

AUT. 8 € - BE 7,50 € - F. 6,80 €
PRECONT. 6,80 € - F. 6,80 €
CH. CT. 9,00 CHF - CH. 9,30 CHF

AUTO SPRI NT

4 Euro (Italy only)

Anno LV - Settimanale 9-22 agosto 2016



SCOOP 124 ABARTH RALLY

A Balocco scattano i test di sviluppo

IN ALLEGATO



UN SUPER NUMERO **DOBPIO**



STELLA FILANTE

Mondiale F.1: Mercedes è l'incrollabile riferimento. A power unit spente si tracciano bilanci. Ecco che cosa hanno detto i primi 12 Gp 2016



60033
ISSN 1120-3881
9 770005 174006

V-Strom

15 ANNI DI AVVENTURE.



Festeggia l'anniversario V-Strom regalandoti subito una **SUPERVALUTAZIONE DEL TUO USATO***.
 Fino a **1.500€** su **V-Strom 1000** e fino a **1.000€** su **V-Strom 650/XT**

Dalle strade cittadine ai passi di montagna le V-Strom ti stupiscono sempre grazie alla potenza del loro motore V-Twin perfettamente incastonato in un leggero telaio in alluminio. Da 15 anni le V-Strom rappresentano l'assoluto equilibrio tra dimensioni, peso e maneggevolezza per trasformare qualsiasi spostamento in un fantastico viaggio. Lasciatevi guidare da V-Strom oltre ogni limite.

*Valutazione dell'usato su base Eurotax blu in condizioni ivi previste. Offerta valida fino al 30/09/2016 presso tutti i concessionari che aderiscono all'iniziativa.

Approfondimenti a motori spenti

Anche Autosprint si prende una pausa e approfitta dei motori spenti nei maggiori campionati del motorsport e si prende un po' di vacanza. Questo numero del vostro settimanale da corsa è stato chiuso in redazione venerdì 5 agosto ed è tutto improntato sull'approfondimento.

Con le vetture ai box abbiamo lasciato spazio alle riflessioni e alle interviste per un giornale di lettura ma puntuale nel raccontare le tante storie da corsa. L'analisi di Cesare Maria Mannucci dopo i primi dodici round del Mondiale di F1 cristallizza la situazione quando mancano ancora nove Gp prima dei titoli di coda. Un servizio dettagliato team per team alla scoperta di pregi e difetti, delusioni e sorprese, soluzioni tecniche presentate finora, statistiche. Tanto materiale utile per tracciare un primo bilancio dell'ennesima stagione in cui l'unica certezza è lo strapotere Mercedes, unica regina dell'era Formula Hybrid. Dovrebbe essere un periodo di calma piatta questo per la F1, ma in realtà con i test delle Pirelli XL che calzeranno le rivoluzionarie F1 2017 siamo già proiettati al futuro.

Già, il futuro. Di quello ne abbiamo parlato con Stefano Domenicali, l'ex Team Princi-

pal della Ferrari che dal 15 marzo scorso è stato nominato presidente e amministratore delegato di Lamborghini. Lui ha raccontato delle sfide che attendono la Casa del Toro, sempre più impegnata nel motorsport e totalmente lanciata verso nuove avventure.

Da non perdere è poi il personaggio Jimmie Johnson intervistato da Gordon Kirby. Stiamo parlando del più grande pilota Nascar dell'era moderna, sei titoli artigliati nella categoria che continua a far impazzire gli americani e che lui ama ancora alla follia. Gli è stato chiesto: e se la Ferrari F1 ti invitasse per un test? Lui, splendido, ha replicato: «Vado subito a comprare il biglietto aereo...». Tutto da leggere è poi il cuore da Corsa da Corsa dedicato a Chris Amon, confessioni ritrovate, mai pubblicate e ora rese note in un ricordo struggente.

Ps: Aparecida Schunck la madre di Fabiana Flosi, 38 anni, terza moglie di Ecclestone è tornata ad abbracciare i suoi cari. Dopo nove giorni di sequestro la donna è stata liberata. I rapitori avevano chiesto 120 milioni di reais di riscatto, quasi 35 milioni di euro. Alla fine, per fortuna, tutto si è risolto per il meglio.

NOTA PER I LETTORI

AUTOSPRINT
TORNERÀ IN EDICOLA
MARTEDÌ 23 AGOSTO CON
UN NUMERO DAVVERO
DA COLLEZIONE, UN VERO
ROMANZO DA CORSA
ALLA RISCOPERTA
DI EMOZIONI PERDUTE

domenicaserre



FORMULA UNO

- 10 ANALISI QUATTRO SALTI IN PAGELLA
- 12 ANALISI MERCEDES
- 14 ANALISI RED BULL
- 16 ANALISI FERRARI
- 18 ANALISI WILLIAMS-FORCE INDIA
- 20 ANALISI TORO ROSSO-McLAREN
- 22 ANALISI HAAS-RENAULT
- 24 ANALISI MANOR-SAUBER
- 26 PIRELLI XL TEST A FIORANO E MUGELLO

PERSONAGGI

- 30 DOMENICALI FUTURO TORO
- 38 JOHNSON IL MITO AMERICANO
- 70 GIULIANI CON LA DELTA IN SALITA
- 72 MARCELLO IL TERZO INCOMODO
- 78 FISICHELLA LA FORZA DI CREDERCI

RALLY

- 50 MONDIALE LA VERDE IRLANDA
- 54 ABARTH 124 RALLY TEST A BALOCCO
- 56 FIESTA D'ESTATE
- 58 GT RALLY PORSCHE ALL'ATTACCO
- 66 COPPA ITALIA L'ANALISI

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 44 CUORE DA CORSA
- 48 INTERVISTA RITROVATA
- 68 RALLYSPRINT
- 76 PISTASPRINT
- 77 OUTLET
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO



Dramma al 'Ring

Domenica 1° agosto 1976, Gp di Germania sul tracciato del Nurburgring, immenso e minaccioso, col meteo che come al solito fa capricci. Niki Lauda perde il controllo della Ferrari all'altezza della piega di Bergwerk, urta il terrapieno e la benzina prende fuoco, scatenando l'inferno. A salvarlo ci pensa l'eroico Arturo Merzario, estraendolo dall'abitacolo in



fiamme quando ormai l'austriaco sembra in preda al suo destino. Il coraggiosissimo comasco è coadiuvato da Harald Ertl, Guy Edwards e Brett Lunger, ultimi in gara ma primi e grandi nel compiere questo meraviglioso gesto di altruismo e solidarietà. L'austriaco ne uscirà col volto martoriato, ma l'orgoglio intatto, la vita salva e una carriera davanti. Quanto al Nurburgring, non ospiterà mai più una gara valida per il mondiale di F.1 restando per sempre nella memoria come "L'Inferno Verde". Toccò al grande maestro Antonio De' Giusti ricostruire pittoricamente l'evento nella cover di Autosprint Anno 1976.

de' giusti

Mick

tenerizz

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



IDENTICO A SUO PADRE MICHAEL NELLA CAMMINATA, NEL MODO DI PORTARE IL CAPPELLO E IN QUELLO DI PORSI, IL GIOVANE SCHUMACHER TENTA DI DIVENTARE PILOTA E LO FA CON LA MASSIMA DISCREZIONE. PROTEGGIAMO

Tifo

La prima settimana di lavoro da leader tecnico per Mattia Binotto ha subito un clamoroso contraccolpo. Quando Sergio Marchionne e Maurizio Arrivabene hanno saputo che Binotto tifa Inter da una vita, pare abbiano cercato immediate contromisure. Un lungo meeting, fissato con la speranza di far cambiare idea al tecnico, è fallito miseramente quando Binotto - perquisito all'ingresso - ha mostrato una foto di Moratti (abbinata allo stemma del Canton Grigioni) nascosta nel portafogli. La situazione è poi precipitata nel momento in cui lo stesso Binotto ha ipotizzato di battezzare "Lady Fraizzoli" la Ferrari del 2017.

Tenerizza

Ha girato nei box come un principino, accompagnato, vezzeggiato, omaggiato. Identico a suo padre nella camminata, nel modo di portare il cappello, in quello di porsi. Più bambinone che adolescente, più ragazzino nel paese dei balocchi che aspirante campione. Mick Schumacher ha 17 anni, tenta di diventare un pilota vero e lo fa con la massima discrezione, quasi col timore di disturbare. È dolce, parla l'italiano ma è ben conscio di portarsi dietro l'ombra della leggenda. Vorrebbe essere invisibile, non può. Ha una evidente necessità di essere lasciato in pace, di poter imparare con calma, di fare la sua strada qualunque sia l'esito. Proteggiamolo.

Meraviglia

«Aveva detto che sarei morto al 99 per cento. Sono ancora qui e l'ho invitato ad assistere al Gp...». Niki Lauda è meraviglioso quando racconta del suo passato, riuscendo a essere ironico anche sull'incidente del Nurburgring 1976, quarant'anni fa. *«Sì, persi il mondiale in Germania, non in Giappone dove mi ritirai perché era troppo pericoloso continuare. Non vinsi il titolo che era a portata di mano, ma io pensavo alla vita, non al Gran Premio. E infatti sono ancora qui. Felice? Sì, come potrei dire il contrario? La vita va vissuta, divorata. E io lo faccio in ogni istante e in ogni respiro».* Unico.

Flobert

Niki Lauda ha ammesso con alcuni amici intimi di essersi ispirato a questa rubrica per lanciare la sua protesta contro le sanzioni continue ai piloti: *«Ero in uno stato confusionale - pare abbia detto - sino a quando ho letto Flobert. E mi sono illuminato. Allievi e Terruzzi sarebbero molto adatti a dirigere stabilmente i Gp. Tutti ci divertiremmo di più».* Provate a smentirlo...



a ai box



Accompagnato nel paddock di Hockenheim da Sabine Kehm, la storica portavoce di papà Michael, Mick Schumacher ha vissuto intensamente il week end tedesco di F1. A breve sosterrà un test in F3 dove dovrebbe correre il prossimo anno. In basso a sinistra l'interista della Ferrari Mattia Binotto

COLOMBO



Preferenze

Avete sentito bene che cosa ha detto Lewis Hamilton sul podio di Hockenheim? «*Me ne starò in vacanza a casa con i miei cani, la mia famiglia, i miei amici*». Classifica delle cose che contano di più per lui: 1) I cani; 2) la sua famiglia; 3) i suoi amici. Avete letto bene. E avete capito bene: sì, si fida più degli animali che degli umani...

Coincidenze

Quando un paio di giornalisti inglesi, sul volo Londra-Francoforte, ha visto che in Business Class c'era nientemeno che Ross Brawn, per poco non svenivano: «*L'abbiamo notato subito, ma poiché era davanti nell'aereo, è sceso prima ed è scomparso. Aveva con sé una cartella, nient'altro*», ha detto uno di loro. Che fosse diretto a Hockenheim a occuparsi subito del Cavallino sofferente? No, nessuno lo ha visto in pista. Brawn era stato invitato da una tv tedesca per uno programma speciale su Michael Schumacher. Un tocco e via, in serata era già di rientro. Alla F1 non pensa, ha ribadito. Considerazione a parte: ma è possibile che la sua vita sia fatta solo di pesca e pesci?

Sensori

È il momento d'oro per i venditori di sensori. Forse anche per noi autori di Flobert, è arrivato il momento di buttarci nel business. Perché una volta i sensori, tanti, si usavano solo sulle auto mentre adesso l'uso è stato esteso alle piste, per segnalare alla direzione gara chi esce oltre i cordoli. Ci sono spazi di fuga disseminati di sensori. E oramai i team manager pensano di usarli anche direttamente sui piloti, per controllarli a distanza, capire cosa fanno, mandare impulsi quando dicono cose sbagliate o si accompagnano con una persona pericolosa. Il mondo è dei sensori. E noi siamo fuori di sensore!

Caraibi

Quando vuole, Lewis Hamilton è simpaticissimo. La battuta del Gran Premio, fatta a Stella Bruno che gli chiedeva del possibile vantaggio di Rosberg di correre davanti al pubblico di casa, è stata esilarante: «*Dovunque si vada a correre, Nico è di casa. Montecarlo? Casa sua. Spagna? Casa sua. Germania? Idem. È come se io dicessi che i Caraibi sono casa mia perché le mio origini sono di lì. Ma dai!*». Però il mistero resta: di dov'è, Nico Rosberg?

Predestinato

Giri per i box e ti senti dire che il prossimo campione annunciato, dopo Verstappen, è Vandoorne. Oramai anche chi non lo conosceva o aveva solo letto il nome da qualche parte, lo dice con competenza e cognizione di causa. Proprio com'era di moda fare qualche anno fa con Bottas, annunciato dall'incompetente stampa britannica come il nuovo Senna. Ma se Vandoorne è così bravo perché Dennis non lo ha fatto correre già quest'anno? E perché il belga non ha ancora uno straccio di contratto in mano?

Bipolare

Nico Rosberg ostenta estremi opposti preoccupanti. È lucido, razionale, onesto e calmo; è imbroccato, cinico, cattivo e determinato. Per questo, pare, oscilla tra picchi e pendii. Il problema è che nessuno – nemmeno lui a quanto pare – sa dire come funzionino il carattere e l'umore del ragazzo. E così i provvedimenti scarseggiano. Qualcuno ha suggerito di obbligare Nico a ripetere alla lettera ciò che fa al sabato: orari, alimenti, gesti, parole. Con la speranza di prolungare la fase "sì" sino al momento in cui serve di più. La domenica.

Cronometro

La penalità di 5 secondi inflitta (ingiustamente) a Rosberg per il sorpasso su Verstappen si è trasformata in una penalità di 8 secondi o più, a causa dell'errore del box tedesco. Pare che il problema sia nato perché Toto Wolff – che aveva preteso di tenere d'occhio il cronometro – si è accorto solo all'ultimo di aver il cronografo scarico. Al che, piuttosto che ammettere la mancanza, sembra abbia contato i secondi a mente, con il risultato che sappiamo. Per la cronaca, la Mercedes è sponsorizzata (anche) da una marca di orologi. ●





La F1 va in ferie e le ultime immagini dal Gp di Germania parlano dell'ennesima festa di Hamilton che, compiuto il sorpasso su Rosberg, prova adesso ad andare in fuga. Sotto la triade Mercedes composta da Wolff, Lowe e Lauda. In basso, Vandoorne attende il suo turno



Top & Flop del **Circus**

MERCEDES PADRONA, RED BULL SEMPRE PIÙ IN ALTO E FERRARI IN CRISI. È TEMPO DI BILANCI NELLA F.1 CHE PRENDE UNA PAUSA DI RIFLESSIONE. ANALISI TEAM PER TEAM DOPO I PRIMI 12 GP DELLA STAGIONE 2016

di **Cesare Maria Mannucci**
disegni di **Craig Scarborough**
statistiche di **Michele Merlino**

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

Chiamatela pausa estiva oppure giro di boa ma per la prima volta dal mese di febbraio, da quando sono iniziati i test invernali, la F.1 osserverà una pausa lunga tre settimane. Periodo necessario per riposarsi, per ritrovare se stessi e per cercare di riflettere sui propri problemi tecnici.

Tanto pausa non sarà, perché comunque Ferrari e Red Bull hanno iniziato sulle piste di Fiorano e del Mugello i primi test con le gomme Pirelli in versione XL che entreranno in vigore dal prossimo anno e di cui leggete a parte. Comunque la stessa Fia vigilerà affinché le strutture dei reparti corse non siano operative, che le gallerie del

vento e i computer con il Cfd rimangano inattive. Che tutto il personale se non al mare, almeno stia lontano dalla normale attività. Per una F.1 che dopo la regola del coprifuoco per i meccanici si conferma forse la categoria più "sindacalizzata" tra tutte quelle del motore.

Così nulla di meglio che analizzare il rendimento di ogni squadra dopo i primi 12 Gp. Dal punto di vista sportivo, tecnico e statistico. Per cercare di capire chi ha lavorato meglio e chi invece ha preso delle strade sbagliate. Perché le pause di riflessione servono solo se si ha una visione chiara e precisa di quanto successo in precedenza. ●



COMMENTI, DISEGNI, STATISTICHE SQUADRA PER SQUADRA
Abbiamo passato ai raggi X la prima parte della stagione degli undici team al via del Mondiale di Formula Uno. È venuta fuori un'analisi dettagliata di tutto quello che è accaduto nella stagione squadra per squadra

Mercedes

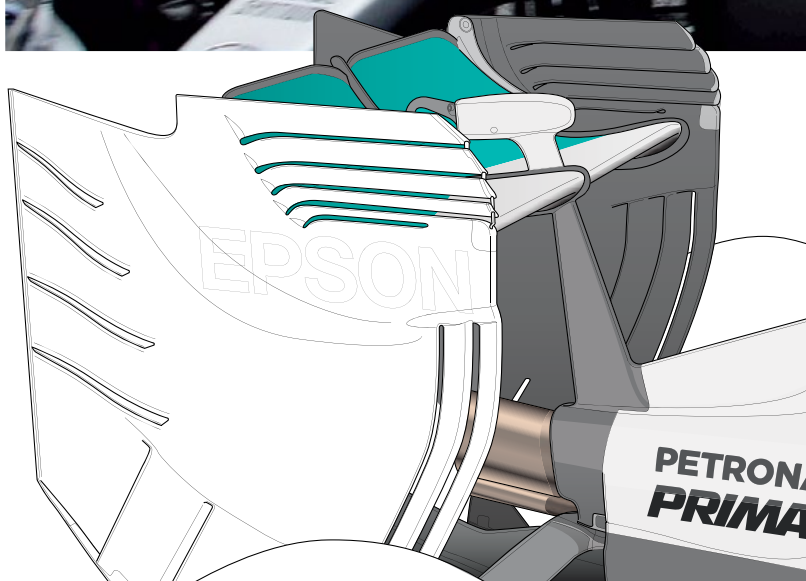
chi vince il duello?

NELLA SQUADRA CHE DOMINA LA F1 L'UNICA PECCA È STATA LA GESTIONE DEI PILOTI. E ORA LA BATTAGLIA È APERTA SINO AL GP DI ABU DHABI

In una costante ricerca della perfezione, l'unica carenza che possiamo trovare alla stagione della Mercedes è di carattere umano. Ossia avere lasciato che la gestione della rivalità tra Hamilton e Rosberg continuasse di fatto senza regole, raggiungendo il culmine nelle collisioni di Barcellona e Spielberg. Episodi che negli anni precedenti tra i due non si erano verificati in questa gravità. Light invece il contatto avvenuto al via a Montreal.

Per il resto per la Mercedes la solita cavalcata trionfale. Che probabilmente avrebbe ottenuto anche limitandosi ad aggiornare la vettura del 2015, invece lo sviluppo aerodinamico è stato intenso e continuo. Presentando sempre soluzioni diverse, inerenti l'aerodinamica anteriore, l'ingresso delle fiancate e le ali posteriori. Una intensità produttiva e progettuale conseguenza di uno degli organigrammi migliori e più completi di tutta la F1. Che riesce a lavorare in perfetta armonia, sebbene composto da personalità di spicco. Un bravo a Toto Wolff che complessivamente riesce sempre a gestire al meglio ogni situazione e problematica. Dal Gp di Inghilterra, il manager austriaco ha stabilito nuove regole comportamentali tra Hamilton e Rosberg per evitare ulteriori collisioni. Le cosiddette "regole di ingaggio", usando un termine militare. In Ungheria, dove la loro battaglia è stata ravvicinata come distacco cronometrico, le cose sembrano avere funzionato al meglio. Perché l'obiettivo della Mercedes rimane quello di voler portare entrambi i piloti ad Abu Dhabi con la possibilità di giocarsi il titolo. Sul fronte tecnico, si è registrata una singolare moria sull'apparato di sovralimentazione del motore di Hamilton. Che ormai ha raggiunto il limite regolamentare dei cinque Gp e probabilmente da Monza, in concomitanza con l'arrivo dell'ultima versione evoluta del motore Mercedes, cambierà addirittura due power unit. Partirà così dalla pit lane ma dopo non dovrà più cambiare motori sino a fine campionato. Per rispettare questo piano di rotazione di power unit però, per lui sarà molto problematico il Gp del Belgio, da affrontare con l'attuale motore ormai al limite del chilometraggio.

In diversi Gp, entrambe le Mercedes hanno lamentato problemi in partenza con la frizione. Che spesso, causa la sua estrema sensibilità al momento dello stacco - per via delle nuove regole sul comando unico - ha creato problemi nella fase del via.



**11 VITTORIE SU 12 GP
DOMINIO ASSOLUTO**
12 Gp disputati e 11 vittorie finora griffate Mercedes. Dopo l'iniziale fuga di Rosberg in testa al Mondiale Piloti, c'è stato il sorpasso di Hamilton che a nove Gp dalla fine ha 19 punti di vantaggio sul compagno di squadra

La power unit Mercedes invece si è dimostrata la più potente e la più parca nei consumi. Oltre che paradossalmente essere quella che costa di meno per i team clienti rispetto a Ferrari e Renault.

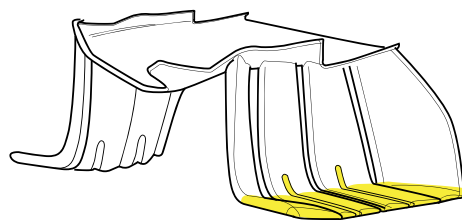
Sulla stagione di Rosberg rischia invece di pesare come un macigno la perdita di 3 punti di campionato, risultato della penalità di 10" inferta al pilota tedesco per avere violato il regolamento inerenti le conversazioni radio, durante il Gp di Inghilterra. In frazione ora che non sarebbe più punita, perché il regolamento sportivo è cambiato ed i dialoghi tra pilota e box sono tornati ad essere liberi, ad esclusione della fase di partenza. Se Rosberg dovesse perdere il titolo per 3 punti, causa quella penalità, cosa succederà? ●



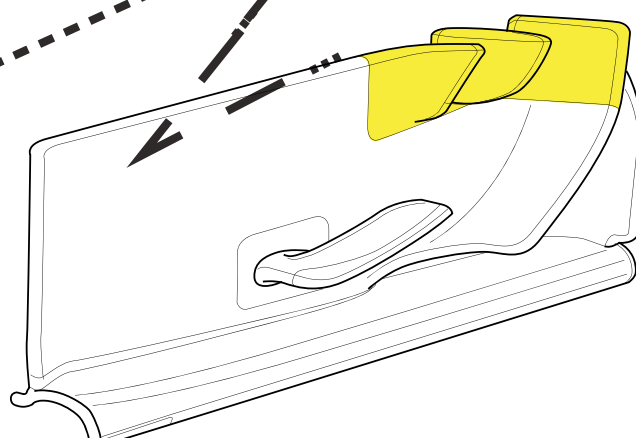
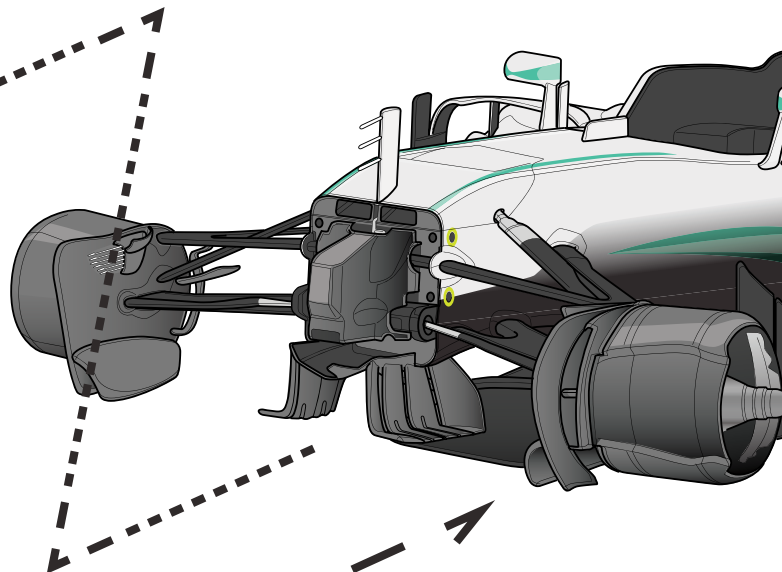
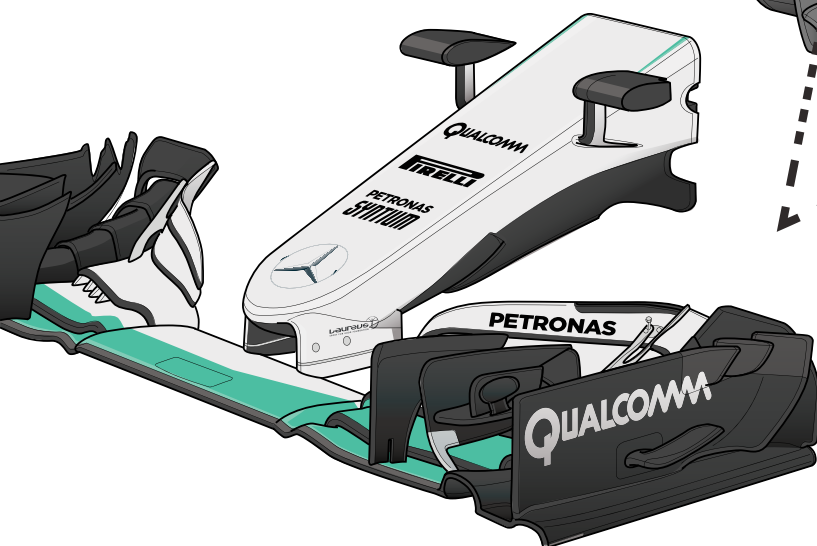
MERCEDES

**POSIZIONE PIÙ ALTA
IN QUALIFICA:**
POLE (11 VOLTE)
**POSIZIONE MEDIA
IN QUALIFICA: 2.4**
**MIGLIOR RISULTATO
IN GARA: VITTORIA (11)**
**POSIZIONE MEDIA
ALL'ARRIVO: 2.5**
**RITIRI PER MOTIVI
TECNICI: NESSUNO**
KM PERCORSI IN GARA:
**3323 ROSBERG, 3323
HAMILTON**
PUNTI: 415

NOTA: per la posizione
 media in qualifica non si
 tiene conto dei casi in cui
 il pilota non vi ha preso
 parte (esempio: Hamilton
 in Cina).



LE SOLUZIONI TECNICHE





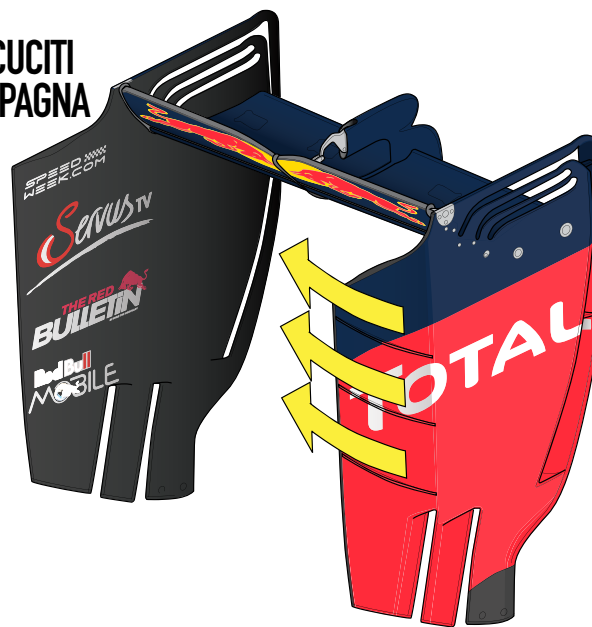
Red Bull gusta la vendetta

MERCEDES E FERRARI AVEVANO RIFIUTATO I LORO MOTORI. RICUCITI I RAPPORTI CON RENAULT È ARRIVATA ANCHE LA VITTORIA IN SPAGNA

Comunque vada, la Red Bull la sua vendetta contro Mercedes e Ferrari, che lo scorso anno non hanno voluto fornirle la power unit, se l'è già presa. Sono bastati pochi mesi per ricucire il rapporto tra Renault e Red Bull. Non siamo allo stesso livello di complicità tecnica dei successi seriali di Sebastian Vettel ma almeno ora inglesi e francesi, che nel 2015 avevano annunciato il divorzio, sono tornati a collaborare e a rispettarsi reciprocamente. I risultati sono più che evidenti. Da quando nel Gp di Spagna ha debuttato la power unit aggiornata nella combustione, la Red Bull è diventata la seconda forza della F1. Se a questo aggiungiamo l'apporto irresistibile di Max Verstappen, il quadro appare più chiaro. E il resto della stagione sembra ancora più promettente, considerando che la Renault ancora dispone di 21 gettoni per sviluppare la power unit. Non li spenderà tutti ma dal Gp del Giappone dovrebbe arrivare un propulsore più potente rispetto all'attuale. In termini di efficienza aerodinamica e grip meccanico, la Red Bull rimane la vettura probabilmente più efficace. Ha vinto in Spagna - per via della collisione tra Hamilton e Rosberg - ma ha dominato il Gp di Montecarlo, che ha perso solo per un malinteso ai box nel trovare le gomme da sostituire. Nonostante un deficit di potenza stimato in 50 cv, rispetto alla power unit Mercedes, oggi la Red Bull è l'avversario più preoccupante per

RED BULL

**POSIZIONE PIÙ ALTA
IN QUALIFICA: POLE
(RICCIARDO A MONACO)**
**POSIZIONE MEDIA
IN QUALIFICA: 6.2**
**MIGLIOR RISULTATO
IN GARA: VITTORIA
IN SPAGNA
(VERSTAPPEN)**
**POSIZIONE MEDIA
ALL'ARRIVO: 4.8**
**RITIRI PER MOTIVI
TECNICI: 1**
**KVYAT / AUSTRALIA /
PROB. ELETTRICO**
**KM PERCORSI IN GARA:
3624 RICCIARDO, 2258
VERSTAPPEN, 911 KVYAT**
PUNTI: 256



la Casa tedesca. Perché i limiti persistenti del motore francese sono comunque evidenti guardando le prestazioni del team Renault. La vettura ha seguito il solito intenso sviluppo aerodinamico, rallentatosi solo nella prima parte di campionato, che aveva coinciso con il momento più intenso della collaborazione tra Adrian Newey e Aston Martin per la progettazione della nuova Supercar. Sensibilmente diversa rispetto al progetto 2015, la Red Bull è tornata ad essere la vettura che forse gestisce meglio le gomme, a proprio agio sia con mescole dure che

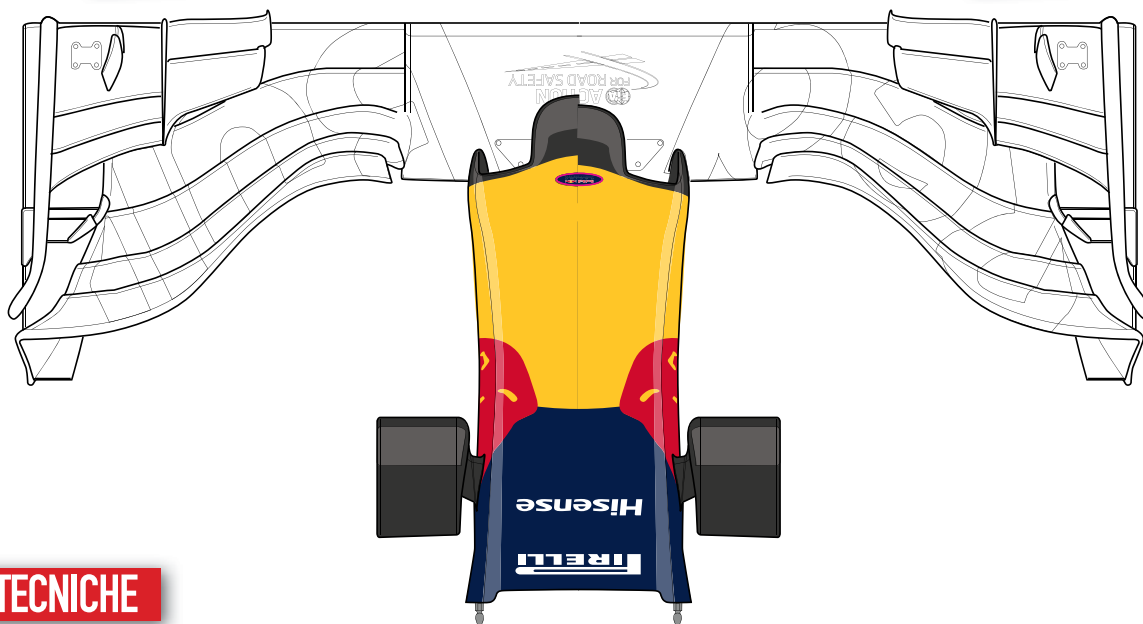


E DIVENTATA L'ANTI-MERCEDES

Il Gp di Spagna dove ha debuttato la nuova power unit della Renault ha rappresentato il punto di svolta della stagione Red Bull non solo per la prima vittoria dello strepitoso Verstappen. Dopo quel Gp, infatti, il team capitanato da Horner ha compiuto il sorpasso alla Ferrari, soffiandole il ruolo così di anti-Mercedes

Vecchio

Nuovo



LE SOLUZIONI TECNICHE

tenere. Il team ha sostituito Daniel Kvyat con Max Verstappen dopo 4 gare e cambiamento non poteva essere più opportuno. Considerando che dal Gp di Spagna in poi, Verstappen è il pilota che ha sommato più punti dopo Lewis Hamilton. La tanto paventata rivalità con Ricciardo al momento è stata gestita al meglio da Christian Horner. Come dimostra anche l'ultimo Gp di Germania, dove prima Verstappen è stato autore di un sorpasso davvero estremo, all'esterno, ai danni di Ricciardo, che comunque gli ha consentito di portarlo a termine. Poi

dallo scambio di posizioni tra Verstappen e Ricciardo, quando l'olandese si è accorto di avere gomme diverse, meno performanti, e che quindi non valeva la pena rallentare la gara del compagno di squadra. Un ritorno ai vertici della Red Bull che di fatto ha salvato la spettacolarità della stagione di F.1, visto che di rivalità tra Mercedes e Ferrari non è proprio il caso di parlare.

Non è un azzardo prevedere una Red Bull di nuovo vincente in almeno un Gp tra quelli che ancora devono essere disputati. ●

Ferrari gambero rosso

Insieme alla Renault è il team che ha deluso maggiormente. Doveva essere l'anno del ritorno alla vittoria del titolo iridato, invece dopo 12 Gp la Ferrari si ritrova ancora senza un successo, incapace di raggiungere non solo la Mercedes ma anche la Red Bull che dal Gp di Spagna, con l'arrivo della nuova power unit Renault, ha quasi sempre fatto meglio. E ora precede la Ferrari sia nel campionato Costruttori che in quello Piloti.

Rispetto al 2015, la Ferrari è quella che ha modificato maggiormente il progetto. Scelta ambiziosa e coraggiosa, però non supportata in modo adeguato dal personale tecnico. Che in seguito non è riuscito a sviluppare la vettura in modo da essere al top. Sotto questo aspetto, se lo scorso anno la Ferrari era stato il team forse più attivo nel campo dello sviluppo aerodinamico, lo stesso non si può dire nel 2016. Perché nel 2015, grazie all'artificio regolamentare della Haas, la Ferrari aveva fatto passare i propri sviluppi aerodinamici per quelli del team americano. Che non venivano conteggiati dentro le pesanti restrizioni previste dal regolamento perché la Haas, non correndo, non era soggetta a limitazioni del genere. Ora che la Casa statunitense è in F.1, questa interpretazione del regolamento non è più possibile e i risultati si vedono.

Con uno sviluppo aerodinamico nel corso della stagione, lento e poco mirato. Chi pensava che bastasse cambiare la sospensione anteriore, passando dal tirante al puntone, ha dovuto presto ricredersi. Perché il problema non era quello. Non è questo il motivo per cui l'usura delle gomme sulla Ferrari è più pronunciata rispetto invece a Mercedes e Red Bull. La nuova aerodinamica, più rastremata in virtù degli ingombri ridotti della nuova power unit e della nuova trasmissione, non ha prodotto il salto qualitativo che ci si aspettava.

Anzi, se nel 2015 la Ferrari si era dimostrata la vettura più gentile nel consumo delle mescole più tenere, ora questo vantaggio tecnico è scomparso. In termini di potenza e guidabilità, la nuova power unit ha garantito un buon incremento di potenza, ma anche in questo caso al di sotto delle aspettative, considerando che da quest'anno anche il motore Ferrari disponeva dei cornetti di aspirazione ad altezza variabile. Soluzione importante, assente sulle power unit 2015. Poi c'è stata la fragilità della trasmissione, che ha messo in mostra mancanza di affidabilità.

Inspirata alla trasmissione Mercedes, scatolata in più elementi, il nuovo cambio Ferrari ha ridotto di molto gli ingombri, integrando anche parte degli elementi della sospensione posteriore. Sulle vetture ufficiali ci si è però spinti al limite nelle regolazioni elettroniche per rendere il cambio di fat-

**DOPO 12 GP
A MARANELLO SI
INSEGUE ANCORA
LA PRIMA
VITTORIA 2016.
ORA BISOGNA
RECUPERARE
ANCHE SULLA
RED BULL**



FERRARI

**POSIZIONE PIÙ ALTA
IN QUALIFICA: 3 (6 VOLTE)**

**POSIZIONE MEDIA
IN QUALIFICA: 5.5**

**MIGLIOR RISULTATO
IN GARA: 2 (5 VOLTE)**

**POSIZIONE MEDIA
ALL'ARRIVO: 4.0**

**RITIRI PER MOTIVI
TECNICI: 3**

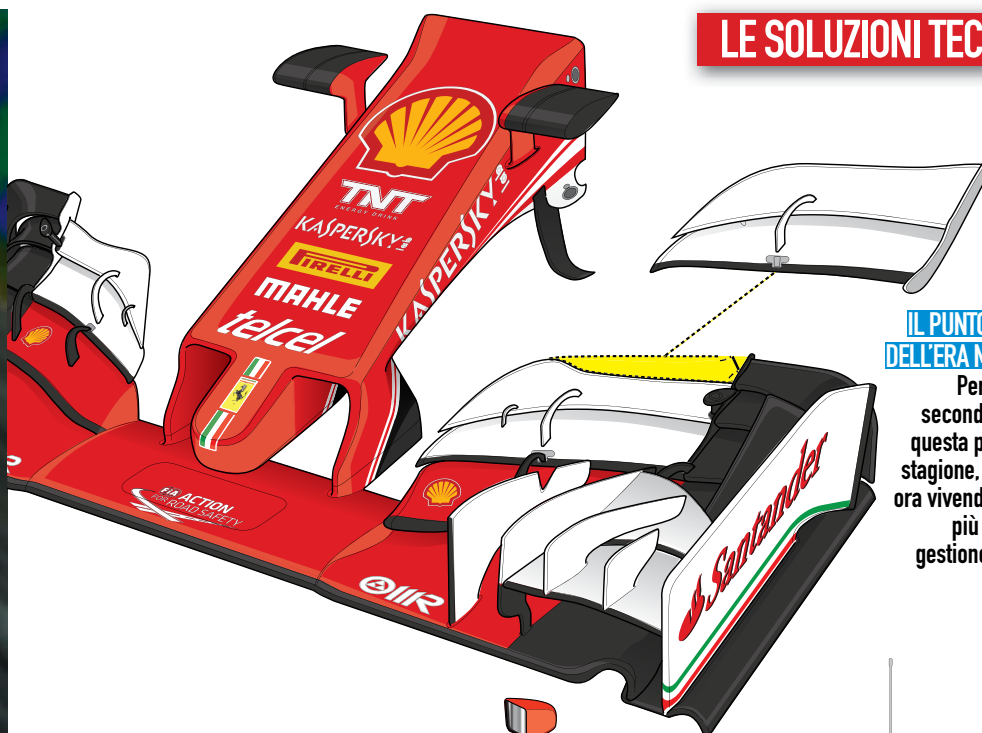
**RAIKKONEN / AUSTRALIA
/ INCENDIO - VETTEL /
BAHREIN / MOTORE -
VETTEL / AUSTRIA /
PNEUMATICO**

**KM PERCORSI IN GARA:
3213 RAIKKONEN, 2818
VETTEL**

PUNTI: 242

to automatico, con un azzeramento del tempo, di passaggio delle varie marce. Un'exasperazione del concetto "seamless" che però in termini di affidabilità non ha pagato. Considerato che problemi di tali dimensioni si sono visti solo sulle vetture ufficiali, in forma minore su quelle clienti.

Il divorzio con il direttore tecnico James Allison alla vigilia del Gp di Germania è stata la conclusione di un clima all'interno del team sempre più difficile. Perché di fatto comanda Sergio Marchionne che ad una realtà così particolare come quella di un te-

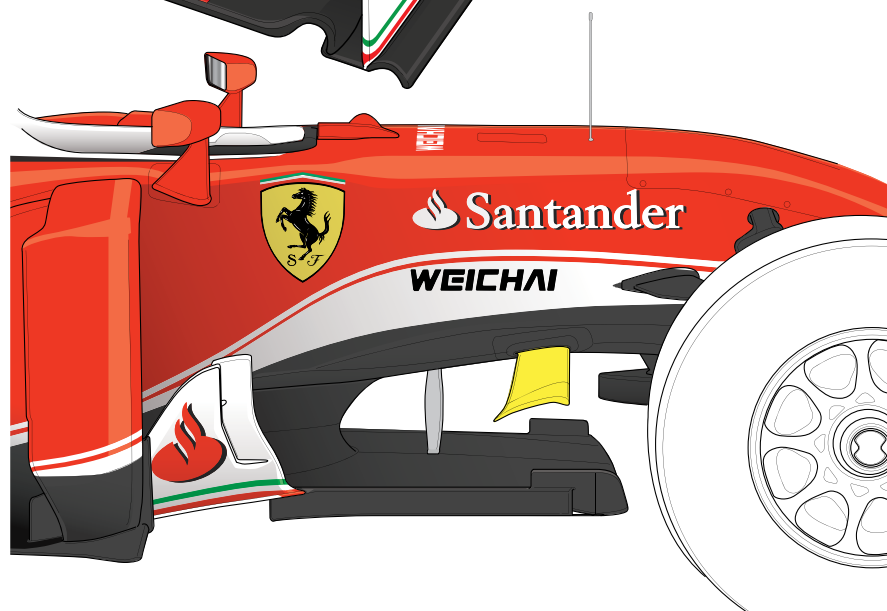


LE SOLUZIONI TECNICHE

IL PUNTO PIU' BASSO DELL'ERA MARCHIONNE

Per cinque volte seconda nell'arco di questa prima parte di stagione, la Ferrari sta ora vivendo il momento più difficile della gestione Marchionne

am di F.1, vuole probabilmente applicare le logiche della industria automobilistica in grande scala. E non sarebbe proprio la stessa cosa. Positiva, invece, la decisione di confermare Kimi Raikonen visto cosa offriva il mercato. Giusto farlo nella prima parte di campionato, per dare al finlandese la serenità di esprimersi al meglio. E infatti Raikonen precede Vettel nella classifica Piloti. Con il 4 volte campione del mondo che sembra incapace di reagire ad una crisi tecnica imprevista e inattesa come da lui invece sarebbe stato lecito attendersi. ●



Williams in sofferenza

RESISTE AL QUARTO POSTO COME LO SCORSO ANNO, MA LA STAGIONE DEL TEAM È AL MOMENTO DELUDENTE. PRONTO IL RIBALTONE FRA I PILOTI

Nella classifica Costruttori mantiene lo stesso posto dello scorso anno ma la stagione 2016 è al momento deludente. Se in passato sui circuiti veloci come Spielberg o Silverstone la Williams aveva sfiorato la vittoria, unica a tenere il passo delle Mercedes, ora le prestazioni sono in calando. Avrebbe dovuto diventare una vettura più a suo agio sulle piste medio-lente, invece ha finito per diventare una vettura mediocre su ogni configurazione di tracciato. Dal punto di vista dello sviluppo aerodinamico il team non si è risparmiato, presentando numerosi aggiornamenti che però non hanno raggiunto gli obiettivi prefissati. La vettura avrebbe bisogno di ulteriori profondi sviluppi tecnici, che però il team non può garantire essendo ormai concentrata con tutte le risorse a disposizione sul progetto del 2017. La Williams così continua a soffrire di una crisi di identità. Forse troppo piccola come struttura per lottare contro Ferrari, Mercedes e Red Bull ma troppo grande per confrontarsi con le altre squadre. Claire Williams ormai dispone di assoluta autonomia gestionale e considerando la limita-

ta esperienza se la sta cavando bene. In Canada la Williams ha mostrato la maggiore competitività ma la concezione aerodinamica di questa vettura così particolare e diversa rispetto alle altre, voluta da Pat Symonds tre anni fa, sembra ormai essere arrivata al limite del suo sviluppo. In alcune gare si sono evidenziati eccessivi problemi ai freni. La mancanza di risultati è anche correlata alla situazione dei piloti. Massa è al suo ultimo anno, a Monaco ha saputo dal team che il suo contratto non sarebbe stato rinnovato e da quel momento le sue prestazioni sono in calando. Anche Bottas vive una situazione analoga. La Williams gli avrebbe preferito Jenson Button e al pilota finlandese viene rimproverata la sua scarsa adattabilità tecnica in certe situazioni. Con due piloti entrambi sul piede di partenza è un po' difficile pensare che da loro venga un impegno oltre la normalità. Bottas, però, ci prova sempre e spesso dopo i tre team principali, c'è lui in lotta con i piloti di Force India e McLaren. Ma per la Williams non è abbastanza e le loro strade si dovrebbero separare. ●

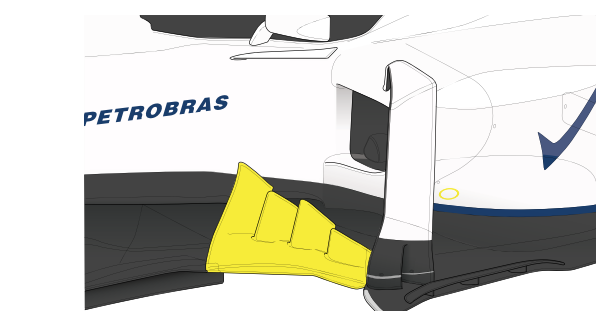
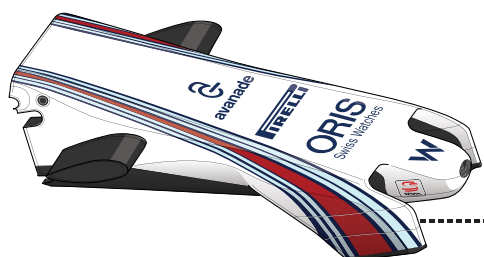
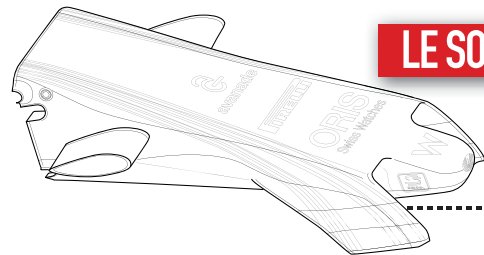
WILLIAMS

**POSIZIONE PIÙ ALTA
IN QUALIFICA: 2 (BOTTAS
IN RUSSIA)**
**POSIZIONE MEDIA
IN QUALIFICA: 8.8**
**MIGLIOR RISULTATO
IN GARA: 3 (BOTTAS
IN CANADA)**
**POSIZIONE MEDIA
ALL'ARRIVO: 8.4**
**RITIRI PER MOTIVI
TECNICI: 2**
**MASSA / CANADA /
SURRISCALDAMENTO -
MASSA / AUSTRIA / FRENI**
**KM PERCORSI IN GARA:
3602 BOTTAS, 3278
MASSA**
PUNTI: 96

IL PODIO CANADESE LA GIOIA PIÙ GRANDE

Il 3° posto di Bottas al Gp del Canada è l'unica buona soddisfazione in un 2016 in cui non tutto è andato come previsto. Essere salito sul podio non garantirà il posto al finlandese che come Massa lascerà il team

LE SOLUZIONI TECNICHE





PEREZ CITTADINO DAVERO MODELLO

Con due strepitosi terzi posti Perez (qui davanti a Raikkonen al Gp di Baku) ha regalato due grandissimi podi alla Force India, squadra che sta disputando una stagione davvero buona

Force India sempre al top

PER RISULTATI OTTENUTI E RISORSE FINANZIARE E TECNICHE A DISPOSIZIONE È PROBABILMENTE IL TEAM MIGLIORE DEL CIRCUS. PEREZ DUE VOLTE 3°

Nel rapporto tra risorse finanziarie e tecniche a disposizione e risultati ottenuti, la Force India è probabilmente il team migliore della F1. Nonostante i suoi proprietari non se la stiano passando troppo bene; con Rory Subrata in carcere in India e VJ Mallya costretto all'esilio in Inghilterra, perché privato del passaporto dalle autorità del suo paese. Merito soprattutto della gestione del team principal Bob Fernley e di Andy Green, tra i direttori tecnici più oculati e concreti presenti in F1.

Due vetture mediamente sempre competitive e preparate al meglio. Generalmente più a loro agio sui circuiti veloci ma, come dimostrano i due terzi posti di Sergio Perez sui circuiti cittadini di Baku e Montecarlo, ai vertici anche nelle piste medio-lente. Una gestione dai box sempre inappuntabile e nonostante la presenza di due piloti entrambi competitivi e ambiziosi, gli screzi in pista tra Perez e Hulkenberg sono stati molto rari. La vettura è di fatto una semplice evoluzione del modello 2015, eppure la Force India continua a precedere squadre con budget e potenzialità molto più alte, come McLaren o Toro Rosso. La Force India non dispone neanche di una galleria del vento moderna e per lo sviluppo aerodinamico si appoggia a quella della Toyota a Colonia. Che comunque ha sfornato soluzioni originali ed efficaci, come il musetto con i doppi buchi sulla parte superiore.

Anche quest'anno il team ambisce a chiudere il campionato al quinto posto, anche se poi la Williams ora non è così lontana.

VJ Mallya ha già confermato gli attuali piloti anche per il 2017, sebbene Perez cerchi ancora un'alternativa. Ma alla fine dovrebbe rimanere ancora con la Force India. Unico punto debole, i freni, forse per



LE SOLUZIONI TECNICHE

FORCE INDIA

**POSIZIONE PIÙ ALTA
IN QUALIFICA: 2
(HULKENBERG
IN AUSTRIA)**

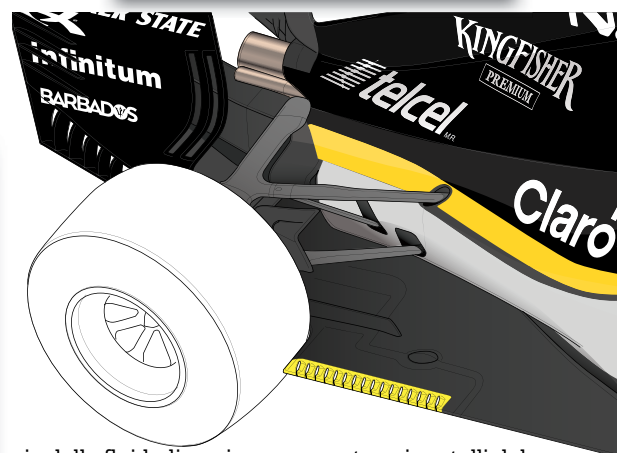
**POSIZIONE MEDIA
IN QUALIFICA: 9.5
MIGLIOR RISULTATO
IN GARA: 3 (PEREZ
A MONACO E BAKU)**

**POSIZIONE MEDIA
ALL'ARRIVO: 9.1
RITIRI PER MOTIVI
TECNICI: 3 HULKENBERG**

**/ SPAGNA / PERDITA
D'OLIO - HULKENBERG /
AUSTRIA / FRENI - PEREZ /
AUSTRIA / FRENI**

**KM PERCORSI IN GARA:
3597 PEREZ, 3057
HULKENBERG**

PUNTI: 81



via della fluidodinamica esasperata nei cestelli del raffreddamento, finalizzata a scaldare i cerchi per ottenere un abbassamento nelle pressioni minime di gonfiaggio delle gomme. Il team insegue ancora la prima vittoria e non è detto che non ci riesca nella seconda parte di campionato, magari in condizioni di gara molto selettiva. La Force India sfrutta al meglio la disponibilità della power unit Mercedes, che alloggia in vettura nelle condizioni per ottenere sempre i valori ottimali di utilizzo. Come fluidodinamica e temperature di esercizio.

Un bell'esempio di efficienza organizzativa, tecnica e gestionale. La dimostrazione che anche con mezzi limitati, in F1 si possono ottenere buoni risultati. A condizione di disporre di persone esperte e di talento. ●

Deflettori delle pance laterali

Condotti freni posteriori

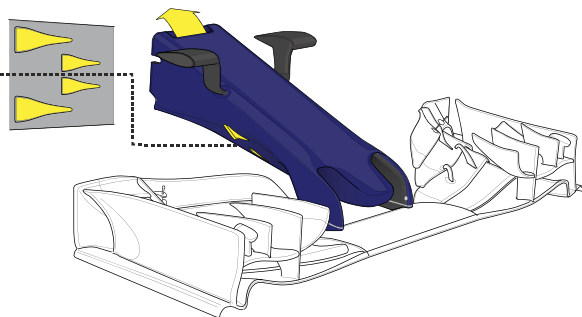
Scanalature diffusore

Condotti freni anteriori

Ala anteriore

Toro Rosso in chiaroscuro

RIMASTA SENZA VERSTAPPEN E DOPO AVER SCONTATO IL RITARDO DELLA DECISIONE FERRARI PER LA POWER UNIT ORA HA RIVOLUZIONATO LA VETTURA



Durante la nostra visita invernale alla nuova fabbrica di Toro Rosso, Franz Tost ci aveva detto che l'obiettivo del team quest'anno era il 5° posto. Considerando l'attuale posizione nella classifica Costruttori, si dovrebbe concludere che la stagione del team di Faenza è al momento al di sotto delle aspettati-

ve. Anche se va detto che Tost aveva stabilito quell'ambizioso traguardo facendo affidamento sulla presenza di Verstappen per tutta la stagione e non solo per 4 Gp, come poi successo. Perché è evidente che il contributo in termini di punti che ora può arrivare da un Kvyat in piena crisi di identità non è nemme-

no paragonabile rispetto invece ai risultati che sarebbero arrivati con l'olandese. Toro Rosso però ha perso il momento, considerando che nella prima parte di campionato, il fatto di disporre della power unit Ferrari versione 2015 e non più aggiornabile, sarebbe stata una condizione tecnica certamente meno penalizzante rispetto ad ora, quando tutte le power unit versione 2016 sono al massimo del loro sviluppo prestazionale. Il team inoltre ha scontato il ritardo nella decisione della Ferrari di fornire la propria power unit a Toro Rosso. Tanto che il progetto della vettura 2016 ha dovuto mantenere numerose soluzioni della vettura 2015 che aveva motore Renault. Il team però continua nel suo processo di maturazione e ormai il suo organigramma è simile a quello di squadre come la Williams. Sainz ha mas-

simalizzato il potenziale della vettura e forse i suoi sforzi avrebbero meritato la chiamata Ferrari, che a lui si era interessata per sostituire Raikkonen. L'apporto di Kvyat invece è di fatto inutile. La sostituzione con Verstappen ha finito per mandare fuori di testa il russo, che ha iniziato una lunga teoria di incidenti, sorprendenti e sconcertanti, considerando che nel 2015 alla Red Bull aveva fatto più punti di Ricciardo. Il suo futuro in F1 è ora attaccato ad un filo. Il team ha commesso alcuni errori nei pit stop, che andranno risolti. Perché inaccettabili per chi ambisce ad essere 5° forza della F1. Probabilmente Toro Rosso avrà i suoi problemi a chiudere il campionato di fronte alla McLaren. Perché il team inglese potrà contare su un motore comunque aggiornato, mentre ogni Gp che passa, la Toro Rosso si ritrova con

una power unit buona, affidabile, ma ogni giorno sempre più vecchia e di conseguenza meno potente rispetto alle altre che invece seguono il normale processo evolutivo-prestazionale. Durante la stagione, Toro Rosso ha comunque pianificato numerosi sviluppi aerodinamici, arrivando ad Hockenheim con una vettura di fatto tutta cambiata. Nel 2017 Toro Rosso disporrà dello stesso motore della Red Bull. Considerando le nuove regole, aumenteranno così le sinergie tra Red Bull e Toro Rosso, che di fatto il prossimo anno useranno la stessa monoposto. Questo però permetterà di concentrarsi maggiormente sulla parte finale del 2016 non essendo distratta dal progetto della vettura per il 2017. Per migliorare una posizione nel Costruttori che per il momento va decisamente stretta a Tost e soci. ●

TORO ROSSO

POSIZIONE PIÙ ALTA

IN QUALIFICA: 5

(VERSTAPPEN

IN AUSTRALIA)

POSIZIONE MEDIA

IN QUALIFICA: 11,4

MIGLIOR RISULTATO

IN GARA: 6 (VERSTAPPEN

IN SAHARA E SAINZ IN

SPAGNA)

POSIZIONE MEDIA

ALL'ARRIVO: 9,8

RITIRI PER MOTIVI

TECNICI: 3

VERSTAPPEN / RUSSIA /

POWER UNIT - SAINZ /

EUROPA / SOSPENSIONE -

KVYAT / EUROPA /

SOSPENSIONE

KM PERCORSI IN GARA:

3336 SAINZ, 1618 KVYAT,

1108 VERSTAPPEN

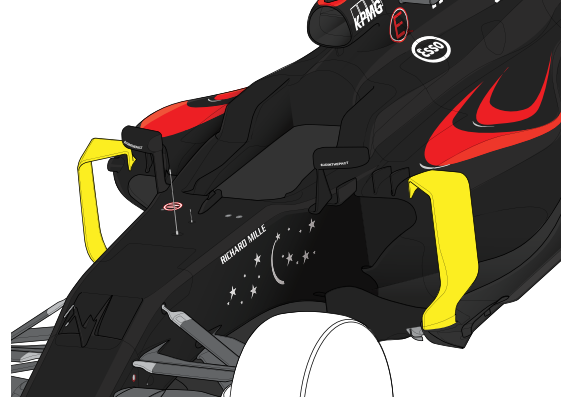
PUNTI: 45



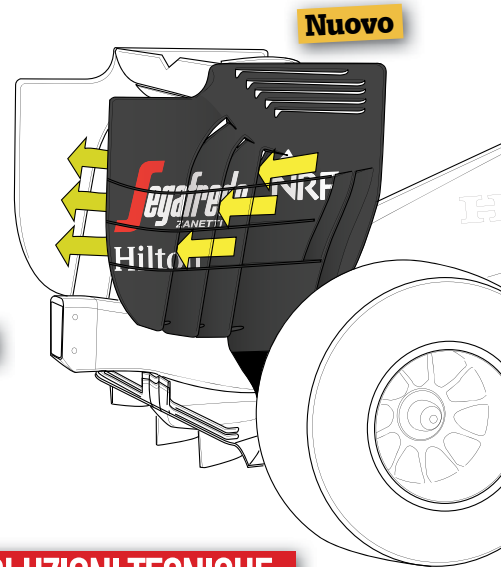
McLaren in crescendo

LE PRESTAZIONI DEL MOTORE HONDA SONO ANCORA AMPIAMENTE INSODDISFACENTI, MA ASSIEME A RED BULL È FORSE IL TEAM CHE HA FATTO PIÙ PROGRESSI

Difficile valutare la prima parte di stagione della McLaren. Le prestazioni del motore Honda sono ancora ampiamente insoddisfacenti ma rispetto al 2015, insieme alla Red Bull, la McLaren è forse il team che ha messo in mostra i maggiori progressi. Tanto che ora dopo Mercedes, Ferrari e Red Bull probabilmente viene il team di Ron Dennis, quando lo scorso anno, invece, se la giocava alla pari con la Manor motorizzata Ferrari "vintage". Indubbiamente il fatto di disporre in esclusiva del motore Honda è una condizione che finisce per rallentare lo sviluppo tecnico. Perché quando c'è un problema sulla vettura, il motore giapponese non gira. Il cambio ai vertici Honda tra Arai e Hasegawa deciso alla vigilia di campionato ha prodotto risultati positivi. Perché nel corso della stagione 2015 Arai aveva finito per mettersi in conflitto sia con i piloti che con il management della McLaren. Forse dalla Honda sarebbe stato lecito attendersi maggiori sviluppi nel motore omologato per il Gp di Melbourne. Che, invece, sono arrivati centellinati e a rilento, anche se alla Honda sono molto fiduciosi della nuova versione che dovrebbe debuttare per il Gp del Belgio. Sui circuiti medio-lenti come Monaco o Budapest la McLaren si è però difesa, mentre sulle piste più veloci il gap di potenza è stato di fatto incolumabile. Secondo Eric Boullier, il telaio McLaren sarebbe il più efficiente di tutta la F1. Affermazione forse troppo ottimistica ma indubbiamente la



Vecchio



Nuovo

McLAREN

**POSIZIONE PIÙ ALTA
IN QUALIFICA: 3 (BUTTON
IN AUSTRIA)**

**POSIZIONE MEDIA
IN QUALIFICA: 11,6**

**MIGLIOR RISULTATO
IN GARA: 5 (ALONSO
A MONACO)**

**POSIZIONE MEDIA
ALL'ARRIVO: 9,8**

**RITIRI PER MOTIVI
TECNICI: 6**

BUTTON / BAHRAIN / ERS

- ALONSO / SPAGNA /

POWER UNIT - BUTTON /

CANADA / CAMBIO -

ALONSO / EUROPA /

CAMBIO - ALONSO /

AUSTRIA / POWER UNIT

- BUTTON / UNGHERIA

PERDITA D'OLIO

KM PERCORSI IN GARA:

3015 BUTTON, 2898

ALONSO, 303

VANDOORNE

PUNTI: 42

LE SOLUZIONI TECNICHE

filosofia "zero size" che lo scorso anno aveva reso drammatica l'installazione della power unit giapponese ora è stata meglio integrata e interpretata. Sia da parte della Honda che della McLaren. Dal prossimo mese ai vertici del team arriverà Jost Capito, dopo i ripetuti trionfi iridati nel Mondiale Rally con la Vw. Ron Dennis ha delegato a Capito le maggiori responsabilità gestionali e operative. Bisognerà vedere se questo passaggio di consegne - per adesso si è fatto da parte Jonathan Neall - non inciderà sull'atmosfera della squadra. Che al di là della mancanza di risultati positivi, resta molto buona e di fatto ha riconquistato Fernando Alonso dopo i problemi del 2015, quando le cose tra lui e Ron Dennis sembravano non funzionare più. Sul fronte piloti, entrambi hanno offerto un buon rendimento e Alonso si è ripreso al meglio dal terrificante schianto di Melbourne, che invece avrebbe potuto segnalarlo in modo più profondo. Nell'unico Gp disputato in Bahrain, il giovane Vandoorne ha invece subito mostrato il suo talento, al debutto in F1, e appare predestinato a prendere il posto di Button nel 2017. ●

IL QUINTO DI NOBILTÀ DI ALONSO A MONTECARLO

È il quinto posto arpiionato da Alonso al Gp di Monaco il miglior risultato colto finora dalla McLaren nel Mondiale 2016. Nell'altra pagina, la Toro Rosso rimasta senza Verstappen dopo 4 Gp ma con un Sainz molto consistente



Haas

progetto sano

AL DEBUTTO IN F.1 È TRA LE SORPRESE DI QUESTO INIZIO STAGIONE. E GRAZIE AI RISULTATI OTTENUTI NEI PRIMI GP HA GIÀ CENTRATO UN PRIMO OBIETTIVO

Con i risultati ottenuti nelle prime gare di campionato, il team di Gene Haas è riuscito subito a dare un senso - tecnico ed economico - al suo impegno in F.1. Nonostante una struttura piccola e sotto dimensionata, che inevitabilmente nella prima parte di campionato non è riuscita a garantire ad entrambi i piloti la stessa affidabilità. Andando a scapito della vettura di Gutierrez che nelle prime gare di campionato era sempre rotta. La vettura progettata dalla Dallara ha sofferto per uno sviluppo tecnico molto limitato ma complessivamente si è rivelato un progetto sano, perfettamente integrato agli ingombri ridotti della nuova po-

wer unit Ferrari. Certo, il fatto di essere un team interamente dipendente dai fornitori esterni ha ridotto la reattività nel risolvere i problemi tecnici. Come quelli ripetuti del cedimento dell'ala anteriore, che si sono presentati ciclicamente sia durante i test invernali che nelle prime gare di campionato. Gunther Steiner però ha fatto i miracoli nell'amalgamare un gruppo di lavoro piuttosto eterogeneo diviso tra Maranello, Varano, Banbury in Inghilterra e Kannapolis in North Carolina. Indubbiamente il fatto di avere ottenuto subito risultati che la ponevano tra i primi 10 team della classifica dei Costruttori ha contribuito ad un certo rilassamento nelle prestazioni e

nello sviluppo tecnico ma il team deve anche fare i conti con un budget piuttosto risicato, visto che al momento di sponsor principali non se ne vedono. Ma complessivamente la squadra americana è tra le sorprese più gradevoli di questa prima parte di campionato. Grosjean ha ottenuto tutti i punti iridati del team, sovrastando in termini prestazionali un deludente Gutierrez. Che durante il campionato ha anche lamentato problemi di salute. Nel 2017 il team prenderà solo una piccola parte di premi Fom, visto che la percentuale più grande viene erogata dopo tre anni di presenza in F.1, ma comunque sarà un inizio. Visto che ora il team di Gene Haas deve pagare ad

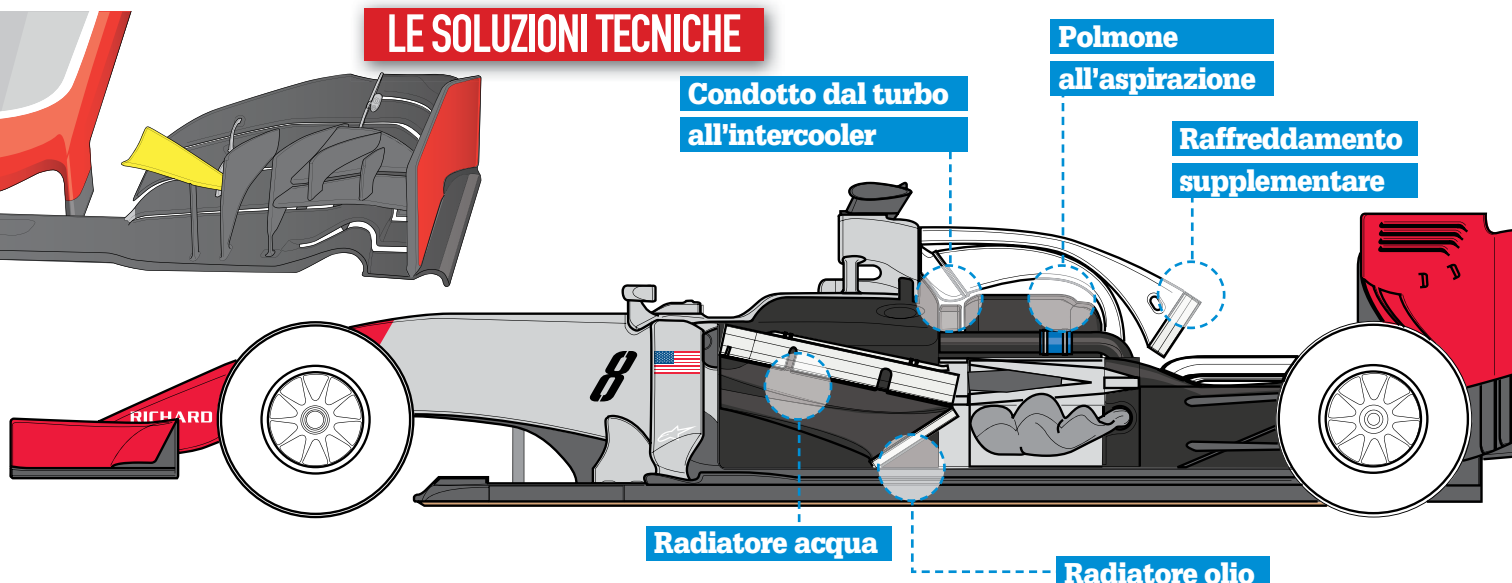
Ecclestone pure lo spazio che occupa nel paddock. Nei rapporti politici con la Ferrari, la Haas però ha ormai scavalcato completamente la Sauber. Come dimostra il programma di test per il giovane Leclerc. Un traguardo parimenti importante raggiunto dalla giovane squadra americana. ●

HAAS

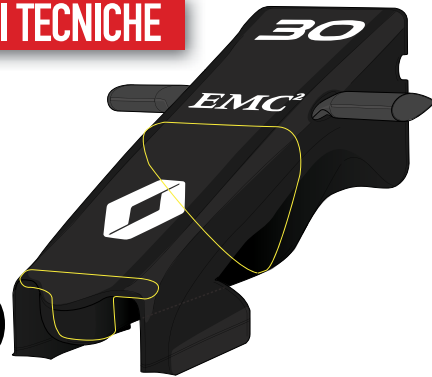
POSIZIONE PIÙ ALTA IN QUALIFICA: 9
(GROSJEAN IN BAHRAIN)
POSIZIONE MEDIA IN QUALIFICA: 14.2
MIGLIOR RISULTATO IN GARA: 5 (GROSJEAN IN BAHRAIN)
POSIZIONE MEDIA ALL'ARRIVO: 12.2
RITIRI PER MOTIVI TECNICI: 3
GUTIERREZ / BAHRAIN
FRENI - GROSJEAN / SPAGNA / FRENI - GROSJEAN / GRAN BRETAGNA / TRASMISSIONE
KM PERCORSI IN GARA: 3336 GROSJEAN, 3100 GUTIERREZ
PUNTI: 28



LE SOLUZIONI TECNICHE



Renault coppa del nono

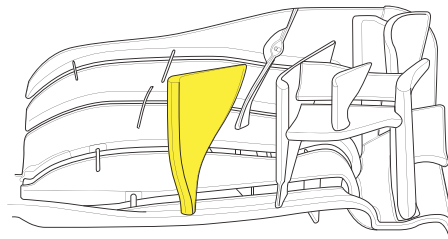
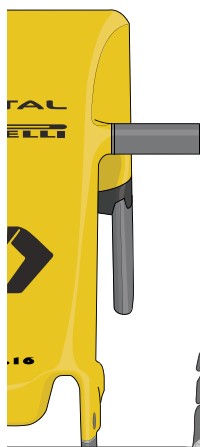


RINATA DALLE CENERI DELLA LOTUS HA FINORA DELUSO: TROPPI CEDIMENTI E POCA SPINTA DALLA NUOVA POWER UNIT. IN CRISI ANCHE MAGNUSSEN E PALMER

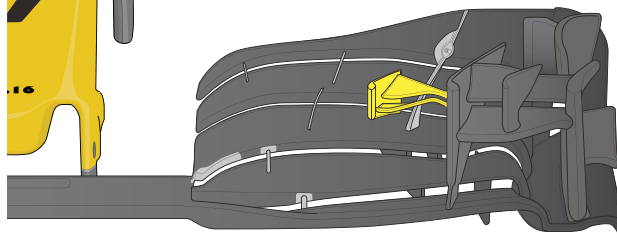
Tra le maggiori delusioni del campionato. È vero che la Renault ha finalizzato l'acquisto del decadente team Lotus solo nel novembre del 2015. È vero che doveva essere un anno di transizione, che le aspettative erano comunque contenute. Ma stiamo sempre parlando di un team che rappresenta l'impegno diretto di un Costruttore come Renault, che ha scritto la storia della F.1.

Perché al di là della scarsa efficacia cronometrica, non è accettabile che un team come la Renault lamenti ripetuti cedimenti alle sospensioni oppure con le prese d'aria per i freni che toccano i cerchi. A stagione in corso il team ha cambiato struttura organizzativa e tra i tanti nomi che componevano l'organizzazione piramidale, ora sembra avere preso il sopravvento Frederic Vasseur, assunto al ruolo di team principal e direttore della struttura di Enstone. Qualifica andata forse a scapito delle responsabilità previste inizialmente per Cyril Abiteboud. La Renault attuale è di fatto il progetto Lotus del 2014, aggiornato solo in minima parte, e con limiti aerodinamici precisi e non più rimediabili. Ma è strano che la vettura abbia tratto benefici solo minimi dall'arrivo della power unit aggiornata in concomitanza del Gp di Spagna, che invece ha rilanciato alla grande le ambizioni e le potenzialità della Red Bull. La Renault sta modernizzando la struttura di Enstone, per il futuro vuole rafforzare l'organigramma tecnico e James Allison potrebbe tornare con la qualifica di direttore tecnico. Il ruolo tecnico di Mario Illien e della Ilmor è stato finalmente inquadrato e ottimizzato al meglio, ora però tocca al team.

Deludente anche il rendimento dei piloti, soprattutto di Kevin Magnussen, spesso coinvolto in incidenti, in episodi puniti dai commissari e comples-



Vecchio



Nuovo

sivamente analogo in termini velocistici al limite abbastanza basso dell'esordiente Palmer. A conferma che la McLaren non si era sbagliata a liberarsi del giovane pilota danese. Jolyon Palmer, invece, ha corso la prima parte di stagione con l'incubo di essere sostituito ad ogni gara da Esteban Ocon. Questo non ha certamente giovato alla sua serenità ed equilibrio. Lo sviluppo aerodinamico, limitato dalla forma della scocca, ha seguito più soluzioni cosmetiche, che di effettivo miglioramento. La Renault occupa attualmente il 9° posto nella classifica Costruttori. Posizione che dovrebbe mantenere anche nella seconda parte di campionato. Non perché disponga di una vettura migliore di Sauber o Manor ma perché, rispetto a queste due squadre, per fortuna sua non ha problemi economici di budget per finire la stagione. ●

RENAULT

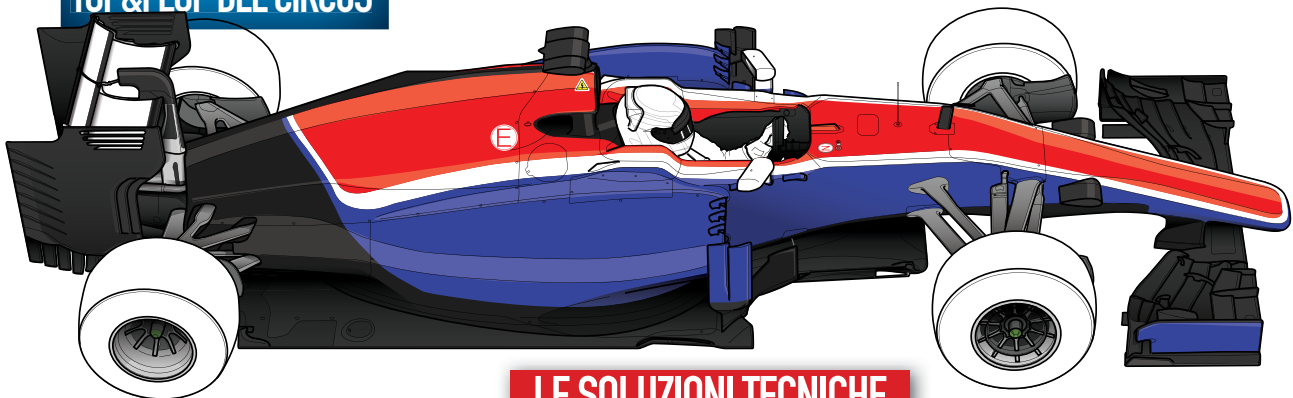
POSIZIONE PIÙ ALTA IN QUALIFICA: 13 (PALMER IN AUSTRALIA)
POSIZIONE MEDIA IN QUALIFICA: 17.3
MIGLIOR RISULTATO IN GARA: 7 (MAGNUSSEN IN RUSSIA)
POSIZIONE MEDIA ALL'ARRIVO: 14.2
RITIRI PER MOTIVI TECNICI: 3
PALMER / BAHRAIN / IDRAULICA - PALMER / CANADA / PERDITA ACQUA - MAGNUSSEN / GRAN BRETAGNA / CAMBIO
KM PERCORSI IN GARA: 3410 MAGNUSSEN, 2721 PALMER
PUNTI: 6

RENAULT MALE

HAAS MOLTO MEGLIO

Nella stagione del suo ritorno da Costruttore in Formula Uno, la Renault ha finora incamerato 6 punti grazie al 7° posto colto da Magnussen in Russia. Nell'altra pagina la debuttante Haas che ha strappato finora come miglior risultato un 5° posto con Grosjean in Bahrain





LE SOLUZIONI TECNICHE

Manor punto di ripartenza

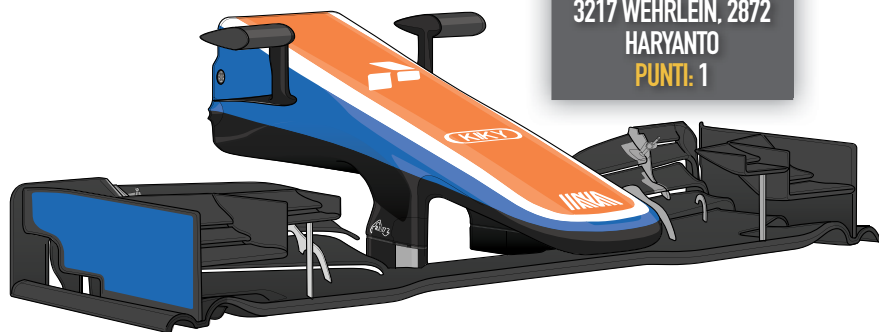
CON UN ORGANIGRAMMA DA TEAM DI ALTA FASCIA E IL MOTORE MERCEDES LA SQUADRA È RIUSCITA A SMUOVERE LA CLASSIFICA

Visto l'organigramma tecnico, il motore Mercedes in versione aggiornata e la presenza di Pascal Wehrlein, pilota sul quale Toto Wolff crede molto e ha investito proprie risorse finanziarie, dalla Manor era forse lecito attendersi di più. Non perché abbia il potenziale per ambire oltre il 10° posto in classifica ma perché il solo punto conquistato in Austria è comunque un bottino miserello per un team che parte da una posizione di grande vantaggio, solo per il fatto di disporre della power unit Mercedes.

Disponendo di poche risorse da destinare allo sviluppo aerodinamico, la Manor ha realizzato una vettura "per tutte le stagioni". Con una configurazione adattabile sia per le piste lente che quelle veloci, anche se sempre in una situazione di compromesso. Decisamente migliorata invece l'affidabilità meccanica. Traguardo non facile visto che rispetto al 2015 la Manor ha comunque migliorato i propri tempi sul giro di svariati secondi, quindi le sollecitazioni sulla meccanica sono aumentate sensibilmente. La Manor si è liberata della gestione di John Booth e Graham Lowdon, che avevano fatto credere di essere figure insostituibili. Ma in realtà ora la gestione della squadra affidata a David Ryan appare più efficiente e cristallina. Dal Gp del Belgio il posto di Haryanto potrebbe essere affidato ad un altro pilota. Il fatto che in ballottaggio ci siano anche nomi come quelli di Ocon e Vandoorne dimostra come l'immagine del team Manor sia ora migliorata e la squadra possa anche interessare giovani piloti dal grande potenziale futuro.

Pur con un budget risicato, la Manor presenta un organigramma di primo livello, composto da John McQuilliam, Nick Tombazis, Pat Fry e Luca Furbatto, da fare invidia a squadre più titolate. Wehrlein ha messo in mostra un comportamento abbastanza altalenante. Non molto veloce sul giro ma abba-

stanza costante in gara. Tanto che in qualifica a volte Haryanto ha fatto meglio di lui. L'indonesiano ha comunque affrontato la sua prima stagione di F.1 con dignità. Non ha commesso gravi errori, nei doppiaggi ha sempre dato strada con prontezza e forse meriterebbe di finire la stagione. ●



MANOR

POSIZIONE PIÙ ALTA
IN QUALIFICA: 12

(WEHRLEIN IN AUSTRIA)

POSIZIONE MEDIA

IN QUALIFICA: 19.2

MIGLIOR RISULTATO

IN GARA: 10 (WEHRLEIN
IN AUSTRIA)

POSIZIONE MEDIA

ALL'ARRIVO: 16.9

RITIRI PER MOTIVI

TECNICI: 2

HARYANTO / AUSTRALIA /

TRASMISSIONE-

WEHRLEIN / EUROPA /

FRENI

KM PERCORSI IN GARA:

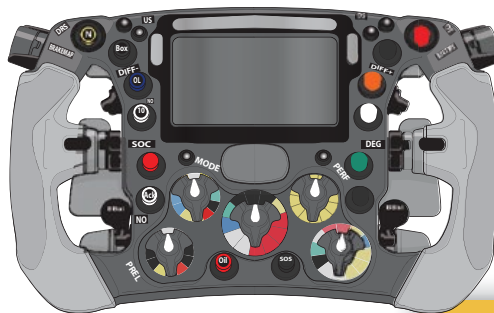
3217 WEHRLEIN, 2872

HARYANTO

PUNTI: 1

Sauber

un anno zero



SENZA NEANCHE UN PUNTO IN CAMPIONATO E SENZA BUDGET IL TEAM SI APPRESTA A PASSARE DI MANO. AGITATO DA NASR ED ERICSSON



SAUBER

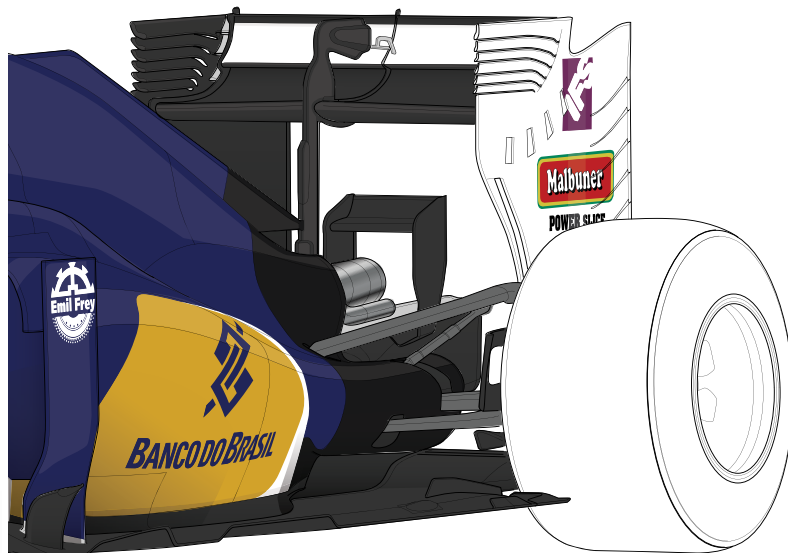
POSIZIONE PIÙ ALTA IN QUALIFICA: 15 (3 VOLTE)
POSIZIONE MEDIA IN QUALIFICA: 18.8
MIGLIOR RISULTATO IN GARA: 12 (3 VOLTE)
POSIZIONE MEDIA ALL'ARRIVO: 15.4
RITIRI PER MOTIVI TECNICI: 3
ERICSSON / AUSTRALIA / PNEUMATICO -
ERICSSON / GRAN BRETAGNA / PROB. ELETTRICO -
NASR / GERMANIA / POWER UNIT
KM PERCORSI IN GARA: 3428 NASR, 3140 ERICSSON
PUNTI: 0

È l'unico team a non avere ottenuto un punto di campionato e complessivamente è quello che ha messo in mostra il rendimento peggiore. La vettura è di fatto la medesima del 2015, ottimizzata nel retrotreno in funzione dei minori ingombri della power unit e del cambio Ferrari. Ma nonostante il sensibile aumento di potenza del motore Ferrari 2016, la Sauber non sembra avere sfruttato questo vantaggio. Considerando che rispetto a Toro Rosso dispone di almeno 50-60 cv in più. Le ristrettezze economiche hanno condizionato pesantemente lo sviluppo della vettura nella prima parte di campionato. La Sauber ha disertato una sessione di test invernale e le prove di Barcellona e Silverstone durante la stagione, mentre prima del primo Gp a Melbourne il direttore tecnico Mark Smith ha abbandonato il team. Di fatto Sauber ha corso nella stessa configurazione aerodinamica dal Gp di Australia sino al Gp di Inghilterra, perché non c'erano soldi per studiare e produrre nuove componenti. Il team ora ha cambiato proprietà, Peter Sauber si sarebbe fatto da parte, ma i programmi futuri sono ancora incerti. Come quelli dei veri nomi dei proprietari che avrebbero acquisito il team. In corsa la Sauber è stata del tutto incapace di gestire la rivalità distruttiva tra Marcus Ericsson e Felipe Nasr, che ha raggiunto lo zenith nella collisione tra i due durante il Gp di Montecarlo. Le rispettive liti via radio con il loro box sono state una costante "sonora" di ogni Gp. Rispetto al 2015, Nasr sembra essere regredito. Soffre di sindrome di accerchiamento, in quanto ritiene che Ericsson si sia comperato il team con i sol-

MAGLIA NERA DEL CIRCUS

All'insegna di una rivalità estrema tra i suoi due piloti, Nasr ed Ericsson (che ha toccato il suo punto più alto durante il Gp di Monaco), la stagione della Sauber finora è stata davvero avara di soddisfazioni: è l'unico team del Circus a non aver ancora raccolto un punto, cosa che invece è riuscita alla Manor, nell'altra pagina

di dei suoi finanziatori e che ora possa fare quello che vuole. Ma si rende anche conto che nonostante i suoi sponsor generosi, non è che poi ci sia la fila tra gli altri team nel volerlo ingaggiare nel 2017. Ericsson, che lo scorso anno era quasi sempre dietro, ora invece mediamente si rivela più veloce del brasiliano. Ma per farlo paga un caro prezzo, come dimostrano i suoi continui incidenti e le numerose vetture distrutte in prova. L'obiettivo della Sauber rimane quello di rientrare nei primi 10 team in classifica Costruttori per godere di tutti i benefici economici previsti dalla Fom. Ma con una percentuale di vetture al traguardo che ormai sfiora il 100%, è molto difficile che questo accada. ●



LE SOLUZIONI TECNICHE

**VETTEL SI DIVERTE
SUL BAGNATO**

Vettel, notoriamente un mago della pioggia, sviluppa e collauda le Pirelli sul bagnato, spremendo la sua Ferrari

SUTTON-IMAGES.COM

AI PRIMI TEST, ALL'INTERNO DI UN
CORPOSO PROGRAMMA DI SVILUPPO
LE NUOVE GOMME VERSIONE XL E
LE RAIN A BATTISTRADA SIMMETRICO
DANNO RISCONTRI INCORAGGIANTI

Pirelli avan

di Cesare Maria Mannucci

Il domani è già qui. Eccole le nuove gomme Pirelli XL in azione sulle piste di Fiorano e Mugello, dove sono iniziati i primi test in ottica 2017. La Ferrari con Sebastian Vettel e Esteban Gutierrez, la Red Bull con Sebastian Buemi. Il primo passo di una roadmap che prevederà 10 sessioni di prove sui circuiti di Fiorano, Mugello, Barcellona, Paul Ricard e Abu Dhabi per arrivare a definire al meglio le nuove coperture alle quali sono delegate le maggiori incombenze per produrre un aumento velocistico sul giro stabilito dalla Fia in circa 3".

Non solo più larghe le nuove gomme Pirelli - le anteriori passano da 245 mm a 305 mm, le posteriori da 325 mm a 405 mm, con incrementi quindi di 60 mm davanti e 80 mm dietro - ma anche profondamente diverse nelle costruzioni e nelle mescole. Perché per il momento stiamo parlando di gomme sperimentali, di prototipi, che serviranno alla Pirelli per effettuare una prima scrematura di soluzioni. Per arrivare ai prossimi test di Barcellona e Paul Ricard, con Ferrari e Mercedes, con un prodotto già ulteriormente selezionato. Sino alla delibera finale che verrà ad Abu Dhabi nei test del 29 novembre. Molte novità anche sul fronte delle gomme da bagna-

to, per la prima volta presenti anche con un disegno del battistrada simmetrico, in alternativa a quelle con un disegno asimmetrico utilizzate quest'anno. Un impegno tecnico e finanziario molto elevato quello preso da Pirelli per definire le gomme 2017, convincendo la Fia ad autorizzare 24 giornate di prove, considerando anche quelle che si sono tenute a luglio con le gomme in versione 2016 come dimensioni ma non come mescole e costruzioni. Impegno stimato in circa 15-17 milioni di euro, compreso il contributo chilometrico pagato ai team per lo sviluppo delle nuove gomme. Le prime risultanze però sono incoraggianti. Non tanto in termini cronometrici, perché è emerso subito che le vecchie vetture, seppure dotate di soluzioni aerodinamiche provvisorie, non sono proprio in grado di generare l'aumento di deportanza previsto con il nuovo regolamento tecnico 2017. Quando il diffusore posteriore quasi raddoppierà le proprie dimensioni, riportando parzialmente in voga il concetto di wing car. Inoltre, le sospensioni e le carreggiate più larghe, hanno richiesto un lungo e approfondito lavoro di ottimizzazione del set up, e molti giri sia a Fiorano che al Mugello sono stati spesi, oppure se volete "sprecati" in ottica sviluppo gomme, per raggiungere e finalizzare un assetto accettabile, che permettesse ai piloti di girare con una certa regolarità. Moltissime le soluzioni provate, alcune solo per pochi giri, altre che invece non c'è stato nemmeno il tempo di montare in vettura. Pensate che bastano tre costruzioni diverse ripetute su tre mescole diverse, per avere 9 tipi di gomme del tutto nuove da provare.



ti tutta

← E sia a Fiorano che al Mugello, le alternative e i possibili incroci di soluzioni erano molte di più. Perché c'erano molte gomme caratterizzate da diversi intrecci delle tele, soluzioni sotto il pacco delle cinture o di struttura diversa. I test sono stati del tipo "cieco". Ossia al pilota e ai tecnici delle squadre non venivano date indicazioni sul tipo di gomme da provare, per non influenzare il processo valutativo. Nei quasi 1.900 km percorsi, non sono emersi difetti di progetto o costruttivi. Non ci sono stati scoppi, dechappaggi o forature provocate da usura eccessiva. Nonostante il maggiore grip meccanico e la maggiore trazione, i nuovi "gommoni" Pirelli sembrano al momento rispondere bene. Sempre prodotti dallo stabilimento in Turchia, che ora per realizzare in serie le nuove dimensioni, dovrà essere aggiornato con nuovi macchinari.

Dal punto di vista estetico, le nuove gomme più larghe hanno dato un look più gradevole, più vintage come si usa dire adesso. Soprattutto viste posteriormente, le nuove gomme simboleggiano davvero la grande rivoluzione tecnica che caratterizzerà la F.1 nel 2017. I dati scaturiti da queste prime due sessioni saranno ora analizzati a fondo dall'equipe tecnica diretta da Mario Isola. Che resterà al lavoro per tutto il mese di agosto e che logicamente non sarà soggetta all'obbligo di rispettare il periodo di riposo estivo, come invece accade per i team.

Per adesso, applaudiamo il rinnovato sforzo della Pirelli nell'affrontare con determinazione e impegno il tanto richiesto programma di test. La cui mancata approvazione da parte della Fia, avrebbe forse portato all'uscita di scena della Casa milanese dalla F.1 nei prossimi anni. Con la speranza però che le nuove gomme XL del 2017 siano più costanti nell'usura e nel degrado, che consentano ai piloti di potere guidare in maniera più aggressiva, e che non siano più considerate come elemento imprevedibile per alterare il risultato finale. Perché se XL è più bello visivamente, dovrà esserlo anche in pratica, sulle piste.

QUI FIORANO

Seb e Gutierrez guidano la Sf15-T

Il giorno dopo il Gp di Germania, sono iniziati i test sulla pista di Fiorano con le nuove gomme Pirelli più larghe che entreranno in vigore nel 2017. Test finalizzati sia per provare le gomme slick che quelle da pioggia e intermedie, con la pista bagnata artificialmente. A disposizione di Sebastian Vettel e Esteban Gutierrez, una Sf15-T modificata nell'aerodinamica per cercare di riprodurre i valori di deportanza che saranno generati dalle nuove regole in vigore il prossimo anno. In due giorni, in totale sono stati percorsi 285 giri di pista, pari a 869 km. Ai box erano presenti Maurizio Arrivabene, Simone Resta e Mattia Binotto, nel nuovo ruolo di Capo Tecnico. Poco indicativo parlare di tempi, ma con le gomme da asciutto Vettel avrebbe girato in 59"4. Il pilota tedesco si è però concentrato sullo sviluppo delle gomme da bagnato, considerando che è tra i critici più aspri delle attuali rain. Le impressioni di



VETTEL BEN FELICE DI SCENDERE IN PISTA

Nell'era della F.1 a test calmierati, ovviamente Vettel ha approfittato dei test di gomme per percorrere dei preziosi chilometri al di là dei tipici weekend di gara, seppur al volante della vecchia Sf15-T, sopra e in alto, nell'altra pagina

guida sono state positive, anche se si è perso molto tempo ai box per ottimizzare le regolazioni di assetto della vettura. Che era la prima volta che girava in quella configurazione. Per simulare il carico 2017, sulle fiancate delle Sf15-T erano state installate delle ampie bandelle laterali e anche un profilo alare sotto il muso rialzato. Per i test di Fiorano la Pirelli aveva portato 200 gomme, ne sono state utilizzate circa la metà.

QUI MUGELLO

Red Bull al lavoro con Sebastien Buemi

Due giorni di prove per la Rb11 del 2015 affidata a Sebastien Buemi. Il team Red Bull era diretto da Paul Monaghan, la Rb11 era in configurazione aerodinamica alterata per riprodurre circa gli stessi valori di deportanza che saranno generati dalle vetture conformi al regolamento 2017. Come prevede la norma stabilita dalla Fia per questi test, la McLaren ha inviato i suoi osservatori al Mugello. In due giorni, Buemi ha percorso in totale 174 giri del circuito toscano, pari a 912 km. Una buona distanza, che avrebbe potuto essere maggiore se il secondo giorno Buemi non avesse lamentato il cedimento della power unit. Per i test al Mugello, la Pirelli ha portato 300 gomme, ne sono state usate circa 100. Da un punto di vista delle risultanze, i test del Mugello sono stati più indicativi di quelli di Fiorano. Per le caratteristiche del circuito che presenta un lungo ret-





tilineo, staccate violente e alcune curve di velocità di percorrenza media-alta. Purtroppo Buemi è stato fermo a lungo per ottimizzare l'assetto della vettura, che con quelle soluzioni aerodinamiche e con le nuove sospensioni allargate, era la prima volta che girava in pista. La Pirelli non ha rilasciato tempi ufficiali, ma Buemi ha più volte girato sul piede dell'1'23", percorrendo al massimo delle sequenze di 8-10 giri consecutivi. In alcuni casi ripetuti più volte con lo stesso treno di gomme. Anche nel caso dei test al Mugello, si è trattato di prove cieche. Le gomme non avevano nessun colore identificativo e ai piloti venivano comunicate informazioni minime, per non influenzare il loro report valutativo.

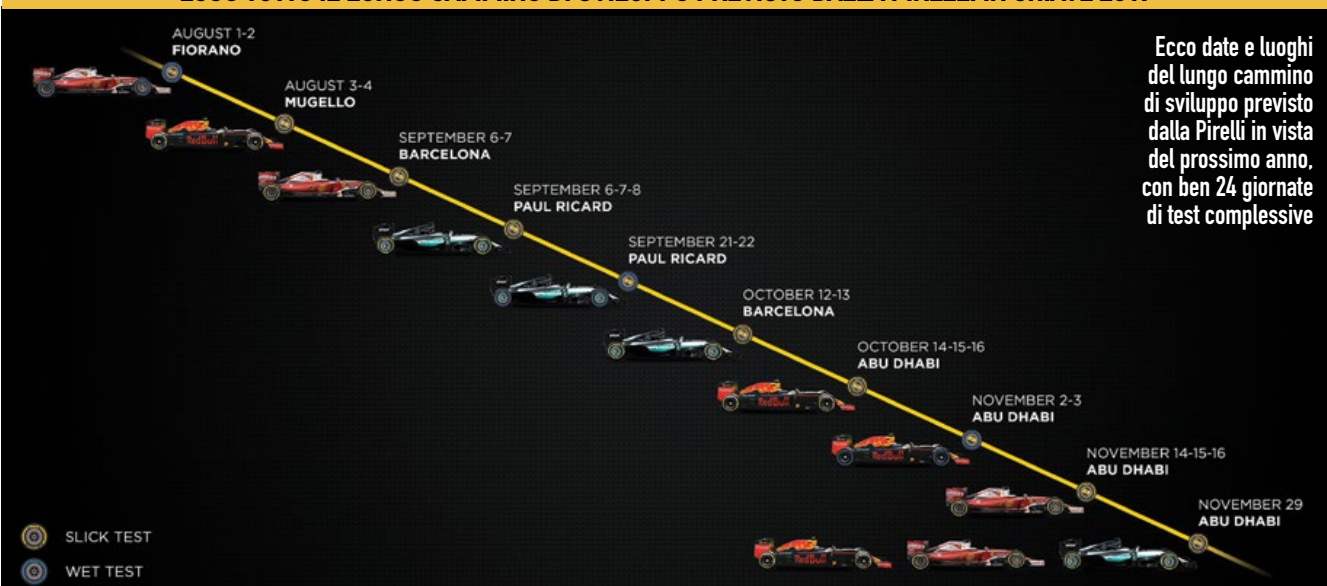
SI RIVEDE BUEMI CON UNA FORMULA UNO
Per portare avanti il lavoro di sviluppo Pirelli, al volante della Red Bull al Mugello è stato impiegato Buemi, sopra e in basso, nell'altra pagina, ora top driver nel Wec e neo-campione della F.E

DA PARTE DI CHARLIE WHITING

Regole apposite per i test di sviluppo

Anche se si tratta di test "privati", per Charlie Whiting è stato comunque necessario redigere un regolamento sportivo apposta, soprattutto per evitare che i tre team scelti da Pirelli per collaudare le nuove gomme più larghe, potessero trarre vantaggi consistenti in ottica 2017. Ognuna di queste tre squadre disputerà 8 giorni di prove. Due giorni saranno dedicati allo sviluppo delle gomme da bagnato, uno per le mescole dure e medie, e uno per le mescole più tenere soft, supersoft e ultrasoft. Le vetture ibride impiegate, non hanno l'obbligo di corrispondere al regolamento tecnico in vigore nel rispettivo anno. Perché per cercare di avvicinarsi ai valori di deportanza generati il prossimo anno, saranno ammesse soluzioni non simili, ma analoghe come valori di dowforce prodotti. Come si vede dalla minigonne, ma sarebbe meglio chiamarle bandelle, presenti sulle fiancate di Ferrari e Red Bull durante i test a Fiorano e al Mugello. Anche gli alettoni erano di altezza diversa, così come sono apparse derive laterali e soluzioni sotto il fondo per aumentare la deportanza. Per questo motivo, essendo in pratica delle vetture di F.Libera, i tempi sul giro ottenuti hanno poca rilevanza. I team comunque, hanno dovuto sottomettere alla Fia, la lista completa delle soluzioni aerodinamiche aggiuntive, per evitare che ci fossero squadre che approfittassero di questi test per provare già sul campo la configurazione aerodinamica consentita nel 2017. Per questo motivo ai test possono partecipare osservatori tecnici inviati da altri team. Come ha fatto la McLaren al Mugello. Tutte le risultanze tecniche emerse, tutti i dati telemetrici raccolti, saranno comunque distribuiti dalla Pirelli a tutti gli undici team presenti in F.1, per cercare di mantenere la cosa nei binari della assoluta uniformità informativa. Durante i test di gomme, le vetture sono dotate anche di telecamera a infrarossi, sensori sulle pressioni e sulle temperature. Che sono monitorati da tecnici Fia, presenti anche con dei propri osservatori. ●

ECCO TUTTO IL LUNGO CAMMINO DI SVILUPPO PREVISTO DALLA PIRELLI IN CHIAVE 2017



Ecco date e luoghi di sviluppo previsto dalla Pirelli in vista del prossimo anno, con ben 24 giornate di test complessive



Domenic è tutto Toro quel che luccica

DOPO I PRIMI 5 MESI ALLA PRESIDENZA LAMBORGHINI, STEFANO RACCONTA LA SUA NUOVA SFIDA. UNA PROSPETTIVA CHE È CAMBIATA E NESSUN VELENO VERSO IL PASSATO: «UN PERIODO STRAORDINARIO»

di Andrea Cordovani
foto Fuggiano

SANT'AGATA BOLOGNESE - Il volto sorridente di Stefano Domenicali è una sorta di manifesto della Motor Valley che sgomma orgogliosa lungo la via Emilia. «Adesso sono cambiate le prospettive, è una sfida tutta diversa», chiarisce subito il manager imolese, classe 1965, ex cestista, ventitrè stagioni a Maranello, una carriera tutta in ascesa alla Ferrari e che, dopo un passaggio all'Audi, si appresta a vivere appieno il suo nuovo ruolo di presidente e amministratore delegato della Lamborghini. Bisogna salire due rampe di scale e infilarsi tra i corridoi illuminati prima di arrivare al nuovo ufficio del capo, zigzagando tra la storia del marchio di Sant'Agata Bolognese. Un percorso che dal 15 marzo scorso Domenicali compie ogni giorno, un'altra sfida per l'ex Team Principal della Rosas al timone della Casa del Toro lanciata e pronta per nuove avventure. «Se guardo alla mia esperienza in F1 per me è stato un periodo straordinario che mi porto dentro e che è assolutamente incancellabile - racconta - Non mi senti-

LA MIA ESPERIENZA
IN F1 È UN RICORDO
INCANCELLABILE
MA ORA SONO IN
UNA DIMENSIONE
DIVERSA

STEFANO DOMENICALI

”

rete mai e poi mai non ringraziare chi mi ha dato fiducia in passato. Ma questo fa parte della mia vita. Adesso, però, siamo focalizzati su una nuova sfida che devo dire è altrettanto stimolante, bellissima, in una dimensione diversa...». Sant'Agata Bolognese, un venerdì a mezzogiorno. Il passato è passato e questa è l'unica concessione che Domenicali fa sulla sua vita a Maranello, 32 km di distanza da qui e ben altri pensieri su cui riflettere in questo momento. E allora... Lamb: anima italiana e soldi tedeschi. «Lamborghini è un marchio che ha la forza e la solidità patrimoniale in Germania, perché questo è un dato di fatto. E devo dire che è anche un nostro punto di forza. Ma la nostra è un'azienda assolutamente italiana, con uno spirito italiano e con un Dna che è caratterizzato da chi ha lavorato o lavora ancora a Sant'Agata Bolognese. In questo contesto va dato atto a chi è riuscito nonostante le difficoltà degli anni passati a progettare le macchine che sono venute fuori in un contesto dove ogni anno c'erano problemi diversi con gli azionisti che



ali

DAL CAVALLINO AL TORO

Dal 15 marzo scorso Stefano Domenicali è stato nominato presidente e amministratore delegato della Lamborghini. Classe 1965, il manager imolese ha lavorato per ventitrè anni alla Ferrari dalla quale si è dimesso nell'aprile del 2014. Alla fine dello stesso anno è passato all'Audi e adesso la sua nuova avventura a Sant'Agata Bolognese



← cambiavano. Vuol dire che il patrimonio delle persone (uomini e donne) che lavoravano in Lamborghini è sempre stato eccellente, perché altrimenti sarebbe stato impossibile fare le macchine che sono state prodotte dalla Miura, alla Countach, alla Diablo. Dal 1998 con l'arrivo di Audi c'è stato un consolidamento che ha permesso di dare tranquillità al sistema, di premiare il lavoro delle persone che erano qui a Sant'Agata Bolognese e ovviamente di sfruttare le potenzialità e la forza di un gruppo così grande alle spalle. Questa è un'azienda completamente italiana, con tecnologia italiana ma tecnologia che ci viene anche dai nostri azionisti che ci permettono di fare vetture uniche, straordinarie e che sono in questo momento dei prodotti che ci stanno facendo affermare sempre di più nei mercati mondiali, perché se guardiamo la crescita che il mercato ci ha riconosciuto, questo è un attestato di riconoscenza della qualità del prodotto e anche del fatto che la Lamborghini si sta sempre più affermando». - Il 2016 è un anno davvero strategico per voi. Lamborghini si apre a nuovi orizzonti. Come state vivendo questa fase?

«Siamo in una fase di crescita importante sia a livello di volumi sia a livello di affermazione nel mondo. In questi primi mesi ho avuto modo di confrontarmi

con alcuni mercati (non tutti perché questo lo farò nella seconda parte dell'anno) e questa sensazione la percepisci parlando con i clienti e i deal. È una bellissima cosa. Il 2016 è anche l'anno di preparazione per quello che sarà il gioco di svolta della Lamborghini con l'arrivo della Urus: stiamo lavorando giorno e notte per fare lo stabilimento nuovo; parliamo di raddoppiare la sede produttiva. Ci dobbiamo preparare perché per noi questo vuol dire non solo cambiare le dimensioni a livello numerico e anche tipo di clienti rispetto ai nostri abituali, ma vuol soprattutto dire entrare in una nuova dimensione di mercato. Dobbiamo crescere come contatto clienti, struttura, assistenza; è fondamentale cambiare il nostro atteggiamento. Quindi vuol dire che grazie al consolidamento che abbiamo vissuto in questi anni ci stiamo preparando a questa sfida di mutare totalmente le regole del gioco. Vuol dire anche a livello culturale nostro cambiare tante cose. Quello che non dobbiamo perdere sono le caratteristiche delle nostre macchine. Quindi anche in un segmento come quello del Suv o del SuperSuv è chiaro che il Dna della Lamborghini deve venire fuori. Di conseguenza dovrà essere un'auto con una linea caratterizzante che la riconosca sempre. Le linee spigolose fanno parte della Lamborghini. In più dovrà possedere caratteristiche di guidabilità e performance, elementi ovviamente al centro della vettura. Noi dobbiamo essere unici con una vettura che appena la vedi e appena la provi devi dire: wow, sono felici

STIAMO
RADDOPPIANDO LA
SEDE PRODUTTIVA
CON L'ARRIVO
DELLA URUS PRIMO
SUV DELLA LAMBO

STEFANO DOMENICALI



ci dobbiamo preparare perché per noi questo vuol dire non solo cambiare le dimensioni a livello numerico e anche tipo di clienti rispetto ai nostri abituali, ma vuol soprattutto dire entrare in una nuova dimensione di mercato. Dobbiamo crescere come contatto clienti, struttura, assistenza; è fondamentale cambiare il nostro atteggiamento. Quindi vuol dire che grazie al consolidamento che abbiamo vissuto in questi anni ci stiamo preparando a questa sfida di mutare totalmente le regole del gioco. Vuol dire anche a livello culturale nostro cambiare tante cose. Quello che non dobbiamo perdere sono le caratteristiche delle nostre macchine. Quindi anche in un segmento come quello del Suv o del SuperSuv è chiaro che il Dna della Lamborghini deve venire fuori. Di conseguenza dovrà essere un'auto con una linea caratterizzante che la riconosca sempre. Le linee spigolose fanno parte della Lamborghini. In più dovrà possedere caratteristiche di guidabilità e performance, elementi ovviamente al centro della vettura. Noi dobbiamo essere unici con una vettura che appena la vedi e appena la provi devi dire: wow, sono felici



TRA PASSATO E FUTURO

A sinistra alcune immagini del Museo Lamborghini a Sant'Agata Bolognese. In basso una concept della nuova Urus, primo Suv prodotto nella storia della Casa del Toro. Sotto, il via del SuperTrofeo Lamborghini a Spa dove hanno corso ben 50 Huracan in un monomarca che piace sempre di più





ce di averla e sono orgoglioso di entrare a far parte del nostro meraviglioso marchio. Abbiamo davanti anni di passaggio verso una dimensione a cui non siamo abituati. La gente da noi deve capire che c'è bisogno di fare il 110% perché usciamo da una situazione in cui ognuno opera con regole che già conosce e andremo in un mondo che deve essere da noi ancora esplorato. E tutto questo è bello. E molto eccitante».

- Eccitanti, per certi versi, sono anche i numeri del vostro impegno nel motorsport. Nell'ultimo week end a Spa c'erano 50 vetture a sfidarsi nel Super-Trofeo. E dire che nel 2009 al primo anno del monomarca le vetture in pista si contavano sulle dita di una mano...

«Io mi ricordo questo perfettamente, visto che ero dall'altra parte: alla Ferrari. Comunque sia, con me

**SIAMO L'UNICA
CASA AL MONDO
A MONTARE
LE AUTO DA CORSA
IN CATENA
DI MONTAGGIO**

STEFANO DOMENICALI

”

parlare di certe cose viene anche facile. Le prime persone che ho incontrato quando mi sono insediato alla Lamborghini sono state quelle del motorsport. Poi ho detto alt devo ricordarmi che ho un altro ruolo. A parte le battute, un'azienda come Lamborghini non può vivere senza la passione per il motorsport. È chiaro che anche qui dobbiamo inquadrare le cose nel contesto della nostra dimensione. Mi hanno posto decine di volte la domanda: "Quando vedremo Lamborghini in F1?" e io rispondo che non è la priorità di oggi perché abbiamo altre sfide che sono a livello di priorità davanti a questo. E poi noi oggi abbiamo un sistema che nelle corse sta funzionando davvero bene. Perché, al di là che il prodotto è indubbiamente centrato, abbiamo un volano di business intorno che è sicuramente straordinario. Va dato atto a Maurizio Reggiani e a Giorgio Sanna e a tutte le persone che lavorano nel motorsport di aver scelto bene il programma sportivo. Comunque sia non puoi pensare a un brand come Lamborghini senza motorsport. Questo è un postulato. Parliamo di macchine che ti devono dare la passione di guida. L'emozione che ti dà il motorsport è fondamentale. Sotto questo profilo dico che noi dobbiamo sentire la responsabilità di mantenere alta la passione del motorsport. Il mondo delle corse, in alcuni paesi rispetto ad altri, vive situazioni difficili. Noi con le nostre macchine, a dei prezzi giusti rispetto al mercato, dobbiamo dare la possibilità a chi vuole correre di farlo. E infine, particolare da sottolineare: Lamborghini è l'unico costruttore al mondo a montare le vetture da corsa sulla nostra catena di montaggio. Vengono montate sulla linea di produzione sia le vetture Super Trofeo che le Gt3».



← **L'unicità come tratto caratteristico della Lamborghini. Lei punta molto su questo: perché?**

«La Lamborghini deve essere unica per forza: ovviamente chi la compra è una persona che vuol essere protagonista. Se compri una Lamborghini è perché ti vuoi far notare e per questo essere anche orgoglioso. Il 90% della nostra produzione va all'estero e all'estero quando uno ha raggiunto un obiettivo, quando uno si è affermato ha l'orgoglio di mostrare agli altri il suo successo. E in questo contesto chi possiede una Lamborghini ha il piacere di farlo vedere e la gente gli riconosce questo a differenza del nostro paese dove c'è una situazione diversa che si porta dietro alcuni retaggi differenti. Sotto questo profilo Lamborghini rimane unica e in ogni modo esclusiva».

- 100 anni fa nasceva Ferruccio Lamborghini, l'uomo che volle sfidare Enzo Ferrari...

«La storia del fondatore è molto interessante. Devo dire la verità: io la conoscevo ovviamente perché per metà della mia vita sono stato dall'altra parte, in Ferrari. E l'ho sempre rispettata quella storia perché ci vuole del coraggio. Il coraggio nella vita è una delle caratteristiche che ha fatto crescere Lamborghini. Tutte le persone che lavorano alla Lamborghini debbono sentire questa caratteristica della sfida, del coraggio di sapere innovare e di essere sempre puntuali nel rispondere alle domande e agli input che arrivano dal mercato. In questo momento, in questa fase, nel mondo dell'automobile ci confrontiamo con tematiche sicuramente interessanti, che stanno cambiando il panorama dell'automobile nel futuro. C'è anche da dire che il panorama dell'automobile non è fatto da una sola vettura ma è composto da varie realtà che sono diverse e quindi non è giusto neanche correre dietro la palla se oggi la palla significa elettrificazione, sostenibilità, digitalizzazione. Dobbiamo sapere che ci sono e che arriveranno anche nel nostro settore ma è necessario dargli un tempo, essere pronti al momento giusto quando le tecnologie ti permettono di mantenere le caratteristiche delle nostre vetture, perché altrimenti viene fuori un'equazione sbagliata. Noi non siamo una vettura di mobilità con tutto il rispetto parlando... Dobbiamo seguire quello che il mercato dell'automobile ci dice però dobbiamo declinarlo rispetto al nostro tipo di prodotto. E questa, se vogliamo, è la più grande sfida che il nostro marchio, la nostra Casa, deve affrontare nei prossimi dieci anni. Equilibrare le scelte tecnologiche e gli investimenti rispetto alla tecnologia e all'essenza della nostra macchina. Sapere già qual è la risposta a questa domanda credo che nessuno di noi la possa avere perché le dinamiche sono molto diverse e i costi sono molto elevati, noi dobbiamo dimensionarci, dobbiamo fare il passo giusto nel momento giusto. Questa è la nostra vera sfida attuale».

**UN ITALIANO IN F1?
NEI PROSSIMI ANNI
QUALCOSA
AVVERRÀ.
I PILOTI FDA SONO
BUONI TALENTI**

STEFANO DOMENICALI



TODT, CHI SI RIVEDE!

Sopra, Kujala gran protagonista del monarca del Toro che a Spa ha vissuto un weekend davvero spettacolare. Sotto a destra, i ragazzi del Lamborghini Young Drivers. Sotto a sinistra il presidente della Fia, Jean Todt in visita a Sant'Agata Bolognese





GRAND PRIX DE SPA-FRANCORCHAMPS



possibilità per una carriera che duri a lungo e questo ti dà la possibilità di formare più piloti. Il mondo delle vetture formula è molto particolare. Io faccio parte della commissione single-seater della Fia e del Consiglio Mondiale. Uno dei temi che ci preme continuare a spingere è quello di creare la filiera che possa permettere dall'uscita del kart di affrontare le categoria successiva. Dal punto di vista dei costi stiamo cercando di mettere una barriera il più bassa possibile. Dal punto di vista dei regolamenti stiamo cercando di avere più test. Quando entri in Formula 4 devi avere il costo più basso per km perché devi guidare, devi fare esperienza. Poi ovviamente cresci e i costi sono diversi. Sotto questo profilo c'è una responsabilità che la Fia sta portando a casa in maniera abbastanza diretta. Noi in Lamborghini dal punto di vista della filiera portiamo avanti numeri importanti. Stiamo investendo tanto. E dobbiamo avere una visione a 360° per questo puntiamo anche su piloti stranieri, non solo italiani. Gli attuali piloti Fda sono dei buoni talenti ma debbono avere la possibilità di avere delle chance. Ma queste sono sempre di meno. Oltre al talento devi essere al posto giusto al momento giusto. Non c'è la bacchetta magica».

- F.1, Wec, Mondiale Rally: sono i tedeschi ad avere in mano il pallino del gioco...

«Questo è un dato di fatto e non possiamo smentirlo. Sotto l'aspetto delle risorse e delle tecnologie il riferimento è senza dubbio quello tedesco, anche se non bisogna sottovalutare una cosa: per quanto riguarda le vetture formula il mondo di riferimento rimane ancora quello inglese perché nel Regno Unito dal punto di vista della cultura e delle attività legate allo sviluppo del telaio, simulazioni, galleria del vento sono ancora molto avanti. In questo momento il contesto è molto anglo-tedesco, anche se la Lamborghini ha dimostrato di esserci».

- Non trova che nel motorsport ci sia un eccesso di regole che alla fine producono effetti deleteri?

- In Italia il motorsport vive più una crisi di passioni o di talento? Quando rivedremo un italiano in Formula Uno?

«È una domanda difficile perché ci sono dei cicli che sono presenti nella storia e in tutti gli sport. Credo che nei prossimi anni qualcosa possa avvenire. Però visto gli investimenti che servono soprattutto se parliamo di formule maggiori c'è bisogno che i piloti siano sostenuti perché altrimenti non c'è la possibilità di arrivare. Alla fine bisogna essere realisti. Il motorsport si divide tra piloti formula o piloti Gt. È chiaro che il mondo delle ruote coperte ti dà più

«La risposta è molto diretta. Ci sono due scenari. Il primo è quello che riguarda il mondo delle vetture Gran turismo dove il balance of performance è quello che io chiamo uno strumento necessario perché per fare correre insieme vetture di tipologie diverse c'è poco da fare, non ci sono altre alternative. È necessario tenere alta l'attenzione per trovare sempre il bilanciamento giusto per far sì che le vetture, bene o male, siano tutte abbastanza vicine. C'è poi un elemento pilota che nei campionati minori fa molta differenza ed è difficile centrare. Il secondo scenario riguarda quello delle vetture formula: stiamo andando nel massimo delle complicazioni.

Noi che siamo del mondo del motorsport ne capiamo le ragioni. Ma adesso che ho la possibilità di vedere le cose ancora più dall'esterno mi convinco sempre di più che queste complicazioni estreme rendono difficile la lettura di quello che avviene durante un Gp e per tanta gente ovviamente questo rappresenta un elemento di distacco. Su questo credo che dobbiamo, come

amanti del motorsport in vari ruoli, cercare di far capire che questo mondo delle corse se vuol essere appetibile dall'esterno deve essere semplice. Quando iniziamo a valutare la prestazione con dei sensori sui cordoli, le linee, il replay e queste cose qui, tutto diventa incomprensibile. Lo dico non per criticare ma solo perché ti rendi conto di queste cose parlando con la gente. E questo non va bene. Quando si affrontano certi temi in un circolo chiuso, ristretto, poi è ovvio che non arrivano degli input e fai fatica a valutare oggettivamente le varie questioni. Bisogna aprirsi al confronto con quelli che sono gli utilizzatori o gli amanti del tuo prodotto».

- Chi vince il mondiale F.1?

«Una bella domanda. Facile fare delle brutte figure. Tutti oggi potrebbero dire Hamilton perché nelle ultime gare è stato straordinario. Dopo i primi quattro Gp tutti avrebbero detto Rosberg. Adesso entriamo in una nuova fase del campionato dove l'utilizzo di nuove power unit può influire sul risultato finale. Dico solo che un elemento fondamentale per chi vincerà il campionato riguarderà l'affidabilità che avrà un'importanza strategica non indifferente. E su questo non c'è nessuna certezza. Sicuramente il titolo 2016 lo vincerà chi avrà meno problemi da dover gestire». ●

VINCERÀ
IL MONDIALE F1
2016 CHI AVRÀ
MENO PROBLEMI.
L'AFFIDABILITÀ
È FONDAMENTALE

STEFANO DOMENICALI



VETTURA DA CORSA IN CATENA DI MONTAGGIO

In queste foto la catena di montaggio Lamborghini dove vengono montate le vetture del SuperTrofeo e Gt3. In basso Domenicali assieme a Carlos Sainz e Mick Schumacher. In basso a destra, Montezemolo e Domenicali ai tempi della Ferrari





Una carriera da **playmaker**

È STATA LA PALLACANESTRO LA PRIMA GRANDE PASSIONE DI STEFANO. DOPO CI SONO STATI 23 ANNI DI FERRARI

La sua prima grande passione è stata la pallacanestro. Aveva appena iniziato a camminare quando i genitori lo portavano a vedere le partite della Virtus Imola. Si giocava ancora all'aperto e fu amore a prima vista. Iniziò anche lui a destreggiarsi con la palla a spicchi. Il ruolo? Playmaker. E quindi amava vedere e costruire il gioco. L'anima della squadra. Un tratto distintivo che Stefano Domenicali ha avuto spesso nella sua carriera nel motorsport. Una carriera alla quale è approdato dopo aver battuto i campi dei campionati che all'epoca andavano dalla C2 alla B2, roba tosta vicino al pitturato. Panchinaro fisso in B1 nella mitica Fanti Imola a un punto di svolta con la Laurea in Economia e Commercio all'università di Bologna. «Il basket? Lo guardo ancora adesso e gioco qualche partitella tra amici quando posso - racconta Domenicali - certe passioni non muoiono mai». Passioni che Stefano ha potuto toccare con mano nei suoi ventitré anni alla Ferrari al quale è approdato nel 1991. A Maranello il primo incarico è stato nel settore finanza. Due anni dopo ecco il passaggio alla scuderia Ferrari in qualità di capo del Business Planning. A partire dal 1996 è stato responsabile delle sponsorizzazioni per la Scuderia e due anni dopo è stato nominato direttore sportivo del team F.1. Dal 2004 al 2007 ha tenuto la direzione sportiva della Rossa nel Circus per poi essere promosso dal presidente Montezemolo team principal al posto di Jean Todt, dal 1° gennaio 2008, l'anno del titolo Costruttori della Ferrari e del titolo Piloti che all'ultimo Gp si sono giocati Hamilton e Massa. Fino al 14 aprile del 2014 è rimasto a Maranello: prima di annunciare le sue dimissioni. In quella stagione il Cavallino non raccoglierà la vittoria neanche in un Gp. Nel mese di novembre dello stesso anno Domenicali è passato all'Audi; dallo scorso 15 marzo è stato nominato presidente ed amministratore delegato della Lamborghini per tornare ancora una volta a far girare la palla. ●



Superman Johnson

di **Gordon Kirby**
foto **Getty Images**

Sei volte campione della serie, Jimmie Johnson è il più grande pilota Nascar dell'era moderna sulle orme di Richard Petty, Dale Earnhardt e Jeff Gordon. Quest'anno ha superato le 76 vittorie di Earnhardt e sembra probabile che possa eguagliare e forse anche superare il record di Petty ed Earnhardt di 7 titoli Nascar. Sono 16 anni che Johnson corre ai massimi livelli nella Nascar, tutti con il team di Rick Hendrick, l'Hendrick Motorsport's che gestisce più vetture. Venne scoperto e scelto dal leader del team Hendrick, Jeff Gordon, che, poi, è stato il suo mentore nei suoi primi anni nella Sprint Cup e rimane tutt'ora co-proprietario della vettura di Johnson dopo essersi ritirato lo scorso anno.

NEL 2001 OTTENERE UN POSTO ALLA HENDRICK MOTORSPORT È STATA LA SVOLTA DELLA CARRIERA

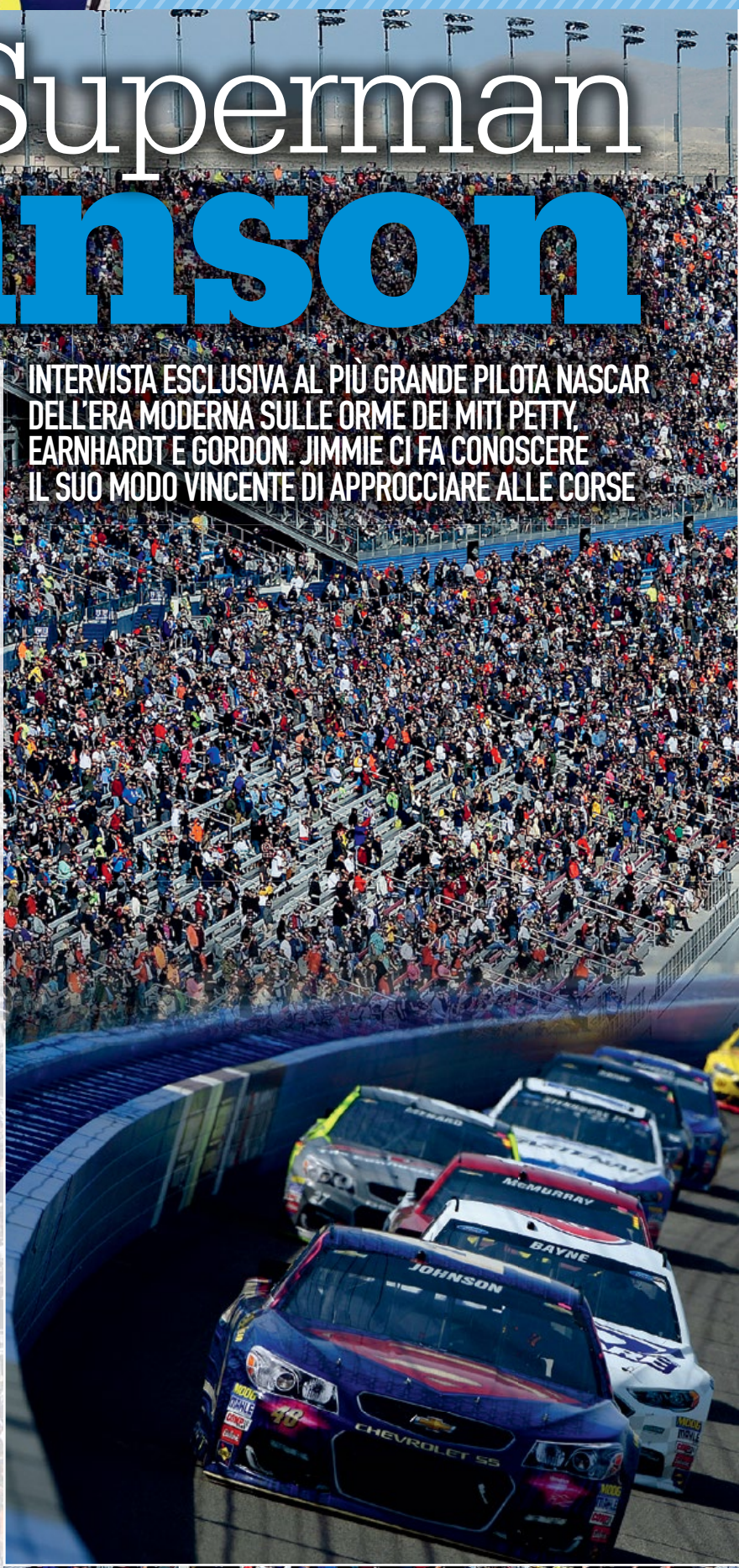
JIMMIE JOHNSON

”

torSPORT è stata una grande svolta per la mia carriera - attacca Johnson - Ma ci sono state altre piccole cose significative lungo il mio percorso, così come succede per tutti i piloti. La prima e più importante è stato il rapporto che mio padre aveva con Rick Johnson quando ero ancora in fasce. Il coinvolgimento di Rick Johnson nella mia carriera e nella mia vita mi ha portato dal motocross ai camion off-road con Chevrolet. È stato lì che i pezzi grossi di Chevrolet hanno iniziato a vedere ciò che potevo fare. Prima di allora, quando avevo 15 anni, Jeff Bennett mi aveva dato la possibilità di correre con un buggy. È stata quella la mia prima volta su 4 ruote. Poi Rick mi ha portato al team Chevy e ho guidato per 6 anni per Steve e Randy Herzog. Mi hanno fatto fare due anni di off-road coi camion, poi due anni nelle stock car Asa e infine altri due

INTERVISTA ESCLUSIVA AL PIÙ GRANDE PILOTA NASCAR DELL'ERA MODERNA SULLE ORME DEI MITI PETTY, EARNHARDT E GORDON. JIMMIE CI FA CONOSCERE IL SUO MODO VINCENTE DI APPROCCIARE ALLE CORSE

Nato e cresciuto nel sud della California, Johnson ha iniziato col motocross e si è fatto un nome vincendo una serie di campionati off-road. Ha corso per la prima volta con le stock car nel 1998 e ha debuttato in Nascar l'anno seguente prima di avere la sua grande opportunità con Hendrick nel 2001. «Senza dubbio ottenere un posto all'Hendrick Motorsport





6 TITOLI NASCAR E 77 VITTORIE IN CARRIERA

5 titoli consecutivi conquistati dal 2006 al 2010 e l'ultima firma messa nel 2013: per Jimmie Johnson la Nascar è stato un pozzo di trionfi. Quest'anno ha già ottenuto due vittorie portando a 77 i successi colti in carriera



«anni in Busch Series Nascar. Stavamo cercando di fare il passaggio alla Cup quando si è presentato Hendrick».

Specialista a raccontare le sensazioni al volante

Johnson è un tipo piacevole, che parla in modo pacato e raramente perde la calma. È anche un vero gentleman, ben lontano dall'immagine tradizionale di grezzo uomo del Sud. Jimmie è un pilota preciso, pulito, conosciuto per la sua capacità di analizzare la maneggevolezza di un'auto e comunicare le sue sensazioni al capo della sua squadra, Chad Knaus che lo accompagna da tempo. Ma quali sono i suoi punti di forza? *«Penso che siano la mia etica del lavoro e la capacità di riuscire a stabilire un ritmo con la vettura - osserva -. È un qualcosa che ho scoperto essere molto simile agli allenamenti in bicicletta o alle sedute di fitness. Non si è mai a proprio agio in un'auto da gara quando ci si allena, ma si deve cercare di capire qual è il 100% e tornare al massimo. Riuscire a trovare il ritmo giusto che puoi tenere è una cosa che sono sempre riuscito a fare. Penso anche che una delle mie grandi capacità sia, nonostante tutto il caos dentro la macchina, riuscire a comunicare ciò che l'auto mi trasmette. Magari non so come risolvere, ma riesco a capire cosa sento e riesco a comunicarlo. Sono sempre rimasto sorpreso da come Chad in tutti questi anni sia sempre riuscito a capire ciò che gli dicevo. È stata questa la cosa bella del nostro rapporto. Io posso anche descrivere in modo dettagliato e analitico ma la chiave è capire ciò che dico e Chad è sempre riuscito a farlo».*

Grande mattatore Nascar dal 2006 al 2010

Johnson, con Knaus ed il team Hendrick, ha dominato la Nascar dal 2006 al 2010, vincendo il campionato per cinque anni dietro fila. È stato un po' meno efficace negli ultimi anni, ma ha continuato a vincere gare ogni anno fino a guadagnarsi il 6° titolo nel 2013. Il 2016 è iniziato bene ed ha raggiunto quota 76 vittorie nel secondo round della stagione e 77 al quinto. Nelle ultime gare, però, ha spesso dovuto faticare per portarsi davanti e nonostante tutto si è aggiudicato la prima pole dell'anno in New Hampshire in luglio. *«Ci sono volte che sei davanti e ti meriti tutti i riconoscimenti che ricevi assieme al team - sottolinea -. E ci sono volte che si deve scavare a fondo per ricreare se stessi e la squadra. Gli ultimi due anni non sono stati certo i più soddisfacenti per me o per il team, ma l'impegno per ritornare al top, il lavoro e gli sforzi che facciamo con quell'unico obiettivo sono maledettamente straordinari. I progressi sono costanti, stiamo migliorando con l'obiettivo di essere in lotta per il campionato».*

«Adoro F.1 e tecnologia ma in Nascar è diverso»

La filosofia Nascar è quasi diametralmente opposta a quella della F.1. L'obiettivo Nascar è sempre stato quello di limitare la tecnologia per quanto possibile e di incoraggiare una serrata competizione tra il maggior numero di auto. *«Adoro la F.1 e la tecnologia - spiega -. Amo l'idea di costruire vetture velocissime, ma questo non è la Nascar. Il nostro organo di controllo vuole offrire intrattenimento, così devono essere le nostre gare, è per questo che vo-*



**QUEST'ANNO I
PROGRESSI SONO
STATI COSTANTI.
L'OBIETTIVO È
LOTTARE PER IL
CAMPIONATO**

JIMMIE JOHNSON



gliano lasciare fuori la tecnologia. Intenzionalmente vogliono auto difficili da guidare, perché lo show sia migliore. Tutto mira a presentare uno spettacolo davvero entusiasmante per il pubblico». Il regolamento Nascar permette ai team di usare sistemi informatici durante i test ma non consente telemetria né raccolta dati in pista nei weekend di gara. «Di proposito la Nascar cerca di limitare ciò che facciamo - sottolinea -. Ma usiamo tutti gli strumenti che hanno i team di F.1 per far sì che le nostre auto abbiano performance migliori pur rimanendo nei limiti stabiliti. Benché non possiamo usare i dati sulle auto nei weekend di gara, questi vengono comunque raccolti in ogni altra occasione dove è consentito. Disponiamo di programmi di simulazione, seven-poster rigs, gallerie del vento, gallerie del vento a rulli e modelli Cfd. Usiamo tutto ciò che usa anche la F.1 ma non possiamo collegare i due mondi. Nella Nascar, è il pilota che funge da computer. È compito mio, quando arriviamo in pista per



VERO IDOLO DEI FANS NEGLI USA

Sotto, Johnson con Rick Hendrick e sotto a sinistra con l'icona Petty. Sopra i suoi fans col numero 48 dipinto nella testa. Jimmie è un vero e proprio idolo nella serie americana



giro è che il serbatoio è montato nella parte posteriore della macchina quindi il peso cambia notevolmente durante lo svolgimento della corsa – osserva -. Per poter far sì che la vettura curvi bene alla fine di una gara senza più carburante, devi iniziare in modo innaturalmente morbido o con molto sovrasterzo nell'auto e devi riuscire a gestirlo in modo che la macchina si guidi bene alla fine della gara quando avrai consumato una settantina di litri di carburante che pesano oltre 136 kg. C'è quindi tutta una serie di compromessi che il pilota deve trovare per riuscire a gestire una vettura Nascar. La superficie della pista e la temperatura cambiano e tutto ciò influisce sull'equilibrio della corsa e sulle prestazioni di motore e gomme. Ci sono alcune cose che tipicamente si verificano quando il sole tramonta e la pista ricomincia ad avere aderenza. Abbiamo maggiore percentuale di aerodinamica nella parte anteriore e questo tende a far sì che le auto girino con maggiore potenza e la parte posteriore slitti di più. Detto questo, però, può accadere che tu vada su una pista e succeda l'esatto contrario. Così ti gratti la testa e ti chiedi perché. Studiamo a fondo gli appunti di gara delle corse precedenti per vedere quali fossero i trend ed essere così in grado di prendere le decisioni giuste durante la gara».

«Sugli ovali si va con una visione più periferica»

Nelle corse in circuito normali c'è una traiettoria ideale da cui pochi si discostano, ma sugli ovali la traiettoria cambia sempre, a seconda del fattore aderenza. «In pista c'è senza dubbio una traiettoria preferita. Devi avere i tuoi punti di riferimento, dal punto di frenata al punto dove iniziare la curva e a dove uscire dalla curva. Tutto questo ha una importanza fondamentale. Non ti preoccupi necessariamente del momento o di un minimo calo di giri come quando sei su di un ovale. Trovo che nella Nascar sugli ovali si guida con una visione più periferica, lasciando andare l'auto, lasciandola muovere dove vuole, cerchi di non perdere velocità o momento. In un ovale c'è molto spazio, è piuttosto largo e l'idea di una traiettoria perfetta è molto meno pressante che in pista. La cosa importante è tenere su il piede ed assicurarti, quando torni all'acceleratore, di avere 50 o 100 giri in più dei piloti che ti sono attorno in modo da capitalizzare nel rettilineo così da riuscire a metterti in tasca un paio di decimi. Facciamo 2 gare in circuito ogni anno a Watkins Glen e Sonoma e tutto questo non funziona quando corriamo su quelle piste. Qui è tutta questione di traiettoria specifica, è questo che fa la differenza».

L'uso del paraurti cambia da pista a pista

Una parte essenziale delle corse di stock car è il cosiddetto "uso del paraurti", come Dale Earnhardt Sr., maestro di questa arte, era solito chiamarla. Johnson ritiene che questa sia una cosa che deve essere fatta con estrema precisione. «Ha sempre fatto parte delle corse di stock car il fatto di appoggiarsi a qualcuno, poi rallentare e usare il paraurti. Ma l'aerodinamica dell'auto oggi è così importante che se sei in una pista con curve veloci non vuoi sbattere contro altri. Ci sono tante piccole parti nei paraurti e la sagoma della fiancata dell'auto

correre, convalidare tutti i test virtuali che facciamo durante la settimana. Una cosa di cui sono particolarmente orgoglioso è l'elemento umano nel nostro sport. Ci sono effettivamente due mondi differenti, quello virtuale della moderna tecnologia e l'uso limitato di tutta quella roba alle gare. Sono io quello che deve destreggiarsi in mezzo a questi due mondi ed aiutare Chad e il team a convergere nella giusta direzione».

«È un compromesso guidare un'auto Nascar»

Mentre le moderne auto da corsa sono progettate per funzionare perfettamente per la maggior parte della durata di una gara, le auto Nascar non sono mai perfette. Le vetture sono pesanti e corrono su gomme piccole limitate a una larghezza di 24 cm. Il serbatoio sporge sulla coda della macchina quindi il bilanciamento dell'auto cambia di continuo nel corso della gara. «La ragione principale del mutare delle prestazioni della vettura durante un dato

NELLA NASCAR È IL PILOTA CHE FUNGE DA COMPUTER. SONO ORGOGLIOSO DELL'ELEMENTO UMANO

JIMMIE JOHNSON



«è così importante che ogni contatto con un altro pilota può danneggiare le prestazioni della tua vettura. Fortunatamente il contatto paraurti con paraurti non ci tocca molto. I paraurti sono piuttosto resistenti e possiamo permetterci di entrare là dentro e dare un colpo a qualcuno. Tutto questo però non vale se parliamo di piste corte. A Martinsville, per esempio, tutto questo non vale. Si vedono auto danneggiate senza fiancate che filano via sulla pista. Quindi devi sceglierti le battaglie da combattere e devi assicurarti di non danneggiare la tua auto sulle piste lunghe». Quest'anno la Nascar ha imposto spoiler e splitter molto più piccoli che riducono la deportanza di circa un trenta per cento. Il risultato è stato gare molto più belle sia per i piloti che per gli appassionati. Johnson è stato uno dei più accaniti sostenitori di questa modifica per diminuire la deportanza ed è soddisfatto del risultato ottenuto. «Penso che togliere deportanza alle auto sia stato molto positivo in tutti i sensi. Ironia del destino ci sono alcune piste dove questa modifica non si vede tanto quanto avremmo pensato, ma penso che nelle piste con il fondo abrasivo il cambiamento abbia regalato le gare più belle che abbiamo avuto da anni a questa parte sia dal punto di vista dei piloti che dei fan e anche statisticamente parlando».

«Noi piloti al tavolo Nascar per lo sviluppo»

Johnson è contento anche del modo in cui la Nascar ha lavorato con team e piloti per raggiungere questo risultato. «Il processo è stato interessante ed è stato positivo per lo sport. I piloti siedono al tavolo Nascar per lo sviluppo delle specifiche delle auto. Sono molto orgoglioso della Nascar e grato di questo loro approccio perché sono i piloti che sentono e percepiscono ciò che succede. Gli ingegneri sono molto brillanti così come molti altri in questo sport, ma è giusto considerare anche il fattore umano. Nel motorsport non ci sono soluzioni veloci perché ci sono tanti elementi complicati, ma è stata una collaborazione molto positiva e un grande passo in avanti nella giusta direzione. Io direi che i cambiamenti sulla deportanza sono la prova della collaborazione e del lavoro di squadra. Onestamente, però, c'è voluto un po' di tempo, e stiamo ancora imparando come comunicare gli uni con gli altri nel modo giusto. Con 40 piloti ci sono generalmente quaranta diverse opinioni. È difficile per ogni organo di controllo, incluso Nascar, ma con il comitato piloti e grazie alla serietà di tutte le parti interessate è bello vedere quanto i piloti si impegnino nel cercare di fare la cosa giusta, mettendo da parte i suggerimenti che agevolerebbero loro esclusivamente per fare invece le cose migliori per lo sport». I piloti sono rappresentati da un comitato costituito da sei di loro: Johnson, Kevin Harvick, Brad Keselowski, Dale Earnhardt Jr. e Joey Logano. «Ogni costruttore è rappresentato e sono rappresentati anche i piccoli team perché la visione che i due top team hanno di ciò che dovrebbe accadere nello sport è molto diversa dalla visione che ne hanno gli altri team». Jimmie aggiunge che l'esperienza di sedere nel Comitato piloti e lavorare con la Nascar è stata molto gratificante. «Anche come 6 volte campione Nascar non sapevo molto di cosa succedeva all'interno della serie, ma ora che faccio parte per



2006 1° titolo



2008 3° titolo



2010 5° titolo

IN NASCAR SONO I PILOTI CHE SENTONO E PERCEPISCONO CIÒ CHE SUCCEDDE, NON GLI INGEGNERI...

JIMMIE JOHNSON



la prima volta del Comitato piloti ho imparato molto del mio sport, molto di più di quanto non abbia mai saputo finora. È stato un molto istruttivo per me, un compito che svolgo con grande impegno».

Stagione sfiancante con 39 week end di gara

Il calendario della Nascar è il più lungo di tutti gli sport, copre dieci mesi e 36 gare più 3 eventi speciali arrivando così a 39 weekend di gara ogni anno. «È molto faticoso. Al momento abbiamo tre settimane di riposo durante la stagione e otto settimane fuori stagione. Non è molto! Se potessi avere altre 4 o 5 settimane, la qualità della mia vita cambierebbe. Ma





2007 2° titolo



COMPLIMENTI DA CASA BIANCA

Sembra proprio un altro mondo. Già perché i titoli Nascar vengono celebrati con tanto di ricevimenti alla Casa Bianca. Sopra Jimmie ricevuto da Bush e sotto e a lato col presidente Obama



2009 4° titolo



2013 6° titolo



è così e dobbiamo sfruttare al meglio ciò che abbiamo. Quando ero più giovane l'unica cosa che volevo era correre ogni fine settimana. Immagino che avere una famiglia abbia senza dubbio cambiato i valori in campo. Ora ho 40 anni e ho altri interessi nella vita. Le 39 gare in totale che abbiamo sacrificano quella parte di vita. Questa è la sedicesima stagione che corro nella Sprint Cup. Come immaginerete le pareti del mio motorhome mi stanno terribilmente strette, ma trovo cose da fare in ogni circuito. La mia moto è sempre con me sul mio camion e ogni volta che riesco esco per un paio d'ore ad esplorare la campagna del posto». Johnson è un fanatico del fitness, va in bici regolarmente e occasionalmente si cimenta in gare di triathlon. «Lo scorso inverno ho corso una metà maratona nella zona di Charlotte e due anni fa ho fatto metà "Iron Man" a Naples, in Florida. Cerco di pormi l'obiettivo di una gara importante all'anno, ma mi sono accorto, in particolare dopo aver fatto la metà "dell'Iron Man" in gennaio che la motivazione termina velocemente quando la stagione finisce. Siamo in vacanza in dicembre ed è difficile rimanere concentrati sul programma di allenamento. Per questo ho trovato "l'Iron Man" molto più impegnativa mentalmente di quanto io pensassi. Ho corso quattro mezza maratone e non vedo l'ora di impegnarmi, prima o poi, in una maratona completa ma ora

SE LA FERRARI MI CHIAMASSE PER PROVARE LA F1? ANDREI SUBITO A COMPRARE IL BIGLIETTO AEREO

JIMMIE JOHNSON



non ho abbastanza fine settimana liberi per poterlo fare. Quando ero più giovane avevo più energie ed ero più allenato, cosa che è servita alla mia causa, ma allenarsi e gareggiare nei triathlon è un impegno di tutto il corpo. Mi piace stare nell'acqua, se c'è mare aperto ne approfitto, ma mi piace anche la piscina. Mi piace veramente molto anche andare in bicicletta. Correre, invece, non mi è mai piaciuto tanto anche se sono diventato abbastanza esperto, lo sopporto e so che mi fa bene. Dal punto di vista del pilota, la resistenza di tutto il corpo che si costruisce col triathlon è una cosa importante».

«Ci sarà un fine carriera, ma non so dire quando»

Johnson è sposato con la ragazza che aveva alle superiori, Chandra, hanno due figlie di sei e tre anni. «Le differenze tra le nostre due figlie mi divertono da morire. Dopo il primo figlio pensi di sapere ciò che ti aspetta. La nostra figlia più grande vuole vestirsi come una principessa, l'altra, invece, vuole indossare la tuta da gara e dice di voler diventare un pilota. Voleva così tanto una tuta che gliel'abbiamo fatta fare. Devo dire che essere genitore mi piace molto». Jimmie dice di non vedere alcun segno di un suo ritiro all'orizzonte. «Mia moglie e le mie due figlie piccole preferiscono rimanere a casa piuttosto che viaggiare tutto il tempo e a volte per me è difficile. Ma le corse sono il mio mondo, se non guidassi tutto il tempo nella Sprint Cup, correrei da qualche altra parte. Ho 40 anni e non mi vedo correre a tempo pieno in Nascar quando avrò 50 anni. Ci sarà una fine prima o poi e penso che sia più vicina di quanto non lo sia mai stata prima, ma non posso certo dire ora quando sarà. Vedremo come andranno le cose. Se vincessimo ancora uno o due campionati questo potrebbe portarmi a considerare di rallentare prima di quanto pensi ora. Al momento prevedo di continuare a correre ancora per molti anni. Adoro le corse e mi piacerebbe partecipare di nuovo alla 24 ore di Daytona. Mi piacerebbe tornare alle mie origini e fare ancora un po' di off-road coi camion perché sono tra i mezzi più estremi del pianeta». E se la Ferrari dovesse invitarti a provare una delle monoposto di F1? «Andrei subito a comprare il biglietto dell'aereo per partire! Per provare una vettura da F1 troverei sempre il tempo, specialmente una Ferrari». Scommetto che alla Ferrari sarebbero sorpresi e impressionati da ciò che potrebbero vedere da Johnson. Nel frattempo l'obiettivo di Jimmie è vincere ancora uno o due titoli Nascar e finire nei libri di storia in compagnia di Richard Petty e Dale Earnhardt, le più grandi leggende dell'American stock car racing. ●



Ti Amon pe



**ALFIERE FERRARI
DAL 1967 AL 1969**

Per tre stagioni, dal 1967 al 1969 Amon corse per la Ferrari: qui è a Monaco '67 con la 312 V12, dove ottenne il 3° posto. In alto a destra, il suo nome stampigliato sulla Tecno, nella stagione 1973

IL SUO NOME UNIVA QUELLI DEL SANTO PROTETTORE DEGLI AUTOMOBILISTI E DI UN DIO EGIZIO SIGNORE DEL SOLE E DELL'ARIA: CON UN VIATICO COSÌ, CHRISTOPHER AMON PARTIVA BEN PROTETTO, MA PASSÒ ALLA STORIA COME IL PILOTA PIÙ SFORTUNATO DELLA F.1. POTENZIALMENTE VINCENTE E MAI TRIONFATORE IN UN GP. A UNA SETTIMANA DALLA SCOMPARSA, RIPERCORRIAMO LA SUA STORIA

r sempre

CHRIS SE N'È ANDATO A 73 ANNI, ADORATO DAI SUOI TANTI FANS, PER ESSERE STATO FORTE QUANTO SFORTUNATO NELLA F.1 DEGLI ANNI '60 E '70. E DI CERTO RESTA IL PIÙ GRANDE TESTER



di **Mario Donnini**

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

Son passati quasi dieci anni dall'intervista che Chris Amon concesse a Cuore da Corsa - vedi numero 12 del 2007 - . Ore di confessioni pubblicate solo per un quinto - lo spazio sempre tiranno sarà -, tanto da escludere cose preziose. E adesso che lui non c'è più - rapito lo scorso 3 agosto a 73 anni da un male che non perdona -, è il momento di rivelare effetti speciali e brani tagliati di quella chiacchierata, perché letti a ritroso brillano attuali e dicono tanto dell'uomo meravigliosamente interessante che era.

Appuntamento telefonico per le dieci di sera italiane e lui debutta così: «Piacere, Chris Amon. Lei mi ha cercato perché mi ritiene un uomo del passato. Ma sappia che in questo momento a Auckland, qui, in Nuova Zelanda, sono le dieci del mattino del giorno dopo. La verità è che io ora vengo dal suo futuro. Ne tenga conto, per capire come nella vita, in fondo, niente è come sembra».

Pochi sanno che quasi mezzo secolo prima di Max Verstappen il primo minorenne a correre in F.1 fu proprio Chris: «Mio padre acquistò per me nel 1960 una Maserati 250F, era l'esemplare posseduto dalla Brm per studiarla e copiarla, una bella bestia, zero grip aerodinamico. Pensi che aveva l'acceleratore sul pedale centrale. Per me, 17enne, un sogno divenuto realtà: fantasticavo leggendo articoli su Moss e Fangio e improvvisamente potevo correre con la loro belva: andai forte nelle gare locali e venne logico migrare in Europa».

Il debutto in F.1 avviene da 19enne, a inizio 1963, con la Lola di Reg Parnell, la cui scomparsa lo lascia a piedi e allora ecco in aiuto il connazionale Bruce McLaren, che lo piazza con sé alla Ford e lo fa diventare collaudatore. Svolte fondamentali, perché, proprio in coppia con McLaren, Chris vince Le Mans 1966 dando il primo storico trionfo alla Ford e si fa una solidissima fama di tester. Il suo commento? «A forza di non terminare gare per guai meccanici, si finisce con avere la cattiva reputazione di guidare in modo troppo duro. A torto la cosa era capitata anche a Moss. Per me vincere Le Mans '66 mi aiutò a mentire tali voci».

Si dice che nel 1966, quando Amon era tester McLaren, ai box architettarono uno scherzo che tramutò in leggenda. Provato un set di gomme, lei tornò ai box. Alla ripresa, le dissero di aver montato altri





← pneumatici usati ma di miscela diversa, invece erano esattamente gli stessi. Dopo tre giri lei si fermò e disse ai tecnici: «Ehi, avete voglia di giocare?». «In questo caso la leggenda è realtà, ma la frase non è quella giusta. Tornai ai box e dissi: "Ragazzi, è incredibile: saranno anche diverse, eppure queste gomme si comportano come le altre. O la cosa è inspiegabile o voi siete dei bastardi". Rimasero di sasso. Avevo provato una tale montagna di pneumatici, quell'anno, che nessuno poteva fregarmi, neanche per scherzo».

A inizio 1967, a soli 24 anni, Amon è uno dei più veloci in circolazione. Libero, senza pretese economiche e con doti sopraffine di collaudatore. Logica la chiamata Ferrari, naturali i primi stordenti trionfi: «Il mio ricordo più bello è il successo nella 24 Ore di Daytona '67 con Bandini. Fu bello anche per lui, che tirò fuori credibilità da quella vittoria». Poi la replica alla 1000 Km di Monza: «Una sfida al calor bianco con la velocissima Chaparral, protagonista di una gran battaglia con Lorenzo. Ancora ricordo quanto era sconnessa la pista d'alta velocità. Durante la corsa pensai: "Grazie a Dio guido una Ferrari, la vettura più robusta". Fu per quello che alla fine vincemmo».



CON CHRIS SE NE VA UN GRANDE PILOTA E TESTER MA SOPRATTUTTO UN UOMO VERO

MAURO FORGHIERI



Poi la morte di Bandini a Montecarlo, che Amon racconta dall'abitacolo: «Una macchina stava bruciando presso la sezione del porto ed era quella di Lorenzo. Dopo alcuni giri bucai una gomma sui quei detriti e fui costretto a una sosta ai box. Ancora ho davanti agli occhi la faccia sconvolta di Mauro Forghieri e quelle dei meccanici, bianche come fogli di carta. Al mio amico Lorenzo stava capitando qualcosa di terrificante e io non potevo

fare niente. Anzi, al contrario, dovevo riaccelerare e uscire, per girare il più forte possibile. Sono rimasto turbato per molto, molto tempo».

Gli dico che adesso si parla in diretta radio, tra box e pilota e lui ne esce con un aneddoto su Spa 1967: «Per dialogare bastano i cartelli, la radio è un di più. A Spa, quando capitò l'incidente a Mike Parkes, l'altro mio compagno di squadra, accadde una cosa incredibile. Io continuavo a correre e pensavo che era finita anche per lui. Hai poche chance di vivere, dopo una botta simile. E fu così che dal box poco dopo, per rassicurarmi e farmi andare forte, Forghieri espose il cartello "Parkes ok". Mike aveva una gamba distrutta, eppure voleva dire: "Tranquillo, Parkes sopravviverà a tutto questo". In quell'epoca era un buon motivo per fare festa e provare subito dopo a battere il record sul giro. Nel mio picco-



1970 March 701



1972 Matra Ms120



1973 Tyrrell 005



1974 Amon-Dalton Af1



QUELLA PARENTESI DA PILOTA COSTRUTTORE
Nel 1974 Amon tentò anche la via del pilota-costruttore ma la sua Amon-Dalton Af1 si rivelò difficile da mettere a punto e a tre quarti di stagione gettò la spugna. Sotto, Chris ritratto a fianco della mostruosa March 707 realizzata per la Can-Am 1970, bella ma inefficace

lo, girai tre secondi più veloce e ottenni il primato. La terapia psicologica di sostegno di Mauro aveva funzionato... Il 1967 fu un anno disumano. Ancora oggi conservo una foto dell'inverno 1966, durante il quale per battere la Ford, per umiliarla, provammo la nuova Ferrari simulando la 24 Ore di Daytona. In pausa ci scattarono una foto a me, Bandini, Scarfiotti e Parkes. Uniti, sorridenti, felici. Tempo pochi mesi e io ero restato il solo in attività».

Già, la sfiga. Sull'argomento Amon poteva parlare giorni, sorridere e teorizzare. Sentitelo: «La questione è complessa. Nel '66 ero in testa in un paio di gare Can-Am. Una di queste fu a Mosport e là Phil Hill, che aveva problemi e voleva tornare ai box, mi tagliò la strada, colpendo la mia vettura. Beh, quella volta mi sentii depresso, perché un suc-





1973 Tecno Pa123



1976 Ensign N176

cesso era sfumato senza che avessi colpa. Ma nel 1968 - quando rischiavi di vincere non meno di tre Gp, tipo Canada, Belgio, Spagna segnando diverse pole - giuro che non mi buttai giù più di tanto. "Sono giovane - pensai - è solo questione di tempo, questa benedetta vittoria in F.1 arriverà". Passarono gli anni, compii trenta primavera, ma io stavo ancora aspettando. Andai a a Clermont Ferrand 1972. Quel giorno nessuno poteva battermi, su uno dei circuiti più belli e impegnativi del mondo, ma una gomma si bucò e il sogno sfumò ancora una volta. Allora, prima inconsciamente, poi consciamente pensai: "Non ce la farò mai. Mai più. Ci sarà sempre qualcosa che sul più bello si romperà". L'ottimismo noi anglosassoni lo chiamiamo "positive thinking", no? Bene, io da quel giorno divenni maestro di "negative thinking" e fui buon profeta... Insomma, mi tramutai in fatalista, pronto ad aspettarmi il peggio. Che giunse puntuale. Mi autoconvinsi che qualsiasi cosa avessi fatto, tanto alla fine non avrei vinto un Gp. E, a proposito di 1967, ancora ho rimpianti per Le Mans... Volevo vincere per onorare la memoria del caro Lorenzo, ma tutto sfumò per colpa di una foratura. La sospensione posteriore cominciò a strisciare per terra e a fare scintille, tanto che si sviluppò un incendio. Fine della storia. Insomma, io alla fortuna credo eccome. Se penso al Gp di Spagna 1968, mi rivedo al comando e con la vittoria in vista. Ci fu però un problema alla pompa Bendix. In Canada sto per vincere e s'inchioda il

L'ULTIMO GP NEL 1976 AL NURBURGRING
 Nel 1976 Chris corse per la Ensign. Al Nurburgring si rifiutò di prendere il secondo via per motivi di sicurezza e quello fu il suo addio. A fine stagione si ripresentò al Glen con una Williams-Wolf ma non riuscì a qualificarsi: da lì in poi dette addio per sempre alla Formula Uno



cambio. Al Gp d'Italia 1971 resto senza visiera e mi gioco la corsa, in Francia nel 1972 buco una gomma. Insomma, guai al cambio e al motore ci possono anche stare, ma è molto difficile per un pilota accettare un guasto alla pompa della benzina, una foratura o una visiera che vola. Ecco che l'unica giustificazione logica - o illogica - diventa la fortuna. Nel mio caso, la sua assenza. Però sono tra i non molti piloti della mia epoca che hanno avuto la chance di invecchiare. Come la vogliamo chiamare questa, se non fortuna allo stato puro?».

Gli dico che stanno pensando a una F.1 con motori indistruttibili che durino gare e gare e lui mi folgora con un aneddoto sui tempi della Matra: «Non s'inventa niente. Già nel 1973 Ferrari e Matra in endurance e F.1 correvano con lo stesso motore e due anni dopo un Cosworth vinse la 24 Ore. Nel luglio 1972 a Clermont Ferrand, in quella che restò come una delle mie gare più belle, fui costretto a usare il propulsore di riserva che aveva Beltoise alla 24 Ore di Le Mans. Quel motore ha storia davvero strana e buffa. In prova a Le Mans mi accorsi che non andava, tornai ai box e dissi che andava cambiato. Lo controllarono a lungo, ma alla fine dissero no, perché sembrava okay. Fatto sta che lo teniamo per la gara. Parte Beltoise e dopo un giro della 24 Ore rientra ai box con una biella saltata. Visto? Il mese dopo al Gp di Francia di motori non ce ne sono e a me rimontano proprio quello. L'unica differenza era che in versione endurance il V12 aveva tre anelli di tenuta sui pistoni, mentre nella versione da F.1 solo due e questo causava problemi di blow-by. E al banco il motore in versione endurance aveva 30-40 cavalli in meno rispetto alla potenza standard per la F.1, eppure quel giorno in gara tutto andò bene, a parte la gomma sgonfiata...».

L'ultima grande occasione Chris la perde quando non torna alla Ferrari nel 1973, in chiave 1974, sempre uomo giusto al posto sbagliato: «Andai a Maranello in segreto perché mi volevano per guidare la Rossa al Gp di Spagna 1973, visto che la Tecno non era pronta. Ma la Martini disse no, perché se avessi disputato una sola corsa per la Ferrari, poi non sarei più tornato a guidare la Tecno. Era la grande opportunità. Anche perché loro avevano Ickx che era ottimo pilota ma come collaudatore non valeva granché, così con me avrebbero trovato di nuovo l'uomo giusto per il futuro, ma non se ne fece nulla. E fu un vero peccato. Li avrei ritrovato Forghieri, un amico e un genio. E badi bene, nella mia era Clark era il più bravo tra i piloti e Forghieri tra i tecnici». L'intervista ritrovata finisce qui. Squilla il cellulare. È sera. Il display mostra il nome di Mauro Forghieri: «Cerco l'indirizzo mail della famiglia Amon, perché ho saputo che Chris se n'è andato e voglio mandare due righe. Non devono andare perse, così se le scrivi sul giornale a mio nome è meglio. Eccole: "Se n'è andato Chris Amon. Un grande tester, un grandissimo pilota e, più che tutto, un vero uomo"». Clic. ●



IN COPERTINA/Forghieri alla Lamborghini

VI SPIEGO PERCHÉ

«Lascio la Ferrari con tanta malinconia, ma mi sentivo emarginato» - «Solo con un unico responsabile si può lavorare seriamente» - «In Formula 1 non si inventa nulla dall'oggi al domani» - «Il 12 cilindri sarà il motore aspirato più diffuso, ma dipenderà dal telaio» - «Ci piacerebbe diventare un'altra Cosworth» - «Ora ci serve una sede. Ma soprattutto degli uomini» - «Con gli imbecilli non ci si intende. Anche se sono italiani»
di Cesare Maria Mannucci

UN BEL GIORNO di primavera Mauro Forghieri si è diretto nell'ufficio di Enzo Ferrari per un dialogo sincero, tra due persone che hanno vissuto gomito a gomito venticinque anni di vita. Forghieri ha detto che se ne andava, che la Lamborghini gli offriva la possibilità di ritornare in F.1 con un progetto particolarmente ambizioso. Ferrari ha capito. In cuor suo probabilmente aveva sempre saputo che Forghieri avrebbe voluto riprovarci ancora una volta, non importa con chi. Un rapido passaggio nel reparto corse a salutare i compagni di tante gare, poi via già con la mente proiettata al futuro. Al volante di una Maserati Biturbo, con il baule — neanche a farlo apposta — pieno di bottiglie di vino, si è diretto a Varano per provare una

Mauro Forghieri non parlava da tanto tempo. Ora, appena ufficializzato il suo passaggio dal Cavallino alla Casa di Sant'Agata, ha accettato di dire tutto. Senza limiti (FotoOrsi)

Niente è per sempre!

Nella vita niente è per sempre. Mauro Forghieri alla Ferrari era arrivato a inizio 1961 e aveva visto il primo Gp della sua vita Rossa a Montecarlo, da giovane tecnico neolaureato in avanscoperta, assistendo al trionfo di Stirling Moss, alfiere della scuderia di Rob Walker. Ancora pochi mesi e il modenese si ritroverà catapultato in plancia di comando della direzione tecnica della Ferrari, dopo la diaspora di

Carlo Chiti che di colpo azzera i vertici ingegneristici e dirigenziali del Cavallino Rampante. Una sfida da far tremare i polsi nelle vene e Forghieri la vince. Perché c'è lui dietro il trionfo iridato di Surtees, già nel 1964, e nel bel mezzo della rinascita Rossa di metà Anni '70, con Lauda, Regazzoni e il motore Boxer, dirigendo poi la Ferrari all'inizio dell'era turbo. Quindi, dalla metà degli Anni '80, il tramonto della storia. ●



da As n. 20

12 maggio 1987

Vi spiego perché

Lancia Aurelia B. 20. La Ferrari non faceva più parte della sua vita.

— Con quale stato d'animo ha lasciato la Ferrari?

«Mi sento sereno e tranquillo. Abbandono la Ferrari con tanta malinconia, e — è inutile nascondere — non sono affatto contento di uscire dalla fabbrica. I tempi erano però maturi, non c'erano motivazioni per rimanere. La sezione industriale ha subito notevoli cambiamenti, io stesso non trovavo più un mio inserimento logico, oppure non lo trovavano gli altri. Terminato il progetto sul quale ho lavorato in questi ultimi tre anni, era inutile rimanere. Mi sono guardato attorno. Il contatto con la Lamborghini è nato in maniera casuale, durante la Montecarlo-Sestriere per auto storiche. Con l'ingresso della Lamborghini nel gruppo Chrysler ho avuto poi modo di incontrare un management estremamente serio e preparato. Adesso ci aspetta un anno tutto di lavoro».

— Come ha vissuto «l'esilio» dalla F.1?

«La F.1 mi è mancata molto, perché è stata il mio pane per venticinque anni. Fortunatamente sono stato coinvolto in un progetto particolarmente importante, che mi ha assorbito completamente dal punto di vista della professionalità. Ho seguito le corse dal fuori, facendo il tifo e arrabbiandomi per certe cose».

— Non più di sei mesi fa, Enzo Ferrari ha detto che il suo allontanamento dal reparto corse aveva provocato un "vuoto pneumatico", provocato dal suo desiderio di accentrare tutti i poteri...

«Se il Commendatore ha detto così avrà avuto le sue ragioni. Da parte mia posso dire che, quando me ne sono andato, lavoravo con cinque ingegneri. Tecnici ce ne sono sempre stati e non sono mai stati assunti dal sottoscritto. Se pensa che gli ingegneri di allora fossero pochi, certamente i risultati di oggi gli diranno che è meglio averne di più. Non conosco la Ferrari di oggi, non so con quale metodologia vi si lavora».

— Tuttavia con Barnard si è tornati a una situazione con un responsabile unico, che si occupa di tutte le componenti della vettura...

«Non mi risulta che Barnard sia un motorista. Secondo il mio punto di vista, un responsabile unico è la sola maniera seria di lavorare. Certamente ci vogliono degli specialisti per ogni settore. La proprietà però deve fare in modo che questi specialisti non interferiscano, creando dei problemi a chi ha la responsabilità totale del progetto. Se questo accade, non è più un team ma diventa la Repubblica di Weimar».

— Due anni di assenza dalla F.1. Crede che il suo bagaglio conoscitivo sia stato danneggiato, che gli altri tecnici adesso sappiano più cose?

«Non credo, ma dovranno essere i fatti a dirlo. Il progresso motoristico degli ultimi anni è da ascrivere principalmente all'uso di benzine non regolari. La nuova Formula farà sparire poi molte delle attuali realtà. Sono comunque contento di vedere che un tecnico valido come Duckworth, ha fatto un motore a 120 gradi, e che la macchina più filante è

proprio quella che usa questo motore. Quando progettai il motore Ferrari a 120 gradi, mi criticarono tutti, sostenendo che era una soluzione sbagliata. Anche con gli ammortizzatori orizzontali della B.2 del 1971 venni accusato di totale incompetenza. Oggi quasi tutte le macchine dispongono di questa soluzione sospensiva. Come si vede in F.1 non si inventa niente dall'oggi al domani».

— Come saranno i motori aspirati della nuova generazione? E il Lamborghini?

«Molto dipenderà da ciò per cosa sarà finalizzato questo motore. Se dovrà essere commercializzato oppure destinato a una sola squadra. Indubbiamente l'otto cilindri è limitato come possibilità di sviluppo. Avrebbe una cilindrata unitaria troppo grossa e difficilmente si potrebbero adottare certe soluzioni di alberi a gomito che oggi vanno per la maggiore. Gli attuali Cosworth Dfz non mi sembra abbiano risolto gli inevitabili problemi di vibrazioni. È però una architettura che abbassa il costo del motore, tuttavia anche i piccoli team mi sembra che cerchino maggiormente un motore da assoluto, piuttosto che conveniente nel prezzo. Per quanto riguarda il dodici cilindri, che credo che sarà l'architettura più usata, tutto dipenderà dal telaio che dovrà ospitarlo. Dai quarantacinque gradi al centoventi, sulla carta va bene tutto. Alla fine degli Anni Settanta, i migliori aspirati erogavano una potenza di 520-530 cavalli, per il futuro credo che un buon motore potrà fornire una potenza di circa 650 cv, ma è ancora tutto da verificare. Ci sono materiali e tecnologie nuove, sistemi di accensione e alimentazione più sofisticati, questo permetterà alcune soluzioni una volta impossibili da attuare. Indubbiamente il motore turbo ha aperto nuove prospettive in quanto lo sviluppo dei motori aspirati era bloccato allora da limiti ben precisi dettati dalla metallurgia. C'erano dei pesi e delle masse per cui girare con un regime di rotazione più veloce, non serviva praticamente niente. Chi fornirà gli accessori del motore, sarà sempre in una posizione di condizionare fortemente il rendimento del motore stesso».

— Quando progettava un motore alla Ferrari, sapeva benissimo quale telaio lo avrebbe ospitato. Adesso con la Lamborghini è una situazione diversa. Il motore nascerà in maniera autonoma, indipendentemente dalla realtà del telaio. È certamente più difficile.

«Al momento è così, anche se non so ancora cosa intenda esattamente fare la Lamborghini. Certamente bisognerà recuperare dello spazio o dal serbatoio della benzina oppure da quello dell'olio per via della pedaliera arretrata rispetto all'asse anteriore. Bisognerà fare dei compromessi in funzione del telaio».

— Come intende ristrutturare il reparto corse della Lamborghini?

«Al più presto conto di incontrarmi con l'amministratore delegato della Lamborghini per decidere la strategia. Ci serve una sede, ma soprattutto degli uomini. Quando la Cosworth produceva settanta motori, mi sembra che fossero più di un centinaio di persone, nel futuro le cose saranno ancora più complicate».

— La soluzione ottimale è quella di fornire una sola squadra?

«Sarebbe meglio fornirlo a più squadre, anche lo sviluppo tecnico procederebbe più celermente. È comunque un problema che riguarderà il management della nuova Lamborghini».

— Che cosa si aspetta da questa nuova Lamborghini?

«L'ideale sarebbe diventare un'altra Cosworth. Noi, il rispetto che oggi bisogna portare alla Cosworth dovremo guadagnarcelo. Ci auguriamo di essere come loro. Bisognerà vedere se avremo le capacità, il personale e la determinazione per esserlo. Oggi però i tempi sono molto più difficili».

— Quando tornerà su un circuito, si sentirà cambiato?

«Credo, nonostante tutto, di essere rimasto sempre lo stesso. Sarò quello di prima, con i momenti positivi e quelli negativi, le mie arrabbiature e la mia voglia di scherzare. Mi auguro di invecchiare rimanendo lo stesso. Se dovessi diventare arteriosclerotico, giuro che non sarà colpa mia...».

— Se dovesse dire qualche cosa alla Ferrari?

«Forse sono l'unica persona che non deve dire niente alla Ferrari. È la Ferrari che deve dire qualcosa a me. La Ferrari è fatta di milleseicento persone; io sono da solo, piccolo, e modenese. Non posso certo dire nulla alla Ferrari. È una realtà troppo grande».

— Non correrà con la Ferrari nel mirino?

«Assolutamente no. In vita mia non ho mai avuto dei nemici, ma degli avversari, da rispettare in tutte le maniere».

— Quando Chiti è tornato in F.1 dopo l'esperienza Alfa, ha detto che si sentiva ringiovanito di vent'anni...

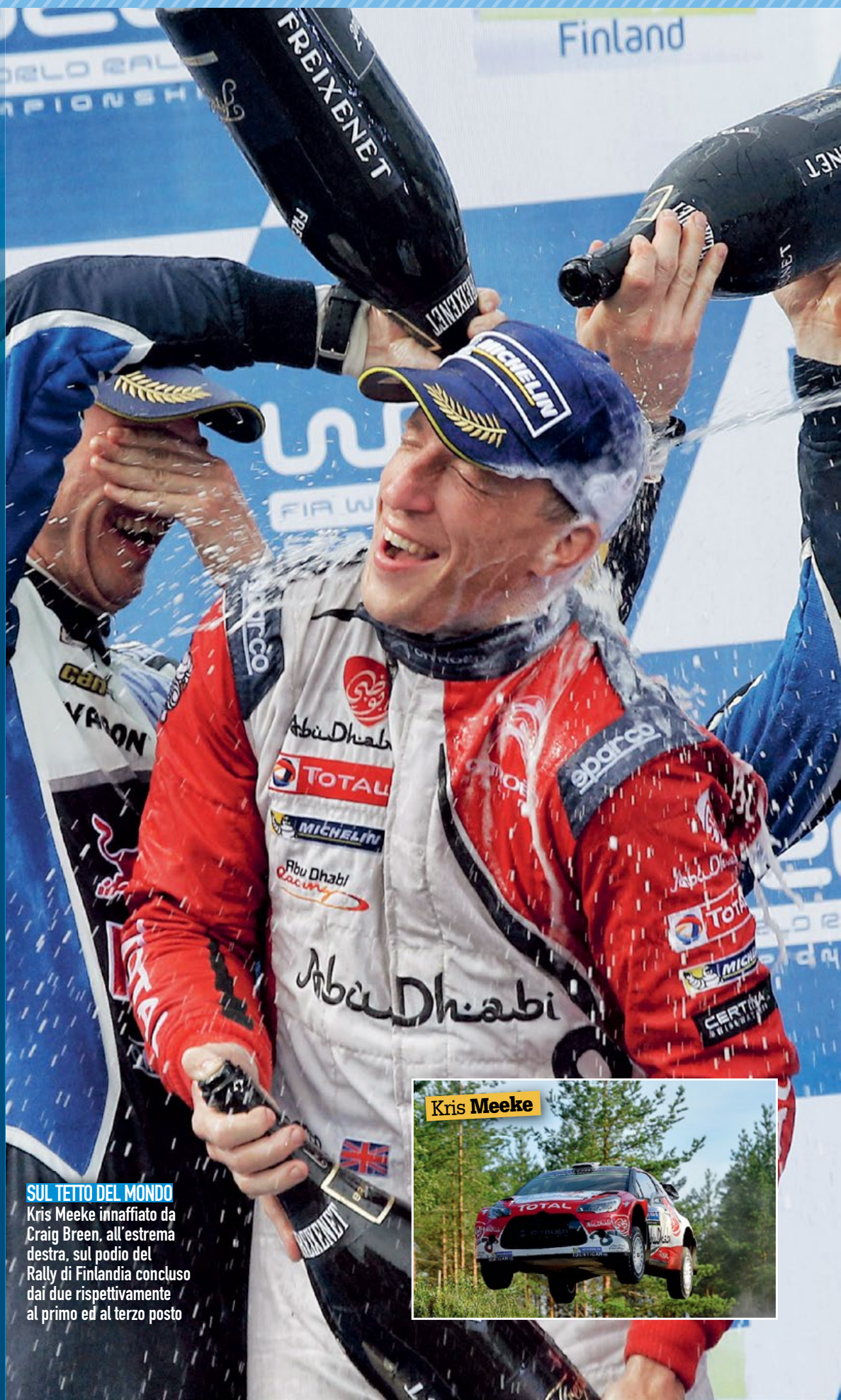
«Per me non cambia nulla. In questi due anni ho fatto una progettazione più avanzata e di avanguardia di quella che si fa in F.1. Peccato però che alcuni non lo hanno capito. Nella vita faccio l'ingegnere; quando la matematica, i miei libri e la mia esperienza mi dicono che una cosa probabilmente andrà bene, io la faccio. Se qualcuno ritiene che ci sono dei problemi di carattere economico, deve farsi avanti a dirlo».

— La Ferrari ha preso un ingegnere inglese. In un futuro prossimo, potrebbe lei dirigere un team con base in Inghilterra?

«Se si tratta di persone in gamba, certamente sì. Con le persone intelligenti ci si intende sempre. Non ci si intende mai con gli imbecilli, anche se sono italiani».



rally sprint



SUL TETTO DEL MONDO
 Kris Meeke innaffiato da Craig Breen, all'estrema destra, sul podio del Rally di Finlandia concluso dai due rispettivamente al primo ed al terzo posto



Kris Meeke



La verde **Irlanda**



VENGONO DALLA STESSA ISOLA I DUE PILOTI CHE HANNO RIPORTATO IN ALTO IL RALLISMO ANGLOSASSONE. ECCO LE STORIE DI MEEKE E BREEN

di **Marco Giordo**
foto **Bettiol**

Quello **finlandese** è stato un week-end davvero mitico per Kris Meeke, Craig Breen e tutto il rallismo d'oltre Manica. Per una volta, la verde Irlanda si è sentita davvero unita, dopo la strepitosa prestazione di questi due ragazzi dal grande cuore. Uno, Kris Meeke, con il passaporto britannico perché nato e cresciuto nell'Ulster, a Dungannon, cittadina di 16.000 abitanti a 60 km da Belfast, nell'Irlanda del Nord rimasta fedele alla "Queen Elizabeth". L'altro, Craig Breen, irlandese puro, originario di Waterford, cittadina di 45.000 abitanti nel sud est dell'isola, 160 km a sud di Dublino. Tutti e due sono veri irlandesi, uomini passionali, uomini veri con sentimenti profondi. Due piloti che hanno lottato duro per arrivare in alto, per



Craig Breen

sparcos C. BREEN

← avere un volante ufficiale nel Mondiale. Meeke c'è riuscito solo nel 2014, Breen quest'anno, entrambi grazie alla francese Citroën. Due piloti che dopo la loro memorabile recente prestazione alla "Jyvaskylan Suurajot", conclusa rispettivamente al primo ed al terzo posto, sono entrati di diritto nella storia dei rally.

KRIS MEEKE

Impresa leggendaria ora è nell'Olimpo

Kris Meeke è addirittura entrato nella leggenda, perché in Finlandia non si vince per caso, e lo conferma il fatto che due piloti del calibro di Colin McRae e Richard Burns, gli unici britannici capaci sinora di diventare campioni del mondo, non ci riuscirono.

- Ecco perché, soprattutto per Kris Meeke, il "day after" è stato davvero molto speciale...

«Una vittoria indimenticabile - ha commentato il giorno dopo, dal telefono di casa, il 37enne nordirlandese - . Mi sto rendendo conto solo ora di quello che abbiamo fatto. Il Rally di Finlandia è stata per tutti noi una gara perfetta dal primo all'ultimo metro, frutto di un gran lavoro. Quello che abbiamo fatto prima della corsa con gli ingegneri ed il mio navigatore Paul Nagle. Sinora ho guidato sempre bene, da Montecarlo in poi. Una stagione davvero memorabile. Quattro gare e due successi! E poi, vincere ad Jyvaskyla non è una cosa che capita tutti i giorni...».

- Il 31 luglio 2016 è diventata una giornata memorabile per il rallismo irlandese e lo è ancor di più se si pensa al fatto che voi come piloti nascente asfaltisti...

«È vero, è stato un week-end un po' pazzo. Io e Breen insieme sul podio in Finlandia, chi l'avrebbe detto? Anche lui ha fornito una prestazione incredibile, è stato speciale per tutti noi. Craig è stato bravissimo a mettere a frutto l'opportunità che a me la Citroën concesse nel 2013. Non ha sbagliato nulla e ha dimostrato che può arrivare a livelli top. Questa vittoria, tornando a me, mi ha ricordato quella che avevo ottenuto l'anno scorso in Argentina, con Elfyn Evans terzo. E poi mi ha ricordato anche le performance in Finlandia di Loeb e Ogier. Io, sulle velocissime speciali finlandesi, mi sono sempre trovato bene, a mio agio, sin dall'esordio sulla Ds3 ufficiale nel 2013. Sono prove molto simili a quelle del Galles: la Finlandia è la gara che si assomiglia di più al Rally di Gran Bretagna».

- Il capolavoro sono stati quei due scratch su Ouninpohja, sei d'accordo?

«Sì, lì abbiamo fatto la differenza. È una speciale molto tecnica, nella quale ho guidato in modo fluido. Al primo giro siamo andati al massimo, praticamente alla cieca visto che la prova in quella configurazione era inedita perché per la prima volta la facevamo in senso contrario rispetto al solito. Ho battuto i finlandesi a casa loro, vincendo due volte questo crono, icona della gara, diventando il primo britannico a vincere a Jyvaskyla. Una cosa davvero incredibile da immaginare alla vigilia».



È STATO UN WEEK-END UN PO' PAZZO: IO E BREEN INSIEME SUL PODIO IN FINLANDIA. CHI L'AVREBBE DETTO?

KRIS MEEKE

”



STESSA AUTO, STESSA CURVA, STILI DIFFERENTI

Sopra Kris Meeke, a destra Craig Breen: ecco con quale grinta i due piloti della Citroën hanno portato in trionfo le loro Ds3 Wrc nel Rally di Finlandia

- C'è qualche segreto dietro questa vittoria?

«Uno solo: tutto è andato perfettamente. La preparazione, il set up della vettura, il lavoro degli ingegneri, dei meccanici, del mio navigatore e poi la gara. Tutto è andato avanti al meglio in modo semplice e naturale. Spero la cosa si ripeta presto di nuovo».

- Paul Nagle è stato davvero bravo in questo week-end?

«Il mio navigatore stavolta è stato perfetto più del solito, ha fatto un lavoro incredibile in tutte le prove. Questa è una gara davvero difficile per un copilota, che non vede quasi mai la strada per via delle velocità alle quali viaggiamo. Non ha sbagliato mai niente, è stato grande nel darmi sempre perfettamente le note».

- Ora che piani avete, dopo aver vinto le ultime due gare alle quali avete partecipato?

«Faremo la Cina, la Corsica e forse la Spagna. Ovviamente cercheremo di ottenere il miglior risultato possibile, siamo davvero determinati. Questa per me è stata sinora una stagione perfetta perché ho potuto correre rilassato in ogni rally, visto che non mi sentivo addosso la pressione di dover vincere o



**CHE EMOZIONE
TUTTE LE BANDIERE
IRLANDESI!
È IL PRIMO PASSO,
ORA CI VUOLE
UNA VITTORIA**

CRAIG BREEN



messo a posto la Ds3 dopo un gran lavoro, ora speriamo bene per la gara».

- E Breen non si è dimenticato del loro duro lavoro all'arrivo, ringraziandoli di cuore...

«Devo dire grazie a tutta la squadra – ha esordito il 26enne driver irlandese sul podio finnico – che ha lavorato al massimo prima della gara per mettere a posto la mia vettura. Alla fine è arrivato un risultato incredibile, che non mi aspettavo di ottenere così presto, e nella gara più difficile del campionato del mondo. Non era certo una cosa pianificata, però mi aspettavo prima o poi che arrivasse qualcosa di buono, ed è successo tutto davvero in un modo veloce, inaspettato. Ero in estasi quando sul podio stavo a fianco a piloti che sino ad un paio d'anni fa guardavo solo in tv: come vivere un sogno incredibile».

- Poi Breen parla delle sue sensazioni.

«È stato tutto incredibile, bizzarro, quasi irreale. E poi, che emozione vedere tutte quelle bandiere irlandesi alla fine dell'ultima speciale e nell'ultimo trasferimento! Il miglior week-end della mia vita, mi sono divertito e sono andato sempre al massimo. Grazie soprattutto ad una grande macchina, la Citroën Ds3 Wrc, che è stata perfetta e che mi ha permesso anche di vincere una prova speciale, nella bagarre finale!».

- Poi Breen parla dei programmi futuri, dei suoi prossimi obiettivi...

«È arrivato il primo podio, abbiamo superato un primo, importante, scalino. Certo, in Finlandia abbiamo avuto il vantaggio della posizione di partenza favorevole, nelle prime due tappe, ma poi ci siamo difesi a dovere nella frazione conclusiva ed il terzo posto dopo una lunga battaglia è un bel premio. Ora che ho fatto questo primo passo, il prossimo è la vittoria. Vedremo nelle prossime gare cosa riusciremo a fare ma adesso l'obiettivo successivo è ovviamente quello di riuscire a vincere una gara». ●

di dover fare per forza punti per il campionato. Correr così ti permette di andare al massimo senza stress, è una cosa che terrò ben chiara la prossima stagione, quando cercheremo di dare tutto il possibile con la nuova Citroën Wrc Plus per portare a casa il massimo risultato».

CRAIG BREEN

Lacrime di gioia per il ragazzo del '90

“Tears of joy”. Lacrime di gioia, quelle versate da Craig Breen davanti alle telecamere all'arrivo del Rally di Finlandia. Un podio che potrebbe essere per lui l'alba del giorno dopo, la partenza di una nuova pagina della sua difficile carriera, perché potrebbe davvero regalarli un volante fisso in Citroën nel 2017.

Un grande risultato, arrivato dopo che la settimana era iniziata per lui malissimo... «Craig è uscito durante i test di lunedì – aveva rivelato il direttore sportivo della Citroën, Daniel Grataloup, mercoledì mattina al parco assistenza - I meccanici gli hanno

L'ULSTER E LA REPUBBLICA IRLANDESE

Un' isola divisa in due

L'Irlanda è un'isola di 84.116 km², lunga da nord a sud quasi 500 km, con ben 3700 km di coste. Ha un totale di 5.700.000 abitanti, ed è politicamente divisa in due parti. A nord-est c'è l'Ulster, la cosiddetta Irlanda del Nord, con capoluogo Belfast (334.000 abitanti) appartenente al Regno Unito, con 1.900.000 abitanti in un'area di 13.843 km². Una regione, interessata ora dalla “Brexit”, dove la moneta è ovviamente la sterlina inglese. Una regione diventata tristemente famosa per le lotte indipendentiste dell'Ira (Irish Republican Army) negli anni '70 e '80. Il resto dell'isola costituisce invece la Repubblica d'Irlanda, con capitale Dublino, città dove abitano circa 500.000 persone. L'Irlanda è diventata una repubblica indipendente nel 1937. Ha una popolazione di 3.800.000 abitanti, fa parte dell'Unione Europea ed ha come moneta l'euro. Oltre a Dublino, le principali città irlandesi sono Cork (120.000 abitanti) e Waterford (45.000 abitanti) nel sud e nel sud est dell'isola, Galway (72.000 abitanti) e Limerick (52.000 abitanti) situate al centro nella parte occidentale. Grande la tradizione motoristica, con parecchi rally - alcuni dei quali sono stati nell'Europeo - in gran parte su asfalto. Nel 2007 e 2009 il Rally d'Irlanda ha fatto parte del Mondiale ed ha visto le vittorie di Sébastien Loeb e Daniel Elena con la Citroën C4 Wrc.



124 Abarth Rally

in pieno sviluppo

**AL CENTRO SPERIMENTALE
DI BALOCCO ENTRANO NEL VIVO
I TEST DELLA NUOVA NATA.
OTTIME SENSAZIONI DOPO I PRIMI
COLLAUDI. UNA VETTURA
CHE HA RIACCESSO LA PASSIONE**

di [Andrea Cordovani](#)

Nel lungo agosto votato alle ferie da corsa entra nel vivo lo sviluppo della 124 Abarth Rally in queste foto in azione al Centro Sperimentale di Balocco. Messa alle spalle la fase-uno, con una prima parte di test dedicati alla messa a punto di particolari specifici (trasmissione e assetto) si apre adesso la pagina della ricerca delle performance. È insomma arrivato il momento di temprare il carattere della piccola belva e rendere accessibile e divertente la guida. Insomma i tratti caratteristici che ha anche la vettura stradale.





Il primo impatto

Al primo impatto secondo i collaudatori della squadra corse la nuova arma dello Scorpione (che debutterà nella prossima stagione) è risultata molto equilibrata, con un motore potente e con una vigorosa spinta fin dai bassi regimi, con un cambio sequenziale a 6 rapporti dall'attuazione molto veloce e con un comportamento dinamico molto intuitivo, merito anche della trazione posteriore che, fin dai primi chilometri di test, ha dimostrato di poter conferire alla vettura un'agilità da primato e molta motricità in uscita curva.

Sotto il cofano si nasconde il motore 1800 bialbero turbo a iniezione diretta. Grazie alle diverse map-pature selezionabili garantisce una potenza fino a 300 Cv a 6500 giri e un'ottimale curva di coppia, fondamentale per avere il bilanciamento con sterzo e acceleratore in sovrasterzo. Anche la trasmissione è stata sviluppata per esaltare le prestazioni: il motore è infatti accoppiato a un rapido cambio sequenziale a 6 marce con shift paddles e la motricità è garantita anche dal differenziale autobloccante meccanico.

Interesse in tutta Europa

È una vettura che ha riacceso la passione anche in casa Abarth, la 124 Rally, il nome di un mito che ritorna e che ha subito suscitato grande interesse, visto anche il numero di prenotazioni della vettura. Numeri importanti che garantiscono un futuro con richieste piovute un po' dappertutto. Non solo in Italia: la vettura ha generato curiosità anche in Francia, in Germania e in alcuni Paesi dell'Est.

ORA E CACCIA ALLA PERFORMANCE

Dopo i primi test dedicati alla messa a punto di assetto e trasmissione ora lo sviluppo della nuova 124 Abarth Rally è una vera caccia alla performance all'interno del Centro Sperimentale di Balocco

Debutto nel 2017

La 124 Abarth Rally sarà omologata nella categoria Fia R-Gt e questo apre mille congetture su quale potrebbe essere il suo futuro impiego. Lo shake-down della vettura previsto nella seconda metà di questa stagione si porterà anche gli annunci su quale sarà il futuro nelle corse per la nuova nata. L'unica cosa certa, adesso, è che debutterà nella prossima stagione: si è parlato dell'istituzione di un campionato monomarca all'interno dello Stivale dei rally, ma non ci sono conferme ufficiali. Nel frattempo proseguirà lo sviluppo e nei prossimi mesi inizieranno anche i test sulla terra, visto che ci sarà un kit specifico per questa configurazione. A fine anno verranno assegnate le prime vetture. Quelle che dal 2017 vedremo controsterzare sulle prove speciali. ●



Fiesta d'estate

di Sergio Remondino

Lo aveva detto, Malcom Wilson, che la Fiesta Wrc 2017 sarebbe arrivata tardi ed in effetti la creatura dell'M-Sport è stata l'ultima in ordine di tempo a mettere le ruote per terra per i primi collaudi. E non è nemmeno quella definitiva ma un primo prototipo ibrido su una scocca 2016. Il primo shake down si è svolto la scorsa settimana, sugli sterrati della Cumbria abitualmente usati dal team di Cockermouth per i test di sviluppo. Ma, dal tono preoccupato in cui qualche mese fa Wilson ci aveva parlato del ritardo nella realizzazione della Wrc 2017 pensavamo che la vettura si sarebbe vista solo ad inizio autunno. E invece eccola qui, in una settimana di piena estate, "mettere il muso" fuori dall'avveniristica base di M-Sport per iniziare la sua storia. Senza l'appoggio ufficiale della Ford, che come si ricorderà ha abbandonato la scena alla fine del 2012, ma con la collaborazione stretta, anche se "occulta", del Costruttore dell'ovale blu. Un appoggio imprescindibile a livello, ad esempio, di omologazioni della vettura e di tutti i suoi componenti.

Da vent'anni sulla breccia

Ne è passato di tempo da quando, a fine '96, M-Sport divenne il reparto corse ufficiale della Ford per i rally. Dopo la gloriosa Escort Cosworth, che ha corso fino al '98, è arrivata la Focus Wrc che nelle varie versioni ha calcato la scena iridata dal 1999 al 2010 ed ha dato alla Ford due titoli Costruttori (2006-2007) e 44 rally mondiali vinti. Poi, nel 2011, è iniziata l'era delle Wrc 1600 prive di controlli elettronici ed è nata la Fiesta, vettura che pur avendo sempre mostrato un notevole potenziale ha finito per raccogliere meno di quanto era alla sua portata. La difficoltà nel portare avanti la partecipazione al Wrc senza l'impegno diretto della Ford ed il quasi contemporaneo arrivo della "Panzer Division" Volkswagen - che all'ultimo gli ha strappato Ogiev quando l'ingaggio del francese era dato per certo - ha costretto Wilson ad avvalersi di piloti a fine carriera, di incompiuti, di seconde scelte dotate però di sponsor e via discorrendo. Cambierà la situazione con l'arrivo della Fiesta Wrc 2017? Difficile da dire, anche se il fatto che la vettura è l'ultima venuta pronta in ordine di tempo la dice lunga sul difficile ambito nel quale si muovono Malcolm Wilson e gli uomini della M-Sport agli ordini di Chris Williams, tecnico supervisore del progetto. E l'unico pilota certo per il 2017 è il quasi debuttante Eric Camilli...

UN PROTOTIPO DELLA FORD WRC 2017 REALIZZATO DALLA M-SPORT HA MOSSO I PRIMI PASSI. CON IL BOSS MALCOLM WILSON ALLA GUIDA!



Ma il tempo stringe

È stato lo stesso Malcolm Wilson, l'ex-pilota divenuto team manager che a febbraio ha compiuto 60 anni, a tenere a battesimo l'ultima nata. Dopo di lui ha provato Martin Prokop, mentre d'ora in poi farà i collaudi Matthew Wilson. Non ci sembra una line up di vertice, quella incaricata del primo sviluppo di una vettura che oltretutto, come abbiamo visto, è arrivata tardi. Bisogna considerare che le auto devono essere deliberate entro fine ottobre perché poi occorre tutto novembre per le procedure di omologazione. E la stessa trafila devono affrontarla Volkswagen, Citroën, Toyota e Hyundai...



CUMBRIA TEATRO DI TEST

Gli sterrati non lontani da Cockermouth, dove ha sede la M-Sport, hanno fatto da teatro per la prima uscita del prototipo di Fiesta Wrc 2017, ancora basato su una scocca 2016. Alla guida, oltre a Prokop, c'era Malcolm Wilson

La vettura va già forte. Parola di Wilson

Le notizie ufficiali della M-Sport parlano di test intensivi nelle prossime settimane per la nuova nata, che rispetto all'attuale Fiesta Wrc ha larghezza aumentata di 55 millimetri, pesa 10 Kg in meno, ha 60 cavalli in più (380 contro 320) grazie alla flangia con diametro della strozzatura portato a 36 millimetri in luogo degli attuali 33. E può contare su un'aerodinamica più efficace e sul ripartitore di coppia a controllo elettronico. Sono tutte concessioni del regolamento cosiddetto "Wrc Plus", quello varato a metà dello scorso anno per tornare a vedere in azione vetture aggressive "come le Gruppo B" secondo

DOPO IL TEST SONO
SEMPRE PIÙ
CONVINTO DELLA
CAPACITÀ DI
M-SPORT DI FARE
VETTURE VINCENTI

MALCOLM WILSON



gli intenti della Fia e della Wrc Promoter.

«Questo è solamente il primissimo prototipo della Fiesta Wrc 2017 - ha dichiarato Malcolm Wilson dopo il primo test - ma la sua velocità è già davvero incredibile. Stiamo definendo nei dettagli la configurazione aerodinamica della nuova vettura in collaborazione con i tecnici della Ford e per questa prima fase abbiamo montato tutta la nuova meccanica sulla scocca dell'attuale Fiesta Wrc. Pur con una vettura che è sostanzialmente un ibrido, i primi test hanno rafforzato le mie certezze sulla capacità di M-Sport di produrre vetture vincenti». E se lo dice il capo... ●

GT Rally

Porsche all'atta

ORLANDO REDOLFI È STATO IL PRIMO TECNICO IN ITALIA A PREPARARE LA GT TEDESCA PER I RALLY. NOI L'ABBIAMO PROVATA IN GARA E VI RACCONTIAMO COME VA

di **Sergio Remondino** e **Aldo Calabrini**

foto **Alquati**

Le sette vetture sinora omologate secondo il regolamento R-Gt sono tutte Porsche. Il che è abbastanza indicativo. Da una parte delle difficoltà che la categoria incontra - osteggiata com'è addirittura da alcuni Costruttori - e dall'altra del fatto che un solo marchio ha sinora mostrato di avere le credenziali giuste: la Porsche. E noi abbiamo voluto provarla in gara una di queste Porsche, per l'esattezza quella che Orlando Redolfi ha voluto realizzare di tasca sua, omologazioni comprese. Un impegno non da poco per un privato, perché tra passaporto tecnico e visita ispettiva da parte di un tecnico della Fia (questa la trafila per ottenere l'agognata omologazione in R-Gt) se ne vanno come ridere 10 mila euro. Che per un Costruttore saranno anche bazzeccole, ma per un privato incidono. E parecchio.

Una bella scommessa

Innamorato da sempre dei rally e della Porsche, Orlando non poteva non lanciarsi in quest'avventura, rincorato dalle ottime prestazioni messe in mostra nel Mondiale

da Francois Delecour con la 997 R Gt realizzata in Inghilterra da un altro specialista delle coupé di Stoccarda: Tuthill. Ed i risultati, per il momento, stanno dando ragione ad Orlando, perché se è vero che a livello numerico l'operazione non ha ancora dato risultati apprezzabili, è altrettanto vero che a livello di prestigio e soprattutto di prestazioni ci siamo. Lo sa bene il nostro tester Aldo Calabrini, che ha portato in gara la vettura al Rally dei Laghi che ha inaugurato la stagione della nuova Coppa Italia e che ha visto lui e la coupé by Orlando far segnare tempi interessanti. Nonostante fosse la primissima uscita e

PRESTIGIO IN PROVA SPECIALE

A fianco, Calabrini-Verdelli in azione al Rally dei Laghi con la Porsche 997 Gt3 realizzata ed omologata in R Gt da Orlando Redolfi, l'esperto tuner bergamasco che da decenni fa correre le coupé di Stoccarda



CCO



PORSCHE ALL'ATTACCO

nonostante le condizioni meteo e del fondo non fossero proprio l'ideale per una vettura che, comunque la si voglia vedere, è nata per la pista...

Agile e prestigiosa

«La 997 Gt3 R-Gt che io e Marco Verdelli abbiamo portato in gara - racconta Calabrini - ci ha piacevolmente sorpreso e proprio in quelle condizioni dove meno ce lo saremmo aspettato. Vale a dire sullo sporco, sull'umido, nelle speciali dove c'erano tanti "tagli" di traiettoria: situazioni molto più adatti alle "vere" auto da rally che alla Porsche. Una vettura che, in virtù delle sue dimensioni e delle sue proporzioni, non ci dava l'impressione di potersela giocare sul piano della maneggevolezza».

- **E invece...**

«E invece la 997 è molto gestibile, si fa subito l'occhio alle sue misure, non dà la sensazione d'essere ingombrante ed è, al contrario, agile».

- **Cosa significa guidare una Porsche e fin dove la si può spingere nei rally?**

«Il rumore del celebre "flat six" aspirato - racconta il tester di Autosprint - vale da solo il piacere di correre con la 997. E poi è incredibile quanto appeal abbia questa vettura sul pubblico. Lo sapevo ma l'ho toccato con mano quando ho visto spettatori che stavano per andarsene dopo aver visto passare i primi e tornavano indietro quando s'accorgevano che stava arrivando una Porsche!».

- **E per quanto riguarda le prestazioni?**

«Diciamo che può stare davanti alle R3 turbo e in certe condizioni può andare ad impensierire le R5, forse anche star loro davanti. Con costi competitivi ma molta più soddisfazione!».

COSTI A CONFRONTO

Ecco i costi di noleggio relativi alle categorie di vetture più rappresentative rispetto alla Porsche R Gt. Sono relativi ad una gara con 70/80 Km di prova speciale e comprendono l'assistenza in gara, il carburante per l'auto da corsa, una dotazione sufficiente di gomme (usate).

CATEGORIA VETTURA	COSTO DEL NOLEGGIO
R3T	5000 euro
S2000	7500 euro
R GT	8500 euro
R 5	10.000 euro



Costruita partendo dalla 997 GT3

A destra, Orlando Redolfi fra Calabrini (a sinistra) e Verdelli, l'equipaggio di AS che ha provato in gara la 997 Gt3 R Gt del bravo preparatore bergamasco. Nelle foto sopra, da sinistra, il motore, la ruota di scorta alloggiata all'anteriore e varie viste dell'abitacolo. In basso a destra si nota il ripartitore di frenata, posto nel tunnel centrale





PORSCHE 997 GT3 RS R-GT

Motore: 6 cilindri boxer aspirato, flangia da 42 mm

all'aspirazione, scarico da 104 db

Cilindrata: 3598 cc

Potenza: 350 cv a 7500 giri

Coppia: 38,5 kgm a 6000 giri

Elettronica: centralina di gestione Bosch

TRASMISSIONE

Trazione: posteriore con differenziale autobloccante Zf a dischi di frizione

Cambio: Porsche a 6 marce + Rm a innesti frontali e comando sequenziale elettroattuato Tekno Gear, con cut-off e autoblip. Rapporti specifici da rally con finale da 236 kmh a 8500 giri

Frizione: tridisco Zf

Freni: Porsche con dischi ø 380 mm ant. e 350 post. Pinze a 6 pompanti ant. e 4 pompanti post. Pastiglie Pagid Rosse o Verdi. Abs disinserito. Ripartitore di frenata. Freno a mano idraulico Ap

SOSPENSIONI

Anteriori: schema McPherson con ammortizzatori Veneri regolabili a 4 vie e molle Hr. Barra antirollio ø 26 mm regolabile su 5 posizioni 27

Posteriori: multilink con ammortizzatori Veneri regolabili a 4 vie e molle Hr. Barra antirollio ø 27 mm regolabile su 3 posizioni

Scocca: di serie con roll-bar Custom Cage saldato a 14 punti d'attacco; porte con schiume antintrusione. Serbatoio di sicurezza da 85 litri

Ruote: Bbs 9x18" ant. e 11x18" post.

Pneumatici: Michelin Total Performance "da stampo" 24/65-18" ant. e 29/65-18" post.

Dimensioni: Lunghezza 4450 mm; Larghezza 1840 mm; Passo: 2335 mm

Peso: 1300 kg

Prezzo: da 180 a 240mila euro (compresa vettura di serie usata)

Il flat six 3.6 è più conveniente

ORLANDO REDOLFI HA SCELTO LA CILINDRATA INFERIORE FRA QUELLE ESISTENTI PERCHÉ LA FLANGIA ED IL PESO SONO AVVANTAGGIATI

Ha fatto tutto da solo, Orlando Redolfi. «E sono partito - precisa con una punta d'orgoglio il mago di Pedrengo - da una Rs vera!». Già. Ha dovuto costruire tutto da zero, Orlando, ma ne è valsa la pena... «Direi proprio di sì. La vettura è entusiasmante, perfetta per quei gentleman driver che fanno poche gare all'anno e sono stufi delle solite Wrc, magari non più tanto "fresche". E che vogliono distinguersi nel mare delle R5/S2000 che si assomigliano tutte. Con costi e prestazioni competitivi». Parliamone... «A livello di prestazioni - continua Orlando - la Porsche può non essere lontana dalle Wrc più vecchie, sarebbe già un bell'andare. Purtroppo non ho ancora avuto un pilota in grado di

impegnarsi in un programma di almeno quattro-cinque gare, il minimo per poter lavorare e sviluppare bene la vettura. Io sono partito dalla base del motore 3.6 di cilindrata perché la flangia all'aspirazione in quel caso è da 42 mm, che scendono a 40,5 con il 3.8 ed a 39,5 per il boxer in versione 4 litri. E anche a livello di peso siamo avvantaggiati perché per il 3.6 con cambio elettroattuato il limite è di 1300 Kg, che salgono a 1360 con il 3.8. Per quanto riguarda i costi - continua Orlando - siamo a circa 100 euro per chilometro di prova speciale, competitivo rispetto a Wrc ed R5. Manca una sola cosa: che ne arrivino delle altre! Spero che altri, come ha fatto Guagliardo, scendano in campo». ●

Alla scoperta della telemet

SKODA ITALIA MOTORSPORT CI HA APERTO LE PORTE DEL SUO REPARTO PIÙ SEGRETO. QUELLO DOVE CON L'ANALISI-DATI SI COSTRUISCONO LE VITTORIE. ECCO COME FUNZIONA



Numeri, grafici, diagrammi, curve. Da analizzare e interpretare. Tutta roba che da lustrì è pane quotidiano in pista ma rimane decisamente più sottotraccia nei rally. Eppure la telemetria è fondamentale ormai anche per le corse su strada, dove è strumento indispensabile per supportare lo sviluppo delle vetture, ottimizzare i setup, analizzare in maniera scientifica le prestazioni.

Sulle moderne vetture da rally esistono moltissimi sensori in grado di rilevare ogni aspetto del comportamento di motore, trasmissione e telaio. Valori che di solito vengono custoditi nel massimo ri-

di **Daniele Sgorbini**
foto **Bettio**

serbo dalle squadre, visto che dimostrano in modo inequivocabile come si comporta la vettura (e il pilota...) in ogni condizione.

Cambia tutto tra test e gara

A guidarci nel nostro viaggio nella telemetria da rally, tra cavi, sensori, software e grafici, è Maurizio Merlo, 36enne ingegnere che lavora in Skoda Italia Motorsport fin dalla fondazione del team degli Scandola. Da appassionato di Motorsport e da "impallinato" di numeri e analisi matematiche, gli brillano gli occhi ogni qual volta c'è da mettere in relazione il comportamento della Fabia strapazzata da

ria



Umberto Scandola con un numero che appare sullo schermo del suo computer. «Bisogna fare innanzitutto una distinzione fondamentale – attacca l'ingegnere – tra i sensori che è possibile impiegare in gara e quelli che invece possiamo montare durante i test. I sensori che possiamo utilizzare durante un rally sono quelli previsti e omologati in fiche dalla Casa costruttrice – spiega – e non sono molti. Diverso il discorso nelle prove di sviluppo, dove siamo liberi di fare quello che vogliamo e possiamo riempire la Fabia di tutti i sensori che ci occorrono per le nostre rilevazioni».

- Inutile chiedere all'ingegnere, uomo di scienza

L'ANGELO CUSTODE ELETTRONICO

Sopra, la Skoda Fabia R5 di Umberto Scandola e Guido D'Amore in azione e, nell'altra pagina, l'attento sguardo dell'ingegner Maurizio Merlo, il tecnico telemetrista del team

che tutto vorrebbe misurare, quale delle due situazioni preferisce...

«Nessun dubbio, fosse per me farei solo test! Decisamente più interessante».

È utile sapere che tutti i sensori montati in vettura sono suddivisi in tre macrogruppi: quelli relativi al motore, che comprendono tutto ciò che si misura nell'ambito del propulsore e dei suoi accessori (dall'apertura dell'acceleratore alla temperatura dei gas di scarico, passando per velocità e temperatura della turbina), quelli che riguardano la trasmissione e quelli che misurano ogni aspetto del comportamento del telaio. I sensori riferiti al motore non servono tanto per migliorare la prestazione quanto piuttosto per monitorare il corretto funzionamento del quattro cilindri turbo della Fabia R5. Diverso il discorso per tutti gli altri, che sono in grado di fornire un quadro analitico completo sul comportamento dinamico della Fabia e far da supporto alle sensazioni trasmesse dal pilota.

La Fabia in configurazione gara

La maggior parte dei sensori elencati sulla fiche di omologazione della vettura serve per monitorare il funzionamento del motore. In pratica, vengono misurate tutte le temperature d'esercizio e tutte le pressioni, ma "di serie" sono montati anche i sensori che misurano la rotazione dell'albero motore e degli alberi a camme. Importantissimo è il sensore di battito e anche sulla Fabia da gara troviamo altri strumenti di misurazione che esistono pure sulle vetture di serie, come ad esempio la sonda lambda. Per quanto riguarda tutto il gruppo trasmissione, che per definizione va dalla frizione sino alle quattro ruote (motrici), non sono molti i sensori previsti dalla Casa: in pratica c'è soltanto un sensore di velocità sulla coppia cilindrica e un altro che monitora la pressione di "sgancio" del differenziale. Per quanto riguarda i freni, viene misurata la pressione nell'impianto, attraverso la quale, servendosi di un canale matematico, è possibile calcolare la pressione in kg esercitata dal pilota sul pedale, mentre le temperature di esercizio – in gara – vengono rilevate attraverso i classici termometri adesivi. Per il telaio, l'unica misurazione ammessa in competizione è quella relativa all'angolo di sterzo.

Così invece durante i test

Durante i test privati, come detto, ci si può davvero sbizzarrire, visto che la vettura non deve essere necessariamente conforme alla fiche di omologazione e per questo si possono montare molti più sensori rispetto a quelli previsti in origine. Così viene raccolta una notevole mole di dati, riferita soprattutto al comportamento dinamico della Fabia R5. Ogni aspetto del telaio, dallo sterzo alle sospensioni, viene monitorato in maniera capillare, in modo da avere sempre un riscontro misurabile alle sensazioni riportate dal pilota: «Per ogni metro percorso vogliamo raccogliere il maggior numero di dati – spiega l'ingegner Merlo – in modo da accelerare al massimo il lavoro di sviluppo». Vengono così montati cinque accelerometri, di cui tre laterali, uno longitudinale e uno verticale, più un giroscopio centrale. In questo modo si realizza una piattaforma inerziale quasi completa. Inoltre,

ALLA SCOPERTA DELLA TELEMETRIA

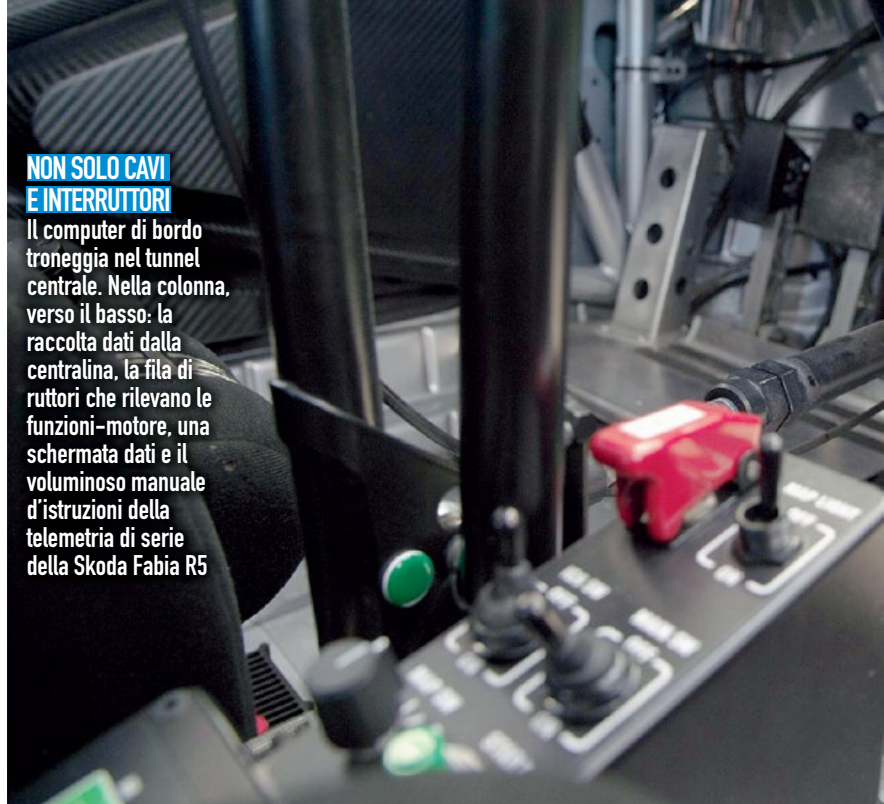
ogni sospensione ha un proprio misuratore dell'estensione. Per i test su asfalto si utilizza un estensometro lineare (eredità della formazione "pistaiola" di Merlo) mentre per quelli su terra si usa un sensore rotativo, meno esposto e quindi meno danneggiabile. Entrambi servono per misurare il lavoro di ogni singola sospensione. Tutto il sistema di acquisizione dati è completato da strumenti di cronometraggio e di registrazione video: all'inizio e alla fine del tratto di strada utilizzato per le prove vengono posizionati dei sensori "beacon", delle fotocellule che lavorano in sincronia coi sensori montati su entrambi i lati della vettura, così da poter registrare il passaggio sia all'andata sia al ritorno. A bordo dell'auto è montata una telecamera che si attiva dentro la "prova speciale", in modo che tutti i dati registrati siano sincronizzati con le immagini. Una curiosità: tutti gli equipaggiamenti montati durante i test comportano un aggravio di peso di circa 10 kg.

Più di 100 Mb di dati per ogni sessione

Alla fine di ogni stint i dati vengono scaricati dalla vettura in modalità wireless, senza che sia necessario collegare alcun cavo. In gara, mediamente, vengono trasmessi circa 100 Mb di dati a ogni parco assistenza, mentre la mole degli stessi cresce di almeno un terzo - a parità di tempo - durante i test privati, per via del maggior numero di sensori utilizzati. A questo punto inizia il loro esame e il confronto con le sensazioni riportate dall'equipaggio. Il lavoro segue delle fasi ben precise: si inizia proprio scaricando tutti i dati registrati dalla vettura, sia i files "numerici" sia i video registrati a bordo. Successivamente si ascolta il feedback riportato dal pilota e quindi si analizza la telemetria assieme al pilota stesso. Normalmente, spiega Merlo, le impressioni di Scandola sono confermate dai numeri ma nel caso in cui ci sia qualcosa che non coincide appieno è sempre l'impressione del pilota a prevalere: «A volte può accadere che, in linea teorica, ci sia una scelta tecnica sulla carta più corretta, ma se lui ne preferisce un'altra, con la quale si sente più in confidenza e con cui riesce a guidare con più naturalezza, si sceglie la sua». ●

NON SOLO CAVI E INTERRUITORI

Il computer di bordo troneggia nel tunnel centrale. Nella colonna, verso il basso: la raccolta dati dalla centralina, la fila di ruttori che rilevano le funzioni-motore, una schermata dati e il voluminoso manuale d'istruzioni della telemetria di serie della Skoda Fabia R5



Sapere tutto per andare forte

ABBIAMO RIASSUNTO IN UNA TABELLA ALCUNI DEI DATI PIÙ SIGNIFICATIVI. OVVERO: QUANDO LE CIFRE STUPISCONO DAVVERO

Qual è stata la gara in cui l'acceleratore è rimasto aperto al massimo più a lungo tra quelle sinora disputate da Umberto Scandola e Guido D'Amore? E la velocità massima raggiunta? E dove si è

frenato più forte? Domande alle quali normalmente è impossibile avere una risposta ma per fortuna la telemetria della Fabia R5 ci viene in aiuto. Se si guarda esclusivamente all'apertura dell'acce-

leratore emerge come il Rally d'Italia è quello nel quale si è viaggiato per più tempo in modalità "full gas", visto che Scandola ha tenuto il piede "al chiodo" per oltre il 55% del tempo. La gara in cui si è accelerato di meno, come si intuisce anche dalle sue caratteristiche, è invece il San Marino, dove si è viaggiato a gas completamente aperto per il 30,46% del tempo. La velocità massima in prova speciale è stata raggiunta all'Adriatico, dove si sono sfiorati i 180 Km/h, mentre a Sanremo la punta massima si è fermata a 165 km/h. Il valore di pressione media sul pedale del freno è piuttosto omogeneo, con un massimo di 36,53 kg sempre a Sanremo e un minimo di 28,4 all'Adriatico: va-

I NUMERI DELLA FABIA R5 DI SCANDOLA NELLE GARE SIN QUI DISPUTATE

	CIOCCO	SANREMO	TARGA	ADRIATICO	SARDEGNA	S.MARINO
Acceleratore aperto in prova (% sui km)	42,63	37,41	52,87	47,2	55,59	30,46
Velocità in prova (valore max in km/h)	174,6	165,7	170,4	179,9	168,3	171,2
Pressione del freno (valore medio in kg)	32,43	36,53	32,2	30,6	31,4	28,4
Velocità turbina (valore max. in giri/min)	187.951	191.888	179.134	182.115	180.513	184.948
Temperatura max collettore scarico (°C)	863	853	879	889	908	905
Uso del cambio (% sul tot. di prova)						
Prima marcia	11,38	6,7	8,48	14,29	12,31	14,28
Seconda marcia	30,5	21,4	14,3	18,9	30,9	38,6
Terza marcia	36,5	44,6	45,9	24,7	36,6	37,9
Quarta marcia	15,4	21,7	26,4	25,4	15	7,4
Quinta marcia	5,7	4,5	4,2	15,4	4,5	0,9



IL "TUTOR" AMICO
Scandola e D'Amore, a fianco nell'abitacolo della Fabia R5 e sotto in azione, sono "controllati" da Maurizio Merlo, in basso



lori che confermano come sulla terra il modo di frenare è diverso rispetto a quello sull'asfalto. Parlando di motore, è interessante notare la velocità massima raggiunta dalla turbina, che a Sanremo ha ruotato sino a 191.888 giri al minuto, mentre il picco di temperatura del collettore di scarico lo si è toccato in Sardegna, con 908 gradi centigradi. Più interessante, per confrontare le diverse gare sin qui svolte, leggere le percentuali di utilizzo delle cinque marce di cui è dotata la Fabia R5. L'Adriatico si fa notare per i due estremi, visto che è la gara in cui si sono toccati i picchi di utilizzo sia della prima marcia (14,29%) sia della quinta (con un 15,49% che si discosta enormemente da quanto registrato nelle altre gare). La velocità della Targa Florio si conferma leggendo le marce utilizzate, visto che in Sicilia, più che altrove, si è viaggiato con terza e quarta inserite. E la quinta, a San Marino, non si usa praticamente mai! ●



IL TELEMETRISTA MAURIZIO MERLO

Ingegnere elettronico dalla pista ai rally

Maurizio Merlo, anima tecnica del team Skoda Italia Motorsport, è nato ad Albenga 36 anni fa. Laurea in ingegneria elettronica, ha iniziato presto (nel 2002) a lavorare nel mondo delle corse, facendosi le ossa sui circuiti con la Cibiemme. Nel team degli Scandola è approdato nel 2012, quando la squadra era appena nata.

Calcolatrice alla mano, Simone Miele e Roberto Mometti non sono ancora i primi vincitori della rinata Coppa Italia, ora basata su tre sole Zone contro le otto di un tempo, ma con un bilancio di tre vittorie in altrettante gare (Laghi, Alba e Cremona), i dubbi sono prossimi allo zero. Nel largamente anticipato esito della Zona Nord, quella che avrebbe dovuto essere la più combattuta, non fosse altro che per la gran quantità di piloti che corrono con le Wrc, ci sta in fondo tutto il bilancio contraddittorio di questa serie. Che avrebbe dovuto rilanciare i campionati per i veri privati, tanto che il regolamento escludeva i prioritari Fia e primo elenco Aci Sport dagli aventi diritto ai punti, ma dove invece si trovano in graduatoria un ex-campione europeo come Luca Rossetti e dei pluricampioni CiWrc e Irc come Sossella e Re. Un bilancio sintetizzato con poche ma significative parole dallo stesso Simone Miele: «*La Coppa Italia? Un bella idea mal realizzata!*».

Una buona idea

Poche gare e belle: la formula teoricamente perfetta per far quadrare esigenze di budget e voglia di Wrc sia dei gentleman driver che degli organizzatori. Un campionato per chi ha poco tempo, con trasferte quasi dietro l'angolo e con il numero giusto di gare: 5 per ogni Zona. «*La Coppa Italia è perfetta per un privato* – spiega Roberto Mometti, esperto navigatore che corre al fianco di Simone Miele – *con tutti gli ingredienti giusti: chilometraggio, quantità e qualità delle gare, possibilità di correre con le Wrc. La risposta però è stata tiepidina ed ora ci si deve domandare cosa fare per far tornare ai piloti il gusto di fare questo campionato*». Parole vere. In un momento in cui l'80% dei rallisti non fa più di un paio di gare l'anno, il numero dei campionati continua a crescere e anche nella Coppa Italia, dove sono stati istituiti i titoli di classe (una quindicina) la maggior parte dei raggruppamenti è tutt'altro che affollata.

Cosa non va

All'indice ci sono le tasse di iscrizione, troppo elevate soprattutto per le classi più piccole: ha poco senso che una R1B paghi praticamente l'iscrizione quanto in un Cir! Poi c'è la sovrapposizione con altre serie, come l'Irc, che da un lato ha incrementato i presenti ma dall'altro ha creato disparità, visto che le gare della serie privata hanno non solo un appeal ed una struttura di più alto livello ma anche un chilometraggio superiore. La distribuzione delle date infine, con sovrapposizioni che hanno portato a rimandare due gare: Ceccano e Lanterna.

Il gran finale

Messo virtualmente in cassaforte il verdetto della Zona Nord tocca ora a Centro e Sud definire i vincitori. Ciascuna delle due Zone ha all'attivo due gare disputate e tre ancora da disputare, con quella Sud in attesa di sapere se Ceccano verrà recuperato o se toccherà a Pico sostituirlo. Per ora al vertice c'è Luca Pedersoli ma è più facile che alla fine il titolo se lo possano contendere i piloti locali: Andrea Michella, Giuseppe Bergantino, Francesco Rizzello e magari qualche altro siciliano o un Tonino di Cosimo di ritorno. Nella Coppa Italia Centro, finora completamente sovrapposta all'Irc, la difficoltà sta nelle date: le ultime tre gare sono in appena un mese. Senza senso.

Il futuro

Gli Stati Generali di Aci Sport hanno già tracciato alcune evoluzioni per la Coppa Italia, che andranno comunque approvate dalla Giunta Sportiva. La prima è l'aumento delle gare da 5 a 6 (chissà perché) con standardizzazione del chilometraggio fra 80 e 100 km ed automatica esclusione delle gare dell'Irc. Dovrebbero arrivare finalmente i premi in denaro attraverso un montepremi messo in palio dagli organizzatori: si parla di circa 3000 euro ciascuno per un "piatto" di 18.000 euro a Zona da ripartire. Basterà? ●

Miele da caccia

CON TRE VITTORIE SU TRE GARE, IL PILOTA LOMBARDO È IL DOMINATORE DELLA PRIMA PARTE DI STAGIONE PER LA SERIE BASATA ADESSO SU TRE ZONE. LA SITUAZIONE

di Gianni Cogni
foto Bettiol





LE CLASSIFICHE

ZONA 1 — NORD

GARE DISPUTATE:
LAGHI, ALBA, CREMONA
DA DISPUTARE:
VALLI CUNEESE,
LANTERNA (COEFF.2)
ASSOLUTA: 1° MIELE
(FORD FIESTA WRC)
27 PUNTI; 2° CRUGNOLA
(FORD FIESTA R5), GINO
(FORD FIESTA WRC),
DE STEFANI (RENAULT
CLIO S1600) 6;
5° PEDERSOLI (CITROËN
C4 WRC), VILLA (FORD
FIESTA WRC), BEVACQUA
(PEUGEOT 208 R5) 4.

ZONA 2 — CENTRO

GARE DISPUTATE:
TARO, CASENTINO
DA DISPUTARE:
BASSANO, PISTOIA,
LANTERNA (COEFF.2)
ASSOLUTA: 1° ROSSETTI
(SKODA FABIA R5)
18 PUNTI; 2° ALEX RE
(CITROËN DS3 WRC) 8;
3° FELICE RE (FORD
FIESTA WRC) 6; 4°
SOSSELLA (HYUNDAI I20
WRC), CHENTRE (FORD
E MINI WRC), NUCITA
(FORD FIESTA R5) 5.

ZONA 3 — SUD

GARE DISPUTATE:
CASARANO, SALENTO
DA DISPUTARE: TIRRENO,
GARGANO, CECCANO
ASSOLUTA: 1° PEDERSOLI
(CITROËN C4 WRC)
18 PUNTI; 2° MINCHELLA
(FORD FIESTA WRC E R5)
13, 3° CAVALLINI (FORD
FIESTA WRC) 12; 4°
BERGANTINO (PEUGEOT
207 S2000), RIZZELLO
(CITROËN DS3 WRC) 8.

Simone Miele e Roberto Mometti in azione al rally di Alba con la Ford Fiesta Wrc dove hanno vinto

AUDI S ALL'EIFEL

Al recente Eifel Rallye, una delle manifestazioni più prestigiose al mondo per quanto riguarda i rally storici, fra i tanti campioni presenti c'era anche Walter Rohrl, che si è esibito al volante del prototipo di Audi Gruppo S che non gareggiò mai perché vennero cambiati i regolamenti, a favore del Gruppo A dopo le tragedie del Gruppo B.

SCADUTE CON SCONTO

Bella iniziativa da parte degli organizzatori del Rally del Friuli, sesta prova del Tricolore in programma dal 26 al 28 agosto. Per agevolare la partecipazione degli equipaggi che corrono con le vetture di omologazione scaduta è stato deciso di offrire loro iscrizione scontata del 50%.

GRONHOLM APRIPISTA

A guidare la Volkswagen Polo R Wrc in veste di apripista nel prossimo Rallylegend (6/9 ottobre) sarà il due volte campione del mondo Marcus Gronholm, che ha già corso e vinto nella kermesse sanmarinese.

NIKARA VINCE

Ingaggiato come tester da Tommi Makinen per lo sviluppo della nascente Toyota Yaris Wrc 2017, l'ex-promessa del rallyismo finlandese Jarkko Nikara ha vinto il Vetomies Rally, gara nazionale disputata in concomitanza con il Finland Rally iridato, al volante della sua Mitsubishi Evo9.

TOYOTA GT86 AL BARUM

La Toyota GT86 R3 sarà schierata al Barum Rally, dove la porterà in gara Luca Rossetti in coppia con Eleonora Mori. La prima presa di contatto degli italiani con l'incompiuta trazione posteriore giapponese avverrà nei giorni precedenti la gara, che scatterà venerdì 26 agosto.

TEAM ITALIA TEDESCO

Dopo il recente Finland Rally, i giovanotti di ACI Team Italia, - Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso - tornano in gara al Deutschland Rally sempre con le Peugeot 208 R2.



ACCORDO RAGGIUNTO FRA ADAC E WRC PROMOTER

Germania fino al 2020

L'ADAC, l'Automobile Club tedesco, ha confermato che il Rally Deutschland (sopra Ogier e la Vw in trionfo lo scorso anno) ha firmato un accordo con Wrc Promoter per altri quattro anni e sarà così presente nel calendario iridato sino al 2020. Una vera e propria promozione d'ufficio per la gara tedesca che s'appresta a disputare l'edizione 2016, dal 18 al 21 agosto. Il ruolino di marcia prevede giovedì 18 lo shakedown a Konz e poi, venerdì 19, la prima tappa sugli asfalti della Mosella, con 5 speciali e 98,97 km cronometrati. Sabato 20 ci sarà la classica giornata con prove speciali nel campo militare di Baumholder e 148 km cronometrati, fra i quali due passaggi sulla classica speciale di Panzerplatte da 40,80 km. Domenica 21 tappa finale di 59,26 km, con la nuova power stage di Sauertal (14,84 km) dotata di ampie zone riservate al pubblico che potranno accogliere migliaia di spettatori.

UN MESE DI CONVALESCENZA PER SCATTOLIN DOPO IL CRASH FINNICO

E Bertelli salta il Deutschland

Gli iscritti al Deutschland, non a prova iridata, sono 84, con appena 11 Wrc al via: 3 Volkswagen, 3 Hyundai, 3 Ford e 1 Citroën PH Sport affidata a Lefebvre. Non ci sarà il nostro Bertelli, che ha deciso di dare forfait dopo il brutto incidente occorso in Finlandia, con Simo-

ne Scattolin ancora infortunato come già in Sardegna. Proprio il mese di convalescenza previsto per il navigatore ha consigliato il forfait a Bertelli. Da segnalare il ritorno di Max Rendina (Fabia R5). Nello Junior, Tempestini guida i sette in cerca di gloria anche nel Wrc3.

CLAMOROSO: LA FFSa LASCIA PEUGEOT E SCEGLIE FORD!

Fiesta alla francese

La Ffsa, la Federazione Francese, ha deciso di cambiare fornitore ufficiale di vetture per le prove del campionato giovani 2017 e la novità è che lascerà la Peugeot 208 in favore della Ford. Una decisione davvero clamorosa, quella di passare da un fornitore nazionale ad uno straniero, che prevede l'utilizzo delle Fiesta R2 di M-Sport per far crescere i giovani talenti francesi. Le vetture sono quelle già utilizzate nel DMack Trophy, dotate di turbo tre cilindri da 1000cc e con molte specifiche di serie, come ad esempio gli ammortizzatori non regolabili. La trasmissione invece è dotata di cambio sequenziale e i freni sono potenziati. Al momento si sta decidendo, per motivi di costi del campionato, su eventuali ulteriori aggiornamenti da effettuarsi sulla Fiesta R2 in vista del prossimo campionato transalpino.

OPEN BRITANNICO E WRC2

Evans continua su due fronti

Il leader del Wrc2 Elfyn Evans non sarà al via in Germania perché impegnato sulla Ford Fiesta R5 della M-Sport in una prova del campionato britannico, l'Ulster Rally, che si disputa nello stesso week-end. Malcolm Wilson ha rassicurato il suo pilota, confermando che farà quanto possibile per permettergli di provare a vincere sia Wrc2 che campionato britannico scegliendo ad hoc per lui le ultime gare della stagione in corso.



VISTA LA MANCANZA DI RISULTATI

Crugnola lascia il Junior Wrc

L'amaro ritiro in Finlandia, quando Andrea Crugnola (sopra) e Michele Ferrara hanno dovuto arrendersi in vista del traguardo mentre occupavano la quarta posizione nel Junior Wrc per la rottura della cinghia dei servizi sulla loro Citroën Ds3 R3T, ha indotto il varesino a rivedere i suoi piani. Con la situazione di classifica ormai irrimediabilmente compromessa, Crugnola ha deciso di abbandonare la serie. Per lui ora gli impegni come tester ufficiale Renault Sport per lo sviluppo della Clio R3T e qualche gara spot da definire.

RALLY INTITOLATO AL CAMPIONE

San Martino ricorda Cavallari

Ha una storia che viene da lontano, dalle origini dei rally, il San Martino di Castrozza valido per il CiWrc e in programma il 9 e 10 settembre. Gli organizzatori della gara dolomitica hanno deciso di intitolare l'appuntamento di quest'anno alla memoria del grande Arnaldo Cavallari, scomparso nella primavera scorsa e primo vincitore della gara, dove s'impose nel 1964 al volante di un'Alfa Romeo Giulia TI Super Quadrifoglio del Jolly Club.

NON PERDERE IL PROSSIMO

AUTO SPRI NT



NUMERO SPECIALE
DA COLLEZIONE.
RISCOPRIAMO
LE **GRANDI CORSE**
PER **DURI E PURI**.
GLI **ANNI '70-'80**
TUTTI DA GUSTARE

IN EDICOLA
DA MARTEDÌ
23 AGOSTO



Giuliani s'infiamma

IL BOLOGNESE E LA SUA "CAROLINA", SEMPRE AL MASSIMO LUNGO LE STRADE DI MONTAGNA ITALIANE ED EUROPEE, RACCONTA LA SUA STORIA IN SALITA

di **Gianluca Marchese**
foto **Calìò, Marchese, Moretti**

Con Fulvio Giuliani si può anche scherzare sempre, apprezzando quella sua cadenza tipica bolognese e l'esuberanza un po' guascona non così rara nella gente legata ai motori che proviene dalla sua regione. Se però si tratta di tenere giù il gas di quel siluro giallo che è la sua ultra elaborata Lancia Delta Evo si fa sempre sul serio. L'estroverso pilota di Vado (nome di città quanto mai perfetto per aggiungergli un bel "forte") è pronto a parlare di tutto con il sorriso, ma quando si tratta dei punti dolenti dell'ultimo biennio... quel sorriso si vela un po'. Due gli scudetti di gruppo E1 sfuggiti di un soffio in Civm, battagliando con Marco Gramenzi e Piero Nappi: «Rimpiango il 2014 e il 2015 - racconta Giuliani -, due Tricolori quasi conquistati e improvvisamente persi. Anno scorso al Reventino ero davanti a Gramenzi ma per un banale guasto al sensore dei giri mi sono dovuto arrendere; invece due anni fa contro Nappi ho rotto l'albero motore a Pedavena e non sono riuscito a fare il tempo». Nel 2016 l'alfiere della Cst Sport ha optato per il Cem e la campagna europea non è sempre stata fortunata, almeno finora. In realtà è soprattutto contrassegnata da un grande lavoro sullo studio di tracciati quasi sempre nuovi per lui e sullo sviluppo della sua "Carolina" gialla, sulla quale è in arrivo un 2,2 litri turbo nuovo di zecca, perché «servono altre importanti evoluzioni per stare al passo della concorrenza».

si conquistati e improvvisamente persi. Anno scorso al Reventino ero davanti a Gramenzi ma per un banale guasto al sensore dei giri mi sono dovuto arrendere; invece due anni fa contro Nappi ho rotto l'albero motore a Pedavena e non sono riuscito a fare il tempo». Nel 2016 l'alfiere della Cst Sport ha optato per il Cem e la campagna europea non è sempre stata fortunata, almeno finora. In realtà è soprattutto contrassegnata da un grande lavoro sullo studio di tracciati quasi sempre nuovi per lui e sullo sviluppo della sua "Carolina" gialla, sulla quale è in arrivo un 2,2 litri turbo nuovo di zecca, perché «servono altre importanti evoluzioni per stare al passo della concorrenza».

- **Sperimentate sempre voi dell'E1-E2Sh...**
«È un'evoluzione continua, dal 1999 a oggi la Delta è cambiata tutta e già quest'anno avevo apportato ulteriori novità, come lo sterzo elettronico. Però è complicato testare. Sulla carta sono sviluppi im-

portanti, però le modifiche vanno fatte funzionare».

- **Spesso gli step aerodinamici sono stati vistosi...**
«Per i fan era una gioia vedere la Delta di traverso, ma non giovava al cronometro. Ho montato l'ala per rendere il posteriore più stabile, però spesso testi alla prima gara utile. Ricordo il debutto di questa ala allo Spino. Persi la gara perché quasi sul traguardo alzai il piede dopo aver sentito una forte vibrazione. Pensavo fosse una ruota lenta e invece era l'aria che usciva dall'estrattore e disturbava quella in zona alettone. Avessi potuto provare...».

- **Ti sorprende che la "Carolina" sia ancora una**



17 ANNI DI SALITE

Dal rettilineo di Imola fino all'Europeo Salite, Fulvio Giuliani e la sua Lancia Delta sono indivisibili. Ed ora sono in arrivo ancora ulteriori novità sul fronte del motore per le ultime prove del Cem



delle auto più ammirate?

«A parte il merito dei rally, parlando proprio della mia Delta credo sia cresciuta in popolarità fin da quando facevo le gare di accelerazione. Nel 1999 sparai 200 all'ora in 200 metri e la gente sulle tribune di Imola saltò tutta in piedi. In salita stimo la gente che pur di vedere una gara fa più sacrifici di me! Per stringerti la mano magari partono alle 3 di notte...».

- Esordio in salita a Maranello nel 1999: mai pensato a un Gt o prototipo?

«Mai. Di questa Delta conosco pregi e difetti, mi piace divertirmi e che la gente la apprezzi sempre».

- Come fu quel debutto?

«Devastante. Ok, facevo 200 all'ora in 200 metri ma davanti avevo un rettilineo. In salita mi sono ritrovato ad accelerare in punti dove era proprio difficile. Tutt'altra 'ottica' di gara. Fu una paura 'adrenalica' che alla fine fu un grande stimolo. Quella volta conobbi Fabio Danti, che vinse. Trovò il modo di dedicarmi 10 minuti. Ero l'ultimo arrivato, fu una sorpresa».

- Parlacì di quei primi anni.

«Disputai la Cronoscalata del Cavallino due volte e poi conobbi Gramenzi e Di Giuseppe. Nel 2001 mi invitarono ad Ascoli, fu la mia prima in Civm. Nella categoria trovai pure Isolani ed era una guerra. Quegli anni furono utili a costruire un'auto competitiva per vincere il titolo nel 2003».

- Chi è il rivale più tosto?

«Difficile! Posso dire che la sfida con il Dottore (Gramenzi, ndr) è ogni anno un'incognita. È una persona che continua a darmi stimoli, che non provengono solo da te stesso: hai bisogno di avversari

FULVIO GIULIANI

NATO A: VADO (BO)
IL: 6 GENNAIO 1964
VEETTURA: LANCIA DELTA EVO (GRUPPO E1-E2SH)
TEAM/SCUDERIA: FLUIDO CORSE/CST SPORT
CORRE DAL: 1999
ESORDIO IN SALITA: MARANELLO 1999 (LANCIA DELTA EVO)
VITTORIE ASSOLUTE: 2 (SILA 2002 ED ERICE 2007)
TITOLI: CIVM 2003 (CHALLENGE SALITA), 2011 E 2013 (GRUPPO E1); COPPA FIA 2011



che lavorino molto sulla tecnologia, sullo sviluppo dell'auto, che investano. Lui è proprio un osso duro».

- Con la Delta hai colto due assoluti sfruttando le bizzze del meteo.

«È bello entrare nella top-10 ma non ci bado, però quelle due occasioni sono speciali. Capii l'importanza di aver vinto la Sila 2002, gara difficile conquistata sul bagnato, soltanto l'anno dopo, quando mi chiamavano Lupo della Sila a mo' del grande Don Mimì Scola! A Erice 2007 invece la nuvoletta di Fantozzi arrivò proprio all'allineamento dei prototipi. Ma sempre al nome Scola è legato il fatto forse più rocambolesco: Domenico jr. si aggiudicò Ascoli 2012 dopo che io fui intervistato come vincitore assoluto! Un caso forse unico: m'è rimasto indigesto perché in gara-2, sul bagnato, ribaltai la classifica a mio favore, solo che, con pochi prototipi rimasti e con me ancora primo, la pioggia si intensificò ulteriormente e la direzione dichiarò gara finita, con a quel punto la sola classifica di gara-1 valida per l'assoluta, a ovvio vantaggio dei prototipi. Trattandosi di un caso limite io nel frattempo ero già il festeggiato...».

- Dopo la tragedia 2011 di Plasa, nel 2013 si torna a Rieti, vinci il 1° Memorial Georg Plasa e... non ti avevamo mai visto piangere.

«È stata l'emozione più forte».

- Anche la vittoria più bella?

«Sul traguardo ho visto che avevo abbassato di tanto il mio record. Non sapevo ancora il crono di Gramenzi, ma già sapevo di aver vinto. Una gara conquistata con forza, con volontà. Per un amico che non c'è più. Ricordo anche il Masters Fia 2014 in Lussemburgo: emozionante in un evento con 22 nazioni far parte della squadra italiana insieme a Faggioli, Magliona, che sono due campioni importanti per me, Merli e gli altri».

- Hai mai disputato una salita perfetta?

«Non la terminai, ma nel 2008 a Trento, di molto in vantaggio all'ultimo intertempo, a 800 metri dall'arrivo rompo il motore».

- Quale errore vorresti cancellare?

«Domanda di riserva?».

- Ok, ok: si può stare senza cronoscalate?

«C'è chi non può stare senza sigarette, figuriamoci se io riesco a stare senza salite. E negli ultimi anni questa carica è in buona parte merito della mia compagna Elisa, che mi ha sempre seguito».

- E da dicembre 2014 sei papà di Federico: cambiato qualcosa?

«Tante cose, quando hai un figlio è la priorità. E ammetto che lo scorso anno avevo dei dubbi: sarebbe stato un 2015 sabbatico? Non sapevo se parlarne con Elisa, ma lei una sera a cena mi fa 'be', non mi hai ancora detto dove devo prenotare per la prima gara'... e mi sono rimesso in moto!».

C'È CHI NON RIESCE
 A STARE SENZA
 SIGARETTE,
 FIGURIAMOCI SE IO
 RIESCO A STARE
 SENZA SALITE

FULVIO GIULIANI





Marciello terzo incomodo

IL PILOTA DELLA RUSSIAN TIME È A 11 PUNTI DALLA VETTA DEL CAMPIONATO, DETENUTA DAGLI APPAIATI PIERRE GASLY E SERGEY SIROTKIN, GRAZIE ALLA SUA GRANDE COSTANZA

di **Alessandro Gargantini**

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

Lasciato il paddock di Hockenheim, il Circus della Gp2 Series si prenderà tre settimane per darsi appuntamento a Spa, per quella che si preannuncia come una delle più interessanti tappe di un'annata che sta entrando nella fase più calda. Mancano quattro round al termine della stagione e la situazione in vetta alla graduatoria è più incerta che mai, con Pierre Gasly e Sergey Sirotkin che guidano appaiati con undici lunghezze di vantaggio su Raffaele Marciello, che ha due punti in più di Antonio Giovinazzi. Il gruppetto di contendenti al titolo non si può certamente ritenere chiuso a questi quattro nomi. Il tracciato alle porte di Liegi è anche l'unica pista sulla quale, in due anni e mezzo di militanza nelle categorie, Raffaele Marciello sia riuscito a salire sul gradino più alto del podio. Ora il ventunenne di Caslano si riaffaccia sulla pista vallo-



ne pieno di motivazioni, con la consapevolezza che una prestazione di alto livello lo possa riportare in cima alla classifica di campionato, una posizione che da inizio stagione si sono già scambiati in parecchi. Abbiamo fatto il punto con Lello, che come al solito non ha avuto peli sulla lingua.

- Due anni per tornare sul gradino più alto del podio rappresentano un periodo decisamente lungo. Ti aspettavi di dover attendere così tanto tempo prima di ripeterti?

«Se andiamo ad analizzare quello che è successo in queste due stagioni, razionalmente possiamo farcene una ragione. Nel primo anno, il mio bilancio è stato nel complesso positivo. Penso di aver corso bene, anche se in certe circostanze problemi meccanici ci hanno costretti alla resa. A Silverstone mi si è rotto il cambio mentre ero in pole, mentre a Hockenheim mi ha frega-



AL DEBUTTO IN GP2 FORZAVO TANTO E FACEVO ERRORI. ORA CERCO DI OTTIMIZZARE TUTTO E RIDURLI A ZERO

RAFFAELE MARCIELLO



to l'alternatore quando ero messo decisamente bene. Poi c'è stata la vittoria di Spa, sul bagnato. Indimenticabile! Mi trovo particolarmente bene sotto la pioggia, visto che ho una sensibilità alla guida che mi mette a mio agio quando la pista diventa scivolosa. Non ho commesso errori ed è così arrivata la mia prima e unica vittoria nella categoria. Nella passata stagione, invece, ho avuto qualche problema con l'assetto ed abbiamo ritrovato competitività soltanto nel finale, quando sono stati cambiati alcuni aspetti organizzativi all'interno della squadra. Quest'anno, non abbiamo ancora vinto, ma avevo ottime chance a Baku ed in Ungheria. Sono certo che altre chances si ripresenteranno nelle prossime corse».

- In questi due anni di permanenza nella categoria, pensi di avere avuto un'evoluzione come pilota?

«Quando sono approdato nella Gp2 Series avevo appena conquistato il titolo europeo della terza serie. Ero abituato soprattutto a spingere ed il mio unico obiettivo era quello di essere super veloce. Al diavolo strategie e gare di conserva. All'inizio forzavo tanto e commettevo qualche errore. Ora, invece, cerco di ottimizzare tutto e ridurre le mie pecche a zero. Fino a questo momento, sono l'unico pilota ad aver finito tutte le corse e ad aver sempre marcato punti, con una sola eccezione. Inoltre, due anni fa la gestione delle gomme era probabilmente più complicata per un esordiente. Il fatto che abbiano riasfaltato quasi tutte le piste e che la Pirelli abbia evoluto i suoi pneumatici fa sì che i picchi di degrado siano meno drastici. Abbiamo visto tutti che a Barcellona, dove c'è tanto attrito e le gomme vanno in crisi prima, i nuovi arri-

vati sono andati in difficoltà. Nelle passate edizioni era sempre così!».

vati sono andati in difficoltà. Nelle passate edizioni era sempre così!».

- Tu hai una sola corsa senza punti, mentre Gasly e Sirotkin ben cinque. Eppure, sei costretto a rincorrere. Non è che alla fine la costanza non sarà un'arma adeguata per vincere il titolo?

«Da inizio stagione abbiamo lavorato bene sulla macchina, che è decisamente cresciuta e ci siamo avvicinati ai primissimi. Certo, team come Prema Racing o Art Grand Prix hanno probabilmente qualcosa in più, ma non voglio crearmi un alibi. So bene che per conquistare il titolo dovrò vincere almeno una Feature Race da qui alla fine della stagione. Proverò a sferrare la zampata vincente nelle piste a noi favorevoli, per poi limitare i danni nelle altre. Un po' come sto facendo da inizio anno, ma con un materiale che migliora costantemente. Insieme al mio compagno Artem Markelov abbiamo lavorato bene e andiamo nella stessa direzione».

- In questa stagione le strategie sembrano spesso essere l'ago della bilancia. È successo in Austria, Inghilterra, Ungheria e Germania. A tuo parere, le scelte del muretto box possono ribaltare i valori in pista?

«In certe situazioni, certamente. In Austria, anche grazie all'intervento della Safety car, il Team Campos ha vinto soprattutto perché ha fatto subito il cambio gomme. Noi abbiamo tenuto il comportamento più logico e non abbiamo molto da recriminare. In Inghilterra e Germania avremmo potuto far meglio, visto che la strategia di prolungare il primo stint con le soft era quella giusta. Avendo cambiato le gomme troppo presto, alla fine non stavo più in pista. Penso, invece, che in Ungheria siamo stati mol-

SO BENE CHE PER CONQUISTARE IL TITOLO DOVRÒ VINCERE ALMENO UNA FEATURE RACE

RAFFAELE MARCIELLO



SPA EVOCA BEI RICORDI

Due stagioni fa arrivò sotto l'acqua, proprio in Belgio, l'unico successo in Gp2 in carriera per Marciello, che ora vuole ripetersi per puntare al titolo

MARCIELLO TERZO INCOMODO

to abili, rimanendo in pista e recuperando con gran costanza. Stare in pista anche solo un giro in più può davvero fare la differenza! Per quel che concerne le prossime corse, penso che a Spa e Monza se le temperature non saranno particolarmente alte ci sarà poco degrado, così come ad Abu Dhabi, visto che si corre di sera. In Malesia, invece, gestire il consumo degli pneumatici sarà fondamentale. Ma la pista più dura sotto questo punto di vista era il Bahrain, che purtroppo hanno tolto dal calendario».

- Quanto conta l'esperienza nella Gp2 Series? Ti innervosisci quando ti senti dire che sei un esperto della categoria e, quindi, si dà quasi per scontato che tu stia davanti?

«No, non mi arrabbio, ma penso che sia necessario non fermarsi alla superficie e alle banalità. Per capire le cose, serve andare oltre. E avere una macchina competitiva è comunque decisivo. Puoi correre liberamente, e non sugli altri, e sei padrone del tuo destino. Pensate che se mettessimo un pilota esordiente sulla Mercedes di Formula Uno, questo non starebbe davanti? Certo che sì. Poi, il fatto che io sia al terzo anno non fa torto a nessuno. O no?».

- Mancano quattro corse al termine della stagione. Che carte hai in mano per la volata finale?

«Mi aspetto che la macchina faccia un ulteriore passo avanti e di giocarmela fino alla fine. La posizione di terzo incomodo alla fine potrebbe

anche aiutarmi, visto che sono abbastanza vicino per poter sfruttare ogni piccolo errore di chi mi precede. Sarà un vero e proprio sprint, e come tale andrà gestito».

- Come va con Ghiotto e Giovinazzi?

«Con Luca mi trovo particolarmente bene e ci parliamo spesso. Abbiamo fatto anche una bel duello a Hockenheim, senza risparmiarci! Nemmeno con Antonio ci sono problemi, anche se il fatto che lottiamo da vicino in campionato chiaramente fa sì che non ci frequentiamo più di tanto. Comunque, tutto ok con entrambi. Nessuno di noi è contento se arriva quinto, ma è il migliore degli italiani! La rivalità interna io la percepisco come qualcosa di molto relativo».

- Parliamo di Formula Uno. Sei stato tester Ferrari e Sauber. Ma adesso sei un po' fuori dal giro. Pensi che una vittoria nella Gp2 Series ti possa rilanciare?

«La Formula Uno rimane sempre un sogno, ma poi bisogna anche aprire gli occhi e calarsi nella realtà. Là nessuno guarda in faccia chiunque e tutti pensano solo a fare business. Se non porti una montagna di soldi, non sei considerato e non vai da nessuna parte. Ho avuto una fantastica opportunità con il Ferrari Driver Academy, che mi ha supportato per cinque anni, dandomi la possibilità di crescere come pilota e umanamente. Questa esperienza



FORMULA UNO SEMPRE NEI PENSIERI

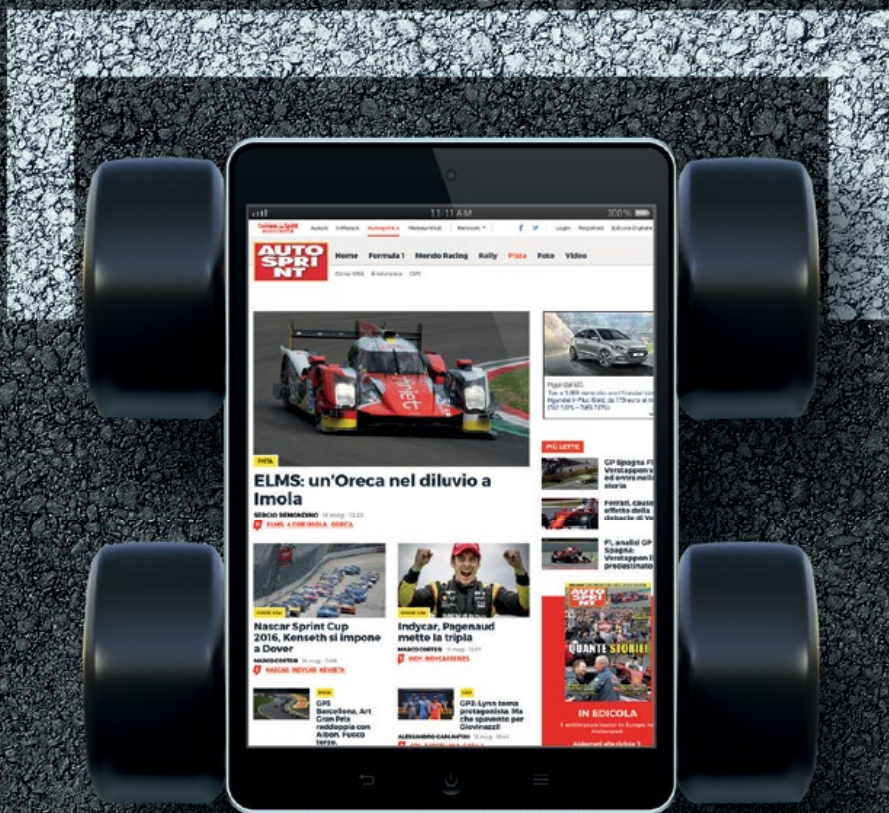
Obiettivo diventare un pilota professionista per Lello, che ha guidato la Ferrari ad Abu Dhabi in occasione dei test per i rookie e la scorsa stagione è stato terzo pilota Sauber

la porterò sempre con me. Ora sto facendo un buon campionato e punto a chiudere nei primi tre, dimostrando di essere estremamente costante e di saper spremere il massimo da ogni situazione. Il mio obiettivo è soprattutto quello di diventare un pilota professionista, di fare delle corse il mio mestiere. Si sentono tante balle, ma ci riescono davvero in pochi. Molto meglio un volante nel Dtm o nel Wec, piuttosto che un ruolo di terza guida che porta i soldi. Penso che le doti che sto mettendo in mostra, in primis quella di essere continuo e saper correre usando la testa, siano una priorità per le Case impegnate in entrambe le categorie, dove si vince in primis come squadra o come marca. Tornando alle monoposto, valuterò anche la IndyCar, ma ora devo solo pensare a dare il massimo nelle prossime quattro corse per tornare presto al successo e lottare per il titolo fino alla fine. Due anni di digiuno si potranno anche spiegare facendosene una ragione, ma per un pilota sono davvero tanti! E Spa è una pista che mi piace molto». ●

ORA DEVO SOLO
PENSARE A DARE
IL MASSIMO NELLE
PROSSIME CORSE
PER TORNARE
AL SUCCESSO

RAFFAELE MARCIELLO



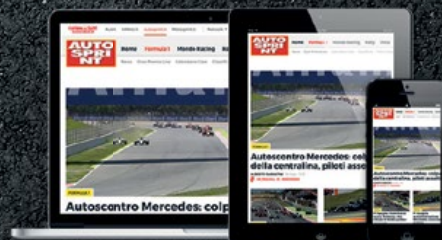


AUTOSPRINT.IT IL PRIMO A DARTI LE NEWS SULLE GARE.

Autosprint.it, il punto di riferimento per tutti gli appassionati di gare automobilistiche, si rinnova. L'unico sito in grado di offrirti:

- Navigazione più veloce ed intuitiva.
- Sezione Live con aggiornamenti in tempo reale.
- Rubrica dedicata alla Formula 1.
- Contenuti multimediali.
- Anteprime e news.

Vieni a scoprire il restyling della versione online del settimanale Autosprint.



GDL RACING IN ASIA

Il Gdl Racing estende gli impegni. La squadra di Gianluca De Lorenzi esordirà infatti nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia a Sepang (13-14 agosto), dove schiererà una vettura affidandola al singaporiano Wee Liam Keong, per poi prendere parte anche ai rimanenti round della serie.

LAMBO FFF A MACAO

Il team Fff Racing prenderà parte alla seconda edizione della Fia Gt World Cup che si disputerà il 19 e 20 novembre a Macao. La squadra di Sean Fu Songyang e Andrea Caldarelli schiererà al via due Huracán Gt3, con le quali saranno rappresentati i colori della Lamborghini Squadra Corse. Ancora da annunciare i nomi dei piloti, che saranno ufficializzati soltanto a settembre.

9 ORE DI KYALAMI

Facendo seguito al ricco palinsesto di campionati e gare annunciato dalla Sro per il prossimo anno, ultimamente si parla anche della possibilità che venga disputata una 9 Ore di Kyalami quale quinto appuntamento dell'Intercontinental Gt Challenge. Al momento però è soltanto un'idea, anche perché il circuito sudafricano è stato acquistato due anni fa dalla Porsche e quindi occorre il suo okay.

LIGIER JS P3

Saranno 50, nel mese di settembre, i telai della Ligier Js P3 consegnati da Onroak Automotive. Indubbiamente un ottimo traguardo per il marchio francese, considerando che questo modello di vettura è stato lanciato per la prima volta nella primavera del 2015.

FUMAGALLI FAMILY

Non si fermano Alberto e Riccardo Fumagalli. Padre e figlio, quest'anno impegnati nella Coppa Italia con la Bmw M3 della Zerocinque Motorsport, hanno svolto la scorsa settimana a Vallelunga una giornata di test in preparazione del prossimo appuntamento, in programma al Mugello ad inizio settembre. Per loro un miglior crono di 1'46" netti.

DUE INTERVENTI IN SICILIA CONTRO QUESTO FENOMENO

Lotta dura alle gare abusive

Giro di vite nella lotta contro le gare abusive. Nei giorni scorsi è stata posta sotto sequestro a Capo d'Orlando, in provincia di Messina, una scuderia automobilistica locale, il cui legale rappresentante ed un'altra persona sono stati denunciati per organizzazione abusiva di competizioni motoristiche. Un secondo intervento ha portato al blocco del trofeo Città di Nicolosi (Catania), per una carenza riscontrata dalle Forze dell'Ordine sulle competenze nel rilascio dei permessi. Il Coni ha da tempo chiarito che ogni forma di gara auto deve essere organizzata con l'autorizzazione di Acì Sport, Direzione Centrale dell'Automobile Club d'Italia e Federazione dell'Automobilismo Sportivo Italiano.



LA NONA PROVA DEL CIVM È IN PROGRAMMA IL 21 AGOSTO A GUBBIO

Tutto pronto per il Trofeo Fagioli

Pronto il 51° Trofeo Luigi Fagioli, nona prova del Civm, decisa per la "griglia di partenza" prima delle tre finali. E quarto round del Tricolore Energie Alternative, con le Kia Venga attese per la prima volta a Gubbio. Valida anche per Tivm Nord/Sud, Italiano Bicilindriche e Trofeo Assominicar, la salita umbra entrerà nel vivo venerdì 19 agosto con verifiche

tecniche e sportive nel complesso di San Benedetto. Sabato lo start alle ore 10 sui 4.150 metri del tracciato con le prove ufficiali. Le due gare sono in programma domenica 21 dalle 9.30. A contorno, raduno Ferrari con sfilata sul percorso e Memorial Barbetti. Altra novità un trofeo dedicato ai piloti disabili in collaborazione con il Comitato Paralimpico umbro.

UN BEL VOLUME RICORDA IL GRANDE DE ANGELIS

In memoria di Elio

È grazie alla passione di Roberto Vallardi se oggi possiamo leggere il libro, bello e struggente, dedicato alla storia di uno dei più grandi e amati piloti italiani: Elio De Angelis. Una storia senza il lieto fine, perché il campione romano morì per le ferite riportate in un incidente durante un test con la Brabham F.1 al Castellet, il 14 maggio 1986. Questo bel libro è scritto con sentimento da Marco Serena insieme a Daniele Amaduzzi ed è corredato dalle splendide immagini di Daniele Amaduzzi, grande fotografo scomparso alcuni anni fa, oltre che da testimonianze di giornali dell'epoca.

Il libro si può ordinare a: segreteria@vallardieditore.com.

ELIO DE ANGELIS
di Marco Serena
e Simone Amaduzzi
Roberto Vallardi
Editore 144 pagine
Prezzo 25 euro



Dovesicorre

VELOCITÀ

21 agosto
INDYCAR
13° round a Pocono
www.indycar.com

SUPERFORMULA
4° round a Motegi
www.superformula.net

DTM
6° round a Mosca
www.dtm.com

NASCAR
Sprint Cup a Bristol
www.nascar.com

ADAC GT MASTERS
6° round
a Zandvoort

ADAC F4
6° round
a Zandvoort

SALITA

TROFEO
LUIGI FAGIOLI
Civm - Gubbio
www.acisportitalia.it

SAINT-URSANNE
Cem - Saint-Urbane
(Svizzera)
www.rangiers.ch

RALLY

RALLY GERMANIA
Mondiale
a Trier
www.adac-rallye-deutschland.de

RALLY VALLI
DEL GIAROLO
Campionato
Regionale
San Sebastiano
Curone
www.valenzamotori.it

100 MILA EURO AL MIGLIORE

Euro F3: Fia invoglia i rookie

La Fia ha annunciato un interessante montepremi per incentivare la presenza di giovani nella F3 europea. Al miglior rookie, a partire già da quest'anno, andranno così 100mila euro, mentre il secondo e terzo avranno 50mila euro a testa: a condizione però che prendano parte alla stagione 2017. A giocarsi le prime tre posizioni della classifica esordienti, dopo le prime 7 gare, sono Joel Eriksson, Anthoine Hubert, Ben Barnicoat, Ralf Aron.

NELLA PORSCHE SUPERCUP

Dinamic per tre a Monza

Dopo aver preso parte all'appuntamento di Hockenheim della Porsche Mobil 1 Supercup centrando il 10° posto con Mattia Drudi ed il 19° con Daniele Di Amato, sul quale ha tuttavia pesato una qualifica difficile ed una penalità in gara per il mancato rispetto dei limiti di pista, il team Dinamic Motorsport ha confermato la presenza anche a Monza. In Brianza la squadra emiliana schiererà una terza vettura per Alex De Giacomi e proprio in quest'ottica sarà impegnata da metà agosto in alcune giornate di test al Mugello ed a Vallelunga.

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



CALVAGNI VINCE IL "TROFEO EMANUELE VITALE" - E' stato Tomas Denis Calvagni ad aggiudicarsi il premio di "Pilota dell'anno" intitolato all'indimenticato pilota di Nicolosi, Emanuele Vitale, sempre nei cuori di tutti coloro che lo hanno conosciuto. Calvagni, è stato votato dai vari colleghi e da esperti del settore, che assegnano questo riconoscimento, al pilota che si è distinto particolarmente per le proprie capacità sia in pista che fuori, rappresentando così un esempio da seguire. Per il fortissimo pilota della Selezione, che aveva già vinto questo speciale ed ambizioso premio, si tratta di un altro importante trofeo da inserire nella sua già ricca bacheca. Calvagni, difatti vanta ben tre titoli assoluti in carriera, 36 primi posti in Sn1, e molte altre vittorie, nelle varie categorie, nelle quali si è cimentato. Per info: selezenazionale@alice.it.

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



MARIO LONGO DOMINA LA 1^ DELLA 4T CUP - La prima prova della 4T Cup 2016, ha visto la primissima vittoria nella specialità, da parte del driver Sn1, Mario Longo. Difatti, il fortissimo pilota siciliano, pur vincendo gare e titoli in abbondanza, non aveva mai vinto in questa categoria! Longo ha dominato sin dall'inizio, nonostante l'agguerritissima concorrenza. Alle sue spalle si è scatenata, una battaglia davvero infuocata, tra Tomas Calvagni e Giovanni Grasso, vinta per un soffio, da quest'ultimo. Bene ha fatto anche Simone Parisi, autore di un'ottima seconda manche. Da segnalare l'ottimo debutto nella serie, di Riccardo Zimbone, efficace e molto spettacolare durante tutto l'arco della giornata. Per info: selezenazionale@alice.it.

IL MODO MIGLIORE PER COMUNICARE I VOSTRI ANNUNCI A TEMA MOTORSPORT.

Prezzi a partire da 18 euro (Iva compresa).
Sconti per pubblicazioni continuative.
Richiedeci un preventivo senza impegno!
Tel. 051.6227.270 mail outlet@autosprint.it

OFFICINA

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori
La potenza dell'acqua al vostro servizio



silemotori.it • tel. 393 9733779
e-mail silemotori@gmail.com
via Marconi 101, Villorba (TV)

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

RIVISTE

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

tive 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.

LIBRI



ELABORIAMO IL MOTORE
1-2 - 2T - Assetto - Centraline, vedi catalogo sul sito www.elaboriamo.com - telefono 0461-231102.



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

Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13-14-16 - Fax: 06.93.38.79.68
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

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

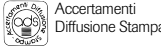
Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Alberto Sabbatini

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



Fisichella

la forza di crederci

20 ANNI FA GIANCARLO DEBUTTAVA IN F.1. OGGI CORRE ANCORA IN GT E CONTINUA A INSEGUIRE I SOGNI CULLATI FIN DA QUANDO ERA UN BAMBINO

di **Fiammetta La Guidara**

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

«**S**e una persona non ha più sogni, non ha più alcuna ragione di vivere. Sognare è necessario, anche se nel sogno va intravista la realtà». A dirlo era Ayrton Senna. E un sogno ha spinto avanti anche Giancarlo Fisichella, che aveva solo 8 anni quando ha cominciato a desiderare il sedile di una Ferrari e che di lì a poco proprio di Senna sarebbe diventato un grande estimatore. Ma nel sogno di quel ragazzino amante dei kart c'era poco di realistico: nella sua famiglia le gare di F.1 si guardavano solo in tivù, e sembrava impossibile che un giorno lui potesse sedersi al volante della "rossa" di Maranello. Eppure i traguardi vanno inseguiti: è l'unica strada per provare a realizzarli. E Giancarlo inizia a vincere, prima nel kart, anche a livello internazionale, e poi conquista il titolo in F. 3 vincendo 10 gare su 20. E a 23 anni impugna il volante di una Minardi e si schiera al via del suo primo Gp sul circuito australiano dell'Albert Park. Un'avventura che è durata 14 anni e che ora prosegue, nel mondo delle Gt. E dire che tutto è iniziato per caso, un giorno sulla Pista d'Oro di Guidonia, sulla Via Tiburtina, alle porte di Roma.

«Mio papà aveva un'officina e una carrozzeria autorizzata Fiat e Lancia a Pietralata e a me già piaceva stare in mezzo ai motori, mi divertivo ad alzare e abbassare il ponte... - ricorda Fisichella - Poi quando avevo 8 anni papà mi portò alla Pista d'Oro di Guidonia. Ero come impazzito! A un certo punto vidi che stavano girando dei bambini della mia età... a fine gara siamo andati nel paddock e abbiamo cominciato ad informarci. La settimana dopo ero su un kart: mio padre aveva pagato per farmi stare 5-10 minuti. Vedevo il meccanico che mi diceva "basta", ma continuai a girare finché non finì la benzina. E da lì è cominciata l'avventura».

- Il mondo dei kart è a nord: il fatto di essere di Roma ti ha penalizzato?

«No, perché ho cominciato subito a girare e a fare le gare, un po' per gioco un po' quello che veniva... A 8-9 anni quando andavo a scuola non ci stavo con la testa, io già sognavo di diventare un pilota di F.1...».

- Eppure avevi anche una maestra con il tuo cognome, non simpatizzava per te?

«Quello era alle medie, ma non era tanto orgoglioso! Ovviamente facevo tante assenze a scuola perché correvo e non mi applicavo... I professori vede-

vano il kart come un gioco, come una distrazione. Ma per me era la vita. Poi per fortuna le corse sono diventate la mia professione».

- Da piccolo avevi visto qualche Gp di F1 dal vivo?

«No. Papà mi portava spesso a Vallelunga, guardavamo la F.2 e la F.3000, ma la prima gara F.1 l'ho vista a Montecarlo, a 19 anni. Continuavo a pensare di arrivarci: anzi, ero già un passo avanti, perché ero in F.3 e ci speravo sempre di più».

- Quando hai capito che avresti corso in F.1?

«Quando Minardi mi ha chiamato, nel 1996, una

NEL 1996 MINARDI
MI CHIAMÒ
E MI DISSE:
IN AUSTRALIA
CORRI TU. NON
POTEVO CREDERCI!

GIANCARLO FISICHELLA

”





GIANCARLO IN F1

231

GP DISPUTATI

3

GP VINTI

275

PUNTI OTTENUTI

4

POLE POSITION

2

GIRI VELOCI

1996

PIRMA STAGIONE

2009

ULTIMA STAGIONE

**UNA SECONDA VITA
CON LA ROSSA IN GT**

Prosegue nel Gt Endurance la lunga carriera di Giancarlo Fisichella tra apparizioni nel Wec e la serie Imsa dove corre con la Ferrari 488

settimana prima dell'inizio della stagione, e mi ha detto: "In Australia corri tu". La sensazione è stata incredibile, non mi sembrava vero. Non dovevo correre io, ma un pilota giapponese che però si era ritrovato improvvisamente senza budget. Non ero neanche preparato, perché non avevo fatto molti test... Quell'anno ho corso solo 8 gare ma alla fine della stagione ho firmato un contratto con la Benetton e lì mi sono detto: "Ce l'ho fatta!". Avevo un contratto per 5 anni».

- Che cosa hai provato al debutto in Australia?

«Forse la sensazione più strana l'ho provata nel briefing dei piloti, il venerdì mattina prima della gara, accanto a me c'erano Berger, Schumacher, Alessi, tutti piloti che fino alla stagione prima li vedevo, li sognavo e tifavo per loro. È stata un'emozione incredibile e poi è continuata... Però quando salivo in macchina riuscivo a mantenere la freddezza».

- Già nel kart hai cominciato a vincere subito e tanto. Quali sono le doti per arrivare davanti?

«È scontato dire che serve la velocità, perché quella è fondamentale. Servono anche tante altre cose: serve che un pilota sia sensibile e che sappia fare il collaudatore. Deve capire i guai tecnici e riferirli subito all'ingegnere. Deve sapere anche gestire la macchina e le gomme, non fare errori, e cercare di essere sempre costante. Sono tanti fattori, e servono tutti».

- E tu su cosa sei particolarmente forte?

«Ho un po' tutti questi pregi. Cioè penso di essere veloce ma nello stesso di capire i problemi della macchina e di dare le indicazioni giuste. Queste sono le cose più importanti. E, soprattutto, so come ragionare nella gestione della gara.»



«Difetti ne hai?»

«I difetti li abbiamo tutti! Magari in qualche gara ho preso delle decisioni sbagliate, ho provato ad osare più del solito, ma questo mi succedeva di più all'inizio».

«Hai mai avuto un pilota di riferimento?»

«Da piccolo Niki Lauda, ma poi l'idolo di tutti è diventato Ayrton Senna. Mi piaceva quanto andava forte in macchina, ma anche quando scendeva... Aveva qualcosa in più».

«Il passaggio dalla Force India alla Ferrari è stato un momento decisivo. Come andò?»

«Sappiamo tutti che in quel periodo Felipe Massa si era fatto male, poi c'era Badoer che l'aveva sostituito in un paio di gare. Io intanto avevo appena fatto una gara incredibile a Spa con la Force India: pole (la prima per la squadra indiana, ndr) e 2° al traguardo. La Force India era nata l'anno prima, era stata sempre nelle retrovie, ma avevo un pacchetto aerodinamico nuovo e l'ho sfruttato al meglio. La Ferrari dopo quella gara mi ha chiamato e siamo riusciti a trovare un accordo per disputare gli ultimi 5 Gp: non ci ho pensato su due volte. Sapevo che andavo ad affrontare le ultime 5 gare in difficoltà perché dovevo imparare una macchina totalmente nuova, perché aveva il Kers e gli alettoni, i flap, che si aggiustavano dal volante, cose che io non avevo in Force India e che non avevo la possibilità di testare perché non si potevano fare i test. Il venerdì mattina mi mettevo in macchina e guidavo.... Sapevo anche che il contratto comprendeva solo quelle 5 gare, però, mi sono detto: "Mi sono levato delle soddisfazioni, ho fatto 231 Gp in F.1, ho vinto delle gare... vado in Ferrari". È stata un'esperienza bellissima. La prima gara poi è stata a Monza: una forte emozione, un grande orgoglio».

«E poi alla fine della stagione cosa avvenne?»

«Avevo due opzioni: andare a correre con un team minore di F.1 o continuare con la Ferrari nel mondo delle Gt. La scelta penso sia stata quella giusta perché sono in Ferrari dal 2009 e mi sono tolto tante soddisfazioni nel Gt, che sta crescendo in maniera pazzesca: ho vinto due campionati Lms e due 24 Ore di Le Mans. E sono ancora in Ferrari».

«C'è qualcosa che manca del mondo della F.1?»

«Mah, dopo tanti anni la F.1 comincia ad essere pesante, anche dal punto di vista della giornata, dai briefing alle apparizioni, agli sponsor... E poi, correndo ancora con la Ferrari non mi manca niente. C'è ancora la gente che mi riconosce... Quando vado a fare le gare sono contento di partire, mentre prima cominciava ad essere quasi un peso...».

DAL 2009 IN POI MI SONO TOLTO TANTE SODDISFAZIONI NEL GT, VINCENDO ANCHE DUE VOLTE A LE MANS

GIANCARLO FISICHELLA



CARRIERA DI F.1 CHIUSA NEL 2009 A MARANELLO

Sopra, Giancarlo assieme a Stefano Domenicali e Kimi Raikkonen: il romano ha corso con la Ferrari gli ultimi 5 Gp della stagione 2009 debuttando sulla Rossa a Monza. In alto eccolo nell'ultima versione da pilota Gt nella serie lmsa

«Quando correvi in F.1 cosa ti piaceva di più?»

«Tutto il weekend, stare in compagnia dei meccanici, degli altri piloti, fare le prove e poi, naturalmente, la gara. Il risultato era la cosa più importante e se veniva un weekend perfetto era il massimo».

«I rapporti con gli altri piloti com'erano? Hai mai stretto amicizia con qualcuno?»

«È difficile usare la parola amicizia, io un amico lo sento quasi tutti i giorni, ci vado a cena spesso, il pilota lo vedi durante il weekend della gara. Io comunque mi sono trovato sempre bene con tutti: con Alonso, Barrichello, Kubica, Schumacher, Trulli... facevamo tante partite di pallone insieme».

«Quanto è cambiato il mondo della F.1?»

«Quando ho iniziato c'era una piccola parte di piloti che arrivava con lo sponsor, con la propria nazione che l'aiutava... Oggi avviene per la metà dei piloti: hanno grandi nazioni che li spingono, cosa che purtroppo manca un po' in Italia».

1997 Jordan



1998 Benetton



2003 Jordan



2004 Sauber





in quel momento?

«In quel secondo o due che passano fra quando perdi il controllo della macchina e l'impatto, se realizzi che stai per picchiare violentemente... un paio di volte mi è passata la vita davanti, perché capivo che mi potevo fare veramente male. Ma quando rimetti il casco non ci pensi e rifai quello che facevi prima. La paura per un pilota significa paura di sbagliare, di non fare un bel risultato... La paura vera e propria non c'è. E quando arriva significa che devi appendere il casco al chiodo».

- Ti ritieni fortunato o pensi che ci sia stata qualche occasione che non ti è capitata?

«Sicuramente sono fortunato. Ci saranno state delle occasioni o decisioni che magari ho sbagliato, ma non tornerei mai indietro perché sono contento di tutto quello che ho fatto...».

- Nella vita privata come sei?

«Sono un po' riservato, però alla fine con gli amici e in famiglia, mi piace scherzare, giocare, divertirmi...».

- Come passi il tuo tempo libero?

«Ne ho poco: correndo in America, faccio avanti e indietro con Roma. Quando sono qui sto più tempo con i bambini, a cena con gli amici, faccio qualche partita di

NON HO SOGNI NEL CASSETTO. LI HO REALIZZATI TUTTI: HO VINTO IN F.1, HO TRE FIGLI E UNA BELLA FAMIGLIA

GIANCARLO FISICHELLA



pallone e mi alleno, anche se non più come una volta: prima avevo un preparatore che stava giorno e notte con me e mi allenavo due o tre ore al mattino e altrettante il pomeriggio. Adesso comunque faccio calcio, tennis, bicicletta e corpo libero».

- Hai un sogno nel cassetto?

«Li ho realizzati tutti: ho vinto in F.1, ho una bella famiglia, con tre bambini... va bene così».

- A proposito... tuo figlio Christopher seguirà le tue orme?

«Adesso gioca a calcio. Sul kart ci sarà salito 10-15 volte: è forte, portato, gli piace, però io non ho tempo da potergli dedicare. E poi frequenta una scuola inglese molto difficile, dove è complicato fare assenze».

- Ma a te piacerebbe se decidesse di correre?

«Sì e no». Una risposta che la dice lunga sulle gioie e i dolori che accompagnano inevitabilmente la vita di ogni pilota. ●



- Nel Wec qual è l'aspetto più impegnativo?

«Oggi nelle gare di durata sembra di essere sempre in qualifica: non è come una volta che salivi in macchina e dovevi gestire un po' i freni e un po' le gomme. Adesso la cosa più importante, oltre a restare il più costante possibile nei tempi, è la gestione del traffico: noi corriamo in mezzo ai prototipi e anche alla categoria Am, che sono le stesse macchine nostre però guidate da gentlemen, quindi dobbiamo stare attenti ai sorpassi: puoi perdere 3, 4 o anche 5 secondi a giro o guadagnarli. Che sono tantissimi».

- Per quanto tempo correrai ancora?

«Fintanto vinco vado avanti, poi non so: mi piacerebbe rimanere nelle corse, seguire dei piloti, magari con una scuola. In passato avevo un team, ma poi l'ho chiuso perché correndo non riuscivo a seguirlo».

- Nella tua carriera sei stato protagonista di diversi incidenti. Cosa passa per la mente di un pilota

20 ANNI FA DEBUTTAVA IN F.1 CON MINARDI

Sopra, Fisichella in azione con la Minardi nella stagione 1996, quella del suo debutto in F.1. Il pilota capitolino in carriera ha vinto tre Gp: il primo con la Jordan in Brasile nel 2003 e due con la Renault in Australia nel 2005 e in Malesia nel 2006





Lo show IndyCar a Mid Ohio è stato apprezzato, quanto è stato contestato il penalty inflitto a Rosberg a Hockenheim, per questa manovra su Ricciardo, in basso

LA DIVERSITÀ TRA SERIE USA E GP STA PREMIANDO LA PRIMA

La F.1 delude e la Indy esalta?

Carissimi, in una sola domenica Gp Germania di F.1 e Mid-Ohio Course di Indycar! (l'abbonamento Sky non è regalato, ma vale decisamente la pena). Anche non tenendo conto della tristezza di vedere le Ferrari a 30" dalla vetta, la gara di Indycar è stata molto più bella. E mi sono sorte alcune considerazioni. In F.1 Rosberg viene penalizzato per una manovra un po' dura, ma non particolarmente rischiosa: 5" di penalty. In Indycar, Pagenaud e Power fanno mezzo giro a ruotate (quasi Arnoux-Villeneuve), colpo da kappào psicologico per Power. Considerazione: applicando le regole della F.1 in Indycar, come ha giustamente sottolineato Matteo Bobbi, oltre metà dei piloti sarebbe stata penalizzata (e Pagenaud avrebbe forse anche rischiato la sospensione). Torniamo alla Indycar: Aleshin è in testa, ha l'occasione della vita, ma ripartendo dal pit-stop centra Newgarden che sta rientrando e butta via la corsa: nessuna azione da parte dei marshall, solo Aleshin che si dispera come un bambino. In F.1 non è successo niente ai box, ma penso a quanti inutili drive-through per unsafe release abbiamo visto in passato. Considerazione: Aleshin, poveretto, è partito su indicazione del suo meccanico, non poteva vedere Newgarden in arrivo; il

gran tempo perso è forse stato giudicato come punizione sufficiente? Se sì, semplice applicazione del buonsenso e non gretta applicazione di regole. Quanto alle monoposto, in F.1 appena due vetture si toccano ci sono pezzi che volano, ruote che si forano, sospensioni che si rompono, mentre in Indycar, con le ruotate che si danno, con i fuoripista che fanno (inclusi urti contro i muretti) le vetture proseguono in tantissimi casi senza grossi problemi. Considerazione: non sarebbe opportuno per la F.1 dare un'occhiata al regolamento tecnico Indycar? Non è necessario avere un monofornitore (Dallara), che comunque lavora sulla base di una specifica tecnica. Veniamo ai piloti: in F.1 Verstappen piagnucola via radio della manovra di Rosberg (ma nessuno si è lamentato della sua prima curva...). In Indycar, Power appena finita la gara va a stringere la mano al vincitore Pagenaud e, intervistato, dice che la lotta è stata dura ma Simon è stato bravo. Considerazione: solamente "bravissimo Power"! Quanto al confronto-piste, Hockenheim sembra il parcheggio del Caesar's Palace di Las Vegas, spazi di fuga immensi ma guai ad allargare troppo (cordoli gialli, righe bianche, cordoli virtuali). Invece Mid Ohio è una pista bella da vede-

re, con pochi cordoli ed erba ai bordi, pur se oggettivamente molto pericolosa (bruttissimo botto di Hawksworth che, pur a velocità non elevatissima, va a sbattere di muso). Considerazione: ma una via di mezzo non si può trovare? Infine, i costi: in F.1 pit stop con sedici persone attorno all'auto, solo per il cambio gomme. In Indycar, due meccanici addetti al cambio ruote, tre addetti al rifornimento; le auto hanno martinetti incorporati per sollevarsi da terra. Considerazione: vero che il costo dei pit-stop è probabilmente solo una goccia, ma non sarebbe il caso di fare una bella analisi critica di come i soldi vengono spesi in F.1? Per completezza, la gara di Mid-Ohio era 200 miglia, come un Gp di F.1. La F.1 stessa rimane la mia più grande passione, ma certo che non si fa niente per attirare pubblico: solo 60mila spettatori a Hockenheim, di cui non sappiamo quanti portati da Mercedes...

Fabrizio Canesi, Monza

Non concordo con la penalità di 5" inflitta al Gp di Germania a Rosberg. Negli Anni '80 e '90 queste manovre erano all'ordine del giorno. Si tirava la staccata e si arrivava lunghi impedendo all'avversario di girare. Quest'ultimo ha come alternativa stare largo e girare prima, in modo da ripassare all'interno (come Guierrez in questo Gp), ma se resta al fianco dell'avversario è fregato. Questa tecnica è usata sempre dai piloti di motocross, senza che nessun pilota pianga o chieda giustizia. Il fatto che oggi le vie di fuga siano in asfalto è un'aggravante, perché vediamo quante stupide polemiche e richiami vi siano per chi va oltre i "limiti". Mettete la ghiaia! In generale le sanzioni dovrebbero essere date solo nel caso in cui un pilota fa una manovra scorretta palese, tipo zigzagare, o tamponare un collega. Per il resto se la vedessero tra piloti...

Alessandro De Luca

Punti di vista ricchi di passione e buon senso, anche se la F.1 ha sposato altri principi. Una cosa però va detta: lasciamo stare il sorpasso al via di Verstappen su Ricciardo perché è demoniaco e bellissimo! Su tutto il resto, ognuno si tenga le sue idee.

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
051.62.27.111

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO SPRI NT** **MOTO**
AM **GUEFFRÀ SCRIVIO** **Colto e mangiato!** **SPORT STYLE**



follow us   

TUTTO IN UNA UNIVERSITÀ



**SERVIZIO
NAVETTA**



**SERVIZIO
MENSA**



**220
POSTI
LETTO**



**6 ETTARI DI AREE
VERDI**



**PALESTRA
ATTEZZATA**



UNIVERSITA'
NICCOLO' CUSANO

WWW.UNICUSANO.IT

NUMERO VERDE
800 98 73 73



Mitjet



DIVERTENTE

**VERA AUTO
DA CORSA**

**BUDGET
LIMITATO**

**CIRCUITI
IMPORTANTI**



VIENI A PROVARE LA MITJET!

2.0L

220CV

760KG

TRAZIONE POSTERIORE

CAMBIO SEQUENZIALE



CALENDARIO

MITJET ITALIAN SERIES 2016

23-24 APRILE	ADRIA
07-08 MAGGIO	MISANO
11-12 GIUGNO	RIJEKA
02-03 LUGLIO	MONZA
03-04 SETTEMBRE	MUGELLO
24-25 SETTEMBRE	VALLELUNGA



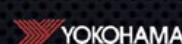
INFO: www.mqcorse.it - info@mqcorse.it - 348 | 0193121



GARMIN



RECARO



ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!



Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.93.38.79.68. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione
oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.

MI ABBONO
PER UN ANNO A

**AUTO
SPRI
NT**

AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00



Sportive ACCESSIBILI

Trentatré auto tutte molto sportive (alcune anche cattive) e dai costi più o meno abbordabili. Base di partenza 18mila. Tetto massimo 65mila euro. È nato così, seguendo questo filo conduttore, l'Autosprint Extra curato da Cesare Cappa, che vi trovate a sfogliare, magari sotto l'ombrellone.

Uno speciale sul mondo della produzione, una finestra che si apre e fa intravedere anche panorami corsaioli, in segmenti dove non mancano certo le vitamine sotto al cofano. Trentatré vetture tutte molto sportive passate ai raggi X in un quadro estremamente eterogeneo. Una va-

33 VETTURE
SCELTE.
ESEMPLARI
DIVERSI MA
TUTTI MOLTO
ACCATTIVANTI
NEL RAPPORTO
TRA COSTI
E PRESTAZIONI

sta gamma di scelta tra esemplari diversi ma tutti molto accattivanti nel confronto costi-prestazioni.

Non ci sono dream car da sogno, in queste quarantotto pagine che arricchiscono il vostro settimanale da corsa ma vetture più accessibili e che magari hanno anche già una derivazione nelle corse, specialmente nel magico mondo dei monomarca inesauribile serbatoio di tante passioni. Perché il concetto che le corse fanno vendere anche automobili è un incrollabile postulato, un rapporto causa-effetto imprescindibile.

Non resta, quindi, che augurarvi buona lettura.





PASSIONE RALLY

LA NUOVA ABARTH 124
VANTA PURE UNA
VARIANTE SPORTIVA.
L'ABARTH 124 RALLY
HA UN 1.8 BIALBERO
TURBO DA 300 CAVALLI

SPORTIVA VERA

LA SCOPERTA DELLO
SCORPIONE È
EQUIPAGGIATA CON
AMMORTIZZATORI
BILSTEIN E
DIFFERENZIALE
AUTOBLOCCANTE



Abarth 124

UN MITO CHE RITORNA

PARENTE STRETTA DELLA MAZDA MX-5
L'ITALIANA ESALTA LA DINAMICA DI GUIDA
CON SOLUZIONI TECNICHE SPECIFICHE



tenza massima. Un valore che viene scaricato a terra dalle sole ruote posteriori, coadiuvate nel lavoro di garantire la trazione da un differenziale autobloccante e da un cambio manuale a sei rapporti (disponibile anche un sei marce automatico con funzione di "doppietta"). A differenza della 124 Spider l'Abarth, pur facendo sempre affidamento sulla stessa architettura a quadrilatero all'anteriore e multilink al posteriore, può vantare ammortizzatori regolabili Bilstein e molle, boccole e assetto irrigiditi, senza dimenticare l'impianto frenante firmato Brembo. Materiale a sufficienza per distinguerla dal parentado e soprattutto dalla giapponese MX-5 da cui deriva. Sostanza per chi ama la guida sportiva, certezze per chi cerca il divertimento. Divertimento che non è solo ed esclusivo della dinamica di marcia, ma viene offerto pure dalla sezione musicale. Il quattro cilindri MultiAir è infatti supportato dallo scarico sportivo Monza dotato di quattro terminali.

Un quadro tecnico che realizza un potenziale prestazionale che si completa con il dato relativo al passaggio da 0 a 100 km/h e a quello della velocità massima: il primo è pari a 6,8 secondi, il secondo a 232 km/h. Numeri che dovrebbero soddisfare anche i palati più esigenti. Palati che hanno nel cuore le 124 che controsterzavano sulle prove speciali e palati di primo pelo a cui la 595 comincia a stare un po' stretta.

E poi il fascino di guidare una trazione posteriore lungo una strada tortuosa, sostenuti dalla capote aperta, non può essere messo in discussione. Si può invece discutere dei prezzi, perché la 124 Abarth è offerta ad un prezzo di **40.000** euro che diventano **42.000** se si opta per la versione automatica.

Più che una scoperta si tratta di una "riscoperta". Il marchio Abarth fa sfoggio del suo potenziale e torna a dare lustro a nomi celebri che riaccendono la passione dei più nostalgici. E nonostante l'origine di questa nuova Abarth 124 sia di chiara matrice giapponese, lo stile e la personalità sono senza alcuna ombra di dubbio italiani. Il legame con la giapponese si limita al pianale e allo schema delle sospensioni, perché meccanica e (alcuni) componenti hanno preso un filone differente. Per prima cosa sotto il cofano spazio alla sovralimentazione. L'arcinoto 1.4 Turbo MultiAir sposa la collocazione longitudinale e, nell'edizione Abarth 124 eroga 170 cavalli di po-



TROFEI ABARTH, UNA CERTEZZA!

L'ATTIVITÀ IN PISTA DI ABARTH È UNA CERTEZZA CHE DURA DA TEMPO. PROTAGONISTE LE PICCOLE DELLO SCORPIONE



595 Competizione

LA PICCOLA PESTE SI AGGIORNA

Fedele a se stessa, cede però al fascino del restyling. Anche le cattive devono seguire le regole del marketing, adeguando la questione stilistica alle novità più recenti promosse dalla Marca. Ma se da un lato la questione si arena come di consueto in ambito gruppi ottici, la vertenza che tocca la meccanica si fa decisamente più articolata ed interessante. Il potenziale offerto dalla nuova Abarth 595 Competizione si aggira sempre intorno ai 180 cavalli di potenza, ma questa volta sono accompagnati da una serie di novità che ne esaltano la dinamica di guida. L'asse posteriore è equipaggiato di serie con gli am-

LO STILE SI RINNOVA, MA È IL FRONTE DELLE PRESTAZIONI A GUADAGNARE UNA SERIE DI MIGLIORIE CHE LA RENDONO ANCORA PIÙ PERFORMANTE CHE IN PASSATO

mortizzatori Koni Fsd (Frequency Selective Damping), mentre la lista degli optional annovera ora il differenziale autobloccante meccanico (Abarth D.A.M.), derivato direttamente dalla 695 Biposto. Si tratta di un componente che è parte integrante di un pacchetto, il Pack Performance, che comprende pure i cerchi da 17" Supersport e i sedili Sabelt in pelle/alcantara con guscio in carbonio, il badge 595 di alluminio fresato dal pieno sul tetto e il pacchetto di personalizzazione estetica rosso, bianco o nero lucido. Quanto basta per distinguersi dalla massa ed avere la certezza visiva e pratica di aver messo in garage una vera sportiva di razza. Una sportiva che non rinuncia al tocco Hi-Tech quando si passa alla voce infotainment. Di serie il sistema Uconnect, che al di là delle svariate possibilità di connessione con i dispositivi smartphone, può essere dotato dell'Abarth Telemetry. La telemetria così sale a bordo, consentendo di misurare le proprie prestazioni sui circuiti precaricati del sistema, oppure è possibile caricarne nuovi. Tutto quello che serve per divertirsi in strada e in pista, ad un prezzo di **26.150** euro.



Alfa Romeo Mito

LA VELOCE SVETTA IN GAMMA

Cambiano le denominazioni ma non la sostanza. Perché se da un lato l'appellativo Quadrifoglio Verde sparisce, dall'altro il 1.4 MultiAir da 170 cv e il cambio doppia frizione Tct sono invece confermati. Dopo il passaggio allo scorso Salone di Ginevra, l'Alfa Romeo Mito diventa Veloce e si aggiorna più sotto il profilo stilistico che tecnico. Ma oggi lo stile significa anche essere multimediali, ecco perché il restyling di Mito tocca pure le corde dell'infotainment. L'Alfa Romeo Mito Veloce adotta il rinnovato sistema Uconnect con touchscreen da 5" completo di interfaccia Bluetooth, connettore Aux-in, porta USB e comandi vocali. Rinnovato perché si può completare di radio digitale (Dab) e dei nuovi servizi Uconnect Live. È il solito gioco di applicazioni dedicate, che in questo caso permettono di essere sempre sul "pezzo" quando si tratta di social network (vedi Facebook e Twitter), senza dimenticare l'esperienza della navigazione connessa con il TomTom. Una soluzione per evitare le code e scegliere la strada più rapida per arrivare alla propria destinazione.

E se a bordo c'è chi pensa che sia l'infotainment a reclamare un ruolo da protagonista, c'è pure

LE NOVITÀ
A LIVELLO
ESTETICO NON
HANNO
STRAVOLTO
QUELLE
A LIVELLO
TECNICO. COSÌ
COME
IL CAMBIO
DI NOME, CHE
ABBANDONA
LA DICITURA
QUADRIFOGLIO
VERDE

OCCHIO AI DETTAGLI

LA VITA DI BORDO
SI DISTINGUE PER I
PARTICOLARI SPORTIVI.
COME I SEDILI A GUSCIO
O I RIVESTIMENTI
IN ALCANTARA

una serie di dettagli che certificano la vocazione sportiva della vettura. Volante in pelle tagliato e rivestimento in alluminio per pedaliera e battiscocca si accompagnano, disponibili come optional, ai sedili sportivi Sabelt in tessuto nero e Alcantara, con cuciture rosse e guscio in fibra di carbonio, oppure ai più eleganti sedili in pelle rossa o nera. La dinamica di guida invece fa affidamento sulle sospensioni sportive, sui cerchi in lega da 17" e sull'impianto frenante maggiorato Brembo. Prezzo? **24.550** euro.



Giulietta Veloce

CON TANTE NOVITÀ ESTETICHE

Nome e cilindrata del passato, per una vettura invece declinata al presente. L'Alfa Romeo Giulietta si presenta in un'edizione un po' più ristilizzata, ma sempre consapevole. La linea di prodotto è la stessa di sempre, sono i particolari a fare la differenza. Così come le denominazioni degli allestimenti, sulla falsariga del modello Giulia. E allora la più potente della gamma diventa Veloce. Veloce abbastanza per mettere sul piatto 240 caval-

FEDELE A SE
STESSA,
LA MEDIA
DI CASA ALFA
ROMEO
RINNOVA
LA GAMMA,
MA CONSERVA
LE PRESTAZIONI
DEL 1750

li di potenza massima e 340 Nm di coppia motrice. Veloce per passare da 0 a 100 km/h in sei secondi netti. E per toccare i 244 km/h di punta massima. Prestazioni da sportiva vera, supportate da un cambio doppia frizione, la cui definizione tecnica è Tct. Ma la tecnica della Giulietta Veloce non si limita alla trasmissione. L'assetto è specifico per questa versione, coadiuvato da cerchi in lega da 18 pollici. L'impianto frenante maggiorato porta la firma della Brembo, ma soprattutto è dotato di pinze rosse a 4 pistoncini. La questione relativa al sound è demandata ai terminali di scarico maggiorati. Mentre il look si correda di cristalli oscurati, proiettori anteriori con trattamento carbon look e finitura antracite lucida per le calotte degli specchi, le maniglie, la calandra e la cornice dei fendinebbia. Ciò detto non vanno dimenticati gli interni. Nell'abitacolo spiccano i sedili in pelle e Alcantara con cuciture a contrasto e poggiatesta integrato con scritta Alfa Romeo. Interni su cui fanno leva pure la pedaliera in alluminio, le modanature grigio opaco, il volante sportivo tagliato con cuciture rosse e il contorno plancia e pannelli porte con effetto carbon look. Il tutto servito ad un prezzo di **34.900** euro.





Audi S1

LA PICCOLA SPORTIVA

Sarà lunga meno di quattro metri ma il potenziale della Audi S1 ha poco a che fare con le vetture destinate ad un impiego prevalentemente urbano. Non solo perché si tratta di un'auto dei Quattro Anelli, oppure perché la trazione integrale quattro è di serie. Ma soprattutto perché il due litri sovralimentato incastonato sotto il cofano sviluppa una potenza di 231 cavalli. Accompagnati da un dato relativo alla coppia motrice pari a 370 Nm. I numeri parlano da soli ma non vanno letti e basta. Perché quando la velocità massima dichiarata è di 250 km/h e l'accelerazio-

MOTORE TURBO
BENZINA,
QUATTRO RUOTE
MOTRICI E 231
CAVALLI DI
POTENZA
MASSIMA.
L'AUDI S1 È
UNICA NEL SUO
SEGMENTO
DI MERCATO

ne da 0 a 100 km/h è di 5,8 secondi (un decimo più lenta la versione Sportback), allora non si tratta più di una semplice auto sportiva. La piccola di Casa Audi ricalibra l'idea di hot hatch compatta. Non solo dal punto di vista premium ma anche da quello prestazionale. La componentistica di Audi A1 è stata completamente rivista in virtù delle performance del modello S1. Ecco perché l'anteriore si completa di nuovi supporti oscillanti, mentre le sospensioni posteriori sono di tipo multilink. In tema di contatto a terra, la S1 calza di serie cerchi in lega da 17 pollici (da 18 in opzione). Mentre il comparto freni impiega (ovviamente) dischi di dimensioni maggiorate (da 310 mm all'anteriore), le cui pinze sono verniciate di rosso.

La ripartizione della coppia motrice tra le ruote è demandata sostanzialmente all'elettronica. Elettronica che dispone pure delle regolazioni degli ammortizzatori, consentendo però a chi guida di scegliere quale debba essere il modus operandi: da quello più confortevole a quello più sportivo. Il rigore tedesco è il marchio di fabbrica della vita di bordo, così come il prezzo (elevato): si parte da **32.050** euro per la tre porte.

RALLYCROSS

L'AUDI S1 VANTA UNA SECONDA VITA NELLE GARE DI RALLYCROSS. LA TRAZIONE È SEMPRE INTEGRALE, MA LE SPECIFICHE DI REGOLAMENTO LE CONSENTONO DI SUPERARE I 550 CAVALLI DI POTENZA





TRAZIONE INTEGRALE

LE QUATTRO RUOTE MOTRICI SONO LO STANDARD PER LA RS3

Audi RS3

AD INGOLSTADT SI VA IN CINQUE

Il vero appassionato non può non entusiasmarci quando sente parlare di cinque cilindri. Un numero che ha una valenza storica all'interno di Audi. Un formato che rappresenta il valore tecnologico del modello Rs3. Infatti il 2.5 Tfsi eroga 367 cavalli e 450 Nm di coppia. Non male per una vettura che si presenta come una due volumi media (nelle dimensioni), ma sportiva nel vestito. La Audi Rs3 si distingue dal resto della gamma per la caratterizzazione estetica specifica e il doppio terminale di scarico ovale. Una configurazione che tocca la maggior parte dei modelli

LA MASSIMA ESPRESSIONE DELLE SPORTIVE DEI QUATTRO ANELLI SONO LE VETTURE RS.

POCHI I DETTAGLI CHE LE DISTINGUONO, QUANDO CI PENSANO LE PRESTAZIONI

Rs, che li differenzia da quelli semplicemente S. I cerchi in lega da 19 pollici sono ospitati da carreggiate allargate, sia all'anteriore sia al posteriore. Una soluzione che non ha solo finalità estetiche (più atletica, più sportiva) ma che riguarda da vicino la dinamica di guida. Una dinamica che può fare affidamento su di un impianto frenante dotato di dischi anteriori che presentano il cosiddetto "wave" design, ossia quello che i motociclisti citano come "a margherita". Sono forati e da 365 mm. E se da un lato la frenata risulta essere ineccepibile, altrettanto lo è stabilità di marcia. Una garanzia offerta dal sistema di trazione integrale quattro. Il dispositivo Haldex può arrivare a trasferire al posteriore fino al 100% della coppia motrice. Un dato che privilegia l'ingresso e la percorrenza di curva. Un valore aggiunto che può essere corredato delle sospensioni magnetic ride. Anche perché l'Audi RS3 può raggiungere i 280 km/h di velocità massima, passando da 0 a 100 km/h in 4,3 secondi. Numeri a parte, bisogna essere anche disponibili a spendere **50.650** euro per portare a casa la 5 porte made in Ingolstadt.



Audi TTS

PERFORMANCE E TECNOLOGIA

Tutti a dare ragione al cuore sportivo, quando la nuova Audi TTS ha pure un forte accento tecnologico. In primis perché è realizzata sul pianale modulare MQB, quello da cui traggono origine alcuni dei modelli più recenti del Gruppo Volkswagen. E poi perché la TTS (ma più in generale il modello TT), è stata quella che ha portato al debutto il cosiddetto virtual cockpit dei Quattro Anelli. Il quadro strumenti interamente digitale, che consente la visualizzazione di numerose funzioni della vettura (come il navigatore), direttamente davanti al guidatore. Una soluzione che, oltre ad essere altamente scenografica, è anche funzionale, consentendo di non distogliere mai lo sguardo dalla strada. Informazioni di conto, perché la TTS non è solo una coupé sportiva, ma si tratta pure di un'auto destinata a fare tendenza. La questione prettamente meccanica riprende sostanzialmente i dettami tecnici promossi dalla cugina Audi S3. Il due litri turbo benzina della famiglia di motorizzazioni TFSI eroga 310 cavalli di potenza massima, a cui si aggiungono i 380 Nm di coppia motrice. Valori lasciati al bando della trazione integrale quattro, una consuetudine delle vetture ad alte pre-

LA SPORTIVA
SI RINNOVA
NEL SEGNO DEL
PIANALE MQB
E PORTA IN DOTE
IL VIRTUAL
COCKPIT. SOTTO
IL COFANO IL 2.0
TFSI DA 310
CAVALLI

stazioni della Casa di Ingolstadt. Consuetudine che si affida principalmente all'elettronica quando bisogna decidere quali sono la ruota o l'asse più meritevoli di coppia motrice. Ciò detto, sono due le possibilità in materia di cambio: manuale oppure S Tronic doppia frizione. In entrambi casi la velocità massima è fissa a quota 250 km/h. Ciò che cambia tra le due trasmissioni è lo spunto sullo 0-100 km/h: 4"9 la manuale, 4"6 quella con l'S Tronic. Il prezzo di partenza della Audi TTS è di **54.250** euro.



C'È PURE SCOPERTA

IL MODELLO TTS NON SOLO IN EDIZIONE COUPÉ MA ANCHE ROADSTER



Audi S4

SOBRIAMENTE SPORTIVA

L'AMMIRAGLIA COMPATTA DEI QUATTRO ANELLI SI PRESENTA NELL'EDIZIONE SPORTIVA. IL NUOVO 3.0 TFSI EROGA 354 CAVALLI DI POTENZA MASSIMA



ERA DIGITALE

DAVANTI AL GUIDATORE SI APRE IL QUADRO STRUMENTI DIGITALI, MEGLIO NOTO COME VIRTUAL COCKPIT



Piace soprattutto nel formato wagon ma della nuova Audi S4 esiste pure la versione berlina. Involucro a parte, è il contenuto a fare la differenza.

La nuova sportiva su base A4 ha tutto l'interesse a diventare il riferimento in questo segmento di mercato. Un'operazione più facile a dirsi che a farsi, a cui in ogni caso il colosso tedesco ha saputo dare delle risposte. Quali? Partiamo dal motore, cuore pulsante di Audi S4. Il tre litri sovralimentato viene classificato come TFSI. Ma soprattutto è accreditato di 354 cavalli e 500 Nm di coppia. L'architettura a sei cilindri ne favorisce l'erogazione e il bilanciamento, mentre alla trazione integrale quattro è demandato il compito di trasferire nel modo più saggio possibile i valori di cui sopra.

Quando è il cambio Tiptronic a otto rapporti a dover mettere in collegamento motore e sistema a quattro ruote motrici. Il lato estetico non stravolge i canoni del modello A4 da cui deriva. Perché al di là dei badge che la identificano come S4, sono i quattro terminali di scarico a certificarne l'essenza sportiva. Un'essenza che ha ovviamente un controvalore tecnico. Si comincia dall'assetto, che si è abbassato di circa 23 millimetri. Poi tocca

ai cerchi: di serie sono da 18" ma la differenza la fanno i 19" (optional). E poi ci sono i freni: quelli anteriori sono da ben 350 mm di diametro. Una serie di specifiche che possono essere integrate con le sospensioni a controllo elettronico oppure ancora con il differenziale posteriore sportivo che lavora a stretto contatto con il sistema torque vectoring.

A proposito di sistemi, la trazione integrale quattro di Audi S4 prevede un rapporto 40/60 tra avantreno e retrotreno. Una configurazione non da sportiva di razza, che deve fare i conti anche con un peso di 1705 kg. Nonostante ciò, la nuova Audi S4 accelera da 0 a 100 km/h in 4,7 secondi, mentre la velocità di punta è autolimitata elettronicamente a 250 km/h. La vita di bordo si conforma come sulle altre Audi A4, siano esse berlina oppure Avant.

Il tocco sportivo è dato dai vari riferimenti al modello S4, dal volante multifunzione, così come dai sedili con profilatura decisamente più marcata. Lo stesso dicasi per gli inserti, anche se l'ambiente rimane comunque un po' austero e asettico. La S4 arriverà in Italia a fine estate con un prezzo d'attacco di **63.900** euro per la berlina e di **65.500** euro per la Avant.





Bmw M135i

BAVARESE PER DIVERTIRSI

TRAZIONE POSTERIORE (O INTEGRALE)
E TANTI CAVALLI DA LIBERARE (QUANDO
POSSIBILE). LA COMPATTA TEDESCA
È MOLTO DIVERTENTE ALLA GUIDA



POCHI MA BUONI
RISPETTO ALLE ALTRE
SERIE 1, LA M135I NON
ECCEDA NELLE MISURE
PER DISTINGUERSI.
I DETTAGLI SPORTIVI
SONO RIDOTTI
ALL'ESSENZIALE



Certe vetture non le fanno (quasi) più. Perché oggi si pensa all'infotainment, a come connettere lo smartphone e meno ai sovrasterzi di potenza e al divertimento più puro. Però c'è ancora spazio per il brivido, per i traversi, per una relazione uomo-macchina che sappia un po' di sfida senza per questo dover sborsare una cifra equiparabile ad un mutuo. Ovvio che se si parla di Bmw 135i i valori in campo sono degni di nota (anche economicamente) ma non per questo così inaccessibili. Dopo il restyling la Casa bavarese ha mantenuto fede alle attese della versione più sportiva della Serie 1. Che si conferma nuovamente quella con il marchio M135i. Non ancora una M vera, ma sufficientemente sportiva per essere presa in considerazione. Anche perché la dote di cavalli e coppia è degna di nota.

La potenza è passata da 320 ai 326 dell'edizione restyling di Bmw Serie 1 M135i, mentre il motore è ancora una volta il sei cilindri in linea sovralimentato di tre litri di cilindrata. A listino sono disponibili pure la versione cinque porte e quella equipaggiata con la trazione integrale xDrive e il cambio automatico Steptronic. Ma sono la trazione posteriore e il cambio manuale a sei rapporti il vero must per godere appieno delle performance di Bmw M135i. Bilanciata, sorprendentemente facile da gestire nelle fasi di sovrasterzo di potenza, la compatta bavarese diverte passando quasi inosservata. Perché i designer di Monaco non hanno in alcun modo caricato l'immagine della versione più sportiva. Una scelta tattica, più che tecnica. Incline forse a soddisfare quel tipo di utenza che non ama avere gli occhi puntati addosso quando attraversa il centro cittadino. Ci sono giusto due terminali di scarico che dovrebbero in qualche modo garantire che si tratti della Serie 1 più performante in famiglia. E se non fossero sufficienti, basta leggere i dati forniti dalla scheda tecnica.

La velocità massima è autolimitata a 250 km/h, mentre lo scatto da 0 a 100 viene bruciato in meno di 5 secondi. Anche perché la vita di bordo non ha alcuno spunto vero in chiave sportiva, allineandosi al resto della gamma Serie 1. Scelte discutibili che però non hanno nulla a che vedere con il piacere di guida. Piacere che abbiamo detto essere potenzialmente alla portata di molti. I prezzi della tre porte partono da **46.150** euro, che salgono a quota **46.950** per la M135i a cinque porte.

Bmw M2

RIACCENDE IL MITO DELLE M



Or fani della mitica Bmw Serie 1 M, in quel di Monaco di Baviera hanno pensato bene di realizzare la Bmw M2. Tutta un'altra storia ma con diversi punti in comune. Se non altro perché si tratta di una sportiva di razza purissima, di quelle in cui solo il manico può fare la differenza. Un'auto che per certi versi è stata paragonata alla M3 coupé del passato. L'apporto stilistico è stato sufficientemente marcato, come a voler segnare il territorio disponibile per la

PRENDE
A PRESTITO
PARTE DELLA
MECCANICA
DI M4 (E M3).
SEI CILINDRI
IN LINEA E 370
CAVALLI
DI POTENZA

nuova M2. Atletica e muscolosa come poche, è difficile resisterle con lo sguardo. Anche se quando si discute di un'auto come questa, la variabile design lascia sempre il tempo che trova, dato che l'unico vero valore aggiunto sono le prestazioni. Una sezione demandata in questo caso ad un sei cilindri di tre litri, stesso parente di quello che equipaggia la M4 e la M3, che però si affida ad una sola turbina quando in ballo c'è la sovralimentazione. Il risultato è naturalmente degno di nota, dato che i cavalli erogati sono 370 e la coppia motrice è pari a 500 Nm. Disponibile sia con il cambio manuale che con il doppia frizione a sette rapporti, è l'asse posteriore l'unico mandataro dei valori di cui sopra. Valori che consentono alla M2 di spuntare i 250 km/h (limitati elettronicamente) e di scattare da 0 a 100 km/h in 4,5 secondi. Nonostante l'abitacolo segua le direttive di quello di ogni Serie 2 Coupé presente sul mercato, la caratterizzazione M è palese, così come lo sono le variabili sia a livello di infotainment (vedere le schermate del display), sia per ciò che concerne le modalità di guida. Il resto lo fa il divertimento, una qualità imprescindibile di M2. Il listino parte da **62.400** euro.



POTENZA E CONTROLLO

LA COUPÉ BAVARESE
PUNTA SUL FASCINO
DELLA GUIDA AL LIMITE
E IN SOVRASTERZO

ESISTE UNA SOLA

auto

CAPACE DI FARTELE VIVERE TUTTE.

› VESTE GRAFICA RIVOLUZIONATA, MODERNA E IMPATTANTE

› LETTURA PIÙ SEMPLICE E FUNZIONALE

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



COVER STORY I SEGRETI DELLA PORSCHE PANAMERA, SEMPRE PIÙ... 911

SPECIALE LA NUOVA GENERAZIONE DELLA CITROËN C3 ARRIVERÀ IN ITALIA A OTTOBRE

INCHIESTA DOPO 14 ANNI DI SEGNO "MENO" I DECESSI SULLE STRADE SONO PURTROPPO AUMENTATI

LE PROVE JAGUAR F-PACE - BMW 330E - DS3 - SKODA FABIA TWIN COLOR

PRIMI TEST AUDI Q2 - MASERATI QUATTROPORTE - PORSCHE 911 - OPEL ZAFIRA - VW UP!

IL NUOVO NUMERO È IN EDICOLA



SPALLE LARGHE

LA DS DS3 PERFORMANCE HA LE CARREGGIAE PIÙ LARGHE RISPETTO A QUELLE DELLE ALTRE DS3

DS3 Performance

LA PIÙ VELOCE ED EXTRALARGE

Cambia il brand, cambia la denominazione, eppure la DS3 è pressoché la stessa di sempre. Non sposa più Citroën ma si affida direttamente al marchio DS e smessi i panni Racing preferisce quelli più altisonanti Performance. La nuova DS DS3 Performance lo è più di nome che di fatto. Evoluzione sportiva della compatta francese, anti-Mini per eccellenza, si presenta nell'edizione più performante possibile. Le dinamiche in gioco coinvolgono in qualche modo pure il brand Peugeot, dato che il 1.6 THP da 208 cavalli è lo stesso destinato alle 208 GTI

PRENDE A
PRESTITO
MOTORE
E DIFFERENZIALE
TORSSEN
DAI CUGINI
PEUGEOT
E SI PRESENTA A
TUTTI GLI EFFETTI
COME DS

e GTI by Peugeot Sport. Con quest'ultima condivide il potenziale messo in campo grazie al differenziale autobloccante di tipo Torsen. Un elemento sempre meno scontato quando si tratta di trazioni anteriori, oramai vittime designate di tutto ciò che viene demandato all'elettronica. Poco male, qui ci si diverte sul serio. Un divertimento a cui segue una certa attenzione per il dettaglio estetico e non solo. Le carreggiate sono state allargate di 26 mm all'anteriore e di 14 mm al posteriore. Chi invece si è abbassato è l'assetto, che perde 15 mm rispetto alla DS3 standard. I cerchi in lega da 18 pollici e il doppio terminale di scarico si dividono il compito di esaltare sia la dinamica di guida sia il piacere acustico. Piacere che per l'appassionato del genere è fondamentale, così come quello al volante. Al di là delle carreggiate allargate, dell'assetto ribassato e del differenziale autobloccante, bisogna pure tenere conto della diversa barra stabilizzatrice posteriore, coadiuvata da una taratura sportiva dello sterzo. Un pacchetto da quasi 230 km/h, il cui costo parte da **27.150** euro. Disponibile anche la versione cabrio.



Ford Focus RS

"QUASI" PRONTA PER I RALLY



BOCCA LARGA

IL FRONTALE DELLA FORD
FOCUS RS HA UN
DESIGN SPECIFICO.
L'ARIA IN INGRESSO
RAFFREDDA IL MOTORE

Se non esistesse si sarebbe dovuto inventarla. La nuova Ford Focus RS si può discutere, contestare, ma non si può assolutamente dire che non è unica nel suo genere. Sia in virtù della potenza espressa (350 cv), sia di come s'è deciso di dare libero sfogo alla cavalleria disponibile. La Ford Focus RS è consapevole che spoiler e scarico sportivo non sono sufficienti per poter esaltare una volta alla guida. Così l'esperienza si sviluppa prima per divertire e poi per realizzare la performance. L'unità che pulsa sotto il cofano motore è condivisa

TRAZIONE
INTEGRALE FORD
PERFORMANCE
ALL-WHEEL-DRIVE
CON DYNAMIC
TORQUE
VECTORING
E MOTORE
ECOBOOST
DI 2,3 LITRI
DI CILINDRATA

con il modello Mustang. Un 2,3 litri sovralimentato che vanta un'erogazione piuttosto lineare senza essere mai brutale. Una motorizzazione che si deve relazionare con il sistema di trazione integrale sportivo realizzato da Ford. Il Ford Performance All-Wheel-Drive con Dynamic Torque Vectoring è formato da due pacchi frizione in uscita al differenziale posteriore.

Due pacchi frizione che i più appassionati hanno già inquadrato come dispositivi Haldex. All'asse posteriore può arrivare sino al 70% della coppia e, di questo settanta, può essere trasferito il 100% ad una singola ruota. Ad alimentare poi il fascino del modello RS, anche le modalità di guida messe a disposizione dagli uomini Ford: normale, sport, circuito e drift. Inutile dire che quella più divertente e coinvolgente è l'ultima, la drift. La nuova Focus RS torna così alle origini della guida sportiva, in cui la relazione uomo-macchina è a favore dell'uomo.

Quindi bando alle ciance e spazio alle ruote fumanti. Sappiate però che sono necessari **39.500** euro per potersi assicurare derapate marchiate Ford Focus RS.





SPORTIVA COMPATTA

DOPO L'ST LA GAMMA DELL'OVALE BLU
METTE SUL PIATTO LA VERSIONE
CON 200 CV DI POTENZA MASSIMA.
NUOVI ASSETTO E COMPONENTI

Ford Fiesta ST



TUTTO CARICO

IL SEGRETO PER GODERE
APPIENO DELLE
PRESTAZIONI DELLA
FORD FIESTA ST200,
È SAPER USARE
AL MEGLIO
I TRASFERIMENTI
DI CARICO.
IL RETROTRENO
È SENSIBILE AL RILASCIO
DELL'ACCELERATORE



ST200

Non bastava la ST, ci voleva la ST200 per chiudere il cerchio in materia di Fiesta. Qualcuno sogna la RS ma è molto probabile che questa edizione della piccola dell'Ovale Blu non abbia una declinazione così sportiva. Poco male, perché alla ST200 non manca (quasi) nulla, realizzata prima per divertire e poi per performare. Perché alla fine per quanto possa raccontare un tempo sul giro, è il piacere di guida la vera chiave del successo. Così, partendo da un'ottima base come la Fiesta ST, in Ford hanno pensato ad un'elaborazione casalinga giusto per mantenere viva l'attenzione su uno dei loro prodotti di maggior successo. E il millesei sovralimentato è passato da 182 a 200 cavalli (215 nelle fasi di overboost). Merito dell'elettronica, che ha pure l'attenzione dell'asse anteriore, dato che il sistema che regola la coppia tra le due ruote non è il classico autobloccante meccanico. La modalità di guida più sportiva muta la risposta di sterzo e motore. Quest'ultimo vanta una rotondità e una progressione tali da farlo sembrare per certi aspetti più un aspirato piuttosto che un turbo.

Al di là delle sensazioni di guida, gli interventi a cui è stata sottoposta la piccola Ford hanno come protagonista l'assetto. Nuove le molle e nuovi gli ammortizzatori. Che, insieme ad un baricentro più basso di 15 millimetri, rappresentano i passaggi chiave della nuova Ford Fiesta ST200. Nella "definizione" estetica rimane fedele alla ST, a parte qualche dettaglio che ne identifica il modello.

A bordo troviamo nuovamente i sedili sportivi Recaro, che firmano sostanzialmente gli interni. Abitacolo dove a spiccare è anche il volante sportivo a tre razze, con cui è possibile comandare pure la sessione multimediale. Sessione che si palesa secondo le funzionalità del sistema Sync di Ford, punto di riferimento per l'infotainment della Casa. Elemento di forza di tale sistema è tutto ciò che concerne la disponibilità dei comandi vocali. Ma al di là delle considerazioni tecnologiche, ciò che conta quando si tratta di Fiesta ST200 sono le sensazioni di guida. La matrice sportiva è netta ma il divertimento lo è persino di più. Perché nel gioco dei trasferimenti di carico è possibile entrare in curva facendo scivolare il posteriore. Un lato B reattivo ma sempre attento ad avvisare il conducente per tempo. La nuova Fiesta ST200 è già disponibile presso le concessionarie Ford ad un prezzo di **25.000** euro.

Honda Civic 1

ARRIVA L'ORA DEL TURBO

LA MEDIA GIAPPONESE SI PRESENTA SOTTO UNA NUOVA VESTE. VELOCITÀ MASSIMA DI 270 KM/H E POTENZA DI 310 CAVALLI GRAZIE AL MOTORE SOVRALIMENTATO



Nella gamma Honda Civic non può mancare l'irrinunciabile versione Type R, votata alle massime prestazioni, con l'ultima edizione che sotto il cofano ha aggiunto la presenza del turbocompressore. La vocazione del modello resta assolutamente sportiva, anche perché i cavalli a disposizione messi in

campo dal 2.0 Turbo sono 310 sulla sola trazione anteriore, ma spicca altrettanto esuberante la stessa coppia, che raggiunge non solamente un picco da turbodiesel di rango, 400 Nm, ma viene erogato ad appena 2500 giri per mantenersi costante fino a 4500 giri. Non c'è più dunque il classico aspirato dai regimi impossibili, bensì un turbo moderno praticamente senza alcun ritardo di risposta, sempre reattivo, pieno ad ogni regime. Le prestazioni sono di notevole caratura, con il classico scatto zero-cento km orari coperto in 5"7, ed una velocità massima che si at-

Type R



testa sulla ragguardevole punta di 270 km orari. In tema di trasmissione, sulla R si resta fedeli alla soluzione più classica, vale a dire cambio unicamente manuale a sei rapporti. Il lavoro di sviluppo ha tuttavia comportato la realizzazione di un comando con corsa della leva ridotta ad appena 40 mm, secondo soltanto all'indimenticata S2000 sulla quale la leva percorreva appena 35 mm; gli innesti sono particolarmente secchi e consistenti ma al tempo stesso fluidi e molto precisi. Motricità e dinamismo sono garantiti in primo luogo da coperture specifiche, Continental 235/35 R19. In uscita di curva due sistemi combinati contribuiscono alla trazione: differenziale autobloccante meccanico e controllo elettronico Agile Handling Assist, che applica lievi forze frenanti sulla ruota interna in curva durante la ster-

SPORTIVA VERA

LA HONDA CIVIC TYPE R
È EQUIPAGGIATA
CON UN DIFFERENZIALE
AUTOBLOCCANTE
MECCANICO
E FRENI BREMBO

zata per raffinare la traiettoria riducendo al minimo il sottosterzo.

La scocca della Type R è inoltre irrigidita del 18%, mentre le sospensioni sono adattive a controllo elettronico con intervento indipendente su ogni ruota. È inoltre prevista una modalità più corsaiole +R che include ulteriore rigidità dell'assetto e uno sterzo più consistente. L'impianto frenante è firmato Brembo, con dischi anteriori da 350 mm. L'allestimento della vettura è molto curato e completo, includendo praticamente tutto; compresi navigatore integrato Garmin con schermo da 7" touch e comparto infotainment con Mirror-Link ed ausili alla guida tra cui monitoraggio traffico in avvicinamento, avviso collisione frontale, avviso abbandono corsia e monitoraggio angolo cieco. Prezzo? **37.700** euro.

i30 Turbo

LA HYUNDAI PIÙ SPORTIVA

Così intenti a macinare nuove tecnologie e ad alimentare i propri profitti, che spesso la visione che si riceve del mondo Hyundai non prevede alcun elemento sportivo. Sbagliato. Perché se l'esperienza con Veloster e Genesis non è stata delle migliori, i coreani si stanno preparando ad un'offensiva degna di nota. E in attesa di vedere quali saranno le mosse del reparto sportivo N, bisogna fare riferimento alla Hyundai i30 1.6 T-GDi Turbo da 186 cavalli. Disponibile sia nel formato a tre che a cinque porte, è la più sportiva della gamma italiana. Non accattivante quanto le tedesche, tantomeno performante, la i30 Turbo preferisce una sportività sobria, fatta più di sostanza e meno di apparenza. Una sostanza che non si può definire estrema ma sufficiente per poter garantire qualche passaggio degno di nota lungo un strada ricca di curve.

Non c'è da stupirsi quindi se non indossa l'abi-

MOTORE 1.6
T-GDI CON 186
CAVALLI
E DESIGN
MOLTO SOBRIO
PER LA
COMPATTA
COREANA

to per la festa, facendo affidamento "solo" sui cerchi in lega da 18", la mascherina cromata e una sottile fascia rossa nella sezione inferiore del frontale. Meglio a bordo, dove l'ambientazione pare decisamente più sportiva. Sedili profilati, arricchiti da cuciture rosse, mentre la plancia segue la medesima fisionomia degli altri modelli i30.

Un complesso abbastanza piatto, quello che definisce la Hyundai i30 T-GDi Turbo. Anche il motore 1.6 sovralimentato altro non è che l'edizione Euro 6 di quello che si era già visto sulla Veloster. Un'unità che differisce da quella che equipaggiava la Kia pro_cee'd GT sia per una differente configurazione elettronica sia per le dimensioni della turbina. Di fatto la i30 Turbo si può considerare una sportiva a buon mercato: **23.550** euro per la 3 porte e **24.150** euro per la 5 porte.

SPORTIVA MINIMAL

POCHI I DETTAGLI CHE QUALIFICANO LA I30 TURBO
COME SPORTIVA: FRA QUESTI I CERCHI DA 18"





**AERODINAMICA
OPTIONAL**

IL KIT IN FIBRA DI
CARBONIO RENDE
LA LOTUS ELISE 250 CUP
PIÙ LEGGERA DI
ULTERIORI 10 CHILI

Elise Cup 250

COSÌ LOTUS SFIDA L'ALFA 4C

Dicono che è la Lotus Elise più veloce di sempre. Ed hanno assolutamente ragione. A certificare quanto appena affermato ci pensano i numeri. Infatti il tempo sul giro sul circuito di prova di Hethel è di ben quattro secondi più basso rispetto alla già velocissima Cup 220. Tanto che il minuto e 34 secondi necessario per compiere un giro del tracciato è considerato un record nella storia del modello Elise. Aneddoti a parte, qui è la tecnica a fare la differenza. Tecnica che ha come di consueto un punto fermo: la leggerezza. Una qualità imprescindibile

PIÙ LEGGERA,
PIÙ VELOCE E PIÙ
PERFORMANTE.
LA SPORTIVA
BRITANNICA
RINNOVA
IL PROPRIO
POTENZIALE
CON UNA SERIE
DI NOVITÀ
TECNICHE

dibile per ciascuna Lotus, valore aggiunto delle vetture britanniche. Peculiarità che la Elise Cup 250 porta ad esaltare. Il "contributo" tecnico ha infatti realizzato una riduzione di peso di circa 21 kg, portando il dato complessivo a quota 931 kg. Chili messi in moto dal consueto 4 cilindri di 1,8 litri sovralimentato mediante compressore volumetrico che, in questa versione, sviluppa 246 cavalli di potenza massima e 250 Nm di coppia motrice. Numeri che non hanno bisogno di alcun commento, equiparabili a quelli di un'Alfa Romeo 4C. Numeri che possono ulteriormente migliorare, nel caso si decida di fare affidamento al kit aerodinamico in fibra di carbonio (optional), che assicura un ulteriore risparmio di 10 kg, mettendo però sul piatto un carico di 155 kg alla massima velocità. Di serie invece il sistema Lotus Dynamic Performance Management (DPM), che regola la dinamica di guida, coadiuvato nello specifico da ammortizzatori Bilstein, impianto frenante con pinze anteriori AP e pneumatici sportivi Yokohama A048. Un pacchetto che non ha bisogno di alcuna conferma in termini di sportività pura, che alimenta il fascino di Elise e pure il prezzo: **65.010** euro.



Amg A45

I CAVALLI DIVENTANO 381

LA PICCOLA DI AFFALTERBACH NON SI AGGIORNA SOLAMENTE SUL PIANO ESTETICO, MA ANCHE SU QUELLO TECNICO, DIVENTANDO PIÙ PERFORMANTE

E la più piccola dei modelli AMG non solo in termini di dimensioni ma anche in cubatura e numero di cilindri. Il restyling a cui è stata sottoposta poco meno di un anno fa non è servito solo a rinvigorire l'immagine della sportiva tedesca ma pure ad assicurare una considerevole iniezione di cavalli. Tale da garantire il primato assoluto in termini di potenza specifica al due litri turbo

di Affalterbach. Perché il duemila passa da 360 a 381 cv (a 6000 giri), mentre il dato relativo alla coppia è fisso a quota 475 Nm (valore disponibile tra i 2250 e i 5000 giri). Numeri da capogiro se si pensa a quanti sono i centimetri cubici. Numeri realizzati per merito sia dell'elettronica sia di una pressione di sovralimentazione che raggiunge un picco di 1,8 bar. Valori in campo da sportiva di razza, "imbrigliati" dalla trazione integrale



4Matic che lavora a stretto contatto con il cambio sportivo doppia frizione a sette marce, meglio noto come AMG Speedshift DCT. I rapporti dalla terza alla settima sono stati accorciati, così da garantire riprese ed accelerazioni da super sportiva. Infatti i secondi che servono per passare da 0 a 100 km/h sono appena 4,2 (4 decimi più rapida rispetto alla versione pre-restyling). La velocità massima invece è sempre autolimitata a 250 km/h. Di serie il Dynamic Select. Configura la risposta di sterzo, assetto, motore, in base a dei parametri prestabiliti. Le modalità disponibili sono: Comfort, Sport, Sport+ e Individual. Quella Race è parte del pacchetto AMG Dynamic Plus, offerto come optional. Pacchetto che comprende pure il differenziale autobloccante meccanico anteriore e le sospensioni adattive AMG Ride Control.

Se la parentesi tecnica l'abbiamo chiusa, bisogna pur fare qualche considerazione a livello emozionale (e ovviamente di guida). Partiamo dal sound, che ricorda quello delle care vecchie Gruppo A che animavano i rally di metà Anni '90.



INTERNI RACING

LE SPECIFICHE DI BORDO DI MERCEDES-AMG A 45 ANIMANO GLI APPASSIONATI DEL GENERE. L'ALCANTARA RIVESTE PARTE DELLA CORONA DEL VOLANTE

Un rumore intenso e cupo allo stesso tempo. Sufficiente per creare lo stato d'animo giusto prima d'innestare la prima (ma sarebbe meglio dire spostare il selettore in D). Agile nei cambi di direzione, rapida negli inserimenti in curva, nonostante la trazione integrale non è così semplice esibirsi in qualche traverso scenografico. Perché l'elettronica spinge tutto davanti, rendendo l'auto accessibile a chiunque e non solo a qualche manico esperto. Il prezzo di partenza della A45 è di **49.486** euro.



FRONTALE DECISO

IL RESTYLING CHE HA COINVOLTO CLA HA RIGUARDATO MAGGIORMENTE LA SEZIONE FRONTALE. FULL LED DI SERIE



Amg Cla 45

RESTYLING E CAVALLI

Forme e contenitore differenti ma contenuti esattamente identici quando dalla Classe A si passa alla CLA. L'aggiornamento stilistico rinnova la pseudo berlina (e wagon) di Stoccarda. Un aggiornamento a cui segue un rinnovamento pure a livello tecnico. Nuovo il disegno che contraddistingue il paraurti e la griglia anteriore, così come quello relativo ai cerchi in lega. La volontà non è stata quella di stravolgere un modello relativamente di successo, bensì di consolidare una freschezza che potesse trainare l'immagine di CLA ancora per qualche anno. Anche la tecnologia si adopera per soddisfare

LE INNOVAZIONI ESTETICHE SEGUONO A RUOTA QUELLE TECNICHE, CHE PROPONGONO QUANTO PROMOSSO DALLA SORELLA CLASSE A. ANCHE IN FORMATO AMG

tale fine (commerciale), tant'è che i gruppi ottici Full Led sono di serie. Allo stesso modo la versione AMG di CLA adotta nuovi componenti aerodinamici, così come nuove sono le finiture interne. Novità che riguardano pure la carrozzeria, disponibile nelle nuove colorazioni Matt Black e Titanium Grey. Solo dettagli per alcuni ma che contribuiscono a mantenere vivo l'interesse su di una vettura come la Mercedes-AMG CLA 45. Che sotto il profilo meccanico si adegua a quanto già messo in mostra dalla sorella A 45, dotandosi dell'edizione più prestazionale del due litri turbo benzina. L'impostazione è ovviamente la stessa e prevede la trazione integrale 4Matic e il cambio doppia frizione a sette rapporti AMG Speedshift DCT. Quindi non c'è da stupirsi se i numeri sono gli stessi della due volumi. Potenza salita a quota 381 cavalli e coppia motrice pari a 475 Nm. Anche le performance sono pressoché le stesse: accelerazione da 0-100 km/h in 4,2 secondi (4,3 per la Shooting Brake) e 250 km/h autolimitati di velocità massima. Il corredo di serie comprende ovviamente il sistema Dynamic Select che regola le diverse modalità di guida. Prezzi a partire da **58.360** euro (**58.970** la Shooting Brake).



Nissan Juke Nismo

PIÙ SPORTIVA CHE SUV

È inutile domandarsi quale possa essere la logica che sta dietro una vettura come questa. Quindi è meglio prendere la Nissan Juke Nismo RS per quello che è. Un'elaborazione home made messa in campo (o in pista) dai tecnici del reparto sportivo della Casa giapponese. I numeri e le caratteristiche tecniche che seguiranno poco si addicono ad un'auto pensata per conquistare il pubblico femminile, per ritagliarsi un ruolo da protagonista nell'intricato tessuto urbano. Di sicuro non passerete inosservati a bordo della Juke firmata Nismo, perché anche la caratterizzazione estetica segue quella tecnica. Caratterizzazione che ruota intorno all'unità di 1,6 litri sovralimentata da 214 cv. Cavalli che possono essere scaricati a terra secondo due differenti tipologie di trasmissione. La Juke Nismo RS può essere a trazione anteriore con il cambio manuale e in questo caso la potenza sale di qualche cavallo (218). Oppure a trazione integrale a gestione elettronica e cambio CVT a variazione continua. A bordo non si respira aria da corsa, ma ci sono alcuni dettagli che certificano l'ispirazione sportiva della vettura. Come i rivestimenti in Alcantara che riguardano il volante, la palpebra del cru-

LA GIAPPONESE
PASSA NELLE
MANI DEL
REPARTO NISMO
CHE RIELABORA
TOTALMENTE
LA MECCANICA.
TRAZIONE
ANTERIORE O
INTEGRALE

scotto, i sedili e i pannelli delle porte. Il sistema Dynamic Control sovrintende tre differenti modalità di guida (Eco, Normal e Sport), regolando sostanzialmente la risposta di motore, sterzo e cambio (l'automatico). In quanto a prestazioni, trazione anteriore e 4x4 si equivalgono. La due ruote motrici passa da 0 a 100 km/h in 7 secondi netti, 8 quelli impiegati dall'integrale. La velocità massima è rispettivamente di 220 e 200 chilometri all'ora. In quanto a prezzi la 2WD è offerta a **30.000** euro e la 4WD a **33.500** euro.



NESSUNA DIFFERENZA

STESSI DETTAGLI SIA
PER IL MODELLO
A TRAZIONE ANTERIORE
SIA PER QUELLO
CON L'INTEGRALE

John Cooper

LA MINI PIÙ SPORTIVA

NUOVO IL PIANALE, AUMENTATA LA CUBATURA,
MA SOPRATTUTTO I VALORI DI COPPIA E POTENZA
IN AUMENTO RISPETTO ALLA PASSATA EDIZIONE



CHALLENGE IN PISTA

TORNA IL TROFEO DELLE
MINI CON LA NUOVA
VERSIONE JOHN
COOPER WORKS.

LE GARE SONO SEMPRE
MOLTO COMBATTUTE



Works

Non servono presentazioni, basta citare tre semplici parole: John Cooper Works. Perché quando si tratta di Mini è così che si classifica la più sportiva della gamma. Un'auto che avrà pure l'ingrato compito di fare tendenza ma che si porta appresso una tale dose di tecnologia che forse agli amanti delle mode poco interessa. Anche perché il pubblico della JCW non è solo quello dell'aperitivo e della disco lounge ma annovera pure coloro che perdono il senno quando sono a spasso per i colli e la strada è libera. Ma come fomentare la



passione dopo il successo della passata edizione? Innanzitutto aumentando il numero di cavalli incrementando la cubatura del motore sovralimentato. Senza considerare il fatto che questa John Cooper Works è stata realizzata su di un pianale completamente nuovo. Comunque, dati alla mano, l'avvento del due litri turbo benzina al posto del precedente 1.6, ha portato la quota di potenza a 231 cavalli e quella della coppia a 320 Nm. Questi i numeri che assicurano un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,3 secondi e una velocità massima di 246 km/h. Più di quel che basta per potersi divertire in modo adeguato.

A titolo di cronaca, la versione JCW e quella Cooper S adottano la medesima motorizzazione, ritoccata secondo specifiche differenti. Infatti la John Cooper Works eroga la potenza massima ad un regime più alto di circa 500 giri/min (5200-6000 giri/min), oltre a vantare uno scarico esclusivo. Che aumenta i decibel a disposizione, una volta che si è optato per la modalità di guida più sportiva. Rispetto alle altre Mini

la scenografia muta nei dettagli. Lo stesso discorso per la vita di bordo, dominata anche in questa versione dai quadranti della strumentazione circolari, con quello al centro della plancia designato per la questione infotainment.

Infotainment di chiara matrice Bmw, che espleta le proprie funzioni con una rotella dedicata, non affidandosi ai consueti display touch.

Per coloro a cui il termine smanettare rimanda alla guida e non alla connettività promossa dalla JCW, troveranno certamente più interessante sapere che Mini porta in dote due tipologie di cambio: di serie è manuale a sei rapporti, altrimenti è disponibile un automatico (sempre a sei marce). Peccato non sia parte

del corredo pure un differenziale autobloccante meccanico, demandando tutto all'elettronica. Una scelta adatta per chi l'auto non la usa per davvero. Ciò detto, sappiate che per entrare in possesso di una Mini John Cooper Works sono necessari almeno **31.200** euro.

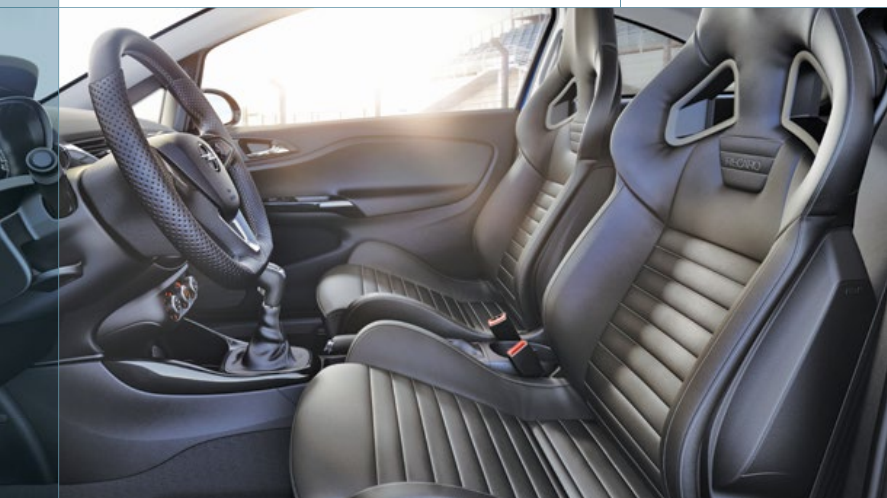
Opel Corsa Opc

1.6 TURBO DA 207 CAVALLI

Non è solo una questione di componenti quando si tratta di Opel Corsa OPC. La Hot hatch tedesca ha passato in rassegna i più importanti fornitori del settore sport automotive, valorizzando da capo a piedi tutto il pacchetto OPC. Meno nota rispetto alle avversarie francesi, anche la Corsa dice la sua nel segmento delle compatte. Nell'abitacolo ci sono i sedili sportivi a guscio e il volante a tre razze con la corona schiacciata nella porzione inferiore, per farvi sentire un po' pilota. La mano marcata dei

LA TEDESCA
LANCIA LA SFIDA
ALLA
CONCORRENZA
FRANCESE
FACENDO LEVA
SUI FORNITORI
DI PRIMO LIVELLO

designer ha arricchito la carrozzeria di spoiler e minigonne. L'insieme non si è appesantito, bensì rinvigorito. Anche se poi i veri muscoli sono quelli che si misurano sotto il cofano. Sezione di cui si occupa un millesei sovralimentato capace di 207 cavalli e 280 Nm di coppia. Cubature e potenze sono più o meno le stesse delle principali competitor di categoria. Competitor (almeno non tutte) che non possono vantare la stessa lista di supplier: Brembo (freni), Koni (ammortizzatori FSD), Remus (marmitta), Michelin (pneumatici), Recaro (sedili). Concorrenti che devono calibrare le loro performance in virtù di un passaggio da 0 a 100 in 6"8 e di una velocità massima di 230 km/h, offerti dalla Opel Corsa OPC. Prestazioni che hanno richiesto un adeguamento di tutto il comparto sospensioni e sterzo. Tant'è che pure gli angoli caratteristici delle ruote sono stati rivisitati. La lista degli optional prevede inoltre un pacchetto performance che comprende sia i cerchi in lega da 18 pollici sia il differenziale autobloccante di tipo meccanico. Un pacchetto offerto a 2.500 euro. Soldi assolutamente ben spesi per godere appieno del divertimento che la piccola OPC è in grado di garantire. Il prezzo della compatta tedesca è di **22.270** euro.



SPORTIVA A VISTA

LA CARATTERIZZAZIONE DELLA VETTURA
TEDESCA INIZIA DAGLI ESTERNI. SPOILER
E MINIGONNE PROTAGONISTI



308 GTi by P.S.

LA LEONESSA RUGGISCE

Gli uomini del Leone Rampante stanno tracciando quale dovrà essere la strada per le prossime generazioni di sportive. Perché per quanto l'elettronica possa avere un ruolo rilevante e determinante nello sviluppo di auto ad alte prestazioni, il piacere vero alla guida lo si realizza pure con la meccanica. E poi mettere i potenziali clienti nella posizione di poter scegliere è certamente un vantaggio quando si dovrà valutare ed eventualmente affrontare un acquisto di questo genere. Così, che alla 308 GTi venga affiancata la versione più performante by Peugeot Sport non è solo un dato di fatto

LA VERSIONE BY PEUGEOT SPORT DI 308 GTI RIVELA UN ASSETTO SPECIFICO, PIÙ CAVALLI E LA PRESENZA DEL DIFFERENZIALE MECCANICO

ma una conferma del potenziale della Casa francese. Perché consente ai puristi di optare per la versione da 272 cavalli. Quella che passa da 0 a 100 km/h in sei secondi netti e vanta una velocità massima di 250 km/h. Quella che ricorda più da vicino le Peugeot che corrono nei rally e in pista. Perché la 308 GTi by Peugeot Sport vanta tutta quella serie di specifiche che sono garanzia del divertimento alla guida. Rispetto alla GTi l'assetto è stato ribassato di altri 11 millimetri. I cerchi in lega da 19" calzano pneumatici Michelin Pilot Super Sport 235/35. Un impronta a terra di livello, stretta collaboratrice di un impianto frenante che all'anteriore impiega dischi da 380 mm di diametro (i posteriori sono da 268 mm). Certi che gli spazi di arresto siano degni di nota, bisogna poi fare i conti con il comparto trasmissione. Cambio manuale a sei rapporti e differenziale autobloccante Torsen sono gli elementi chiave della trazione anteriore francese. Il tasto Sport che modifica la mappatura di motore e sterzo per renderli ancora più agguerriti nell'affrontare le curve è solo la ciliegina sulla torta. Una torta che costa ben **35.150** euro.



MAGNETI MARELLI

LA VITA DI BORDO SI CONFÀ A QUELLA DELLE ALTRE PEUGEOT 308. LA DOMOTICA DI BORDO È STATA REALIZZATA DA MAGNETI MARELLI

208 Gti by P.S.

LA PICCOLA SI TRASFORMA

STESSI CAVALLI DELLA GTI, MA SPECIFICHE TECNICHE TALI DA RENDERLA UN'ALTRA VETTURA. SPICCA IL TORSEN



L'importante è non confondersi. Perché nonostante la lunghezza della denominazione, la 208 GTi by Peugeot Sport non ha più cavalli (208) della sorella 208 GTi. Ma le differenze ci sono e sono tangibili. Citare le caratteristiche dell'assetto è d'obbligo. La versione by Peugeot Sport è più bassa di 10 mm e adotta differenti angoli caratteristici delle sospensioni. In particolare di quelle posteriori, leggermente più aperte. La traduzione letteraria di quanto detto è che la 208 GTi by Peugeot Sport è molto più reattiva al retrotreno. Ossia? Partiamo con il dire che le opzioni al volante sono sostanzialmente due. Quali? Potete optare per il rilascio dell'acceleratore oppure mettere a frutto le vostre doti velocistiche portando la frenata sin dentro la curva, caricando con decisione l'avantreno. Il resto vien

da sè. Perché il retrotreno allarga la traiettoria e chiude con il muso l'ingresso in curva. Terminologie da aspiranti rallisti o presunti tali ma doverose per descrivere qual è il potenziale della vettura francese. Potenziale che può fare affidamento persino su di un differenziale autobloccante meccanico Torsen.

Meno performante il cambio manuale a sei rapporti, la cui corsa (lunga) non si adatta alle esigenze di un'auto come la GTi by Peugeot Sport. Penultimo invece il freno, con un comando corto, a

S.

ANCHE BICOLORE

LA PEUGEOT 208 GTI BY
PEUGEOT SPORT, OLTRE
A VANTARE DI SERIE
I CERCHI DA 18",
PUÒ ESSERE ORDINATA
CON CARROZZERIA
BICOLORE



cui è necessario fare l'abitudine, onde evitare di inchiodare ad ogni frenata. C'è poi ancora tutta una questione di carattere estetico di cui non abbiamo fatto alcun cenno.

La differenza estetica sostanziale tra la 208 GTI by Peugeot Sport rispetto alla 208 GTI si limita essenzialmente alla presenza dei cerchi in lega da 18 pollici (17" la GTI). Anche la disponibilità di tinte per la carrozzeria non è la stessa, annoverando pure la bicolore. Variabili che non toccano la disponibilità a livello di infotainment.

La multimedialità segue le direttive delle altre 208, così come i sistemi di assistenza alla guida. La vettura può essere dotata del dispositivo Active City Brake che consente di evitare o almeno limitare i danni derivati da un impatto, sino ad una velocità di 30 km/h. Soglia entro la quale è in grado di attivare una frenata, parziale o completa, grazie alle informazioni che riceve da un sensore laser a corto raggio (Lidar). La 208 più sportiva di sempre ha un prezzo di **26.300** euro.

QUESTIONE DI FARI

SPETTA AL FRONTALE
SVELARE LE PRINCIPALI
NOVITÀ DELLA CLIO
R.S. TROPHY.
SPICCANO
I NUOVI GRUPPI
OTTICI A LED



Clio R.S. Trophy

AGGIORNAMENTI PER LA FRANCESE

Il senso sportivo del marchio Renault si misura dalla tradizione dei modelli R.S.. Acronimo di Renault Sport, il reparto della Casa Francese che si occupa di tutto ciò che "deve" andare forte. Battute a parte, questa sezione sviluppa sia i modelli destinati alle corse (in strada e in pista) sia quelli destinati alla commercializzazione. E siccome la Renault Clio ha deciso che è giunto il momento di aggiornare il contenuto, anche la variante R.S. Trophy si adegua ai diktat del restyling. Regole di gioco relativamente semplici, che come di consueto mettono tutto in mano al frontale. Frontale in cui a dominare

LA COMPATTA
D'OLTRALPE SI
ADEGUA ALLE
SPECIFICHE
DEL RESTYLING
PROMOSSO DA
CLIO. L'UNITÀ DA
1,6 LITRI SVILUPPA
SEMPRE 220
CAVALLI
DI POTENZA
MASSIMA

non potevano che essere i gruppi ottici. Che in questa nuova edizione rispondono alla tecnologia a led multi riflettente, avente la forma di una bandierina a scacchi. Una tecnologia che la recente concept car Clio R.S. 16 ha portato all'esordio. Senza entrare in tecnicismi di illuminotecnica, questo sistema consente di unificare le funzioni fendinebbia con cornering, luci di posizione e di profondità, a tutto vantaggio della visibilità quando calano le tenebre. Le variabili estetiche non si limitano però ai gruppi ottici, perché la Clio R.S. Trophy sfoggia anche un nuovo paraurti.

Il modello Trophy identifica quello più sportivo della gamma Clio R.S. Oltre ad avere in dote l'edizione da 220 cavalli del motore turbo benzina di 1,6 litri vanta pure il telaio più rigido e basso fra quelli disponibili in famiglia. Di serie il sistema Launch Control e il cosiddetto R.S. Drive, che regola le modalità di guida Normal, Sport e Race. Il resto segue le specifiche del modello pre-restyling, dall'infotainment al cambio doppia frizione EDC. Il prezzo della Clio R.S. Trophy è di **26.550** euro.



Seat Ibiza Cupra

LA SPORTIVA MULTIMEDIALE

Sebbene le dimensioni la qualificano come compatta, il cuore di SEAT Ibiza Cupra è decisamente grande. Il downsizing ha preso una direzione differente. Così, l'ultima versione della sportiva spagnola abbandona i trascorsi del precedente 1,4 litri sovralimentato per affidarsi al nuovo 1.8 TSI (ovviamente turbo). Più cavalli (192 cv) e più coppia (320 Nm), ma soprattutto una fruibilità che la passata unità non poteva vantare. I vantaggi derivano dalla presenza sia dell'iniezione diretta sia di quella indiretta. Tradotto in parole povere significa che se date fondo all'acceleratore e spingete al massimo sarà l'iniezione diretta a garantire la corretta alimentazione della camera di combustione, altrimenti verrà data precedenza a quella indiretta. Il risultato finale si traduce in uno scatto da 0 a 100 km/h in 6,7 secondi e in una velocità massima di 235 km/h. A garantire invece il massimo della motricità ci pensa l'arcinoto differenziale elettronico XDS che collabora con un cambio manuale a sei rapporti.

Essendo un'auto studiata per un pubblico giovane, la multimedialità a bordo è pensata per soddisfare una platea così esigente quando si

NUOVO
MOTORE 1.8 TSI
E NUOVO
SISTEMA
MULTIMEDIALE
SEAT FULL LINK.
LA COMPATTA
SPAGNOLA
GUADAGNA
IN PRESTAZIONI

tratta di nuove tecnologie. La Ibiza Cupra promuove infatti l'esperienza dettata dal nuovo SEAT Full Link; la soluzione spagnola per la connettività che integra i sistemi MirrorLink, Apple Car Play e Android Auto. Delle tre alternative quella più completa è certamente la prima, essendo la piattaforma su cui è stata sviluppata la SEAT Drive App. L'evoluzione, esclusiva dei modelli di smartphone marchiati Samsung si chiama invece SEAT Connect App ed integra una serie di funzioni non disponibili per gli altri dispositivi e sistemi. Prezzo? **21.500** euro.



IBIZA CUP

LE VETTURE IMPIEGATE PER IL TROFEO ADOTTANO ANCORA IL PRECEDENTE 1.4 SOVRALIMENTATO



Lèon Cupra

INIEZIONE DI POTENZA

IL 2.0 TSI PASSA DA 280 A 290 CV. STESSE PRESTAZIONI E STESSO PREZZO, PER UNA VETTURA DISPONIBILE A TRE PORTE, CINQUE E IN VARIANTE STATION WAGON

I numeri, quando si tratta di automobili, non sono mai casuali. E, in questo caso, sono identificativi della potenza erogata dal 2 litri TSI: 290 cavalli. Un valore che l'unità del Gruppo Volkswagen realizza affidandosi ad un particolare sistema di iniezione di carburante. Infatti, il propulsore dalla Seat Lèon Cupra 290 impiega sia l'iniezione indiretta sia quella diretta. Una scelta tesa a massimizzare l'efficienza; un dualismo che lavora a seconda del carico di lavoro

del propulsore. Ma la tecnologia non risparmia nemmeno il comparto trasmissione. Comparto che si qualifica come di consueto facendo leva sul cambio doppia frizione DSG (il manuale non è previsto per il mercato italiano) e sulla disponibilità di un vero differenziale autobloccante (di serie). Un sistema, quello di Seat, formato da un pacco multidisco azionato idraulicamente, che può trasferire il 100% della coppia motrice ad una sola ruota. Ha una taratura funzionale ad



un uso prevalentemente stradale. Se comunque siete inclini ai track day nei weekend, il Black performance pack (optional) comprende un set di pinze freno Brembo, ma soprattutto un treno di pneumatici Michelin Pilot Sport Cup 2. Un pacchetto fatto apposta per esaltare la dinamica di guida. Una dinamica in cui sterzo e assetto sono i principali protagonisti. Preciso e relativamente diretto il primo. Mentre il secondo annovera un retrotreno che lavora secondo le indicazioni del guidatore. Composto e privo di sbavature quando si marcia in maniera pulita e lineare. Reattivo e sovrasterzante se invece si esagera nell'inserimento in curva, forzando l'angolo d'ingresso. Il vantaggio è che avverte sempre con ampio preavviso.

Ai 290 cavalli di cui sopra seguono 350 Nm di coppia motrice. Un valore rimasto inalterato rispetto alla Cupra con 280 cv (non più a listino). Numeri a cui seguono ovviamente le informazioni relative alle performance. Prestazioni che si equivalgono indipendentemente dalla tipologia di carrozzeria. Perché la Cupra 290 è declinata sia nel formato 3 porte SC sia nel classi-



CUPRA STCS

LA VERSIONE STATION WAGON DI LEON CUPRA È IMPEGNATA NEL CIT (CAMPIONATO ITALIANO TURISMO), IN ALLESTIMENTO TCS

co 5 porte, sia nel più alternativo station wagon ST. Quindi, giusto per fare il punto della situazione, si scopre che la velocità massima si attende intorno ai 250 km/h, mentre il passaggio da 0 a 100 km/h avviene in 5,7 secondi. E alla voce consumi sfoggia(no) un 6,5 l/100 km, mentre le emissioni si attestano intorno ai 149 g/km di CO₂. Il prezzo è lo stesso per SC, 5 porte ed ST: **35.000** euro.



Skoda Octavia Rs

LA PIÙ PRESTAZIONALE È LA RS

Non sia mai che i cèchi di Skoda non risultino all'altezza dei rivali. Perché la Octavia non può definirsi tale se non si considera anche la sua variante più sportiva, la RS 230. Una versione che fa tesoro di tutto il potenziale della tecnologia in seno al Gruppo Volkswagen. Punto di partenza il motore. Che la sovralimentazione sia la protagonista assoluta è un dato di fatto, anche perché stiamo parlando del 2.0 TSI di ultima generazione. Ossia parte di quella famiglia di propulsori che è arrivata su piazza da quando il pianale MQB ha pre-

LA VERSIONE SPORTIVA DEL MODELLO CÉCO È EQUIPAGGIATA CON UN DUE LITRI TURBO BENZINA DA 230 CAVALLI DI POTENZA

so forma. Ciò detto, la potenza erogata è pari a 230 cavalli, mentre la coppia è di 250 Nm. Valori nella media, non utili ai fini della corsa ma gratificanti se l'obiettivo è divertirsi. Numeri da cui dipendono i circa 250 km/h di velocità massima e i 6,7 secondi necessari per scattare da 0 a 100 km/h (6,8 con il cambio doppia frizione DSG). Numeri che non tengono però conto che ora la Skoda Octavia RS 230 può fare affidamento sul sistema Dynamic Chassis Control. Non serve essere di madrelingua inglese per capire che il dispositivo della vettura coinvolge direttamente la dinamica di guida. E come? Intervenendo sui parametri che regolano sospensioni e sterzo, secondo tre differenti modalità: Comfort, Normal e Sport. Questo è ciò che concerne il cosiddetto piacere di guida, perché poi c'è tutta quella parte che riguarda sia la domotica di bordo sia la funzionalità nel senso più stretto del termine. Ad esempio è disponibile la Phone Box che consente di ricaricare i dispositivi smartphone per induzione, ossia senza bisogno di cavi. Mentre l'infotainment prende il nome di SmartLink e segue le dinamiche di quello promosso dai diversi marchi del Gruppo. I prezzi partono dai **32.700** euro della versione berlina.



DETTAGLI SPORTIVI

PUR RIMANENDO FEDELE ALLE ALTRE OCTAVIA, LA RS 230 SI CORREDA DI ALCUNI PARTICOLARI CHE ALIMENTANO IL GUSTO PER LA GUIDA SPORTIVA





Subaru WRX STi

TORNA IL MITO DELLE PLEIADI

Non sarà il tempo dei ricordi ma solo il nome Subaru è sufficiente per evocare i rally degli Anni '90. Dalla Legacy sino all'ultima Impreza, il marchio giapponese ha scritto alcune delle pagine più importanti nella storia delle corse su strada. Tenendo presente che con le vetture delle Pleiadi ha corso e vinto un certo Colin McRae. E nonostante i ragazzini dell'era digitale siano convinti si tratti solo del nome di un videogioco, noi sappiamo invece sia stato uno dei più grandi piloti di rally di sempre. Un breve excursus prima di concentrarsi su di una vettura come la Subaru WRX STi. Una digressio-

MOTORE TURBO
E QUATTRO
RUOTE MOTRICI
SONO GLI
INGREDIENTI
DEL SUCCESSO
SUBARU. CHE,
CON LA WRX STi,
CELEBRA I RALLY
DEL PASSATO

ne, perché l'auto in questione rappresenta in un modo tutto suo proprio quel mondo. Una vettura per pochissimi, non tanto per una questione di costi quanto di cultura. Bisogna apprezzare un certo stile di guida e avere una buona conoscenza delle relative tecniche, altrimenti non si è in grado di assaporare il potenziale di una vettura come questa.

Perché in fondo un po' ralisti bisogna esserlo per saperci andare forte. Perché il 2,5 litri boxer turbo da 300 cavalli è di razza purissima. E non lasciatevi tradire dal fatto che il differenziale centrale ripartisce la coppia motrice per il 41% alle ruote anteriori e per il restante 59% alle posteriori. Con un colpo all'elettronica e uno alla meccanica è possibile variare le percentuali in essere, in modo tale da rendere la Subaru WRX STi una berlina per andare a spasso oppure una vettura dedicata al traverso sempre e comunque. La scelta spetta a chi ha l'onere e l'onore di cingere il volante. Quanto a velocità massima, la giapponese dichiara 255 km/h, mentre lo scatto 0-100 si chiude intorno ai 5,2 secondi. E il prezzo? **44.550** euro.

ALTRO CHE CODA

LO SPOILER POSTERIORE HA UNA FORTE VALENZA AERODINAMICA



**ALLESTIMENTO
WEB RACE**

LA VERSIONE WEB RACE
MUTA SOLO NELLA
FORMA E NON NELLA
SOSTANZA. DI SERIE
LA COLORAZIONE
BICOLORE



Swift Sport

LA SUZUKI ASPIRATA

MEGLIO UN ASSETTO DIVERTENTE
CHE UNA CAVALLERIA ESUBERANTE.
LA SWIFT SPORT SI ESALTA TRA LE CURVE



na il segmento delle quattro ruote. Ma quando si mette mano alle cose semplici in modo intelligente, i risultati arrivano lo stesso. Perché a ben vedere lo schema non offre particolari spunti di discussione: McPherson all'avantreno e barra di torsione al retrotreno. La Swift Sport è più bassa di 25 mm rispetto alle Swift normali e opta per una taratura delle molle ovviamente più rigida. Ciò non ha compromesso il comfort generale, perché non è dura come un kart ma nemmeno morbida come un'utilitaria. Eppure, appena si abbandonano i rettilinei, ambito che non agevola il millesei aspirato, e si passa alle curve, si scopre la vera natura della piccola giapponese. Sensibile al rilascio, tende in maniera progressiva ad allargare con la coda. Se si gioca d'anticipo, il passaggio alla curva successiva è fulmineo. Solo sul viscido la mancanza di un differenziale autobloccante si fa sentire. Un limite che non è solo di Swift, perché di meccanica si mastica sempre molto meno.

Il suo essere essenziale è un tratto distintivo anche per il quattro cilindri di 1,6 litri. Il tocco tecnologico si palesa con il sistema di fasatura variabile, meglio noto come VVT (Variable Valve Timing), dotato di condotti di aspirazione a geometria variabile. Abbinato ad un cambio manuale a sei rapporti, offre un quadro prestazionale decisamente inferiore rispetto alle rivali: 195 km/h di velocità massima e 8,7 i secondi per passare da 0 a 100 km/h. Prestazioni più che dignitose quando si tratta di consumi ed emissioni di CO₂: nel primo caso il dato dichiarato è pari a 6,4 l/100 km (ciclo combinato), mentre il secondo è di 147 g/km. La variabile prezzi infine, cambia a seconda che si tratti di Swift Sport 3 o 5 porte: **18.200** euro oppure **18.900** euro.

C'è ancora chi crede nell'aspirato come Suzuki. Una cultura che negli anni si è andata perdendo a favore della sovralimentazione. Ma qui non si discute il valore di una tecnologia, piuttosto quello complessivo della vettura. Che non potendo giocare la carta dei cavalli, la potenza si ferma alla soglia dei 136 cv, punta tutto su un assetto divertente. Una decisione tecnico-tattica che sulle prime potrebbe non catturare l'utente più fanatico, soprattutto quando ci si ritrova ad affrontare una salita, ma che poi paga una volta che si affronta la discesa. Suzuki non ha inventato nulla e la Swift Sport non rivoluzio-





Toyota GT86

COUPÉ, ECCO IL RESTYLING

Entrata di diritto in quella élite di vetture che segnano il cuore degli appassionati di automobili sportive, la Toyota GT86 pensa a come rinnovare il guardaroba. Si tratta solo di un semplice restyling, quindi l'attesa per le novità è un'esclusiva dello stile. Perché la trazione posteriore giapponese, gemella della Subaru BRZ, conserva in tutto e per tutto la meccanica attuale. Una meccanica che, nonostante lo scenario attuale faccia affidamento solo ai sistemi sovralimentati, preferisce sviluppare un aspirato alternativo. I punti di partenza sono stati l'iniezione indiretta e quella diretta D-4S di casa Toyota. Un rapporto che si sviluppa grazie ad un sistema a doppi iniettori in grado di rispondere alle esigenze sia dell'una sia dell'altra. L'architettura del due litri è invece di chiara matrice Subaru. Il quattro cilindri boxer elabora 200 cv di potenza massima

LA SPORTIVA
GIAPPONESE
RIMANE FEDELE
ALLA
MECCANICA
BOXER E ALLA
TRAZIONE
POSTERIORE.
QUALCHE
RITOCO
SIA DENTRO
CHE FUORI

a 7.000 giri e 205 Nm di coppia motrice. Numeri che non provocano alcun sussulto ma più che adatti ad assecondare il telaio della GT86. Leggera (poco più di 1.200 kg), punta tutto sul perfetto bilanciamento dei pesi: 53% sull'asse anteriore e 47% su quello posteriore. L'assetto, avantreno MacPherson e posteriore a doppio braccio oscillante, consente alla GT86 di essere sfruttata al meglio in ogni occasione. E il restyling? Quello si palesa essenzialmente nei paraurti, dato che l'anteriore si rinnova nella linea, mettendo a disposizione una presa d'aria più grande. Quello posteriore si presenta leggermente ribassato. I gruppi ottici sposano i led. Nuovo poi il disegno dei cerchi di lega da 17". A bordo arrivano i comandi audio al volante, il display TFT a colori da 4,2" e nuovi tessuti black con finiture silver. Il tutto con un prezzo di **31.700** euro.



GTI Clubsport

UNA GOLF DA VERI AMATORI

Sarà la maturità dei quarant'anni, sarà perché la Golf GTI è pur sempre la sportiva per eccellenza (almeno nel suo segmento), sarà perché le varianti speciali fanno sempre un certo effetto. L'edizione Clubsport della media di Wolfsburg non è solo una versione più potente e meglio kittata, perché cela una serie di migliorie sotto il profilo tecnico decisamente rilevanti. Però non si può nemmeno mettere in discussione il fatto che l'occhio vuole la sua parte. Una variabile, quella estetica, che il pubblico delle sportive apprezza particolarmente. Una variabile che sposa in questo caso anche la funzione. Perché il paraurti anteriore, ridisegnato per la Golf GTI Clubsport, è dotato di splitter e deflettori d'aria. Particolari che se da un lato esaltano, dall'altro danno un forte contributo alla questione aerodinamica. Questione sottolineata pure dallo spoiler posteriore, più grande rispetto a quello delle GTI normali. Il contributo puramente estetico è invece demandato ai cerchi in lega dal disegno specifico e dalla banda nera che segue il profilo della fiancata. Chiudono la vista il diffusore posteriore da cui fanno capolino i terminali di scarico di diametro maggiorato.

PIÙ ESTREMA,
VELOCE E
PERFORMANTE.
LA GOLF GTI
CLUBSPORT
IMPIEGA
LA VERSIONE
DA 265 CV
DEL 2.0 TSI

E sa da un lato le possiamo considerare delle novità, a dare certezze ci pensa il propulsore di due litri sovralimentato. IL 2.0 TSI elabora 265 cavalli di potenza e 350 Nm di coppia motrice. La funzione overboost consente un incremento, per un breve lasso di tempo, dei valori di cui sopra: i cavalli salgono a quota 290 e la coppia a 380 Nm. In ogni caso il "rapporto" con l'asse anteriore si realizza o con un cambio manuale a sei marce o con il doppia frizione DSG. L'assetto è stato ritarato in funzione del nuovo quadro prestazionale. I prezzi partono da **36.800** euro.



Volkswagen Polo

SCATTA L'ORA DELL' 1.8 TSI

CIÒ CHE NON SI VEDE È LA VERA NOVITÀ DELLA 2 VOLUMI TEDESCA. OSSIA IL NUOVO MOTORE DI 1,8 LITRI IN GRADO DI EROGARE 192 CAVALLI DI POTENZA

IMMAGINE

TRADIZIONALISTA

COME TUTTE LE GTI DI CASA VOLKSWAGEN, ANCHE LA POLO PREFERISCE NON ESALTARE L'ASPETTO ESTERIORE, PUNTANDO SU UNO STILE SOBRIO



Polo GTI



Sobria, garbata, quasi a voler passare inosservata. La Volkswagen Polo GTI prende esempio dalla sorella maggiore Golf GTI. Non ama gli eccessi, radicata nel suo essere così tedesca da risultare per certi versi asettica. C'è a chi piace questo tipo di atteggiamento, che per molti aspetti è la chiave del successo. Successo che deriva pure dal fatto che quelli di Volkswagen amano distinguersi dalla massa sul piano tecnico. Quindi se tutti riducono le cubature in virtù di potenze specifiche più elevate, la Polo GTI aumenta i centimetri cubici a disposizione. Non si tratta solo di tecnologie disponibili, la questione verte (semplicemente) sul vantaggio espresso dalla relazione costi-benefici. Che in questo caso non era più favorevole al millequattro turbo, che si è visto spodestare dal nuovo 1.8 TSI. Si tratta di un'unità più recente, sviluppata già per Audi e che ovviamente consente prestazioni più solide, in virtù pure della necessaria omologazione Euro 6. Dal dibattito viene fuori che la sovralimentazione è mediante turbocompressore, e che la potenza sviluppata è di 192 cv e la coppia motrice di 320 Nm. Un valore questo, che cala sino a quota 250 se al manuale di serie a sei rapporti si preferisce l'automatico doppia frizione DSG. Essendo in zona trasmissione, meglio fugare ogni dubbio subito. La Volkswagen Polo GTI non si affida ad un differenziale autobloccante di tipo meccanico, bensì all'elettronica. Che regola la coppia tra le due ruote anteriori facendo leva sull'impianto frenante.

Un'informazione che dovrebbe di per sé già classificare la compatta tedesca. Una vettura che si racconta già a livello di design. Gli unici dettagli rilevanti sono i cerchi in lega da 17" con pinze freno in tinta (rossa, naturalmente) e il piccolo spoiler posteriore sul lunotto, oltre ovviamente il doppio terminale di scarico. Una visuale standardizzata della vettura che si replica pure nell'abitacolo, in cui il rivestimento a scacchi è garanzia di auto sportiva (almeno secondo i tedeschi). Una sportiva che può vantare 236 km/h di velocità massima e meno di sette secondi per passare da 0 a 100 km/h. Una sportiva che può essere dotata, dato che Volkswagen non regala mai nulla, di tutta quella serie di ammenicoli che la possono rendere competitiva sul piano multimediale ma anche su quello prestazionale. Basta mettere mano al portafogli. La base di partenza è **22.350** euro (la 3 porte).



RITORNO AL WTCC

VOLVO TORNA IN VESTE UFFICIALE ALLE CORSE E LO FA SCEGLIENDO IL MONDIALE WTCC 2016 CON IL MODELLO S60



Volvo Polestar

IN NUOVI MODELLI SPORTIVI

LE S60 E V60 RAPPRESENTANO IL FIORE ALL'OCCHIELLO DELLA PRODUZIONE AD ALTE PRESTAZIONI DEL GRUPPO SVEDESE



sportivo della Casa svedese esiste già da vent'anni. Reparto che lo scorso anno è divenuto ufficialmente parte dell'azienda mentre prima il rapporto era di stretta collaborazione. Ma non sono le questioni aziendali il punto, bensì i nuovi modelli Polestar. Modelli che ripercorrono la tradizione nordica delle motorizzazioni sovralimentate, preferendo un quattro cilindri turbo ad un propulsore con un architettura maggiormente frazionata.

Tre volumi e station adottano la medesima meccanica. Meccanica che realizza la performance sportiva con il nuovo due litri turbo, la cui sigla di progetto è "Drive-E". Vero che il nome potrebbe rimandare a qualcosa di estremamente ecologico e poco sportivo, vero altrettanto che basta leggere i numeri per cambiare idea: i cavalli sono 367, mentre 470 Nm è il valore relativo alla coppia motrice, disponibile da 3100 a 5100 giri. Tanta carne al fuoco che viene condivisa dalla trazione integrale e dal cambio automatico a 8 rapporti dotato di paddle al volante. L'elettronica sovrintende la ripartizione della coppia tra assi e ruote, mentre all'aerodinamica va il compito di valorizzare la dinamica di guida. I progettisti Polestar riferiscono di 22 kg di carico all'anteriore, che salgono a 33 sull'ala posteriore ad una velocità di 250 km/h. Velocità che può essere incrementata sino a 280 km/h. L'accelerazione da 0 a 100 è invece sempre la stessa: 4,7 secondi.

Componentistica in linea con le performance. Gli ammortizzatori sono Ohlins, mentre l'impianto frenante è realizzato dalla Brembo. All'anteriore il diametro dei dischi è di 371 mm e al posteriore di 302. Le S60 e V60 Polestar saranno prodotte in tiratura limitata e i prezzi partiranno da circa **60.000** euro.

Minimalisti come sono gli svedesi, chi direbbe che le auto sportive sono invece parte del loro Dna motoristico? A dire il vero la storia ci avrebbe dovuto insegnare qualche cosa, rilevando una tradizione longeva, sia per ciò che riguarda le automobili sia per ciò che concerne la stirpe di piloti scandinavi. Che, tra rally e pista, hanno dimostrato come in Svezia sanno bene come si manovra un volante. Un preambolo tanto articolato, solo per parlare di Volvo e delle varianti Polestar della berlina S60 e della wagon V60. E se il nome non vi dice nulla, è perché siete così fissati con M Sport e AMG da esservi dimenticati che questo reparto



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

Speciale a cura di Cesare Cappa

**AUTO
SPRI
NT EXTRA**

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - **Telefono:** 051.6227111
- **Fax:** 051.6227242 - Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 6727 del 6 novembre 1997.

Abbonamenti: DIFFUSIONE EDITORIALE SRL, via Clelia 27, 00181 Roma -
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it - **tel.:** 06.7814.7311 - **fax:**
06.93387968 - **sito:** www.abbonatiweb.it

ARTICOLI, FOTO E DISEGNI NON RICHIESTI, ANCHE SE NON PUBBLICATI, NON VERRANNO RESTITUITI

DIFFUSIONE: Esclusiva per l'Edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A.
- Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-
service@m-dis.it - Distributore esclusivo per l'estero: Johnsons International News
Italia S.p.A. Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430.

STAMPA: Poligrafici il Borgo S.p.A. 40138 Bologna, Via del Litografo 6 -
Tel. 051.6034001.

PUBBLICITÀ: Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia e Estero.

Sport Network S.r.l.: Sede Legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma Sito
internet: www.sportnetwork.it - **Uffici Milano:** Via Messina 38 - 20154 Milano - Tel.
02.349621 - Fax 02.34962450. - **Uffici Roma:** Pz. Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
- Tel. 06.492461 - Fax 06.49246401.



Su Auto.it vedi solo il meglio.

Scopri il nuovo sito.



Auto.it, il punto di riferimento per tutti gli appassionati di auto, si rinnova. L'unico sito in grado di offrirti:

- Navigazione più veloce e intuitiva.
- Nuove rubriche.
- Sezione prove con esperti che testano le auto per i lettori.
- Contenuti multimediali.
- Anteprime e news.

Vieni a scoprire il restyling della versione online del mensile Auto.



auto.it

www.auto.it



Passione NATURALE

Palm Beach Resort & Spa



Palm Beach Resort & spa
Maldives