Renauer parte in pole e rimane sempre in testa senza troppi patemi d'animo, per andare a vincere concludendo 13esima assoluta davanti anche alla prima delle Lmp3. Solo nelle fasi centrali della gara il nostro Andrea Bertolini riesce a portarsi quasi





#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Thiriet-Beche-Hirakawa (Oreca-Nissan); 2. Dolan-Tincknell-Van der Garde (Gibson-Nissan); 3. Hedman-Lapierre-Hanley (Oreca-Nissan)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Festa britannica nella **GT3 Cup**

## PRIMA GARA DELLA SERIE MONOGOMMA MICHELIN E VITTORIA DELL'ASTON MARTIN VANTAGE DAVANTI ALLA McLAREN 650S

**F**esta inglese nella prima prova della neonata Michelin Gt3 Le Mans Cup, campionato monogomma sulla distanza delle 2 ore, che ha visto l'Aston Martin V12 Vantage del turco Salih Yoluch e del britannico Euan Hankey vincere in scioltezza davanti alla McLaren 650S condotta dal connazionale Adrian Quaife-Hobbs e dal giapponese Hiroshi Hamaguchi. E dire che la prima fila tutta italiana, con Luigi Lucchini sulla Ferrari F458 della Bms ed Egidio Perfetti sulla Porsche 911 Gt3R del Mentos Racing, aveva fatto sperare bene per i nostri colori. Invece Perfetti, che corre con licenza norvegese, è

stato tutt'altro che perfetto perché, subito dopo lo start, dove Lucchini lo aveva "bruciato", è salito sul cordolo interno che precede la curva Villeneuve ed è rovinato addosso al malcapitato ferrarista. Ritrovatisi in fondo al gruppetto delle dieci vetture in gara, i due non hanno più recuperato, anche se Lucchini e Cressoni hanno comunque portato al traguardo la Ferrari.

Davanti, Yoluch e Hamaguchi si sono invo-

lati, seminando tutti e poi viaggiando di conserva fino al pit stop con rifornimento, cambio gomme e cambio piloti, previsto per regolamento dopo 55'. E qui si è decisa la gara. Staccata di 3" prima del pit, la McLaren del team Fff è rientrata in pista - e con Quaife-Hobbs al volante - lontana addirittura 13" dall'Aston Martin passata ad Hankey! Che cosa è successo? La ruota posteriore sinistra della McLaren ha fatto i capricci ed è stata all'origine del disastro pit stop, anche se va detto che poi, in pista, Quaife-Hobbs non ha fatto molto per recuperare ed, anzi, ha chiuso con il distacco aumentato a 16"760. ●

#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Yoluch-Hankey (Aston Martin Vantage); 2. Hamaguchi-Quaife-Hobbs (McLaren 650S); 3. Misslin-Vaxiviere (Ferrari F458).

# acida

a tiro della Porsche dominatrice ma anche per lui, Smith e Butcher con la Ferrari F458 del Jmw Motorsport, la pioggia smorza ogni residua ambizione. Bertolini si "consola" sapendo che parteciperà alla 24 Ore di Le Mans con una F488 dell'AF Corse (l'annuncio dovrebbe arrivare questa settimana) con Sam Bird e Davide Rigon, terzo a Imola insieme ai bielorussi Alexander Talkanitsa padre e figlio.

#### Cioci operato da Perazzini!

Il romano Marco Cioci ha disputato la 4 Ore Elms con un chiodo nel piede sinistro, dopo che si era fratturato lo scafoide il lunedì antecedente la gara facendo jogging.

Ma la cosa incredibile è che l'intervento chirurgico a Cioci è stato fatto nientemeno che da Piergiuseppe Perazzini, vale a dire il suo compagno d'avventura, insieme a Rui Aguas, sulla Ferrari F458 dell'AF Corse! I tre, per la cronaca, hanno concluso la gara 28esimi. ●



## IN VISITA A IMOLA IL PRESIDENTE DELL'ACO, PIERRE FILLON

# Il Wec arriva in Italia?

La seconda prova della European Le Mans Series ha riportato Prototipi e Gt di alto livello in Italia, in riva al Santerno. E non ha stupito vedere Pierre Fillon discutere a lungo con Uberto Selvatico Estense. Ma che cosa si sono detti il presidente del potente Aco, l'Automobile Club de l'Ouest, l'ente che organizza la 24 Ore di Le Mans, e l'ambizioso presidente di Formula Imola?

Discussioni sono state avviate, in un clima di assoluta cordialità fra i due, a livello esplorativo per capire se esiste, un domani neppure troppo lontano, la possibilità di portare a Imola il Wec, il Mondiale Endurance. I Prototipi hanno corso qui per l'ultima volta qualche anno fa, nel 2011, quando non c'era ancora il Wec ma l'Intercontinental Le Mans Cup ed a vincere fu la Peugeot 908 di Boudais e Davidson.

«Ci piacerebbe che il Wec venisse in Italia ed abbiamo contatti avviati - rivela Fillon - con i tre principali impianti italiani: Monza, Mugello e Imola».

Già nel 2017? «Assolutamente sì, perché no?» risponde Fillon prima di riprendere a parlare fitto fitto con Uberto Selvatico Estense...





## GRAN AVVIO DI STAGIONE

Dopo la seconda piazza colta a Misano la Mercedes di Baumann-Jaafar-Buhk ha colto la vittoria a Silverstone. In basso la Lambo di Bortolotti-Ineichen-Bleekemolen

# Mercedes stella filante

AL TERMINE DI UNA SFIDA TIRATISSIMA LA VITTORIA VA ALLA AMG GT3 DI BAUMANN-JAAFAR-BUHK. AUDI E LAMBO SUL PODIO

di **Dario Lucchese**

**SILVERSTONE** - Dopo il secondo posto conquistato nel primo appuntamento di Monza con Domink Baumann, Jazeman Jaafar e Maximilian Buhk, la Mercedes Amg Gt3 si è confermata come una delle vetture più competitive in questo inizio di stagione della Blancpain Gt Series Endurance Cup. A Silverstone, a mettere a segno il successo è stato proprio l'equipaggio del team Htp Motorsport. Una vittoria ottenuta al termine di una gara "tiratissima", che ha visto la Lamborghini Huracán Gt3 del poleman Mirko Bortolotti dominare durante tutta la prima ora. L'italiano ha poi ceduto il volante al suo compagno Mark Ineichen, il quale ha resistito il più possibile agli attacchi della stessa Mercedes e della Audi R8 Lms del Team Wrt divisa da Frederich Vervisch ed i fratelli Laurens e Dries Vanthoos, scivolando alla fine terzo. L'equipaggio belga è riuscito a cogliere un ottimo secondo posto, confermando le ottime qualità della vettura della Casa di Ingolstadt che nella tappa inaugurale non erano emerse per come dovevano. A Silverstone tutto si è comunque risolto

nella mezzora conclusiva; per la precisione negli ultimi 25', quando la safety car, intervenuta precedentemente, ha liberato la pista dando il via ad una volata finale. Ecco dunque spiegato il distacco di appena 963 millesimi che sul traguardo ha potuto vantare la Mercedes nei confronti della Audi. Ma tornando alla Lamborghini, che in questa

occasione poteva godere di uno sconto di 20 kg, la trasferta inglese ha riconfermato la competitività della vettura del "Toro". L'ultimo acuto di Jeroen Bleekemolen, che è salito al volante nel corso della terza ora, ha dunque consentito agli uomini di Sant'Agata Bolognese e al team austriaco di festeggiare un soddisfacente terzo posto; più di una consolazione, viste le difficoltà patite dalle altre "Lambo", specialmente dopo un primo giro drammatico, con la seconda vettura del Grasser Racing Team, quella guidata da Michele Beretta, e le Huracán di Van Splunteren (Attempto Racing) e Richard Abra (Barwell Motorsport) coinvolte in tre diversi contatti. Va in ogni caso sottolineato il decimo posto di Fabio Babini, Daniel Zampieri e Patric Niederhauser. "Solo" sesta la McLaren 650 S del team Garage 59 di Ledogar-Van Gisbergen-Bell, che si era imposta sul circuito brianzolo tre settimane prima. Quarta ha invece concluso la prima delle Bmw M6, quella della Rowe Racing affidata a Martin-Eng-Sims. ●

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Baumann-Jaafar-Buhk; 2. Dries Vanthoor-Laurens Vanthoor-Vervisch.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

## MIRKO E LA STREPITOSA POLE POSITION ARTIGLIATA

## Bortolotti, lap of my life

È stato quello che si definisce il "lap of my life": con queste parole Mirko Bortolotti ha commentato la pole da lui ottenuta a Silverstone con la Lamborghini Huracán Gt3 del Grasser Racing Team. Per il pilota trentino si è trattato della terza volta nella Blancpain Endurance Series. Lo scorso anno era riuscito due volte a mettere tutti dietro in qualifica, al Paul Ricard e al Nürburgring. Un giro perfetto, per di più senza traffico ed ecco che la storia si è ripetuta. Bortolotti, una volta di più, si è confermato come uno dei top-driver della categoria e lo dimostrano anche i 268 millesimi rifilati alla Audi R8 Lms di Franck Perera.





# Postiglione tocca quota 99

**COL SUCCESSO IN GARA 2 IL POTENTINO DELL'IMPERIALE RACING È SOLO A UN PASSO DALLA CENTESIMA VITTORIA IN CARRIERA**

**SILVERSTONE** - Vittoria numero 99 della carriera per Vito Postiglione. Il potentino dell'Imperiale Racing, a Silverstone ha centrato il suo primo successo nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, mettendo tutti dietro in gara-2 e balzando anche al comando della classifica Pro. Non male, considerando che questa era la sua terza gara nel monarca della Casa di Sant'Agata Bolognese e che in Inghilter-

ra non ci metteva praticamente piede dal 2003. Su due appuntamenti il campionato riservato alle Huracán Lp 620-2 ha fino ad ora incoronato quattro differenti vincitori, considerando la coppia formata da Nicolas Armindo e Henry Assid, che si erano imposti a Monza, ed il danese Dennis Lind. Quest'ultimo a Silverstone ha messo a segno in gara-1 la sua seconda affermazione, dopo avere dominato entrambe le sessio-

ni di prove libere ed avere incassato una doppia pole nelle qualifiche. Adesso i punti che il giovane pilota della Raton Racing paga nei confronti di Postiglione solo solamente tre. Peccato però che sempre in gara-2 un contatto con un doppiato prima delle soste ai box ed il conseguente testacoda, mentre si trovava davanti a tutti, lo abbia pesantemente penalizzato. Un inizio di stagione pertanto con più sfumature e tanti protagonisti. Tra questi Loris Spinellichi ed Enrico Fulgenzi, secondi sempre domenica e sesti in gara-1 (quando Spinellichi è stato anche autore del giro più veloce), ma solo dopo avere pagato 10" per avere commesso un'irregolarità nella procedura di partenza. In evidenza anche Martin Kodric, due volte terzo con la Bonaldi Motorsport e Nicola Larini, che ancora una volta ha concluso a ridosso dei primi ottenendo con la Petri Corse rispettivamente un quarto e un sesto posto. Il 17enne olandese della Gdl Racing Rik Breukers, ha fatto l'en plein nella Am portando a tre i suoi successi e rafforzando la propria leadership di classe. Nella Pro-Am si sono invece confermati davanti a tutti Adrian Amstutz e Patrick Kujala, anche loro con i colori della Bonaldi Motorsport, due volte primi sempre nella propria classe, nonché autori di due quinti piazzamenti assoluti. Attesi a un'ulteriore prova del nove sono Andrea Fontana e Lorenzo Veglia, i due "under" del team Antonelli Motorsport, costantemente in evidenza ma sfortunati nella seconda gara in cui sono stati costretti al ritiro a causa di un incidente con il secondo in quel momento al volante e stabilmente terzo. ●

**GRUPPONE BY LAMBO SENZA ESCLUSIONE DI COLPI**

Sotto, il gruppo della Lambo a Silverstone e, in alto, Vito Postiglione che si è aggiudicato gara-2

**SCATTATO DALLA PENULTIMA FILA**

## Mapelli, che rimonta!

Un contatto contro le barriere nel primo turno di qualifica che ha compromesso entrambe le sessioni cronometrate, penultima fila e poi la straordinaria rimonta che lo ha portato a risalire in entrambe le gare ben 34 posizioni chiudendo settimo assoluto. Non si può dire che il debutto di Marco Mapelli nel monarca Lamborghini, con una delle vetture del team di Vincenzo Sospiri, sia passato del tutto inosservato. Il pilota brianzolo, impegnato nello stesso weekend nella Blancpain Gt Series Endurance Cup con la Huracán della Barwell Motorsport, ha effettuato 68 sorpassi in un solo fine settimana: praticamente un record.





**OMAR VA A SEGNO**  
Con la Norma M20 Fc Zytec, Omar Magliona ha fatto saltare il banco a Fasano. In basso Cubeda, giunto 2° assoluto

# Magliona leone nella Selva

**IL SASSARESE CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA STAGIONALE DAVANTI AL SORPRENDENTE CUBEDA E DIVENTA NUOVO LEADER DELLA SERIE**

di [Gianluca Marchese](#) - foto [E.Caliò](#)

**F**ASANO - Omar Magliona è il nuovo leone della Selva e ora la bagarre per il Civm è ufficialmente aperta. E che bagarre, condita con tutto quello che è successo nei minuti finali di una lunghissima 59ª Coppa Selva di Fasano. Al driver sassarese, nuovo leader in campionato sulla Norma M20 Fc Zytec, va gara-1 dopo uno splendido duello con Scola. Tre decimi hanno diviso il vincitore, guardingo sull'olio lasciato dai ritirati nella seconda parte del tracciato, dall'alfiere dell'Osella Pa2000 nella prima cronoscalata domenicale. Un'i-

nezia, anche se nell'unica salita di prove disputata (in Q2 è poi arrivata la pioggia) già sabato Magliona aveva fatto intendere che a questo giro non avrebbe potuto fallire l'obiettivo grosso.

Ma la pioggia è arrivata anche domenica, a un minuto dalla fine di gara-2, proprio quando l'alfiere della Cst Sport stava per andare a bizzare il successo con un primo intertempo molto favorevole. E invece, con Scola fuori per un'uscita con danni rilevanti all'anteriore e al fianco destro dell'auto, nella roulette fasanese esce il nume-

ro di Cubeda. Sull'altra Pa2000 di vertice, il catanese fa suo il primo successo in una manche tricolore. A sorpresa, anche grazie al 3° posto di gara-1, si piazza subito dietro a Magliona sia in campionato sia nell'assoluta della gara pugliese. La girandola di emozioni finali fa gioire pure Leogrande, che alla fine guadagna il podio assoluto all'esordio sulla Lola-Cms Judd aggiudicandosi il gruppo monoposto nella sentitissima gara di casa con all'attivo soltanto un breve shakedown a Binetto al venerdì.

Il Tricolore si arricchisce di protagonisti, insomma. Al debutto stagionale si sono rivisti sulle Pa2000 anche Conticelli e Fattorini, che per la prima volta guidava la nuova versione Evo2 riproposta dopo Sarnano anche da Bruccoleri, con notevoli passi in avanti e confidenza migliorata. A questo punto l'attesa per la terza alla Verzegnis Sella Chianzutan sale e ci sarà da valutare come prose-

guirà il campionato di Scola. Le battaglie sono aperte in tutti i gruppi, intanto. Bellissime quelle in Racing Start tra le Mini di Montanaro e Pezzolla e tra le Clio di Angiolini e Scappa e la Civic di Loffredo. Poi c'è anche il primo successo stagionale della lady Gabriella Pedroni e quello di Lombardi, in un'altra categoria al cardiopalma. In Cn, infatti, solo 7 decimi in totale hanno diviso la sua Osella Pa21 Evo da quella di Ligato. I due sono ora appaiati in classifica.

## Rinvii e debutti

«Sì, in effetti quest'Alfa 155 Dtm l'avrei già pensionata, poi è arrivata la Fornero...». Ci scherza su Gramenzi, ma l'Alfa-Picchio da lui "firmata" e presentata ad aprile non si è vista nemmeno a Fasano. I contrattipi principali che rimandano il debutto della nuova silhouette sono legati a interferenze elettroniche che riguardano la trasmissione. Tornando al presente, a Fasano Gramenzi ha dovuto ulteriormente rinviare pure il primo successo stagionale, concludendo alle spalle di Marco Iacoangeli e non capitalizzando al massimo l'assenza della Ferrari 550 di Piero Nappi, rimasto con il motore in panne in un test a Battipaglia. Ha macinato i primi chilometri, invece, la nuova Osella Pa21 JrB con motore motociclistico (Bmw sull'esemplare del Team Puglia visto a Fasano e utilizzato anche come vettura-laboratorio per deliberare la produzione). Cinque i telai già venduti. A Verzegnis potrebbe schierarsi l'esemplare della struttura di Christian Merli affidato a Luca Piffer. ●

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Magliona (Norma M20);  
2. Cubeda (Osella Pa2000); 3. Leogrande (Lola-Cms Judd).

Classifiche complete saranno riportate nel prossimo AS





# Nel cervello dell'automobile

Gli ingegneri della Cusano hanno usato il sistema di "intelligenza distribuita" sul progetto Hi-Quad

**Quante volte, apprestandoci a portare la nostra auto presso un centro di assistenza specializzata, ci siamo augurati che il guasto riscontrato non derivasse dalla "centralina elettronica"?** Certamente costosa, la centralina, o meglio l'unità di controllo del motore, ECU, Engine Control Unit, è una delle parti più sofisticate dell'autoveicolo moderno. Quale sistema di controllo, la ECU è in grado di rilevare le informazioni che provengono dal motore e da diversi organi che compongono la vettura. Le migliaia di informazioni che giungono ogni secondo vengono elaborate per attuare azioni specifiche che rendono la guida sicura e le emissioni entro i limiti stabiliti dalla normativa. La ECU è dunque un vero e proprio computer, composto da un microprocessore (tipo quello che abbiamo nei nostri PC, smartphone o playstation), una memoria (in cui risiede il programma che la ECU svolge e i dati che essa elabora) e diverse unità periferiche che consentono l'interfacciamento verso i sensori e gli attuatori distribuiti nell'auto. Non solo. Oggi un'auto integra diver-



Come appare l'interno di una Engine Control Unit, la "centralina elettronica" di un'autovettura

se decine di microprocessori, ognuno dedicato allo svolgimento di un lavoro specifico: dalla regolazione degli specchietti retrovisori, al controllo del sistema ABS; dalla misura della temperatura esterna, a quella della quantità di ossigeno presente nei gas di scarico. Si tratta in pratica di una vera e propria "intelligenza distribuita": ogni organo è dotato di un proprio "cervello" e la ECU deve svolgere l'operazione fondamentale di supervisione e controllo di ogni parte. Gli ingegneri dell'Università Niccolò Cusano, coinvolti nel pro-

getto Hi-Quad relativo alla realizzazione di una confortevole auto elettrica, hanno adottato la medesima filosofia, dotando il veicolo di numerosi e sofisticati sistemi elettronici di controllo a microprocessore. Sebbene le prestazioni dei processori di un'auto sembrano scadenti (clock di poche decine di MHz e memoria che non supera il MB) se confrontate con quelle dei fratelli maggiori presenti in un PC, l'ottimizzazione del programma che il processore svolge e la possibilità di eseguire milioni di istruzioni al secondo rendono questo dispositivo molto potente anche con una capacità di calcolo limitata alle sole quattro operazioni aritmetiche che abbiamo appreso già nella scuola elementare. Come si suol dire, un processore di questo tipo è uno "scemo veloce". Ma la sua velocità lo rende efficientissimo nell'elaborazione delle informazioni e da essi dipendiamo ogni volta che montiamo sull'auto. Appena giriamo la chiave di accensione decine di dispositivi cominciano a dialogare tra loro, controllando che tutto sia svolto secondo un programma prestabilito. Percorriamo pochi metri e, a volte, sentiamo attivarsi il segnale acustico che ci invita a indossare la cintura di sicurezza: alcuni sensori hanno rilevato la nostra presenza sul sedile senza però avvertire la chiusura del contatto della cintura. Seppur invadente, il "cervello elettronico" dell'auto ci accompagna durante gli spostamenti rendendo certamente più sicuro e confortevole il nostro viaggio.

LA NOVITÀ



# Porsche nuovo che avanza

**ESCE ALLO SCOPERTO LA GTE/GTLM CHE DEBUTTERÀ NEL 2017 ALLA 24 ORE DI DAYTONA. UNA VETTURA CON DISTRIBUZIONE DEI PESI TUTTA CENTRALE**

**D**ebutterà alla prossima 24 Ore di Daytona, la nuova arma della Porsche nella categoria Gte/Gtlm e che riporterà la casa di Stoccarda in forma ufficiale nel campionato Wec. Sarà la prima Porsche in questa categoria a motore centrale, e con un anno di ritardo rispetto a Ferrari e Ford, anche alla Porsche hanno deciso di convertirsi al motore turbo. Che dovrebbe essere applicato all'attuale 6 cilindri di 4 litri atmosferico. La nuova Porsche è stata presentata sulla pista di collaudo di Weissach e per l'occasione affidata subito ai piloti titolari. «Non è una cosa abituale - dice Marco Ujhasi, responsabile tecnico del programma Porsche Gte - ma dal momento che tutti i piloti ufficiali sono coinvolti nello sviluppo della nuova vettura, abbiamo voluto dare a tutti il privilegio di guidare per un paio di giri».

Una Porsche con una distribuzione dei pesi più attuale, tutta centrale, come sulla Ferrari 488 e Ford Gt. Le prime immagini diffuse mostrano la vettura sempre frontalmente, perché in realtà le differenze maggiori sono nella parte posteriore, dove probabilmente - come sulla Ferrari e la Ford - anche la Porsche avrebbe deciso di porre gli scambiatori lateralmente, in alto, dietro l'abitacolo. Nuovo anche il cambio e tutto il retrotreno, per una vettura che anche nelle forme, dovrebbe sancire una evoluzione radicale rispetto a quelle tradizionali della

**LE NOVITÀ MAGGIORI  
PER ORA NON SI VEDONO**

Sulla pista di collaudo di Weissach ha iniziato a girare la nuova Porsche Gte che al di là delle immagini diffuse tutte frontali presenta tantissime novità al retrotreno

911. Nascosto anche l'ampio profilo estrattore inferiore, che come consentono i nuovi regolamenti sarà di dimensioni maggiori rispetto al precedente modello 911 Rsr. Nel 2017 il programma Wec Porsche Gte tornerà ad essere gestito in collaborazione con il team Manthey, già vincitore del campionato costruttori e piloti nel 2015. (c.m.m.)



## EBIMOTORS IN GT OPEN

Sarà un ritorno eccellente, quello del team Ebimotors nell'International Gt Open, in occasione dell'appuntamento di Spa in programma questo fine settimana. In Belgio, la squadra di Enrico Borghi schiererà per la prima volta una Lamborghini Huracán Gt3. Ad alternarsi al volante per l'occasione ci saranno l'esperto Fabio Babini ed il gentleman Francesco Busnelli.

## LE MANS E BRAD PITT

A dare il via alla prossima edizione della 24 Ore di Le Mans ci sarà nientemeno che Brad Pitt. L'attore americano, notoriamente appassionato di corse, dovrebbe essere coinvolto in Go Like Hell, il film del regista Michael Mann ispirato alle grandi sfide della gara che si disputa sul circuito de La Sarthe.

## DEL CASTELLO

Doppia affermazione per l'esperto Roberto Del Castello nel terzo appuntamento della Bmw Open Cup che si è disputata a Misano. L'abruzzese ha così interrotto l'egemonia ostentata a inizio stagione da Federico Borrett. Ad arrivare in testa alla classifica nel prossimo round di Magione saranno tuttavia Armando De Vuono e Massimo Orlandini.

## PERONI A MISANO

A Misano è stato Raffaele Lissignoli, con una Renault Clio, a monopolizzare il secondo dei sei appuntamenti della Bleu France. Sul circuito romagnolo a dividersi i successi nell'Alfa Race Championship sono stati invece Armin Hafner e Domenico Ferlito, entrambi al volante di una 147 del gruppo E1 Italia 2000.

## TCR ITALIA

Dal prossimo round di Misano, nel tricolore Turismo non saranno concesse più deroghe dal Bureau Tecnico alle vetture Tcr, i cui team dovranno provvedere ad adeguare sia con la fiche specifica, quando con i particolari tecnici previsti nella categoria.



## BUON DEBUTTO IN SUD COREA CON LA FFF RACING

# Amici-Liberati 2° nel Gt Asia

Un weekend movimentato ma conclusosi sul podio per Andrea Amici ed Edoardo Liberati, nel primo appuntamento del campionato Gt Asia Series che si è disputato sul circuito sudcoreano di Gwangju. L'equipaggio tricolore ha portato in gara-2 la Lamborghini Huracán Gt3 della Fff Racing Team by Acm in seconda posizione, dopo che Liberati aveva messo a segno il secondo miglior tempo nella prima sessione di qualifiche, rimanendo però coinvolto in un contatto in gara-1 che lo aveva costretto al ritiro mentre si trovava terzo. Due volte sul gradino più basso del podio l'altro italiano David Rizzo, in coppia con il cinese Anthony Liu su una Ferrari 488, mentre le due vittorie sono andate alla Bentley di Jonathan Venter-Keita Sawa.

## 7 APPUNTAMENTI NEL CALENDARIO

### Al via la Tcr Las Américas

La Tcr sbarca anche in America Centrale e nei Caraibi, con una serie regionale che si disputerà durante l'inverno europeo, andrà in scena in sette paesi e verrà gestita direttamente dalla Wsc, struttura di Marcello Lotti. In fase finale di negoziato un avvio in grande stile, il 30 ottobre, a Città del Messico, in concomitanza col Gran Premio

di F.1. Gli altri sei appuntamenti si svolgeranno a Miami (27 novembre), Sunix (Repubblica Dominicana, il 18 dicembre), sul circuito guatemalteco Pedro Cofiño (15 gennaio), Parque Viva (Costarica, 12 febbraio), Tocancipá (Colombia, 12 marzo), e sull'autodromo Simon Bolivar (Venezuela, 26 marzo).

## ESORDIO DELLA G57 CON LA NOVA RACE

# Ginetta nel VdeV

La Nova Race porterà al debutto una Ginetta G57 nel campionato VdeV, in occasione dell'appuntamento che si disputerà questo fine settimana sul circuito francese di Le Castellet. Per la squadra emiliana si tratterà della prima uscita nella serie in cui si presenterà con un equipaggio ormai ben affiatato. Ad alternarsi al volante della vettura inglese ci saranno l'italiano Luca Magnoni ed il transalpino Jean Pierre Lequeux, che insieme hanno conquistato due podi di fila nella 12 Ore del Mugello. Un impegno, quello del team diretto da Elisa Maioli, anche nell'ottica della 24 Ore del Paul Ricard in programma a luglio.



## DEBUTTO A MAGIONE

### Lg Motorsport nella Lotus Cup

Nuovo ingresso nella Lotus Cup Italia, che a partire dal prossimo appuntamento di Magione vedrà al via la Lg Motorsport. La squadra che fa capo a Luca Guariso, in passato tecnico di Bmw e Honda nel Wtcc, subentrerà alla Siliprandi Racing (che si concentrerà esclusivamente sul Campionato Italiano Sport Prototipi), schierando ben tre Elise PB-R. Su due di queste rimangono confermati i nomi di Pasotti, attuale leader nella classifica del monomarca riservato alle vetture della Casa di Hethel, e Veronesi.

## NUOVA IMPRESA PER BARONE

### Ferrari sulla Tianmen Road

Dopo avere stabilito lo scorso anno un World Guinness Record, affrontando con la sua Ferrari 458 Italia preparata da Capristo l'insidioso percorso della Transfagarasan, Fabio Barone sarà impegnato in una nuova sfida: lanciarsi alla massima velocità sulla Tianmen Mountain Road, definita la strada più pericolosa del mondo, situata nella regione dello Hunan della Cina. 99 curve a oltre 1800 metri di altezza senza nessun tipo di protezione o guardrail, che vedranno il pilota e presidente del club Passione Rossa rimettersi in gioco.

## SUCCESSO DEL TEAM SCHUBERT

### Tripletta Bmw nel Vln

Monopolio delle Bmw M6 Gt3 nel terzo appuntamento della serie Vln. A conquistare il successo è stata la vettura dello Schubert Motorsport divisa da Jörg Müller, Marco Wittmann e Jesse Krohn, che dopo quattro ore di gara hanno preceduto l'equipaggio dei compagni di squadra Lucas Luhr, Martin Tomczyk e John Edwards. Sul gradino più basso del podio è salito il giovane Tom Blomqvist, che si è alternato al volante di una vettura della Walkenhorst Motorsport con Christian Kroghes e Victor Bouveng. Quarto posto per la Audi della Phoenix divisa da Christian Mamerow, Christopher Mies e Markus Winkelhock.

di Sergio Remondino

**BALOCCO** - «Se non basta neanche questo, non so veramente cos'altro dobbiamo inventarci. Abbiamo impiegato tre anni e speso una montagna di soldi. Quest'auto è la somma di quel che sappiamo fare. Adesso dobbiamo venderla, poi penseremo alle corse». Come al solito Sergio Marchionne non usa giri di parole. E mai come questa volta, il manager globale del gruppo Fca ha ragione. La Giulia è davvero una scommessa - anzi, "la" scommessa - da vincere. Per riportare in alto il marchio Alfa Romeo, fondamentale negli equilibri economici della galassia Fca. Una vettura, la Giulia, dalla gestazione lunga e sofferta, presentata un anno fa e commercializzata solo ora, a conferma dell'impegno profuso nell'arrivare alla sua realizzazione. E che ha l'obiettivo dichiarato di sfidare le tedesche - Bmw in primis ma anche Mercedes e Audi - sul terreno dove hanno agito per anni indisturbate: quello della qualità e delle prestazioni.

#### Sfoggia il Quadrifoglio

Un progetto che trasuda impegno e orgoglio italiano. Anche se l'Ad marchio, Harald Wester, ed il responsabile del progetto, Philippe Krief, sono tedeschi: chi meglio di loro per sfidare le corazzate teutoniche? Una vettura, la Giulia, che è stata costruita partendo da un foglio bianco ed è ricca di contenuti, tecnologia, design, motivazioni. Basti pensare che, al contrario di quanto normalmente accade, il processo gestazionale è stato inverso: prima la versione top e poi le altre, derivate dalla sorella maggiore. Che è la Quadrifoglio, berlina "da corsa" con 510 cavalli sotto al cofano grazie ad un 6 cilindri biturbo interamente in alluminio che - dichiarano - è stato disegnato partendo da zero ma che deriva dall'8 cilindri che equipaggia Ferrari e Maserati. E che, per contenere i consumi nell'uso "normale", è dotato del sistema che "taglia" tre dei sei cilindri. Un motore, per dirla in termini corsaioli, montato in posizione longitudinale e con cambio e frizione solidali, per il quale occorre una struttura all'altezza. E infatti è stata realizzata una piattaforma inedita, in acciaio alto modulo, con inserti in alluminio e in carbonio. Come in carbonio è l'albero di trasmissione che porta il moto alle ruote posteriori. Un'altra scelta progettuale, questa, che la dice lunga sulla voglia di sportività che ha spinto i designer della Giulia. Come confermano anche le sospensioni, in alluminio e di concezione nettamente sportiva, con due quadrilateri sovrapposti all'anteriore ed un modernissimo multilink al posteriore. Dove troneggia una bella fu-

sione (d'alluminio per la Quadrifoglio, in acciaio per le altre) che contiene il differenziale autobloccante Zf torque vectoring (solo per la Quadrifoglio), cioè con due frizioni che differenziano la quantità di coppia da trasmettere alla ruota interna ed a quella esterna. Un po' più contraddittoria la scelta del cambio: all'automatico 8 marce con paddles al volante e leva sul tunnel centrale (optional da 2500 eu-

ro) è stato affiancato un manuale 6 marce che appare forse superfluo. Va benissimo, ma con l'elettronico è tutta un'altra storia. E su una vettura che fa lo 0-100 kmh in 3"9 (raggiunti in 32 metri) ed ha una velocità massima di 307 kmh, la rapidità di cambiata è molto importante, ovviamente. La prontezza con la quale l'elettronico asseconda il motore, che impiega davvero un soffio per andare a limitatore (7200 gi-

PROVATA A BALOCCO  
L'ALFA QUADRIFOGLIO  
CHE CON 510 CV E TANTA  
TECNOLOGIA SFIDA  
LE RIVALI TEDESCHÉ

# Cattivissima





## GRINTA E STILE

Disegnata dal centro stile Alfa, la Giulia Quadrifoglio è bella ma è anche dotata. Per scaricare i 510 cv del suo V6 biturbo ci sono sospensioni "da corsa" in alluminio, gomme Pirelli da 19" e un differenziale autobloccante Zf torque vectoring. Il tutto su un pianale modernissimo. La vettura costa 79mila euro

# Giulia



ri), rende la Giulia Quadrifoglio entusiasmante da spingere al limite. Anche perché il peso è davvero interessante: 1524 Kg, grazie al tanto alluminio utilizzato e al carbonio scelto per cofano motore, tetto, appendici aerodinamiche.

Già ordinabile, la Giulia viene commercializzata per ora nelle versioni Quadrifoglio, che costa 79mila euro, ed a gasolio. Queste montano un 4 cilindri di 2143cc in al-

luminio da 150 e 180 cavalli, con prezzi che vanno da 35mila a 44mila e 500 euro. Più avanti ci sarà anche un 2 litri benzina. Una vettura "globale" la Giulia, con la quale l'Alfa Romeo dà l'assalto ai mercati di tutto il mondo, Cina e Nordamerica comprese.

Negli Usa arriverà a settembre, con 200 punti vendita a proporla nel complesso e variegato mercato d'oltreoceano.



## Al volante in pista

Balocco è Balocco. Una pista carica di storia. Tecnica e dotata di tutto il campionario che serve per mettere alla frusta una vettura: curve di ogni raggio, da lentissime a veloci, intervallate da rettilinee di varia lunghezza. E qualche chicane a smorzare i bollenti spiriti di giornalisti che si sentono tutti un po' piloti. Ci pensa il meteo a smorzare gli ardori, con una noiosa pioggerella che smette di cadere poco prima che inizi il test, così da rendere le condizioni davvero ingannevoli: avete presente il fondo umido, con i livelli di aderenza che cambiano tra una curva e l'altra? Questo è il teatro della prima presa di contatto con la Giulia Quadrifoglio.

Tre le modalità d'intervento dell'elettronica - contrassegnate dall'acronimo Dna (Alfa, ovviamente, come vuole il marketing...) via via che gli ausili diventano più invasivi, alle quali s'aggiunge Race, dove i controlli elettronici sono totalmente disattivati. Ci guardiamo bene dallo sceglierla, viste le condizioni del fondo... Optiamo per una più conservativa "Dynamic" (la D di Dna, le altre sono Natural e Advanced Efficiency) che mantiene un minimo d'aiusilio elettronico per quanto riguarda sospensioni, trasmissione e motore. E inseriamo la modalità "soft" per gli ammortizzatori. Sembra davvero di essere su un'auto da corsa. E come un'auto da corsa la Quadrifoglio si comporta. Per scaricare i suoi 510 cavalli bisogna andare molto cauti con il gas, anche perché girarsi è un attimo, soprattutto nelle curve lente. In quelle veloci poi, non parliamo, i traversi che involontariamente si fanno sono roba da capelli bianchi. Le Pirelli P Zero Corsa asimmetriche da 245/35-19" fanno il loro lavoro, però le condizioni di aderenza sono davvero precarie. Il 6 cilindri biturbo prende i giri con una rapidità ossessiva ed in pochi secondi è già a limitatore. Anche perché il cambio elettronico lo asseconda decisamente. Meno entusiasmante il manuale. I freni, nonostante la velocità e una massa comunque significativa, sono potenti e non bloccano. Sono in acciaio ma in listino ci sono anche quelli carbonici. Terminata una prima serie di giri, aspettiamo che la pista s'asciughi e quindi ci mettiamo di nuovo al volante della Quadrifoglio. Questa volta selezioniamo la modalità Race - con taratura rigida delle sospensioni - e ci si apre un altro mondo. La Quadrifoglio diventa una vera auto da corsa, molto "fisica", tutta da guidare, da domare in curva e in frenata, ma davvero galvanizzante per le prestazioni che sprigiona e le emozioni che trasmette. Non c'è che dire, l'Alfa intesa come vettura sportiva, è tornata. ●

# Supercar e show sia!

**DAL 20 AL 22 MAGGIO LA TERZA EDIZIONE DELLA GRANDE KERMESSA CAPITOLINA**

**S**i alza il sipario sulla terza edizione di Supercar-Roma Auto Show. Dai sogni a quattro ruote firmati Ferrari, McLaren, Bentley, Rimac, Torino Design, Porsche, Mazzanti e Lamborghini, alle migliori auto di serie di Fiat, Alfa Romeo, Abarth, Jeep, Nissan, Ford e Mitsubishi.

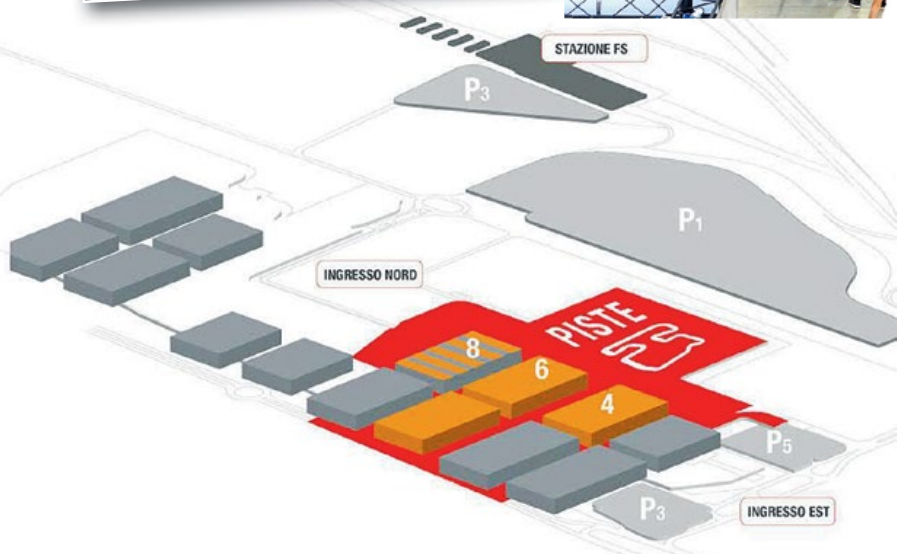
Questo e molto altro potrà essere ammirato alla Fiera di Roma dal 20 al 22 maggio. Se le "Regine di Supercar" incanteranno con la loro potenza ed alta tecnologia gli oltre 100 mila visitatori attesi, la ricca agenda di appuntamenti nell'area esterna assicurerà una sicura dose di spettacolo e divertimento. Esibizioni, taxi-dripping, stunt show, ma anche arte, costume e cultura. Quest'anno infatti Supercar strizzerà l'occhio anche al cinema, catapultando i visitatori all'interno di set allestiti, tratti da indimenticabili pellicole con le loro auto storiche. Da "L'automobile" con l'intramontabile Anna Magnani a "Thelma & Louise" fino alla popolare saga "Fast and Furious". Tantissime le novità, ma anche altrettante significative conferme, una particolarmente gradita; così ad aprire i battenti dell'evento, ci sarà ancora una volta Giancarlo Fisichella, pilota di statura mondiale, nonché romano doc. «*Ogni anno mi diverto come fosse la prima volta: vedere da vicino e soprattutto provare le migliori vetture sul mercato è il valore aggiunto di Supercar*», ha dichiarato il testimonial d'eccezione che pur essendo abituato alle supercar, non ha perso l'entusiasmo di vivere e partecipare alla tre giorni dell'Auto come visitatore. «*Mi diverto nei tre giorni di Supercar a visitare i vari stand per scoprire macchine e lavori artigianali che raramente si vedono tutti i giorni* - ha continuato "Fisico" - . *Penso che la mia curiosità ogni anno sia la stessa di tutti gli appassionati che vengono a visitarlo, magari andando a scoprire le novità presenti*».

Tra i principali obiettivi di Supercar-Roma Auto Show c'è quello di conquistare il suo pubblico con vetture che raramente si possono ammirare da vicino. Brilleranno auto come l'Evantra, una delle sole cinque coupé sartoriali che Mazzanti "cuce"

**VEDERE DA VICINO  
E SOPRATTUTTO  
PROVARE LE  
MIGLIORI AUTO SUL  
MERCATO È IL VERO  
VALORE AGGIUNTO**

**GIANCARLO FISICHELLA**

”





ogni anno; la Supersport firmata Torino Design, una granturismo tanto sportiva quanto elegante; Bentley, il Suv più potente e lussuoso di sempre, realizzato da Bentley; poi ancora la Concept S, la sportiva elettrica di Rimac in grado di sprigionare una potenza di 1348 cavalli. E se da una parte saranno esposti i sogni nel cassetto dei tanti appassionati di motori, dall'altra si metterà in mostra il mondo delle 4x4 sempre più vicino al grande pubblico. Unitamente alle 4x4, anche auto elaborate, da competizione e vetture di serie, calcheranno i due ettari di piste esterne, districandosi tra dossi, twist, fossati e rampe. Circuiti estremi ed esibizioni al "profumo" di gomma bruciata, mozzeranno il fiato ai numerosissimi visitatori

#### ORARI E PREZZI

**Giunto alla terza edizione Supercar Roma Auto Show apre i battenti venerdì 20 maggio. Gli orari di apertura sono i seguenti: venerdì 10-22, sabato 10-22 e domenica 10-19. Il prezzo del biglietto è di 16 euro sabato e domenica; 12 venerdì**

attesi. Dunque spettacolo e divertimento garantito. Naturalmente, oltre a così tanti motivi di interesse e appunto spettacolo, non poteva mancare un occhio attento al presente-futuro ecologico. Ampio spazio sarà dedicato all'EcoTech Mobility: così Supercar sarà anche una vetrina nazionale dove promuovere, informare e confrontarsi su mezzi, modelli e sistemi per muoversi in modo sostenibile, nel rispetto delle città e dell'ambiente.

Insomma, il magico mondo dei motori non avrà più segreti per il pubblico romano e per gli appassionati che arriveranno da tutta Italia. La Fiera di Roma si sta già preparando per accogliere un numero davvero importante di visitatori che avranno solo l'imbarazzo della scelta: dalle Supercar esposte, al Motorsport; dalle simulazioni di pit stop in pista ai test di Guida Sicura; dalle esibizioni di kart da competizione ai corsi gratuiti su kart propedeutici, per i bambini, che avranno l'opportunità di vivere una bellissima esperienza. In più esibizioni nelle aree esterne con gli Stunt Show. E ancora, Classic Car, Drift, Elaborazioni e Special Car, Simulatori, Modellismo ed infine e non ultimi, incontri e convegni per approfondire il pianeta auto in tutte le sue caratteristiche. Tutto questo è Supercar-Roma Auto Show dal 20 al 22 maggio 2016, presso la Fiera di Roma. ●

# Leclasseifiche

## VELOCITÀ

INDYCAR

GP2

GP3

F3 FIA

ELMS

BLANCPAIN

SUPERTROFEO LAMBORGHINI

CiWRC

INDIANAPOLIS (USA)

MONTMELO' (E)

MONTMELO' (E/C)

PAU (F)

IMOLA (I)

SILVERSTONE (GB)

SILVERSTONE (GB)

RALLY

BRESCIA

## VELOCITÀ

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 48  
Indianapolis (Usa), 14 maggio 2016

**Gara:** 1. Pagnaud (Dallara DW12-Chevy) 82 giri in 1h50'18"5823, alla media di 175,070 km/h; 2. Castroneves (Dallara DW12-Chevy) a 4'4748; 3. Hinichiffie a 5'0807; 4. Rahal a 7'0715; 5. Kimball (Dallara DW12-Chevy) a 7'4234; 6. Daly a 12'1838; 7. Dixon (Dallara DW12-Chevy) a 12'9226; 8. Montoya (Dallara DW12-Chevy) a 13'6912; 9. Hunter-Reay a 15'1933; 10. Rossi a 16'3134; 11. Pigot a 20'5172; 12. Munoz a 29'6369; 13. Aleshin a 43'3094; 14. Chilton (Dallara DW12-Chevy) a 43'3785; 15. Andretti a 44'6339; 16. Brabham (Dallara DW12-Chevy) a 45'5107; 17. Chaves a 47'0326; 18. Sato a 56'3389; 19. Power (Dallara DW12-Chevy) a 57'441; 20. Hawkinsworth a 01'03'7229; 21. Newgardan (Dallara DW12-Chevy) a 01'08'6224; 22. Hildebrand (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 23. Tagliani a 1 giro (gli altri su Dallara DW12-Honda).

**Giro più veloce:** il 67° di Rossi in 1'09'5535, alla media di 203,163 km/h.

**Il campionato:** 1. Pagnaud 242 punti; 2. Dixon 166; 3. Montoya 160.

## GP2

Resoconto della gara a pag. 50  
Montmeló (Spa), 14-15 maggio 2016

**Gara-1:** 1. Nato 33 giri in 58'51'044 alla media di 156,486 km/h; 2. Latifi a 1'337; 3. Gasly a 4'248; 4. Markelov a 5'145; 5. Canamazas a 7'294; 6. Lynn a 7'596; 7. King a 8'678; 8. Marciello a 11'544; 9. Giovinazzi a 12'156; 10. Malja a 13'102; 11. Rowland a 17'513; 12. Matsushita a 18'526; 13. Evans a 21'773; 14. Pic a 23'022; 15. De Jong a 23'787; 16. Kirchoefer a 24'125; 17. Eriksson a 24'348; 18. Gelael a 27'522; 19. Jeffri a 1 giro; 20. Armand a 5 giri; 21. Sirotkin a 10 giri; 22. Ghiotto a 33 giri.

**Giro più veloce:** Nato in 1'34'050 alla media di 172,145 km/h "Giovinazzo penalizzato di 20" per incidente con Marciello.

**Gara-2:** 1. Lynn 26 giri in 43'50'241 alla media di 165,480 km/h; 2. Gasly a 0'377; 3. King a 1'120; 4. Markelov a 2'168; 5. Marciello a 3'382; 6. Rowland a 3'990; 7. Latifi a 4'584; 8. Matsushita a 5'647; 9. Canamazas a 8'115; 10. Malja a 8'419; 11. Sirotkin a 8'698; 12. Ghiotto a 8'828; 13. Gelael a 9'178; 14. Evans a 9'650; 15. Kirchoefer a 10'152; 16. Nato a 10'430; 17. De Jong a 10'726; 18. Jeffri a 11'672;

19. Eriksson a 1 giro; 20. Pic a 6 giri; 21. Giovinazzi a 6 giri; 22. Armand a 13 giri.

**Giro più veloce:** Gasly in 1'33'263 alla media di 179,685 km/h.

**Campionato:** 1. Gasly 32 punti; 2. Nato 27; 3. Lynn 23.

## GP3

Resoconto della gara a pag. 52  
Montmeló (Spa), 14-15 maggio 2016

**Gara-1:** 1. Leclerc 22 giri in 36'38'694 alla media di 167,473 km/h; 2. Hughes a 6'123; 3. Fukuzumi a 7'452; 4. Fuoco a 19'325; 5. Joerg a 22'801; 6. Albon a 23'391; 7. Dennis a 24'086; 8. Tunjo a 25'592; 9. De Vries a 26'467; 10. Boschung a 27'104; 11. Isaakyan a 28'860; 12. Parry a 30'952; 13. Gonda a 33'095; 14. Calderon a 33'871; 15. Ferrucci a 34'241; 16. Janosz a 36'835; 17. Tereschenko a 38'168; 18. Stuvik a 44'347; 19. Palou a 44'902; 20. Aitken a 45'298; 21. Nandy a 55'655; 22. Alesi a 1'00'294; 23. Raghunathan a 1'03'391;

**Giro più veloce:** Charles Leclerc in 1'38'649 alla media di 169,174 km/h.

**Gara-2:** 1. Albon 17 giri in 28'24'177 alla media di 166,902 km/h; 2. Tunjo a 1'294; 3. Fuoco a 1'7307; 4. Dennis a 8'114; Isaakyan a 12'505; 7. Joerg a 15'012; 8. Hughes a 15'670; 9. Leclerc a 16'695; 10. Boschung a 18'345; 11. Ferrucci a 18'757; 12. Janosz a 20'796; 13. Fukuzumi a 21'450; 14. Palou a 21'934; 15. Stuvik a 24'818; 16. Alesi a 26'107; 17. Gonda a 27'024; 18. Calderon a 27'584; 19. Aitken a 29'135; 20. Parry a 29'524; 21. Tereschenko a 30'109; 22. Schothorst a 30'840; 23. Nandy a 33'959; 24. Raghunathan a 43'431.

**Giro più veloce:** Tunjo in 1'38'722 alla media di 169,749 km/h.

**Campionato:** 1. Leclerc 27 punti; 2. Albon 23; 3. Hughes 23.

## F3 FIA

Resoconto della gara a pag. 54  
Pau (Fra), 14-15 maggio 2016

**Gara-1:** 1. Barnicoat 24 giri 35'03'110 alla media di 113,386 km/h; 2. Cassidy a 2'489; 3. Gunther a 5'318; 4. Russell a 7'034; 5. Iloft a 8'156; 6. Jensen a 16'707; 7. Tveter (Dallara-VW) a 17'997; 8. Camara (Dallara-VW) a 22'166; 9. Stroll a 22'956; 10. Lorandi (Dallara-VW) a 26'906; 11. Yu Zhou (Dallara-VW) a 30'070; 12. Hubert a 30'803; 13. Aron a 31'856; 14. Eriksson (Dallara-VW) a 33'052; 15. Newey a 33'617; 16. Mazing a 36'351; 17. Beckmann a 39'666; 18. Maini (Dallara-NBE) a 1'01'380; 19. Kari (Dallara-VW)

a 1 giro; 20. Piquet a 1 giro (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** Iloft in 1'23'346 alla media di 119,213 km/h.

**Gara-2:** 1. Russell 25 giri in 34'18'884 alla media di 120,647 km/h; 2. Camara (Dallara-VW) a 2'889; 3. Iloft a 3'494; 4. Stroll a 4'471; 5. Barnicoat a 5'066; 6. Aron a 6'024; 7. Hubert a 6'623; 8. Jensen a 7'696; 9. Eriksson (Dallara-VW) a 9'903; 10. Maini (Dallara-NBE) a 10'105; 11. Kari (Dallara-VW) a 11'174; 12. Cong Li (Dallara-VW) a 12'952; 13. Mazing a 13'404; 14. Gunther a 1 giro; 15. Lorandi (Dallara-VW) a 1 giro; 16. Cassidy a 1 giro (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** Russell in 1'10'311 alla media di 140,119 km/h.

**Gara-3:** 1. Lorandi (Dallara-VW) 25 giri in 35'09'190 alla media di 117,770 km/h; 2. Stroll a 0'460; 3. Russell a 2'385; 4. Iloft a 2'806; 5. Jensen a 6'393; 6. Eriksson (Dallara-VW) a 6'920; 7. Tveter (Dallara-VW) a 12'097; 8. Kari (Dallara-VW) a 12'599; 9. Maini (Dallara-NBE) a 13'179; 10. Piquet a 22'901; 11. Barnicoat a 25'011; 12. Hubert a 29'981; 13. Gunther a 35'100; 14. Newey a 39'856; 15. Aron a 44'042; 16. Yu Zhou (Dallara-VW) a 4 giri (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** Russell 1'10'950 alla media di 140,042 km/h.

**Campionato:** 1. Stroll 98 punti; 2. Gunther 85; 3. Russell 79.

## ELMS

Resoconto della gara a pag. 68  
Imola (Bo), 14-15 maggio 2016

**Assoluta:** 1. Thiriet-Beche-Hirakawa (Oreca 05-Nissan) 121 giri in 4.01'13'223 alla media di 147,745 km/h; 2. Dolan-Tincknell-van der Garen (Gibson 015S-Nissan) a 19'257; 3. Hedman-Lapierre-Hanley (Oreca 05-Nissan) a 30'810; 4. Coletti-Leal-Wirth (BR 01/Nissan) a 33'991; 5. Junjinde Bruijn-Gomendy (Oreca 05-Nissan) a 45'472; 6. Wirdheim-Jönsson-Pla (Ligier JsP2-Nissan) a 1 giro; 7. Barthez-Buret-Chatin (Ligier JsP2-Nissan) a 1 giro; 8. Rojas-Canal-Giermazaki (Ligier JsP2-Nissan) a 3 giri; 9. Leutwiler-Winslow-Nakano (Oreca 03R-Judd) a 3 giri; 10. Doyle-McClughan-Findlay (Oreca 03R-Nissan) a 3 giri; 11. Capillaire-Lombard-Coleman (Ligier JsP2-Nissan) a 4 giri; 12. Taittinger-Striebig-Roussel (Morgan-Nissan) a 5 giri; 13. Hedlund-Henzler-Renauer (Porsche 911 Rsr) a 5 giri; 14. Brundie-Guasch-England a 6 giri; 15. Mondini-Roda-Jacoboni a 6 giri; 16. Smith-Butcher-Bertolini (Ferrari F458) a 6 giri; 17. Debar-Moineault-Gachet a 6 giri; 18. Hallyday-Lunardi-Droux a 6 giri; 19. Laurent-Ehrlicher-Cognaud a 6 giri; 20. Dons-Yusuf (Ligier JsP3-Nissan) a 7 giri; 21. Patterson-Bell-Boyd a 7 giri; 22. Talkanitsa-Talkanitsa Jr-Rigon (Ferrari F458) a 7 giri; 23. Roda-Bachler-Ried (Porsche 911 rsr) a 7 giri; 24. Howard-Turner-MacDowall (Aston Martin V8) a 7 giri; 25. Dromedari-Mancini-Rusinov a 7 giri; 26. Cameron-Griffin-Scott (Ferrari F458) a 7 giri; 27. Woodward-Kaiser-Swift a 7 giri; 28. Perazzini-Cioci-Aguas (Ferrari F458) a 8 giri; 29. Lahaye-Heriau-Lahaye a 8 giri; 30. Iannetta-Pialat-Clément a 8 giri; 31. Baxter-Kapadia-Garoffal a 9 giri; 32. Trouillet-Petit-Guibert; 33. Marateotto-Maggi-Longin a 11 giri; 34. Merlin-Maris a 13 giri; 35. Smiechowski-Petersen a 16 giri; 36. Lacorte-Sernagiotto-Schirò a 18 giri; 37. Nicolet-Nicolet a 27 giri. (gli altri su Ligier JsP3-

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

21-22 maggio

FORMULA E

8ª prova della serie - Berlino

www.fiaformulae.com

FV8 3.5

3ª prova della serie - Spa

www.formulav8.com

EUROFORMULA OPEN

2ª prova della serie - Spa

www.euroformulaopen.net

GT OPEN

2ª prova della serie - Spa

www.gtopen.net

DTM

2ª prova della serie - Spielberg

www.dtm.com

FIA F3

4ª prova della serie - Spielberg

www.fiaf3europe.com

SUPER GT

3ª prova della serie - Autopolis

www.supergt.net

## V8 SUPERCARS

9ª prova della serie - Winton

www.supercars.com

STOCK CAR BRASIL

3ª prova della serie - Goiania

www.stockcar.com.br

TCR SERIES

4ª prova della serie - Imola

www.tcr-series.com

## RALLY

19-22 maggio

RALLY DEL PORTUGALLO

Mondiale Rally - Guimaraes

www.rallyportugal.pt

RALLY CITTÀ DI VARALLO

Campionato regionale

Varallo e Borgosesia

www.prsarally.com

RALLY DI CASCIANA TERME

RallyDay - Casciana Terme

www.balestreiro.it

Nissan)

**Giro più veloce:** Lapierre in 1'34'799 alla media di 186,419 km/h.

## BLANCPAIN ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 70  
Silverstone (Gb), 14-15 maggio '16

**Assoluta:** 1. Baumann-Jaafar-Buhk (Mercedes Amg Gt3) 83 giri in 3h01'35"700, alla media di 161,7 km/h; 2. Dries Vanthoor-Laurens Vanthoor-Vervisch (Audi R8 Lms) a 0'963; 3. Ineichen-Bortolotti-Bleekemolen a 22'163; 4. Martin-Eng-Sims (Bmw M6 Gt3) a 23'814; 5. Bacheta-Dontje-Schmid (Mercedes Amg Gt3) a 23'938; 6. Ledogar-Van Gisbergen-Bell (McLaren 650 S) a 29'114; 7. Guivert-Parisy-Haase (Audi R8 Lms) a 31'111; 8. Abrilt-Smith-Kane (Bentley Continental) a 33'675; 9. Garcia-Stevens-Müller (Audi R8 Lms) a 45'017; 10. Zampieri-Babini-Niederhauer a 46'640; 11. Haupt-Simonen-Christodoulou (Mercedes Amg Gt3) a 1'49'146; 12. Dusseldorp-Klingmann-Catsburg (Bmw M6 Gt3) a 49'333; 13. Leonard-Meadows-Frijns (Audi R8 Lms) a 50'265; 14. Perez Compagnon-Balzan-Giammaria (Ferrari 458 Italia) a 56'834; 15. Stockinger-Salquarda-Stippler (Audi R8 Lms) a 58'795; 16. Lathouras-Pier Guidi-Rugolo (Ferrari 488 Gt3) a 1'02'901; 17. Morley-Toril-Engel (Mercedes Amg Gt3) a 1'07'602; 18. Al Harthy-Modell-Adam (Aston Martin Vantage Gt3) a 1'09'886; 19. Hassid-Giauque-Perera (Audi R8 Lms) a 1'10'736; 20. Baptista-Jimenez-Albuquerque (Audi R8 Lms) a 1 giro; 21. Michele Beretta-Stolz-Piccini a 1 giro; 22. Fontana-Moore-Watson (McLaren 650 S) a 1 giro; 23. De Leener-Kox-Kaffer (Audi R8 Lms) a 1 giro; 24. Gounon-Cammish-Zöchling a 1 giro; 25. Perfetti-Cazenave-Lyons (Mercedes Amg Gt3) a 1 giro; 26. Berton-Matteo Beretta-Costantini a 1 giro; 27. Loggie-Onslow-Cole-MacLeod

(Bentley Continental) a 1 giro; 28. Simmons-Sarazin-Walkinshaw (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1 giro; 29. Broniszewski-Bonacini-Rizzoli (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 30. Koebolt-G. Roda-Colombo (Bmw M6 Gt3) a 1 giro; 31. Pisarik-Malucelli (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 32. Poole-Abra-Osborne a 2 giri; 33. Vancampenhoudt-Ehret (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 34. Motoaki-Bontempelli-Fischella (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 35. Grotz-Ojeh-Darras (Bmw M6 Gt3) a 2 giri; 36. Mattschull-Parrow-Keilwitz (Ferrari 458 Italia) a 2 giri; 37. Ricci-Beaubelique-Vannelet (Mercedes Amg Gt3) a 2 giri; 38. Konopka-Lewandowski-Myszkowski a 2 giri; 39. Lallemand-Rostan-Bonomoni (Audi R8) a 2 giri; 40. Pierce-Cooper-Harris (Bentley Continental) a 3 giri; 41. Kondakov-Moisev-Ri. Ragazzi (Ferrari 458 Italia) a 4 giri; 42. Cornac-Narac-Jousse (Porsche 911 Gt3 R) a 4 giri; 43. Frey-Ortelli-Costa (Emil Frey Jaguar G3) a 4 giri; 44. Machiels-Splunteren-Mul a 4 giri; 45. Gliitn-Zanutti-Talbot (Ferrari 458) a 7 giri; 46. Soulet-Reip-Soucek (Bentley Continental) a 8 giri; 47. Ricci-Stievenart-Nicolle (Ferrari 458) a 23 giri (gli altri su Lamborghini Huracan Gt3).

## SUPERTROFEO LAMBORGHINI

Resoconto della gara a pag. 71  
Silverstone (Gb), 14-15 maggio '16

**Gara-1:** 1. Lind 24 giri in 50'58'016; 2. Postiglione a 5'1178 (1. Pro); 3. Kodric a 25'389; 4. Larini a 28'723; 5. Amstutz-Kujala a 30'416 (1. Pro-Am); 6. Spinelli-Fulgenzi a 32'040; 7. Mapelli a 34'454; 8. Armindo-Hassid a 36'348; 9. Vera-Barbosa a 39'273; 10. Veglia-Fontana a 47'110; 11. Zöchling-Cullen a 50'769; 12. Breukers a 1'22'779 (1. Am); 13. De Marco-De Monte a 1'24'994; 14. Deverikos-Campana a 1'31'061; 15. Gian-noni a 1'39'350; 16. Bartels a 1'40'722; 17. Briché-Navarro a 1'42'021; 18. Krenzia a 1'42'718;

## SPORT

19. Myszkowski-Lewandowski a 1'43"175; 20. Loggie a 1'45"323; 21. Spiridonov-Rizzuto a 1'52"416; 22. Abkhazava a 1'53"113; 23. Tandy a 1'59"356; 24. Pellegrinelli a 2'16"471; 25. Bovy-Gerskowski a 1 giro; 26. E. Montez-S. Montez a 1 giro; 27. Lenz a 1 giro; 28. Moczulski-Mikrut a 1 giro; 29. Krebs a 1 giro; 30. Ceccato-Kröpfl a 1 giro; 31. Richards a 2 giri (1. Lamborghini Cup); 32. Müller a 2 giri; 33. Van der Horst a 2 giri; 34. Van Deyzen a 2 giri; 35. Metzger-Sarrea a 2 giri; 36. Lima a 2 giri; 37. Dirg Parhofer-Dimitri Parhofer a 3 giri; 38.ardini a 3 giri. (tutti su Lambo Huracán Lp 620-2).

**Giro più veloce:** il 4° di Spinelli in 2'02"078, alla media di 174,0 km/h.

**Gara-2:** 1. Postiglione 23 giri in 51'52"529, alla media di 156,5 km/h (1. Pro); 2. Spinelli-Fulgenzi a 2"863; 3. Kodric a 6"366; 4. Zöchling a 14"114; 5. Amstutz-Kujala a 14"996 (1. Pro-Am); 6. Larini a 18"711; 7. Mapelli a 34"741; 8. Lind a 44"520; 9. Bath-Eskelinen a 46"234; 10. Deverikos-Campana a 49"548; 11. De Marco-Del Monte a 50"287; 12. Pellegrinelli a 50"585; 13. Armino-Hassid a 50"599; 14. Schlegelmilch a 58"519; 15. Ceccato-Kröpfl a 1'00"905; 16. Breukers a 1'02"247 (1. Am); 17. Bovy-Gerskowski a 1'06"944; 18. Briche-Navarro a 1'09"551; 19. Tandy a 1'16"614; 20.ardini a 1'23"659; 21. Abkhazava a 1'24"075; 22. Krebs a 1'24"970; 23. Loggie a 1'25"142; 24. Vera-Barbosa a 1'25"213; 25. Myszkowski-Lewandowski a 1'26"216; 26. Gianoni a 1'36"028; 27. Bartels a 1'38"553; 28. Müller a 1'48"484; 29. Metzger-Sarrea a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 30. Richards a 1 giro; 31. Van der Horst a 1 giro; 32. Van Deyzen a 1 giro; 33. Moczulski-Mikrut a 1 giro; 34. Aronson-Rattenbury a 1 giro; 35. Stürzinger-Valente a 1 giro; 36. Krenz a 1 giro; 37. E. Montez-S. Montez a 3 giri. (tutti su Lamborghini Huracán Lp 620-2 Super Trofeo).

**Giro più veloce:** il 4° di Lind in 2'01"607, a 174,6 km/h.

## RALLY

### CIWRC

#### 1000 Miglia

Resoconto della gara a pag. 64

Brescia, 13-14 maggio 2016

**Absoluta:** 1. Pedersoli-Tomasi (Citroën C4) in 1.00'54"4; 2. Fontana-Arena (Hyundai i20) a 5"; 3. Cavallini-Farnocchia (Ford Fiesta Wrc) a 1'06"3; 4. Bosca-Orian (Ford Fiesta R5) a 1'19"8; 5. Tononi-Comini (Ford Fiesta Wrc) a 1'48"8; 6. Zecchin-Vettoretti (Peugeot 208 T16) a 2'25"8; 7. Catterina-Michi (Ford Fiesta R5) a 2'49"7; 8. Roveta-Castiglioni (Peugeot 208 T16) a 3'04"; 9. De Tisi-Pollet (Ford Fiesta R5) a 3'19"1; 10. Vescovi-Guzzi (Renault Clio R3C) a 3'31"2.

#### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Bennati-Bennati in 1.09'27"1; 2. Toscana-Tessaro a 1'18"5; 3. Carrara-Gregori a 6'49"5; 4. Falubba-Tonni a 7'43"8; 5. Mazzelli-Galizioli in 11'54"8 (tutti su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Nodari-Valerio (Renault Clio) in 1.05'44"4; 2. Giacomini-Coletti (Renault Clio) a 3'09"3; 3. Persico-Maini (Fiat Stilo) a 7'06"9; 4. Merzari-Bonamini (Peugeot 206) a 7'51"3.

**Super1600:** 1. Lombardi-Pieri in 1.05'11"9; 2. Rossi-Beltrame a 1"3; 3. Daprà-Andrian a 3"27"; 4. Balbo-Aresca a 45"3; 5. Arici-Doria a 59"8; 6. Forato-Gasparotto a 3'28"3 (tutti su Renault Clio).

**Classe K10:** 1. Rocchi-Parise (Citroën Saxo) in 1.09"12"3; 2. Pizzolotto-Mad (Fiat Punto) a 2'27"0. **Super2000:** 1. Panato-Panato in 1.08'38"6; 2. Terrini-Ruggeri a 1'49"1; 3. Liberini-Guerra a 8'24"3 (tutti su Peugeot 207).

**WRC:** 1. Pedersoli-Tomasi (Citroën C4) in 1.00'54"4; 2. C. Fontana-Arena (Hyundai i20) a 5"0; 3. Cavallini-Farnocchia a 1'06"3; 4. Tononi-Comini a 1'48"8; 5. De Tisi-Pollet a 3'19"1; 6. Signor-Bernardi (Ford Focus) a 4'09"6; 7. L. Fontana-Mometti (Ford Focus) a 4'52"1; 8. Della Casa-Ferrara a 7'30"4 (gli altri su Ford Fiesta).

#### GRUPPO N

**Classe 1600:** 1. Gnali-Pasini in 1.10'46"7; 2. Amorisco-Cavalotto (Suzuki Swift) a 23"4; 3. Mino-Pasqua a 1'47"2; 4. Formolli-Duico a 1'55"8; 5. Todeschini-Morini a 2'46"1; 6. De Cecco-De Cecco a 3'11"8 (gli altri su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Marangon-Biraghi in 1.07'39"9; 2. Cambiaghi-Ceré a 1'06"1; 3. Caldera-Rebaldi a 1'15"7; 4. Reccagni-Guerra a 1'40"5; 5. Rainer-Nideriaufner (Honda Civic) a 3'09"4; 6. Stival-Pais de Libera a 4'36"1; 7. Rada-Jugas (Alfa Romeo 147) a 6'48"5 (gli altri su Renault Clio).

#### GRUPPO R

**Classe R18:** 1. Rivia-Bertonasco in 1.12'31"8; 2. Peloso-Carrucchi a 26"9; 3. Martini-Torri (Citroën DS3) a 1'04"6; 4. Cogni-Rappoldi a 1'50"0; 5. Bertolotti-Codromaz (Citroën DS3) a 2'41"6; 6. Pollarolo-Spagnoli a 3'25"3 (gli altri su Suzuki Swift).

**Classe R1T Nazionale:** 1. Novaglio-Ferlinghetti in 1.07'00"2; 2. Busseni-Grazioli a 3'39"2; 3. Cesariani-Larosa a 4'16"5; 4. Baruzzi-Marini a 14'15"7 (tutti su Mini Cooper S).

**Classe R2B:** 1. Galizioli-Ometto in 1.06'09"2; 2. Grani-Bertagna a 46"1; 3. Oldani-Gilardini a 1'08"7; 4. Toninelli-Tomasi (Renault Twingo) a 1'21"1; 5. Nember-Polonioli (Citroën C2) a 1'43"5; 6. Paronuzzi-Paronuzzi a 2'02"4; 7. Fanetti-Zoanni (Renault Twingo) a 2'13"3; 8. Nolasco-Zanni a 2'39"5; 9. Pagnan-Mondini a 3'33"4; 10. Lucchini-Tognolini a 3'39"7; 11. Trevisani-Grimaldi a 3'58"6; 12. Panteghini-Bettoni (Citroën C2) a 4'11"6; 13. Ambrosini-Carrara a 4'36"6; 14. Salvadori-Benellini (Citroën C2) a 5'20"9; 15. Pioner-Ugolini (Ford Fiesta) a 5'53"2; 16. Bonfadini-Dell'Avanzo (Citroën C2) 6'13"0; 17. Mignocchi-Baggi (Citroën C2) a 6'16"6; 18. Mambellini-Pandiani (Renault Twingo) a 7'02"8; 19. Alberti-Oberti (Citroën C2) a 9'14"4 (Gli altri su Peugeot 208).

**Classe R3C:** 1. Vescovi-Guzzi in 1.04'25"6; 2. Benvenuti-Torielli a 2'50"9; 3. Zanini-Gelmini a 5'30"3; 4. Conforto-Scarafoni (Toyota GT86) a 6'20"4.

**Classe R3T:** 1. Bondioni-Ungaro (Renault Clio) in 1.06'11"7.

**Classe R5:** 1. Bosca-Orian (Ford Fiesta) in 1.02'14"3; 2. Zecchin-Vettoretti a 1'06"; 3. Catterina-Michi (Ford Fiesta) a 1'29"9; 4. Roveta-Castiglioni a 1'44"1; 5. Bianco-Lamonato (Skoda Fabia) a 2'20"7; 6. "Pedro"-Baldaccini a 2'31"8 (gli altri su Peugeot 208).

#### RACING START

**Classe R5TB:** 1. Dallera-Fisogni (Peugeot 207) in 1.13'54"3; 2. Bonzanini-Cerea (Mini Cooper S) a 3'21"7.

Per mancanza di spazio le classifiche della Coppa Selva di Fasano, valida per il Civm, saranno pubblicate nel prossimo numero.



## SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



**A VITO PIGNALOSA LA PRIMA** - È stato il giovane pugliese Vito Pignalosa, il mattatore della prima prova della Sn1-Pro 2016. Velocissimo, sin dai primi giri, ha saputo costruire una splendida prestazione che gli è valsa il primo "Oro" del 2016. Dietro di lui, si sono confermati i due protagonisti della passata stagione, ovvero Tomas Calvagni e Mario Longo, seguiti da un velocissimo Nicola Venuto, incappato però, in qualche errore di troppo. Buona, anche la prestazione offerta dalla new entry, Simone Parisi, da quest'anno in pianta stabile in Sn1. Selezione Nazionale Piloti, per entrare nel mondo dei motori, dalla porta della passione. Per info: [selezione nazionale@alice.it](mailto:selezione nazionale@alice.it).

## OFFICINA

**Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione**

**Silemotori**

La potenza dell'acqua al vostro servizio

SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA

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

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

## RIVISTE

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

**VENDO AUTOSPRINT** dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro-

ruote dal 1956 al 2005, Ruote classiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.



CONTI EDITORE

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

**Registro:** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

**Abbonamenti:** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

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

Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)

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

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

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

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

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

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

**Distribuzione esclusiva per l'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](mailto:info-service@m-dis.it)

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

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

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità**

**Italia ed estero:**

Sport Network S.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)

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

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

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

**Banche Dati di uso redazionale**

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

PERIODO ASSOCIATO ALLA FIEG  
FEDERAZIONE ITALIANA  
EDITORI GIORNALI

Accertamenti  
Diffusione Stampa

La ex scolarecca dei bambini di un tempo divenuti adulti ben felici di ritrovarsi a cena con il loro campione Mauro Pregliasco alla Targa Florio n. 100



DA TIFOSI BAMBINI AD ADULTI NEL NOME DI PREGLIASCO

# Una storia di vero Sport

Invio questa e-mail per ringraziarla nell'averci citato nell'articolo riguardante la Targa Florio. Colui che le sta scrivendo è uno di quei ex ragazzi che hanno perso il grembiule (ahimè) e che dopo 40 anni hanno festeggiato e premiato con un piatto in argento l'amico leggenda Mauro Pregliasco in quella cena-festa tenutasi lunedì 9 maggio. Parlare bene di Mauro è una cosa facilissima

considerando che dal primo autografo (marzo 1976) ci sentiamo spessissimo. Mai, da quel primo momento, avrei potuto immaginare che sarei stato sul sedile del navigatore accanto a lui per la centesima edizione della "curva". Le invio alcune foto di questi stupendi momenti, con l'augurio di poterle vedere pubblicate su Autosprint.

**Nino Scalia**  
Termini Imerese (Palermo)

Nino Scalia nell'abitacolo insieme al suo idolo di sempre Mauro Pregliasco, a lato, al via della Targa Historic Speed

*Evidentemente è proprio vero che i sogni son desideri e come tali prima o poi possono avverarsi. Tante sono le storie e gli spaccati umani emersi da questa Targa numero 100 e senza dubbio ciò che ha riguardato Pregliasco merita un'attenzione tutta particolare. Mauro in Sicilia ha scritto pagine importanti della sua carriera, a partire dalla Targa stradale per toccare i rally. E c'è dell'altro. Nei decenni ha saputo suscitare emozioni non solo agonistiche ma anche tali da sfociare in rapporti umani sentiti e importanti. In particolare, con una scolarecca di ragazzi divenuti nel frattempo grandi ma restati per sempre suoi fans. E lui ha talmente apprezzato al punto di portarne in macchina uno per tutti, nella parata della Targa Florio Historic Speed, a testimonianza di un legame bello, forte, stringente e che, solo a leggerlo e conoscerlo nelle pieghe, restituisce fiducia nel concetto più puro di Sport. Bravi tutti.*

UN SACERDOTE HA SCRITTO DOPO LA MESSA NEGATA

## Prego per Cresto

Sono un sacerdote lettore di As e appassionato di corse. Ho letto della negazione della celebrazione della Messa per ricordare Sergio Cresto a 30 anni dalla morte. Ne sono dispiaciuto e rattristato e desidero far pervenire ai familiari di Sergio la mia vicinanza e la mia preghiera perché sia felice nel Paradiso dei campioni!

Don Pier Carlo Medinelli

**AUTO SPRI NT**

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

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

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

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

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

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

Segreteria  
[segreteria\\_as@autosprint.it](mailto:segreteria_as@autosprint.it)  
051.6227111

Grafica e impaginazione

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

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

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

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlinò**

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

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO SPRI NT** **IN MOTO**

**AM** **GUERRA SCRIVIO** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

# JIMMY & CARS

L'ALTRO LATO DI JIMMY GHIONE



Tutti lo conosciamo come storico inviato di Striscia la Notizia,  
**Jimmy Ghione** è anche un pilota che è salito diverse volte sul podio dei Campionati Italiani.

**Jimmy&Cars** è il nuovo format prodotto in esclusiva da Sport Network che lo vedrà a bordo dei modelli delle più autorevoli case automobilistiche per avvincenti prove su strada e su pista.

**auto**.it

**SPORT NETWORK**  
ADVERTISING & EXPERIENCES

# BRAUN

## Stile 4 volte più preciso.\*

Regolatore di precisione  
con intervalli di 0.5mm, per ottenere  
uno stile preciso come desideri.



**Nuovo**

Regolazioni di  
precisione  
da 0.5mm.

\* Rispetto al precedente Braun Cruzer 5 beard.