

AUT 6,50 € - DE 6,00 € - £ 5,50 €
FR 5,90 € - IT 5,50 € - ES 5,50 €
PT 6,00 € - GR 6,00 €
CZ 11,70 CZK - CR 8,00 CHF

AUTO SPRINT

n. 21



WRC PORTOGALLO
Mecke trionfa su Citroën, paura per Paddon

Anno LV - Settimanale 24-30 maggio 2016

3 Euro (Italy only)

MONTECARLO GP ROULETTE

Sono **sei** i piloti ad aver vinto almeno una volta sulle strade del **Principato**. Rosberg, **Vettel**, Hamilton, **Raikkonen**, Alonso e **Button**: ora fate il vostro gioco e occhio a **Verstappen**



PRINCIPI DI MONACO

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.

Kimi ama mi segua

I paddock è piccolo. E la gente mormora, parla, si agita. Le voci fanno parte del gioco. Soprattutto in Formula Uno. Se ne ascoltano ogni giorno e di ogni tipo. Certe congetture le sente pure Kimi Raikkonen, 37 anni il prossimo ottobre, il nonno di un Circus dove adesso tutte le attenzioni sono rivolte al più giovane, quel Max Verstappen dopo il quale niente sarà più come prima. È in scadenza di contratto il finlandese della Ferrari, l'ultimo pilota a consegnare un titolo iridato a Maranello, ma è anche davanti al compagno di squadra Vettel dopo 5 round, tre podi e qualche intermittenza. Spesso e volentieri, Iceman s'è dimostrato più forte di Sebastian, secondo nella classifica di un mondiale piloti dove Rosberg, nonostante il crash fratricida con Hamilton a Barcellona, comanda grazie a un poker di vittorie. Eppure nel cono d'ombra delle voci ci finisce sempre Kimi, ancora un po' troppo incoostante, ancora capace di incartarsi in qualche errorino, ma sicuramente ringalluzzito rispetto alla passata stagione quando il gap col compagno di squadra era più marcato, abbastanza evidente. È più brillante quest'anno e anche molto più spiritoso dicono quelli che dividono con lui tante giornate. Così, ora, che inizia la stagione

delle trattative e tutti parlano con tutti, si è aperta la caccia a trovare il successore a questo finlandese che non è uno che vive di compromessi. Non è questione di piloti ribadiscono da Maranello. Il problema che la Rossa si porta dietro ormai da un po' di tempo: l'incapacità a sfruttare a dovere la qualifica.

E mentre i nomi per la sua successione si rincorrono Raikkonen non fa una piega e guarda avanti consapevole che il futuro, come spesso gli è accaduto in carriera, ce l'ha nelle proprie mani. La tentazione di godersi completamente il figlio Robin (che non va a tutti i Gran Premi e che quando è presente a Kimi si apre il cuore) è forte ma al pari della voglia di dimostrare che lui, forse, non è uno dei primi pensionati con l'arrivo del ciclone Verstappen che ha già dato uno scossone epocale a questo mondo dove troppe certezze finiscono col far sbadigliare.

Ps: Da sbadigliare non ci sarà di sicuro nel prossimo week end in cui il calendario regala la concomitanza tra Gp di Monaco e la 500 Miglia di Indianapolis che festeggia (come la Targa Florio) le cento edizioni. Su questo numero c'è tanto da scoprire su queste due corse simbolo. Buona lettura.

domenicaseria



FORMULA UNO

- 10** VERSO GP MONACO PRINCIPI DI MONACO
- 16** VERSO GP MONACO VETTEL CALDO
- 20** VERSO GP MONACO PRIMA VOLTA ULTRASOFT
- 22** VERSO GP MONACO SOLO FANGIO COME MAX
- 26** VERSO GP MONACO RIVOLUZIONE FRANCESE
- 32** VERSO GP MONACO MONTECARLO STORICO

VELOCITÀ

- 34** IL PERSONAGGIO CHIP GANASSI
- 38** INDY500 AL VIA L'EDIZIONE N° 100
- 60** FORMULA E BERLINO
- 62** DTM SPIELBERG
- 64** FIA F3 SPIELBERG
- 68** CUORE DA CORSA BRAMBILLA
- 72** BARTHEZ NUOVA VITA
- 74** CAIROLI IL BELLO DEVE ANCORA VENIRE

L'ALTRA STORIA

- 78** SCUOLA MAESTRA DI VITA

RALLY

- 50** PORTOGALLO A MEEKE
- 58** CAMPEDELLI A TUTTO GAS

RUBRICHE

- 4** SCATTOFISSO
- 6** IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 48** LE INTERVISTE RITROVATE
- 66** CUORE DA CORSA
- 59** RALLYSPRINT
- 70** PISTASPRINT
- 76** LE CLASSIFICHE
- 77** OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT

SCATTO FISSO



Lewis comunque se la gode!

Il crash fraticida del Gp di Spagna? Il poker di vittorie che ha lanciato Nico Rosberg sul tetto del mondo? Il suo inizio di stagione fin troppo agitato? I test a Barcellona? No Lewis Hamilton non si straccia assolutamente le vesti. Anzi lui al look ci fa sempre molto caso. Ed è selettivo anche nelle amicizie femminili. O il top o niente. Così, con un'espressione che sembrava dire, «*Nico alla faccia tua!*», s'è presentato lo scorso 18 maggio al Festival di Cannes abbracciando alla sua destra la modella Irina Shayk, ex fiamma di Cristiano Ronaldo, e alla sua sinistra, l'attrice Liya Kebede. Al Gp di Montecarlo penserà solo a tempo debito. Prima se la gode!



Gp con tanto Verst

MAX È IL PROTAGONISTA DELLA STORIA PIÙ INTERESSANTE DELLA STAGIONE. MA ANCHE SUO PADRE JOS NON SCHERZA. UN RACCONTO TIRA L'ALTRO INSEGUENDO UNA SVOLTA EPOCALE, VERA MANNA PER IL CIRCUS

Prenotazioni

Per chi non lo sapesse, in F.1, più o meno, funziona così: tra gennaio e marzo bisogna fare richiesta di interviste ai piloti. Le domande vengono analizzate da un pool di cervelloni e talvolta accolte, fissando le date lungo la stagione. Esempio: per parlare 10 minuti con Verstappen in Spagna, sarebbe servita una richiesta scritta alla Toro Rosso, diciamo verso il 3 febbraio scorso. Ma la Toro Rosso in Spagna non era più la squadra di Verstappen e la Red Bull non aveva ricevuto alcuna richiesta in merito, ovviamente. Quindi? Quindi ciao. Peccato, perché il protagonista della storia più interessante della stagione avrebbe dovuto essere messo a disposizione per ore, nei giorni della vigilia. Ma queste sono opinioni nostre, poveri somari, mica di chi ha in mano la strategia della comunicazione.

Minorenni

Max Verstappen ha segnato il record di precocità sia per il debutto in F.1 a 17 anni sia per la vittoria a 18. Oramai i piloti di 22 anni sono pronti al ritiro, in questa nouvelle-vague di preadolescenti che cominciano a gareggiare col kart a 3 anni e a 5 hanno il primo ingaggio con team e sponsor. Forse è per questo che, di recente, davanti agli asili e alle scuole materne e elementari di diverse città italiane si sono cominciati a vedere personaggi come Arrivabene, Horner, Marko, Wolff, mascherati con barba finta e parrucche. No, nessuno aspettava il nipotino all'uscita, ma tutti lanciavano occhiate furtive e sospette. Nulla di oscuro o perverso, sia chiaro, onde evitare fraintendimenti e querele. Ognuno dei manager aveva un occhio di riguardo per chi, lasciate le aule, saliva su una macchinina a pedali. Perché, come dice un noto velista del Lago di Como, Eugenio Mellerà, «Se vuoi sapere chi sarà tua moglie domani, vai davanti alle scuole medie e comincia a guardare...». Nel senso che i talenti vanno individuati subito. E le mogli giovani, da sposare tra qualche anno, pure...

L'altro

Ha vinto lui. Ma ha vinto anche l'altro. Ossia Jos, il papà, che ha sempre creduto in Max facendo dell'affermazione del figlio una missione. Adesso tutti a elogiare il talento di Max, che si vedeva sin da quando era nella pancia della mamma. Invece anche Jos aveva talento ed era velocissimo. Tanto per chiarire, è stato il pilota più rispettato da Michael Schumacher, che lo ha avuto come compagno di colori in Benetton. E poi era molto considerato nell'ambiente, perché non si disputano per caso 107 Gran Premi. Ma non ha avuto un mentore. Quello che è stato lui per Max. Chapeau.

Abbigliamento

Chi diede una chance a Jos Verstappen fu Flavio Briatore. Il quale, proprio nei giorni del "grande scambio", annunciava a Milano l'ingresso di Philipp Plein quale socio nella sua linea di abbigliamento Billionaire. E qui le connessioni con la F.1 si sprecano, perché con Plein lavora da tempo la figlia di un ex-campione di F.1: è Noemi Alboreto, che nell'azienda è "senior creative manager". Lo stesso Plein è (o era) fidanzato con l'esplosiva Madalina Ghenea, scoperta



fotografie COLOMBO

Appel



L'INFANTE DI SPAGNA

Piangevano i Verstappen alla fine del Gp di Spagna che ha fatto avverare tanti dei loro sogni e aperto la via a un futuro dopo un passato rubato all'infanzia da sempre inseguito

←
e lanciata da Alberto Vergani, ex-manager di Ivan Capelli e titolare dei caschi Nolan. Fermiamoci qui...

Doppietta

Poco prima dell'arrivo di Sergio Marchionne al Montmelò, un anziano giornalista italiano ha fatto circolare la voce che il presidente Ferrari era pronto a dichiarare «Voglio una doppietta». Il giornalista in questione ha poi aggiunto: «C'è doppietta e doppietta, intendiamoci. Un primo e secondo posto in gara non sono esattamente la stessa cosa di una doppietta caricata a pallettoni».

Torinista

La Ferrari è rossa, non c'è dubbio. E la Mercedes è argento. Sono i colori sociali. E allora perché Lewis Hamilton ha indossato, nei giorni del Gp di Spagna, un cappellino granata, con l'insegna della stella a tre punte? Flobert è in grado di svelare un retroscena inedito. Non riuscendo, per ora, a prendere il controllo della Rizzoli, Urbano Cairo – presidente del Toro – ha ingaggiato Hamilton quale centravanti della sua squadra nel 2017. Già rotto il contratto con Stoccarda (i retroscena li avrete al momento giusto): Balotelli avrà un amico di giochi ad alta velocità. Tutto fatto. Anticipato, una volta di più, da Autosprint!

Carlos

In molti hanno notato che l'unico vero beneficiario dallo scambio Kvyat-Verstappen (a parte Verstappen) è Carlos Sainz Junior. Senza più un peso così ingombrante nel box ma dotato di testa fina e di equilibrio adatto per prendere veramente in mano la squadra. Il ragionamento sta in piedi eccome. Occhio anche a questo figlio d'arte, la cui crescita, molto diversa da quella di Max, pare comunque e ancora piena di sorprese.

Scambista

Helmut Marko è passato nel giro di tre giorni dal ruolo di Erode al ruolo di Genio Maximo del circo. Adesso, gasato dall'efficacia della sua strategia, ha in mente altri spostamenti coatti, certo di ottenere risultati altrettanto eclatanti. Il Doctor pare infatti deciso a spostare Gutierrez al mare, sostituendolo con un bagnino di sua fiducia; di scambiare Peter Sauber con Bernie Ecclestone per un mesetto almeno, scopo reperimento fondi a razzo per il team e miglioramento delle ipotesi per le nuove qualifiche; di mettere Hamilton sulla Safety Car per raddrizzargli la ghirba, sostituendolo con Alonso che non vede l'ora. Al posto di Alonso, Ron Dennis, così la pianta di gironzolare per i box con l'aria del Re d'Inghilterra.

Professore

L'Università degli Studi di Parma ha conferito a Gian Paolo Dallara il titolo di Professore ad honorem in Ingegneria Industriale e dell'Informazione. Una bella notizia in mezzo a tante chiacchiere insulse, comprese le nostre. Complimenti a Dallara, uomo che è di vanto per il Paese, dalla cui industria escono macchine che – con vari marchi – vincono in ogni angolo del mondo. A fine anno ci sarà una sorpresa: una vettura stradale col marchio Dallara. Ai limiti del possibile e dell'impossibile. C'è già la fila di chi, senza averla vista, la vuole prenotare. Dettagli? Impossibili da rintracciare, è tutto top secret.

Mezze stagioni

Un lettore dotato di senso dell'umorismo fa notare che la Ferrari, dopo aver patito il freddo sul fronte sfruttamento gomme, pare patisca il caldo. Il rischio, suggerisce, è che si tratti di una macchina buona per le sole mezze stagioni. Il fatto è che, come sanno anche i sassi, «Non ci sono più le mezze stagioni». Ecco.

Battuta

La miglior battuta del weekend spagnolo l'ha fornita Alonso quando, nella conferenza stampa del giovedì, presenti Kvyat, Verstappen, Sainz, Magnussen e Hamilton, a chi chiedeva cosa ne pensasse dello scambio tra i due ragazzi Toro Rosso e Red Bull, ha risposto: «Perché, c'è stato uno scambio?» Al che Hamilton si è messo a fare lo gnorri chiedendo a Fernando di farsi spiegare cosa fosse accaduto. Persino il povero russo, tesissimo e pallido, a un metro da loro, si è messo a ridere.



UN VELO PIETOSO SULLE DUE MERCEDES

Pietosamente coperte da un telo nero giacciono le carrozzerie stropicciate delle due Mercedes, sotto, crivellate dai colpi di un crash fracido. A destra, chissà se Hamilton confessa ad Alonso la sua passione per il Torino





fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Sopra, i Sainz se la ridono. Senza più tra i piedi Verstappen, Carlos junior, nella foto davanti alle due Ferrari nelle battute iniziali del Gp di Spagna, può scatenarsi. Sotto Terruzzi chiede ad Alonso notizie per il Flobert

GETTY IMAGES



Visiere

Ecco un altro di quei casi italiani che appassionano il mondo, come le designazioni di Pizzarotti al Teatro Regio di Parma o l'allusione di Lory del Santo a un'avventura sessuale hot con Donald Trump: dove si buttano, senza fare danno, le visiere a strappo dei piloti di F.1? Una volta era tutto chiaro: sulla pista durante la corsa. Poi la Fia ha detto no, perché le visiere possono impigliarsi nelle prese d'aria delle vetture di chi segue. Alla fine Jean Todt ha trovato la soluzione più equa e corretta, con un risvolto interessante dal lato sportivo. Si chiama Eco-pit stop. Ad ogni Gran Premio, i piloti saranno costretti a una sosta obbligatoria durante la quale, scendendo dalla macchina, dovranno deporre nell'apposito cestino (ce ne saranno tre per carta, plastica, vetro) visiere, fazzoletti, bottiglie, amuleti, aspirine e quant'altro. Chi sbaglierà cestino avrà un arretramento di 5 posizioni in griglia nella gara successiva. Giusto, no? Un bellissimo incentivo allo spettacolo. Si comincia da Montecarlo. ●

VERSO IL GP DI MONACO

Principi di Monaco

**ROSBERG, VETTEL, BUTTON, ALONSO, HAMILTON, RAIKKONEN:
SONO 6 I PILOTI IN ATTIVITÀ AD AVER VINTO A MONTECARLO.
ECCO LE LORO REALI ASPIRAZIONI NEL PROSSIMO WEEK END**

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Sono i Principi di Monaco, i piloti che almeno una volta in carriera hanno trionfato sul circuito cittadino di Montecarlo. Tra quelli in attività, sono in 6 a potersi fregiare di tale titolo: Lewis Hamilton, Nico Rosberg, Sebastian Vettel, Kimi Raikkonen, Jenson Button e Fernando Alonso. Singolarmente oggi riuniti tutti sotto i colori di tre teams: Mercedes, Ferrari e McLaren. Ancora lontani dal Principe dei Principi, quell'Ayrton Senna che con 6 vittorie rimane il pilota che meglio di tutti ha saputo interpretare le caratteristiche di questo tracciato così atipico. Ma soprattutto nel caso di Rosberg, considerando i 3 successi ottenuti, la giovane età e la vettura di cui dispone, immaginare a lungo termine un assalto al primato del pilota brasiliano, non sembra poi essere una cosa così lontana dalla realtà.

Nel corso del tempo le problematiche tecniche del Gp di Montecarlo sono cambiate radicalmente. Per anni il fattore trasmissione, i rapporti al cambio che venivano scelti per questa gara così particolare, potevano determinare il successo. Era l'elemento sul quale i piloti giocavano maggiormente per adattare il loro stile di guida. Adesso, invece, con i rapporti fissi e immutabili, questo fattore è scomparso, ma il cambio rimane una variabile pesante e determinante. Perché considerando quanto viene sollecitato - oltre 4000 volte - la sua sostituzione, e relativa penalità, è sempre una prospettiva da tenere presente tra le qualifiche e la gara.

Per quanto riguarda gli altri fattori tecnici, invece, si richiede un elevatissimo carico aerodinamico complessivo, si modifica il raggio di sterzata, si adottano ammortizzatori meno rigidi e la vettura è più alta dal suolo. Per migliorare la trazione all'uscita delle curve lente e per accompagnare meglio le tante ondulazioni del manto stradale, che nonostante i ripetuti lavori di riasfaltatura, soprattutto nella parte alta del circuito, sono ancora molto presenti. Per la 74ª edizione del Gp che si corre questa settimana - compresa l'edizione del 1952 vinta da





**NEL 2015 ROSBERG
DAVANTI A VETTEL**

Rosberg inseguito da Vettel nell'edizione 2015 del Gp di Monaco. Tra i piloti in attività Nico è quello che a Montecarlo ha ottenuto più vittorie di tutti

Vittorio Marzotto con la Ferrari Sport - si prospetta una gara particolarmente imprevedibile. Con il fattore Red Bull e il ciclone Max Verstappen a confondere una gerarchia di valori che sino a poco tempo fa sembrava consolidata sul dualismo Ferrari vs Mercedes e relativi piloti.

Nonostante al suo attivo abbia meno partecipazioni rispetto alla Ferrari, la McLaren è la squadra che ha ottenuto il maggiore numero di vittorie. 15 i successi del team di Ron Dennis, contro gli 8 della Ferrari e i 3 della Mercedes. Che singolarmente su questa pista ha iniziato a vincere solo negli ultimi anni, perché all'epoca di Fangio e Moss, questo circuito per i tedeschi era "maledetto".

A Monaco saranno a disposizione le mescole più tenere del "campionario" Pirelli: Soft, Supersoft e Ultrasoft. Scelta che sarà ripetuta in maniera speculare anche per il Gp di Montreal, dove, considerando le elevatissime punte di velocità massima, questo ventaglio di scelta appare un po' troppo estremo e al limite. A Monaco invece le cose dovrebbero andare bene. Tutti hanno puntato in modo massiccio sulle gomme ultrasoft. Provate scarsamente durante i test di Barcellona in condizioni radicalmente diverse. Del resto Montecarlo è la capitale del gioco, dell'azzardo. Non sorprende che tale filosofia sia stata adottata anche nella scelta delle mescole da utilizzare in gara. Ma vediamo nel dettaglio quali possono essere le realistiche aspirazioni dei 6 Principi di Monaco al via.

Nico Rosberg

10 partecipazioni

3 vittorie

2441 km percorsi in gara

567 km percorsi in testa

2 pole positions

Piaccia o meno, da tre anni consecutivi Nico Rosberg è il vincitore del Gp di Montecarlo. Lo scorso anno si è visto servire il successo su un piatto d'argento a causa dello sconcertante errore di valutazione di Lewis Hamilton che ha deciso di cambiare le gomme in regime di safety car a pochi giri dal termine. Rosberg arriva a Monaco dopo l'increscioso incidente di Barcellona con Hamilton, dove se consideriamo la sola dinamica dell'incidente, lui non ha colpe. I due, però, a Monaco erano già stati a ferri corti nel 2014, quando Hamilton lo aveva accusato di avere interrotto scientemente le qualifiche per impedirgli di ottenere la pole, arrivando lungo al Mirabeau.

Un episodio che Hamilton aveva probabilmente ingigantito e che forse aveva rappresentato il primo vero momento di crisi tra i due piloti Mercedes. Il modo di correre di Rosberg si addice perfettamente a questo circuito. Solo due volte non ha visto il traguardo, al suo attivo vanta anche un 2° posto nel 2012. In ottica di campionato, visti i punti persi in Spagna, potrebbe accontentarsi anche di un piazzamento, ma considerando quanto la Mercedes cercherà la vittoria per dimenticare i fatti di Barcellona, un poker di Rosberg è un risultato assolutamente alla sua portata.



PER VETTEL NEL 2011 POLE E VITTORIA

Una sola vittoria per Vettel a Monaco: era il 2011 e il tedesco con la Red Bull partì dalla pole. Tranne quella volta non è più partito dalla 1ª fila. In alto, Rosberg che a Montecarlo è già a quota tre vittorie

Sebastian Vettel

8 partecipazioni

1 vittoria

1623 km percorsi in gara

253 km percorsi in testa

1 pole position

2 giri più veloci in corsa

Riuscirà ad ottenere il suo secondo successo a Monaco e il primo stagionale per la Ferrari? Se lo chiedono tutti per una vittoria scacciacrasi che a Maranello sta diventando ormai imperativa. In Spagna la Ferrari ha lamentato problemi di trazione, soprattutto all'uscita della lunga chicane prima del rettilineo di arrivo. Una situazione, però, radicalmente diversa rispetto al tipo di trazione richiesto a Montecarlo, dove la velocità di percorrenza nelle curve e di uscita in accelerazione, è decisamente più lenta. Vettel ama il circuito di Monaco, per 3 volte è anche salito sul podio e nelle 6 occasioni che è arrivato al traguardo, la sua posizione non è mai sta-



Jenson Button

12 partecipazioni

1 vittoria

3046 km percorsi in gara

310 km percorsi in testa

1 pole position

Oggi non ha nessuna realistica possibilità di aggiudicarsi la vittoria del Gp di Monaco, ma in virtù del suo successo maturato nel 2009, all'epoca della Brawn Gp pigliatutto, Button va comunque inserito in questo gruppo elitario. Il pilota inglese è tra i più esperti a Monaco, ed è salito anche due volte sul podio, sebbene l'ultima volta nel 2011. All'inizio del campionato la McLaren indicava il Gp di Montecarlo come uno dei circuiti più favorevoli. Partendo dal presupposto che il motore Honda non sarebbe stato ancora a livello del Mercedes, ma comunque sensibilmente migliorato. Ora, i miglioramenti ci sono stati, l'affidabilità si può dire che sia stata raggiunta, ma in termini di potenza e arco di utilizzo, il motore Honda rimane ancora lontanissimo. Ancora non è chiaro se a Montecarlo i giapponesi porteranno degli sviluppi, considerando che dispongono ancora di 14 gettoni, ma la situazione avrebbe bisogno di interventi per più radicali. Button arriva così a Monaco, più preoccupato per le voci sul suo futuro contrattuale. Parla con la Williams, con la Renault, difficilmente resterà alla McLaren. Consapevole che al giochino di minacciare il ritiro per alzare il prezzo, ormai non crede più nessuno. Per lui già salire un'altra volta sul podio a Monaco sarebbe un risultato fantastico. Ma viste le forze in campo, non si capisce come.

ta peggiore del 5° posto. Singolarmente, però, nel 2010 e nel 2012, è uscito sconfitto dal confronto con il compagno di squadra Mark Webber, che ha trionfato in quelle edizioni. Probabilmente la sua gara si giocherà in qualifica, dove la Ferrari dovrà tassativamente conquistare una posizione nella prima fila, se vuole contare su realistiche probabilità di successo. Sotto quest'ottica i precedenti non sono incoraggianti, perché tranne la pole del 2011, nelle altre edizioni disputate, Vettel non è mai partito dalla prima fila. In termini di potenza, la Ferrari è quasi allo stesso livello della Mercedes, come efficienza aerodinamica rispetto all'Australia sta perdendo progressivamente terreno; ma la presenza delle mescole più tenere dovrebbe però giocare a suo favore. Sulla carta, perché il "ciclone" Red Bull e la sua superiore capacità aerodinamica di generare deportanza, anche se dotata di meno potenza, potrebbe alterare i fattori, sia in qualifica quanto in gara. Dove probabilmente Ricciardo e Verstappen hanno le stesse opportunità di emergere dei due ferraristi.

BUTTON OK NELL'ANNO IN CUI FU CAMPIONE IRIDATO

In alto a destra, Button va a prendersi il successo nel 2009 con la Brawn Gp nella stagione in cui l'inglese diventerà campione del mondo. A Montecarlo Jenson non sale sul podio dal 2011

Lewis Hamilton

9 partecipazioni

1 vittoria

2334 km percorsi in gara

377 km percorsi in testa

1 pole position

Se Hamilton vuole iniziare a ridurre il consistente gap che lo separa ancora da Rosberg, il Gp di Monaco è il momento opportuno. La sua unica vittoria risale al 2008, quando ancora correa con la McLaren. Ciò nonostante nel Principato ha sempre corso da protagonista. Sempre al traguardo, 3 volte sul podio per le posizioni d'onore, anche nella gara di esordio del 2007, dove fu autore di una corsa fantastica. Hamilton è anche l'ultimo pilota ad avere vinto il Gp di Monaco con la F3 nel 2005, in una edizione dove era presente anche Sebastian Vettel. Ora che la Mercedes sembra avere risolto le tante esitazioni in partenza mostrate nei primi Gp della stagione, in teoria Monaco potrebbe essere una gara anche abbastanza semplice per Hamilton. Perché la pole è alla sua portata e se entra in testa alla chicane di St. Devote, poi l'80% del lavoro è già fatto. Dopo i fatti di Barcellona, Hamilton si è subito consolato andando a Cannes per il festival del cinema, esibendosi in compagnia di attrici e modelle. Lo scorso anno era arrivato in circuito insieme a Gigi Hadid, ora sembra che abbia messo gli occhi sulla sorellina, Bella Hadid. Che più bella lo è di nome e di fatto. Un modo per scaricare la tensione, per ridimensionare un episodio - quello di Barcellona - comunque grave, che Toto Wolff e Niki Lauda hanno metabolizzato ma certo non perdonato. Per resettare un inizio di campionato difficile, in salita, ad Hamilton serve una vittoria. Una condizione estrema che non è certo ideale per una gara così complessa come Monaco. Hamilton dovrà rischiare molto di più di Rosberg, sia in qualifica che in gara. Entrambi ne sono consapevoli. Per Rosberg un grande vantaggio perché potrà anche giocare di rimessa; per Hamilton una condizione scomoda che non gli concede troppe alternative.

Fernando Alonso

14 partecipazioni

2 vittorie

3311 km percorsi in gara

511 km percorsi in testa

2 pole positions

1 giro più veloce in gara

Anche lui all'inizio di campionato guardava al Gp di Monaco come il posto dove tentare il colpaccio. Pensando ai progressi del motore Honda. Ma vista l'attuale condizione del propulsore giapponese e della McLaren in generale, ormai l'illusione ha lasciato il posto alla rassegnazione. Peccato perché Alonso a Monaco ha sempre corso da grande combattente. Subito in evidenza sin dal suo esordio con la Minardi ne 2001. Dopo Rosberg è il pilota che ha ottenuto il maggiore numero di vittorie, altre due volte è salito sul podio, in 14 partecipazioni un so-



LE LORO RIMONTE NEL PRINCIPATO

2010	Alonso	parte 24° arriva 6°
2008	Vettel	parte 18° arriva 5°
2001	Button	parte 17° arriva 7°
2007	Raikkonen	parte 16° arriva 8°
2009	Hamilton	parte 19° arriva 12°
2014	Button	parte 12° arriva 6°
2001	Raikkonen	parte 15° arriva 10°
2012	Vettel	parte 9° arriva 4°
2003	Alonso	parte 8° arriva 5°
2011	Hamilton	parte 9° arriva 6°
2013	Button	parte 9° arriva 6°

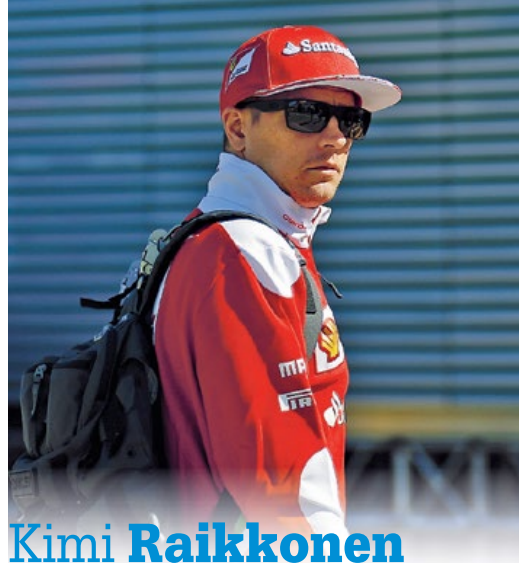
Statistiche a cura di Michele Merlino



FERNANDO E LEWIS OK CON RENAULT E MCLAREN

Sopra, Fernando Alonso vincitore a Montecarlo nel 2006 con la Renault. In alto Lewis Hamilton anche lui a segno una volta soltanto (con la McLaren nel 2008)

lo incidente in gara. Il terribile schianto di Melbourne non lo ha minimamente condizionato, ci prova sempre, ha ritrovato la combattività e la determinazione che forse gli era scemata nella sua ultima stagione in Ferrari. Ma i risultati continuano a non arrivare. Ha voluto correre con due costole incrinata, ora sembra perfettamente integrato nel sistema McLaren, ormai non si parla più di alternativa Porsche o anno sabbatico per il suo futuro. Ma purtroppo per lui la sua assenza dal podio sta ormai diventando cronica. L'ultimo podio risale al Gp di



Kimi Raikkonen

13 partecipazioni

1 vittoria

2972 km percorsi in gara

283 km percorsi in testa

1 pole position

3 giri più veloci in gara

Tra i piloti più esperti, arriva a Montecarlo con il secondo posto in classifica di campionato, davanti ad Hamilton e Vettel. Scenario che nemmeno lui avrebbe probabilmente immaginato ad inizio stagione. A Monaco, il pilota finlandese è sempre stato velocissimo, come dimostrano i 3 giri migliori ottenuti in gara. Oltre al suo successo con la McLaren che risale al lontano 2005, è salito altre due volte sul podio, l'ultima nel 2009. Riuscì a disputare un week end privo di errori, un percorso finalmente netto, senza le indecisioni di cui è ciclicamente protagonista in qualifica, in partenza o nei primi giri, Raikkonen potrebbe davvero fare il colpaccio e vincere il Gp di Monaco. Non gli manca il talento, la costanza nel ritmo di gara, conosce le tante insidie di questa gara, è sempre rimasto lontano dagli incidenti, considerando che l'unico che lo ha visto coinvolto, risale al 2002. Però per contare su legittime aspirazioni di vittoria, deve affrontare le qualifiche con una precisione e una ossessione assoluta, che forse lui stesso fatica a ritrovare. Siamo solo alla 6 gara di campionato, giustamente la Ferrari non ha ancora stabilito delle gerarchie tra i due piloti. Questo vale per Raikkonen ma anche per Vettel. Quindi il finlandese potrà essere libero di correre come vuole. Senza essere "sacrificato" a livello strategico, come era già successo a Melbourne o Shanghai. Per lui un motivo di soddisfazione considerando che sulla carta questa potrebbe essere la sua ultima stagione in F1. Nel 1955 Maurice Trintignant fece il miracolo, e con l'obsoleta Ferrari 625 riuscì alla fine ad avere la meglio delle più moderne e più veloci Mercedes W 195 e Lancia D50. Successe di tutto in quella edizione: ko le 3 Mercedes al via, volò in mare il velocissimo Alberto Ascari con la Lancia. Vinse Maurice Trintignant che ottenne il successo più importante della sua lunga carriera. Vuoi vedere che magari questa volta tocca al "vecchio" Raikkonen provare a fare il miracolo? Montecarlo premia il pilota più esperto, quello che non commette errori, che non va mai oltre il limite, suo e della sua vettura. Dai Kimi, un po' più di concentrazione! ●



GLI INCIDENTI DEI SEI PRINCIPI A MONTECARLO

Alonso	2004	gara	uscita tunnel con Ralf Schumacher
Alonso	2010	prove	libere curva Massenet
Vettel	2009	gara	curva Tabaccaio
Rosberg	2008	gara	Piscine
Raikkonen	2002	gara	incidente
Raikkonen	2007	qualifiche	Piscine
Hamilton	2008	prove	uscita piscine
Hamilton	2009	qualifiche	Mirabeau
Button	2002	gara	incidente

Ungheria nel 2014, l'ultima vittoria al Gp di Spagna del 2013. Un digiuno lunghissimo e per tanti demotivante. In Spagna Alonso è riuscito ad entrare nel Q3, forse con il suo talento potrà fare l'impresa anche a Monaco, ma poi inevitabilmente si troverà a lottare per le posizioni di centro classifica. Ma per lui il podio, poter incontrare di nuovo il Principe Alberto, fosse solo per un terzo posto, avrebbe il significato di una vittoria. Ma anche per questo risultato minimo per uno come lui, dovrà sudare e combattere come non mai.

KIMI UNA VITTORIA DATATA 2005

Sopra Kimi Raikkonen: dal suo primo e unico successo al Gp di Monaco sono già passati più di dieci anni. Il finlandese della Ferrari s'impose al volante della McLaren

A BARCELONA SEB È IL PIÙ VELOCE E SPIEGA QUANTO VOGLIA RISCATTARSI IN SCIA A LUI VERSTAPPEN E ROSBERG, TUTTI SU GOMME SOFT POSITIVO FUOCO CON LA FERRARI

di **Cesare Maria Mannucci**

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

Sono quasi 1.200 le parti che alla Mercedes hanno dovuto minuziosamente controllare dopo la disastrosa collisione tra Hamilton e Rosberg durante il Gp di Spagna, in vista del prossimo Gp di Montecarlo. L'ossessivo lavoro del team campione del mondo è stato finalizzato sia per controllare le parti necessarie a disputare la due giorni di test sul circuito di Montmelo - dove Sebastian Vettel e la Ferrari sono tornati ai vertici - sia le parti che in previsione del Gp monegasco non potranno essere sostituite senza incorrere in penalità, come la power unit e la sua impiantistica. Mentre invece, per quanto riguarda la trasmissione, non avendo concluso il Gp di Spagna, entrambe le Mercedes potranno adottare un nuovo cambio.

Prove abbastanza indicative queste di Barcellona, perché disputatesi con temperature piuttosto elevate, che saranno poi quelle che caratterizzeranno i prossimi Gp in calendario. Vettel ha provato alcuni aggiornamenti aerodinamici e nuovi cestelli per i freni, cercando di migliorare l'efficienza della Ferrari nello scaldare la gomma dall'interno, per riuscire così ad abbassare le pressioni minime di utilizzo. Artificio a cui tutti ricorrono, con mezzi più o meno leciti, e che As per primo ha svelato già durante il Gp di Australia.

È 1'23"220 il miglior crono ottenuto da Vettel con gomme soft, con la Ferrari che ha dedicato molto tempo nel tentativo di migliorare le prestazioni in qualifica. Come dimostrano le brevi e ripetute sequenze di giri veloci effettuati da Vettel. Minimo lo scarto tra la Ferrari e la Mercedes, con Rosberg che ha ottenuto il secondo tempo della giornata a 0"117 di distacco, ottenuto con le stesse gomme. La Williams ha portato in pista una nuova ala posteriore, a due piani, in grado di simulare in parte il maggiore carico aerodinamico che caratterizzerà le vetture del 2017, con un disegno che ricorda quello della Toleman nel 1984. Attenzione, non sarà questo il disegno delle ali posteriori nel 2017, si tratta solo di una soluzione per simulare l'aumentata deportanza. A dimostrazione che ormai il futuro è già qui, e tutti i team progressivamente dedicheranno sempre più risorse ed energie allo sviluppo della vettura per il prossimo anno.

MI SEMBRAVA
DI AVERE PIÙ
CARICO E TROVO
LA FERRARI
UNA MACCHINA
MOLTO BUONA

ANTONIO FUOCO

”

Vettel caldo per

DESIDERIO DI INVERTIRE IL TREND SFORTUNATO

Vettel dopo aver girato nei test con la Rossa a Barcellona, nella foto, ha lasciato il circuito spagnolo finalmente col sorriso, nell'altra pagina. Ora ci sono le carte in regola per sperare in una bella prova nel weekend di Montecarlo



la roulette



Novità anche per la Haas, che ha provato un telaio di nuova costruzione che verrà impiegato da Grosjean a Montecarlo, mentre la Renault ha portato al debutto il nuovo motore versione "evo", ancora non sappiamo con quanti gettoni spesi. Un debutto così positivo quello del motore francese, che ora la Renault potrebbe forzare i tempi, anticipando così l'esordio, inizialmente previsto per il Gp del Canada, già a Montecarlo. Con due unità che sarebbero fornite a Ricciardo e Magnussen.

Il giorno successivo con temperature più alte, il più veloce della giornata è risultato Max Verstappen che così ha confermato il suo momento magico. 1'23"267 il suo migliore tempo, ottenuto con gomme soft. Durante questa sessione, molto diffuso è stato l'utilizzo della mescola ultrasoft, in previsione dell'utilizzo al Gp di Monaco. Sulla Mercedes si è rivisto Pascal Wehrlein al posto del previsto Esteban Ocon, con il pilota tedesco che è stato preferito in virtù della sua maggiore esperienza, essendoci da provare moltissime parti nuove, sostituite dopo l'incidente tra Rosberg e Hamilton. Al volante della Ferrari si è invece rivisto Antonio Fuoco, impegnato per la seconda volta in test ufficiali dopo il suo debutto in Austria nel 2015. In totale l'italiano ha percorso 118 giri ottenendo il tempo di 1'24"720 con gomme soft, quinta prestazione della giornata «Abbiamo fatto un buon lavoro, 120 giri, tanti chilometri, una giornata molto positiva - ha detto Fuoco al termine - certo rispetto alla Gp3 è tutto più complicato. Maggiore il carico aerodinamico, ma soprattutto ci sono più procedure da seguire. Aspetti difficili da gestire, ma con il necessario allenamento credo che poi tutto diventi più facile. Abbiamo fatto prove di set-up proseguendo il lavoro fatto il giorno prima da Vettel. Credo che tutto sia andato bene. Abbiamo provato alcune componenti nuove, che sembrano aver dato riscontri positivi. La vettura di quest'anno è molto diversa dalla 2015 che avevo provato in Austria. Inoltre quando ho fatto il mio primo test la pista era bagnata, quindi è difficile fare paragoni. Ho avuto l'impressione di avere più carico aerodinamico e in generale la macchina mi è sembrata molto buona, ha funzionato tutto bene. Per me ora è importante fare bene nel campionato in cui corro, poi penseremo al futuro».

LA FERRARI IN CIMA ALLA LISTA

1.	Vettel	Ferrari	Soft	1'23"200
2.	Verstappen	Red Bull	Soft	1'23"267
3.	Rosberg	Mercedes	Soft	1'23"337
4.	Button	McLaren	Supersoft	1'23"753
5.	Grosjean	Haas	Ultrasoft	1'23"882
6.	Vandoorne	McLaren	Supersoft	1'24"006
7.	Wehrlein	Mercedes	Soft	1'24"145
8.	Wehrlein	Manor	Supersoft	1'24"297
9.	Ricciardo	Red Bull	Soft	1'24"307
10.	Gutierrez	Haas	Supersoft	1'24"592
11.	Fuoco	Ferrari	Soft	1'24"720
12.	Kvyat	Toro Rosso	Soft	1'24"737
13.	Gasly	Toro Rosso	Soft	1'24"821
14.	Celis	Force India	Supersoft	1'25"016
15.	Magnussen	Renault	Soft	1'25"133
16.	Lynn	Williams	Medium	1'26"100
17.	Ocon	Renault	Medium	1'26"530
18.	Massa	Williams	Medium	1'27"167
19.	King	Manor	Soft	1'27"615

STINTI PIÙ LUNGHI PER OGNI MESCOLO

1.	Verstappen	Medium	Red Bull	18 giri
2.	Button	Soft	McLaren	10 giri
3.	Ricciardo	Soft	Red Bull	10 giri
4.	Magnussen	Soft	Renault	10 giri
5.	Gutierrez	Supersoft	Haas	10 giri
6.	Grosjean	Ultrasoft	Haas	8 giri

MIGLIORI TEMPI PER OGNI MESCOLO

1.	Vettel	Soft	Ferrari	1:23.200
2.	Grosjean	Ultrasoft	Haas	1:23.882
3.	Gasly	Hard	Toro Rosso	1:27.795
4.	Rosberg	Medium	Mercedes	1:24.384
5.	Button	Supersoft	McLaren	1:23.753



Sono stati 118 i giri completati da Antonio Fuoco al volante della Ferrari SF16-H. Il giovane calabrese della Fda è sceso in pista mercoledì della scorsa settimana, in occasione della seconda delle due giornate di test che si sono svolte sul circuito di Montmeló, facendo segnare un buon quinto tempo con il responso di 1'24"720. Un bel regalo di compleanno per il pilota di Cariati, che venerdì ha compiuto 20 anni. In Spagna, Fuoco ha proseguito il lavoro di sviluppo iniziato il giorno prima da Sebastian Vettel, concentrandosi in particolare

FERRARI CONSISTENTE QUANTO PROMETTENTE

Sia nelle mani del giovanissimo e valido Fuoco, sotto e a destra, che guidata dal caposquadra Vettel, a sinistra, la Sf16-H è apparsa competitiva quanto consistente. Un bel segnale in vista del Gp di Monaco...



FUOCO ALLA ROSSA E... FUMO ALLA HAAS

A lato, Fuoco nell'abitacolo della Ferrari, mentre sotto Grosjean stacca a ruote fumanti mentre prova gomme a mescola ultrasoft, riconoscibili dalla banda viola



Fuoco, la Rossa vissuta come torta

IL CALABRESE PRIMA GIRA CON LA FERRARI, BEN IMPRESSIONANDO E DUE GIORNI DOPO COMPIE 20 ANNI. ECCO TUTTE LE SUE SENSAZIONI

sul setup della vettura. «In generale è stato tutto molto emozionante ed anche divertente. Praticamente un sogno avveratosi di nuovo - ha raccontato Fuoco, il quale già lo scorso anno aveva avuto modo di guidare al Red Bull Ring la SF15-T - In ogni caso la giornata è stata molto positiva, perché ho gi-

rato tantissimo. Inoltre ho potuto provare alcuni particolari, portando a termine il compito che mi era stato affidato».

- Rispetto al test svolto nel 2015, dal punto di vista emozionale con quale stato d'animo sei sceso in pista?

«Sicuramente ero più rilassato, anche perché lo scorso anno in Austria

pioveva. A Barcellona sapevo però che sarebbe stata una giornata molto intensa ed ero determinato a svolgere bene il mio lavoro».

- Cosa ha significato scendere dalla Gp3, dopo avere conquistato il podio appena tre giorni prima, e salire sulla F.1?

«Non è stato partico-

larmente difficile. La F.1 ha molto più carico e questo ti aiuta parecchio in termini di adattamento, anche se ti ritrovi a dovere gestire tutto un insieme di procedure».

- Rispetto a quando i tuoi sostenitori ti seguivano in pista, al tuo debutto in monoposto, con gli striscioni "Diamo Fuoco alla Ferrari", ti senti cambiato?

«Ora sono indubbiamente più maturo. Anche se il mio obiettivo rimane sempre quello di dare il massimo per arrivare in F.1. La Fda sta lavorando tanto per i giovani e mi è stata data la possibilità di svolgere questo test. In questo momento devo però concentrarmi sul mio impegno in Gp3».

- Verstappen ha vinto due domeniche fa il suo primo Gran Premio a soli 18 anni. Qual è il tuo parere a riguardo?

«Non posso che essere contento per lui, perché

lo conosco dai tempi del kart. Max è arrivato in F.1 giovanissimo. Ha fatto un gran lavoro, ha già un anno di esperienza nella categoria alle spalle e gli è stata data la possibilità di correre con la Red Bull. Io ho un programma ben pianificato, che sto seguendo passo dopo passo, sapendo di dovere ottenere i risultati che ci siamo prefissati. Quello che ho fatto fino a questo momento, è stato dare il massimo ed è ciò che continuerò a fare anche in futuro sia in pista, che negli allenamenti o al simulatore che sia».

Dario Lucchese



di Alberto Sabbatini

Debutteranno a Montecarlo per la prima volta in Formula Uno le gomme ultrasoft, quelle a mescole morbidissima e caratterizzate dalla banda viola. Riusciranno queste nuove gomme ultrasoft di mescola morbidissima a ribaltare il rapporto di forza in campo fra Mercedes, Ferrari e Red Bull sul circuito monegasco?

Il dubbio è lecito perché le gomme ultramorbide sono poco conosciute dai team e la percorrenza è al limite per decidere strategie su uno o due pit stop. Per ora qualcosa di strano è successo: la Mercedes, finora sempre conservativa nella scelta delle gomme e orientata a impiegare maggiormente mescole più dure, ha selezionato per Montecarlo ben dieci treni (su tredici) di ultrasoft! Sceglendone solo due di rosse supersoft e appena uno di soft gialle. E così ha fatto la Red Bull. La Ferrari invece ha agito diversamente: 9 di ultrasoft, preferendo un set in più di gomme soft rispetto a Mercedes. Questo significa che la Mercedes userà le gialle soltanto per prove di routine a serbatoi pieni al giovedì. La Ferrari se ne tiene un treno in più per maggior elasticità decisionale.

«La gomme ultrasoft - spiega Mario Isola, responsabile tecnico Pirelli in pista - hanno una mescola completamente nuova, morbidissima, nella quale abbiamo applicato un concetto costruttivo differente. La useremo soltanto nei circuiti a bassa aderenza, dove l'asfalto è molto liscio. Nella fattispecie, Montecarlo, poi Canada e Austria».

Ma quanti giri durerà la ultrasoft in gara? E cosa più importante, sarà capace di sconvolgere le strategie su un circuito come quello monegasco dove l'esperienza insegna che chi parte davanti al 70% ha già vinto la corsa perché i sorpassi sono proibitivi? Isola pensa che un piccolo margine di incertezza l'ultrasoft possa crearlo, perché la gomma durerà di sicuro meno giri della su-



Ultrasoft è la prima volta

DEBUTTANO NEL PRINCIPATO LE PIRELLI CON LA BANDA VIOLA: SONO TRA I 7 DECIMI E 1" PIÙ VELOCI DELLE "ROSSE" MA HANNO PIÙ DEGRADO

persoft usata nel 2015. E anche perché pochi conoscono a fondo questa mescola che è stata usata praticamente solo nei test invernali di Barcellona a febbraio. La Ferrari l'ha collaudata a lungo stabilendoci i migliori tempi, ma la Mercedes per esempio nella prima sessione non l'ha nemmeno considerata.

«La Ultrasoft è fra i 7 decimi e 1 secondo più veloce della gomma rossa ma ha un degrado molto più marcato. Durerà di certo meno giri della supersoft. Quando abbiamo creato questa mescola morbidissima - spiega Isola - l'obiettivo era che resistesse per circa 15 giri su una pista mediamente abrasiva come Abu Dhabi. Nei test invernali di Barcellona lo stint più lungo con le viola l'ha fatto la Ferrari, che ha percorso 7 giri con queste gomme. Ma a Montecarlo, viste le caratteristiche della pista, la ultrasoft reggerà per molti più giri perché Monaco è un circuito che non stressa le gomme. Non solo perché l'asfalto è li-

scio, ma anche perché le curve si percorrono a basse velocità, quindi la macchina non "carica" stress sulla gomma come altrove».

Già, più giri ma sempre pochi per una gara su una sola sosta

come l'anno scorso. Nel 2015 Ferrari e Mercedes adottarono strategie analoghe: con le supersoft usate in qualifica disputarono quasi metà corsa, ben 36/38 giri dei 78 di gara. La strategia vincente del

PIRELLI A MONTECARLO: LA SCELTA PILOTA PER PILOTA

PILOTA	YELLOW SOFT	RED SUPERSOFT	PURPLE ULTRASOFT
#44 HAMILTON	1	2	10
#6 ROSBERG	1	2	10
#5 VETTEL	2	2	9
#7 RAIKKONEN	2	2	9
#19 MASSA	2	4	7
#77 BOTTAS	2	4	7
#3 RICCIARDO	1	2	10
#33 VERSTAPPEN	1	2	10
#27 HULKENBERG	3	3	7
#11 PEREZ	3	3	7
#20 MAGNUSSEN	1	2	10
#30 PALMER	1	3	9
#26 KVYAT	3	3	7
#55 SAINZ	3	3	7
#9 ERICSSON	1	4	8
#12 NASR	1	4	8
#14 ALONSO	1	5	7
#22 BUTTON	1	5	7
#94 WEHRLEIN	2	5	6
#88 HARYANTO	2	5	6
#8 GROSJEAN	1	3	9
#21 GUTIERREZ	1	3	9



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM

SkySportF.1 bel paddock

FEDERICA MASOLIN SPIEGA: «AI GP VOGLIAMO ESSERE L'OCCHIO DI CHI È A CASA E POI CON VALSEXY...»

«Nel paddock le notizie sono sempre lì davanti ai tuoi occhi». Federica Masolin (sopra) è uno dei volti noti di SkySportF.1 ai Gran Premi, la padrona di casa a Paddock Live, l'approfondimento che spesso rilancia temi interessanti, sempre puntuali. «Vogliamo essere l'occhio di chi ci guarda da casa: con la Formula Uno su Sky vogliamo avvicinare la gente, creargli un contatto con un mondo che spesso sembra sempre e soltanto irraggiungibile», racconta la giornalista della tivù di Murdoch. E aggiunge: «La presenza di Jacques Villeneuve, Marc Genè e Davide Valsecchi rende tutto più semplice. A loro basta un piccolo dettaglio e ti spiegano una storia». In fatto di paddock, non ci sono dubbi: quello del Gp di Monaco è uno dei più glamour del Circus. «Sì, proprio così: operiamo in un'ambientazione davvero scintillante, luccica tutto a Montecarlo ma siamo anche in spazi ristretti – sottolinea Federica – E questo per certi versi è anche un bene. Siamo sempre a stretto contatto coi piloti: così marcati non possono scappare ai microfoni. Comunque sia al venerdì avremo come ospite Carlos Sainz, il giorno dopo Fernando Alonso. A proposito di Sainz: sapete come Carlos chiama Valsecchi ogni volta che lo vede? Valsexy. Questo anche per dire che visto da fuori il Circus sembra inavvicinabile ma poi quando sei lì nel mezzo scopri che questo è uno sport fatto da ragazzi normali capaci di fare gesti simpatici come quando Sebastian Vettel in diretta ci ha regalato una scatola di biscotti. Insomma noi vogliamo far scoprire anche questo aspetto e magari allargare il raggio d'interesse ancora di più alle donne: ce ne sono tante che sui nostri social interagiscono con noi e quasi mai per dire soltanto che il tal pilota è un figo tremendo!». Un po' come Valsexy. (a.c.)

2015 si rivelò essere una sola sosta. Infatti Hamilton, che fece quel pit stop extra nel finale sotto safety car perché aveva perso la testa proprio per il consumo anomalo delle gomme, buttò via la vittoria. Con le ultrasoft invece sarà molto più difficile impostare la gara su una sola sosta. Se le gomme rosse a Barcellona sono durate 15 giri - il doppio delle ultrasoft nei test invernali - aspettiamoci che con le gomme viola a Monaco non si vada oltre 25 giri contro i 37 dell'anno prima con le rosse. A quel punto gli strateghi saranno di fronte a un serio dubbio: mettere le rosse e cercare di finire la gara senza altri pit stop, prendendosi però il rischio di coprire quasi 50 giri con le gomme supersoft (anche se a serbatoi mezzi vuoti) o passare a una strategia a due pit stop, partendo con le viola, poi rosse e di nuovo viola? Con la variabile che qualcuno potrà decidere di usare addirittura le gialle e fare un "tappo" clamoroso nel finale per difendere a tutti i costi la posizione da chi rimonta. Come Senna su Mansell nel 1992. Montecarlo permette anche questo. ●



PROSSIMO GP

29 MAGGIO

LA PARTENZA ALLE ORE 14.00 DOPPIA DIRETTA RAI E SKY

Circuito Montecarlo, Monaco
3337 m / 78 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: K.Raikkonen (McLaren Mp4-21/Mercedes, 2006)

1'13"532 media 163.520 Km/H

In gara: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'14"439 media 161.528 Km/H

Distanza: F.Alonso (McLaren Mp4-22/Mercedes, 2007) 1H40'29"329 media 155.551

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

GIOVEDÌ 26 MAGGIO

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

SABATO 28 MAGGIO

SkySportF1	libere 3	11.00
RaiSport1	libere 3	11.00
SkySportF1	Qualifiche	14.00
Rai2	Qualifiche	14.00

DOMENICA 29 MAGGIO

SkySportF1	Gara	14.00
Rai 1	Gara	14.00

LA GP2 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

GIOVEDÌ 26 MAGGIO

SkySportF1	Qualif. A	15.55
SkySportF1	Qualif. B	16.16

VENERDÌ 27 MAGGIO

SkySportF1	Gara-1	15.40
------------	--------	-------

SABATO 28 MAGGIO

SkySportF1	Gara-2	10.35
------------	--------	-------

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da giovedì 26 a domenica 29 maggio su www.autosprint.it e su twitter @autosprintLIVE e @autosprint

VERSO IL MONDO DI NACO



**SORRISO E FUTURO
ENTRAMBI LUMINOSI**

Dopo l'impresa di Barcellona, Max Verstappen non può che sorridere strafelice pensando a ciò che l'aspetta. Nell'altra pagina, Fangio, che nel 1954 vinse con la Maserati in Belgio e 14 giorni dopo con la Mercedes in Francia, in basso

Solo Fangio come l'olandese poppante

SALTARE DA UNA VETTURA ALL'ALTRA A STAGIONE IN CORSO E TRIONFARE SUBITO? ROBA PIÙ UNICA CHE RARA, NEL CIRCUS. CON L'ARGENTINO CHE NEL 1954 VINCE SU MASERATI E POI IN MERCEDES

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

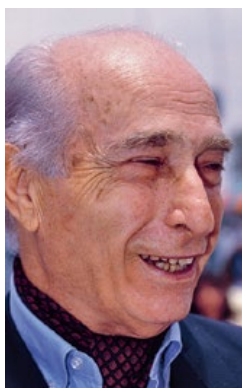
Certe volte basta provare a leggere la realtà da un'angolazione diversa e se ne scoprono delle belle. L'impresa di Max Verstappen trionfatore nel recente Gran Premio di Spagna ha fatto e fa discutere da giorni e in realtà, a ben guardare, inquadrandola nella storia della F.1, è molto più grande di quello che può apparire per il semplice fatto d'esser stata siglata da un diciottenne. Anzi, per un attimo dimentichiamo l'età verdissima di Max e concentriamoci su un particolare alieno alla componente anagrafica. Sì, l'immensità di quanto da lui ottenuto risiede (anche) altrove. E affonda le radici nella svolta propiziata soprattutto da Helmut Marko in seno ai due team controllati dalla Red Bull, con lo scambio subitaneo, dopo il Gp di Russia, tra Verstappen stesso e Kvyat degli abitacoli di Red Bull e Toro Rosso. Per farla breve, in poche ore Max Verstappen non solo ha cambiato squadra, ma è anche salito al volante di una vettura che nella stagione in corso non aveva vinto neppure un Gp e subito dopo, al primo weekend disponibile, l'olandese poppante l'ha portata al trionfo.

Ebbene, sapete quante volte era successa una cosa simile dall'alba della storia della F.1 ad oggi? Una. Una sola, con Fangio. In poche parole, Max ha compiuto una prodezza difficilmente eguagliabile quand'anche fosse stato trentenne o settantenne.

Fangio ci va vicino nel 1954 ma...

Ovviamente per confrontare in modo omogeneo quanto accaduto con i precedenti, bisogna escludere altre due grandi imprese e cioè le vittorie all'esordio di Farina con l'Alfa Romeo nel primo Gp della storia, a Silverstone 1950, e soprattutto quella dell'immenso Baghetti, deb al top con la Ferrari Sharknose al Gp di Francia 1961. Il tema in oggetto è ben diverso. Vincere al debutto è pura poesia, ma si tratta di traguardi differenti.

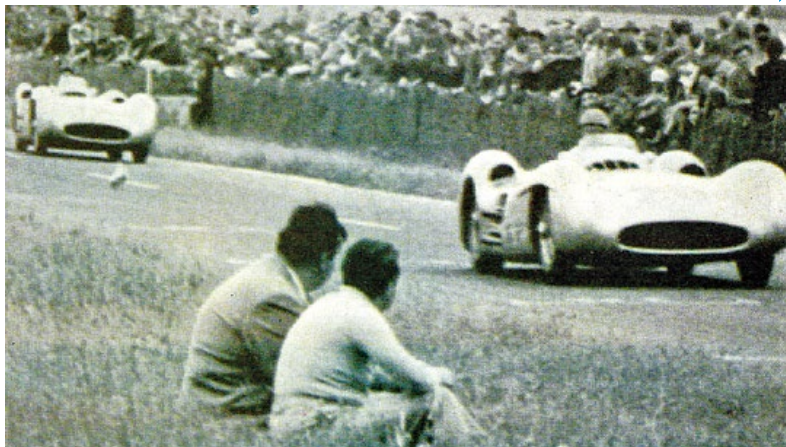
No, nel passato il solo a cambiar cavallo in corsa e



a vincere subito è Fangio nell'anno di grazia 1954, dopo che ha fatto sue due gare con la Maserati, salvo passare alla debuttante (nel mondiale F.1) Mercedes e andare a sbancare il Gp di Francia. Ma con distinzioni che rendono più grande l'impresa di Max, visto che al tempo Fangio era già stato iridato, aveva quarantatré anni e prendeva in mano una Mercedes esordiente ma superiore alla concorrenza. Max invece ha vinto su una Red Bull che era a secco dal 2014. Bravo pure Gonzalez già nel 1951, che inizia in Talbot, passa alla Ferrari, è 2° in Francia poi coglie uno storico successo a Silverstone. Caso diverso quello di Moss nel 1960, che all'interno dello stesso team di Rob Walker inizia in Cooper poi sale su una Lotus privata e vince subito a Monaco, ma restando fedele alla stessa squadra, quindi, attenzione, il salto per lui vale solo a metà...

Moss e Brooks versatili e vincenti, eppure...

Alla fine degli Anni '50 gli abitacoli erano molto più interscambiabili di oggi e i contratti dalla flessibilità creativa, rispetto a oggi. Tanto che nel 1957 lo



←

stesso Moss in Argentina corre con la Maserati, poi a Monaco debutta con la Vanwall ed è in testa, ma sbatte alla chicane e fine del sogno. Quasi stessa storia nel '58, visto che vince con la Cooper in Argentina, a Monaco è con la Vanwall, al comando, ma rompe il motore e subito dopo va a vincere in Olanda. Nel 1961 Moss col team Walker corre con Lotus e Cooper e in Gran Bretagna nello stesso weekend è impegnato con Lotus e Ferguson e con una Lotus 18/ vince al Ring... L'eternamente sottostimato Tony Brooks fa qualcosa di grande nel 1959, quando vince dalla pole in Francia e passa alla Vanwall per il Gp d'Inghilterra, assente la Ferrari, ma si ritira. Quindi torna alla Rossa e vince all'Avus. Lode anche a Siffert col team Walker - che nel 1968 inizia in Cooper poi passa alla Lotus e dopo sei gare vince il Gp di Gran Bretagna - e a Stewart nel 1970, dalla March alla Tyrrell per le ultime tre gare: due ritiri mentre è in testa.

Gethin ci va vicino

L'incredibile trionfo di Peter Gethin in volata nel Gp d'Italia 1971 esaminato ora è quasi epocale anche per un altro motivo: l'inglese va ben vicino alla prodezza di Verstappen, visto che al culmine della stagione passa dalla McLaren alla Brm e riesce a ottenere l'inattesa vittoria solo alla sua seconda apparizione con team di Lord Stanley.

Tra i cambi d'abitacolo galvanizzanti, non si può non citare Ickx nel 1973 con la Ferrari, cheal Gp di Germania sulla terribile Nordschleife - di cui è specialista - sale nell'abitacolo della McLaren M23 e coglie subito un rigenerante terzo posto.

Nel 1978 Jarier, spesso da non qualificato, viene chiamato a prendere il posto dello scomparso Peterson alla Lotus per gli ultimi due Gp al volante della stratsferica 79 si trasforma in un extraterrestre alla sua seconda apparizione in Canada, dominando la gara ma ritirandosi per la sfortunatissima rottura di un radiatore, colpito da un detrito.

Piedone e la pole di Monza 1982

Andretti è uno forte nei cambi. Nel 1976 chiude con la Parnelli a Long Beach e passa la Lotus che porta alla vittoria in Giappone. Percorso inverso per Ronnie Peterson, che quell'anno lascia la Lotus dopo la prima gara e va alla March con la quale poi vince al Gp d'Italia, quart'ultimo del mondiale. Impresona di Mario pure alla vigilia del Gp d'Italia 1982. Chiamato in extremis a Monza a guidare la Ferrari 126C2 turbo, "Piedone" pianta una clamorosa pole, dopo che durante l'anno era stato visto all'opera da supplente in casa Williams solo a Long Beach. Purtroppo una volta in gara Marione non va oltre un comunque onorevole terzo posto finale.

Grande Moreno a Suzuka 1990

Occhio a Roberto Moreno, a Suzuka 1990. Uno scenario molto simile a quello del successo di Max Verstappen: i due in prima fila, Senna e Prost, sono fuori alla prima curva in uno degli incidenti più memorabili della storia della F.1, lui è appena passato dalla EuroBrun (con la quale stentava a pre-qualificarsi) alla Benetton, causa incidente in elicottero di Nannini, e finisce 2° dietro a Piquet. Da allora, e fi-



TALENTO PRECOCE CONSCRAZIONE SICURA

Dopo sole 24 corse in F.1 Max Verstappen coglie la prima vittoria nei Gp a soli 18 anni, alla seconda stagione di F.1 e soprattutto alla prima gara in Red Bull, Casa che non vinceva un Gp dal 2014 con Ricciardo

1966 - Surtees



1999 - Salo





1971 - Gethin



1973 - Ickx



1978 - Jarier



1982 - Andretti



1990 - Moreno

no a Spagna 2016, non era più successo che i due in prima fila si mettessero fuori al primo giro di gara.

La fedeltà di Salo alla Ferrari

Mika Salo alla Ferrari nel 1999 è pura poesia. Chiamato a prendere il posto di Schumi, che s'è fratturato una gamba a Silverstone, Salo, silurato dalla Bar tre gare prima a favore di Zonta, è 9° alla prima uscita in Austria e in condizione di vincere nella gara successiva ad Hockenheim. Ma bisogna aiutare Irvine in ottica mondiale: Salo si fa passare da Eddie e sacrifica quella che sarebbe stata la sua unica vittoria in F1. Beau geste che vede la Ferrari da allora riconoscente nei suoi confronti. E pure a ragione.

Barcellona 2016 resterà nella storia

Comunque la si voglia leggere, la domenica da leone di Max Verstappen in Spagna 2016 rappresenta un conseguimento difficile, dati alla mano, perfino per alcuni tra i più grandi campioni del passato durante le loro stagioni migliori. Anche per questo le sue lacrime subito dopo la bandiera a scacchi non saranno né dimenticate né presto bizzate da chicchessia. ●

ALTRI CAMBI DI CASACCA CHE HANNO FATTO NOTIZIA NEL CIRCUS

2009	Fisichella dalle stelle alle stalle: 2° nel Gp del Belgio con la Force India, viene chiamato in Ferrari al posto di Badoer (già sostituto dell'infortunato Massa) al Gp d'Italia. Non va mai a punti nelle cinque gare di fine mondiale.
2008	Vettel non proprio un cambio in corsa: debutta per la Bmw ad Indy per sostituire Kubica in seguito al botto del Canada. Assoldato dalla Toro Rosso dal Gp d'Ungheria.
1997	Trulli da Minardi alla Prost per l'infortunio di Panis (e quasi vincente in Austria).
1991	Morbidelli per Prost sul "camion" Ferrari in Australia.
1982	Mario Andretti, dopo un solo Gp con la Williams ad inizio anno a Long Beach, viene chiamato dalla Ferrari per il Gp di Monza a sostituire Pironi, out ad Hockenheim. Pole, ma solo terzo, staccatissimo, in gara.
1966	Surtees vince in Belgio con la Ferrari, quindi rompe il contratto e va alla Cooper, dove lo attendono tre guasti consecutivi. Rivincerà a fine anno dalla pole in Messico.
1959	Moss: due gare con la Cooper di Rob Walker, quindi due con la Brm del team Brp, quindi di nuovo con Rob Walker: ritiro mentre è secondo in Germania, due vittorie in Portogallo ed Italia, ritiro dalla testa della corsa in Usa, con perdita del mondiale annessa.

ha collaborato Michele Merlino



RENAULT SPORT F1

Va bene l'incredibile vittoria di Max Verstappen e della Red Bull, ma domenica scorsa sul podio del Gp di Spagna, di fatto c'era anche la Renault, sebbene con l'escamotage di un motore ribattezzato Tag-Heuer per motivi politici-promozionali. Con i francesi autori di uno straordinario recupero tecnico, considerando la crisi che li aveva colpiti nel 2015, quando la Renault era stata davvero ad un passo per abbandonare tutto. Nella complessa piramide di potere dell'organigramma di Renault Sport Racing, Cyril Abiteboul occupa probabilmente l'incarico più importante. Managing Director ossia il responsabile della gestione, considerando che il ruolo di Jerome Stoll, come Presidente di Renault Sport Racing, è essenzialmente politico. Tecnico di formazione aerospaziale, Cyril Abiteboul è responsabile della presenza di Renault in F1: come fornitore di motori e come proprietaria di un team.

- Fai un bilancio attuale, soddisfatto di quello che Renault ha ottenuto, come team e come fornitore di motori?

«La vittoria di Barcellona è stato un risultato im-

LA VITTORIA
IN SPAGNA È LA
DIMOSTRAZIONE
CONCRETA CHE
IL LAVORO CHE
FACCIAMO STA
PAGANDO AL MEGLIO

”

portante perché è la dimostrazione concreta che il lavoro che stiamo facendo sta pagando al meglio. Negli ultimi due anni eravamo molto scarsi sull'aspetto della competitività dei motori. Abbiamo cambiato tutto, la nostra maniera di lavorare e di pensare, l'organizzazione. La cosa sta funzionando. Per quanto riguarda il telaio, non posso essere contento perché finora non abbiamo fatto nulla. Da quando abbiamo deciso, troppo tardi, di riprendere la Lotus, abbiamo dovuto occuparci di moltissime cose. Ricostruire il team, finanziarlo, riaprire il dialogo con i fornitori, il personale. Se riusciremo a lavorare sul telaio con lo stesso metodo e la stessa disciplina che abbiamo adottato sulla componente motoristica, i progressi saranno di pari portata».

- Cosa pensi di Max Verstappen?

«Appena è salito sulla Red Bull per i primi test nel 2014, dati della telemetria alla mano, ci siamo accorti subito che era un fenomeno, quasi difficile da credere che quello fosse il primo anno che correva in auto. Per tutto il 2015, nonostante i problemi che avevamo alla nostra power unit, il suo rendimen-



Rivoluzione francese

**INTERVISTA IN ESCLUSIVA A CYRIL ABITEBOUL MANAGING DIRECTOR DI RENAULT SPORT RACING:
«PER TORNARE AL TOP ABBIAMO CAMBIATO TUTTO E ORA CON UN FENOMENO COME VERSTAPPEN...»**

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

to è sempre stato elevatissimo, di fatto non spreca mai un giro di pista, ottimizza ogni chilometro che percorre. Anche in una gestione tecnicamente molto complessa da parte del pilota del motore hybrid, non ha mai commesso un errore. Quando all'inizio del 2016, Toro Rosso è passata al motore Ferrari, ci era dispiaciuto molto non lavorare più con un campione simile».

- Quando siete rientrati a Enstone, che fabbrica avete trovato? Una struttura negli ultimi anni diventata obsoleta...

«Negli ultimi anni per dirla in modo crudo, la struttura non aveva potuto godere degli investimenti necessari, che Geni Capital non aveva voluto fare. Lo sapevamo, ce lo aspettavamo. Sono 40 anni che Renault è in F1, sappiamo cosa serve. Ogni anno il livello di competitività della F1 aumenta. L'attuale F1 non è certo quella del 2005 di Briatore, o degli Anni 90 con la Williams. Il dipartimento aerodinamico dovrà essere necessariamente aggiornato. Perché dal prossimo anno ci sarà una radicale convergenza nelle prestazioni dei motori, quindi la componente aerodinamica tornerà a fare la differenza. Tornerà ad essere un campionato che si

**APPENA È SALITO
SULLA RED BULL
NEI PRIMI TEST
2014 CI SIAMO
ACCORTI CHE
VERSTAPPEN ERA
UN FENOMENO**

”

giocherà soprattutto sull'efficienza aerodinamica, considerando anche le nuove regole. Ma dico con piacere che a Enstone non hanno perduto il loro tocco magico in materia di meccanica. Mi riferisco alla produzione dei pezzi ma anche ad alcune soluzioni geniali che avevano inventato. Penso al mass-dumper e ad altre soluzioni estreme che avevano ideato in passato. Invece è altro che mi preoccupa che mi inquieta. Mi riferisco all'energia, alla vitalità, alla forza di reazione. Trovo che attualmente manchi un po' di freschezza, di entusiasmo, di dinamismo tra il nostro personale di Enstone. Sarà nostra responsabilità dinamizzare di nuovo questa struttura. Probabilmente il personale è stanco, usurato, per tutte le vicissitudini sgradevoli che hanno dovuto passare negli ultimi anni. Non è facile, forse ci vorrà del "sangue nuovo", più energico. Guardate dentro i box di Red Bull o Mercedes, in maggioranza sono persone giovani. Non voglio fare del giovanilismo per forza, non voglio dire che chi è giovane sia necessariamente migliore, che bisogna mandare le persone più anziane nella spazzatura. Perché prima o poi tocca a tutti. Ma è vero che

RENAULT DUE ANIME NEL CIRCUS

Le due anime da F1 della Renault vivono in questa immagine che vede Verstappen in fase di sorpasso su Magnussen al Gp di Spagna. La casa francese che fornisce i motori alla Red Bull (con l'escamotage della power unit ribattezzata Tag-Heurer per motivi politici-promozionali) è anche rientrata ufficialmente quest'anno con un suo team dopo aver rilevato la Lotus. In alto in primo piano il Managing Director Cyril Abiteboul

«esiste un dinamismo vitale di progetto di impresa che dobbiamo ripensare e rivedere. La cosa fondamentale è quella di non volere ricostruire il passato. Non vogliamo rifare il passato con il personale del passato. Questo vale per Enstone quanto a Viry. Perché non è così che si crea il futuro».

- Christian Horner è ottimista sul nuovo motore Renault che debutterà a Monaco o Montreal...

«Già a Barcellona abbiamo mostrato che il motore che abbiamo realizzato nel 2016, anche senza aggiornamenti, va abbastanza bene. Gli scarti si sono ridotti, probabilmente ci manca mezzo secondo per combattere con la Mercedes. Sapendo di cosa dispone ora e di cosa avrà presto, l'entusiasmo di Horner, al di là del fantastico risultato della Spagna, direi che è motivato. Oggi il nostro rapporto con la Red Bull è molto trasparente, a volte forse persino troppo. Il fatto che ora disponiamo di un nostro team, non ha cambiato il nostro comportamento. Avendo visto il lavoro che abbiamo fatto questo inverno e cosa stiamo preparando per il futuro, ora ci prendono estremamente sul serio. In più abbiamo

un nuovo direttore tecnico della divisione motori, Remy Taffin, che dispone di tutta l'energia e l'entusiasmo che serve».

- Non pensi che alla base di questo ritrovato rispetto, ci sia il chiarimento in merito al ruolo e alla posizione di Mario Illien e della Ilmor. In passato usato per "picchiarsi" a vicenda, e ora visto finalmente come una risorsa

SAPENDO DI COSA DISPONE ORA E DI COSA AVRÀ IN CANADA L'ENTUSIASMO DI HORNER DIREI CHE È MOTIVATO



sa per entrambi...

«Come si dice in francese, abbiamo rimesso la chiesa al centro del villaggio. Adesso è Renault che gestisce lo sviluppo tecnico e la strategia del motore. Red Bull invece è concentrata sul telaio e la gestione in pista. Come deve essere. E i risultati stanno arrivando. Negli ultimi due anni invece, tutti avevano perso il buon senso. Quando la Ilmor pensava a fare il motore, Rob Marshall, invece, che progettare il telaio, voleva fare anche lui il motore, anche Adrian Newey aveva le sue idee in merito. Sono polemiche che fortunatamente appartengono al passato. Noi abbiamo detto alla Red Bull: vogliamo continuare a lavorare con voi, perché siete una grande squadra. Noi facciamo il motore, se bisognerà cercare delle soluzioni alla Ilmor, lo faremo, ma sotto il nostro controllo. Ma tutto conforme al nostro ritmo di sviluppo. Lo scorso anno la Red Bull ci aveva portato in un calendario di sviluppo che non era il nostro. Lo abbiamo voluto seguire per fedeltà verso un cliente che non era contento, e in questo abbiamo commesso un errore. Mi prendo anche io le mie responsabilità per quello sbaglio. Ora abbiamo ripreso completamente il controllo del progetto del nostro motore. Il risultato è quello che vediamo oggi. Perché con un motore non puoi bruciare le tappe. Non puoi pensare di lavorare sul mo-



LO STATOMAGGIORE RENAULT

Sopra, lo statomaggiore della Renault con da sinistra verso destra il presidente Carlos Ghosn, il team manager Frederic Vasseur, e il managing director Cyril Abiteboul. Sotto Verstappen al debutto sulla Red Bull e in alto testa a testa Ricciardo-Magnussen

tore con lo stesso ritmo con il quale lavori sul telaio o l'aerodinamica. Abbiamo ripreso il progetto in mano, tuttavia la Red Bull resta una fonte di ispirazione, per l'aggressività che hanno in materia di sviluppo tecnico, per la loro ricerca ossessiva della perfezione, della performance pura ad ogni costo. Sono un team fenomenale, una organizzazione perfetta, dove tutti pensano solo alle corse, non esistono interferenze politiche di nessun genere. Come dovrebbe essere. Queste caratteristiche sono state per noi una fonte di ispirazione. Abbiamo cercato di adattare all'universo del motore, ma con il nostro ritmo e il nostro calendario. Lo scorso anno non ci





siamo certo risparmiati le critiche, poi ci siamo fermati, abbiamo capito che avevamo bisogno l'uno dell'altro. Siamo ripartiti su presupposti diversi, abbiamo ricominciato con presupposti diversi, e dopo 5 Gp siamo tornati alla vittoria».

- Una organizzazione come la Ilmor cosa può apportare ad un Costruttore come Renault, primo ad introdurre la tecnologia turbo in F.1 e all'avanguardia nei motori elettrici...

«Il turbo e le problematiche degli Anni 80 oggi non c'entrano nulla. È un errore di valutazione che inizialmente abbiamo commesso, poi abbiamo visto che con l'attuale turbo, l'iniezione diretta, i moto-

CON MAX FIN DAI SUOI PRIMI PASSI IN F1

Sotto, Abiteboul, Verstappen e Marko a colloquio in una foto del 2014 quando il baby fenomeno che ha fatto riscrivere la storia della Formula Uno muoveva i primi passi nel paddock del Circus



ri hybrid, le cose erano totalmente diverse. In più, i tecnici che avevamo negli Anni 80 non erano più presenti. La collaborazione con Ilmor ci porta soprattutto tre cose: 1) Sono basati in Inghilterra, e la F.1 rimane uno sport prevalentemente inglese. La fabbrica della Ilmor è di fronte a quella dei motori Mercedes a Brixworth, alla sera i rispettivi meccanici vanno al pub a bere insieme. E non dico di più... Anche la Honda sarà in Inghilterra, stanno trasferendo ora il loro reparto corse. La Mercedes avrebbe potuto fare la fabbrica dei propri motori di F.1 in Germania, e invece anche loro hanno scelto l'Inghilterra. Noi siamo francesi, non cambieremo la sede del nostro reparto motori di Viry, ma è importante mantenere un piede tecnico in Inghilterra. 2) Alla Ilmor sono molto abili nella produzione di parti meccaniche, noi siamo un po' lenti, non abbiamo l'attività di produzione. Ci possono aiutare per esternalizzare la produzione per accelerare la fase di fabbricazione, così possiamo concentrarci sullo sviluppo tecnico lasciando a loro l'attività di produzione, che viene così velocizzata. 3) Dispongono di eccellenti mezzi di prova, quindi è come se uno sviluppo aerodinamico venisse portato avanti parallelamente su due gallerie del vento. Per questo lo sviluppo risulta più veloce. Per queste ragioni si tratta di una partnership efficace, oggi la Ilmor dispone di quello che ci serve. Magari in futuro non sarà più così ma oggi ne abbiamo bisogno».

- Lo scorso anno la Renault è stato il Costruttore che ha utilizzato meno gettoni e più in ritardo per sviluppare il motore. Che in versione evoluta è apparso solo in Brasile. Quest'anno è successa la stessa cosa. Solo 6 gettoni per il motore che

IL TURBO E TEMI ANNI '80 OGGI NON C'ENTRANO NULLA. È UN ERRORE DI VALUTAZIONE CHE ABBIAMO COMMESSO



ha corso a Melbourne e ancora 26 da spendere, il quadruplo di quelli a disposizione della Ferrari... «È una cosa che ripeto spesso ed è per questo motivo che alla Renault abbiamo spinto molto perché il sistema dei gettoni venisse soppresso nel 2017. Perché è un sistema che non funziona. I gettoni non servono a creare la convergenza di potenza che tutti sembrano auspicare. Uno può spendere tutti i gettoni a disposizione e non guadagnare neanche un cavallo. Oppure utilizzarne uno su una componente specifica che non funziona e migliorare sensibilmente la situazione. Non esiste una relazione tra numero di gettoni e garanzia di guadagnare in prestazioni. Di sicuro per sviluppare ulteriormente il nostro motore durante il campionato, non avremo bisogno di 24 o 26 gettoni. Certamente quest'anno non utilizzeremo tutti i gettoni che sono ancora nella nostra disponibilità. Non è un grande affare. Non mi sono mai nascosto dietro i gettoni, non ho mai detto che la loro mancanza ci impediva di sviluppare il motore come invece avremmo dovuto. Invece bisogna sapere cosa devi fare, cosa ti serve. E ti garantisco che nel 2018

la Renault sarà davanti alla Mercedes, non allo stesso livello, ma meglio. Abbiamo un piano, siamo solo all'inizio. Quello che stiamo preparando a livello di innovazioni tecniche sarà assolutamente incredibile. Alla Renault siamo un po' come un motore Diesel. Ci mettiamo un po' a partire e a prendere velocità, ma dopo andiamo molto lontani...».

IL SISTEMA DEI GETTONI NON FUNZIONA: NON SERVONO A CREARE LA CONVERGENZA DI POTENZA CHE TUTTI AUSPICANO



- Horner dice che per essere competitivi oggi vi mancano 30 kw, circa 40 cv...

«Sono d'accordo con questo calcolo. Parte di questa potenza ancora mancante dovrebbe arrivare a Montreal. Non tutta, sappiamo che quest'anno saremo ancora dietro, spero che nel 2017 saremo allo stesso livello, e nel 2018 saremo davanti».

- Renault voleva aumentare la quantità di carburante per il prossimo anno, quando all'epoca del motore atmosferico la vostra unità era forse la più parca nei consumi...

«Il flusso erogato andava bene, avevamo chiesto una maggiore quantità di benzina per aumentare la spettacolarità, per evitare che i piloti in rettilineo dovessero alzare il piede dall'acceleratore per risparmiare benzina, 2 kg di benzina. Una economia inutile. Oggi i motori di F1 sono i più efficienti al mondo in termini energetici, con dei tassi di rendimento impensabili, che non sono mai esistiti. Nemmeno nel mondo delle vetture di serie. Perché anche all'epoca dei motori atmosferici, tutti cercavano di avere vetture dal serbatoio il più piccolo possibile. Ma sarebbe stato meglio aumentare di poco la quantità di benzina per togliere certi argomenti a chi oggi critica la F1».

- Per il suo team, la Renault utilizza due piloti pa-



NEL 2015 RENAULT È RED BULL AI FERRI CORTI

Sopra, la presentazione della Renault nel giorno del suo rientro con un proprio team nel Mondiale di F1. Sopra al centro, tecnici Renault a colloquio con i boss della Red Bull: l'anno scorso il rapporto tra il team e il motorista francese fu davvero molto travagliato

ganti. Paganti sono anche i piloti di test, tranne Ocon che però è prestatato dalla Mercedes. Da un grande Costruttore, ci si aspetterebbe una filosofia magari diversa...

«Avendo gestito una squadra come la Caterham che aveva dei piloti paganti, purtroppo so bene come di regola finiscono quelle situazioni... Ma la definizione di pilota pagante non mi piace. Fa parte della storia della F1, i soldi servono. Soprattutto ora che ci sono meno sponsor perché ci sono meno spettatori sulle tribune o davanti alla tv. Oggi abbiamo una coppia di piloti che è assolutamente coerente con il nostro livello di prestazioni. Sono piloti giovani, equilibrati. Con la vettura attuale



tenti: Esteban Ocon e Charles Leclerc, oggi siano sotto contratto di Mercedes e Ferrari. Non siete ossessionati per la presenza di un pilota francese....

«Noi siamo ossessionati per avere in macchina i migliori piloti possibili, a prescindere che siano francesi o meno. Vogliamo dei piloti veloci, non ci fissiamo sul passaporto. Ci sarebbe piaciuto mettere sotto contratto Ocon o Leclerc, così come disporre quest'anno di Grosjean, ma non è stato possibile. Abbiamo preso la decisione di rilevare la Lotus in ritardo, questa situazione è frutto anche di quel ritardo. Vedremo in futuro chi saranno i piloti del team Renault».

- Avete comperato la Lotus, ma oggi altri team si potrebbero rilevare. Penso a Force India o Sauber. A posteriori siete pentiti di quella scelta?

«Nel business la cosa più importante è prendere una decisione e poi ottimizzarla. Abbiamo analizzato nel dettaglio altre situazioni, che presentavano diversi vantaggi e diverse problematiche. Come scegliere i piloti o la strategia in corsa. Bisogna farlo velocemente e senza esitazioni. In F.1 tergiversare troppo, alla fine costa più caro che prendere delle decisioni sbagliate».

- Cosa hai imparato dalla tua esperienza Caterham che oggi ti aiuta a gestire il programma Renault?

«Alla Renault non sono solo mentre ero troppo solo alla Caterham. È questo che ho imparato, che non puoi essere solo. Abbiamo preso Vasseur che è super competente nella parte sportiva. Gestione squadra, piloti, ecc... Alla Caterham avrei dovuto essere più duro, prendere scelte più rapide. Comunque ben consapevole che l'attuale modello di F.1 non è più sostenibile e vivibile per una squadra privata, indipendente. Spero davvero che Sauber o Force India ce la facciano. Ma per loro sarà molto difficile senza l'alleanza diretta con un Costruttore. La struttura attuale del Patto della Concordia è diventata insostenibile, non funziona più. Nemmeno per Renault che in F.1 investe oltre 200 milioni all'anno, in futuro sarà facile. Immaginate per un team indipendente».

IN FORMULA UNO TERGIVERSARE TROPPO ALLA FINE COSTA PIÙ CARO CHE PRENDERE DELLE DECISIONI SBAGLIATE

- Un giorno possiamo immaginare il ritorno di Renault alla 24 Ore di Le Mans?

«Oggi siamo coinvolti direttamente in F.1 e in F.E. Ci piacerebbe ma non vedo come la cosa potrebbe essere possibile, praticabile dal punto di vista economico. In un certo modo siamo presenti in LmP2 con il marchio Alpine. Ora che la vettura di serie Alpine si appresta ad essere prodotta, dovremo pensare ad un suo impegno agonistico che necessariamente non potrà essere la LmP2. Ma il volume di produzione di Alpine non potrà mai giustificare un impegno economico nella categoria LmP1, che sarebbe comunque elevatissimo». ●

non avrebbe senso mettere in macchina Hamilton o Alonso, non servirebbe a nulla, visto i problemi che abbiamo ancora. Il fatto che un pilota porti uno sponsor non vuole dire che non sia bravo, che non sia un leader o che non abbia una buona cultura tecnica. Palmer e Magnussen ci hanno dato fiducia, sono stati leali, e noi dobbiamo esserlo con loro. La futura strategia piloti sarà decisa insieme a Vasseur, Jerome Stoll e al nostro Presidente Carlos Ghosn, presto inizieremo le valutazioni. Ma per la nostra squadra attuale, per il potenziale della nostra vettura, i piloti di cui disponiamo vanno bene. Poi le cose evolveranno in modo naturale».

- Non è strano che i due piloti francesi più promet-

E CAMBIATO L'APPROCCIO ALLA MATERIA F.1

Per riconquistare la competitività perduta l'anno scorso, Renault ha rivoluzionato il suo modo di lavorare, pensare e organizzare in F.1: la Casa francese è così tornata a vincere una gara come fornitrice di motori

Caffi

gioia storica

ALEX DOMINA IL GP MONACO HISTORIQUE CON L'ENSIGN MN176 DEL 1976. EMOZIONI FERRARI PER PIRRO E BARILLA. E NEWEY È RE TRA LE F.1 FINO AL '69

di Sergio Remondino - foto Bianchi, Sutton-Images.com

Il regalo speciale per i 50 anni lo ha mancato. Quello per i 52 no. **Alex Caffi** ha dovuto aspettare un bel po' ma alla fine un Gp di F.1 lo ha vinto, e che Gp: Monaco! È successo la scorsa settimana, nella decima edizione del "Gp de Monaco Historique". Certo, vincere un Gp storico non è come vincerne uno "vero", però Montecarlo è sempre Montecarlo. E l'aria, sul gradino più alto del podio, è sempre molto buona, frizzante. Senza trascurare che il mondo delle F.1 storiche è andato avanti, ci sono almeno cinque-sei ottimi piloti che le portano regolarmente in gara. Gente esperta, magari non conosciuta al grande pubblico, che però spinge forte. E poi, volete mettere la soddisfazione di tagliare il traguardo per primi dentro l'abitacolo della Ensign Mn176 portata in gara a suo tempo da gente come Chris Amon e Jackie Ickx?

Nella sua vittoriosa cavalcata tra le F.1 più "recenti" ammesse fra le storiche, quelle cioè del gruppo che va dal 1973 fino al 1976, Caffi ha battagliato con **Katsuki Kubota** e **Joe Twyman**, ottimi piloti, sempre protagonisti nel Circo delle storiche. E in prova - pole di Caffi per mezzo secondo su Kubota - il terzo tempo lo ha fatto segnare **Jean-Denis Deletraz**, uno che comunque la F.1 moderna l'ha assaggiata anche lui. Quarto, con una Ferrari B3 del '74 - una delle tante vecchie monoposto del Cavallino che a dispetto delle loro quotazioni di capogiro vengono "rischiate" in gare storiche - si è classificato **Emanuele Pirro**. Mica uno qualunque. Senza trascurare il successo di classe di **Adrian Newey** tra le F.1 dal 1966 al 1972. Il geniale progettista della Red Bull, da anni pilota gentleman, correva a Monaco su una magnifica Lotus 49B del 1969 ed ha chiuso settimo, a 1 giro dal vincitore, ma primo come detto nel-

la sua classe. Poca fortuna invece per **Paolo Barilla**, che dopo un buon tempo in prova non è poi riuscito a prendere il via con la spettacolare Ferrari 312 B del '70 che aveva a disposizione, con tanto di **Maurizio Forghieri** al box! Da segnalare, tra gli altri italiani, Piero Lottini (Surtees Ts19), Giancarlo Casoli (Ferrari 312T), Franco Meiners (Ferrari 312B3), Bruno Ferrari (March 701). Una vera e propria colonia, quella degli italiani nella F.1 storica, che porta in giro per le piste vetture la cui importanza, in alcuni casi, è davvero notevole. Come fa notare Emanuele Pirro: «La Ferrari che ho pilotato in gara - spiega il cinque volte vincitore della 24 Ore di Le Mans - ha un valore inestimabile. È una delle due costruite per Lauda per la stagione 1974: potete immaginare che tipo di responsabilità si ha nel pilotare una vettura del genere. E infatti la consegna è di non superare i 10.500 giri con un motore che ne regge 2000 in più. La macchina appartiene alla collezione dei fratelli Peter e Steven Read, due facoltosi appassionati che hanno anche, fra le altre, una spettacolare 512S ed altri pezzi di questo livello: occorre render loro merito perché non si limitano a collezionare queste stupende vetture ma le vogliono far vivere ancora, farle correre, mostrarle agli appassionati. A Monaco è stato entusiasmante pilotare questa Ferrari a certi livelli: un'emozione intensa».

Alex, vero uomo del Monte

Per Alex Caffi, 77 presenze in F.1 e 55 Gp disputati dal 1986 al 1992, Monaco è sempre stato un posto speciale. Lì ha ottenuto i suoi migliori risultati in F.1, un quarto e un quinto posto - nell'89 e nel '90 - ma ha anche avuto il brutto incidente in prova, nel '91, che ha segnato l'inizio della fine della



Alex Caffi

Ensign Mn176



PIRRO QUARTO DI NOBILTA' SULLA FERRARI B3 DEL '74

Con la Ferrari B3 del 1974 Emanuele Pirro, sopra nell'abitacolo e sotto in azione, ha concluso 4° il Gp di Monaco Historique. Una decima edizione nella quale la parte del leone l'ha fatta Alex Caffi, in alto, con l'Ensign. A sinistra, Newey in azione con la Lotus

Adrian Newey

Lotus 49B



Emanuele Pirro

Ferrari B3





ECCO TUTTE LE SERIE DELLE ARZILLE VECCHIETTE

Serie A	Gp e monoposto d'anteguerra
Serie B	F.1 ed F.2 a motore anteriore costruite prima del 1961
Serie C	Sport a motore anteriore comprese tra 1952 e 1955
Serie D	F.Junior a motore ant. e freni a tamburo tra '58 e '60
Serie E	F.1 1500 comprese tra 1961 e 1965
Serie F	F.1 comprese tra 1966 e 1972
Serie G	F.1 comprese tra 1973 e 1976

sua carriera al volante delle Formula 1.

«Però, a me Monaco ha sempre detto bene - esordisce Caffi - . Sono anche arrivato 11esimo assoluto al Rally di Montecarlo nel 2011. E qui ho appena ottenuto la mia prima vittoria in F.1!».

Il Principato, per Alex da Rovato-Brescia è un po' una seconda patria. Lì vive con la famiglia e si è perfettamente integrato, tanto che questa settimana gioca nella nazionale piloti di F.1 per la partita a scopo di beneficenza che dà il via al lungo week-end del Gp moderno. Quasi fatale che dovesse arrivare qui la vittoria in F.1, anche se ottenuta 24 anni dopo la fine della sua esperienza nei Gp...

«Tutto è nato due anni fa - spiega Alex - quando Ronnie Kessel mi disse che voleva restaurare e riportare alla forma originale l'Ensign F.1 del '76 che suo padre Loris aveva acquistato tanti anni prima. Il restauro fu più lungo del previsto e mancammo il Gp Monaco storico 2014. Però stavolta ce l'abbiamo fatta! Anche se non è stato per niente facile. Il Cosworth che la spinge aveva problemi alla pompa della benzina e alla fine siamo riusciti a fare solo 7 giri a Franciacorta, con problemi di misfire, prima di partire per Monaco. Dove ci siamo presentati con un set up generico e senza sapere se il motore avrebbe funzionato». Non esattamente i presupposti ideali per un debutto assoluto... «A inizio anno Kessel mi ha detto che l'Ensign era pronta e che

voleva farla correre, anche per promuovere il reparto vetture classiche da poco inaugurato all'interno della concessionaria di famiglia a Lugano».

E Monaco era la vetrina giusta... «Appunto! Così siamo partiti all'avventura, ed è andata bene. Nelle prove Kessel e i suoi hanno fatto i miracoli, la macchina ha funzionato a meraviglia, il Cosworth non ha più dato grattacapi. Ho solo tolto un po' d'incidenza all'ala davanti perché la macchina sovrasterzava troppo ed ho fatto il miglior tempo in entrambe le sessioni di prova del sabato. Poi, in gara, ho tenuto una strategia conservativa. Ho preso cinque-sei secondi di margine e dopo ho cominciato a non tirare tutti i giri del motore, non sapevamo nulla sulla sua durata e non volevo rischiare: percorrevo Loews e Rascasse in seconda anziché in prima! Con i doppiaggi sono arrivato ad avere 10" di vantaggio. Poi è entrata la safety car e ci siamo ricompattati. Ho di nuovo allungato e quindi, negli ultimi giri, i due che mi seguivano si sono fatti sotto ma li controllavo: superare a Monaco è sempre un'impresa...».

E così hai vinto il tuo primo Gp di F.1 a 52 anni...

«E non è stata una passeggiata! Dopo il tunnel si arriva a 270 kmh e vi assicuro che con una F.1 del '76, cambio manuale Hewland, sterzo duro, freni durissimi, frizione brusca, il pilotaggio è autentico, una cosa vera». ●



BARILLA SULLA MITICA FERRARI 312B 1970

Sopra Barilla e sotto Forghieri nel paddock.

Sotto a sinistra la spettacolare Ferrari 312B con la quale Regazzoni vinse il Gp d'Italia 1970. Un gioiello di rara bellezza, una monoposto quasi unica e di proprietà di Barilla, che dopo un buon tempo in prova non ha preso il via



Paolo Barilla
Ferrari 312 B





50 ANNI DOPO LA FORD RITENTA L'IMPRESA

A 50 anni esatti dalla vittoria della Ford a Le Mans, la Casa di Detroit torna alla 24 Ore con una vera e propria task force di uomini e mezzi guidata da Chip Ganassi, team principal del programma Gt con una vettura che è ancora alla ricerca della forma migliore



Fordissimamente Ganassi

SARÀ UNA VERA E PROPRIA ARMATA QUELLA DELLA CASA DI DETROIT ALLA 24 ORE DI LE MANS. E UN SOLO CAPITANO, IL LEGGENDARIO CHIP CHE AVVERTE: «LA 24 ORE È OBIETTIVO PRIORITARIO»

di Cesare Maria Mannucci

Spa e Le Mans, in fondo per lui è un po' come un viaggio a ritroso nel tempo. Un giovanissimo Chip Ganassi nel 1980 provava a qualificarsi per la 24 Ore di Spa con una Toyota Corolla 1.6. Otto anni dopo, disputava alla 24 Ore di Le Mans, l'ultima gara della sua carriera di pilota, al volante di una Sauber-Mercedes C8 assieme a Johnny Dumfries e Mike Thackwell.

Chip Ganassi è tornato a Spa per la 6 Ore Wec e sarà anche a Le Mans, come team principal del programma Ford Gt. In quello che rappresenta un vero assalto della casa di Detroit alla classica francese, con 4 vetture iscritte nella classe Gte-Pro. Un'armata in termini numerici superiore a quella di tutti gli altri Costruttori presenti. In Imsa, la Ford Gt ha già ottenuto la prima vittoria a Laguna Seca, dopo un debutto molto sofferto a Daytona e Sebring. Nel Wec, invece, le cose vanno decisamente peggio, anche perché il team Multimatic-Ganassi basato in Europa e diretto da Georhe Howard-Chappel al momento si è eccessivamente "nascosto", del tutto incapace di tenere il ritmo delle imprevedibili Ferrari 488 Af Corse. Anche se a Le Mans le cose potrebbero cambiare, perché la nuova Ford Gt è stata progettata proprio in funzione delle caratteristiche del circuito francese. Senza compromessi di adattabilità per le altre piste, dove inevitabilmente i piloti Ford sono in sofferenza. Le Mans rappresenta il punto focale, la principale ragione per cui la Ford ha deciso di tornare alle competizioni in forma ufficiale. A Chip Ganassi è delegato il compito di provarci, seguendo le orme del cammino iniziato da Carroll Shelby negli Anni 60.

- Gli attuali risultati della Ford Gt rispettano le tue aspettative?

«Si tratta di una categoria segnata nel bene o nel male dal Bop, si cerca di equilibrare le prestazioni per ogni aspetto, quindi è difficile dire se sono soddisfatto delle pre-

SONO SODDISFATTO
DELLE PRESTAZIONI
DELLA FORD GT:
POTREBBERO
ESSERE MIGLIORI
CON PICCOLI
AGGIUSTAMENTI

”

stazioni della vettura. Perché potrebbero essere molto diverse con piccoli aggiustamenti. Queste vetture potrebbero facilmente avere 100 cv in più o pesare 45 kg di meno. Sarebbe più bello correre in quel modo, spingere al reale limite il potenziale cronometrico di queste vetture, ma non è possibile. Ci dobbiamo adattare ai regolamenti in essere, fermo restando il nostro obiettivo di vincere. In Imsa ci siamo già riusciti, nel Wec ancora no».

- Il programma Ford Gt è ora il vostro impegno principale?

«Nel programma Gt sono coinvolte circa 80 persone della nostra organizzazione. In Indycar complessivamente sono di più. Ma noi non abbiamo programmi secondari, visto che cerchiamo di vincere in ogni cosa che facciamo. Poi in alcune categorie ci va meglio che in altre, ma questo fa parte del gioco. Sono venuto a Spa e sarò a Le Mans perché il Wec è un impegno importante, ma noi in realtà siamo divisi su due fronti, visto che corriamo anche in Imsa. In quel campionato la struttura era già in piedi, di fatto era la squadra che correva nei Dp con le Riley Ford, rafforzata da altri elementi. Nel Wec invece si tratta di una organizzazione del tutto nuova. Che ha bisogno di più tempo per essere competitiva».

- Considerando tutti i test fatti nel 2015, il risultato a Daytona e a Sebring è stato deludente...

«Sì, i risultati non ci sono stati, è stato deludente anche perché in termini prestazionali, la vettura andava bene. Purtroppo non si può dire la stessa cosa di alcune compo-

«...nenti della vettura. Ogni volta che c'è una vettura nuova, ci sono molti tecnici, alcuni di loro, anche se non sono sotto l'ombrello del mio team, hanno voluto toccare la macchina, e quello è stato il risultato. In questa categoria ci sono troppe persone che vogliono intervenire sulla vettura senza averne il controllo».

- In altre categorie, come Indycar o Grand Am e la stessa Nascar, la tua organizzazione è sempre stata all'avanguardia nell'ottimizzare e differenziare un materiale standard, in partenza uguale per tutti. Col programma Ford Gt che problemi ci sono?

«Il programma si regge su un tripode: Ganassi, Ford e Multimatic. In ogni singola conversazione, in ogni mail, tutte queste parti devono essere coinvolte. Inevitabilmente il processo decisionale finisce per essere lento, complicato. È un buon sistema ma potrebbe essere migliore. Se invece voglio cambiare qualche cosa sulle mie vetture Indy o DP non devo chiedere niente a nessuno. Le corse richiedono reattività e velocità decisionale. Il programma Ford Gt invece deve rispondere ad una serie di procedure interne che alla fine rendono tutto un po' più lento e complicato».

- Dipendesse da te, cosa cambieresti?

«Non dipende solo da me, quindi il problema non si pone. Sono contento di come vanno le cose, perché comunque abbiamo un programma a lungo termine con la Ford per questa categoria. Quest'anno l'obiettivo prioritario resta Le Mans, dove siamo convinti che le performance cronometriche ci saranno. La vettura è stata progettata per essere appositamente veloce a Le Mans. In altri tracciati invece affrontiamo situazioni di compromesso. Non è un segreto che i grandi Costruttori sono poco agili quando ci sono da prendere decisioni di corsa. È sempre stato così, e te lo dice uno che ha lavorato con molte Case: la cosa risale già a quando la Ford diede vita al primo programma Le Mans negli Anni 60. È una realtà che conosciamo. Non è per criticare la Ford, ma il processo decisionale è sempre lento quando sono coinvolti i Costruttori».

- Ma perché la Multimatic è stata coinvolta nel programma?

«Perché sono loro che hanno costruito la vettura. Non stiamo parlando di una monoposto, ma di un'auto che deve essere anche omologata per l'uso stradale. Noi non saremmo mai stati in grado di farlo. Sono procedure molto complesse. Noi avremmo potuto costruire una vettura da corsa, che è un processo più semplice. Loro invece hanno una capacità produttiva più ampia e



completa. Io posso costruire un'auto da corsa, ma non una vettura stradale. Alla fine, in questo programma, la cosa più importante sono i numeri che arrivano dalla produzione della vettura in serie. La Ford vende vetture stradali, non vetture da corsa».

- Gli altri Costruttori presenti in Gt, dicono che avete avuto un grande vantaggio a fare prima la vettura da corsa e poi solo dopo quella stradale...

«L'ho sentito anch'io e sinceramente non mi sarei mai aspettato un'osservazione simile, perché è ininfluente: alla fine siamo tutti governati da un organizzatore che può cambiare le regole, il Bop a proprio piacimento, quando vuole, quindi non vedo dove stia il vantaggio. Non è un problema di regole, quanto che queste rimangano immutate nel corso dell'anno, senza continui correttivi».

- Le differenze regolamentari tra Ford Gt che corrono in Imsha e nel Wec sono piuttosto rilevanti...

«Le differenze sono minuscole in un'ottica di gara lunga 24 ore. Magari possono incidere di più se invece parliamo di una corsa di 2 ore. Ma il livello prestazionale che si vede in Imsha non mi sembra poi così diverso da quello del Wec. In Imsha, Porsche e Corvette corrono in forma ufficiale, il quadro complessivo è diverso».

- In previsione di Le Mans, siete alla ricerca dell'affidabilità o delle performance?

«L'affidabilità è già buona, quello che è successo a Daytona è stato un problema specifico. Di persone che hanno toccato la vettura, che sono intervenute e non erano autorizzate a farlo, perché erano fuo-



LA NOSTRA
RELAZIONE
CON FORD
È INIZIATA 3/4 ANNI
FA CON IL
PROGRAMMA
GRAND AM





**UN 2016 TRA IMSA
E MONDIALE ENDURANCE**

La stagione delle Ford Gt si sta alternando tra Imsa e Mondiale Endurance. Nelle prime uscite non tutto è andato come previsto anche se Ganassi dice che l'obiettivo principale per il 2016 è tornare a fare la voce grossa a Le Mans

ri dal mio controllo. Quel problema ora è stato risolto. Come affidabilità a Le Mans dovremmo essere ok. In fondo lo stesso motore e cambio hanno già corso e vinto varie volte a Daytona, sul nostro telaio Riley DP».

- Ford ha scelto Ganassi oppure viceversa?

«La nostra relazione è iniziata 3 o 4 anni fa col programma Grand Am. Poi Scott Pruett mi ha detto che la Ford stava lavorando per tornare ufficialmente alle corse, che volevano fare Le Mans per i 50 anni dalla loro vittoria. Non sapevo nulla, se sarebbe stata una Mustang, una Gt, un Prototipo o un Pick up».

- Alla Ford vivono maggiormente la rivalità con la Corvette oppure con la Ferrari?

«Ferrari, Corvette o ... Subaru, non mi importa. Sono tutti rivali di altissimo profilo. Alcuni meglio di altri. Quando la Ford ha deciso di tornare a Le Mans, non si è posta il problema contro chi avrebbe corso».

- Cosa hai provato a tornare a Spa 35 anni dopo...

«Che il tempo passa in fretta. Ricordo che per la 24 ore provai a qualificarmi con una piccola Toyota: in cima alla salita quasi non riusciva ad andare su...».

- Alla 24 Ore di Le Mans invece hai corso come si deve. Con la Sauber-Mercedes ufficiale...

«Mi avevano chiamato perché all'epoca ero una "suola pesante" in Indycar. Mi chiamò Jochen Neerpasch per chiedermi se la cosa poteva interessarmi. Volevano un pilota americano».

- Quando sei arrivato a Le Mans, quale è stata la tua prima impressione?

«All'epoca Le Mans si correva ancora senza le chi-

cane sull'Hunaudieres. Però, per uno che era abituato a correre la 500 Miglia di Michigan con le Indycar dell'epoca, la 24 Ore di Le Mans era un gioco da ragazzi al confronto. Dopo la prima sessione di prove, ero 2" più veloce di Dumfries. Dopo guardavamo insieme la pianta del circuito, con le rispettive velocità, lui mi chiese come affrontavo il dosso prima della curva di Mulsanne. "In pieno" gli dissi. Rimase molto sorpreso. Il giorno dopo però lo fece anche lui e improvvisamente divenne 2" più veloce di me!».

- Tornare a Le Mans ora come proprietario di team?

«È un grande onore, perché parliamo di una delle corse più importanti al mondo. Ci arrivo con la squadra giusta e il budget corretto. Le Mans è una gara che devi affrontare solo con tutti gli elementi tecnici, organizzativi e di squadra al meglio. Perché è una sfida davvero complessa».

- Il programma Gt può essere il primo passo un giorno per correre nella classe LmP1?

«Non l'ho mai pensato e non credo. Ma il fatto che corriamo per la classe e non per l'assoluto non riduce certo il nostro impegno. Che è al massimo come se corressimo per la vittoria assoluta».

- Cosa pensi del programma di Gene Haas in F.1?

«Siamo amici, sono orgoglioso del suo lavoro e dei risultati che sta ottenendo. Sta dimostrando a tutti che la F.1 si può fare anche senza disporre di 800 persone o di budget da 500 milioni di dollari. È stato bravo a costruire una relazione tecnica privilegiata con la Ferrari. Magari prima altri ci avevano provato e non c'erano riusciti».

- Quando negli Anni 90 avevi fondato la G.Force, uno dei possibili obiettivi allora, era proprio quello di dare vita ad un team di F.1...

«È vero, avevamo iniziato come centro di engineering, costruivamo molti pezzi per Eddie Jordan e un altro team che ora non ricordo. Costruire una nostra F.1 faceva parte delle possibili opzioni future. Ma in quell'epoca ero forse troppo orientato alla realtà Usa, al mio impegno in Indycar. Probabilmente la mia visione delle cose a quell'epoca era troppo "domestica". Ora magari avrei una visione più aperta ma forse sono anche troppo vecchio per pensare ad un programma simile».

- Indy 500 compie 100 anni. Non è un po' triste vederla ormai da anni trasformata in una gara di fatto monomarca ...

«Sarà una grande sfida tra noi e Penske, come sempre. Noi dobbiamo puntare soprattutto su Dixon e Kanaan, mentre la Penske dispone di tre vetture tutte allo stesso livello. Certo, la storia di Indy è cambiata, ma rimane sempre una grande corsa in termini di intensità, di preparazione, e di prestigio che assegna a chi la vince. Non mi piacciono quelli che parlano sempre dei vecchi giorni gloriosi. Quelli che stanno vivendo sono i vecchi giorni gloriosi. Sempre». ●

**IL TEAM HAAS
DIMOSTRA CHE LA
F.1 SI PUÒ FARE
ANCHE SENZA
DISPORRE DI 800
PERSONE E BUDGET
DA 500 MILIONI**

”

STORIE AMERICANE



500 MIGLIA INDIANAPOLIS

La festa del centone

LA GARA PER MONOPOSTO PIÙ ANTICA E RICCA DEL MONDO TOCCA QUOTA CENTO CON HINCHCLIFFE IN POLE E UN PRONOSTICO APERTO A VENTAGLIO SUL RESTO DEL GRUPPONE. COME DA TRADIZIONE





CHIAMATELO PURE IL CANADESE VOLANTE

A 29 anni il canadese James Hinchcliffe s'è tolto la soddisfazione di far registrare la pole position nell'edizione numero cento della 500 Miglia di Indianapolis

di **Mario Donnini**

Passano i decenni, l'automobilismo cambia, mutano campioni, tecnologie ed equilibri, ma la Indy 500 resta sostanzialmente uguale a se stessa. Così filosoficamente facile, da sconfinare nel sommamente difficile. La sua ricetta infatti è semplicissima. E la sintetizzò anni fa il leggendario AJ Foyt: «Dai gas, alla prima curva giri a sinistra, ripeti la cosa altre 799 volte e hai vinto».

«Sì, sì - gli fece eco l'immenso Mario Andretti - venite e provate, poi ne riparliamo». Nel 1993 il veterano Tony Bettenhausen fece da tutor al 40enne Nigel Mansell, campione del mondo in carica. E quando il "Leone" gli chiese «Tony, dimmi poche cose ma fondamentali per non farmi male», il vecchio Bettenhausen impassibile buttò là un: «Okay,

baby. Regola numero uno: non girare mai a destra».

«Lo speedway di Indy a vederlo è basico e comprensibilissimo, ma a viverlo rappresenta quanto di più complesso e cangiante esista nel mondo delle corse - spiega Eddie Cheever - Un refolo di vento, una nuvola che copre il sole, qualsiasi variazione di temperatura rendono il tracciato una creatura

**DICONO CHE
LA INDY 500 SIA
UNA SFIDA TUTTO
SOMMATO FACILE.
VENITE E PROVATE
POI NE RIPARIAMO**

MARIO ANDRETTI

”

vivente, in grado di mutare e produrre reazioni. Il catino di Indy non è l'insieme inerte di muri e asfalto, ma un essere vivente pericoloso e affascinante». «È una creatura immensa, che può mangiare uomini o glorificarli» chiosa Arie Luyendyk.

«È una gara che comunque vada ti cambia la vita - diceva trentadue anni fa Emerson Fittipaldi, al giorno del suo debutto nella 500 Miglia - . Se la vinci ti sei assicurato il più ricco premio dell'automobilismo agonistico e se la perdi avrai un rimpianto eterno. Tutto ciò che ti sta per accadere, in ogni caso, farà per sempre parte di te e della storia delle corse». Ecco, Indianapolis non è un Gran Premio, anche se dal 1950 al 1960 lo è stato. Fa parte di un campiona- ➤

to, ma in realtà è vero esattamente il contrario. È il campionato IndyCar che fa parte di Indy, ne sfrutta l'allure, prospera attorno a essa, godendone la linea e vivendo di luce riflessa.

Perché la Indy 500, come la 24 Ore di Le Mans per l'endurance, è la sola corsa al mondo che vale molto più del titolo la cui serie di riferimento assegna. È il palo del tendone del circo, la gara secca per monoposto più importante del pianeta Terra, al di là dello stato di salute dell'IndyCar e del livello medio globale dei piloti che ne prendono parte.

La 500 Miglia di Indianapolis è una corsa d'altri tempi, nel cuore dell'America che non cambia e che non vuole cambiare.

Fino al 1961 non era neanche asfaltata, essendo un "paved oval" pavimentato in mattoncini, dei quali rimane ormai una sacrale e superstite striscia. Fino al 1971 Gasoline Alley e retro pit-lane erano vietate alle donne, manco fossero le streghe di Salem. Fino a pochi anni fa le qualificazioni erano regolate da un regolamento immutabile vigente dall'inizio del secolo precedente, che non necessariamente piazzava in pole il più veloce ma implacabilmente escludeva dal via il più lento. Una sorta di Vangelo laico che per quanto possibile viene tuttora rispettato, pur con aggiustamenti continui e riforme di sintonia fine.

Tutto è tanto, a Indy, quasi troppo. Trentatré, i partiti. Un numero di monoposto ormai decisamente oversize rispetto alla media di qualsiasi campionato professionistico. Eppure ogni volta gli organizzatori fanno miracoli non solo per garantire che la griglia sia piena, ma anche che ci sia qualcuno "on the bubble", cioè nei casini, pronto a essere "bumped", cioè scalzato all'ultimo momento delle qualifiche finali, dalla griglia di partenza, affinché già guadagnarsi il diritto d'essere al via rappresenti un'eccellenza che dura una vita, anche se stavolta s'è fatta fatica per riempire la griglia.

Per non dire della distanza totale della corsa, 800 chilometri, quanto la Targa Florio stradale degli anni ruggenti, che però si correva dividendo le fatiche in due.

Poi, la domenica, inno, palloncini, giri di lancio e via. Con una sola tattica possibile. Resta nel giro del primo fino a trenta tornate dalla fine, poi dai tutto quello che hai.

Perché la Indy 500 somiglia a una partita di basket bella equilibrata. Il novanta per cento del tempo è studio, attesa e negli ultimi minuti tutto improvvisamente cambia.

Quando mancano quindici, venti giri alla fine, se sei lì scopri cosa vuol dire far parte di un gruppo di piloti pronti a osare l'inosabile per cambiare il volto della loro carriera nonché della loro vita guadagnandosi il diritto di bere latte in Victory Lane.

Scopri cosa vuol dire vedere gente che dalla parte sbagliata dei trecento all'ora mette in palio la pelle per un malloppo fatto di dollari, gloria e un posto nella storia.

Scopri cos'è davvero la Indy 500, che sta arrivando così trionfalmente a quota cento perché è restata specchio fedele, occasione cambiavita e metafora spietata dell'America che da sempre l'ama, perché tanto le somiglia. ●



Sopra, il poleman Hinchcliffe, a sinistra, Pippa Mann, la sola donna al via della Indy 500 n.100. Nell'altra pagina, dall'alto, Tagliani reduce da questo crash che lo ha privato di un tempo in griglia, Hunter-Reay che da terzo completa la prima fila e Lazier, veterano al via. In basso, Montoya, 17°

James poleman di mister Schmidt

TUTTI SI ASPETTAVANO UNA LOTTA AL COLTELLO TRA I PILOTI DEI TEAM DI PENSKE E ANDRETTI, MA ALLA FINE È PREVALSO IL TERZO INCOMODO

Ci si aspettava una battaglia tra l'Andretti Autosport, capitanato da Ryan Hunter-Reay, ed il team Penske, con Simon Pagenaud autore di tre vittorie consecutive, nella centesima edizione della 500 Miglia di Indianapolis. Ma in pista, al termine delle qualifiche, a segnare la pole e a proporsi tra i favoriti per la maratona di domenica prossima è stato James Hinchcliffe, con il team di Sam Schmidt. Una squadra che, specie sul giro, ha sempre fatto la differenza. È un sogno che si avvera per il canadese, che un anno fa era andato vicino a perdere la vita in un tremendo schianto nelle libere. Ora, la sfida per lui sarà continuare a mostrare lo stesso potenziale su tutta la durata della corsa. Stesso obiettivo del secondo classificato, Josef Newgarden.

Al via per il team Carpenter, sarà anch'egli costretto a scontrarsi con la solidità granitica dei top team del Capitano e di Michael Andretti. Grazie ad un pacchetto propulsore-aerokit Honda finalmente competitivo, le scuderie motorizzate dai giapponesi hanno grandi aspettative in particolare per i



ECCO TUTTI E TRENTATRÉ I QUALIFICATI



long-run, dove si punta sulla stabilità di rendimento. Al team Andretti, oltre ad Hunter-Reay, da non dimenticare Carlos Munoz e Townsend Bell, due piloti che hanno fatto del loro unico e positivo rapporto con lo speedway un punto fondamentale in carriera. Staccate, almeno in condizioni di qualifica (per definizione più "precarie" di quelle della gara), le Dallara motorizzate Chevy di Penske, con Will Power per ora punto di riferimento. L'australiano è in cerca di un riscatto dopo un inizio di stagione traballante. Tra i piloti alla finestra, con posizioni non particolarmente brillanti al termine della qualifica, anche Juan Pablo Montoya che però è stato penalizzato da un... sacchetto di plastica finito sulla sua ala anteriore durante il tentativo "buono". Il colombiano rimane pericoloso: ha sempre la capacità di mettere letteralmente la vettura dove vuole, come visto nella passata edizione. Lontani dalla posizione di favoriti della vigilia i piloti del team Ganassi, con Dixon solo tredicesimo, vittima di una difficoltà di squadra nel trovare la prestazione assoluta. Difficile anche pensare ad exploit da parte dei piloti ex Formula Uno. Alexander Rossi è stato veloce, chiudendo in terza fila, ma ha ancora pochi chilometri sugli ovali, mentre Max Chilton ha assaggiato il muro nelle libere. Nelle barriere è finito anche Alex Tagliani, che chiuderà lo schieramento alle spalle del "cenerentolo" Buddy Lazier. Il vincitore dell'edizione 1996 di Indy è tornato in pista con un team tutto in famiglia nella speranza di cercare l'impresa personale.

Marco Cortesi

1 ^a FILA	 5 JAMES HINCHCLIFFE 371,292 KM/H	 21 JOSEF NEWGARDEN 371,196 KM/H	 28 RYAN HUNTER-REAY 371,112 KM/H
2 ^a FILA	 29 TOWNSEND BELL 370,843 KM/H	 26 CARLOS MUNOZ 370,531 KM/H	 12 WILL POWER 369,537 KM/H
3 ^a FILA	 7 MIKHAIL ALESHIN 369,365 KM/H	 22 SIMON PAGENAUD 368,684 KM/H	 3 HELIO CASTRONEVES 368,646 KM/H
4 ^a FILA	 77 ORIOL SERVIA 368,557 KM/H	 98 ALEXANDER ROSSI 367,613 KM/H	 14 TAKUMA SATO 366,898 KM/H
5 ^a FILA	 9 SCOTT DIXON 366,837 KM/H	 27 MARCO ANDRETTI 366,802 KM/H	 6 JR HILDEBRAND 366,652 KM/H
6 ^a FILA	 42 CHARLIE KIMBALL 366,565 KM/H	 2 J.P. MONTOYA 366,343 KM/H	 10 TONY KANAAN 365,934 KM/H
7 ^a FILA	 11 SEBASTIEN BORDAIS 365,931 KM/H	 20 ED CARPENTER 365,606 KM/H	 19 GABBY CHAVES 365,551 KM/H
8 ^a FILA	 8 MAX CHILTON 364,737 KM/H	 24 SAGE KARAM 364,335 KM/H	 18 CONOR DALY 364,136 KM/H
9 ^a FILA	 63 PIPPA MANN 363,643 KM/H	 15 GRAHAM RAHAL 363,387 KM/H	 61 MATT BRABHAM 363,194 KM/H
10 ^a FILA	 88 BRYAN CLAUSON 362,452 KM/H	 16 SPENCER PIGOT 361,778 KM/H	 25 STEFAN WILSON 361,384 KM/H
11 ^a FILA	 41 JACK HAWKSWORTH 361,374 KM/H	 4 BUDDY LAZIER 357,445 KM/H	 35 ALEX TAGLIANI SENZA TEMPO

STORIE AMERICANE



Le 10 sfide che hanno fatto gr

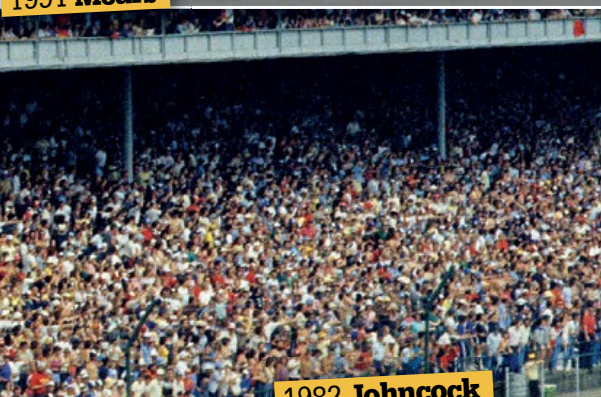


Dalle cento edizioni della 500 Miglia di Indianapolis ne abbiamo ripescate 10: sono i grandi momenti della corsa sul catino più famoso del mondo. Storie da leggere e raccontare, intorno ai miti di questa gara così diversa dalle altre ma con un fascino davvero unico e irripetibile. Ecco quindi che Gordon Kirby, icona del giornalismo da corsa a stelle e strisce, racconta i Grandi Momenti di Indy 500, dieci capitoli nulla di scontato o banale.

Grandi Momenti di Indy



1991 Mears



Sopra, Rick Mears lanciato alla conquista di Indy500 edizione 1991, corsa con un piede rotto e messa a segno grazie a uno spettacolare sorpasso ai danni di Michael Andretti. Sotto, Johncock vincitore nel 1982 davanti ad Andretti, a sinistra, finito in testacoda

1982 Johncock



di Gordon Kirby

1 1991 Mears vince con un piede rotto

Negli ultimi giri Rick Mears e Michael Andretti furono protagonisti di un duello stupendo. Ad una ripartenza, a gara già molto avanzata, Andretti fece un sorpasso molto aggressivo sull'esterno di Mears per portarsi in testa. Un giro dopo, però, Mears superò nuovamente Andretti a tutta velocità sull'esterno riguadagnando il comando con una mossa spettacolare che fece alzare in piedi tutto il pubblico della tribuna alla curva-1 fra grida e applausi. Da quel momento Mears si portò in testa vincendo per 3" su Andretti e conquistando la sua quarta e ultima vittoria alla 500 Miglia. Una settimana prima Mears si era spaccato un piede in un incidente in prova provocato dalla rottura di una sospensione così aveva guidato, in gara, premendo col piede sinistro su quello destro rotto e dolorante. «Quella è stata decisamente la più speciale delle mie 4 vittorie a Indy - riflette Mears - Dopo aver sbattuto contro la recinzione per la prima volta a Indy ed essermi fratturato un osso del piede e aver dovuto guidare per 3/4 di gara col piede sinistro su quello destro per mantenere premuto l'acceleratore e riuscire ad arrivare alla fine: sono cose che ne hanno fatto una vittoria veramente gratificante. Abbiamo vinto la gara contro la vettura che era stata la più veloce tutto il giorno. E non perché è uscito, ma perché abbiamo combattuto e abbiamo vinto. È così che dovrebbe essere».

2 1982 Johncock re per 0,16 centesimi di secondo

Gordon Johncock controllò Mears in una spettacolare lotta negli ultimi 2 giri. Dopo l'ultimo giro di pitstop Johncock aveva 9" di vantaggio su Mears che, però, riuscì velocemente a raggiungerlo a poco più di un giro dalla fine. Mears cercò il sorpasso all'interno, entrando alla curva uno all'ultimo giro; Johncock, però, riuscì a stringerlo e a mantenere il comando. Mears cercò di nuovo il sorpasso più avanti ma aveva perso lo slancio così Johncock riuscì a vincere la sua seconda 500 Miglia per 0,16 centesimi di secondo. Una gara fantastica da vedere: ricorderò per sempre l'esultanza del pubblico di quel giorno, così forte e prolungata da sovrastare il rombo degli scarichi delle auto da corsa. Non ho mai sentito niente di simile prima, e nemmeno dopo!

3 1953 Vukovich resiste nel caldo infernale

Famosa per essere stata la più calda 500 Miglia, l'edizione del 1953 si è corsa con temperature intorno ai 35° e un grado di umidità altrettanto insopportabile. Oltre un centinaio di spettatori e 15 piloti dovettero ricorrere alle cure mediche per spossatezza dovuta al caldo e solo 5 piloti riuscirono ad arrivare al traguardo senza dover rientrare per chiedere soccorso. L'inclemenza delle condizioni si fece ancora più chiara verso metà della gara quando un esausto Carl Scarborough rientrò ai box chiedendo di essere sostituito. Scarborough, 38 anni, si era



trascinato fuori dalla sua auto ma era caduto a terra sulla pit lane e nonostante tutti i tentativi per rianimarlo era deceduto nel corso del pomeriggio. In queste condizioni proibitive Bill Vukovich aveva guidato senza preoccuparsi del caldo per aggiudicarsi una vittoria schiacciante. Vukovich era partito dalla pole e aveva condotto tutta la gara, eccetto 5 giri nella prima serie di pitstop. Ad ognuno dei suoi tre pitstop beveva un bicchiere d'acqua e uno se lo vuotava sul collo, nelle 4 ore di gara aveva perso circa 3,5 kg, ma finì per vincere con oltre 3' di vantaggio. È stata una delle gare dove la predominanza è stata una tra le più schiaccianti nella storia della 500 Miglia. La vittoria di Vukovich alla Indy è stata anche foriera dell'arrivo dell'era roadster visto che ha conquistato la prima vittoria alla 500 Miglia con una delle nuove 500A roadster di Frank Kurtis. Il motore, la trasmissione e l'albero motore furono spostati a sinistra per mettere più peso possibile sulla sinistra della vettura e il motore venne collocato sopra con un'angolazione di 36 gradi. Lo scopo era quello di approfittare del continuo trasferimento di peso a destra su un grande circuito con quattro curve a sinistra e ridurre l'usura delle gomme in particolare sulla parte destra pesantemente caricata.

Riferendosi alla nuova vettura Vukovich la chiamava "roadster" perché assomigliava a una ribassata modificata che aveva guidato molti anni prima.

4 1965
La prima vittoria a Indy di Jim Clark

Jim Clark si aggiudicò la prima vittoria con una vettura a motore posteriore a Indianapolis nel 1965 al suo terzo tentativo alla 500 Miglia, assieme a Colin Chapman. Il team Lotus di Clark e Chapman fece la sua prima apparizione ad Indianapolis nel 1963. Clark e il suo compagno di squadra Dan Gurney furono gli unici piloti a bordo di vetture a motore posteriore nel '63 e Clark condusse una bellissima gara da esordiente alla 500 Miglia finendo al secondo posto dietro a Parnelli Jones. L'anno successivo a Indy il team Lotus ebbe problemi con le gomme, ma nel 1965 era pronto con la bellissima Type 38 progettata da Len Terry. Clark si qualificò al 2° posto dietro A.J. Foyt che guidava una Lotus 34 dell'anno precedente gestita dal suo stesso team. Foyt, che era l'unico pilota a mettere a dura prova Clark alla 500 Miglia, dovette abbandonare a causa di problemi di trasmissione così Clark si aggiudicò agevolmente la vittoria davanti a Parnelli Jones a bordo di un'altra Lotus 34. Mario Andretti conquistò un emozionante terzo posto al suo esordio a Indianapolis con la auto a motore posteriore che si aggiudicarono le prime quattro posizioni. Per il 1966 le tradizionali "roadster" con motore anteriore erano praticamente scomparse da Gasoline Alley.

5 1993
Fittipaldi vince, Mansell è terzo

La 500 Miglia del 1993 ha mandato in scena una eccezionale battaglia a tre tra la Penske-Chevy di Emerson Fittipaldi e un paio di Lola-Ford guidate da Nigel Mansell e Arie Luyendyk. Mario Andretti era rimasto in testa per il numero maggiore di gi-



1965 Clark

GETTY IMAGES

QUATTRO MOMENTI DA RACCONTARE

Sopra Jim Clark vincitore nel 1965 con la Lotus: fu la prima vittoria di una vettura con motore posteriore. Sotto Fittipaldi davanti a tutti nel 1993, anno di esordio di Mansell sul catino dell'Indiana. In alto a destra Danny Sullivan a segno nel 1985 e a destra, Vukovich che staccò tutti nel 1953, ovvero l'edizione più calda con un'umidità insopportabile



1993 Fittipaldi

**NEGLI OVALI
CI SONO 2 TIPI DI
PILOTI: QUELLI
CHE SONO ANDATI
A MURO E QUELLI
CHE LO FARANNO**

NIGEL MANSELL

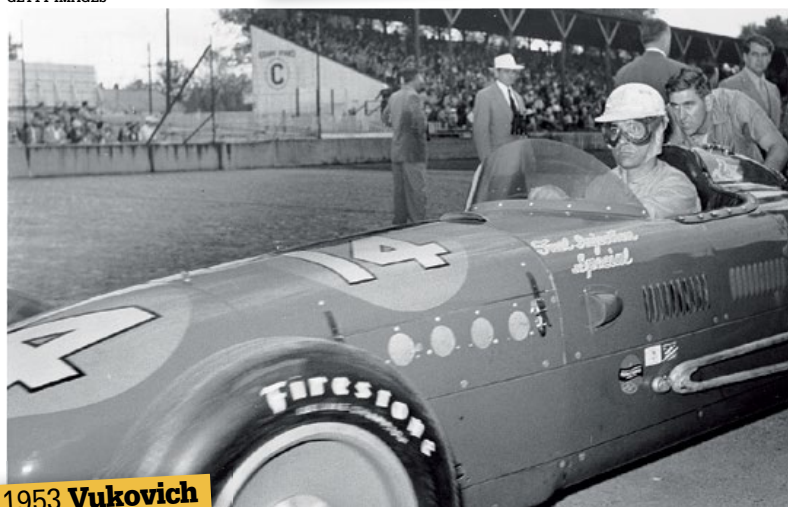


ri, ma un errore nella scelta delle gomme all'ultimo pitstop gli costò la gara. Andretti aveva guidato il gruppo per quella che sembrava l'ultima ripartenza ma venne immediatamente superato da Mansell e Fittipaldi. Mentre Andretti lottava con le sue gomme fu superato anche da Luyendyk. Nel frattempo Mansell, all'esordio alla 500 Miglia, pensava di essere pronto a vincere la gara. Aveva guidato con sempre maggior sicurezza durante la corsa ed era rimasto in testa per una ventina di giri, ma prima che la situazione potesse consolidarsi ci fu un altro colpo di scena quando la vettura di Lyn St. James si fermò all'entrata della pitlane. Alla ripartenza sia Fittipaldi che Luyendyk avevano battuto Mansell sul tempo con il brasiliano che si era buttato sull'interno mentre Luyendyk lo passava sull'esterno. Fittipaldi aveva subito allungato mettendo distacco tra lui e Luyendyk che era comunque in vantaggio su Mansell. Nel serrato tentativo di riprendere Fittipaldi e Luyendyk quando mancavano sette giri al termine, Mansell aveva sfregato contro il muro piegando la sospensione posteriore. E fu così che Fittipaldi conquistò la sua seconda vittoria alla 500 Miglia. Mansell riuscì a concludere in terza posizione dietro a Luyendyk mentre Raul Boesel finì quarto con un deluso Andretti al quinto posto con oltre cinque secondi di distacco da Fitti-



1985 Sullivan

GETTY IMAGES



1953 Vukovich

paldi e quasi un secondo dietro a Mansell. «Imparare a guidare negli ovali è stato molto interessante - ha detto Mansell - È stato un po' come se A.J. Foyt, Andretti e Rick Mears dicessero: "Non curvare a destra o mangerai cemento!". Un po' come un sasso legato alla fine di una corda. Giri intorno, giri, giri e giri poi alla fine la corda si rompe e vai a finire contro il muro. Negli ovali ci sono due tipi di piloti: quelli che hanno sbattuto contro il muro e quelli che andranno a sbattere contro il muro».

6 1985 Sullivan s'impone dopo un testacoda

Danny Sullivan ha vinto alla 500 Miglia una sola volta, nel 1985, il primo dei sei anni che ha passato con Penske Racing. A metà della gara Sullivan raggiunse e superò Andretti e si portò al comando ma fece un testacoda. Incredibilmente Sullivan riuscì a impedire che la vettura andasse a sbattere contro il muro, recuperò e continuò andando a vincere.

«Quando arrivi così in basso e stai spingendo la macchina così forte, sei sempre in una posizione pericolosa - ricorda Sullivan - Quando sono rientrato nella linea gialla e nel vivo della corsa la macchina si è messa di lato e ha iniziato a girare. Ho pensato che fosse finita lì, ma con la coda dell'occhio ho

visto Mario sotto di me e improvvisamente mi sono ritrovato nella direzione giusta. Così ho inserito una marcia più bassa e sono volato via». Il testacoda di Sullivan portò a una bandiera gialla così tutti rientrarono ai box e alcuni giri dopo la ripartenza Sullivan riuscì a prendere il comando ad Andretti facendo la stessa manovra, ma senza andare in testacoda. Da quel momento in poi Sullivan rimase al comando, riuscendo a portarsi in testa e vincendo con buon vantaggio su Andretti.

«Avevamo avuto alcuni problemi all'inizio della gara - racconta Sullivan - La mia macchina non si comportava bene nel traffico e a un certo punto eravamo quasi un giro dietro a Mario poi, però, la vettura ha iniziato ad andare via veloce e una volta superato Mario siamo riusciti a distanziarlo. L'auto, alla fine della gara, era semplicemente fantastica, infatti abbiamo segnato il nostro giro più veloce al 199° e ricordo bene cosa provai, se avessi dovuto guidare per altri cento giri, avrei potuto farlo. Una sensazione meravigliosa».

7 1926&1930 Lockhart e Arnold ecco due superstar

La 500 Miglia del 1926 e quella del 1930 videro l'arrivo di due nuove superstar le cui carriere hanno brillato per periodi di tempo molto brevi. Frank Lockhart fece il suo debutto ad Indianapolis nel 1926 al volante di una delle vetture di Harry Miller e con grande sorpresa di tutti dominò la gara rimanendo al comando negli ultimi 50 giri prima che la corsa venisse fermata dalla pioggia dopo 400 miglia. Quattro anni dopo Billy Arnold, alla sua seconda 500 Miglia, fu ancora più dominante. Arnold rimase in testa per 198 dei 200 giri e allungò così tanto da vincere con un distacco di oltre sette minuti.

Lockhart continuò e vinse nove gare del Campionato AAA tra il 1926 e il 1927, affermandosi come la grande nuova stella dello sport. Nell'aprile del 1928, però, Lockhart perse la vita mentre tentava di stabilire un record di velocità a Daytona Beach a bordo della sua spettacolare Stutz Blackhawk bicilindrica sovralimentata V-16 (twin supercharged V-16). Quando morì Lockhart aveva appena 26 anni. Anche la fama di Arnold fu ugualmente effimera. Arnold vinse altre due gare nel 1930 e vinse agevolmente il campionato AAA davanti a Shorty Cantlon e Bill Cummings.

L'anno seguente l'attraente nuova stella del volante interpretò se stesso in una pellicola di Hollywood e, a Indianapolis, Arnold fu ancora una volta l'uomo da battere; ancora una volta, staccatosi dal gruppo, condusse la gara per 155 giri fino all'incidente avvenuto alla tornata numero 162. Sia Arnold che il suo meccanico a bordo Spider Matlock rimasero gravemente feriti e quell'anno non disputarono più alcuna gara. Arnold rientrò per la 500 Miglia del 1932. Si qualificò a metà della prima fila in griglia e condusse la gara per i primi 57 giri prima dell'incidente al giro 60 in seguito al quale riportò la rottura di una spalla, mentre il suo meccanico a bordo, Matlock, si ruppe il bacino. Quella fu la fine della carriera di pilota di Arnold dato che la moglie, sconvolta, lo convinse al ritiro dalle competizioni.

L'AUTO SI MISE A GIRARE. PENSAVO FOSSE FINITA LÌ, MA POI MI RITROVAI NELLA POSIZIONE GIUSTA

DANNY SULLIVAN





8 1967

A.J. Foyt fa tris nel giorno di Parnelli

A.J. Foyt conquistò la sua terza vittoria a Indy nel 1967, ma quell'anno la 500 Miglia era tutta focalizzata sulla vettura STP turbo a 4 ruote motrici di Parnelli Jones e Andy Granatelli. C'è voluto un po' di tempo al loro team per capire quali fossero le migliori regolazioni e la migliore ripartizione sulle 4WD per ottenere il tempo sul giro ottimale dalla turbina, ma una volta trovata la combinazione giusta Parnelli si è ritrovato in una classe tutta sua. L'Usac più tardi ha sostanzialmente vietato le turbine restringendo la corona circolare di alimentazione a una dimensione estremamente piccola.

«Nessuno voleva dare alcun credito a quella vettura per via del suo handling - dice Jones - La macchina si guidava bene: non sapevo che avrebbe poi regalato prestazioni così soddisfacenti. Foyt, Gurney e Mario nelle qualifiche stavano tutti usando un 15% di nitro e ridotti carichi di carburante. Parliamo di quando normalmente il serbatoio conteneva circa 285 litri». Parnelli dice che i suoi rivali si stavano prendendo in giro da soli con gli assetti da qualifica. «Me li immaginavo il giorno della gara, quando avrebbero dovuto caricare 285 litri circa di carburante e togliere quel dieci, quindici per cento di nitro; avrebbero potuto non avere velocità sufficienti per starmi dietro alla fine del rettilineo. Sapevo quanto quelle vetture avrebbero rallentato una volta fatto il pieno e senza la miscela con nitro».

Parnelli e la turbina erano pronti per la gara. All'inizio si portò sfacciatamente sull'esterno di Andretti, Gurney e Johncock sulla prima fila e sfrecciò via staccandoli nonostante un testacoda all'inizio della gara mentre doppiava la star della Nascar Lee Roy Yarbrough. A quattro giri dalla fine, però, a causa della rottura di un supporto dell'albero motore Foyt

LA COLPA È SOLTANTO MIA SE NON VINSI QUELLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS DEL 1967

PARNELLI JONES



lo raggiunse nonostante fosse distaccato di quasi un giro conquistando così la sua terza vittoria alla 500 Miglia. Parnelli incolpò se stesso per aver spinto troppo la vettura mentre usciva dai box. «La colpa è mia se non ho vinto quella gara - dice - Ma è solo una delle diverse volte che ho perso in quel modo».

9 1922

Inizia la legge di Murphy

Vincitore della 500 Miglia del 1922 fu Jimmy Murphy che vinse altre cinque gare e il campionato AAA di quell'anno. Murphy iniziò la sua carriera come meccanico a bordo per il team Duesenberg prima di passare al posto di guida nel 1919. Si aggiudicò la prima vittoria sul nuovissimo tracciato in legno (board track) di Beverly Hills e nei successivi cinque anni Murphy divenne conosciuto come "King of the Boards" dato che vinse sedici gare su circuiti in legno.

Murphy guadagnò anche fama internazionale vincendo il Gp di Francia nel 1921 al volante di una delle tre Duesenberg ufficiali. Nel 1922 Murphy iniziò a correre con la sua Duesenberg personale con motore Miller e fu al volante di questa vettura, conosciuta come "Murphy Special", che vinse la 500 Miglia del 1922. Sfortunatamente Murphy rimase ucciso

ECCO I DIECI PERSONAGGI ENTRATI NELLA LE



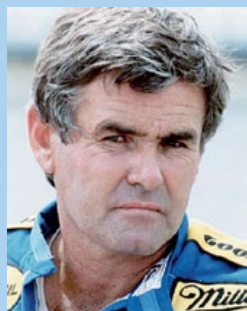
RICK MEARS

Vincitore di quattro 500 Miglia nel 1979, 1984, 1988 e 1991 e detentore di un record, la conquista di sei pole position a Indianapolis: 1979, 1982, 1986, 1988, 1989 e 1991. Mears ha corso in testa alla 500 Miglia per ben 429 giri ed è conosciuto come uno dei piloti più calmi e intelligenti che questo sport abbia mai avuto.



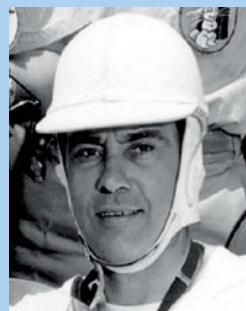
A.J. FOYT

Vincitore di quattro edizioni della 500 Miglia nel 1961, 1964, 1967 e 1977 Foyt fu in pole quattro volte (1965, 1969, 1974 e 1975). Ha vinto anche il numero record di gare, 67, e sette campionati Usac, oltre ad aver vinto la Le Mans assieme a Dan Gurney e Ford nel 1967. Foyt ha vinto anche per due volte la 24 Ore di Daytona.



AL UNSER

Vincitore di quattro 500 Miglia nel 1970, 1971, 1978 e 1987. Si è aggiudicato inoltre per 8 volte il 2° o 3° posto e ha condotto in testa il record di 644 giri a Indianapolis. Unser era famoso per la sua capacità di riportare a casa la macchina intera e ha mostrato la sua versatilità vincendo anche gare di Formula 5000 e di Can-Am.



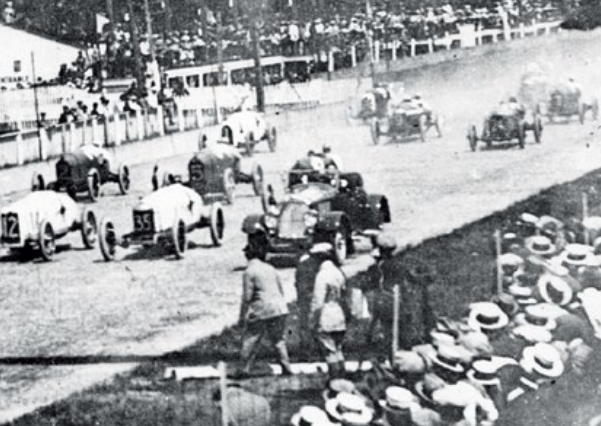
BILL VUKOVICH

Vincitore nel 1953 e 1954, Vukovich stava per diventare l'unico pilota ad aver vinto tre Indy di seguito quando perse la vita in un incidente che vide coinvolte più vetture al 57° giro della 500 Miglia del 1955. Vukovich fu l'uomo da battere dal 1952, al 1955 in quelle stagioni era il vero maestro di questo sport.



PARNELLI JONES

Vincitore della 500 Miglia nel 1963, Jones ha conquistato la pole nel 1961 e nel 1962; è rimasto al comando in gara per 492 giri nel corso di ben sette 500 Miglia corse tra il 1961 e il 1967. Ancora oggi, Mario Andretti, Bobby e Al Unser, dicono che Parnelli è stato il miglior pilota che hanno mai visto correre ad Indianapolis.



durante una gara in un pista sterrata a Syracuse, New York nel settembre del 1924. Aveva, tuttavia, guadagnato punti sufficienti da essere incoronato vincitore postumo del campionato AAA del 1924.

10 **1911** Harroun fu il primo a mettere la firma

La prima 500 Miglia venne vinta dalla Marmon Wasp di Ray Harroun che aveva sconfitto un folto gruppo di 40 partecipanti. Notoriamente la Marmon di Harroun era l'unica vettura partecipante a correre senza il meccanico a bordo. Al suo posto Harroun aveva montato uno specchietto retrovisore e aveva lottato per buona parte della corsa con il ricco ma talentuoso David Bruce-Brown che alla fine concluse in terza posizione. Harroun proseguì e vinse la gara con quasi due minuti di vantaggio sulla Lozier di Ralph Mulford nonostante molti storici ritengano che sia stato effettivamente Mulford a vincere quella corsa. Un incidente a metà della competizione che coinvolse diverse auto sparse rottami e detriti nella tribunetta dove venivano segnati i risultati creando confusione su quale auto avesse completato quanti giri. Dopo la sua storica vittoria Harroun si ritirò mentre il veterano Mulford continuò a correre con successo fino agli Anni '20. ●



LA RIVOLUZIONARIA STP TURBO 4X4

Indy500 1967: è il momento decisivo della corsa. A.J. Foyt infila la Stp turbo a 4 ruote motrici di Parnelli Jones che ha fatto sfracelli fino a quattro giri dal termine quando si rompe il supporto del motore sulla sua rivoluzionaria e ammiratissima monoposto. In alto la Indy500 del 1922

GETTY IMAGES

GGENDA DELLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS



BOBBY UNSER

Tre volte vincitore della 500 Miglia nel 1968, 1975 e 1981, Unser ha conquistato la pole due volte, nel 1972 e nel 1981 ed è partito dalla prima fila in altre sette 500 Miglia. In 19 partecipazioni è rimasto al comando per 440 giri.



MARIO ANDRETTI

Ha vinto la 500 Miglia solo una volta, nel 1969, ma ha conquistato la pole tre volte: 1966, 1967 e 1987. È partito dalla prima fila altre cinque volte. Ha corso al comando per 556 giri a Indianapolis, uno in più di Foyt e si è classificato al terzo posto assoluto come giri compiuti al comando dopo Al Unser e DePalma.



LOUIS MEYER

Il primo pilota a vincere alla 500 Miglia per tre volte (1928, 1933 e 1936), Meyer ha creato la Meyer-Drake engineering assieme a Dale Drake, costruttori del motore a quattro cilindri Offenhauser dagli Anni '30 agli Anni '80.



BILLY ARNOLD

Vincitore e dominatore della 500 Miglia del 1930 Arnold fu anche l'uomo da battere nel 1931 e nel 1932, gare concluse entrambe con un incidente. Arnold è stata una delle stelle più brillanti e incostanti della storia della 500 Miglia.



FRANK LOCKHART

Vincitore della 500 Miglia l'anno del suo debutto in quella gara nel 1926, Lockhart si è immediatamente imposto in questo sport per il suo grande esordio per poi perdere la vita nel tentativo di stabilire un record di velocità a Daytona Beach nell'aprile del 1928.

L'INTERVISTA/Mario Andretti racconta

«Pole, è bello»

Il pilota italo-americano spiega come, grazie alla sua grande esperienza, sia riuscito ad assicurarsi di nuovo la partenza al palo. Si candida per il secondo successo dopo quello del '69

IL GIORNO DOPO la sua terza pole position consecutiva della stagione 1987, e la 59. della sua carriera in F. Indy, Mario Andretti ha avuto una mattinata faticosissima, tanto che alla fine ha rinunciato a provare ancora. Nella stanza 134 dello Speedway-Motel la sveglia è stata data alle 6,30 con la prima colazione, e alle 8,30 Mario era già in pista, atteso da qualcosa come trecento fotografi, una ventina di operatori televisivi per le foto ufficiali del «pole men». C'erano da accontentare anche i vari sponsor e così la foto di rito è stata scattata decine di volte, ora con un cappellino, poi con gli uomini della Chevrolet alla loro prima pole position dopo due anni di intenso lavoro, fuori e dentro la macchina. E negli intervalli c'erano anche alcune centinaia di tifosi da accontentare con gli autografi. È durata due ore la «sagra» della pole position, come poi l'ha definita Andretti. Quindi, finalmente davanti a un caffè nero bollente servito nella mega-roulotte messi a disposizione da «Sigar-Haas», così è soprannominato il team manager per l'eterno sigaro in bocca acceso o spento che sia, il tempo per due chiacchiere sulla sua pole e sulle polemiche che hanno caratterizzato questi giorni di prove a Indianapolis; le gomme Goodyear sono state poste sotto accusa dai piloti che non sono riusciti a mettere a punto la macchina e che non sono riusciti ad andare forte come speravano. Chiediamo a Mario che cosa ne pensa delle radiali Goodyear apparse per la prima volta su una pista di F. Indy.

«Anch'io non sono andato forte come speravo e per come avevo preparato la macchina nella settimana antecedente le prove ufficiali, ma non è colpa delle gomme. Le coperture le assolvevo completamente perché non hanno nessuna colpa. Anzi, con le radiali si va più forte che con le gomme a costruzione tradizionale, ma bisogna saperle sfruttare. Non bisogna guidare, infatti, come se si avessero quattro gomme della passata generazione. Con le gomme a tele incrociate in curva la macchina cominciava a slittare. Tutti se ne accorgevano e potevano correggere la traiettoria o levare il piede. Con le radiali Goodyear, invece, si va più forte, si entra in curva più veloci e, se la gomma perde

aderenza, si ha poco tempo per correggere o levare il piede. La macchina parte in una frazione di secondo, sorprende tutti. Molti non se lo aspettano e finiscono in testa-coda perché il tutto accade troppo velocemente».

— Si spiega così l'incidente di Crawford?
«Non si può dare la colpa alle gomme, alla prima uscita Crawford aveva toccato per due volte il muro della curva 4 e lo avevamo fermato con la bandiera gialla. Quando è successo l'incidente andava semplicemente troppo forte: davanti ai box è passato a 385 km/h. È logico che in curva sia arrivato velocissimo e non sia riuscito a tenere la macchina. La sfortuna ha voluto che abbia fatto un testa-coda completo e sia finito contro il muro con il musetto. La macchina che è di tipo vecchio non ha tenuto come, forse, avrebbe retto una macchina nuova con diverse soluzioni per la sicurezza. Credo che in questo caso non si possa dare assolutamente la colpa alle gomme. A mio parere c'è stato un errore di valutazione del pilota».

— Torniamo alle polemiche. Come mai solo le Lola sono andate bene in qualifica, piazzando quattro macchine ai primi sei posti? Si sussurra che la Goodyear abbia voluto favorire le Lola.

«È una bugia, com'è che lo scorso anno le March andavano più forte delle Lola? La risposta giusta è la più ovvia, ma nessuno la vuole dire: la Lola quest'anno ha fatto una macchina nuova al 90%, la March invece, non ha modificato molto la sua vettura '86. È normale che oggi la Lola sia superiore alla March mentre l'anno scorso la situazione era invertita, ma parlare di favoritismi mi fa scappare da ridere. Alla Lola bisogna ringraziare Nigel Bennet che ha fatto un lavoro eccezionale: tutti parlano di Broadlay, ma lui è solo il padrone della Casa, ma il vero artefice della nuova macchina è Bennet, troppe volte dimenticato e poco conosciuto».

— Sono state prove «strane» quelle di sabato scorso a Indy per la più importante giornata di qualificazione.

«Sì, è vero. Hai visto che tutti aspettavano a scendere in pista perché faceva molto caldo e in più tirava anche vento. Ad un certo momento si è però capito che le condizioni atmosferiche non sarebbero





da **As n.21**

19 maggio 1987

L'ultima pole di **Piedone**

È il 1987 e Mario Andretti fa segnare la pole alla 500 Miglia di Indianapolis. Per la terza volta in carriera parte davanti a tutti nel catino più famoso del mondo dove ha vinto soltanto una volta. Poi arriva la gara. E l'istriano diventa subito protagonista. Con la Lola a motore Chevrolet-Ilmor Andretti detta legge. Rimane in testa per 177 giri e inizia ad assaporare il gusto dolcissimo che regala il successo. Invece non è per niente una favola visto che la monoposto si mette a fare le bizze e lui è costretto al ritiro. «L'impianto di alimentazione mi ha privato della mia seconda vittoria a Indy - racconterà Mario - Confesso che a un certo punto ho creduto veramente di poter ottenere il successo». Successo che invece andò ad Al Unser Jr che chiuse davanti a Roberto Guerrero. Quel giorno sul podio ci fu gloria anche per Fabrizio Barbazza che artigliò la terza piazza. ●



cambiate. Bisogna sapere, o almeno i piloti dovrebbero sapere che la traiettoria a Indy è una sola ed è segnata sull'asfalto da una larga striscia nera lasciata dalle gomme in una settimana di prove. Nella settimana non è piovuto e il deposito di gomma è rimasto sulla pista. Siccome i pneumatici da corsa contengono molto olio, il caldo delle prove ha sciolto questo olio e la pista era diventata scivolosissima. Io che avevo girato in prove libere a 218 miglia/h, non sono riuscito a far meglio di 215 miglia, mentre era nelle mie previsioni arrivare a 220 miglia. Basti pensare che non abbiamo battuto il record di Mears dello scorso anno, che sembrava, invece, alla nostra portata».

— Sino a che punto è importante la pole position Indy, indipendentemente dal valore pubblicitario?

«È molto importante direi, perché al via si ha la pista libera davanti e non si hanno le turbolenze che rovinano e cambiano completamente l'aerodinamica, costringendoti a cambiare traiettoria e modo di guidare. È quando iniziano i sorpassi che la corsa diventa veramente difficile, ti sembra di guidare un'altra macchina... Se si ha la sfortuna di trovarsi in scia a due o tre macchine prima della curva 3 l'aerodinamica va a farsi benedire, e, quello che è peggio, è che provoca un risucchio incredibile: dove abitualmente si arriva a 370 km/h, in scia si toccano velocità di 400 km/h e forse di più. Quindi c'è molto pericolo perché a quella velocità non si può fare la curva e se si corregge troppo, succede come a Carter che si è messo la macchina per cappello e ha fatto tutto il tratto fra la curva 3 e la 4 a testa in giù. C'è molto, troppo pericolo a causa della turbolenza in corsa: l'aerodinamica studiata per un anno intero e per cui hai speso centinaia di migliaia di dollari va a farsi benedire. L'unica soddisfazione è data dal fatto che questo problema lo abbiamo tutti. Io in testa lo sentirò meno, almeno per i primi giri».

— Qual è il tuo pronostico?

«Difficile, difficilissimo. Una vittoria è legata a troppi fattori esterni alla condotta del pilota. Certo che dopo la mia vittoria del '69 e due altri secondi posti un'altro successo mi farebbe piacere...» □

di Marco Giordo
foto Bettioli e Getty Images

MATOSINHOS - Nel giorno del grande ritorno al successo di Kris Meeke e della Citroën, in Portogallo si è purtroppo rivisto il fuoco nei rally di più alto livello e il tema della sicurezza è tornato di prepotenza sotto i riflettori. Venerdì pomeriggio, a gara da poco iniziata, la Hyundai i20 Wrc di Hayden Paddon è volata fuori strada al km 11,9 della quinta speciale - Ponte de Lima - ed è andata quasi immediatamente a fuoco a causa di un incendio appiccato dal catalizzatore della vettura stessa alle sterpaglie sulle quali era "atterrata". Un mix di eventi e concause micidiale, che ha fortemente rischiato di finire in un nuovo dramma. Per fortuna, Paddon ed il suo navigatore, John Kennard, erano incolumi e sono usciti rapidamente e con i propri mezzi dall'abitacolo, allontanandosi poi velocemente dalle fiamme che avevano avvolto in pochi secondi la Wrc coreana. Ripetiamo: vista la velocità con cui le fiamme si sono propagate, se uno o entrambi i componenti l'equipaggio fossero rimasti feriti nell'incidente o intrappolati in macchina, forse ora staremmo parlando di assurda tragedia. E non basta. Poco dopo, nello stesso punto, è volato fuori anche Ott Tanak, con la zona che sembrava divenuta un angolo d'inferno. Per fortuna, grazie all'arrivo di un'auto-botte accorsa sul posto nel frattempo, Tanak è riuscito a salvare la sua Fiesta Wrc dall'incendio che ormai stava per ghermirla... Ma perché è successo questo clamoroso incidente? Sulle cause dell'uscita di strada Paddon è stato molto chiaro. «C'era una buca - ha spiegato - all'interno di una curva media a sinistra, che ha sollevato la vettura, proiettandola contro alcune rocce poste all'esterno. Da lì, l'auto è rimbalzata all'interno, finendo sotto la sede stradale. Di per sé non sarebbe stato un incidente particolarmente serio ma gli arbusti sui quali siamo finiti hanno subito preso fuoco per colpa credo del catalizzatore rovente e... sappiamo tutti come è finita! Sia io che Kennard abbiamo appena fatto in tempo ad uscire, addirittura John ha lasciato in macchina il quaderno delle note e il suo cellulare, che ovviamente sono finiti in cenere. Non abbiamo avuto proprio il tempo di prendere niente. I soccorsi sono arrivati dopo qualche minuto ma la cosa che mi ha sorpreso di più è che i poliziotti presenti ci hanno impedito di segnalare agli altri piloti la pericolosità di quel punto: francamente, questo è un fatto inspiegabile».

IL NORDIRLANDESE RIPORTA AL SUCCESSO LA CITROËN MA TUTTA L'ATTENZIONE VA SULL'INCREDIBILE INCENDIO CHE S'È SCATENATO DOPO L'USCITA DI PADDON E CHE AVREBBE POTUTO FINIRE IN TRAGEDIA

Meeke

tra fuoco e fia

AL TRAGUARDO

- 1 Meeke-Nagle**
Citroën Ds3 Wrc
3.59'01"
- 2 Mikkelsen-Jaeger**
Vw Polo R Wrc
a 29"7
- 3 Ogier-Ingrassia**
Vw Polo R Wrc
a 34"5

La classifica completa è riportata alle pagine 76-77



INCREDULI E ATTONITI

Due uomini della Hyundai osservano lo scheletro della i20 Ng Wrc di Paddon e Kennard, bruciata completamente dopo essere finita sulla sterpaglia, nella quinta prova del Rally del Portogallo. Sotto, i vincitori Meeke e Nagle con la Citroën Ds3 Wrc



mme

I precedenti della prova incriminata

Quella di Ponte de Lima è una classica della gara lusitana, in passato denominata "Sao Lourenço da Montaria", ed ha precedenti che avrebbero dovuto far riflettere. Già lo scorso anno, infatti, proprio lì, alla vigilia del Rally del Portogallo erano stati appiccati quattro incendi dolosi. Poi, in gara, la speciale era stata sospesa al primo passaggio a causa dell'incendio di una vettura apripista, andata distrutta nel rogo. Incuranti, quest'anno gli organizzatori lusitani hanno voluto riproporre la prova ed un altro incendio ha colpito ancora. E anche stavolta, Ponte de Lima, ridente cittadina all'estremo nord del Portogallo, famosa perché si produce il vino verde, ha rischiato di passare tragicamente alla storia dei rally. Perché, lo ripetiamo, avrebbe davvero potuto finire in tragedia. Le immagini dell'incidente di Paddon sono inequivocabili, mai si era vista sinora una Wrc bruciare così repentinamente come è successo alla Hyundai del pilota neozelandese. Due anni fa, in Sardegna, la Fiesta di Mikko Hirvonen aveva preso fuoco in trasferimento, ma lì era stato probabilmente un corto circuito a causare il rogo e la vettura era sulla strada, in trasferimento. In Portogallo invece sono stati gli arbusti ad innescare la combustione, un fattore esterno, quindi a priori evitabile. Allora perché continuare ad insistere con questa speciale così potenzialmente pericolosa? «Quella di Ponte de Lima è una prova classica di questa gara – ci ha detto il direttore di corsa, Pedro Almeida – una delle speciali più belle e spettacolari del rally. Quanto è successo è una fatalità, sia stavolta che lo scorso anno, perché si sono verificate una serie di circostanze in entrambi i casi davvero sfavorevoli. La sicurezza ha funzionato, un nostro elicottero è arrivato sul posto due minuti dopo l'incidente, ma non c'era più niente da fare per la Hyundai di Paddon che era già avvolta dalle fiamme. La prova è continuata, la strada era libera, poi quando anche Tanak è volato fuori ho preferito sospenderla. Nel frattempo, da un accesso laterale, è arrivato un camion antincendio della Protezione Civile, che ha aiutato l'éstone a circoscrivere l'incendio, e alcuni minuti dopo sul posto c'era anche il camion dei pompieri partito da inizio prova». Passi per i soccorsi, ma restiamo dell'idea che sarebbe meglio comunque rivedere qualcosa in vista della prossima edizione. Come dice il proverbio, errare è umano ma perseverare è diabolico...

Cosa dice Nandan

Sulle cause che hanno scatenato l'incendio della vettura di Paddon il mistero resta e il team principal della Hyundai, Michel Nandan, prova a fare chiarezza: «Francamente non sappiamo perché la vettura ha preso fuoco – commentato Nandan – e non è facile saperne di più. La i20 monta infatti una protezione al catalizzatore. Le fiamme sono partite da sotto la vettura e magari nell'uscita di strada può essere uscito dell'olio dallo scarico, innescando la combustione. Si potrebbe anche essere rotta la protezione del catalizzatore, ma questo non lo sapremo mai, dato che la vettura è andata distrutta. E poi, anche se è piovuto la settimana prima, il sottobosco in



LA GRANDE PAURA
Sopra, Meeke salta sul secondo successo iridato, 12 mesi dopo quello ottenuto in Argentina. Sotto, in senso antiorario, la Hyundai brucia nella sterspaglia, Tanak cerca di salvare la sua Fiesta, il catalizzatore dell'i20 Wrc, Kennard e Paddon sconsolati accanto ai resti fumanti di quella che era la loro auto e ancora un'immagine di Tanak mentre piomba sul luogo dell'incendio

quel punto è sempre secco e così, quando la macchina c'è finita sopra, le fiamme si sono sprigionate subito dopo il contatto con la parte inferiore della vettura, che è sempre molto calda in varie zone. Un caso davvero al limite, impossibile da prevedere, qualcosa che non ci era mai successo. Ora dobbiamo essere veloci a montare un nuovo telaio in fretta e furia, per permettere a Paddon di essere al via in Sardegna». Nandan non lo ha evidenziato ma un'altra causa della combustione potrebbero essere stati i dischi dei freni, che raggiungendo temperature intorno a 800 gradi e che a contatto con i rami potrebbero aver contribuito ad originare e propagare l'incendio. Una pagina, questa portoghese, che deve servire da monito per tutti, perché il pericolo incendio resta sempre in agguato ed è di grande attualità. Inutile ora fare l'elenco e ricordare i precedenti, i morti recenti li abbiamo tutti in mente... ●





Meeke controlla dall'inizio alla fine

IL PILOTA CITROËN SFRUTTA IL VANTAGGIO DELL'ORDINE DI PARTENZA POI TIENE A BADA MIKKELSEN E OGIER, BATTENDO LE VOLKSWAGEN

Uno scatenato Kris Meeke s'è aggiudicato la 50ª edizione del Rally de Portugal che il pilota della Citroën ha condotto dall'inizio alla fine. Dopo la super speciale d'apertura a Louxada vinta da Ogier, il nordirlandese ha iniziato infatti ad inanelare una serie di scratch consecutivi che lo hanno lanciato in testa alla corsa. Meeke, approfittando del fatto di partire nelle retrovie (in tredicesima posizione nella prima tappa e in decima nella seconda), è stato bravo poi ad allungare sui suoi avversari e quindi ad amministrare, dimostrando di essere in forma smagliante. E questo nonostante non partecipi a

tutto il Mondiale perché, come noto, impegnato nello sviluppo della futura Citroën Wrc per il 2017. Le belle ma sfortunate prestazioni fornite a Montecarlo e in Svezia non erano casuali.

I test che sta effettuando sulla nuova Wrc francese hanno sicuramente contribuito a dare fiducia e sicurezza al pupillo di Colin McRae, autore sugli sterrati lusitani di una gara davvero superba e dove ha ottenuto il secondo successo in carriera dopo l'Argentina 2015. «Sono davvero contento per me e per la squadra - ha dichiarato alla fine il pilota di Dungannon - . Il nostro è stato un weekend perfetto, nel

corso del quale abbiamo approfittato al massimo della posizione di partenza. La vittoria dimostra che la Ds3 è ancora un'ottima vettura, mentre per me è un ottimo passo in avanti e mi dà molta fiducia per il futuro». Secondo alle spalle di Meeke ha concluso il norvegese Andreas Mikkelsen, che ha coronato così la sua splendida gara, approfittando di alcuni problemi di capitano Ogier nella tappa finale.

«Non potevo davvero fare di più - ha detto Ogier - visto che ho bucato nella prima speciale della giornata conclusiva e senza altre gomme di scorta ho dovuto gestire una foratura lenta nell'ultimo crono». Il pilota di Gap era comunque contento, nonostante questa sia stata la prima volta da quando corre con la Volkswagen che viene sconfitto per tre gare consecutive. In sostanza però, Ogier ha consolidato la sua leadership nel mondiale Piloti...
«Ho dato il massimo - ha continuato - come avevo già fatto in Messico e in Argentina. Credo che ora la gente si stia davvero rendendo conto di quanto sia penalizzante per me il fatto di passare per primo sulle speciali, è davvero difficile correre in queste condizioni. Ho comunque allungato in classifica sui miei avversari e questa è la cosa più importante». ●



AVEVAMO PREVISTO LA VITTORIA DI MEEKE

Autosprint portafortuna!

Quella che vedete riprodotta sotto è l'apertura del servizio di presentazione del Rally del Portogallo, pubblicato su AS della scorsa settimana. Davvero profetico, il titolo "Uno su Meeke ce la fa", con tanti ringraziamenti da parte di Kris Meeke...



AUTO
SPRINT

Tempestini compie l'impresa

L'ITALIANO EMIGRATO IN ROMANIA RIMONTA E AGGUANTA LA VITTORIA SIA NEL JWRC CHE NEL WRC3. MALE CRUGNOLA, SOLAMENTE NONO

MATOSINHOS - Tra gli 11 iscritti al mondiale Junior 2016, la serie dedicata ai giovani talenti del campionato del mondo tutti al volante di Citroën Ds3 R3T Max, c'erano anche due equipaggi italiani, composti da Simone Tempestini (che corre con licenza rumena) e Giovanni Bernacchini e da Andrea Crugnola e Michele Ferrara. E Tempestini si è davvero scatenato in Portogallo, mettendosi in grande evidenza e vincendo la prima prova stagionale del Jwrc. "Tempesta Junior", dopo aver chiuso in testa la prima tappa nonostante alcuni problemi all'idroguida e ad un ammortizzatore, perdeva molto tempo nella seconda frazione di gara, scivolando in terza posizione, dopo aver tranciato il tubo dei freni anteriore destro a metà della prova di Baiao ed aver sofferto dello stesso problema nel cron seguente, Marao. Poi, prima della prova lunga di Amarante, il guasto veniva riparato dall'equipaggio, che iniziava un grande recupero, passando prima il francese Terry Folb e poi giocandosi la vittoria nelle battute finali con lo slovacco Martin Koci, superato di prepotenza la domenica.

Andrea Crugnola invece ha avuto una gara tutta in salita, con problemi di servosterzo nella prima tappa e con uno stop improvviso nella seconda giornata, quando ha perso una ruota per la rottura del-

JWRC

Junior: 1. Tempestini-Bernacchini in 4.30'15"7; 2. Koci-Kostka a 36"3; 3. Folb-Le Floch a 46"5; 4. Dubert-Coria a 10'43"6; 5. Veiby-Skjaermonen a 25'09"6; 9. Crugnola-Ferrara a 55'32"2 (tutti su Citroën Ds3 R3T Max).

Campionato 1. Tempestini 25 punti; 2. Koci 18; 3. Folb 15; 4. Dubert 12; 5. Veiby 10; 10. Crugnola 1.

WRC3

Junior: 1. Tempestini-Bernacchini in 4.30'15"7; 2. Koci-Kostka a 36"3; 3. Folb-Le Floch a 46"5; 4. Andolfi-Fenoli (Peugeot 208 R2) a 2'58"3; 5. Dubert-Coria a 10'43"6; 6. De Tommaso-Rocca (Peugeot 208 R2) a 11'27"1; 11. Brazzoli-Barone (Peugeot 208 R2) a 31'44"0; 14. Crugnola-Ferrara a 55'32"2 (tutti gli altri su Citroen Ds3 R3T Max).

Campionato 1. Fabre 79 punti; 2. Veiby 31; 3. Andolfi 27; 4. Koci 26; 5. Tempestini 25; 6. De Tommaso 20; 7. Berfa 18.

GIOVANI SPERANZE CHE CRESCONO

Simone Tempestini, nella foto, ha vinto Jwrc e Wrc3 con Giovanni Bernacchini. Poca fortuna invece per Andrea Crugnola, al centro, mentre si è messo ancora una volta in evidenza Fabio Andolfi, in alto, con la 208 R2 dell'Acì Team Italia. A destra la Ford Fiesta Wrc di Bertelli, rimasta ferma in esposizione per il forfait del suo pilota



le colonnette. Poi, nella tappa finale, il varesino ha chiuso nono tra gli Junior. Nel Wrc3 al via c'era anche il piemontese Enrico Brazzoli, che dopo una prima tappa difficile nella quale ha patito due forature e rotto il supporto del cambio, è stato rallentato dalla nebbia. Nella giornata finale Brazzoli ha disputato al meglio le ultime 4 speciali concludendo 45esimo assoluto e 11esimo di Wrc3. ●





Andolfi adesso fa proprio sognare

IL LIGURE FIRMA TEMPI DI VALORE ASSOLUTO CON LA 208 R2 CONTRO LE DS3 R3T, VINCENDO UNA PROVA E CHIUDENDO QUARTO DI WRC3

Trasferta fruttuosa per l'Acì Team Italia in Portogallo, dove la squadra tricolore ha festeggiato alla grande il suo primo compleanno. Proprio nella gara in cui aveva esordito dodici mesi fa, Fabio Andolfi si è messo in grande evidenza al volante della Peugeot 208 R2 della Romeo Ferraris. Il 24enne savonese ha chiuso infatti in 28esima posizione assoluta, cogliendo uno strepitoso quarto posto di Wrc3. Andolfi ha fatto segnare tempi davvero interessanti, con addirittura il miglior cronometro tra le 2 Rm nella penultima speciale e stando davanti a numerosi avversari iscritti al Jwrc, quindi con le più potenti Ds3 R3T Max... «Sono soddisfatto – ha commentato Andolfi all'arrivo – e devo dire che stavolta ho messo a frutto l'importante

esperienza fatta in questa gara un anno fa. Ad un certo punto abbiamo cercato nella seconda tappa anche di spingere ma i tempi delle Ds3 proprio non riuscivamo a farli. Va bene così, sono contento per lo scratch ottenuto. La corsa è stata dura soprattutto nella prima tappa; poi le speciali avevano un fondo migliore, anche se spesso era molto scivoloso. Sono contento sia della vettura che delle gomme e francamente sono rimasto persino sorpreso dall'essere stato a ridosso del podio di Wrc3 con una vettura decisamente inferiore. L'obiettivo ora è quello di far bene in Sardegna». Gara positiva anche per Damiano De Tommaso, che era all'esordio in Portogallo e con il nuovo copilota Paolo Rocca ed ha chiuso sesto di Wrc3 e 36esi-

mo assoluto. Il 20enne lombardo, dopo una foratura ad inizio gara, ha tenuto un buon ritmo, migliorando le sue prestazioni. «Per certi versi è stata la gara più difficile che ho disputato sin qui – ha commentato De Tommaso – con prove davvero rotte e piene di rotaie nella prima tappa. Le speciali della seconda tappa mi sono piaciute tantissimo, soprattutto quella di Amarante. Un po' meno invece la nebbia, che abbiamo trovato sabato a fine tappa, che ci ha complicato davvero la vita. Ho imparando tanto, la 208 e le gomme mi hanno supportato al meglio. Ho cercato di arrivare alla fine senza rischiare e guidando in sicurezza».

All'arrivo Claudio Bortolotto era soddisfatto della prova fornita dai suoi ragazzi. «Andolfi ha fatto segnare tempi straordinari, tenendo il passo di piloti che corrono con vetture 70 cavalli più potenti della sua, e addirittura facendo meglio di tutti tra le 2 Ruote Motrici nella penultima speciale. Grazie anche all'esperienza maturata qui lo scorso anno, Fabio è andato davvero bene. La sua crescita in dodici mesi è evidente. De Tommaso ha fatto più fatica, le sue prestazioni sono però migliorate rispetto alla prima tappa, quando una foratura di prima mattina l'aveva un po' condizionato». ●

UNA LESIONE AL LEGAMENTO PRIMA DELLA GARA GLI HA IMPEDITO DI PARTIRE

Bertelli forfait per il calcetto

Il Portogallo non porta davvero bene a Lorenzo Bertelli, che dopo il brutto incidente patito lo scorso anno stavolta ha dovuto dare forfait ancor prima del via! Bertelli si è infatti infortunato alla vigilia della partenza, domenica pomeriggio, in Italia durante una partita a calcetto, procurandosi una lesione al legamento della caviglia sinistra. Vista l'entità dell'infortunio, il pilota del Team Fuckmatie

ha poi preferito rinunciare alla trasferta lusitana ma dovrebbe essere regolarmente al via fra tre settimane ad Alghero, nel Rally d'Italia-Sardegna. Dopo un primo momento in cui sembrava che la lesione fosse più grave, le sue condizioni sono migliorate ed è stato lo stesso pilota aretino ma milanese d'adozione a confermare che farà di tutto per non saltare l'appuntamento tricolore del Mondiale.





OGIER SI CONSOLA CON LA POWER STAGE

Il campione della Vw ha concluso terzo, con l'impennata d'orgoglio della vittoria nella power stage conclusiva

Così al traguardo

Gara 5 del Mondiale Piloti e Costruttori Matosinhos (P), 19-22 maggio 2016

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Meeke-Nagle	Citroën Ds3 Wrc	GB-GB	in 3.59'01"
2°	Mikkelsen-Jaeger	Vw Polo R Wrc	N-N	a 29"7
3°	Ogier-Ingrassia	Vw Polo R Wrc	F-F	a 34"5
4°	Sordo-Marti	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 1'37"1
5°	Camilli-Veillas	Ford Fiesta Rs Wrc	F-F	a 4'01"6
6°	Latvala-Anttila	Vw Polo R Wrc	FIN-FIN	a 4'06"9
7°	Ostberg-Floene	Ford Fiesta Rs Wrc	N-N	a 6'53"6
8°	Prokop-Tomanek	Ford Fiesta Rs Wrc	CZE-CZE	a 10'24"1
9°	Tidemand-Andersson	Skoda Fabia R5	S-S	a 11'45"2
10°	Fuchs-Mussano	Skoda Fabia R5	PER-PER	a 13'14"

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77

PROVE SPECIALI VINTE: Meeke 6 su 19, Mikkelsen e Ogier 4, Neuville 2, Latvala 1.

RALLY LEADER: Ogier ps 1, Meeke da ps 2 a ps 19.

I PRINCIPALI RITIRI: Paddon (uscita di strada) ps 5, Tanak (uscita di strada) ps 5, Abbring (uscita di strada) ps 10.

POWER STAGE: 1. Ogier in 6'44"3; 2. Latvala a 1"2; 3. Mikkelsen a 2".

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 21-24/1	SVEZIA 12-14/2	MESSICO 3-6/3	ARGENTINA 21-24/4	PORTOGALLO 19-22/5	SARDEGNA 9-12/6	POLOMIA 30/6-3/7	FINLANDIA 28-31/7	GERMANIA 18-21/8	CINA 8-11/9	CORSICA 29/9-2/10	SPAGNA 13-16/10	GALLES 27-30/10	AUSTRALIA 17-20/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+3	25+3	18+3	18+1	15+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	114
2° Mikkelsen	18+1	12+2	-	15	18+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
3° Ostberg	12	15	15	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58
4° Paddon	-	18	10+1	25+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
5° Sordo	8+2	8	12	12+2	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56
6° Latvala	-	-	25+2	-	8+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37
7° Meeke	-	1	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26
8° Tanak	6	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
9° Neuville	15	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
10° Camilli	-	-	-	4	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14

Mondiale Costruttori

1° Volkswagen	25	29	43	20	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	145
2° Hyundai	25	24	12	20	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96
3° M-Sport	12	15	19	16	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	82
4° Vw II	18	12	0	15	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70

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

Camilli si fa vedere

BUONISSIMO QUINTO POSTO DEL GIOVANE FRANCESE CHE CONVINCE PIÙ DI OSTBERG

Dani Sordo, con il suo quarto posto, ha salvato la Hyundai da una *débacle* completa, visto che a Paddon sappiamo com'è andata, Abbring si è fermato subito sia il venerdì che il sabato, mentre Neuville è rimasto senza benzina (!) nella seconda tappa... Felice come una Pasqua era invece Camilli, autore di una prova intelligente e veloce che gli ha regalato un meritato quinto posto. Latvala invece, nonostante i problemi all'idroguida che lo hanno rallentato nella prima giornata era contento del sesto posto. Il finlandese infatti sa bene che ad Alghero, fra tre settimane, partendo sesto potrà giocare parecchie chance di vittoria in Sardegna. ●



BEN FATTO ERIC

Alla quinta gara con la Fiesta ufficiale Eric Camilli, sopra, ha conquistato il primo risultato significativo giungendo quinto, sempre davanti al più esperto compagno di team Ostberg. In alto a destra Pontus Tidemand, primo nel Wrc2



Tidemand fora e recupera

NONOSTANTE DUE MINUTI PERSI LO SVEDESE RIPRENDE IL PERUVIANO FUCHS E VINCE. FUORI DAI TOP TEN EVANS

MATOSINHOS - Vittoria di Pontus Tidemand al volante della Skoda Fabia R5 ufficiale nella quinta prova del Wrc2 nonostante 2 minuti persi il sabato pomeriggio, quando lo svedese ha bucato e sostituito in prova la gomma posteriore destra, a Marao. «Una gara nella quale siamo partiti bene, ottenendo subito un buon vantaggio - ha spiegato il pilota scandinavo - . Poi

però la foratura ha rischiato di compromettere tutto. Abbiamo subito reagito, recuperando e passando Fuchs e quindi gestendo la corsa nella tappa finale. Questa vittoria ci fa fare un bel salto in avanti in classifica però non saremo al via in Sardegna: ci rivedrete in Polonia e Finlandia». Soddisfatto all'arrivo anche il peruviano Fuchs, ottimo secondo davanti al sorprendente australia-

WRC2

Gara: 1. Tidemand-Andersson in 4.10'46"2; 2. Fuchs-Mussano a 1'28"8; 3. Aasen-Englan (Ford Fiesta) a 3'16"7; 4. Pedder-Moscatt a 3'19"9; 5. Campos-Magalhaes a 4'06"8; 6. de Mevius-Jalet a 6'11"6; 7. Bonato-Giraudet (Citroën Ds3) a 8'37"6; 8. Al-Kuwari-Duffy a 9'49"6; 9. Turán-Zsiris (Ford Fiesta) a 10'18"5; 10. Kopecky-Dresler a 15'36" (gli altri su Skoda Fabia).
Campionato 1. Evans 62 punti, 2. Fuchs 55; 3. Tidemand 43; 4. Ptaszek 42; 5. Kremer 28.

no Scott Pedder. Il leader del campionato Elfyn Evans, che era secondo alle spalle di Tidemand sino a metà gara, è invece uscito di strada ad Amaranthe, nella seconda tappa, ed ha chiuso la sua gara fuori dalla top ten. ●

TEST INTENSIVI PER LE 5 SQUADRE CHE DISPUTERANNO IL PROSSIMO MONDIALE

Wrc 2017: tutti al lavoro!

Incendi a parte, a Matosinhos l'argomento del giorno sono state le nuove Wrc Plus, un fatto normale di questi tempi visti i tanti test in corso da parte di tutte le squadre. Alla Citroën gli ingegneri Laurent Fregosi e Didier Clément stanno lavorando a pieno ritmo e dopo le prove appena svolte in Algarve voleranno in Finlandia per una nuova sessione di test al nord, ancora con Kris Meeke al volante. Come noto, infatti, la squadra francese non partecipa al Rally d'Italia-Sardegna. In Hyundai, la Wrc per il 2017 sarà una i20 totalmente nuova, che sfrutterà al massimo la tecnologia della New Generation. Al momento un prototipo ha girato con Abbring ed a breve inizieranno i

test veri e propri. Non è stato svelato quando e dove. Malcolm Wilson, dal canto suo, ha confermato che anche in M-Sport si lavora a pieno ritmo sulla Wrc, che avrà come base la nuova Fiesta. La macchina, completamente inedita, inizierà a girare non prima di luglio nella factory di Cockermouth. La Vw Polo Plus, che - è confermato - ha un telaio diverso da quello dell'attuale Polo R, effettuerà dei test con Marcus Gronholm in Sardegna a fine mese, mentre in Toyota infine continua a pieno ritmo lo sviluppo della Yaris Wrc con Makinen e Hanninen in veste di piloti-tester. E Jarmo Lehtinen, l'ex-navigatore di Hirvonen nominato direttore sportivo del team, era presente in Portogallo.

PRYCE NEL DMACK

Dopo il ritiro di Bernardo Sousa, la prima prova del trofeo DMack Fiesta ha visto primeggiare Osian Pryce davanti a Max Vatanen. Tutti al volante di Ford Fiesta R2 dotate del nuovo 3 cilindri turbo e gommate D Mack, sono stati 12 i piloti che hanno preso parte alla prova lusitana, la prima delle 6 in programma.

VISITA DEL PRESIDENTE

A testimonianza dell'importanza che il Rally del Portogallo riveste per il Paese, il presidente della repubblica Marcelo Rebelo de Sousa ha visitato sabato sera il parco assistenza allestito all'Exponor di Matosinhos. A fargli gli onori di casa c'era il presidente dell'Ac portoghese, Carlos Barbosa.

TEMPO IMPOSTO

Dopo la sospensione della quinta di speciale, Ponte de Lima, per le uscite di strada di Paddon e Tanak, i commissari sportivi hanno attribuito, come da regolamento, a Kris Meeke e a chi seguiva un tempo imposto forfettario che ha confermato l'irlandese in vetta alla gara.

RICOGNIZIONI

Diversi piloti non iscritti alla gara erano presenti in Portogallo per effettuare solo le ricognizioni. In primis i finlandesi Juho Hanninen ed Esapekka Lappi (Toyota) e l'irlandese Craig Breen (Citroën).

MARIE PIERRE SALUTA

Il Portogallo è stato l'ultimo rally iridato della bella e brava Marie Pierre Rossi nel ruolo di addetto stampa Citroën, incarico che la giornalista marsigliese ricopriva dal 2001. In futuro la pierre transalpina si occuperà di comunicazione motoristica dando vita ad una sua agenzia.

ALEN RESISTE

Anche stavolta ha resistito il record di Markku Alen, che con 5 vittorie (1975, '77, '78, '81 e '87) resta il recordman della prova portoghese. Alen è seguito a quota 4 successi da Sébastien Ogier che ha dominato la prova lusitana nel 2010, 2011, 2013 e 2014.

Campedelli

a tutto gas



UNA NUOVA AVVENTURA

Da Cingoli inizia una nuova avventura per Campedelli e Fappani, sotto, pronti al debutto con la Fiesta Brc alimentata a Gpl. Il romagnolo sarà compagno di squadra di Basso

ALLA VIGILIA DELL'ADRIATICO SIMONE PASSA ALLA BRC E SALE SULLA FIESTA ALIMENTATA A GPL. «ORA DEVO SOLO PENSARE AD ANDARE IL PIÙ FORTE POSSIBILE»

di **Daniele Sgorbini**

«**Sono felicissimo!**». Simone Campedelli esordisce così, all'indomani dell'ufficializzazione del suo passaggio alla Brc, dove farà coppia con Giandomenico Basso a partire dal Rally dell'Adriatico: «*Correre per un team ufficiale era l'obiettivo che inseguivo da tempo ed è arrivato in modo alquanto inaspettato*». È davvero al settimo cielo il pilota romagnolo, che avrà al suo fianco come sempre il fidatissimo Danilo Fappani e che il team di Cherasco, diretto da Massimiliano Fissore, ha chiamato per dar man forte a Basso nella rincorsa a Paolo Andreucci. Dunque, dopo diverse stagioni, un top team torna a schierare una seconda vettura e lo fa col chiaro intento di giocarsi ogni carta per rendere dura la vita al garfagnino pigliatutto. Un corteggiamento, quello tra Campedelli e la Brc, che in realtà andava avanti da mesi ma che per una ragione o per l'altra non era mai sbocciato in un "finanziamento" ufficiale. Ora invece eccoli assieme, pronti a dar battaglia: «*Tutto si è sbloccato dopo la Targa Florio* - spiega Simone - . *I contatti tra Orange1 e Brc si sono fatti più serrati e ora eccoci qui!*. Un programma completo, quello messo in piedi dal team di Cherasco per Campedelli, che inizierà il prossimo fine settimana sugli sterrati marchigiani e che proseguirà sino a fine stagione, per tutte le restanti gare del Tricolore. Nelle Marche, come pure a San Marino, il romagnolo avrà a disposizione la Fiesta alimentata a Gpl, mentre Basso salirà su

HO LA FORTUNA DI ESSERE IN UN VERO TEAM. VOGLIO GUADAGNARMI LA FIDUCIA SUL CAMPO

SIMONE CAMPEDELLI

”

quella a benzina. Per le restanti gare, invece, quali delle due vetture verranno affidate all'uno o all'altro, è ancora da decidere. Primi test proprio mentre questo numero di As arriva nelle edicole, per familiarizzare con la Fiesta e col sistema Ldi: «*Devo ancora provare l'auto a gas, ma credo che vada benissimo. Sono entrato a far parte di una squadra molto professionale e per quanto mi riguarda devo solo pensare ad andare il più forte possibile*». E magari a dare una mano a Basso, se richiesto... «*Beh certo* - argomenta Campedelli - . *Finalmente ho la fortuna di essere in una vera squadra e quindi bisogna lavorare per la squadra. Lui in questo momento si sta giocando il Cir, dunque il suo obiettivo è il più importante. Io sono qui per guadagnarli la fiducia sul campo e ho tutto il tempo per farlo*». ●



ALBA STRANA COPPIA

Equipaggio decisamente inconsueto, quello che Brc ha deciso di schierare al via del Rally di Alba valido per la Coppa Italia ed in programma il 4 e 5 giugno. Sulla Fiesta R5 della squadra di Cherasco, infatti, si alterneranno nei ruoli di pilota e navigatore Giandomenico Basso e Jimmy Ghione, testimonial e pilota che con la Brc ha corso e vinto nella Green Hybrid Cup in pista.

WRX A LYDDEN HILL

Nel week-end il World Rx fa tappa a Lydden Hill, con tanti partecipanti come al solito nel tempio del Rallycross. La novità è che dopo oltre due stagioni di dominio da parte di Petter Solberg, il leader della classifica è ora Mattias Ekstrom, vincitore a Hockenheim e Mettet. Grande attesa per Seb Loeb, che ha colto in Belgio il suo primo podio in questa specialità, e per il suo giovane compagno di squadra Timmy Hansen.

CARELLA TRIONFA

Andrea Carella ed Enrico Bracchi hanno vinto la seconda prova (la prima su asfalto) della Peugeot Rally Cup francese. Al Rally d'Antibes i piacentini hanno preceduto di 21"7 lo spagnolo Pepe Lopez, vincitore nel Terre de Causses che aveva aperto il campionato. Poca fortuna invece per gli altri italiani: Luca Bottarelli è rimasto senza freni sulla seconda prova ed ha capotato, mentre Kim Daldini è giunto 13esimo.

RENDINA CHE BOTTA!

Brutta disavventura la scorsa settimana in Umbria per Max Rendina, mentre faceva il tutor ad un altro pilota. Quest'ultimo è uscito di strada, andando a sbattere con il lato destro della vettura, dove era appunto seduto il pilota romano. Visitato in ospedale, Rendina ha subito vari traumi, che gli impediranno di partecipare al Rally dell'Adriatico di questa settimana e che mettono a rischio anche la sua presenza al Rally d'Italia-Sardegna di inizio giugno.



SARÀ LA PROVA SPETTACOLO DEL RALLY D'ITALIA

Ittiri Arena apre le danze

Sono 49 - contro 61 nel 2015 e 57 nel 2014 - gli equipaggi iscritti al Rally d'Italia-Sardegna 2016, sesta prova del Mondiale valida anche per Wrc2 e Wrc3 (9-12 giugno). Il numero di iscritti non è male se si considera che alla gara non partecipa la Citroën e che la prova non è valida per Jwrc e Trofeo D Mack, serie che avrebbero aumentato di quasi 30 gli equipaggi al via. Al via quasi tutti i principali equipaggi partecipanti al Mondiale, Citroën esclusa come detto, con 15 Wrc (tre Vw, quattro Hyundai, una Mini, due Fiesta Wrc M-Sport e cinque Fiesta Wrc private per Tanak, Prokop, Al Rajhi, Henning Solberg e Bertelli. Sono 17 poi i partecipanti al Wrc2, dove spiccano le Skoda Fabia R5 ufficiali di Lappi e Kopecky, cui s'aggiungono quelle del tedesco Kremer, del finlandese Suninen e di Umberto Scandola

(vedi notizia sotto). Sulle Ford Fiesta R5 del Team D Mack saranno al via il norvegese Aasen e l'estone Parn, più l'ungherese Turan. Da segnalare anche le due Citroën Ds3 R5 affidate ai francesi Gilbert e Giordano e le due Peugeot 208 T16 del polacco Ptaszek e dello spagnolo Suarez. Sono 3 gli equipaggi italiani - su 4 iscritti - in gara nel Wrc3, vale a dire i portacolore di Acì Team Italia Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso ed Enrico Brazzoli, mentre Max Rendina sarà al via su Ford Fiesta R5 e sono sei i sardi iscritti: Marro-ne, Bitti, Dettori, Gianluca Leoni, Alessandro Leoni e Catania. Da segnalare infine che la prova all'Ittiri Arena (in alto) sarà la speciale-spettacolo d'apertura del rally dalle 18 di giovedì 9, con 2 vetture a sfidarsi in contemporanea sull'ex-pista di motocross situata a 10 km da Alghero.

IL VERONESE È ISCRITTO AL WRC2 CON LA SKODA FABIA R5

Scandola in Sardegna

Ci sono anche Umberto Scandola e Guido D'Amore, con la Skoda Fabia R5 (disegno), tra i 49 equipaggi che hanno staccato il biglietto per essere al via del Rally d'Italia. Il veronese, a distanza di un anno, proverà dunque a "sfidare" Paolo Andreucci, che nel 2015 riuscì ad imporre la sua legge anche tra i protagonisti del Wrc2, categoria nella quale il veronese s'è iscritto. Per Scandola è la seconda esperienza nel Mondiale, a distanza di 11 anni, dal Rac 2005.



IL TRICOLORE QUESTA SETTIMANA Adriatico Terra in vista

Terra, finalmente. Dopo i primi tre appuntamenti del Tricolore tutti su fondo asfaltato e nei quali Paolo Andreucci è già riuscito a prendere il largo in campionato, arriva lo sterrato che potrebbe rimescolare le carte. All'Adriatico in programma nel fine settimana sono tanti i motivi d'interesse. Ad iniziare dalla voglia di riscatto di Umberto Scandola, che su queste strade s'è imposto nelle ultime tre edizioni, per proseguire con il debutto di Campedelli sulla Fiesta Brc (vedere intervista) e senza trascurare il ruolo dei protagonisti del Trofeo Terra, che proveranno ad inserirsi tra i big del Tricolore. Start previsto alle 19.30 di venerdì 27 a Senigaglia. Prima tappa sabato 28, con la spettacolare prova di Cingoli, ricavata in parte nel crossodromo, a chiudere. Gara 2 e arrivo domenica 29 dalle 15.30.

NIENTE SOCCORSI A BRESCIA

L'odissea di Saresera

Un fatto incredibile è accaduto a Gianluca Saresera al Rally 1000 Miglia della scorsa settimana: «Mancavano 1,5/2km alla fine della Ps5, Pertiche, e siamo usciti di strada - racconta Saresera ancora contrariato - finendo nel bosco. Abbiamo subito avvertito il capoposto, per assicurarci che la direzione gara fosse informata del fatto che avremmo avuto bisogno di un carro attrezzi con braccio meccanico per il recupero della vettura. Ma dopo la fine della prova tutti se ne sono andati, mentre mi è stato detto che sul rapporto del capo posto c'era scritto che diversi mezzi avevano provato a recuperare la nostra vettura senza riuscirci e che quindi avremmo dovuto provvedere da soli: il fatto è che nessun mezzo ha mai provato a recuperare la nostra vettura! Solo due ragazzi sono venuti per chiederci se avevamo bisogno di qualcosa. Poi grazie all'utilizzo di un trattore con il verricello, all'aiuto dei ragazzi della VieffeCorse e di alcuni ragazzi del pubblico, siamo riusciti a recuperare l'auto, ormai a notte fonda». Un fatto incredibile, che si commenta da sé: la Federazione pensa d'intervenire?

Buemi riapre i giochi

IL PILOTA SVIZZERO SI RIMETTE PREPOTENTEMENTE IN BALLO PER IL TITOLO RIUSCENDO A BATTERE ABT E DI GRASSI, IN ATTESA DEL FINALONE A LONDRA

di [Fulvio Cavicchi](#)

Manca ancora un capitolo prima di mettere la parola fine al libro che racconterà la seconda stagione della Formula E, ma di certo solo un racconto ideato da uno scrittore potrebbe apparire così avvincente.

La stagione si è aperta con Sébastien Buemi e la Renault e.Dams inarrestabili, capaci di conquistare due vittorie nelle prime tre gare, che sarebbero state tre se non ci fosse stato il problema al software di gestione in Malesia. Poi è arrivata la risposta di Lucas di Grassi e del team Abt Audi Sport, capace di conquistare due vittorie consecutive, che sarebbero state tre se quella in Messico non fosse stata tolta dai Commissari Tecnici per la vettura sottopeso. E soprattutto con l'ultima a Parigi direttamente in casa dei rivali, che ha permesso al brasiliano di volare via in classifica. Ora invece la controrisposta francese, con vittoria in Germania in casa Audi ed annullamento del distacco, che permetterà al campionato mondiale per monoposto elettriche di presentarsi con un solo punto di distanza tra i due sfidanti all'ultima

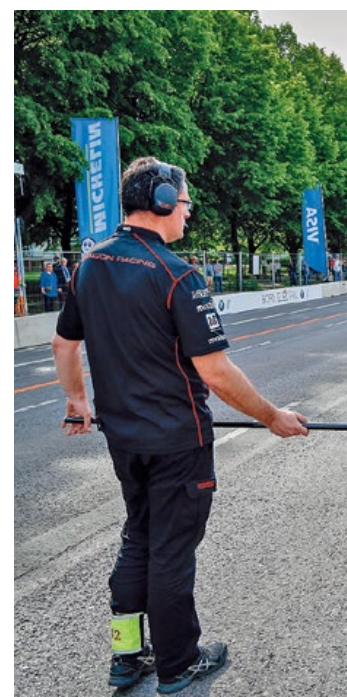
**BUEMI SVIZZERO
MOLTO FRANCO**

Sopra, al centro, il gruppone delle F.E subito dopo il via, con Buemi all'attacco. Sotto, il pilota svizzero dopo la vittoria che rilancia alla grande le sue chances per il titolo. Nell'altra pagina, a destra, la coppia di Grassi-Abt, entrambi finiti in classifica subito dopo il vincitore e, sotto, al centro, D'Ambrosio, qui costretto ai box in una gara peraltro segnata dalle tante ali anteriori e posteriori danneggiate

stagionale di Londra (visto l'annullamento della tappa di Mosca per problemi organizzativi), che come la scorsa stagione sarà gara doppia.

E se a gongolare nuovamente è il team Dams, ora è quello Abt che si pone dei dubbi sulle mosse fatte, con il grande punto interrogativo sulla scelta di non dare ordini di squadra o del non essere riuscita a farli rispettare casomai fossero stati dati (ma questo non lo sapremo mai...). Daniel Abt ha conquistato un bel secondo posto davanti agli occhi dei suoi compaesani nella gara di casa, ma alle sue spalle Lucas di Grassi si è decisamente fatto vedere e via radio ha più volte provato a chiedere spazio, ma il figlio del padrone della squadra non si è spostato.

Questo è valso 3 punti in meno nel ranking per il brasiliano e solo l'intervento di Bruno Senna e della Mahindra al 39esimo giro ha tolto a Buemi i 2 punti del giro più veloce e permetterà al pilota di punta Audi di presentarsi in Inghilterra ancora leader della classifica, anche se col vantaggio minimo possibile.





Di certo a gongolare è Alejandro Agag, che vede aumentare l'attenzione del pubblico e dei costruttori, come dimostrato dal fatto che questa gara di Berlino fosse denominata "Bmw Berlin ePrix", segno che anche la casa di Monaco di Baviera è sempre più interessata a questo campionato, cui sin dallo scorso anno sta fornendo safety car (Bmw i8) e vetture di servizio (BMW i3) ed ora titola direttamente la gara in Germania. Le voci parlano di un avvicinamento al Team Andretti, perché permetterebbe una maggiore esposizione negli Stati Uniti, mercato sempre importante. E caso ha voluto che proprio a Berlino la squadra di patron Michael abbia ottenuto la sua migliore prestazione, con entrambe le vetture a punti ed un Robin Frijns caparbio che ha tentato in ogni modo di scavalcare il poleman Jean-Éric Vergne nel finale per la quinta posizione, dopo che il francese ha sbattuto lottando con Prost. Pare proprio tutto scritto a tavolino... ●

AL TRAGUARDO
Gara: 1. Buemi; 2. Abt; 3. di Grassi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77



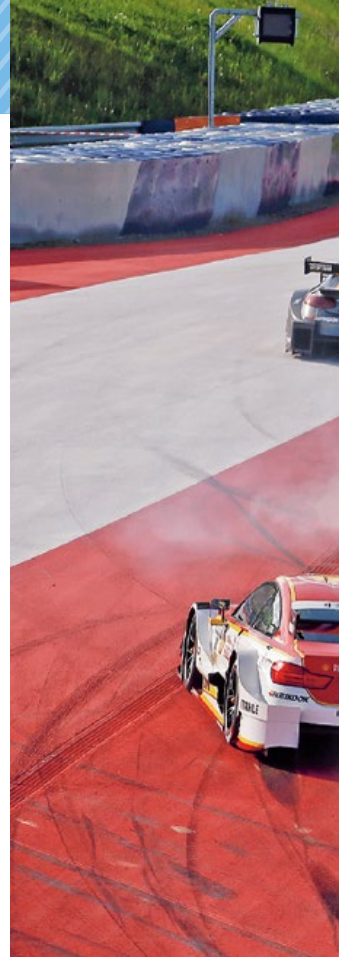
HA SORPRESO LA MORIA DELLE ALI PER I CONTINUI CONTATTI

Alettoni, il punto debole

Ben cinque (Turvey, Piquet, Rast, Bird e Vergne) sono state le bandiere nere con bollo arancio esposte per costringere i piloti a sostituire gli alettoni, anteriori o posteriori, penzolanti. La causa è stata in varie occasioni il contatto con... il Muro di Berlino. Un esempio è stato Vergne, che ha sbattuto in uscita dalla chicane mentre lottava con Nicolas Prost. Per sua fortuna la macchina ha dimostrato una bella resistenza, permettendogli di continuare fino alla fine, e tra l'altro gli ha tirato via del tutto l'alettone penzolante, quindi evitandogli la sosta supplementare.

Al contrario gli alettoni spezzati nel primo giro dopo la partenza sono stati tanti, forse troppi. Di sicuro hanno reso più appassionante la gara, permettendo grandi rimonte come quella di Nick Heidfeld (da 16esimo al via a settimo al traguardo), ma altrettanto certamente hanno sollevato dubbi, andando a rovinare gare come quella di Sam Bird, che era in Top 5 quando è stato costretto a fermarsi.

In un campionato con un livello di piloti tanto elevato (su 18 al via otto sono ex piloti di F1, cinque tester o ex tester del Circus, due piloti Indycar, un ex Mondiale Turismo, e molti che corrono nel Mondiale Endurance...) ha colpito vedere così tanti errori come nella prova in Germania.



Bmw bis e leadership

SPIELBERG - Nel secondo appuntamento stagionale è puntualmente arrivato il turno della Bmw, che in un colpo solo si è portata in vantaggio sulle Case rivali prevalendo con una sonante doppietta. Ad alternarsi sul gradino più alto del podio sono stati Marco Wittmann e Timo Glock, entrambi portacolori del team Rmg di Stefan Reinhold. A favorire il successo dei due alfieri della scuderia ubicata alle porte del circuito del Nurburgring non è stato il balance of performance, ovvero il sistema delle zavorre, che sui saliscendi del tracciato austriaco avrebbe dovuto favorire le appannate Mercedes. Nella manche del sabato, la vittoria del campione del Dtm 2014 è stata propiziata dalla supremazia in qualifica e dall'ottimo scatto allo start della Bmw che porta i colori Red Bull, protagonista di una cavalcata pressoché solitaria. La fuga del ventiseienne pilota tedesco è stata protetta dal compagno Tom Blomqvist. Ottima la terza posizione di Edoardo Mortara, abile nel tener testa agli attacchi di Timo Glock, insidioso nelle fasi di utilizzo del Drs. Il trentaquattrenne si è rifatto con gli interessi il giorno successivo, riuscendo a garantirsi la leadership della manche sin dalle prime battute e a distanziare progressivamente il poleman Jamie Green, che sul finale di gara ha lasciato spazio a Mattias Ekstroem, prepotentemente risalito dall'undicesima posizione in griglia. Se nella frazione del sabato le Mercedes avevano limitato i danni grazie a Paul di Resta, che in virtù della settima posizione è risultato l'unico driver della Casa di Stoccarda ad entrare nella zona punti, nella manche conclusiva per gli alfieri di Toto Wolff ed Ulli Fritz è stato buio totale. La dodicesima piazza di Gary Paffett, il miglior pilota della Mercedes, esprime la gra-



**WITTMANN
E GLOCK
VINCONO
E LANCIANO
LA CASA
DI MONACO
AL COMANDO
DELLA SERIE.
TRA I PILOTI
IL LEADER È
DI RESTA DAVANTI
A MORTARA**

di **Alessandro Gargantini**

ve difficoltà tecnica delle vetture della Casa della Stella, che pure erano più leggere di 10 kg rispetto alle Audi e 12,5 rispetto alle Bmw. Nonostante abbia incassato una manciata di punti, Paul di Resta mantiene la leadership in graduatoria generale davanti a Edoardo Mortara, finito nella sabbia nella frazione domenicale a seguito di un contatto con Antonio Felix Da Costa quando una posizione nella top-five era pressoché assicurato.

Un vero peccato per il nostro portacolori, che dopo aver subito un lieve colpo ed essere stato sopravanzato dal portoghese ha provato il contrattacco, finendo per colpire il rivale e terminando la corsa in testacoda nella sabbia. Una manovra impulsiva, sicuramente evitabile, che è costata al pilota dell'Audi una pressoché certa prima posizione in graduatoria generale.

Sono soltanto tre i punti che lo separano dal leader Di Resta, ma se vorrà concretamente puntare al titolo Mortara dovrà assolutamente trovare una maggior costanza di rendimento. Accanto al rammarico per l'uscita dell'italiano, Dieter Gass ha potuto festeggiare l'ottima rimonta di Ekstroem la domenica e il ritorno sul podio di Jamie Green, terzo alle spalle dello svedese. Molto redditizia la condotta del belga Maxime Martin, che sta facendo della regolarità un tesoro da tradurre in punti buoni per la classifica. Le sue due quinte posizioni gli consentono di occupare la terza posizione in graduatoria generale insieme a Timo Glock. ●

AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77



Glock vince e vede il vertice

L'EX PILOTA F.1 CONQUISTA LA VITTORIA NELLA SECONDA SFIDA E SALE IN GRADUATORIA. «ADESSO LA TESTA DELLA CLASSIFICA È VICINA»

Timo Glock è senza dubbio tra i personaggi più amati nel Dtm. L'ex F.1, entrato perfettamente in sintonia con la categoria, ha sempre un folto pubblico che lo attende fuori dai garage della Bmw, anche fino tarda sera. Timo si presta sempre per una foto o per scambiare qualche battuta, e i fans lo incitano sventolando le classiche bandierine gialle del suo main sponsor quando scende in pista. Il grintoso tedesco, che aveva spiegato di aver completamente cambiato il suo stile di guida per portare al successo una vettura del Dtm, è apparso in gran forma sulla pista austriaca, dove si è assicurato il suo primo successo stagionale, il terzo nella categoria.

«Ero arrabbiatissimo dopo le qualifiche, dove ho sbagliato nell'ultimo settore, perdendo almeno due decimi. Oggi la macchina era perfetta, non potevo perdere questa chance! - ha raccontato nel dopo gara il pilota di Jens Marquardt, che ci ha spiegato la sua tattica di gara - Dovendo recuperare dalla seconda fila, abbiamo scelto una strategia molto aggressiva. Il primo stint è stato molto breve, ma senza respiro. Nel finale di gara avevo le gomme terminate, con tantissimi bloccaggi. Quando nel finale ho visto Ekstroem avvicinarsi, pensavo non sarei riuscito a resistere. Ma è andata bene così, e ora il vertice della graduatoria non è lontano!». ●

PRIMO SUCCESSO STAGIONALE AL PROFUMO DI TIMO

Sopra Mortara, terzo in gara-1 e secondo nella graduatoria piloti a un solo punto da di Resta. Sotto, Blomqvist, secondo in gara-1 dietro al vincitore Wittmann, in apertura. In basso a destra, Glock che ha colto la prima vittoria stagionale in gara-2. Sopra, Ekstroem in testacoda



Stroll prova l'allungo

L'ALFIERE DELLA PREMA SPEZZA L'EQUILIBRO, ARTIGLIA 2 VITTORIE E METTE 38 PUNTI TRA SE E ILLIOT, CHE HA VINTO LA PRIMA SFIDA

di [Alessandro Gargantini](#)

SPIELBERG - Inizia ad assumere una fisionomia più definita l'europeo della serie cadetta, che sul tracciato di Stiria ha emesso i primi importanti verdetti. Lance Stroll ha posto fine alla situazione di equilibrio che pareva essersi impadronita della categoria. Due vittorie ed una piazza d'onore lo proiettano con decisione al vertice della graduatoria di campionato. Sarà senza dubbio il pilota di Montreal il cliente più duro nella corsa al titolo. Dopo la matura prova di Pau, dove l'alfiere della Prema è stato tra i più concreti pur non riuscendo ad affacciarsi sul gradino più prestigioso del podio, il nordamericano si è letteralmente scatenato in Austria, lasciando ai rivali soltanto le briciole. Il canadese si è anche tolto la soddisfazione di siglare il giro più veloce nell'ultima tornata della manche conclusiva, sottolineando l'asfissiante supremazia. «È stato un fine settimana davvero meraviglioso, probabilmente una delle mie migliori uscite nella categoria. Ma non è stato semplice, visto che la competizione è molto dura ed è stato complicato rispettare il track limits, decisamente insidiosi su questa pista! - ha spiegato il vincitore - Ora dobbiamo continuare in questa direzione, basta poco in questa categoria per andare in difficoltà». Il vantaggio del portacolori della scuderia veneta inizia ad avere dimensioni rilevanti: sono ben trentotto le lunghezze che lo separano dal britannico Callum Iliot, l'altra bella sorpresa del Red Bull Ring. Il pilota che ha recentemente perso il supporto dell'energy drink austriaco si è tolto la soddisfazione di vincere la prima frazione e conquistare due volte la piazza d'onore, facendosi pure premiare da Helmut Marko. Nella seconda manche del sabato, il britannico è stato retrocesso al quarto posto a causa di alcune violazioni ai track limits. Iliot ha costruttivamente suggerito di ripristinare le via di fuga in sabbia in modo da costringere i piloti a rispettare i limiti della pista. George Russell, dopo aver colto un quarto e un secondo posto, la domenica ha urtato Beckmann, ritirandosi. Rimarchevoli i terzi posti, rispettivamente nella seconda e terza frazione, di Niko Kari e Maxi Gunther. In difficoltà, invece, Nick Cassidy, sempre fuori dalla top five. Un terrificante incidente nella prima corsa del sabato tra Ryan Tveter, Pedro Piquet e Zhi Cong Li ha costretto i commissari a

AL TRAGUARDO

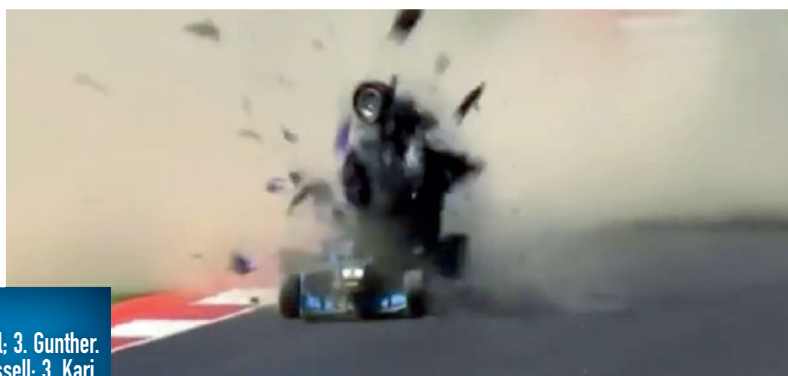
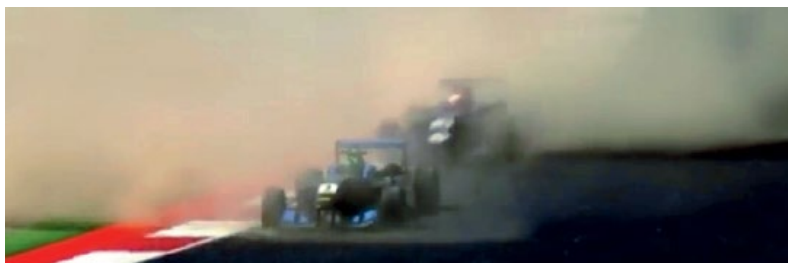
Gara-1: 1. Iliot; 2. Stroll; 3. Gunther.

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

Gara-3: 1. Stroll; 2. Iliot; 3. Gunther.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77

George Russell, dopo aver colto un quarto e un secondo posto, la domenica ha urtato Beckmann, ritirandosi. Rimarchevoli i terzi posti, rispettivamente nella seconda e terza frazione, di Niko Kari e Maxi Gunther. In difficoltà, invece, Nick Cassidy, sempre fuori dalla top five. Un terrificante incidente nella prima corsa del sabato tra Ryan Tveter, Pedro Piquet e Zhi Cong Li ha costretto i commissari a



**IlliOT PRIMO
DEGLI INSEGUITORI**
Sopra, Iliot secondo
in campionato e vincitore
di gara-1 e secondo
in gara-2.
In alto a destra,
l'italiano Lorandi

esporre la bandiera rossa. La vettura dello statunitense, rimasta in mezzo alla traiettoria avvolta in una nuvola di polvere, è stata letteralmente centrata da quella del compagno di scuderia. L'impatto è stato violentissimo, con la Dallara del cinese che è letteralmente decollata ed ha compiuto una serie di ribaltamenti. Nella carambola è stato coinvolto anche Pedro Piquet. Il brasiliano ne è uscito incolume, lo statunitense con un ginocchio ammassato. Ad



IL TERRIBILE CRASH IN GARA-1

Sopra a sinistra il podio di gara-1 e il leader della serie Stroll. Sotto le fasi dell'incidente che ha visto coinvolti Tvetter, Cong Li e Piquet. Un crash che ha portato alla bandiera rossa ma fortunamente coi piloti illesi



avere la peggio è stato l'asiatico, che ha rimediato fratture multiple al tallone e quattro vertebre fratturate. La dinamica è stata agghiacciante ed a molti ha ricordato il funesto incidente di Riccardo Paletti nel 1982 a Montreal. Resta da chiedersi perché i commissari non abbiano adeguatamente segnalato la vettura ferma di Tvetter e come mai Cong Li e Piquet non abbiano minimamente rallentato, nonostante la chiarissima situazione di grave pericolo. ●



Lorandi, ora serve una svolta

WEEK END DA DIMENTICARE PER ALESSIO ALLE PRESE CON PROBLEMI DI ASSETTO: CHE SUCCEDDE AL TEAM CARLIN?

Vincitore soltanto sette giorni prima sulle strade del cittadino di Pau, Alessio Lorandi ha vissuto un fine settimana molto tribolato. Con la tuta ancora impregnata di champagne, il bresciano cercava un ulteriore rilancio in Stiria, ma lampanti problemi di assetto lo hanno costretto ad un week-end da dimenticare. Carlin Motorsport non è riuscito ad apportare, se non altro in tempi ragionevoli, i necessari correttivi, con la conseguenza che tutte le azzurre vetture dell'equipe britannica

si sono trovate a fondo gruppo. Ma che succede alla scuderia che soltanto qualche mese fa ha conteso il titolo a Felix Rosenqvist e che aveva ripetutamente trionfato sui saliscendi del Red Bull Ring? I fatti sembrano indicare che il recente successo di Alessio sui Pirenei sia frutto più delle sue doti di guida tra i rail che di un pacchetto tecnico competitivo e che il team stia attraversando una grave crisi tecnica. In gara, Lorandi è comunque sempre riuscito a recuperare, riuscendo addirittura

a cogliere un miracolo non posto nella seconda manche. Ma non basta per pensare positivo. Il nostro unico portacolori nella serie è troppo lontano dai primi e, quello che preoccupa di più, è la mancanza di reazione team britannico, al quale manca anche un secondo valido pilota di riferimento. Una compagine senza dubbio con un buon curriculum, ma che voci ricorrenti vedono sempre più orientata a progetti oltre Oceano, e che non deve diventare una prigioniera per Alessio. ●

Tom Dillmann torna dal week end a Spa da leader della serie. In basso testa a testa tra il vincitore di gara-1 in Tcr Comini e Morbidelli



Dillmann leader piazzato

FV8 CON DUE SECONDI POSTI (DIETRO A ORUDZHEV E VAXIVIERE) TOM CONSOLIDA IL SUO PRIMATO

È territorio di caccia francese la Formula 3.5 V8 targata 2016. Certo, di tanto in tanto vi è qualche intrusione, come sabato scorso si è permesso il giovane russo Egor Orudzhev, protagonista di una gara 1 straordinaria (i primi tre in 8 decimi) che lo ha portato al successo, ma sono i blues a farla da padroni. Come sempre, il circuito di Spa offre spettacolo e così è stato sia nelle due qualifiche sia nelle due corse, la seconda con pista bagnatissima. Tom Dillmann, con due piazze d'onore e una pole, ha consolidato la leadership nella classifica generale. L'ormai non più giovane (27 anni) ragazzo di Mulhouse, riesce sempre a trovare un se-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Orudzhev; 2. Dillmann; 3. Deletraz. Gara-2: 1. Vaxiviere; 2. Dillmann; 3. Celis.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77

dile praticamente a costo zero grazie alla sua esperienza e disponibilità. Dal titolo tedesco F.3 del 2010, si è barcamenato tra Gp2 e Gp3 tentando anche la via del Gran Turismo e dei Prototipi nonché della Porsche Cup francese (terzo). Poi, il ritorno a tempo pieno in grande stile nella 3.5, nel 2015 chiamato dallo sponsor Ja-

crescita Sean Gelael nel team Carlin, mentre quest'anno lo ha voluto al suo fianco Alfonso Celis (tester Force India) nel team Avf. Così, trovando chi paga per lui, Dillmann prosegue la sua carriera ed ora sta mettendo tutti in riga. Ma non c'è solo lui. A Spa ha colto una grande vittoria nel diluvio Matthieu Vaxiviere, chiamato da Smp Racing per allevare Matevos Isaakyan, e ne ha un gran bisogno considerando che è riuscito a sbattere nel giro di pre griglia di gara 1. Vaxiviere, di Limoges, aveva colto la pole in Q1, poi cancellata

per una svista del team nel parco chiuso e quindi è partito ultimo. Si è quindi rifatto nella corsa domenica trionfando nelle condizioni più estreme possibili davanti a Dillmann. Ci sono poi anche Louis Deletraz, svizzero di lingua francese, terzo in gara 2 e secondo in campionato, poi Aurelien Panis, che però a Spa non ha fatto granché, ma tiene la terza posizione nella classifica generale davanti a Vaxiviere.

Massimo Costa

Comini va a segno

TCR SERIES S'IMPONE CON LA GOLF IN GARA-1. NELLA SECONDA SFIDA IL SUCCESSO È PER GRACHEV

È stato un passaggio breve, quello della Tcr International, a Imola, con tutto il programma concentrato sulla domenica, ma caldo, e non solo per il sole. Show e sportellate si sono sprecate e d'altronde il bello del turismo è proprio questo. Alla fine, due nuovi vincitori, Comini e Grachev, che sono poi il 6° e 7° vincitore diversi in 8 gare, a riprova di quanto sia combattuto il campionato. Lo svizzero aveva dato appuntamento a Imola ed è stato di parola. Deve però ringraziare la sfortuna nera che ha colpito Gianni Morbidelli in gara-1. Il pesarese dell'Honda, centrata la pole, si avviava verso un successo che lo avrebbe ripagato delle recenti amarezze, ma il servosterzo (di cui Gianni si lamenta dall'inizio della stagione) ha pensato bene di cedere al 6° giro, facendolo rallentare di colpo. Evitato da altri avversari, Gianni è però stato centrato da Alain Menu, suo occasionale compagno in questa tornata. Per Comini, via spianata verso il successo davanti ad Oriola e Kajaia, al primo podio. Gara-2 quasi da libro Cuore per Gra-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Comini; 2. Oriola; 3. Kajaia. Gara-2: 1. Grachev; 2. Homola; 3. Comini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77

chev. Il russo aveva messo a segno un bel colpo di 'mercato' alla vigilia. Non troppo contento del rendimento della Golf del team Engstler, aveva approfittato della partenza improvvisa, per motivi vari, di Gleason e Pellinen dal West Coast Racing per assicurarsi il volante di una delle Honda Civic. Una grana partenza in gara-2 gli ha permesso di ritrovarsi velocemente 2° dietro a Gené, ... suo sostituto sulla Golf e al 4° giro, ha bruciato lo spagnolo per andare a raccogliere il suo primo successo nella

Tcr, celebrato con un pianto liberatorio. Dietro al russo sono giunti Homola, Comini, Vernay e Oriola, ora al comando della classifica 116 punti davanti al rilanciato Comini (101) e a Morbidelli, nuovamente ko nella seconda gara, stavolta per i freni, dopo essere risalito dall'ultimo al 9° posto. Con ovviamente poco tempo per riparare fra una gara e l'altra, gara-2 era partita senza alcuni protagonisti, da Menu a Nash, Afanasyev e il solito Borkovic, che se l'era date di santa ragione in gara-1 con Vernay. (a.f.)



Dopo la seconda piazza in gara-1, Pastorelli e Webster con la Renault Rs01 si sono imposti in gara-2. In basso Pulcini, leader dell'EuroformulaOpen



Renault Rs01 vittoria anfibia

GT OPEN NEL DILUVIO DI GARA-2 EMERGE LA VETTURA DEL V8 RACING. IN GARA-1 PRIMA VITTORIA BMW

SPA - Non ha davvero un chiaro padrone il Gt Open di quest'anno, e tanto meglio, ovviamente. Dopo due round, siamo a quattro vincitori diversi (per marca, team e coppia) in quattro gare. A Spa si è vissuto un weekend double-face tipicamente ardennese, con un bel pomeriggio di sole sabato e il diluvio universale domenica. Gara-1 ha visto finalmente il primo successo delle nuove Bmw M6 ufficiose del Team Teo Martín, che cominciano ad ingranare dopo una messa in moto un po' macchinosa. Miguel Ramos e Roldan Rodriguez si sono imposti pulitamente, ma a mitigare la gioia del team spagnolo c'è stata la perdita totale dell'altra vettura. Fernando Monje, autore della pole, è volato fuori a Puhon al terzo giro, picchiando duro contro le barriere. Se la cava con una brutta botta al piede sinistro. Domenica, col nubifragio e tutti dietro la safety-car per i primi venti minuti (in pratica fino al cambio-piloti, il che ha vanificato la strategia di chi aveva deputato il miglior pilota allo stint iniziale, come nel caso della McLaren Garage59 con

il poleman Come Ledogar), è emersa dai flutti la vettura meno attesa: la Renault RS01 del V8 Racing, tornato all'Open dopo gli anni Corvette. Un olandese e un inglese, cioè Nicky Pastorelli e Josh Webster (chiamato in extremis il venerdì, quando la macchina ha addirittura saltato le libere) erano ovviamente la coppia ideale per navigare sino al successo, dopo il sorprendente secondo posto di gara-1. Le McLaren

raccogliono un terzo e un secondo posto, mentre grandissimo è stato Marco Cioci in gara-2: nonostante i po-

stumi di una frattura al piede, il romano ha fatto un rimontone nel secondo stint, portando al terzo posto la F458 Af del compagno Alex Moiseev.

Per le Lambo un weekend un po' più sofferto, conclusosi comunque con due validi quinti posti, in gara-1 per Biagi-Crestani sulla vettura dell'Orange1 Lazarus, e in gara-2 per Busnelli-Babini, interessante new entry sulla Huracán dell'Ebmotors, all'esordio col Toro. E, intanto, due quarti bastano ai privati Balfe-Keen per mantenere la leadership in classifica.

Alfredo Filippone

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ramos-Rodriguez.
Gara-2: 1. Pastorelli-Webster

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77

Pulcini non perde la testa

EUROFORMULA OPEN CON UNA VITTORIA E UN 2° POSTO LEONARDO SI CONFERMA LEADER DELLA SERIE

SPA - È duello infinito ormai tra Leonardo Pulcini, il romano del Campos Racing, e Jack Aitken, l'inglese del programma Renault schierato dalla RP Motorsport, in vetta all'Euroformula. Dopo essersi spartiti le vittorie all'Estoril, i due hanno chiuso in perfetto pareggio il secondo round a Spa: una vittoria, un secondo e una pole a testa. Se la classifica generale vede in vantaggio l'italiano (per 89 punti a 71) è solo perché Aitken fu messo ko in gara-1 in un incidente in cui era incolpevole. Un duello che però potrebbe finire qui, visto che Aitken, impegnato prioritariamente in Gp3, non aveva

l'attuale capo della dinastia centroeuropea...

Il principe spilungone aveva bruciato tutti al via di gara-1, ma il poleman Pulcini si riprende subito il comando sul rettilineo di Kemmel. Ci vogliono vari incidenti a metà gruppo (con Zlobin che vola sul cordolo al Raidillon e capota) e la safety-car a rilanciare la gara, con Pulcini e Aitken a battagliaire duro e scambiarsi la prima posizione, regalando spettacolo ed emozione. Alla fine, successo dell'inglese, che poi centra la pole per gara-2. Ma domenica,

nonostante una leggera piovgerellina, un Pulcini in grande forma si prende la rivincita alla

grande dopo un breve duello iniziale con l'avversario di sempre, incalzato anche da Habsburg ad un certo punto. Ma il risultato non cambia. Si mettono invece in mostra Menchaca, quarto, e il giovane Herta, quinto e autore di un paio di bei sorpassi. Un quinto e un decimo il bilancio per Damiano Fioravanti (Rp), sfortunato in gara-2, mentre Daniele Cazzaniga (Dav) è stato coinvolto in incidenti di gara in entrambe le corse.

(a.f.)

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Aitken; 2. Pulcini. Gara-2: 1. Pulcini; 2. Aitken

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 76-77





Brambilla

l'irriducibile eroe

A QUINDICI ANNI DALLA SCOMPARSA DI VITTORIO, IL FRATELLO TINO E IL FIGLIO ROBERTO RICORDANO IL GRANDE "UOMO DELLA PIOGGIA"

di **Mario Donnini**

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

Tre lustri sono passati da quel 26 maggio 2001 in cui Vittorio Brambilla se ne andò, a neanche 64 anni d'età. Quindici anni che non sono abbastanza per dimenticarlo, in un'epoca in cui nei social il suo volto da irriducibile del Circus Anni '70 e la leggendaria March color arancio sono divenute anche tra giovani appassionati icone vintage nonché simboli di coraggio e piede pesante.

Il mitologico fratello Tino, 83 primavere e di tre anni e mezzo maggiore, non ha dubbi: «*Chiunque abbia visto correre Vittorio, non può dimenticarlo. Io ci ho vissuto, ci ho corso, ho condiviso tutto con lui, quindi figuriamoci. Insieme ci ho lavorato tanto, in*

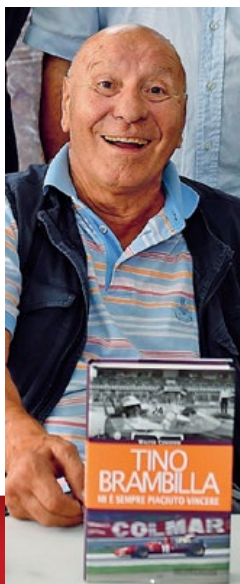
officina. Sì, lì abbiamo fatto più ore dell'orologio, noi due, sa?».

Gli fa eco Roberto, figlio di Vittorio e fratello di Carlo e Donatella: «*Sentiamo ancora intatto l'affetto degli appassionati, il loro ricordo caldo per mio padre e noi facciamo il possibile per custodirlo*». Da qui l'officina meccanica di modifica moto che continua a operare a Vedano al

Lambro, all'entrata dell'autodromo di Monza, dalla quale escono Harley da urlo.

«*In officina c'è il musetto della March con cui mio padre vinse il Gp d'Austria 1975, oltre a coppe da lui vinte e foto che lo ritraggono, così per noi è come averlo al fianco. Perché è bello pensare a lui non solo come genitore, ma anche per l'uomo onesto, pulito e il gran bel pilota che è stato*» - puntualizza Roberto.

Quando si parla di Vittorio, sempre più sistematicamente viene collegato al suo nome l'aggettivo "sottostimato". Della serie, uno così avrebbe meritato altro nella sua carriera e tuttora sarebbe bene considerarlo molto più in alto nelle graduatorie dei piloti che in F.1 hanno dimostrato qualcosa. La risposta pronta ce l'ha Tino: «*Vede, io e mio fratello abbiamo sempre pagato una cosa semplice:*



la nostra origine umile. Se vuoi fare qualcosa nelle corse e sei senza soldi, ti aspettano tanti sacrifici. E se non hai appoggi importanti in fondo sarai sempre considerato un garzone, com'era capitato a me ai tempi in cui correvi per la Ferrari».

Meno male che Vittorio qualche aiuto lo trovò... «*Preparavamo sei macchine e coi guadagni correvamo. Fu così che Vittorio iniziò, nel 1968, quando io ero in F.2 con la Ferrari. Poi lui, che pure in moto aveva fatto molto bene, andò avanti fino ad arrivare alla F.1, a 37 anni, nel 1974, grazie all'appoggio della Beta. E fece vedere grandi cose, da subito*».

«*Non aveva mai le gomme migliori e i suoi Cosworth potevano contare su meno giri rispetto a quelli dei piloti meglio supportati, eppure lui era lì, spesso davanti a tanti*» - chiosa Roberto.

E venne il grande giorno di Zeltweg 1975, quando,



**IO E MIO FRATELLO
SIAMO SEMPRE
STATI SOTTOSTIMATI
COME PILOTI
PERCHÉ SIAMO
PARTITI DA ZERO**

TINO BRAMBILLA





causa Brambilla Vittorio, non ce ne fu per nessuno. «Erò lì ai box - racconta Tino -, lo vidi partire alla grande e mi resi conto immediatamente che quello poteva essere il suo gran giorno e così fu. E quel trionfo non ebbe niente di casuale, anzi fu molto logico, perché in quel momento lui aveva dimostrato di essere il migliore. E occhio perché anche al giorno d'oggi se un pilota vince sotto l'acqua dimostra qualcosa in più di uno che fa sua una gara sull'asciutto. Anche per questo il successo di mio fratello in Austria 1975 è prezioso, speciale, sacrosanto». «Peccato io non l'abbia potuto vedere neanche in Tv - aggiunge Roberto - perché a quei tempi avevo solo dieci anni d'età e, guarda caso, mi trovavo in vacanza in colonia, proprio in Austria. Di quell'impresa ho potuto gustare solo poche immagini di un vecchio filmato di repertorio, perché la registrazio-

**QUEL GP VINTO
A ZELTWEG 1975**

Sopra, Vittorio a Monaco 1975 con la March 751 con cui vincerà in Austria, nell'altra pagina, picchiando dopo la fine per la gioia del trionfo e facendo poi fatica a stappare la magnum. Sotto, da sinistra, i figli Roberto e Carlo (che a inizio Anni '80 ha corso in F.3) e, nell'altra pagina, Tino con la sua autobiografia

ne completa non esiste o perlomeno nessuno ancora l'ha tirata fuori. Ci terrei ad averla».

Peccato solo che per Vittorio non sia mai arrivata la consacrazione con un top team, visto che la chance Alfa Romeo è giunta quando ormai lui aveva passato i quarant'anni d'età «Per Vittorio non fu la sola possibilità - rivela un Tino Brambilla che stavolta dice e non dice -. A metà Anni '70 v'era stato anche un contatto con la Ferrari, con l'ingegnere, ma poi la cosa morì sul nascere perché c'era uno che non lo voleva, mio fratello, a Maranello, ma non ho voglia di dire di più». A volte ci si chiede cosa sarebbe stato della carriera di Vittorio, quali vette avrebbe potuto toccare, se in F.1 ci fosse arrivato con dieci anni di meno.... Il figlio Roberto non ha dubbi: «Papà stava bene, aveva un gran fisico, capacità e coraggio: dieci anni prima o dopo sarebbe cambiato poco. Se avesse avuto più appoggi e entrate, allora si che si sarebbe mosso in condizioni migliori con traguardi possibili molto più ambiziosi».

Quindici anni dalla scomparsa, eppure... «Riceviamo tre-quattro lettere o mail la settimana - spiega Tino con orgoglio - un po' da ovunque: Germania, Inghilterra, Ungheria, Polonia. Vogliono foto e autografi. I ricordi restano, i veri appassionati non dimenticano. Vede, mio fratello fino all'ultimo era un bestione, mangiava, beveva e stava benone. Peccato solo che all'improvviso gli si è rotto un tubo...».



PREMA-THEODORE

Il team Prema ha rinnovato la propria partnership con la Theodore Racing che dura ormai dal 2013. L'accordo con la squadra italiana e quella di Teddy Yip Junior è stato esteso per quest'anno anche ai programmi Gp2 Series, Fia F.3 European Championship e Formula 4 in cui è impegnata la formazione vicentina.

CAYMAN AL VIA

Sul circuito del Santerno è atteso il debutto del Cayman Gt4 Trophy Italia. Tra le squadre che hanno confermato la propria presenza ci sarà la Dinamic Motorsport, che affiderà una vettura all'equipaggio composto da Niccolò Mercatali e Jonathan Cecotto, figlio dell'ex pilota di F.1. La Ebimotors punterà invece sul 16enne Riccardo Pera ed il binomio Marco Iannotta-Gianluigi Piccioli.

ASTON PIÙ LEGGERA

A Imola, nel Tricolore Gt, la Aston Martin della Solaris Motorsport peserà 20 kg in meno rispetto al debutto di Monza e potrà utilizzare dei restrittori da 42 mm in luogo di quelli da 41,5. Questo è prescritto dal nuovo BoP del campionato, che ha deliberato anche dei differenti valori della pressione del turbo per la Bmw M6 e la Nissan Gt-R Nismo, quest'ultima alleggerita di 5 kg.

NANNI GALLI BIOGRAFIA

Venerdì 20 maggio a Prato, Nanni Galli, 76 anni portati splendidamente, ha presentato la sua biografia. Reduce da una vittoria con un'Alfa 33 e dalla rievocazione per le 100 edizioni della Targa Florio, Nanni ha presentato agli amici il libro con la sua bellissima storia da corsa. E ha anche esibito con orgoglio il primo Casco d'Oro di Autosprint conquistato nel 1966.



GRANDI RIENTRI NEL GT ITALIANO: C'È ANCHE POSTIGLIONE

Imola Zonzini torna su Audi

Tante le novità attese nel secondo appuntamento del Campionato Italiano Gran Turismo, in programma questo fine settimana a Imola. Sul circuito del Santerno farà il suo rientro nella serie tricolore Vito Postiglione, quest'anno impegnato anche nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, di cui è il leader tra i Pro dopo la vittoria conquistata a Silverstone con la vettura del team Imperiale. Il potentino guiderà una Gallardo Gt3 della squadra di Ivano Pignatti, alternandosi al volante con Andrea Gagliardini. Attesa nella stessa classe anche la Audi R8 Lms ultra ufficiale che il 22enne Emanuele Zonzini, protagonista nel corso delle ultime due stagioni, dividerà con l'argentino Matias Russo.

TEST PER I TEAM DEL TRICOLORE GRAN TURISMO

Agostini e Tempesta ok a Misano

Miglior tempo per la Huracán "Super Gt3" del team Antonelli, nei test di Misano della scorsa settimana che hanno visto presenti numerose squadre del Tricolore Gran Turismo. Ad ottenere il responso di 1'34"598 è stato Riccardo Agostini, alternatosi al volante con Alber-

to Di Folco. Subito dietro, a un solo decimo, la vettura gemella di Imperiale affidata a Venturini-Pezzocchi. Terzo responso per la Ferrari 488 di Mirko Venturi. Ottimo l'esordio di Simone Tempesta, quarto e primo tra le Gt3 con la Ferrari 458 del Team Malucelli.

PODIO ITALIANO ALLA SUBIDA AL FITO

Faggioli 1° nel Cem

Podio tutto italiano alla Subida al Fito di due domeniche fa, quarto round del Campionato Europeo della Montagna, ancora una volta disturbato dal meteo. In Spagna ha trionfato Simone Faggioli, ottenendo con la sua nuova Norma-Zytek il tempo di 4'56"405, all'esordio stagionale nella serie continentale dopo la decisione presa con gli altri protagonisti del Cem di non disputare la gara portoghese Rampa da Falperra per ragioni di sicurezza legate al rischio pioggia. Non molla in classifica Christian Merli, nella circostanza secondo a 5"124 con la Osella-Rpe, ma di nuovo con il pieno di punti europei per aver vinto il gruppo delle monoposto. A completare il podio tricolore Paride Macario, sulla Osella-Zytek ex Faggioli.



35 ANNI DI STORIA

A Imola il Minardi Day

Sabato 25 giugno, l'autodromo di Imola ospiterà l'Historic Minardi Day, una giornata dedicata ai 35 anni del team faentino. Sul circuito del Santerno, sarà possibile vedere in azione alcune delle monoposto firmate Minardi; non solo F.1, ma anche F.2 e F.3, categorie quest'ultime in cui il costruttore romagnolo ha raccolto importanti successi prima di approdare nella massima categoria. Tra i "pezzi" in esposizione anche la Toro Rosso STR3 con cui Vettel ha vinto a Monza, nel 2008, il suo primo Gp. Confermata la presenza di alcuni dei piloti legati al nome Minardi nelle 340 gare disputate in F.1.

+ 30 KG PER LA CIVIC 2015

Turismo Italia definito il BoP

Il Bureau Permanente di Acis Sport ha definito il primo BoP del Tricolore Turismo dal prossimo round di Misano a metà giugno. A risultare penalizzata sarà la Honda Civic Tcr 2015, vettura con cui Colciago si è imposto nel primo atto di Adria, che passerà da 1295 a 1325 kg (30 chili in più rispetto a prima), andandosi al "allineare" con la configurazione delle Civic e Seat Leon Cupra 2016. Rimane invariato il peso della Leon Cupra Tcr 2015 con cambio sequenziale (1285 kg) e della Leon con cambio Dsg (1250 kg). Ben 100 kg in meno infine per la Citroën C3 Max.

TERZO ROUND PER IL CIVM

Tanti debutti a Verzegnis

La 47. Verzegnis Sella Chianzutan, terzo atto del Civm in programma questo weekend, vedrà al via tanti nomi interessanti e diverse "new entry". Tra queste è attesa la Citroën C3 Max della 2T Course & Reglage, potenziata, alleggerita e adattata alle salite insieme ai tecnici della Procar ed affidata ad Emiliano Perucca Orfei. Un altro debutto sarà quello della Mitsubishi Mirage in versione R5, che l'austriaco Stefan Wiedenhofer porterà per la prima volta assoluta in gara in Italia.



Dietro le quinte dei crash-test

Nell'impegno dell'Università Niccolò Cusano c'è lo sviluppo di strumenti di ausilio alla sicurezza

Lo sviluppo delle future generazioni di veicoli è sempre più spesso legato al miglioramento delle proprietà meccaniche dei materiali utilizzati in tutti i componenti. La ricerca scientifica sta dedicando notevoli sforzi nel cercare di rispondere a questa forte domanda che viene dall'industria, nell'intento di sviluppare materiali alto-performanti dalle migliorate proprietà in termini di rapporto tra resistenza e peso. Mentre nei veicoli a combustione interna le sempre più stringenti normative sulle emissioni inquinanti impongono una riduzione del peso totale del veicolo, nei veicoli elettrici lo stesso obiettivo viene ricercato per aumentarne l'autonomia. La corsa all'oro in questo campo è rappresentata dallo sviluppo di materiali innovativi ad alta resistenza come i materiali compositi o leghe metalliche innovative. Particolarmente stressanti dal punto di vista della progettazione con questi materiali alto-performanti sono i crash-test, in quanto vi è una forte relazione tra l'aumento di resistenza dei materiali e la loro fragilità. Da

un lato, l'aumento di resistenza permette di utilizzare meno materiale, con conseguente calo del peso totale. Dall'altro lato però, all'aumento della fragilità si associa una minore capacità di assorbire gli urti, in quanto materiali più fragili hanno poca capacità di deformarsi plasticamente, meccanismo alla base dell'assorbimento di energia. Tanta più energia viene assorbita dal veicolo durante l'impatto, tanta meno energia d'urto verrà trasferita ai passeggeri. La ricerca scientifica, come quella che viene svolta dai ricercatori dell'Università Niccolò Cusano all'interno dei laboratori della facoltà di Ingegneria, dedica notevoli sforzi nel tentativo di fornire strumenti di ausilio per i progettisti in questo lavoro di ottimizzazione. Da un lato, nel laboratorio di caratterizzazione materiali, attraverso lo studio approfondito di quelli che sono i meccanismi di rottura dei nuovi materiali, in quanto i materiali fragili possono assorbire



energia solo attraverso la propagazione di micro fratture all'interno del materiale. Dall'altro lato, attraverso il costante sviluppo di codici di simulazione numerica, come i software di calcolo agli elementi finiti, che permettono di effettuare crash-test virtuali, ma che per essere affidabili hanno bisogno di essere programmati per poter tenere in conto del progressivo danneggiamento dei nuovi materiali durante l'impatto.

di Sergio Remondino

foto Fundarò

Passare dai quantoni da portiere a quelli da pilota non è facile. Fabien Barthez, il puma che ha difeso i pali della Francia campione del mondo 1998 lo sa bene. E quando, la scorsa settimana, è venuto in Italia per disputare la 4 Ore di Imola deve aver pensato a quella finale invece persa ai rigori, sempre ai mondiali di calcio, proprio contro la nostra nazionale, nel 2006. Da lì a pochi mesi, Barthez avrebbe deciso di mettere la parola fine alla sua carriera di portiere per dare il via a quella di pilota. La sua passione di bambino.

Una sorta di second life iniziata nel 2008 e cresciuta via via, sino alla stagione in corso, che prevede la partecipazione all'European Le Mans Series con la Ligier Lmp2 del team che lo stesso Barthez ha fondato insieme ad Olivier Panis.

- Un campionato professionale, l'Elms, con piloti e squadre di alto livello e vetture dalla prestazioni notevoli. Un salto di qualità difficile: a che punto di questa sua nuova sfida è Barthez?

«Dopo Silverstone, debutto assoluto mio e del team, siamo già migliorati, ora il nostro livello fa ben sperare per il futuro, è incoraggiante. Lavoriamo tutti i giorni per questo. La macchina è competitiva, con la Michelin lavoriamo bene. L'Oreca per ora è al top ma la Ligier si è avvicinata. Siamo contenti di averla scelta, perché è un marchio prestigioso e Jacques Nicolet, l'uomo che l'ha tenuta in vita, ci è molto vicino. Siamo orgogliosi di questo».

- Difficili le LmP2 da pilotare?

«Sì, perché sono vetture performanti, molto rapide. E professionali, con tanto effetto suolo e tanti cavalli. Sono alla mia prima stagione con la LmP2, sono alla scoperta, sto facendo apprendistato».

- Più impressionante la downforce o i cavalli?

«Sono alla scoperta come detto, sto imparando. Sto lavorando su me stesso, sul mio pilotaggio, sull'aerodinamica. Queste sono vetture molto professionali».

- Quando e come è nata la sua passione per le corse?

«Sin da ragazzo mi sono appassionato alle automobili e al calcio. Mi è sempre piaciuto guidare vetture veloci. Poi, più avanti, il fatto di vivere a Monaco per cinque anni mi ha aiutato ad inserirmi nell'automobilismo. C'è il Gran Premio, ci vivono i piloti. Ho conosciuto Panis, l'ho visto vincere in F.1 nel 1996 a Montecarlo. Dove ho conosciuto i fratelli Panizzi, Gilles è mezzo matto. Mi portava con lui sul Turini, impressionante».

- Mai pensato di fare rally?

«No, troppo difficile. Non ne sarei capace. Avrei troppa paura. Tanto di cappello ai piloti da rally, perché non c'è molto margine di sicurezza. In pista hai le vie di fuga, lì sei in mezzo alla gente, su strade normali. Il pubblico non se ne rende conto ma si va fortissimo... È un tipo di pilotaggio molto differente. Rally e Dakar sono mondi a parte».

- Quando è iniziata la carriera di pilota di Fabien Barthez?

«Ho cominciato ad apprendere il pilotaggio nel 2008, appena dopo che avevo smesso con il calcio».



Barthez n

L'EX PORTIERE DELLA FRANCIA CORRE NELL'ELMS CON UNA LMP2. «IL CALCIO MI HA DATO TUTTO, MA LE GARE IN AUTO SONO VERA PASSIONE»

Ho iniziato con delle Clio di una scuola di pilotaggio a Nogaro, abitavo lì vicino. Poi sono passato alle monoposto: Formula Campus e Renault. E ho fatto anche il karting. È andata così. Tutto è cominciato nel 2008».

- Poi?

«Poi sono passato alle Gt ed ho avuto la fortuna d'incontrare Jerome Policand: è lui che mi ha formato in tutti questi anni, stagione per stagione».

- Ed è arrivato anche un titolo con le Gt, in Francia, sulla Ferrari F458. Quindi il debutto sui prototipi LmP2.

«A Silverstone, come detto, era tutto veramente nuovo per me. Sono stato solamente attento a non fare sciocchezze. A Imola le cose hanno comincia-





FABIEN DI GRAN CARRIERA

Fabien Barthez plana su Ronaldo nella finale dei Mondiali di Francia 1998: i padroni di casa furono campioni del mondo battendo il Brasile. A lato la Lmp2 con la quale l'ex estremo difensore francese corre nell'Elms

uova vita

to ad andare meglio e anche se il nostro tempo in prova lo ha fatto Paul Loup Chatin, un professionista, io me la sono cavata discretamente. Diciamo che ho ancora un secondo abbondante da tirare via in qualifica».

- A 45 anni non sei più un ragazzino, non è troppo tardi per arrivare ad alti livelli nelle corse?

«Corro perché ho una grande passione: è quella che mi spinge e finché sarà così andrò avanti».

- Meglio il football o le corse?

«Il calcio mi ha dato tutto ma l'automobilismo per me è una passione vera, profonda, che ho dentro da sempre. Continuerò a correre sino a quando sarà la passione a spingermi. Quando questa non ci sarà più, smetterò immediatamente».



BACHECA PIENA DI TROFEI

Nato a Lavelanet, nel Midi-Pirenei, il 28 giugno 1971, Fabien Barthez è stato uno dei più grandi portieri francesi di tutti i tempi. Con la nazionale del suo Paese si è laureato campione del mondo nel 1998 ed ha vinto l'Europeo nel 2000 e la Confederations Cup 2003. Nel 2006 era tra i pali della Francia che ha perso i Mondiali di calcio ai rigori in finale contro l'Italia. Barthez ha vinto inoltre la Coppa dei Campioni nel 1993 con l'Olimpyque Marsiglia, due titoli francesi col Monaco e 2 volte la Premier League col Manchester United. Ha concluso la carriera di portiere nel 2007 col Nantes e l'anno successivo è passato all'automobilismo. Nel 2013 ha vinto il campionato francese Gt con una Ferrari F458.

- I riflessi, i tempi di reazione, il colpo d'occhio necessari per essere vincenti fra i pali di una porta non sono poi così differenti dalle doti necessarie per guidare un prototipo Lmp2...

«Il colpo d'occhio è importantissimo: è la vista che fa tutto, sia che stia arrivando un pallone in porta o che ti stia venendo incontro una curva. Il colpo d'occhio, la velocità, sono state la mia forza nel football. Fare il portiere per me è stato una cosa istintiva, naturale. Dove ero io che controllavo tutto, sapevo sempre che cosa fare. Anche con le auto da corsa ci vuole il colpo d'occhio, devi guardare lontano. Però non è istinto, è ragione. Tu guardi lontano, per cercare il punto di corda: non è naturale, è una cosa che ti costruisci con il tempo. Più impari, più sai cosa fare, come e quando».

- Il tuo obiettivo nelle corse?

«Il primo, come ho detto, il piacere. Il giorno che non proverò più piacere nel pilotare un'auto da corsa, sentirò che non c'è più passione, smetterò immediatamente».

- Tra poco ci saranno gli europei di calcio: qual è la nazionale favorita?

«Il Belgio! Poi la Francia, che gioca in casa, quindi spero e faccio il tifo. Per un calciatore questi sono momenti fantastici, giocare davanti al proprio pubblico è stupendo. Ma credo che il favorito sia il Belgio, ha una bella generazione di giocatori. Anche se la Germania è forte, ha esperienza ed è ben strutturata in tutti i reparti».

- Mai avuto la possibilità di giocare in Italia?

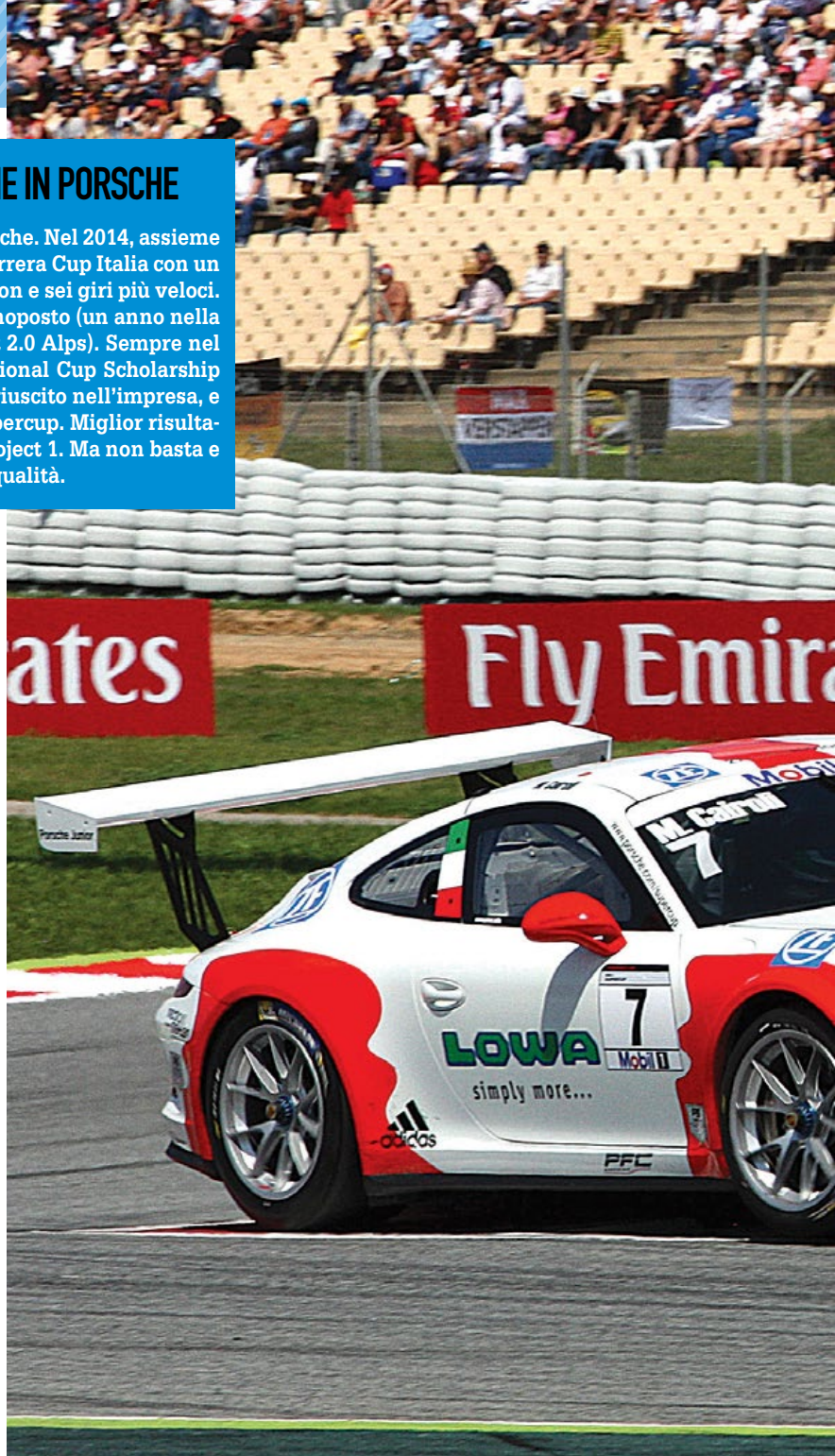
«Dovevo venire alla Juve, o all'Inter, invece sono andato al Manchester. Voi avete uno dei più grandi portieri della storia, Gigi Buffon. L'ho conosciuto quando ero già avanti in carriera, ho sette anni più di lui. È una persona che rispetto enormemente, una buona persona».

E nelle corse? Chi è il tuo pilota preferito?

«Sono sempre stato tifoso di Alonso, uno della mia generazione. Mi è sempre piaciuto per il suo stile di guida. È lui il mio modello di pilota». ●

MATTEO È ALLA SUA TERZA STAGIONE IN PORSCHE

Classe '96, Cairoli è alla sua terza stagione in Porsche. Nel 2014, assieme al team Antonelli, ha conquistato il titolo della Carrera Cup Italia con un bilancio di sei vittorie, 13 podi, quattro pole position e sei giri più veloci. Non male davvero per uno che arrivava dalle monoposto (un anno nella F.3 tedesca e qualche apparizione nella F.Renault 2.0 Alps). Sempre nel 2014 ha vinto le selezioni della Porsche International Cup Scholarship Challenge, diventando l'unico italiano ad essere riuscito nell'impresa, e con essa un "biglietto" per la Porsche Mobil 1 Supercup. Miglior risultato nel 2015 i due secondi posti di Monza con la Project 1. Ma non basta e adesso è si sente pronto per un ulteriore salto di qualità.



Cairoli, il bello deve ancora venire

È STATO IL DOMINATORE DEL PRIMO ATTO DELLA PORSCHE SUPERCUP: «ADESSO SONO CARICO E VOGLIO TORNARE SUL GRADINO PIÙ ALTO DEL PODIO GIÀ NEL PROSSIMO ROUND A MONTECARLO»



riservato alle 911 Gt3 Cup "Type 991", risultando inoltre il migliore nelle selezioni di Valencia della Porsche International Cup Scholarship Challenge, è ulteriormente cresciuto in termini di esperienza. Alla sua seconda stagione nel campionato che si disputa a contorno della F.1, la prima con il team svizzero Fach Auto Tech, il Cairoli delle quattro ruote fino ad ora non ha stecato una nota. «Sono qui solo per vincere. Ho potuto dimostrare a tutti che quando la vettura va forte, vado forte anch'io. Adesso conosco le piste e questo mi permette di sfruttare meglio la gomma nuova. La squadra funziona a meraviglia e per non farmi mancare nulla ho imbastito un programma extra con la Ebimotors, benché sempre seguito dagli uomini della Fach Auto Tech, che prevede la partecipazione ad alcuni degli appuntamenti dei tre campionati italiano, francese e tedesco».

È un Cairoli determinato al cento per cento quello che si presenta. Serio, professionale, ma come sempre allegro, a volte persino scanzonato. In Spagna è arrivato, ha fatto la pole rifilando 660 millesimi al transalpino Mathieu Jaminet e poi ha mes-

so tutti dietro anche in gara, a dispetto di una safety car che avrebbe potuto rovinargli i piani. Eppure non ce n'è stato per nessuno. Né per Sven Müller, né per Robert Lukas, Michael Ammermüller, Christian Engelhart, Jeffrey Smith e lo stesso Jaminet. «Questa vittoria ci voleva proprio, - prosegue Cairoli - soprattutto perché è arrivata nella prima gara della stagione. Adesso sono stracarico. Voglio tornare sul gradino più alto del podio e mi piacerebbe riuscirci fin dal prossimo appuntamento di Montecarlo». Pilota ufficiale Porsche-Junior, il giovane lombardo ha un obiettivo: essere promosso a "factory driver" della Casa di Stoc-



SONO LEGATO ALLA PORSCHE: VOGLIO CONTINUARE E CONCLUDERE LA MIA CARRIERA CON QUESTO MARCHIO

MATTEO CAIROLI



carda. «Sono legato al marchio, l'ho sempre detto. Voglio continuare e concludere la mia carriera con Porsche, esserne un vero ambasciatore. Per il resto preferisco non parlare del futuro, perché sono abbastanza scaramantico. Ma intanto penso al presente, volgendo anche uno sguardo indietro, al mio magnifico anno nella Carrera Cup Italia che mi ha permesso di essere adesso qui dove mi trovo. A Porsche Italia rivolgo un grazie gigantesco. Spero di potere ripagare tutti della fiducia che mi è stata data». Intanto, l'ultima bella notizia è che debutterà anche nell'Adac Gt Masters, al Lausitzring, il primo fine settimana di giugno, con una Porsche Gt3 R del Team75 Bernhard. ●

di Dario Lucchese

Sei vittorie di fila, inclusa quella ottenuta due settimane fa a Barcellona, nel primo appuntamento della Porsche Mobil 1 Supercup. Dominatore incontrastato a Monza, nel weekend inaugurale della Carrera Cup Italia (in cui ha messo a segno tre centri su tre dopo avere conquistato una doppia pole), leader nella serie francese sul circuito di Spa, per Matteo Cairoli questa sarà una stagione chiave a tutti gli effetti. «Come inizio non c'è male, ma ancora il bello deve venire». Il comasco sembra avere le idee chiare. Una cosa è certa: dal 2014, anno in cui ha vinto il titolo del monomarca tricolore

ANCHE LA POLE A MONTMELÓ
 Dominatore nei primi round della Carrera Cup Italia che si è già aggiudicato due anni orsono, Cairoli ha vinto subito a Barcellona nel primo atto della Porsche Supercup Mobil 1 che Matteo disputa per la seconda volta di fila. E a Montmeló ha fatto anche la pole

Leclassifiche

VELOCITÀ

FORMULA E

DTM

FIA F3

FORMULA V8 3.5

TCR SERIES

GT OPEN

EUROFORMULA OPEN

RALLY

RALLY DEL PORTOGALLO

SALITE

SILVA DI FASANO

BERLINO

SPIELBERG

SPIELBERG

SPA

IMOLA

SPA

SPA

MATOSINHOS

FASANO

VELOCITÀ

FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 60
Berlino (Ger), 22 maggio 2016

Gara-1. Buemi (Renault ZE15) 48 giri in 53'46"086 alla media di 103,216 km/h; 2. Abt (Abt FE01) a 1'767; 3. Di Grassi (Abt FE01) a 2'381; 4. Prost (Renault ZE15) a 3'328; 5. Vergne (Virgin DSV-01) a 4'927; 6. Frijns (Spark SRT_01E) a 6'501; 7. Heidfeld (Mahindra M2Electro) a 7'700; 8. Conway (Venturi FE01) a 8'305; 9. De Silvestro (Spark SRT_01E) a 12'473; 10. Sarrazin (Venturi FE01) a 13'241; 11. Bird (Virgin DSV-01) a 1 giro; 12. Turvey (Nextev TCR 001) a 1 giro; 13. Piquet (Nextev TCR 001) a 1 giro; 14. Qing Hua (Spark SRT_01E) a 1 giro; 15. Senna (Mahindra M2Electro) a 2 giri; 16. D'Ambrosio (Venturi FE01) a 3 giri.

Giro più veloce: Senna in 59"067 alla media di 117,446 km/h.

Il campionato: 1. Di Grassi 141 punti; 2. Buemi 140; 3. Bird 82; 4. D'Ambrosio 64; 5. Prost 62.

DTM

Resoconto della gara a pag. 62
Spielberg (Aut), 21-22 maggio 2016

Gara-1. 1. Wittmann (Bmw M4) 30 giri in 42'10"795 alla media di 162,608 km/h; 2. Blomqvist (Bmw M4) a 0"726; 3. Mortara (Audi RS5) a 1"251; 4. Glock (Bmw M4) a 5"556; 5. Tomczyk (Bmw M4) a 6"222; 6. Martin (Bmw M4) a 10"712; 7. Di Resta a 12"182; 8. Tambay a 12"736; 9. Farfus (Bmw M4) a 15"146; 10. Mueller (Audi RS5) a 15"750; 11. Wickens a 16"505; 12. Rockenfeller (Audi RS5) a 17"084; 13. Spengler (Bmw M4) a 18"730; 14. Green (Audi RS5) a 21"135; 15. Goetz a 21"292; 16. Ekstroem (Audi RS5) a 21"783; 17. Scheider (Audi RS5) a 22"534; 18. Paffett a 24"050; 19. Molina (Audi RS5) a 24"743; 20. Ocon a 25"610; 21. Auer a 26"430; 22. Da Costa (Bmw M4 DTM) 28"871; 23. Victoris a 25 giri; 24. Juncadella a 26 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

Giro più veloce: Wickens in 1'35"465 alla media di 172,486 km/h

Gara-2. 1. Glock (Bmw M4) 42 giri in 1h01'30"006 alla media di 177,260 km/h; 2. Ekstroem (Audi RS5) a 0"215; 3. Green (Audi RS5) a 6"014; 4. Farfus (Bmw M4) a 10"399; 5. Martin (Bmw M4) a 11"012; 6. Blomqvist (Bmw M4) a 11"643; 7. Wittmann (Bmw M4) a 12"242; 8. Rockenfeller (Audi RS5) a 14"301; 9. Spengler (Bmw

M4) a 16"607; 10. Scheider (Audi RS5) a 20"127; 11. Tambay a 20"937; 12. Juncadella a 21"331; 13. Paffett a 21"858; 14. Molina (Audi RS5) a 22"178; 15. Di Resta a 22"537; 16. Auer a 23"344; 17. Victoris a 23"684; 18. Ocon a 25"286; 19. Tomczyk (Bmw M4) a 26"232; 20. Wickens a 26"565; 21. Da Costa (Bmw M4) a 32"223; 22. Goetz a 33"139; 23. Mortara (Audi RS5) a 19 giri; 24. Mueller (Audi RS5) a 41 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

Giro più veloce: Wickens 1'23"446 alla media di 186,631 km/h.

Campionato: 1. Di Resta 43 punti; 2. Mortara 40; 3. Glock e Martin 37; 5. Wittmann 35.

FIA F3

Resoconto della gara a pag. 64
Spielberg (Aut), 21-22 maggio 2016

Gara-1. 1. Iloft 16 giri in 23'54"454 alla media di 173,709 km/h; 2. Stroll a 3"472; 3. Gunther a 7"219; 4. Russell a 14"222; 5. Jensen a 15"679**; 6. Cassidy a 15"755; 7. Beckmann a 17"332; 8. Newey a 17"987; 9. Aron a 18"621; 10. Barnicoat a 22"751; 11. Lorandi (Dallara-VW) a 23"528; 12. Hubert a 28"485; 13. Camara (Dallara-VW) a 28"948; 14. Yu Zhou (Dallara-VW) a 29"466; 15. Mazepin a 30"331; 16. Tvetter (Dallara-VW) a 31"173; 17. Eriksson (Dallara-VW) a 34"136; 18. Cong Li (Dallara-VW) a 36"082; 19. Piquet a 36"924; 20. Kari (Dallara-VW) a 43"530 (gli altri su Dallara-Mercedes).

** Penalizzato di 5".

Giro più veloce: Iloft in 1'23"276 alla media di 187,011 km/h

Gara-2. 1. Stroll 24 giri in 35'11"908 alla media di 176,980 km/h; 2. Russell a 12"424; 3. Kari (Dallara-VW) a 12"891; 4. Iloft a 14"909; 5. Jensen a 18"938; 6. Gunther a 19"813; 7. Beckmann a 15"686; 8. Camara (Dallara-VW) a 24"825; 9. Lorandi (Dallara-VW) a 28"232; 10. Hubert a 32"026; 11. Yu Zhou (Dallara-VW) a 32"273; 12. Aron a 33"727; 13. Tan (Dallara-VW) a 34"596; 14. Eriksson (Dallara-VW) a 35"261; 15. Barnicoat a 35"689; 16. Newey a 38"851; 17. Mazepin a 48"451 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Stroll in 1'22"980 alla media di 188,014 km/h.

Gara-3. 1. Stroll (Dallara-Mercedes) 24 giri in 35'15"242 alla media di 176,701 km/h; 2. Iloft a 4"867; 3. Gunther a 11"067; 4. Barnicoat a 12"422; 5. Camara

(Dallara-VW) a 14"329; 6. Eriksson (Dallara-VW) a 19"040; 7. Yu Zhou (Dallara-VW) a 19"413; 8. Kari (Dallara-VW) a 19"872; 9. Aron a 26"071; 10. Cassidy a 27"450; 11. Newey a 43"074; 12. Beckmann a 46"608; 13. Piquet a 46"965; 14. Mazepin a 47"777; 15. Tan (Dallara-VW) a 52"876; 16. Hubert a 56"566; 17. Lorandi (Dallara-VW) a 1'12"390; 18. Maini (Dallara-NBE) a 1'19"559 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Stroll in 1'22"661 alla media di 187,665 km/h.

Campionato: 1. Stroll 166 punti; 2. Iloft 128; 3. Gunther 123; 4. Russell 109; 5. Barnicoat 88.

FV8 3.5

Resoconto della gara a pag. 66
Spa (Bel), 21-22 maggio 2016

Gara-1. 1. Orudzhev 21 giri 43'47"476; 2. Dillmann a 0"229; 3. Deletraz a 0"820; 4. Kanamaru a 2"029; 5. Binder a 2"683; 6. Baptista a 6"363; 7. Visser a 17"168; 8. Panis a 22"634; 9. Cipriani a 1'18"576; 10. Fittipaldi a 1 giro; 11. Cecotto a 1 giro; 12. Celis a 1 giro.

Giro più veloce: Orudzhev 2'02"713

Gara-2. 1. Vaxiviere 13 giri 43'24"368; 2. Dillmann a 6"268; 3. Celis a 10"277; 4. Baptista a 17"636; 5. Panis a 20"715; 6. Binder a 36"885; 7. Kanamaru a 42"023; 8. Cipriani a 58"157.

Giro più veloce: Dillmann 2'33"683

Campionato: 1. Dillmann 112 punti; 2. Deletraz 77; 3. Panis 76; 4. Vaxiviere 63; 5. Binder 51.

TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 66
Imola (Bo), 21-22 maggio 2016

Gara-1. 1. Comini (Vw Golf) 14 giri in 28'11"944 alla media di 146,230 km/h; 2. Oriola a 2"235; 3. Kajaja (Vw Golf) a 3"328; 4. Afanasiev a 10"570; 5. Homola a 15"423; 6. Vernay (Vw Golf) a 17"133; 7. Gené (Vw Golf) a 17"268; 8. Tassi a 18"700; 9. Grachev (Honda Civic) a 21"347; 10. Fedeli a 25"519; 11. Neri a 48"726; 12. Borkovic a 3 giri (gli altri su Seat Leon).

Giro più veloce: Oriola 1'54"575 alla media di 154,243 km/h.

Gara-2. 1. Grachev (Honda Civic) 13 giri in 25'07"401 alla media di 152,408 km/h; 2. Homola a 1"795; 3. Comini (Vw Golf) a 2"438; 4. Vernay (Vw Golf) a 2"946; 5. Oriola a 3"807; 6. Gené (Vw Golf) a 8"698; 7. Tassi a 11"521; 8. Kajaja (Vw Golf) a 11"789; 9. Oriola a 12"807; 10. Menu (Honda Civic) a 13"380; 11. Fedeli a 33"045; 12. Neri a 41"073 (gli altri su Seat Leon).

Giro più veloce: Oriola 1'54"582 alla media di 154,233 km/h.

Campionato: 1. P.Oriola 116 punti; 2. Comini 101; 3. Morbidelli 85; 4. Nash 82; 5. Homola 77.

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 67
Spa (Bel), 21-22 maggio 2016

Gara-1. 1. Ramos-Rodriguez (Bmw M6) 25 giri in 1.10'06"131 alla media di 149,867 km/h; 2. Pastorelli-Webster (Renault RS01) a 2"232; 3. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 7"371; 4. Balfe-Keen a 25"489; 5. Busnelli-Babini (Lamborghini Huracan) a 27"781; 6. Hankey-Yoluc (Aston Martin Vantage) a 32"666; 7. Sdanewitsch-Lémeret a 35"521; 8. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan) a 36"353; 9. Moiseev-Cioci a 51"003; 10. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 57"500; 11. Coimbra-Silva (Mercedes AMG)

Dovesicorre

VELOCITÀ

28-29 maggio

GP DI MONACO

6ª prova F1 - Montecarlo

www.autosprint.it

500MIGLIA INDIANAPOLIS

6ª prova Indycar - Indianapolis

www.indycar.com

GP2 SERIES

2ª prova della serie - Montecarlo

www.gp2series.com

24 ORE NURBURGRING

Endurance - Nurburgring

www.nurburgring.de

EUROCUP RENAULT

2ª prova della serie - Montecarlo

www.renaultsport.com

WTCC

5ª prova - Nurburgring

www.fiatwttc.com

ETCC

3ª prova - Nurburgring

www.fiaetcc.com

NASCAR

Sprint Cup - Charlotte

www.nascar.com

F4 ITALIA

3ª prova della serie - Imola

www.acisportitalia.it

GT ITALIA

2ª prova della serie - Imola

www.acisportitalia.it

TRICOLORE PROTOTIPI

3ª prova della serie - Imola

www.acisportitalia.it

CARRERA CUP

2ª prova della serie - Imola

www.carreracupitalia.it

F2 ITALIAN TROPHY

3ª prova della serie - Imola

www.f2trophy.it

MINI CHALLENGE

1ª prova della serie - Imola

www.mini.it

TROFEO ABARTH SELENIA

2ª prova della serie - Imola

www.racing.abarth.com

COPPA ITALIA

4ª prova della serie - Magione

www.gruppoperonirace.it

BLUE FRANCE

3ª prova della serie - Magione

www.gruppoperonirace.it

BMW OPEN CUP

3ª prova della serie - Magione

www.gruppoperonirace.it

ENTRY CUP

3ª prova della serie - Magione

www.gruppoperonirace.it

LOTUS CUP ITALIA

3ª prova della serie - Magione

www.lotuscup.it

RS CUP

3ª prova della serie - Magione

www.gruppoperonirace.it

SALITA

28-29 maggio

VERZEGNIS-SELLA CHIANZUTAN

3ª prova del Cimm - Verzegnis

www.acisportitalia.it

RALLY

28-29 maggio

RALLY ADRIATICO

Cir e Terra - Cingoli

www.rallyadriatico.it

EUROFORMULA OPEN

Resoconto della gara a pag. 67
Spa (Bel), 21-22 maggio 2016

Gara-1. 1. Aitken 14 giri in 35'54"749 alla media di 163,824 km/h; 2. Pulcini a 4"745; 3. Habsburg a 6"042; 4. Sathienthirakul a 6"157; 5. Fioravanti a 8"012; 6. Herta a 10"432; 7. Walilko a 10"986; 8. Menchaca a 16"934; 9. Andres a 23"698; 10. Ahmed a 24"685; 11. Pronenko a 29"839; 12. Floresco a 30"342; 13. Calderon a 30"587; 14. Ling a 31"070; 15. Vaidyanathan a 43"701; 16. Abdullayev a 56"198; 17. Liang a 1'28"399; 18. Kusiri a 1 giro.

Giro più veloce: Habsburg in 2'15"129 alla media di 186,595 km/h.

Gara-2. 1. Pulcini 13 giri in 33'30"444 alla media di 163,042

a 1'42"622; 12. Abbott-Noble (Radical RXC Turbo) a 1'54"083; 13. Alvarez-Rathe (Audi R8 LMS Ultra a 1 giro (gli altri su Ferrari 458 Italia).

Giro più veloce: West-Ledogar in 2'18"369 alla media di 182,226 km/h.

Gara-2. 1. Pastorelli-Webster (Renault RS01) 19 giri in 1.00'34"597 alla media di 131,80 km/h; 2. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 5"202; 3. Moiseev-Cioci a 8"648; 4. Balfe-Keen a 23"067; 5. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan) a 23"697; 6. Hankey-Yoluc (Aston Martin Vantage) a 36"926; 7. Abbott-Noble (Radical RXC Turbo) a 37"956; 8. Ramos-Rodriguez (Bmw M6) a 52"682; 9. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 1'22"932; 10. Max-Barreiros (Renault RS01) a 1'27"936; 11. Busnelli-Babini (Lamborghini Huracan) a 1'41"777; 12. Sdanewitsch-Lémeret a 1'48"691; 13. Coimbra-Silva (Mercedes AMG) a 1'52"416; 14. Alvarez-Rathe (Audi R8 LMS Ultra a 2'52"709.

Giro più veloce: Busnelli-Babini

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

km/h; 2. Aitken a 1'383; 3. Habsburg a 18'167; 4. Menchaca a 21'680; 5. Herta a 25'168; 6. Sathienthirakul a 26'664; 7. Moreno a 33'271; 8. Calderon a 34'254; 9. Waliko a 37'238; 10. Fioravanti a 43'424; 11. Ling a 46'197; 12. Vaidyanathan a 51'950; 13. Ptak a 57'219; 14. Cazzaniga a 58'037; 15. Kusiri a 58'487; 16. Florescu a 1'06'914; 17. Abdullayev a 1'24'558; 18. Liang a 1'28'974; 19. Ahmed a 1'36'245; 20. Pronenko a 1'37'462; 21. Andres a 2 giri.

Giro più veloce: Menchaca in 2'29'093 alla media di 169,118 km/h.

Campionato: 1. Pulcini 89 punti; 2. Aitken 71; 3. Habsburg 51; 4. Menchaca 44; 5. Fioravanti 38.

RALLY

WRC

Rally Portogallo

Resoconto della gara a pag. 50
Guimaraes (Port),
19-22 maggio 2016

Absoluta: 1. Meeke-Nagle (Citroën DS3 WRC) in 3.59'01"0; 2. Mikkelsen-Jäger (Volkswagen Polo R WRC) a 29"7; 3. Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo R WRC) a 34"5; 4. Sordo-Marti (Hyundai i20 WRC) a 1'37"1; 5. Camilli-Veillas (Ford Fiesta RS WRC) a 4'01"6; 6. Latvala-Anttila (Volkswagen Polo R WRC) a 4'06"9; 7. Ostberg-Fløene (Ford Fiesta RS WRC) a 6'53"6; 8. Prokop-Tománek (Ford Fiesta RS WRC) a 10'24"1; 9. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 11'45"2; 10. Fuchs-Mussano (Škoda Fabia R5) a 13'14"0; 11. Al-Rajhi-Orr (Ford Fiesta RS WRC) a 13'52"9; 12. Aasen-Gulbæk (Ford Fiesta R5) a 15'01"9; 13. Pedder-Moscatt (Škoda Fabia R5) a 15'05"1; 14. Campos-Magalhães (Škoda Fabia R5) a 15'52"0; 15. de Mevius-Jalet (Škoda Fabia R5) a 17'56"8; 16. Bonato-Giraudet (Citroën DS3 R5) a 20'22"8; 17. Al-Kuwari-Duffy (Škoda Fabia R5) a 21'34"8; 18. Turán-Zsiris (Ford Fiesta R5) a 22'03"7; 19. Kopecký-Dresler (Škoda Fabia R5) a 27'21"2; 20. Al-Suwaidi-Clarke (Ford Fiesta R5) a 27'43"5; 21. Suárez-Carrera (Peugeot 208 T16) a 28'22"0; 22. Maurin-Ural (Škoda Fabia R5) a 31'04"8; 23. Tempestini-Bernacchini (Citroën DS3 R3T Max) a 31'14"7; 24. Koci-Kostka (Citroën DS3 R3T Max) a 31'51"0; 25. Folb-Le Floch (Citroën DS3 R3T Max) a 32'01"2; 26. Al-Oassimi-Patterson (Citroën DS3 WRC) a 32'47"2; 27. Solberg-Minor Petrasko (Ford Fiesta RS WRC) a 33'55"7; 28. Andolfi-Fenoli (Peugeot 208 VTI R2) a 34'13"0; 29. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC) a 36'15"3; 30. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) a 37'56"7; 31. Pryce-Furniss (Ford Fiesta R2T) a 38'34"6; 32. Vatanen-Salva (Ford Fiesta R2T) a 40'19"7; 33. Dubert-Coria (Citroën DS3 WRC) a 41'58"3; 34. De Tommaso-Rocca (Peugeot 208 Vti) a 42'41"8; 35. Lefebvre-Moreau (Citroën DS3 WRC) a 43'36"9; 36. Burri-Levratti (Renault Clio RS) a 49'43"0; 37. Bestard-Mendonca (Ford Fiesta R2T) a 51'30"0; 38. Ciamin-de La Haye (Ford Fiesta R2T) a 54'35"1; 39. Armstrong-O'Sullivan (Ford Fiesta R2T) a 54'58"9; 40. Veiby-Skjæmoen (Citroën DS3 Max) a 56'24"3; 41. Hauswald-Vilmot (Citroën DS3 Max) a 57'34"4; 42. Martel-Lemoine (Citroën DS3 Max) a 58'34"5; 43. Brazzoli-Barone (Peugeot 208 Vti) a 1'03'46"5; 44. van Way-Edwards (Ford Fiesta R2T) a 1'14'02"9; 45. Suninen-Markkula (Škoda Fabia R5) a 1'15'15"6; 46. Ramos-Carvalho (Mitsubishi

Lancer Evo X) a 1.18'05"7; 47. Al-Mutawaa-McAuley (Citroën DS3 R3T Max) a 1.21'58"7; 48. Giusti-Dini (Peugeot 208 Vti R2) a 1.23'35"3; 49. Diehl-Soneca (Ford Fiesta R5) a 1.26'06"6; 50. van den Heuvel-Gillis (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.26'35"3; 51. Crugnola-Ferrara (Citroën DS3 R3T Max) a 1.26'46"9; 52. Bzezniski-Boba (Ford Fiesta R2T) a 1.28'03"8; 53. Rodrigues-Araujo (Subaru Impreza) a 1.28'25"9; 54. Guibert-Gracial (Ford Fiesta R2) a 1.30'15"7; 55. Solberg-Barth (Ford Fiesta R2T) a 1.42'39"0; 56. Sosa-Penate (Ford Fiesta R5) a 1.43'28"2; 57. Mesquita-Ribeiro (Citroën C2 R2) a 2.03'54"8; 58. Pieniazek-Mazur (Citroën DS3 R3T Max) a 2.09'30"1.

TAPPE

1. giornata: 1. Meeke in 1.28'53"3; 2. Ogier a 31"9; 3. Sordo a 37"3; 4. Mikkelsen a 52"3; 5. Neuville a 1'12"2.

2. giornata: 1. Meeke in 3.16'11"4; 2. Ogier a 45"3; 3. Mikkelsen a 48"4; 4. Sordo a 1'20"0; 5. Camilli a 3'04"2.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Lousada (3,36 km): 1. Ogier in 2'41"1; 2. Neuville a 0"9; 3. Sordo a 1"2. **PS2 Ponte de Lima (27,44):** 1. Meeke in 19'17"8; 2. Ogier a 5"6; 3. Sordo a 8"1. **PS3 Caminha (18,03):** 1. Meeke in 10'35"3; 2. Ogier a 2"4; 3. Tanak a 3"8. **PS4 Viana do Castelo (27,44):** 1. Latvala in 11'27"1; 2. Meeke a 0"2; 3. Sordo a 0"6. **PS5 Ponte de Lima 2:** 1. Meeke in 19'20"6; 2. Sordo a 5"2; 3. Ogier a 14"8. **PS6 Caminha 2:** 1. Meeke in 10'31"7; 2. Sordo a 2"8; 3. Ogier a 3"2. **PS7 Viana do Castelo 2:** 1. Meeke in 11'22"3; 2. Mikkelsen a 5"3; 3. Ogier a 5"7. **PS8 Porto Street Stage (1,85):** 1. Neuville in 1'46"89; 2. Ogier a 0"1; 3. Mikkelsen a 0"3. **PS9 Porto Street Stage 2:** 1. Neuville in 1'43"6; 2. Mikkelsen a 1"1; 3. Ogier a 1"2. **PS10 Baiao (18,66):** 1. Meeke in 11'35"4; 2. Mikkelsen a 6"3; 3. Camilli a 6"7. **PS11 Marao (26,31):** 1. Meeke in 16'46"8; 2. Mikkelsen a 8"1; 3. Ogier a 10"8. **PS12 Amarante (37,67):** 1. Meeke in 25'10"9; 2. Latvala a 7"5; 3. Ogier a 9". **PS13 Baiao 2:** 1. Mikkelsen in 11'30"2; 2. Latvala a 5"7; 3. Ogier a 6"6. **PS14 Marao 2:** 1. Mikkelsen in 16'39"9; 2. Latvala a 3"6; 3. Sordo a 4"1. **PS15 Amarante 2:** 1. Ogier in 25'05"0; 2. Mikkelsen a 2"6; 3. Latvala a 4"3. **PS16 Vieira do Minho (22,47):** 1. Mikkelsen in 14'29"6; 2. Ogier a 8"8; 3. Meeke a 9"9. **PS17 Fafe (11,19):** 1. Mikkelsen in 6'49"2; 2. Ogier a 2"4; 3. Meeke a 3". **PS18 Vieira do Minho 2:** 1. Ogier in 14'24"5; 2. Mikkelsen a 1"3; 3. Latvala a 2"2. **PS19 Fafe 2 (Power Stage):** 1. Ogier in 6'44"3; 2. Latvala a 1"2; 3. Mikkelsen a 2".

SALITE CIVM

59° Coppa Selva di Fasano

Resoconto gara sullo scorso AS Fasano (Br), 15 maggio 2016

Absoluta: 1. Magliiona (Norma M20 Fc Zytek) in 4'25"98; 2. Cubeda (Osella Pa2000 Honda) a 3"08; 3. Leogrande (Lola-Cms Judd) a 9"40; 4. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda) a 10'9"7; 5. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 12"75; 6. Bruccoleri (Osella Pa2000 Honda) a 13"83; 7. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 15"08; 8. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 15"80; 9. Svoboda (Lola-Cms Judd) a 17"69; 10. Carbone (Osella Pa2000 Honda) a 22"86.

SPORT



PILOTI SELEZIONE SEMPRE AL TOP - Anche nello scorso week-end, i piloti di casa Selezione, si sono fatti notare a suon di risultati. Giovanni Grasso, ha colto una splendida piazza d'onore in Sn1-Pro, guidando in maniera tanto veloce, quanto consistente. Ottimo è stato poi, il rientro nel mondo delle corse, di Michele Bordonaro, già a suo agio, nonostante la fortissima concorrenza e la lunga assenza dalle piste, tanto da finire ai piedi del podio. Che dire poi, dell'enfant prodige della Snp, ovvero Gabriele Garozzo, mattatore assoluto nella 5ª prova di campionato nella minikart: pole position, vittoria in entrambe le manche, condite, per finire, dai giri più veloci! Selezione Nazionale Piloti, per entrare nel mondo dei motori, dalla porta della passione. Per info: selezionenazionale@alice.it.

OFFICINA

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori a 213478
La potenza dell'acqua al vostro servizio



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

RIVISTE

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

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

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

AUTO SPRINT

CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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.abbonateweb.it

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

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

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

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

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

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa

Scuola maestra di vita

COME BEAU GESTE VERSO LE VITTIME DEL TERREMOTO IN FRIULI, NEL 1976 AS ORGANIZZÒ LA CORSA DEL CUORE, COL CUI RICAVATO FU COSTRUITA UNA MATERNA, CHE ESISTE ANCORA

di **Mario Donnini**

foto **ActualFoto**

Per chi ama e da sempre vive Autosprint, è sufficiente guardare una piccola e ben conservata struttura nel cuore del Friuli, in provincia di Udine, fuori dalla quale brulica un gruppo di bambini allegramente vocianti, per capire quanto sia importante il senso della continuità. Riscoprendo per quale motivo il mondo delle corse fino a qualche anno fa veniva definito dagli anglosassoni con un termine bellissimo: Racing Fraternity. Perché a volte ricordare è bello, dolce, fa riflettere e insegna qualcosa. Ma andiamo con ordine.

La sera del 6 maggio 1976, quindi quarant'anni fa, il Friuli viene devastato da un terremoto di magnitudo 6.4 che rade al suolo cinquanta comuni, provocando novecentonovanta vittime e circa centomila sfollati.

Una tragedia immane, che lascia l'Italia intera sgomenta.

Che fare? Marcello Sabbatini, storico direttore e tra i padri costituenti di Autosprint, non ha dubbi. Il mondo delle corse non deve voltarsi dall'altra parte, no, non può restare indifferente.

E così nel bel mezzo della stagione automobilistica poi glorificata tanti anni dopo dal film "Rush", la Formula Uno dà vita fuori dal suo alveo naturale a uno degli episodi più commoventi ed esaltanti di solidarietà applicata al concetto di competizione.

Merzario & Sabbatini all'attacco

Con Autosprint in prima linea, il pilota Arturo Merzario si propone in veste di agitatore d'uomini e prezioso snodo di collegamento con il Circus iridato, tanto che già nel weekend del Gp di Montecarlo



raccoglie tra i colleghi entusiastiche adesioni e ben presto si delineano i contorni di un'iniziativa clamorosa.

Il 2 giugno 1976, quindi a neanche un mese dal sisma, presso l'auto-dromo di Varano, l'Alfa Romeo mette a disposizione diciannove Alfasud per altrettante celebrity del mondo dei motori, che correranno accoppiati a specialisti del monarca del Biscione, dando vita a due batterie del tutto indipendenti, nelle quali i campioni si misureranno, l'uno contro l'altro armati.

Uno spettacolo unico in grado di raccogliere una cifra sostanziosa, in vista della concretizzazione di un'iniziativa pratica capace di dare alla popolazione friulana un segnale di attenzione per il presente e speranza nel futuro.

Un'immagine in bianco e nero che mostra una folla di persone, probabilmente spettatori, radunati in un'area esterna. In primo piano si vede una barriera di legno e metallo, tipica di un circuito di Formula 1. Le persone sono di diverse età e sono vestite in modo casuale, tipico degli anni '70.





**LA MATERNA C'E ANCORA
E VA ALLA GRANDE!**
Sotto, il lettore Binutti,
fedelissimo di As dal 1975,
davanti alla scuola materna
di Lusevera. Sotto a destra,
Merzario prima del via,
a Varano 1976 e, in basso,
le Alfasud dei big
in piena bagarre

VARANO MELEGARI
mercoledì 2 giugno '76
**Una corsa
per
il FRIULI**
con i PILOTI della F.1
il tuo contributo
è di lire 3.000
TAGLIANDO N. 05155
VARANO MELEGARI
mercoledì 2 giugno '76
TAGLIANDO CONTROLLO M. 05155



SCUOLA MAESTRA DI VITA

I ferraristi Niki e Clay con le Fiat 131

La sola Casa che opera dei distinguo è la Ferrari. Cosa comprensibile. Sono tempi in cui l'Alfa Romeo è ancora contrada nemica, anzi, serenamente rivale del Gruppo Fiat, per cui i piloti Niki Lauda e Clay Regazzoni non vengono autorizzati a correre con le Alfasud, ma al volante di Fiat 131 Abarth, in una sfida parallela a coppie che vedrà impegnati, tra gli altri, Cambiaghi, Munari, Pianta, Pinto, Ribeiro e Martini. Comunque, alla vigilia dell'evento, letteralmente preso d'assalto dal pubblico, ponendo lo sguardo allo schieramento dei big in Alfasud, c'è veramente da impallidire per i nomi in ballo.

Uno schieramento da leggenda

Arturo Merzario è in coppia con Paolo Galli, fratello di Nanni, il quale corre con Bonaccorsi. Emerson Fittipaldi è con Piroli, Alan Jones con Valentini, Maurizio Flammini con Del Carlo, Jacques Laffite con Pizzi, Ronnie Peterson con Niccolini, Renzo Zorzi con Delli Guanti, Bruno Giacomelli con Drovandi, Carlos Pace con Uberti, Vittorio Brambilla con Tuzii, Lella Lombardi con Casoni, Jody Scheckter con Possumato, Alex Soler-Roig con Lottici e poi ci sono Harald Ertl in solitaria e Loris Kessel con Bigazzi. Non finisce qui. Tra le celebrity del motorismo, il divino quindici volte iridato Giacomo Agostini scende in pista con Bertolini, il neocampione del mondo Johnny Cecotto è con Larini, mentre l'asso della motonautica Renato Molinari divide il suo Alfone con Ambrosoni.

Merzario trionfa e con lui tutti i big

La formula è semplice. Prima si sfidano tra loro gli specialisti dell'Alfasud, quindi tocca ai big, in lotta tra loro per due infuocate batterie.

Quanto ai media, lo speaker è uno scatenato Mario Poltronieri, mentre a bordo pista scattano Giancarlo e Pierino Piccinini di Attualfoto, col figlio di quest'ultimo, Roberto, dieci anni, che vive il battesimo del fuoco da fotografo, piazzandosi alla curva Ickx. Insomma, è show da ovunque lo si guardi. Infine, per capire chi ha vinto, si fa la somma dei tempi, dalla quale emergono al top Arturo Merzario e Paolo Galli. Giusto così. Il "Fantino" è quello che si è impegnato di più, sia nel preparare la manifestazione che in pista, anche se le evoluzioni spettacolari di Ronnie Peterson mica si dimenticano facilmente... Tra le Fiat 131 Abarth sveltano invece Clay Regazzoni e Giorgetto Pianta.

E a ben guardare a vincere, ben al di là della classifica, è l'automobilismo, quindi non solo Autosprint e il suo vulcanico direttore, ma anche la F.1 e i suoi protagonisti grandi e piccoli, che in un assoluto weekend dimostrano d'essere non solo Cavalieri del Rischio ma all'occorrenza veri Cuori da Corsa.

E a proposito del pulsante muscolo cardiaco, i conti sono presto fatti. La "Corsa per il Friuli" porta in cassa 76 milioni di lire tondi tondi. Bella cifretta per l'epoca, che consente ad Autosprint di compiere un gesto destinato a lasciare traccia, nei decenni.

Una scuola per ricordare

Infatti non più di sette mesi più tardi, in perfetta armonia con la reazione del Friuli, coraggiosa, one-



UNA PIOGGIA DI STELLE NEL NOME DI AUTOSPRINT

Sopra, Peterson in azione (poteva vincere ma fece a sportellate con Brambilla...) e, a sinistra, Scheckter con Possumato, pilota Alfasud. Sotto, Emerson Fittipaldi e, in basso da sinistra, Laffite con l'alfista Pizzi e Jones a colloquio con Valentini. Nell'altra pagina, in alto, Lauda (che non ebbe l'autorizzazione a correre con le Alfa) guarda i colleghi sfidarsi: lui parteciperà a una sfida tra Fiat Abarth 131





sta, dignitosa e immensamente fattiva, il 19 febbraio 1977 a Lusevera, in provincia di Udine, viene inaugurata una scuola materna realizzata grazie al ricavato di quella che possiamo definire, a tutti gli effetti, la Corsa del Cuore.

La struttura viene intitolata al grande Graham Hill, due volte campione del mondo di Formula Uno, scomparso il 29 novembre 1975, in un incidente aereo. Madrina dell'inaugurazione è Bette Hill, vedova del "Baffo Volante", il personaggio giusto per chiudere con stile un cerchio caldo fatto di voglia di ricordare e allo stesso tempo di desiderio d'andare avanti.

Tanta voglia di ritrovarsi

Ecco, adesso, in queste ore, non potevamo non festeggiarli, i quarant'anni da quella corsa importante. Così come ora, in proiezione, il pensiero vola al giorno 9 febbraio 2017, quando ricorrerà l'anniversario tondo di quel vernissage didattico-solidaristico così intenso e profondo.

Vent'anni fa il direttore Carlo Cavicchi provò a coinvolgere l'allora campione del mondo di F.1 Damon Hill per tornare a visitare quella scuola dedicata al genitore, ma non fu capito fino in fondo e la reunion per vari motivi non fu possibile. Okay, col senno di poi e occhi nuovi, con la maturità dell'uomo unita al blasone del campione, sarebbe bello che l'anno prossimo Damon diventasse finalmente protagonista di un incontro celebrativo, presso la materna di Lusevera intitolata a suo padre.

Perché mai come stavolta la scuola, quella scuola, è maestra di vita. ●



CARAMBOLE E COLPI DI SCENA NELLA GARA DEI BIG F.1 CON LE ALFASUD

Sopra, Zorzi vola toccato da Peterson. Sotto, il drappello delle Fiat 131 Abarth che dettero vita a una sfida a latere con coppie di velocisti e rallyisti, per permettere di scendere in pista anche ai ferraristi Lauda e Regazzoni. In alto, Cecotto sale sul prototipo Alfa Romeo



Tra i piloti che a Vallelunga hanno portato il loro tributo verso Ignazio Giunti, anche il "Drago" Sandro Munari



L'AFFETTO DI CHI CUSTODISCE IL RICORDO DI IGNAZIO

Un omaggio per Giunti

Caro Autosprint, a 50 anni dalle sue prime vittorie sullo storico circuito di Vallelunga, Ignazio Giunti è stato ricordato nell'imminenza della definitiva collocazione del suo busto in bronzo, opera dello scultore Onori, nell'area pad-

dock dell'autodromo di Campagnano. E sappi che l'evento, celebrato nell'ambito del Roma Motor Show nel polo multi-funzionale di Vallelunga, ha richiamato numerosi amici ed appassionati del popolare campione romano. Senza quel tragico de-

stino, compiutosi il 10 gennaio 1971 nella 1000 Km di Buenos Aires, mentre era in testa sulla Ferrari 312 PB, l'incidente tra l'altro drammatico carico di dubbi e responsabilità, Ignazio Giunti si sarebbe confermato a 30 anni tra i più grandi protagonisti al mondo nelle specialità di vertice, quali allora la sport-prototipo e la F.1. A rendergli un doveroso tributo, con i nipoti Vittorio e Piero Tusini Cottafavi c'erano i colleghi della sua epoca, a cominciare da Sandro Munari, Giancarlo Naddeo, Massimo Natili e Gian Luigi Picchi, oltre a piloti di ieri e di oggi, giornalisti di settore e anonimi simpatizzanti. Nello spazio dedicato all'evento e allestito dal Club Amici di Vallelunga, due pannelli hanno illustrato nei dettagli, anche inediti, la brillante carriera sportiva del sempre indimenticato Ignazio Giunti: partita da "reuccio di Vallelunga" con le Alfa di Franco Angelini, culminata con gli straordinari risultati ottenuti al volante delle Alfa Romeo Autodelta Gta e 33 e delle Ferrari F.1 (esordio a Spa con un brillante 4° posto) e sport-prototipo ufficiali 512S e 312PB, da solo e in coppia con Ninni, Vaccarella, Merzario, Ickx, Andretti. Esposto per l'occasione un omaggio a Ignazio del pittore monzese (e suo tifoso dichiarato) Roberto Crippa, riprodotto in un'edizione di F.1 in successione tra le classifiche spirali dell'artista.

Massimo Baliva, Roma

Parole cui va aggiunto solo un grande plauso da parte di As.

LA SUA DISPONIBILITÀ VERSO GLI APPASSIONATI GLI FA ONORE

Grande Biasion!

Caro Autosprint, vorrei esprimere attraverso la tua rubrica tutta la mia ammirazione e un grande, sincero ringraziamento a Miki Biasion. Lo scorso fine settimana si è svolto a Verona la "Verona Legend Cars". La manifestazione prevedeva, oltre a un'esposizione/mercato di auto d'epoca, memorabilia, libri, ricambi, modellini e tanti altri oggetti legati alle auto d'epoca, un raduno di Lancia Delta Integrale. Naturalmente, il grande ospite di questo evento è stato il nostro grande Miki, l'uomo dell'unica Delta rossa fra tutte le altre bianche. Non solo ha scaldato gli animi dei presenti, io e i miei amici compresi, con una serie di passaggi su una Delta, ma ha regalato autografi a tutti, firmato automodelli, si è prestato a tante foto e selfie con tutti. Un campione vero, che girava fra i vari padiglioni alla ricerca dei modellini delle auto con le quali ha corso nella sua carriera come un normalissimo collezionista, che quasi si è emozionato quando gli ho chiesto se mi poteva autografare la riproduzione in scala della sua prima auto da rally, la Opel Kadett preparata da Carenini... Una persona che fa bene al nostro sport, di grandissimo talento ma soprattutto di grande simpatia e umiltà, un campione vero e non solo al volante. Grazie, Miki! Speriamo di incontrarti ancora!

Sandro Rosestolato, Francesco Del Vecchio, Bruno Garbolino, ricevuta via mail

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.6227111

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249
Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**
Alberto Crippa, Mario Chiarappa
Fotografie: **Sutton-images.com,**
Massimo Bettiol,
Getty Images, Oliver

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Andrew Cotton, Sara 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 **QUERIN SPORTRIV** **Cotto e mangiato**
SPORT STYLE

VOLA CON LA FIBRA TISCALI

Internet
fino a
100 Mega
e chiamate
illimitate



tiscali.it | ☎130 | tiscali store

tiscali:



AMO LE CURVE. ADORO LE LINEE.

Nicky Hayden - Pilota MotoGP e Superbike 



**NUOVO INTEGRA 750. PERFETTO EQUILIBRIO.
TUO DA € 99/MESE IN 60 RATE (TAN 5,30% - TAEG 6,21%).**

honda.it

Info Contact Center: 848.846.632

 Honda Moto



Finanziamento formula EASY in 24-36-48-60 mesi - prima rata a 120 giorni - importo finanziabile da € 4.000 a € 13.000. Offerta per modello INTEGRA: 9.390 F.C. - Anticipo € 4.250, € 5.140 in 60 rate da € 99,00 - Tan fisso 5,30% Taeg 6,21% - importo totale del credito € 5.140. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include: interessi, imposta di bollo su finanziamento € 16, bollo su rendiconto annuale e di fine rapporto € 2 (per importi superiori a € 77,47), spesa mensile gestione pratica € 1,50 - importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito) € 6.056. Offerta valida dal 03/03/2016 al 31/07/2016. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECCI) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato S.p.A. La rete dei concessionari Honda opera quale intermediario del credito NON in esclusiva. 