

ZANARDI DA FAVOLA SBANCA IL MUGELLO E SI FA IL REGALO PER I 50 ANNI

AUT 6,50 € - DE 6,00 € - F 5,50 €
PTE COM 3,50 € - I 4,00 €
CHC 17,00 € - CH 6,00 €

AUTO SPRINT

n. 42

Anno LV Settimanale 18-24 ottobre 2016

3 Euro (Italy only)



RALLY, L'ORA DEI TITOLI

Ogier in Spagna si laurea campione del mondo per la quarta volta di fila. E Basso al Due Valli sbanca il Cir

BIS FERRARI NEL GT ITALIA

Venturi e Gai conquistano lo scudetto in Super-Gt3, Cheever-Leo sono tricolori in Gt3

L'ITALIA CHE VOLA...

ALDO

ESCLUSIVO PARLA COSTA

Il responsabile progettazione e sviluppo Mercedes F.1 si confessa senza veli. Un'anima tricolore nel team dominatore dell'era hybrid

SUTTON-IMAGES.COM



RENAULT
Passion for life

Nuova Renault Twingo R1

La piccola per diventare grandi.
Anche in gara.



Scopri le emozioni della vittoria a bordo
di Nuova Renault Twingo R1:
l'auto agile e scattante che ti farà crescere.

TWINGO
TROFEO R1



renault.it

Zanardi favola da splendido 50enne!

Piangevano in molti domenica scorsa al Mugello mentre Alex Zanardi penzolonati sul tetto della Bmw festeggiava una fantastica vittoria nel tricolore Gt. Con la sua trascinante energia ha costretto tutti quanti a fare il tifo per lui mentre stava correndo incontro al successo nella sfida conclusiva del campionato italiano riservato alle vetture Gran Turismo. Abbiamo goduto con lui che strizzava l'occholino, facendo i fari alla vittoria che stava arrivando, imprevedibile lepre con la Bmw M6 Gt3 "targata" Roal Motorsport. Ha scritto un'altra bella storia da raccontare. Una favola che ha strappato più di una lacrima nel dopo-gara. «Quello di Zanardi è un miracolo - ha detto il dottor Costa - È un uomo che riesce a trasformare le ferite in un dono». S'è fatto un gran bel regalo per i suoi primi 50 anni Alex Zanardi da Castelmaggiore. E l'ha fatto anche a tutti noi appassionati. Un regalo che arriva con una domenica d'anticipo sul calendario ma bello e potente come gli auguri che gli vogliamo fare anche noi di As.

«È qualcosa di speciale - ha raccontato - Se non fossi io il protagonista, sarei probabilmente con le lacrime agli occhi a vedere qualcun altro dentro la storia». Una gran bella storia, nel bel mezzo di una serie in cui erano in ballo gli scudetti di categoria (vinti dalle Ferrari in Super Gt3 con Venturi-Gai e in Gt3 con Cheever-Leo). «Sono riuscito a portare a casa il risultato

più bello senza pestare i piedi a nessuno, nonostante la mia goffaggine, e quindi sono doppiamente felice - ha detto ancora Zanardi - Non so se davvero merito tutto questo... cosa devo dire se non "grazie" a questo destino che continua a regalarmi esperienze bellissime. Mi prendo il piccolo merito di aver fatto di tutto per uscire dal porto anche quando c'era bonaccia e di esserci stato quando il vento è arrivato. È molto probabile che la giornata di oggi apra nuove opportunità, quindi non vedo l'ora di uscire di nuovo dal porto... L'anno prossimo non ci sono mica le Olimpiadi, quindi sarò più libero. Tanti amici sono convinti che il volante lo sapia ancora girare a dispetto della mia età e dei miei guai fisici... Non ho ambizioni particolari, la mia carriera l'ho fatta, ma c'è una possibilità emozionante che è il Wec. Questa è la mia grande passione... non è mica evaporata, resta sempre presente nel mio cuore».

Ps: Parco a pagamento e giù le sopraelevate. Fa discutere, e molto, l'idea lanciata nei giorni scorsi all'Urban Center di Monza per illustrare 25 proposte sul futuro della Villa Reale e del suo polmone verde. Soldi e ruspe per un futuro migliore: è questa la ricetta elaborata dal Partito Democratico di Monza che ha prodotto subito divisioni anche interne al partito. Sicuri che sia la ricetta giusta?

domenicaserà



FORMULA UNO

- 10 VERSO GP USA L'ITALIA CHE VOLA... ALDO
- 18 VERSO GP USA PETRONAS CUORE ITALIANO
- 20 VERSO GP USA IN TEXAS ROSSA ALL'ATTACCO
- 24 VERSO GP USA PARLA DAVE RYAN

VELOCITÀ

- 52 WEBBER DICE STOP
- 56 WEC 6 ORE DEL FUJI
- 60 DTM HOCKENHEIM
- 62 FIA F.3 HOCKENHEIM
- 64 ZANARDI FAVOLA CONTINUA
- 66 GT TRICOLORE MUGELLO
- 70 CARRERA CUP MUGELLO
- 72 TRICOLORE PROTOTIPI MUGELLO
- 73 MINI E TROFEO ABARTH MUGELLO

STORIE

- 74 WALTER ROHRL

RALLY

- 36 MONDIALE SPAGNA
- 44 TRICOLORE DUE VALLI

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 30 CUORE DA CORSA
- 50 RALLYSPRINT
- 51 PISTASPRINT
- 78 LE CLASSIFICHE
- 79 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT

Stella a tre punte iridate

Di gare alla fine del mondiale ne mancano quattro, ma la Mercedes coi rivali ha già chiuso la faccenda a Suzuka, per quanto riguarda la lotta sul versante Costruttori.

La Casa tedesca, infatti, ha messo a segno l'en plein epocale vincendo matematicamente il terzo titolo consecutivo, a sancire il suo dominio indiscriminato all'interno dell'era turbo-ibrida. L'immagine celebrativa ritrae i principali artefici tutti uniti, sorridenti e attaccati ben saldi alla Stella a tre punte: in senso orario, Nico Rosberg, Toto Wolff, Niki Lauda, Lewis Hamilton, Paddy Lowe e Andy Cowell, quest'ultimo, il meno conosciuto dei magnifici sei, è il managing director del team.





Viva i figli

IL GRAN PREMIO DEL GIAPPONE HA VISTO ALLA RIBALTA DUE APPARTENENTI AD ALTRETTANTE DINASTIE DA CORSA: NICO ROSBERG, PARGOLO DI KEKE, E MAX VERSTAPPEN, VIRGULTO DI JOS. EVIDENTEMENTE È L'ANNO DEI PUPILLI

Quei figli di....

Pochi hanno notato, forse perché ormai siamo abituati, che ai primi due posti del Gp del Giappone sono finiti due figli di...piloti. Primo Rosberg, figlio di Keke, secondo Verstappen, figlio di Jos. Osannati i figli almeno quanto lo sono stati, ai loro tempi, i padri. Perché non va dimenticato che quando Max debuttò con ottimi risultati in F.1, c'erano sciami di tifosi olandesi che calcavano le piste del mondiale con grandi pannelli e bandiere dalla scritta "Jos the Boss". Vabbè, lasciamo stare il finale...

Le tre ipotesi

Come è possibile che Lewis Hamilton, nostro e vostro beniamino, altrimenti detto Ginetto, butti via così tanti Gp alla partenza? Abbiamo provato ad avanzare delle ipotesi sulle quali ci serve il vostro conforto, tramite mail da inviare al direttore Cordovani.

- 1) La pesante collana d'oro che Ginetto porta al collo, ogni tanto si aggroviglia attorno alle "palette" del cambio e Hamilton perde un sacco di tempo per sbrogliarle. Avete presente quando, da una tasca laterale della vostra auto, prendete le cuffiette dell'I-Pad per metterle alle orecchie e rischiate l'incidente perché sono ingarbugliate?
- 2) Hamilton spesso, nei frangenti del via, deve chiamare al telefono una sua amica a Los Angeles per programmare il lunedì e, accidenti, quel diavolo di Whiting lo disturba con il semaforo!
- 3) Amnesia ricorrente: "Ma dove ho messo l'orologio d'oro che mi ha regalato Rihanna?". Intanto gli altri sono partiti...

Grazie Herbie

In Giappone, si sa, gli spettatori vengono dotati di palette cartonate inneganti campioni di oggi e di ieri, giusto per fare colore sulle tribune. Il fatto è che alcuni tifosi agitavano un cartello con la scritta "Herbie Thank You". Vale a dire grazie Herbie. Si ma Herbie chi? Herbie Blash, ovviamente, colonna della Fia e amico di vecchia data di Bernie Ecclestone, in procinto di andare in pensione. Va bene tutto, ragazzi, ma chi ha fatto fare quei cartelli? E, soprattutto, il nipote che li agitavano sorridenti, sapevano a chi si riferivano? Chisseneffrega, intanto il buon Herbie ha avuto il suo momento di gloria.

Ti voglio virtual

Il sesso virtuale è bellissimo, lo dicono coloro che lo praticano regolarmente scoprendo gioie imprevedibili insieme a brividi e, qualche volta, lacrime di commozione. C'è anche chi, il giorno dopo, attende la telefonata della figura virtuale con cui aveva sognato, ma questo è un altro discorso che ci porterebbe lontano. Comunque il Virtual affascina e ci conquisterà sempre più, perché non ha segreti. Anzi, ne resta solo uno: quello della Virtual Safety Car che ci ha fatto due palle così a Sepang e pure altrove. Qualcuno ha capito che cos'è e come funziona? Ce lo spiegate anche a noi, please? Bisogna proprio aspettare l'era di Liberty Media e di Chase Carey per abolirla?

Oscar

È da un po' che ci pensiamo. Agli Oscar del 2016. Oscar di un certo peso, diciamo così. Per esempio Oscar per il pilota più somaro. Oscar per la squadra



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

GIOIE E CORTESIE TRA FIGLI D'ARTE

Sopra, Nico Rosberg, a sinistra, festeggia con Max Verstappen, rispettivamente primo e secondo, il dopocorsa del Gp del Giappone. A destra, il via e, sotto, la gratitudine dei commissari verso Herbie Blash, in basso, colonna della Fia, veterano del Circus e amico di Bernie, in procinto di lasciare la F.1 a fine stagione



delle stelle!



Fly Emirates Fly Emirates



← più squinternata. Oscar per il pilota più simpatico. Oscar per il team manager più noioso. Oscar per il collega più sdraiato. Oscar per la presenza femminile più gradita. Insomma, della roba frizzante. Presto avrete le nominations. Intanto pensateci pure voi.

Mistero Sanchez

Un mistero avvolge la Ferrari, che si tiene stretti tutti i suoi segreti, specialmente quando si tratta di campagna acquisti dei tecnici. Si sa che a Suzuka c'è stato il debutto ai box di Sanchez, il capo dell'aerodinamica. Alberto Antonini, alla domanda sul nome di battesimo, si è trincerato dietro un "no comment". E noi navighiamo nel dubbio.

Si tratta di Hugo Sanchez, messicano, grande attaccante del Real Madrid, poi divenuto allenatore? O invece è Alexis Sanchez, stella dell'Arsenal che in segreto si è visto dalle parti della galleria del vento di Renzo Piano? O magari non è Carlos Sanchez, colombiano, appena acquistato dalla Fiorentina ma notissimo per i suoi calcoli aerodinamici? Forse in uno dei prossimi numeri di Autosprint ne sapremo di più.

Mistero Nasr

Felipe Nasr è uno di quei piloti che si vedono spessissimo durante i Gran Premi, non solo per la sua tenacia ma anche perché lo si incontra tra i doppiati che Rosberg e Hamilton devono superare. Domenica, in coda per entrare al circuito di Suzuka, c'era una gentile signorina con un cane bassotto avvolto da una mantellina con la scritta Nasr. A domanda, la ragazza ha risposto che non conosceva il brasiliano, ma Nasr era la sigla di una associazione pseudo massonica giapponese, con sede sulla Ginza di Tokyo. Mah! Noi eravamo semplicemente convinti che Nasr fosse il codice fiscale di chissà chi.

Mistero Ferrari

La domanda è un classico dell'annata. È questa: come mai Raikkonen sta davanti a Vettel, dopo averle buscate in pianta stabile nel 2015? Risposte possibili: Kimi va più forte perché è maturato. Tardi, ma è maturato. Kimi va più forte perché è innamorato. Kimi va più forte per far bella figura da subito in famiglia. Vettel va meno forte perché è troppo concentrato con lo studio dell'italiano. Vettel va meno forte perché Kimi va più forte. Vettel va meno forte perché gli gira così. Altro? Beh, certo...

Bici e metrò

Bellissimo il filmato diramato dalla Ferrari, in cui si vede Sebastian Vettel che gira nella penombra fra le strade di Tokyo, pedalando su una bici con maglietta e pantaloncini neri, come quei ragazzi che consegnano i pacchi. Nessuno lo ha fermato per un autografo, nessuno lo ha riconosciuto. Idem per Fernando Alonso, che ha postato una foto in cui lui, ignorato da tutti, si sposta sul metrò della capitale giapponese. Vettel ha poi corso a Suzuka, di Alonso si hanno flebili tracce e forse sarebbe stato meglio per lui - vista la figuraccia di McLaren e di Honda in casa - se avesse proseguito la visita della metropoli anche sabato e domenica... ●



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM





COSE CHE SUCCEDONO SOLO IN GIAPPONE

Sotto, Räikkönen davanti a Massa e Perez, sopra, Kimi insieme al suo caposquadra Vettel e, al centro, un malizioso segnale dei tifosi che prendono atto della maggior efficacia attuale del finlandese rispetto al tedesco. In alto, una veduta della classica ruota panoramica di Suzuka. In basso, scene di ordinario anonimato a Tokyo: Vettel in bici (scena girata per un filmato Ferrari) e Alonso in metropolitana. Due perfetti... sconosciuti!



L'Italia che vola...

Aldo

NEI TRE TITOLI IRIDATI MERCEDES C'È UN PO' DI TRICOLORE. GRAZIE AD ALDO COSTA. INTERVISTA ESCLUSIVA AL TECNICO CHE HA SAPUTO RICOMINCIARE DA ZERO

di **Sergio Remondino**

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

L'Italia che vince in Formula Uno, oggi, è rappresentata da Aldo Costa. Il tecnico che ha vissuto l'epopea d'oro dei 5 titoli di Schumacher alla Ferrari - più quello vinto da Raikkonen e quello vinto e perso da Massa - e che poi ha avuto il coraggio di dire no quando, dopo 5 Gp, nel 2011, gli è stato comunicato che non era più lui il direttore tecnico del Cavallino. Ha avuto il coraggio di dire no ad incarichi di ripiego, se n'è andato così, semplicemente, in punta di piedi. Dando le dimissioni e non

sbattendo la porta. Per ricominciare tutto da capo pochi mesi dopo, nel dicembre del 2011, dopo aver accettato la proposta del suo vecchio mentore Ross Brawn e di Michael Schumacher, che lo volevano con

loro nel progetto di far grande la Mercedes. Com'è andata, come sta andando, lo vediamo tutti: la Stella tedesca ha appena vinto il terzo titolo Costruttori F.1 consecutivo nell'era delle complicate monoposto ibride e Aldo Costa - responsabile progettazione e sviluppo vettura - di questi successi è una delle anime. Sembra una favola, un po' lo è, ma è tutto splendidamente vero. È la bella storia di un italiano che a 50 anni ha avuto il coraggio di andare all'estero e ripartire da dove era rimasto. È la bella favola dell'Italia che vince, dell'Italia che vola in... Aldo.





**HA VINTO IL PREMIO
LEONARDO DA VINCI**

Aldo Costa, 55 anni, nato a Parma e laureato a Bologna, ha lavorato all'Abarth, poi in Minardi, quindi alla Ferrari. Dal 2011 è in Mercedes. Quest'anno gli è stato assegnato il premio Leonardo da Vinci

Ha cominciato con la Delta da rally!

Ripercorriamola dall'inizio, allora, questa favola a lieto fine. Inizia con un progetto per la Lancia Delta da rally...

«Dopo essermi laureato a Bologna nel 1986 con una tesi sulla progettazione di sospensioni per le F.1 - eseguita insieme all'ingegner Mauro Rioli, responsabile calcoli della Gestione Sportiva Ferrari - il Professor Molari, che nell'ateneo bolognese mi seguiva da sempre, parlò di me a Gianpaolo Dallara. All'epoca però il Costruttore di Varano non mi poteva assumere, però mise comunque una buona parola con quelli dell'Abarth. Fu così che la mia carriera iniziò, a Torino, insieme a due geni delle corse quali Claudio Lombardi e Sergio Limone. Mi affidarono il compito di sviluppare un sistema di sospensioni attive per la Lancia Delta Integrale che stava dominando nei rally.

Un congegno pensato soprattutto per gare tipo il 1000 Laghi, dove c'erano prove speciali nelle quali serviva un assetto basso, quasi da asfalto, ed altre dove - essendoci molti salti - occorreva al contrario una maggior altezza da terra e soprattutto serviva avere una notevole escursione delle sospensioni. Progettai un sistema idraulico, un attuatore che, abbinato alla parte meccanica delle sospensioni stesse, garantiva la possibilità di regolare in altezza la vettura. So che realizzarono i pezzi ma poi il programma rally venne - come si ricorderà - stoppato. Io però me n'ero già andato. Tutti mi davano del matto. Nessuno, all'epoca, lasciava l'Abarth ma io lo feci perché avevo in testa una sola cosa: la Formula Uno».

- E l'avventura iniziò con il "solito" Minardi, insostituibile talent scout non solo di piloti ma anche di tecnici. Cosa propiziò il suo arrivo nel team di Faenza?

«Come detto, Dallara non aveva potuto assumermi subito dopo la laurea ma eravamo rimasti in contatto, ci sentivamo continuamente: lui è stato uno degli elementi fondamentali nella mia carriera. In questi 30 anni Dallara è stato il mio padre tecnico. E, per continuare con gli esempi, ancora oggi sento il professor Molari, mi segnala anche gli articoli che parlano di me su Autosprint! Ecco, io nasco da qui: università di Bologna, Dallara, Abarth, Minardi. Dove arrivai nell'88 e trovai un ambiente veramente ridotto al minimo: il mio badge era il numero 34... Li feci esperienza in tutti i settori, collaborai al-



DALLARA MI PRESENTÒ ALL'ABARTH, DOVE RIMASI 6 MESI. POI ANDAI DA MINARDI E INIZIAI IN F.1



GRUPPO COMPATTO IN MERCEDES
Aldo Costa, sopra, sul podio nel Gp del Bahrain con il ferrarista Kimi Raikkonen ed i due galletti del pollaio Mercedes, Rosberg ed Hamilton. Sopra a destra, il tecnico parmense quando ancora era alla Ferrari parla con Paddy Lowe, oggi direttore tecnico Mercedes e suo primo referente nel team che ha sede a Brackley



lo sviluppo della M188 e formai una mia cultura generale: ero responsabile dell'ufficio calcoli ma Giacomo Caliri mi mandava ai test, mi faceva seguire un po' tutto. In meno di un anno Minardi mi affidò la responsabilità tecnica del progetto relativo alla M189 Cosworth, la prima monoposto di Faenza sviluppata in galleria del vento e la prima progettata con la tecnica del Cad Cam. Fu la vettura del 5° e 6° posto con Martini e Perez Sala a Silverstone, nel tempio dell'aerodinamica. Per essere un piccolo team, ci siamo tolti parecchie soddisfazioni all'epoca. Voglio citare la partenza in prima fila di Martini a Phoenix, a meno di un decimo da Berger con la McLaren, nel primo Gp del '90... Sono rimasto fino al '95, vedendo crescere la squadra sino a raggiungere le 120 persone e vedendola progredire a livello di tecnologie. Quando arrivai, nell'88, non c'era il



Cad, non c'era la galleria del vento, non c'era il sistema per il data logging. Dopo 7 anni la Minardi s'era dotata di tutto questo ed io ne ero stato il filo conduttore: bello! Andando via ho lasciato qualcosa in eredità a Gabriele Tredozi e ad un gruppo di tecnici che erano cresciuti con noi».

- Da Minardi alla Ferrari; da Faenza a Maranello: molto più vicino - tra l'altro - alla sua città natale, Parma, ed alla sua famiglia. Com'è nata "l'occasione della vita"?

«Dopo gli anni in un team piccolo, che voleva crescere ma faceva fatica, mi ritrovavo ad essere troppo impegnato, sempre via. Cercavo qualcosa che mi permettesse di continuare a progettare in F1 ma che mi consentisse anche di stare più vicino alla mia famiglia. Avevo tanti sogni nel cassetto, tante idee, volevo provare a svilupparle».

**LA FORMULA UNO
DEGLI ITALIANI**

Tecnici di casa nostra al top in F1, sopra: da sinistra Mattia Binotto (Ferrari); Aldo Costa (Mercedes); Luca Furbatto (Toro Rosso) e dietro, primo da destra, l'altoatesino Gunther Steiner (Haas)

- Ed a Maranello era arrivato un tecnico che la conosceva e la stimava: Claudio Lombardi...

«Mi chiamarono per progettare la Ferrari F50 Gt tutta in carbonio destinata alla 24 Ore di Le Mans. Ci lavorai insieme a Dallara e fu una bella esperienza, anche se furono costruiti tre soli esemplari e la vettura non corse mai. Poi, dal 1° gennaio 1996, eccomi in Formula Uno, voluto dal signor Todt. A Maranello mi occupo della ricostruzione dell'ufficio tecnico, che con la Fdd di John Barnard, in pratica, non esisteva più. C'erano cinque tecnici, disegnavano gli interni del cambio e le pedaliera. Nello stesso anno, arrivano alla Gestione Sportiva anche Ross Brawn e Rory Byrne, con l'incarico di riportare a Maranello progettazione, produzione, gestione e sviluppo di tutta la monoposto. Diventa un gruppo capace di far tutta la macchina e io passo



**MIA MOGLIE
MI DISSE "LA TUA
CARRIERA
NON È FINITA".
RAGGIUNSI BRAWN
ALLA MERCEDES**



dal ruolo di responsabile dell'ufficio tecnico autotelaio fino a quello di direttore tecnico, ruolo che ricoprirò dal 2008 fino a metà 2011. Imparo tantissimo, con Rory Byrne a livello tecnico, con Ross Brawn anche a livello gestionale-manageriale. Sono anni belli, con i cinque titoli di Schumacher, quello di Raikkonen, il Mondiale Costruttori 2008 vinto con Massa che perde per 1 punto il titolo Piloti nelle ultime curve dell'ultimo giro, in Brasile. Anni nei quali Jean Todt mi ha sempre spinto a sviluppare le mie idee, a credere in me stesso».

- Poi, un "bel" mattino - si fa per dire - dopo i primi 5 Gp del 2011, la Ferrari la informa che ci sarà un cambiamento, che lei sarà sollevato dalla direzione tec-

nica e le propone un incarico di ripiego...

«Che io rifiuto, ovviamente! Non mi interessa un ruolo defilato, che significherebbe tante frustrazioni e poche soddisfazioni. Mi sento ancora un progettista di F1, sento di avere tanto ancora da dare. Rassegno le dimissioni e me ne vado. È come scendere da un treno in piena corsa. Il cervello continua ad andare veloce ma sono fermo!».

- A giugno, pochi giorni dopo, compie 50 anni: un brutto compleanno...

«Passo brutte giornate, brutte settimane. In quel periodo mia moglie Letizia si rivela davvero fantastica, gioca un ruolo determinante. Un giorno mi dice: "Secondo me la tua storia in Formula Uno non può finire così. Non preoccuparti per noi, ai nostri figli penso io"».

- Dicono che dietro ad ogni grande uomo c'è sem-

pre una grande donna...

«È verissimo!».

- E poi? Che succede?

«Mi contatta subito la Williams, tramite Adam Parr. Ma ci sono i sei mesi del gardening leave da rispettare e poi, forse, non sono del tutto convinto. Tergiverso. Un bel giorno d'estate mi chiama Ross Brawn, mi invita a raggiungerlo nella sua casa del mare a Forte dei Marmi. Ci vediamo, parliamo, mi chiede se voglio far parte dell'avventura per portare in alto la Mercedes nata dalle ceneri della Brawn Gp. Anche Schumacher mi vuole. Accetto. Il 1° dicembre sono a Brackley. Su consiglio dello stesso Ross cerco e trovo casa ad Oxford, una città curiosamente molto simile alla mia Parma a livello di dimensioni, abitudini, stile di vita, cultura».

- Non dev'essere stato facile...

«In un mese ho dovuto trovare casa, arreararla, aprire un conto in banca, iscrivermi alla National Insurance britannica, imparare a guidare... contromano. Pensando alla F.1, intanto».

- Spesso si parla di fuga di cervelli dall'Italia: lei ne è un esempio illustre. O no?

«Non avrei mai pensato di dover andare via dall'Italia ma oggi dico che è stata un'esperienza formativa, molto utile. Non perché all'estero è meglio ma perché così ti metti in gioco, impari, ti completi, ti evolvi, diventi cittadino d'Europa. E diventi molto più obiettivo nel vedere l'Italia, più misurato nel giudicarla. Ai giovani che non trovano lavoro in Italia dico di non farsi problemi, di cercare all'estero. Un giorno potranno sempre tornare. A me, infatti, non piace parlare di "fuga di cervelli": magari un giorno, questi cervelli rientreranno in Italia e porteranno tutto quello che hanno imparato...».

- Cos'è, uno scoop? Dobbiamo saltare sulla sedia?

«No, no! Alla Mercedes sto davvero benissimo! Sono al terzo capitolo della mia vita: Minardi, Ferrari, Mercedes. Quando sono arrivato a Brackley il team era piccolo, a fine 2011. Era ancora la ex-Brawn Gp piuttosto che la Mercedes di oggi. In questo momento, nel mio ruolo di direttore dell'engineering e responsabile di progetto e sviluppo dell'autovettura, dirigo e coordino un team di 100 ingegneri che progettano, innovano, fanno ricerca e sviluppo, testano al banco le nuove soluzioni. Ho un bravissimo chief designer, John Owen, e riporto a Paddy Lowe, che è il direttore tecnico esecutivo e gestisce quat-



FINO A QUANDO LA MERCEDES VINCERÀ? NON LO SAPIAMO NEPPURE NOI, È LA NOSTRA SFIDA



tro ingegneri me compreso».

- Con la Formula Ibrida la Mercedes pare aver preso la strada di un dominio infinito: fino a quando durerà?

«Non lo sappiamo neppure noi. Questa è anche un po' la nostra sfida. Il segreto per vincere in F.1 è avere tutti i componenti al top ma non basta: devono esserlo contemporaneamente. Se man ca un po' l'aerodinamica, o il motore, o i piloti, non vinci. In questo momento Mercedes è al top in tutto, ha il suo mosaico più completo e anche più bello. Persone fantastiche, motivate, che si stimano e che si rispettano. C'è voluto molto tempo per sviluppare questa organizzazione. Il processo è iniziato nel



2009, quando io ancora non c'ero, ed il primo titolo è arrivato nel 2014...».

- Dove arriverà la Mercedes?

«Ce lo chiediamo anche noi, ed è la nostra sfida. Sappiamo che il motorsport è fatto di cicli che si concludono e lavoriamo per prolungare il nostro il più a lungo possibile».

- Parliamo della grande sfida Rosberg-Hamilton: come la vive l'ingegner Aldo Costa?

«Io l'ho sempre detto: Nico e Lewis hanno più o meno l'età dei miei figli e con i figli non si fanno preferenze, si cerca di dar loro il meglio. Dopo Barcellona però, una doppietta facile a portata di mano buttata via al primo giro, i vertici del team e pure il

NICO-LEWIS CHE SFIDA!

Il finale tra Rosberg e Hamilton sarà tutto da gustare, dice Costa. Tanto il Costruttori è già in cassaforte... A destra, Costa con l'uomo che lo ha portato in F1: Minardi. Nell'altra pagina, al centro, il tecnico parmense è con Arrivabene ed il team principal della Mercedes, Toto Wolff (a sinistra). In basso, Costa ed Hamilton

COSÌ PARLANO I MAESTRI DI COSTA

Grande anche come **uomo**

Claudio Lombardi

«Aldo è un gentiluomo e quando dici questo hai detto tutto. Lo prendemmo alla Lancia perché avevamo bisogno di un progettista per le sospensioni ed infatti fece un bellissimo progetto di sospensioni idrauliche attive per la Delta. Poi lo ritrovai alla Ferrari, dove lavorammo insieme alla F50 Gt. Al di là delle sue doti tecniche, Aldo ha straordinarie doti organizzative, gestionali. Oltre che progettare, sa come si gestiscono le tempistiche, le metodologie di lavorazione, i costi, i tempi di produzione. Doti che lo avranno fatto apprezzare ancora di più dai tedeschi».

Gianpaolo Dallara

«Appena uscito dall'università, Aldo è venuto da me. Io ero a ranghi completi in quel periodo ma ho capito subito che era uno con delle qualità e l'ho proposto a Claudio Lombardi. E all'Abarth infatti sono stati molto contenti di lui e dispiaciuti quando è andato via. Aldo è una persona seria, per bene, corretta, ancora piena d'entusiasmo e voglia di fare. Gli avevo proposto di fare qualcosa insieme, quando è andato via dalla Ferrari, ma Brawn lo ha convinto ad andare con lui ed ha fatto bene! Fra me e Aldo ci sono rapporti d'amicizia, anche se lui è molto più giovane di me: lo stimo come tecnico e come uomo».

Giancarlo Minardi

«Dal primo giorno che è arrivato in Minardi, Costa ha subito mostrato d'essere un ingegnere capace, d'avere delle qualità. Insieme a Tredozzi ha preso quasi subito in mano il periodo post Giacomo Caliri ed ha organizzato bene il team. E credo che in Mercedes, con le dovute proporzioni, stia rifacendo quello che ha fatto in Minardi: il coordinatore. Aldo è un ragazzo che da qualche parte è stato sottovalutato. Oggi sta dimostrando il suo valore e potrà ancora dare molto, perché è uno umile, con i piedi per terra, che ha sempre voglia d'imparare».



board di Mercedes hanno deciso che era ora di dire basta a questa situazione. Per fortuna non ho dovuto occuparmi io della faccenda! È un mestiere difficile. Anche perché in Mercedes vogliamo libera battaglia fra i piloti: e che vinca il migliore! Senza mandare in fumo il lavoro di migliaia di persone. In questo lavoro Toto Wolff è bravissimo. Ci stimiamo reciprocamente».

- E dei suoi "siparietti" con Lauda che ne pensa?
«Che anche Niki ha un ruolo molto importante, perché è quello che riferisce al board di Mercedes Ag. È il contatto fra noi e la Casa madre».

- Ma chi vincerà, alla fine, tra Hamilton e Rosberg?

«Non lo so davvero! Però adesso, vinto il titolo Costruttori, che era quello che ci interessava come squadra, non ci resta che metterci sul divano, davanti alla televisione, con patatine, pop corn e bibite, e goderci la sfida».

- Proprio nessun sassolino da togliere dalle scarpe?

«Assolutamente no! Non porto rancore, certo non a quelli della Ferrari di oggi, che non conosco o quasi. Ma a parte questo, non ho tempo per serbare rancori, sono sereno, davvero. E poi, bisogna guardare avanti nella vita. Se ci si volta indietro, dev'essere solo per trarre delle indicazioni utili a migliorare».

- Parliamo della Formula Uno del 2017. Come saranno le nuove monoposto?

«Abbiamo iniziato la progettazione a febbraio, partendo da un foglio bianco. Oggi, nel disegnare una monoposto, si pensa da subito anche all'alloggiamento del motore e di tutti gli accessori: è un tutto. Non si fa più, come fino a qualche anno fa, la macchina conoscendo gli ingombri del motore e relativi accessori. Oggi si progetta tutto insieme. Quelle del 2017 saranno macchine più grosse, più larghe, con superfici alari più estese, fondo più largo e più lungo, molte più opzioni aerodinamiche da scandagliare e sfruttare. Ci sarà più down force, più drag, e gomme di sezione maggiore. Mentre le power unit non avranno incrementi di potenza abissali. C'è chi dice di avere 1000 cavalli? Beati loro! Noi stiamo facendo una macchina molto spinta nelle tecnologie, sulle sospensioni, sullo sfruttamento degli pneumatici. I nuovi temi si svilupperanno intorno a questo».

- Vedremo ancora macchine tutte uguali o, finalmente, ci sarà un po' di fantasia in più?



LE F1 DEL 2017 SARANNO PIÙ GROSSE E VELOCI E FORSE NON SI SOMIGLIERANNO TROPPO



I GIORNI FELICI CON TODT E BRAUN

Sopra, Aldo Costa insieme a Ross Brawn, il grande tecnico con il quale ha lavorato alla Ferrari e che lo ha voluto con lui per costruire la Mercedes che oggi domina. In alto, il tecnico italiano insieme a Jean Todt e Kimi Raikkonen. Nel loro periodo alla Ferrari il manager francese ha sempre creduto in Costa

«Il primo anno dovremmo vedere monoposto differenti fra di loro, non in fotocopia insomma, perché sarà una stagione d'assessamento, nella quale tutti dovranno capire in quali direzioni andare. Poi, un po' alla volta, le vetture torneranno a somigliarsi».

- Le piace questa F.1?

«Sì, mi stimola ancora».

- Recentemente si è anche scoperto pilota, mettendosi al volante della Ferrari 312 B 12 cilindri del '70 e della Williams wing-car iridata nell'80 con Alan Jones...

«Devo ringraziare Paolo Barilla, che è di Parma come me ed era in Minardi quando c'ero anche io ed eravamo due giovani in cerca di successo. È lui che mi ha spinto a provare una F.1, lui quello che un giorno mi ha detto: "se non sai quali sono le sensazioni che prova un pilota, come puoi capire quello che vogliono trasmetterti quando scendo dalla macchina?". Così ho voluto provare davvero, spinto in gran parte dalla passione. In fondo, ci sentiamo tutti un po' piloti, no? Mia moglie dice che quando arrivo da queste prove ho il sorriso a 32 denti dipinto in faccia». ●

TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

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

DAI RALLY ALL'IRIDE F1

Carrellata sulle vetture alle quali ha lavorato Costa: a destra la Lancia Delta da rally, sotto la sua prima

F1, la Minardi M189, con Martini davanti alle Williams in Portogallo.

Al centro la sua prima Ferrari, la F50 Gt

destinazione Le Mans che non ha mai corso. In basso la Ferrari F60 del 2009 nei test con Massa ed in basso a destra la prima Mercedes, la W03, con Schumacher alla guida

Lancia Delta



Minardi M189



Ferrari F50 Gt



Ferrari F60



Mercedes W03



VETTURE ALLE QUALI HA LAVORATO ALDO COSTA

LANCIA RALLY

Delta Integrale Gruppo A

MINARDI F1

M188-Ford 1988

M189-Ford 1989

M190-Ford 1990

M191-Ferrari 1991

M192-Lambo 1992

M193-Ford 1993

M194-Ford 1994

M195-Ford 1995

FERRARI GT

F50 Gt Le Mans 1995

FERRARI F1

F310B 1997

F300 1998

F399 1999

F1-2000

F2001-2001

F2002-2002

F2003 GA-2003

F2004-2004

F2005-2005

248 F1-2006

F2007-2007

F2008-2008

F60-2009

F10-2010

F150 Italia-2011

MERCEDES F1

W03 2012

W04 2013

W05 2014

W06 2015

W07 2016

Petronas cuore italiano

È A VILLASTELLONE IL CENTRO NEVRALGICO DEL COLOSSO MALESE CHE FORNISCE BENZINE E OLII ALLA MERCEDES REGINA DELLA F1. INTERVISTA A GIUSEPPE D'ARRIGO CHIEF EXECUTIVE OFFICER

di **Alessandro Gargantini**

Dietro ai trionfi in serie della Mercedes regina della Formula Hybrid c'è anche un'altra bella storia con radici italiane. Ce la racconta Giuseppe D'Arrigo, l'unico membro di nazionalità non malese del colosso Petronas, un brand sempre più in evidenza nel mondo del motorsport anche grazie ad una solidissima partnership con la Casa della Stella in F1, che riceve dalla Petroliam Nasional Berhad un supporto di primissimo livello in termini di carburanti e, soprattutto, olii.

- Nel suo ruolo di Chief Executive Officer D'Arrigo è in grado di fornirci una visione strategica di quelli che sono, a livello globale, i target di Petronas Lubrificants International.

«Senza dubbio, la mia nuova funzione mi consente di interagire maggiormente con tutto il sistema e di avere una visione più ampia. Gli obiettivi dell'azienda non sono cambiati rispetto al passato. Il nostro piano di sviluppo è sempre di crescita, in un contesto generalmente piatto. Il mercato dei lubrificanti in America è fermo e anche nei mercati emergenti la crescita si è ridotta. Unica eccezione è la regione asiatica, dove però l'anno scorso ci sono comunque state contrazioni a doppia cifra. Seppur in un quadro come questo, il nostro obiettivo è quello di raddoppiare il business nei prossimi 5 anni. Stiamo investendo sia in termini di ricerca e sviluppo che di capacità produttiva. Stiamo portando a termine un nuovo impianto a Shanghai, molto avanzato in termini di tecnologia, che consentirà di raddoppiare la produzione. Stiamo costruendo un nuovo impianto in India, dove è attesa una crescita, e anche in Argentina. Inoltre, abbiamo investito nel centro di ricerca e sviluppo in Italia, con delle strutture satelliti e specializzate in varie location come ad esempio Brasile, Stati Uniti, Malesia, Sudafrica e Cina. Ciascun impianto satellite è specializzato in settori specifici, come i motori diesel in Cina e quelli due tempi in India e le heavy-duty (truck) in Nord America. Tut-

ti collaboreranno con il centro di eccellenza in Villastellone, che sarà completato entro la fine del 2017. Stiamo mettendo le basi per avere logistica, capacità manifatturiera e commerciale, aprendo nuove sedi. Il nostro piano di crescita è supportato da investimenti reali in varie direzioni».

- Quali sono i canali attraverso i quali portate la vostra tecnologia nel mondo della Formula Uno?

SUTTON-IMAGES.COM

**ABBIAMO 12
PERSONE DEDICATE
ALLA F1. DUE
SEGUONO L'INTERO
PERCORSO
DEL CALENDARIO**

GIUSEPPE D'ARRIGO





«Ci sono 3 unità che lavorano insieme per supportare congiuntamente il progetto F.1. I punti cardine sono la sede di Villastellone, Brackley e il laboratorio mobile sui campi di gara. Abbiamo, complessivamente, 12 persone dedicate alla F.1. Due di queste sono impiegate nel laboratorio mobile e seguono l'intero percorso del calendario. Il loro obiettivo è di fare diagnosi e analisi sul comportamento dei fluidi, del motore».

- Quali sono gli ambiti in cui fornite il vostro supporto alla Mercedes e come interagite con i vostri piloti Hamilton e Rosberg?

«Sono 5 le componenti che forniamo alla Mercedes Amg. Oltre alla benzina, abbiamo il liquido di raf-

SIAMO FIERI CHE IL CUORE DELLO SVILUPPO SIA IN ITALIA, SIAMO ESTREMAMENTE RADICATI A TORINO

GIUSEPPE D'ARRIGO



freddamento della parte ibrida, l'olio motore e tutta l'impiantistica idraulica della scatola del cambio e della trasmissione. Tutto deve essere monitorato in tempo reale e costantemente. I nostri tecnici di pista forniscono subito un feed-back alla squadra sullo stato di deterioramento delle parti meccaniche. Grazie a strumenti al plasma vediamo lo stato di usura. A Rosberg è stato, ad esempio, sostituito un motore prima della partenza dopo che i nostri tecnici di pista avevano identificato un'anomala concentrazione di metalli, che poteva far pensare ad una possibile rottura. Questi motori percorrono circa 5 mila km ed i fluidi sono fondamentali, se di alta qualità, per proteggere le componenti e garantire la resa».

- Quali sono i vantaggi che ricadono sui prodotti di serie del vostro impegno in F.1?

«Oltre che verso il team F.1 stesso, c'è una serie di feedback verso la fabbrica. In tempo reale abbiamo dati per dare input a sviluppi che sono costanti. Abbiamo sviluppato 200 campioni di benzina e 100 di lubrificanti. Sono numeri impressionanti. I vari step di sviluppo forniscono piccole potenzialità che, unite, hanno effetti rilevanti».

- Avete lo stesso margine d'intervento su benzine e olii?

«Sui fluidi ci sono meno vincoli e restrizioni rispetto ai carburanti. I fluidi permettono di spaziare in diverse direzioni in termini di mix e ci sono maggiori benefici reali quando rilasciamo nuovi prodotti. Ad esempio, la tecnologia cool-tech, per i clienti di tutti i giorni, è la capacità del prodotto di abbassare la temperatura di gestione del motore e, dal punto di vista dello scambio termico, c'è un grande vantaggio in termini di resa».

- Riuscite a favorire anche le scelte di design?

«Certamente. Anche dal punto di vista delle scelte di design, e dimensioni delle vetture, ci sono indubbi vantaggi nell'avere delle unità più compatte. Gli aspetti sui quali lavoriamo consentono di avere benefici su più livelli. E siamo fieri del fatto che il cuore dello sviluppo di questa tecnologia sia in Italia. Siamo una multinazionale estremamente radicata a Torino. Per questo abbiamo deciso di investire in Italia!».

- In quanto tempo il know-how passa alla serie?

«Lo scambio d'informazioni verso la produzione è immediato. Quando si sviluppa un engine-oil, le competenze si traslano in maniera contigua sui prodotti di serie. Con Iveco abbiamo vinto Dakar e prodotto dei fluidi a bassissima viscosità, 0,20, che non hanno pari. Ciò permette di avere performance ed efficienza maggiore, minor rilascio di Co2 e maggiore Fuel economy fino al 2,5%. Sono olii da 150 mila km in termini di autonomia».

- Quanto è importante per il brand Petronas l'impegno in Formula Uno?

«Ci consente di raggiungere l'obiettivo di essere conosciuti sempre di più globalmente, con una presenza in 80 Paesi. Fino a qualche anno fa eravamo uno sticker sponsor. Ora siamo uno sponsor tecnico nel "pinnacle of Motorsport", la Formula Uno, con tanti successi. Raccogliamo la sfida e vogliamo continuare a vincere e migliorarci!».

DALLA MALESIA ALL'ITALIA

Giuseppe D'Arrigo, in alto a sinistra, dal marzo scorso è Chief Executive Officer di Petronas, la compagnia nota in tutto il mondo che fornisce carburante ed olii alla Mercedes regina da tre stagioni in F.1.

Sopra la nuova sede Petronas in costruzione a Villastellone





In **Texas** Rossa all'attacco

FINO AD OGGI AD AUSTIN LA FERRARI NON È MAI RIUSCITA A COGLIERE UN SUCCESSO. UN BUON MOTIVO PER VEDERE VETTEL AGGRESSIVO, NEL GP CHE VEDE HAMILTON RE, CON TRE VITTORIE

VETTEL VOGLIOSO DI UN PRONTO RISCATTO

Sebastian Vettel, a lato, farà di tutto per finire almeno in zona podi ad Austin, dove la Rossa non ha mai vinto. A lato, Wolff e Arrivabene parlano della gestione dei rispettivi team, mentre, in basso, ecco Seb in kart, sulla pista di Lonato

di **Cesare Maria Mannucci**

Rotta verso Ovest. La F.1 sbarca sul continente americano per i Gp di Stati Uniti, Messico e Brasile, dopo la lunga trasferta in Asia. Con il campionato Costruttori assegnato, la lotta è ormai ristretta tra Hamilton e Rosberg, con il pilota tedesco - lo scorso anno ad Austin andò in crisi e disputo quella che lui definì la peggiore gara della sua vita - che ora potrà contare su un vantaggio di 33 punti. Che di fatto gli permetterà di giocare in difesa sino ad Abu Dhabi.

Ormai il campionato è agli sgoccioli, inutile attendersi novità tecniche in grado di sovvertire lo scenario, anche se dalla Renault potrebbero arrivare ancora degli sviluppi sulla power unit. Sarà quindi ancora lotta quasi alla pari tra Mercedes e Red Bull, come a Suzuka: ma su un circuito che per la sua configurazione probabilmente dovrebbe concedere qualche opportunità in più alla Ferrari. Nelle quattro edizioni del Gp Usa disputatesi ad Austin, ci sono state 3 vittorie di Hamilton e 1 di Vettel: 2 successi per la Mercedes, 1 per la McLaren e 1 per la Red Bull. La Ferrari invece insegue ancora il primo successo in Texas, in un Paese così commercialmente importante per la sua produzione. Potrebbe essere l'occasione per rivedere ai box Sergio Marchionne, ormai assente dalla scena dei Gp da Monza. La scorsa settimana la Ferrari ha annunciato l'accordo con la Tony Kart in ottica Fda. Sulla pista di Lonato ha girato anche Sebastian Vettel insieme agli altri piloti del vivaio Ferrari. Il pilota tedesco però non ha voluto parlare. Temendo di dovere rispondere alle parole che Maurizio Arrivabene ha detto a Suzuka in merito al rinnovo del suo contratto.

Giovinazzi prova l'Audi, non la Rossa...

Con questo accordo, la Ferrari si augura che la Tony Kart sarà in grado di segnalargli i futuri campioncini quando ancora sono nelle categorie minori della galleria kartistica. Nessuna parola invece su Antonio Giovinazzi, che come già anticipato da Autosprint, proverà l'Audi R18 LmP1 nei test Wec in Bahrain dopo la 6 Ore che chiuderà il campionato 2016. Ma ad Austin e Città del Messico - dove l'altura potrebbe rimescolare parzialmente le carte per quan-



COLOMBO

to riguarda la potenza - al centro dell'attenzione ci sarà ancora la Mercedes. Non solo per la lotta tra i suoi piloti, ma anche per i numeri relativi al bilancio finanziario del team, recentemente diffusi, relativi alla stagione 2015. Dove si evince un aumento del turnover di 66,3 milioni di sterline, e una riduzione delle perdite post tasse, pari a 22,3 milioni di sterline. Miglioramento considerevole, visto che nel 2014 la perdita era stata di 76,1 milioni di sterline. Dati comunque incoraggianti che dimostrano un aumento del turnover pari all'86% rispetto a quando la Mercedes è tornata in F1 con un proprio team nel 2010.

La Ferrari più efficiente... economicamente!

Imbattibile in pista, la Mercedes però è ancora lontana rispetto alla Ferrari in termini di efficienza economica e finanziaria. Visto che l'attività in F.1 per la Ferrari coincide sempre con dei guadagni, mai con delle perdite. Perché in termini di sponsorizzazioni, la Ferrari rimane sempre il marchio più attrattivo e più prestigioso. Oltre che incassare molto di più della Mercedes in termini di bonus Fom. Anche se da tre anni è la Mercedes a dominare la scena. Ma in futuro la situazione premi della Mercedes dovrebbe migliorare di molto e quindi anche il proprio bilancio dell'attività F.1, riferendosi ai risultati dell'anno precedente. Quando sarà monetizzata la scommessa fatta con Ecclestone sulla vittoria di due campionati del mondo vinti consecutivamente. Dice Toto Wolff: «Nel business della F.1 ci sono molti fattori chiave: i piloti, il telaio, la power unit, la tecnologia, il personale migliore e il necessario budget. Bisogna sempre prendere le decisioni più appropriate su questi parametri, facendo in modo che siano allineate. Ma c'è un fattore che i soldi non possono comperare: il tempo. I nostri azionisti di maggioranza (il gruppo Daimler, ndr) ci hanno concesso il tempo necessario per costruire e consolidare tutto l'insieme al meglio. Un fattore fondamentale. Siamo in una posizione fortunata, perché i nostri azionisti capiscono questo business. Sono consapevoli che non puoi gestire un team di F.1 con



SUTTON-IMAGES.COM



SPORTINPHOTO-BENEDETTI

gli stessi criteri di una grande Corporate multinazionale. Non funzionerebbe. Bisogna rimanere indipendenti, agili e in grado di prendere decisioni all'ultimo momento. Il Board della Daimler, capitano da Dieter Zetsche, ha capito questo molto bene». Probabilmente un messaggio non tanto subliminale alla Ferrari, dove invece Sergio Marchionne ha forse cercato di applicare logiche e dinamiche più adatte a quelle di una grande Corporate internazionale. Con risultati sportivi, al momento, non proprio ottimali.

Al ritorno da Suzuka, la Mercedes ha voluto festeggiare la vittoria del terzo titolo iridato nei due reparti corse di Brackley e Brixworth, dove hanno sede il team e il reparto motori. Una cerimonia, semplice, alla presenza di tutti i 1500 dipendenti coinvolti nel programma F.1. Un momento di festa, giusto coronamento di una stagione che Lauda e Wolff sperano di ripetere anche con il nuovo quadro regolamentare 2017. ●



Nico ha saggiato le gomme 2017

NEI TEST SVOLTI A BARCELONA IL LEADER DEL MONDIALE HA PROVATO LE COPERTURE PIRELLI PER LA PROSSIMA STAGIONE

Sono ripresi a Barcellona i test con le gomme Pirelli in configurazione 2017. Finalmente la Mercedes ha fatto ricorso ai piloti titolari, con Rosberg - **nella foto in alto a destra** -, che ha disputato una giornata di prove, mentre Hamilton che avrebbe dovuto essere presente, ha disertato adducendo improvvisi problemi di "irritazione con un piede", costringendo così la Mercedes a chiamare Wherlein. La pioggia però ha ostacolato buona parte del programma, anche se per la prima volta le gomme intermedie - le rain erano assenti - sono state provate in condizioni naturali, mentre i precedenti test si erano svolti con la pista bagnata artificialmente. Condizione che non garantisce mai l'omo-

geneità di acqua presente sull'asfalto. La temperatura di 15 gradi ha reso però i test con le gomme slick quasi inutili, nei pochi momenti che la condizione della pista lo ha consentito. In due giorni, la Mercedes ha coperto 91 giri, pari a 423 km. Distanza sensibilmente inferiore rispetto ai precedenti test. Al termine Paul Hembery ha detto: «Ovviamente il maltempo ha ostacolato il programma di lavoro, ciò del resto non è del tutto inaspettato in questo periodo dell'anno in Europa. Lo stesso discorso potrà valere per la prima parte del prossimo campionato, ed è per questo che sarebbe preferibile organizzare dei test con un clima più ottimale, prima che la stagione prenda il via».

Hembery si riferisce ai test in Bahrain pre stagionali, che la Pirelli è un fronte comandato dalla Mercedes vorrebbe disputare, mentre Red Bull insiste per Barcellona. A meno che Pirelli e i Costruttori non intervengano per pagare la differenza di spese. Terminati i test a Barcellona, le prove con le gomme Pirelli Xl sono poi ripresi ad Abu Dhabi, dove la Red Bull è scesa in pista affidata a Gasly per tre giorni di test con le gomme slick. Prossimi test in programma, sempre a Yas Marina ma con la Ferrari, dal 14 al 16 novembre. Poi ci sarà l'ultima e definitiva sessione ad Abu Dhabi in programma il 29 novembre, dove gireranno insieme Ferrari, Mercedes e Red Bull.

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

In quella occasione saranno deliberate in forma definitiva le gomme da utilizzare per i primi 4 Gp della stagione 2017. Che saranno spedite via nave dalla Pirelli già nel mese di dicembre. La Pirelli comunica anche la scelta dei treni di mescole per il prossimo Gp di Austin. Mentre i piloti di Ferrari e Red Bull optano per le stesse scelte: 1 set di

medie, 5 di soft, 7 di supersoft: all'interno della Mercedes la scelta è differenziata. Con Hamilton che preferisce disporre di un set in più di medie, mentre Rosberg preferisce avere un vantaggio in termini di gomme soft. Atipica la scelta della Renault, che addirittura opta per 4 e 5 set di gomme medie rispettivamente per Magnussen e Palmer. ●

Hulkenberg va alla Renault

MALGRADO UN CONTRATTO GIÀ FIRMATO CON FORCE INDIA, IL FORTE TEDESCO SI ACCASA COI FRANCESI

Finalmente cominciano ad andare al loro posto, i vari tasselli che compongono il futuro del puzzle Renault. Nico Hulkenberg, nonostante un contratto già firmato con la Force India, passa al team francese, con un contratto di due anni. La Force India apparentemente non ha ostacolato il passaggio del tedesco alla Renault. In realtà perché anche Hulkenberg, così come era già capitato con Sergio Perez, non era stato pagato per le sue spettanze 2016. Quindi essendo il team in colpa, il suo contratto di fatto non era più valido. La stessa cosa era accaduta con Perez, quando il messicano aveva iniziato le trattative con la Williams e la Haas, prima che la Force India tornasse in regola con i pagamenti e con le ricche commissioni che erano dovute al pilota per avere portato numerosi sponsor al team.

Con Hulkenberg, la Renault ingaggia il miglior pilota sul mercato, dotato della necessaria esperienza e talento per riportarla ai livelli più consoni al suo palmares. Hulkenberg, che è il pilota nella storia della Force India, ad avere ottenuto il maggiore numero di punti,

sarà sostituito probabilmente con Pascal Wehrlein oppure Esteban Ocon. Entrambi appoggiati dalla Mercedes, che per loro potrebbe fornire un piccolo contributo economico. Non certo la fornitura gratuita del propulsore, come detto da vari media. La differenza è che Wehrlein ha un contratto di management direttamente riconducibile a Toto Wolff, mentre Ocon è sotto contratto direttamente con la Mercedes. Lo stesso Ocon rientra nei piani della Renault, che potrebbe riceverlo dalla Mercedes in prestito per due anni, quando poi alla fine del 2018, entrambi i contratti di Hamilton e Rosberg saranno in scadenza e a quel punto forse, la Mercedes deciderà di modificare la propria squadra. Come Lauda e Wolff hanno già prospettato.

«Sono estremamente soddisfatto di passare alla Renault - ha detto Hulk - in fondo il mio entusiasmo per la F1 è nato quando Michael Schumacher correva per loro. Ora spero di scrivere un'altra storia di successo. Lavorare per un grande Costruttore è sempre stato il mio desiderio privato. Ora finalmente ci sono riuscito. Il

prossimo anno le regole cambieranno radicalmente, per la Renault sarà un'ottima opportunità, visto che tutti dovranno ripartire quasi da zero. Ma per le rimanenti gare di campionato farò di tutto per assicurare alla Force India il 4° posto nella classifica Costruttori. Sono grato alla Force India perché mi ha permesso di cogliere l'opportunità che veniva dalla proposta Renault». Strano il destino della Force India, con entrambi i piloti che se ne volevano andare, nonostante il team di VJ. Mallya e Subrata Roy (uno privato del passaporto, l'altro in prigione), sia ormai la quarta forza in F1. A dimostrazione però di come il fattore economico sia quasi sempre la ragione principale dietro ogni movimento o cambiamento in F1.

Jerome Stoll, Presidente di Renault Sport ha detto: «Il 2017 sarà la nostra seconda stagione in F1 con il nostro team. Quest'anno abbiamo gettato le fondamenta del ritorno, il prossimo anno diventa essenziale avere un pilota di esperienza consolidata, ma ancora affamato di successi. Nico Hulkenberg corrisponde pienamente a queste aspettative. Un pilota di talento, dedicato e motivato, che tradurrà in pista e nei risultati il nostro impegno».

Prima di assumere Hulkenberg - **nella foto sotto** -, la Renault aveva cercato di ingaggiare Carlos Sainz Jr, poi bloccato dalla Red Bull, visto che il pilota spagnolo ha firmato un contratto sino a fine 2017. ●



23 OTTOBRE

PARTENZA ALLE ORE 20.00

Circuito Of the Americas,
Austin, USA
5513 m / 56 giri / ore 20.00

I PRIMATI

In prova: S.Vettel (Red Bull Rb8/Renault, 2012) 1'35"657
media 203.027 km/h
In gara: S.Vettel (Red Bull Rb8/Renault, 2012) 1'39"347
media 199.772 km/h
Distanza: L.Hamilton (McLaren Mp4-27/Mercedes, 2012) 1H35'55"269
media 192.911 km/h

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

VENERDÌ 21 OTTOBRE

SkySportF1	libere 1	17.00
SkySportF1	libere 2	21.00
RaiSport1	libere 1	21.20

SABATO 22 OTTOBRE

SkySportF1	libere 3	17.00
SkySportF1	Qualifiche	20.00
RaiSport1	libere 2	1.20
RaiSport2	libere 3	20.50
Rai2	Qualifiche	23.20

DOMENICA 23 OTTOBRE

SkySportF1	Gara	20.00
Rai 2	Gara	23.20

IL GP CON **AUTO SPRINT**

Diretta delle prove e della gara da venerdì 21 a domenica 23 ottobre
su www.autosprint.it
e su [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)
e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)





DAVE RYAN SI RILANCIA IN F.1 DOPO L'USCITA DI SCENA DALLA McLAREN DEL 2009. ORA PUNTA A FARE CRESCERE LA SQUADRA FINO A FARLA DIVENTARE L'OTTAVA FORZA NEL 2018, GRAZIE ANCHE AD UN SUPER-ORGANIGRAMMA

di Cesare Maria Mannucci - foto Sutton-Images.com

A Manor ar

Le foto di una volta lo ritraggono al fianco di James Hunt nella memorabile giornata al Fuji nel 1976. Perché per 35 anni Dave Ryan è stato continuamente un nome chiave nell'organigramma McLaren, sino a ricoprire il ruolo di team manager. Incarico che abbandonerà solo nel 2009 perché ritenuto colpevole per la squalifica di Lewis Hamilton a Melbourne. Quando in quella occasione, invece, la colpa era di Martin Whitmarsh. Un provvedimento ingiusto che in F.1 fece molto rumore. Però la vita toglie e dà. Dopo aver allestito un proprio team di successo nel campionato Blancpain Gt3, Dave Ryan è tornato in F.1 questa volta nel ruolo di team principal alla Manor.

Si deve a lui la rinascita di questa squadra nata dalle ceneri della Marussia e dalla discutibile gestione di John Both e Graham Lowdon. È stato Dave Ryan

COSTRUIRE UN TEAM È UN PROCESSO LUNGO, I CAMBIAMENTI NON SI VEDONO IN UN GIORNO

DAVE RYAN

”

a portare la Manor nell'orbita della Mercedes, formando una coppia di giovani piloti dal grande potenziale come Pascal Wehrlein ed Esteban Ocon.

Del resto per Dave Ryan, abituato a lavorare con campionissimi come Alain Prost, Ayrton Senna, Mikka Hakkinen e Lewis Hamilton, sarebbe stato impensabile gestire un team con dei piloti non all'altezza. Sotto la sua direzione, Manor è diventato un team consolidato che ora - grazie alla collaborazione con la Mercedes - può finalmente guardare al futuro a lungo termine.

- Che situazione hai trovato quando sei arrivato alla Manor questo inverno?

«Di sicuro il team Manor Marussia era totalmente diverso dalla squadra attuale. Non fosse altro perché siamo passati da 115 a quasi 200 persone. Costruire un team è un processo lungo e complesso, i



LA RIVINCITA DI RYAN

La Manor ha accolto il team principal inglese, in basso, e grazie alla sua guida sta sempre crescendo, arrivando a stare anche davanti alla McLaren-Honda, a sinistra, la squadra con la quale ha lavorato per 35 stagioni

mata

cambiamenti non si vedono in un giorno. Il team è formato da uomini: la loro scelta, come essi lavorano, è fondamentale. Le risorse tecniche o economiche vengono dopo, prima ci sono gli uomini e l'organizzazione. Devi avere persone di esperienza e con la cultura giusta. Che sono consapevoli di quello che fanno. Sembra una cosa scontata, ma in molti team di F1 non lo è. Bisogna sapere esattamente quali traguardi sono ottenibili e lavorare di conseguenza. Perché basta un 10% delle persone di un team che non è adeguato, che vanifica il lavoro degli altri e non rende possibile raggiungere gli obiettivi prefissati. Certo il budget è un parametro importante, ma visto che un team spende tutto quello che ha, la sua funzionalità è piuttosto relativa».

- Sei arrivato in un team fondato da John Both e Graham Lowdon, nel paddock soprannominati il

**BISOGNA SAPERE
ESATTAMENTE
QUALI TRAGUARDI
SONO OTTENIBILI
E LAVORARE
DI CONSEGUENZA**

DAVE RYAN

”



Gatto e la Volpe per la loro gestione. Il team Marussia a dicembre 2014 era fallito lasciando milioni di debiti, tre mesi dopo era di nuovo presente a Melbourne, continuando lo stesso business come se nulla fosse. Alla faccia delle tante persone che non aveva pagato...

«Sicuramente quando sono arrivato nel team ho avvertito molta diffidenza nei miei confronti. Il mio primo Gp è stato Abu Dhabi nel 2015, quando il vecchio management era ancora in carica, ho visto una realtà che era da cambiare, da subito. Il team ora appartiene a Steve Fitzpatrick, che ha fatto un investimento a lungo termine e soprattutto in F1 non si accontenta di esserci ma vuole progredire. Sebbene nella consapevolezza di un team indipendente che non avrà mai accesso a certi budget e certe risorse finanziarie. Ad Abu Dhabi ricordo che eravamo lentissimi rispetto alla... penultima vettura. Oggi occupiamo stabilmente il 10° posto, spesso terminiamo i Gp a pieni giri, anche se lottiamo sempre nel fondo della classifica. Abbiamo fatto dei progressi ma dobbiamo farne ancora molti di più. Abbiamo ottime collaborazioni tecniche con la Mercedes e la Williams, siamo nella condizione di ottenere risultati migliori. Senza scuse».

- Both e Lowdon si lamentavano della situazione finanziaria del team, poi loro giravano con una Ferrari 458 e una McLaren Gt. Non è un controsenso...

«Conosco quella situazione ma non posso commentarla. Io nel parcheggio della Manor ho messo il mio Vw Van... Ma quello che è successo in passato non mi interessa perché non ero coinvolto. In F1 ho imparato che bisogna sempre guardare avanti, mai indietro».

- Appena arrivato hai cambiato tutto. Un pilota come Wehrlein, dei progettisti come Luca Furbatto e Nick Tombazis, la consulenza tecnica di Pat Fry. La Manor non ha fatto il passo più lungo della gamba?

«Abbiamo un piano a lungo termine che prevede nel 2018 di diventare l'ottava forza della F1. Per questo obiettivo devi avere una struttura adeguata. È quello che stiamo facendo. Questo vuole dire che in futuro dovremo fare meglio di altre due squadre. Che al momento hanno risorse economiche e tecniche maggiori delle nostre. Nel 2015 il team pensava a sopravvivere. Questa stagione stiamo consolidando l'organizzazione. Già dal 2017 con il nuovo regolamento mi aspetto sensibili miglioramenti».

- Hai assunto i tecnici chiave alla Ferrari nel 2014, abituati a lavorare con grandi risorse. Per la Manor non è rischioso?

«Loro vengono dalla Ferrari, io dalla McLaren. Tombazis e Fry sono perfettamente consapevoli che la Manor non è la Ferrari così come l'ho capito subito io. Ma proprio per questo sappiamo che dobbiamo estrarre il massimo potenziale da ogni sterlina che spendiamo. Non abbiamo spazio per studi tecnici troppo astratti. Dobbiamo essere tutti più pratici. Essenziali».

- La Manor dispone di uno degli organigrammi tecnici più esperti in F1...

«Abbiamo messo insieme un gruppo di cui vado orgoglioso e che rappresenta uno stimolo per miglio-



**LUCA FURBATO
LAVORA
SUL NUOVO
PROGETTO
DALL'INIZIO
DELL'ESTATE**

DAVE RYAN



arci. Ma devi permettere a questi nomi di mettere in pratica la loro competenza e di eseguire il loro lavoro. Jon McQuillan, Nick Tombazis, Luca Furbatto e Pat Fry sono nomi importanti, ma che hanno bisogno di una organizzazione sotto di loro. Ed è questa che stiamo ricostruendo».

- La Manor ora ha cambiato l'accordo di collaborazione aerodinamica, dalla McLaren alla Mercedes...

«Il contratto con la McLaren era in scadenza, la galleria del vento della Mercedes era più vicina alla nostra fabbrica e ci hanno offerto condizioni commerciali migliori. La galleria del vento della Mercedes è molto buona, in grado di fornire dati accurati. Si è parlato molto dei nostri rapporti tecnici con la Mercedes, ma in realtà tra di noi non esiste una relazione tipo Ferrari e Haas oppure come sarà tra Red Bull e Toro Rosso il prossimo anno. La Mercedes non è il nostro consulente tecnico, usiamo la loro galleria del vento come strumento, ma la ricerca è tutta nostra. Tecnicamente siamo del tutto indipendenti, non usiamo la loro tecnologia, loro non sono nostri consulenti. In futuro, se avrà senso farlo, magari le cose potrebbero cambiare, ma al momento la situazione è questa».

- Considerando i problemi che ora incontra la McLaren e il fatto che dirigi un team, ti sei preso la rivincita per la storia della squalifica di Hamilton in Australia...



DA ANNI IN AZIONE NEL Paddock DELLA F1

Dave Ryan quando era in McLaren, a sinistra assieme a Ron Dennis ed al centro con Mika Hakkinen. In alto le Manor in pista ed a destra ai box, in alto a destra Ryan assieme al padrone della Manor Steve Fitzpatrick. Sotto a sinistra il progettista Luca Furbatto, a destra il tecnico Pat Fry



«Sono fatalista, e con l'età ho imparato che non serve arrabbiarsi o essere troppo felici. Sono tutti stati d'animo che non durano più di 10 minuti. Naturalmente ho le mie opinioni su quanto successe a Melbourne con la McLaren, ma non sono importanti. Cerco di vedere il positivo in ogni storia. Uscito dalla McLaren ho dato vita al mio team di Gt3, che è stata una grande scuola. Anche se dalla McLaren non ho ricevuto nessun aiuto, nemmeno lo sconto di una sterlina sul prezzo della vettura. Volevo fare qualche cosa per me stesso, per dimostrarmi che ero ancora in grado di fare questo lavoro. Ma creare un business finanziariamente di successo nel Gt è molto difficile. Abbiamo vinto diverse gare, ma per continuare servivano investimenti al di fuori della mia portata».

- I veri soldi sono solo in F1. Eppure i piccoli team si lamentano. Anche se squadre come Manor o Sauber prendono più soldi da chi detiene i diritti commerciali, di quanto non faccia il Manchester United o il Chelsea nella Champions League di calcio....

«Si ma noi spendiamo quasi la metà di quei soldi solo per i motori. Poi ci sono le collaborazioni tecniche con Williams e altri partner, le gomme, i viaggi e quei soldi sono già finiti. Alla fine i grandi e piccoli team fanno lo stesso lavoro, tutti spendiamo quello che abbiamo. Ma la differenza è che le grandi squadre ricevono molto di più, quindi la sfida poggia su



TOMBAZIS E FRY SONO CONSAPEVOLI CHE LA MANOR NON È LA FERRARI, COME L'HO CAPITO SUBITO IO

DAVE RYAN



basi che non sono le stesse. Concordo che chi vince debba ricevere di più, ma la base finanziaria dovrebbe essere più equa. Con meno privilegi storici basati sul passato».

- Considerando i motori Mercedes, l'organigramma tecnico, i piloti, i vostri risultati potrebbero essere migliori?

«Il motore che abbiamo è fantastico, il migliore di tutti, ma alla fine tutto si riduce all'efficienza aerodinamica della vettura. Perché se non hai la downforce necessaria non vai da nessuna parte. E noi sotto questo aspetto non siamo brillanti. Dobbiamo migliorare molto. L'esperienza di Tombazis è di aiuto, ma non esistono le soluzioni magiche. I piloti stanno offrendo un lavoro eccellente. Wehrlein guida in modo fenomenale, riesce a trarre il massimo dal materiale che gli diamo. Sta facendo un lavoro superbo. Forse l'adattamento alla F1 poteva essere più veloce se fosse arrivato dalla Gp2 invece che dal Dtm, ma ha imparato in fretta. Con Ocon ci sono stati errori iniziali da parte nostra, non siamo riusciti a metterlo a suo agio con la vettura come avremmo dovuto. In alcune gare i nostri pit stop sulla sua vettura sono stati disastrosi. Lui sta ancora scoprendo i limiti delle gomme e nelle prime gare ha lamentato problemi con il posto guida. Complessivamente però abbiamo sbagliato più noi di loro. Dato importante, visto che parliamo di piloti debuttanti».



CON CALMA VERSO L'OBBIETTIVO

Dave Ryan, in basso, sa che non si può fare tutto subito e quindi pianifica una crescita graduale della Manor, che comunque sta già facendosi vedere in alcune occasioni anche in lotta con squadre con ben altri budget

← Oggi la Manor ha un budget di circa 100 milioni...

«Sì, parliamo di queste cifre, che spendiamo tutte. Cerchiamo però di non spenderli due volte, ottimizzando le spese. La maggior parte delle attività costruttive è delegata a fornitori esterni, mentre noi gestiamo tutto il discorso tecnico e progettuale. Basta pagare i fornitori in tempo, e noi lo facciamo, ed avrai sempre pezzi perfetti, consegnati entro le tempistiche prefissate. Non è vero che se non produci i pezzi, il tuo sviluppo tecnico sarà più lento».

- Cosa pensi della decadenza di McLaren e Ferrari negli ultimi anni...

«Dall'esterno la situazione della McLaren è abbastanza triste, vedere come hanno vissuto le ultime stagioni. C'è ancora un gruppo di persone molto buone, il cuore della vecchia organizzazione è ancora lì. Hanno la possibilità per tornare di nuovo ai vertici. Un po' come alla Ferrari attualmente. Dopo la fase di Ross Brawn, quando per molti anni, avevano stabilizzato un livello di prestazioni costanti, sempre ai vertici, la loro storia è sempre stata così. Su e giù. Fa parte del fascino della Ferrari; a volte fanno cose perfette, a volte invece fanno dei disastri. Ricordo ai tempi della grande rivalità tra Ferrari e McLaren, di Hunt contro Lauda, i tifosi che nel paddock cercavano di spingere il nostro furgone per ribaltarlo. Io adoravo quel clima di rivalità. La Ferrari sembra sempre in crisi, poi improvvisamente rinasce. È la magia di quella squadra. Ma la F1 ha bisogno di team come McLaren e Ferrari, anche se ora hanno problemi seri».

- Quali gli obiettivi futuri realistici per la Manor?

«Nel 2017 cambieranno le regole, ma ancora non so se per noi sarà un vantaggio o meno. Sarà difficile per tutti. Dobbiamo migliorare ancora tanto nel settore aerodinamico. Luca Furbatto lavora sul nuovo progetto dall'inizio dell'estate».

- Che tipo di proprietario è Steven Fitzpatrick?

LA F1 HA BISOGNO DI TEAM COME McLAREN E FERRARI, ANCHE SE ORA HANNO PROBLEMI SERI

DAVE RYAN



Si vede poco, di lui si sa poco...

«Appena Fitzpatrick ha rilevato il team ha deciso che dovevamo avere il motore Mercedes e che non aveva senso continuare con vecchi propulsori. A prescindere dai costi maggiori. Quando invece per lui sarebbe stato più facile cercare una soluzione più economica. Questo dimostra il suo impegno verso il team in F1. A volte è molto presente, a volte no. Diciamo che si fa sentire quando è necessario, ma non vive la realtà del team day by day. Adesso abbiamo un nuovo amministratore, Thomas Mayer, la struttura gestionale del team è cambiata, è più strutturata».

- Un podio sarebbe al di fuori della vostra portata?

«Definitivamente sì. Poi se guardiamo quello che ha fatto Vettel con Toro Rosso a Monza nel 2008, bisogna dire che ogni sogno può concretizzarsi, che a volte le cose impossibili succedono. Ma realisticamente siamo lontanissimi dal podio. Se nel 2017 fossimo costantemente al 14° o 15° posto in griglia, sarei molto contento. E dobbiamo imparare a sfruttare a nostro vantaggio il caos che si verifica in alcune gare».

- In F1 sei tra i pochi ancora attivi che hanno lavorato con James Hunt. Cosa pensi della descrizione che di lui ha fatto il film Rush?

«Non ci crederai ma io quel film ho scelto di non vederlo. Si tratta di un'epoca che ho vissuto in prima persona, ho i miei ricordi personali. Rammento James, il suo carattere, i suoi momenti buoni e quelli più brutti, le discussioni, la tensione, il divertimento. Che c'erano in quella stagione e complessivamente quando lui correva con la McLaren. Le personalità che erano coinvolte. Quei ricordi voglio tenerli nella mia mente, non mi interessano le interpretazioni altrui, che potrebbero essere distorte. Sono i miei ricordi, è la mia vita». ●



MOTOR SHOW

BOLOGNA 3-11 DICEMBRE 2016



PASSIONE A 360 GRADI

AUTOSHOW • 48 RACING ARENA • TEST DRIVE • TECH&INNOVATION EXPERIENCE
HERITAGE • PASSION VILLAGE • MOTOR SHOW OFF • CONFERENCE



Pirro, vita da commissario

EMANUELE, EX F.1, È TRA I PIÙ ASSIDUI MEMBRI DEL COLLEGIO FIA AI GP, L'ORGANO CHE DECIDE SULLE CONTROVERSIE DI GARA. ECCOLO SPIEGARE NEL DETTAGLIO IL SUO DELICATISSIMO RUOLO

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

A 54 anni Emanuele Pirro, malgrado i cinque trionfi a Le Mans, la meritata nomea di star dell'endurance nell'era Audi e le esperienze in F.1 dal 1989 al 1991, di recente è puntualmente agli onori delle cronache in veste di Commissario Sportivo nel collegio Fia ai Gp, in virtù della sua esperienza di pilota. Posizione strategica importante, tutta da spiegare per mettere il race fan in condizione di capire come vengono adottate in F.1 le decisioni più importanti nei casi agonistici più controversi.

- Quanto viene pagato uno steward Fia?

«Niente. È puro volontariato, non c'è stipendio».

- Com'è che sei diventato uno tra i giudici-arbitri più noti e apprezzati?

«È un'avventura iniziata sei anni fa, quando Jean Todt ha avuto l'idea d'inserire a turno un ex pilota nel collegio dei commissari F.1, intuizione che poi è stata estesa al Wec e al Dtm con la figura dell'advisor, che però in questi casi è un consigliere. Io poi sono anche membro della Commissione Endurance, della Commissione Piloti Fia, di quella per Auto Storiche e in Italia del Gruppo Lavoro Piste e Percorsi, oltre che Presidente della Commissione Karting e vice Presidente del Gp Drivers Club e dell'associazione piloti della 24 Ore di Le Mans».

- Come ti sei trovato al debutto assoluto da Commissario Fia in F.1?

«È avvenuto al Gp di Abu Dhabi nel 2010, il weekend del finale tra il ferrarista Alonso e Vet-



tel della Red Bull. Sulla stampa tedesca scrissero un articolo intitolato "Skandal!" prefigurando che un italiano come me avrebbe potuto aiutare la Ferrari. Ecco, poi mi sono preso una grande soddisfazione perché tutti hanno subito assunto le mie difese, visto che un'insinuazione del genere era solo un insulto alla mia sportività e alla mia correttezza imparziale, mai state in discussione».

- Quand'è che hai avuto il primo contatto con la realtà del giudice arbitro?

«È stata una cosa casuale e informale, pochi mesi prima di iniziare in F.1, in una prova di F.3 a Misano, quando il direttore di corsa Fabrizio Fondacci mi ha fatto assistere al via dal trespolino invitandomi poi a seguire la competizione dalla direzione gara. Lì mi sono reso conto quanto è difficile e specialistico il ruolo di chi sovrintende a una gara».

- Descrivi il tuo ruolo durante un weekend di Gran Premio.

«Il Commissario Sportivo è l'ufficiale supremo che opera in un ambiente molto più simile a quello del foro che non a quello delle corse. In poche parole, si tratta di un impegno molto più tecnico di quanto si possa credere. Un Commissario Sportivo in teoria non dovrebbe neanche vedere tutta la corsa, ma limitarsi ad analizzare fattispecie segnalate dal direttore di corsa, per verificare se in esse è ravvisabile la violazione di una norma del regolamento sportivo. In ogni caso è possibile un nostro intervento, anche al di là del direttore di corsa, se notiamo qualcosa che non va».

- Spiega la formazione del Collegio Fia a ogni Gran Premio.

«È composto da quattro membri, uno dei quali svolge la funzione di Chairman ed è il capo, poi c'è un membro del consiglio mondiale della Fia, un pilota

e infine un soggetto nominato dalla locale federazione, quale forma di cortesia nei confronti del paese ospitante».

- Quali sono i vostri strumenti d'indagine?

«Be' un tempo la regina delle prove era il rapporto scritto del commissario di percorso, portato al direttore di gara. Ora abbiamo la possibilità di attingere all'analisi diretta della realtà, anche se è sempre importantissimo il costante dialogo tra le varie postazioni e la direzione gara. Quanto a noi, assistiamo la corsa da due grandi schermi divisi a mosaico, con replay e ralenty, mostrando ciascuna curva ripresa da alcune telecamere, più la Tv a circuito chiuso del tracciato, le camera car on board, i team radio in diretta di tutti, più i canali di telemetria in tempo reale. In poche parole, una mole quasi infinita di informazioni e riscontri che ci permettono varie visioni prospettiche, che però richiedono tempo per essere analizzate. In F.1 abbiamo quindi la massima tecnologia disponibile e siamo collegati via interfono col direttore di gara Charlie Whiting».

- Come matura una decisione del vostro collegio?

«Grazie all'esperienza, la chiave di lettura mi arriva in tempo reale, mentre per gli altri membri a volte non è così. Preferisco sempre dialogare e spiegare, invece che dire direttamente la mia opinione».

- In poche parole, in ciascun episodio messo al vaglio, il punto di vista dell'ex pilota conta molto.

«Sì, intendo dire questo, pur nel pieno rispetto delle competenze altrui. Per quanto mi riguarda, vengo molto ascoltato dai colleghi e so che è così anche per Derek Warwick, l'altro ex pilota che insieme a me svolge con maggior frequenza questo tipo di incarico. Guarda, lo so che a volte lo spettatore può partire dal pregiudizio che qualsiasi ufficiale di ga-

**NON SI DECIDE
MAI A VOTAZIONE,
SI TROVA SEMPRE
UN PUNTO
D'ACCORDO
COMUNE**

EMANUELE PIRRO



**NULLA SFUGGE AL TEMUTISSIMO
COLLEGIO DEI COMMISSARI**

Emanuele Pirro, a destra, sembra tornare con lo sguardo alla collisione innescata da Vettel in Malesia. Nell'altra pagina, il boss della F.1 Bernie Ecclestone con il venezuelano Vincenzo Spano, altro steward della Fia





ra con grandi responsabilità possa essere qualcosa di simile a un inetto burocrate, ma ti assicuro per esperienza diretta che non è affatto così. Incontro gente con un'esperienza pazzesca, molto preparata e rigorosa».

- Emanuele, le decisioni devono scaturire dal vostro organo collegiale formato da quattro elementi. Deliberate a maggioranza? Sono mai emersi forti disaccordi? E se sì, come vi regolate?

«Nella stragrande maggioranza dei casi siamo tutti d'accordo. Quasi sempre è possibile ragionevolmente stabilire un punto di vista condiviso e univoco. Raramente un minimo di disaccordo può esserci ma non sulla valutazione del fatto in sé quanto piuttosto, per esempio, sull'entità della punizione da comminare. Comunque può capitare di avere valutazioni diverse, perché siamo uomini».

- Fa' un esempio concreto.

«Gp del Bahrain 2011, avevo ancora poca esperienza: Rosberg difende la posizione, ha gomme molto consumate e Hamilton, che correva per la McLaren,

lo passa, ricorrendo però a un fuoripista, tanto che Alonso su Ferrari non aveva adottato lo stesso comportamento e pretendeva che Lewis fosse punito. Ebbene, ciò non accadde, Fernando si arrabbiò moltissimo e secondo me aveva ragione. Gli altri commissari giudicavano Hamilton innocente e io li lasciai fare, ritenendo che se erano in tre a pensare la stessa cosa dove-

vano avere ragione, ma col senno di poi avevano torto. Da lì, se sono convinto di una cosa, porto avanti il mio punto di vista con vigore e non c'è mai stato un problema, tanto che in pratica il collegio non vota mai e tra i vari membri vigono educazione e pieno rispetto. In ogni caso, quando una decisione viene adottata e poi si verifica una grande divergenza con l'opinione pubblica, vuol dire che qualcuno ha capito male qualcosa. E conta che i nostri strumenti di indagine e riscontro sono, come ti dicevo, infinitamente superiori e più approfonditi rispetto a quelli a disposizione di chiunque. Per questo ti dico che alla fine, mediamente, in qualsiasi nostra decisione c'è molta meno soggettività di quanto si possa pensare immaginando il nostro compito dall'esterno. Poi, certo, nel calcio - dove le regole sono sempre le stesse da tanto tempo -, la domenica sera ci sono comunque infinite discussioni. Ecco, l'automobilismo, essendo uno sport tecnologico e perciò in continua evoluzione, è ancora più difficile. Conta anche che se vedi la gara dal divano, tutto sembra avere velocità normale, ma se sei nei panni del Commissario Sportivo tutto è dilatato e scorre velocissimo, come nelle comiche degli Anni '30. A questo aggiungici la pressione, perché, tornando al mio compito in F1, tutto il mondo ti guarda e sta coi fucili puntati, pronto a cogliere la prima tua mossa che potrebbe dare adito a discussioni».

- Qual è il momento fondamentale del weekend

EMANUELE, UNA STUPENDA CARRIERA IN ENDURANCE E F1

Pirro con l'Audi ha vinto cinque volte la 24 Ore di Le Mans (la prima volta nel 2000 e l'ultima nel 2007), sotto, e in F1 ha disputato 37 Gp dall'89 al 1991, con Benetton e Dallara, ottenendo tre punti iridati



OGNI VOLTA IL DIRETTORE DI GARA SPIEGA COSA SARÀ DISPOSTO A TOLLERARE E COSA NO

EMANUELE PIRRO



ECCO ALCUNI TRA I GIUDICI PIÙ NOTI E COMPETENTI

Sopra, l'australiano Garry Connelly in compagnia di Nigel Mansell. A destra, il direttore di gara Charlie Whiting con Danny Sullivan, anche lui ex pilota di F1 e spesso chiamato nel ruolo di arbitro, in virtù della sua competenza. In alto, Felipe Giaffone col ferrarista Steve Clark

per assicurare il buon andamento del tutto?

«Il briefing tra direttore di corsa e piloti. Ogni volta il direttore di gara spiega nel dettaglio cosa sarà disposto a tollerare e cosa no. Ricorda che in genere una buona gara nasce sempre da un buon briefing. Poi, per esempio, nell'Euro F3, dove sono Chairman, riesco a dare e a ottenere di più perché ho un rapporto coi ragazzi più da coach, che mi permette di spiegare e pretendere di più, tanto che faccio pure un po' da loro papà».

- Racconta la volta in cui in F1 ti sei trovato in difficoltà in veste di giudice arbitro.

«Nel 2011 con Schumi, in prova, in un Gp asiatico. Si discuteva su una bandiera gialla, durante la quale lui a mio avviso non aveva rallentato abbastanza



Michael era del parere opposto. Andare contro uno come lui mi rimaneva difficile, finché mi portò una telemetria così zoomata in suo favore, che era una vera presa in giro e questo mi diede la motivazione per andare dritto per la mia strada dicendogli "No, a me queste cose non me le devi fare" e quindi penalizzandolo».

- Un bel confronto da legal thriller cui hai assistito?

«Quando era in discussione il sistema F-Duct Mercedes, la Lotus fece reclamo ufficiale e vidi confrontarsi Allison in rappresentanza del team inglese contrapposto a Ross Brawn per la Mercedes. Fu un confronto ad altissimo livello, rimasi ammirevole nell'ascoltare persone così preparate».

PIRRO, PILOTA MA ANCHE GRANDE APPASSIONATO

Sopra, Pirro nell'abitacolo della Ferrari 312 B3 con la quale ha preso parte quest'anno al Gp di Monaco in versione Historic. A sinistra, ecco Emanuele con Jackie Stewart, in alto al centro, in compagnia di Eje Elgh e, più a destra, con Martin Brundle nel pre-griglia dello scorso Gp del Giappone, dove era commissario Fia

- Max Verstappen in pista si difende da genio del volante o esagera?

«Max ha elevato a un livello superiore il duello corpo a corpo. Lui aspetta la frenata, guarda con la coda dell'occhio dietro di sé e chiude la porta solo in caso d'attacco. Così facendo, ogni volta il rischio di collisione è alto: lui fa cose con esecuzione perfetta e una percezione di spazio e distanza fuori dal normale. Ogni volta, tuttavia, viene richiesta la collaborazione del rivale coinvolto per evitare la collisione, che, ovviamente, non sempre c'è. Mi preoccupa il fatto che nelle formule minori cercheranno di imitarlo, ma con abilità ed esperienze diverse».

- D'ora in poi partenze bagnate saranno tutte sotto safety-car, vero?

«Se non ci sono condizioni minime di sicurezza, si parte sotto safety, poi se le condizioni tornano, ci si stoppa e si parte da fermo. La verità è che la tragedia di Jules Bianchi ha mutato la percezione e l'accettazione dei normali rischi del mestiere di pilota. Purtroppo per il nostro amato Sport».

- C'è pure una certa ansia dei primi di avere doppiaggi iperfacilitati.

«Secondo la nuova tendenza, il doppiato dovrebbe scomparire. Ecco, bisogna evitare di esagerare. Io ho corso molto negli Usa dove le bandiere blu neanche esitano e ciascuno fa la sua gara...».

- Il vostro atteggiamento, così seriamente indagatore, non rischia di fatto di inibire l'attitudine dei piloti al sorpasso, piuttosto che limitarsi a regolamentarla?

«Sai, negli Anni '60 le corse erano così pericolose che i piloti in gara usavano spontaneamente tanto buon senso. Fino agli Anni '80 c'era molta più imperfezione in tutto, anche nella qualità delle piste e delle monoposto. Ora il livello dei competitor e delle competizioni si è elevato al punto che le gare si decidono sul decimo di secondo, tutti provano di tutto, la furbizia è aumentata e ciò ha dato origine a una regolamentazione molto più capillare. L'importante è che il tutto venga portato avanti con coerenza, uniformità di giudizio e, di conseguenza, nella piena credibilità, come le cose del resto si stanno svolgendo. Sarebbe bello tornare indietro, ma purtroppo i tempi sono cambiati».

- Emanuele, il tuo bilancio?

«Queste esperienze mi hanno fatto crescere e maturare come uomo molto più di quanto avrei potuto immaginare». ●

IN CASO DI PIOGGIA SE NON CI SONO CONDIZIONI MINIME DI SICUREZZA, SI PARTE SOTTO SAFETY-CAR

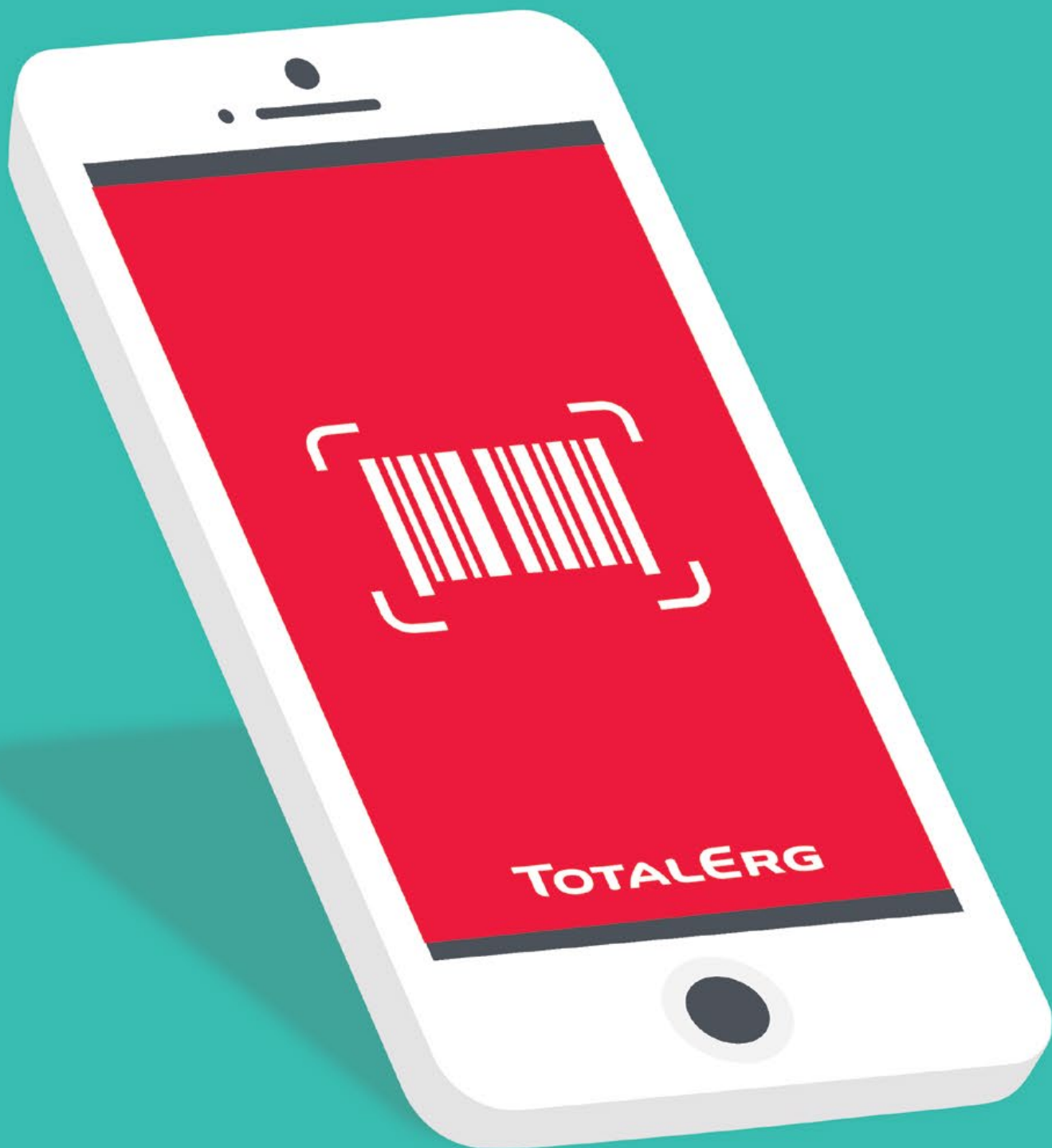
EMANUELE PIRRO



**GIOCA
INSIEME
A NOI
CON IL TUO
SMARTPHONE.**

TOTALERG

STADIO
Corriere dallo Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE



TUTTOSPORT

Ogier

QUARTO TITOLO CONSECUTIVO PER IL FRANCESE NELLA STAGIONE AVVELENATA DALLE POLEMICHE PER GLI STARTING ORDER. LA VW RIMANDA LA FESTA IRIDATA IN GALLES

di Marco Giordo
 foto Bettiol

SALOU - Poggia, fango e poi "sole a catinelle", come direbbe Checco Zalone. Questo il mix meteo che ha reso bello e combattuto il Rally Catalunya che ha visto il 37° successo iridato di Sébastien Ogier e Julien Ingrassia, che così in Spagna si sono laureati per la quarta volta consecutiva campioni del mondo. Una vittoria davvero difficile e sofferta per i due fuoriclasse francesi, con la pioggia che l'aveva fatta da padrona nelle fasi iniziali, rendendo la corsa davvero complicata perché il fondo delle speciali su terra era insidioso, scivoloso e fangoso. Lì, Ogier ha dimostrato ancora una volta di essere una spanna sopra tutti, perché ha pensato solo al quarto titolo ed ha "lasciato andar via" uno scatenato Dani Sordo, che sulle strade di casa ha fornito una prestazione praticamente perfetta. Il pilota di Santander ha fatto letteralmente volare la sua Hyundai i 20 Wrc, chiudendo la prima giornata con 17" di vantaggio sul campionissimo transalpino. Ogier poi, nelle due tappe sugli asfalti della provincia di Tarragona, ha fornito una prestazione da alta scuola, recuperando tutto lo svantaggio sul rivale iberico e chiudendo la seconda tappa con 5"8 su un esterrefatto Sordo. Che non si dava pace per la "remuntada" del pilota di Gap, che in pratica già sabato dopo la rovinosa uscita di strada di Andreas Mikkelsen era virtualmente campione del mondo. Infine, la domenica mattina, Ogier ha messo subito le cose in chiaro, allungando inesorabilmente su Sordo per poi venire incoronato insieme al bravissimo Julien Ingrassia sul lungomare della spiaggia di Salou, la più famosa della Costa Daurada, campione del mondo per la quarta volta consecutiva. E così sulle note della Marsigliese, Ogier ha festeggiato oltre che il titolo iridato anche il suo terzo successo di gara consecutivo, il quinto di quest'anno, e la sua quarta vittoria al Rally di Catalogna. La più importante per lui ottenuta da queste parti e la dodicesima (con le 8 di Loeb) su queste strade per i colori francesi negli ultimi tredici anni. ----->



fa poker!

AL TRAGUARDO

- 1 Ogier-Ingrassia**
Vw Polo R Wrc
3.13'03"6
- 2 Sordo-Marti**
Hyundai i20 Ng Wrc
a 15"6
- 3 Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20 Ng Wrc
a 1'15"

La classifica completa è riportata alle pagine 78-79



OGIER E INGRASSIA METTONO LA QUINTA

Sebastien Ogier e Julien Ingrassia filano veloci verso la quinta vittoria stagionale, nel rally spagnolo con la parte su terra trasformata in un mare di fango

L'emozione di un campione

«È un momento di grande emozione per me - ha detto all'arrivo il tetracampione del mondo - perché questa è stata davvero una stagione durissima. E devo ringraziare ancora una volta il mio team, che mi ha fornito una vettura fantastica anche questo week-end. Dopo quello che mi era successo l'anno scorso nella power stage, quando ero uscito a 4 km dalla fine, devo dire che non è stato facile andare al massimo nell'ultima prova, avevo troppi brutti ricordi che mi giravano in testa». Con questo successo Sébastien Ogier ha raggiunto due campionissimi del calibro di Juha Kankkunen e Tommi Mäkinen a quota quattro titoli iridati, scusate se è poco! Davanti a lui ora c'è solo l'Imperatore Loeb, lassù, a nove titoli. Questo è il secondo alloro mondiale vinto da Ogier in Spagna, perché anche nel 2014 aveva infatti festeggiato a Salou il suo secondo titolo. L'anno scorso invece il campione transalpino aveva addirittura festeggiato a settembre in Australia, mentre nel 2013 si era laureato campione del mondo ad inizio ottobre in Alsazia, dopo la power stage che in quella occasione era la prima speciale della gara. Per il titolo

Costruttori bisognerà invece che Vw aspetti il Galles. Il vantaggio sulla Hyundai è ora di 62 punti, basterà dunque alla squadra di Wolfsburg chiudere la prova gallese con 43 punti sui coreani.

SONO AL QUARTO TITOLO, COME KANKKUNEN E MAKINEN: QUASI NON RIESCO A CREDERCI!

SEBASTIEN OGIER

”

Costruttori bisognerà invece che Vw aspetti il Galles. Il vantaggio sulla Hyundai è ora di 62 punti, basterà dunque alla squadra di Wolfsburg chiudere la prova gallese con 43 punti sui coreani.

AAA Avversari cercasi

La pioggia e il fango hanno caratterizzato la prima tappa, dando alla corsa la sua fisionomia decisiva, e regalando un tourbillon di emozioni che non si vedeva da un po'. In Spagna si è avuta la conferma della superiorità della Polo R Wrc soprattutto sull'asfalto, mentre sulla terra bagnata e fangosa stavolta Ogier, pur non vincendo nemmeno una speciale, è stato bravo a limitare i danni rispetto a quanto visto in altre occasioni. A parte lo scatenato Sordo, tutti gli altri però hanno fatto di tutto per rendere la vita facile al neo tetracampione del mondo. Meeke ha subito capotato, perdendo 40", poi s'è fermato nell'ultima tappa per problemi al motore. Neuville è uscito sbattendo con l'anteriore, perdendo tempo e finendo la prima giornata con la i20 che sembrava una vettura da rallycross. Tanak invece ha patito qualche problema al differenziale come in Polonia, mentre Latvala per non essere da meno ha staccato una ruota nella quinta speciale. Il finlandese poi si è riscattato vincendo in totale 7 speciali ma è chiaro che ha perso completamente la bussola ed è oggi un pilota da recuperare, che sbaglia ormai in tutte le gare. Così alla fine in tanti non vedevano l'ora di terminare la corsa catalana per pensare al Galles. Tra due settimane, la penultima gara dell'anno sarà per molti un banco di prova importante per ottenere un risultato di rilievo in questa stagione. ●



LO SPAGNOLO PARTE FORTE MA SUBISCE LA RIMONTA DI OGIER

Sordo bello e impossibile

«Ci ho provato con tutte le mie forze ma purtroppo non ce l'ho fatta. Non sono riuscito a resistere all'attacco prepotente di Ogier che mi ha rimontato e poi passato. Mi dispiace soprattutto per le migliaia di tifosi spagnoli che mi hanno incitato per tutta la gara, mi sono stati sempre vicini e mi hanno motivato sino all'ultimo chilometro. Peccato davvero». Questo il "Dani Sordo pensiero" alla fine della gara catalana, dove il pilota della Hyundai è stato l'unico a saper tener testa ad Ogier, in quella che è stata in assoluto la miglior gara del driver di Puente San Miguel da quando corre per la squadra sudcoreana. Mai come stavolta il pilota iberico aveva pensato di far sua la gara di casa e la delusione gli si leggeva in faccia sabato sera all'ultimo parco assistenza. «Non potevo davvero fare di più - ha confessato ai microfoni di varie televisioni - avevo infatti un leggero sottosterzo che mi rendeva la vettura leggermente nervosa. Cosa volete che vi dica, mi sarebbe piaciuto vedere cosa sarebbe successo a vetture invertite. Io sono andato sempre al massimo dal primo all'ultimo chilometro».





FESTA GRANDE ALLA VOLKSWAGEN

Scene dal trionfo di Seb Ogier, Julien Ingrassia e della Volkswagen, sopra. In basso a destra la squadra con le T-shirt commemorative attende i suoi campioni. A sinistra Dani Sordo in pieno taglio curva alla caccia di quella vittoria che gli è stata negata da Ogier

SONO ORGOGLIOSO PER AVER OTTENUTO QUESTO TITOLO CONTRO UN REGOLAMENTO CHE CI HA PENALIZZATO

SEBASTIEN OGIER



TUTTI I MONDIALI PILOTI

1979	Bjorn Waldegard	S
1980	Walter Rohrl	D
1981	Ari Vatanen	FIN
1982	Walter Rohrl	D
1983	Hannu Mikkola	FIN
1984	Stig Blomqvist	S
1985	Timo Salonen	FIN
1986	Juha Kankkunen	FIN
1987	Juha Kankkunen	FIN
1988	Miki Biasion	I
1989	Miki Biasion	I
1990	Carlos Sainz	E
1991	Juha Kankkunen	FIN
1992	Carlos Sainz	E
1993	Juha Kankkunen	FIN
1994	Didier Auriol	F
1995	Colin Mc Rae	GB
1996	Tommi Makinen	FIN
1997	Tommi Makinen	FIN
1998	Tommi Makinen	FIN
1999	Tommi Makinen	FIN
2000	Marcus Gronholm	FIN
2001	Richard Burns	GB
2002	Marcus Gronholm	FIN
2003	Petter Solberg	N
2004	Sébastien Loeb	F
2005	Sébastien Loeb	F
2006	Sébastien Loeb	F
2007	Sébastien Loeb	F
2008	Sébastien Loeb	F
2009	Sébastien Loeb	F
2010	Sébastien Loeb	F
2011	Sébastien Loeb	F
2012	Sébastien Loeb	F
2013	Sébastien Ogier	F
2014	Sébastien Ogier	F
2015	Sébastien Ogier	F
2016	Sébastien Ogier	F

Ogier adesso è tra i grandi

QUATTRO TITOLI COME KANKKUNEN E MAKINEN PER IL PILOTA FRANCESE. PIÙ DI LORO HA FATTO SOLO L'INEGUAGLIABILE LOEB

All'arrivo della power stage di Duesauques gli abbracci di Sébastien Ogier con Julien Ingrassia e con i suoi genitori si spreca. Sembra quasi che il 32enne pilota francese abbia vinto il suo primo titolo mondiale piloti e non il quarto, tra l'altro consecutivo. E poi non è finita lì, perché in serata il team Volkswagen ha organizzato in suo onore una grande festa a Salou. D'altronde il pilota di Gap che si è rivelato un valore aggiunto a livello marketing incredibilmente redditizio per il "Panzer Team" oggi diretto da Sven Smeets. «Sono davvero molto felice - ha dichiarato dopo l'arrivo a bocce ferme - perché essere arrivato al quarto titolo mondiale ed aver raggiunto due campioni del calibro di Juha Kankkunen e Tommi Makinen mi sembra incredibile. Ma in tutto questo non dobbiamo dimenticare quanto ci ha dato il team, la Volkswagen ci ha infatti sempre fornito una vettura al top come la Polo Wrc, ed oggi senza il loro contributo non saremmo qui a parlare di questa nostra ennesima vittoria. Ed io sono estremamente orgoglioso per aver ottenuto questo successo, contro un regolamento che ci ha fortemente penalizzato e con-

tro degli avversari rivelatisi davvero molto forti. Non vedo l'ora di festeggiare questa vittoria oltre che con tutto il team anche con mia moglie, e di mostrare quando sarò a casa a mio figlio Tim il trofeo della vittoria che porterò a casa dalla Catalogna. È a lui che dedico questo mio quarto titolo mondiale». Anche Sven Smeets ha festeggiato in terra catalana il suo quarto titolo, il primo però per lui in qualità di team principal della squadra tedesca. «È un grande giorno per Sébastien e Julien ma anche per tutti noi. Hanno fatto una stagione fantastica ottenendo nove podi, tra in quali bisogna annoverare cinque vittorie in nove gare, direi che sono numeri che si commentano da soli. Ed ora andiamo in Galles con l'obiettivo portare a casa il quarto titolo costruttori». Da segnalare un commento molto efficace di Malcolm Wilson. «Dopo l'era Loeb ora siamo nell'era Ogier - ha dichiarato il boss della MSport - E considerato che è ancora così giovane non sappiamo ancora per quanto durerà». Dello stesso avviso Luis Moya. «È un grande campione, forse il migliore di tutti i tempi, perché a mio avviso ha ancora tanto da dimostrare». ●



Andolfi entusiasma

ANCORA UNA PRESTAZIONE MAIUSCOLA PER IL LIGURE DI ACI TEAM ITALIA. ADDIRITTURA 16ESIMO ASSOLUTO E DOMINATORE NEL WRC3



Con una gara davvero splendida Fabio Andolfi si è messo in grande evidenza anche in Catalogna, dominando tra le Wrc3 e nella classe Rc4, dove ha preceduto il veloce pilota di casa Nil Solans. Andolfi ha chiuso la sua gara addirittura 16° assoluto ed ora è secondo nella classifica del Wrc3, staccato di soli 14 punti da Tempestini. Con i 25 punti raccolti a Salou infatti, il pilota di Savona potrebbe anche pensare a giocarsi le sue chance in Australia per vincere il Wrc3 nel caso in cui Tempestini non chiudesse i giochi in Galles.

Ma la cosa non sarà facile, anzi è quasi un'utopia, soprattutto per problemi di budget. Prestazione invece più sfortunata quella ottenuta in Catalogna da Damiano De Tommaso, che ha terminato 23° assoluto e 3° nel Wrc 3, dopo esser stato rallentato nella prima tappa da problemi al cambio e da una foratura.

All'arrivo, il team manager della squadra tricolore Claudio Bortoletto era davve-

ro entusiasta e su di giri: «Devo dire che quello di Andolfi è un mega risultato - ha commentato il grande diesse veneto - perché non è facile arrivare 16° assoluto al volante di una R2 in una gara inidata. Andolfi poi ha chiuso primo del Wrc3 e di classe Rc4, ed è addirittura secondo nel mondiale Wrc3 con una vettura nettamente meno potente rispetto alle R3. Bene anche Damiano De Tommaso, che dopo i problemi iniziali sulla terra ha recuperato sull'asfalto diverse posizioni. Sono contento dei ragazzi, queste sono state due stagioni molto positive e molto professionali, nelle quali abbiamo dimostrato che l'Italia non s'è dimenticata di come nei rally sappiamo sempre essere capaci di far bene le cose. Ora Andolfi proseguirà il suo programma di crescita e dopo aver esordito in Corsica con la Hyundai i20 R5 della Hmi sarà nuovamente in gara al Vallesse grazie ad Acì Team Italia. Per l'anno prossimo la nostra idea è quella di continuare nel Wrc2 con

Andolfi e ci sono già molti contatti. Per Damiano De Tommaso invece la volontà è di confermare il suo programma con la R2». Ovviamente su di giri all'arrivo anche lo scatenato Andolfi. «È stata una gara incredibile - ha commentato alla fine - e sono davvero molto emozionato per il risultato ottenuto. Abbiamo gestito la corsa con un buon ritmo e siamo stati premiati, alla vigilia non pensavamo infatti di poter essere così competitivi ed arrivare addirittura 16i assoluti, meglio addirittura della Corsica dove avevamo chiuso al 18° posto. In questa gara mi sono divertito tantissimo, è stato un rally molto difficile sia sulla terra che sull'asfalto. Ringrazio davvero di cuore per quanto mi hanno dato Acì Team Italia, Pirelli e Romeo Ferraris, visto che questo era il mio ultimo appuntamento stagionale nel Mondiale. Adesso ci prepariamo per il Rally du Valais».

Anche Damiano De Tommaso era soddisfatto. «Dopo i problemi patiti sulla terra - ha evidenziato il 20enne driver varesino - abbiamo recuperato sull'asfalto, dove abbiamo fatto segnare buoni tempi. Abbiamo recuperato un po' di posizioni, peccato per il tempo perso il primo giorno. In queste due stagioni ho vissuto un'esperienza davvero unica. Spero di continuare anche il prossimo anno con questo programma, così potrei proseguire questo importante ciclo di crescita voluto dalla Federazione». ●

WRC3

Gara: 1. Andolfi-Fenoli (Peugeot 208 Vti R2) in 3.38'33"6; 2. Burri-Levratti (Renault Clio R3T) a 8'50"3; 3. De Tommaso-Rocca (Peugeot 208 Vti R2) a 9'26"4; 4. Fabre-Vilmot (Citroën Ds3 R3T) a 24'04"4; 5. Brazzoli-Barone (Peugeot 208 Vti R2) a 27'59"1
 Campionato: 1. Tempestini 105 punti; 2. Andolfi e Fabre 91 punti; 4. Veiby 73; 5. De Tommaso 69; 6. Koci 63; 7. Folb 56





IL BOSS HYUNDAI ENTUSIASTA DI ANDOLFI

Nandan promuove Fabio

In Catalogna Fabio Andolfi era uno degli osservati speciali. In tanti, nel giro dei top team, hanno seguito con interesse la sua prova ed i suoi tempi, nonché il modo in cui ha strapazzato i suoi avversari nel Wrc3. Segno che la sua prestazione in Corsica al debutto con l'R5 non è passata inosservata... La sua gara è stata seguita con molta attenzione dai maggiori team manager del Wrc2, categoria dove il 23enne pilota di Savona correrà quasi certamente il prossimo anno. In particolare, Malcolm Wilson (M-Sport), Mihal Hrabanek (Skoda) e Michel Nandan hanno avuto parole d'elogio per lui: «Andolfi ha fatto davvero una bella gara in Corsica sulla nostra i20 – ha detto il boss della Hyundai – e per essere stata la sua prima volta al volante di una R5 è andato davvero bene. All'inizio è stato un po' sfortunato, poi ha fatto segnare dei bei tempi, cosa che poi ha fatto vedere anche qui in Spagna al volante di una R2. Si vede che è uno che va forte, ed è un pilota che può avere un futuro perché usa molto anche la testa, un fattore molto importante per uno della sua età».

Lappi è Toyota ma non ditelo

IL FINLANDESE SOTTO CONTRATTO CON SKODA FINO A FINE ANNO ANDRÀ NEL TEAM DI MAKINEN. E WILSON GUARDA A SUNINEN

La notizia sarà ufficializzata in settimana ma è certo che il primo pilota della Toyota nella prossima stagione sarà il 35enne Juho Hanninen, già campione europeo e dell'Irc, nonché ex-ufficiale Hyundai. Per quanto riguarda la seconda guida erano in ballo Suninen e Lappi ma il manager da rally Timo Jouhki preferisce che Suninen continui la sua crescita altrove e così è Lappi il secondo driver scelto da Tommi Makinen. Ancora però il nome di Lappi non può essere ufficializzato perché il giovane e veloce driver finlandese è ancora sotto contratto con la Skoda sino a fine anno. Nel frattempo, il mercato piloti ha praticamente messo tutti i tasselli al suo posto, dopo la conferma di Neuville in Hyundai e quella di Meeke, Breen e Léfèbvre in Citroën. Restano quindi da definire solamente i piloti della M-Sport, dove a oggi solo Camilli è certo di avere un contratto per il prossimo anno. «Per il volante delle altre due Fiesta Wrc Plus che faranno tutta la stagione - ha dichiarato Wilson in Spagna - sono in lizza Mads Ostberg e Ott Tanak, che sarà ancora appoggiato dalla D Mack. Sto poi trattando con Elfyn Evans, Lorenzo Bertelli, Teemu Suninen e Robert Kubica». Nel frattempo, lo sviluppo della Fiesta Plus continua questa settimana con quattro giorni di test in Finlandia con al volante Tanak. Riguardo a Kubica, infine, sembra confermato che il polacco pensa sempre di più alla pista, come aveva già dichiarato in Corsica. ●



NEUVILLE FA RALLYCROSS

Ecco come il belga ha ridotto la sua Hyundai, nella foto. Brazzoli, a sinistra, ha visto il traguardo nel durissimo rally spagnolo. In alto a sinistra Andolfi in azione sulla terra spagnola



KOPECKY VA VELOCE

La Skoda è sempre più protagonista del Wrc2. In Spagna le vetture ufficiali hanno occupato le prime due posizioni con Kopecky, a lato, e Tidemand. In basso, a destra, il nostro Bertelli



Così al traguardo

Gara 11 del Mondiale Piloti e Costruttori Salou (Spa), 13-16 ottobre 2016

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Ogier-Ingrassia	Vw Polo R Wrc	F-F	in 3.13'03"6
2°	Sordo-Martì	Hyundai i20 Ng Wrc	E-E	a 15"6
3°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Ng Wrc	B-B	a 1'15"
4°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Ng Wrc	NZ-NZ	a 1'27"8
5°	Østberg-Fløene	Ford Fiesta Rs Wrc	N-N	a 3'24"4
6°	Tänak-Mölders	Ford Fiesta Rs Wrc	EST-EST	a 5'24"9
7°	Abbring-Marshall	Hyundai i20 Ng Wrc	NL-GB	a 7'31"3
8°	Kopecký-Dresler	Skoda Fabia R5	RC-RC	a 9'05"1
9°	Tidemand-Andersson	Skoda Fabia R5	S-S	a 9'20"4
10°	Breen-Martin	Citroën Ds3 WRC	IRL-GB	a 9'57"1

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79



PROVE SPECIALI VINTE: Latvala 7 su 19, Ogier 6, Sordo e Meeke 2, Tanak e Neuville 1.

RALLY LEADER: Tanak ps 1, Neuville ps 2, Ogier da ps 3 a ps 4, Sordo da ps 5 a ps 13, Ogier da ps 14 a ps 19.

POWER STAGE: 1. Latvala in 7'55"8; 2. Ogier a 1"6; 3. Sordo a 3"2.

I PRINCIPALI RITIRI: Mikkelsen ps 12 (uscita di strada), Meeke ps 16 (motore), Prokop ps 18 (incidente).

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 21-24/1	SVEZIA 12-14/2	MESSICO 3-6/3	ARGENTINA 21-24/4	PORTOGALLO 19-22/5	SARDEGNA 9-12/6	POLONIA 30/6-3/7	FINLANDIA 28-31/7	GERMANIA 18-21/8	CORSICA 29/9-2/10	SPAGNA 13-16/10	GALLES 27-30/10	AUSTRALIA 17-20/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+3	25+3	18+3	18+1	15+3	15+3	8+3	-	25+1	25+1	25+2	-	-	222
2° Mikkelsen	18+1	12+2	-	15	18+1	-	25	6	12	15+2	-	-	-	127
Neuville	15	-	8	-	25	12+1	12+3	15+3	18	15	-	-	-	127
4° Paddon	-	18	10+1	25+3	-	-	15	10+2	10	8	12	-	-	114
5° Sordo	8+2	8	12	12+2	12	12	-	-	18	6	18+1	-	-	111
6° Latvala	-	-	25+2	-	8+2	18+1	10+2	18+1	0+2	12	3	-	-	104
7° Ostberg	12	15	15	10	6	-	4	8	8	2	10	-	-	90
8° Tanak	6	10	8	-	-	10	18	-	-	1	8	-	-	61
9° Meeke	-	0+1	-	-	25	-	-	25	-	3	-	-	-	54
10° Breen	-	4	-	-	-	-	6	15	-	10	1	-	-	36

Mondiale Costruttori

1° Volkswagen	25	29	43	20	28	33	18	31	29	37	29	-	-	331
2° Hyundai	25	24	12	20	15	12	27	33	33	26	33	-	-	274
3° M-Sport	12	15	19	16	20	8	10	12	10	10	12	-	-	148
4° Hyundai N	6	8	10	25	2	27	-	8	10	8	18	-	-	122

IL TROFEO D MACK VA A OSIAN PRYCE

Il Trofeo DMack si è concluso in Spagna con l'ultimo appuntamento della stagione vinto dal britannico Jon Armstrong. Dopo questa gara il titolo assoluto è andato al 23enne pilota britannico Osian Pryce (sopra) che ha battuto allo sprint il figlio d'arte Max Vatanen. Il vincitore del D Mack Trophy 2016 ha così conquistato il premio di tre gare del Wrc 2 nel 2017 al volante di una Ford Fiesta R5 della M-Sport

I FRANCESI RESTANO NEL WRC

Michelin firma per altri tre anni

La Michelin ha firmato per altri 3 anni un accordo commerciale con la Wrc Promoter e sarà quindi sino al 2019 il principale fornitore di gomme del Mondiale. Da segnalare poi che per la Casa di Clermont Ferrand il successo di Ogier-Ingrassia in Catalogna è il numero 300 nel campionato del Mondo. La prima vittoria è arrivata nel 1973 (anno in cui è iniziato il Mondiale) a Montecarlo con Andruet-Biche su Alpine Renault A110; la 100esima è arrivata con Auriol-Occelli e la Lancia Delta Integrale nel 1991 al Sanremo; la 200esima con Martin-Park sulla Ford Focus Wrc nel 2003 in Finlandia nel 2003.

Kopeccky Skoda meglio

IL PORTABANDIERA DELLA CASA CECA DOMINA NEL WRC2 E PRECEDE IL SUO COMPAGNO DI SQUADRA TIDEMAND

SALOU - La terzultima prova del campionato Wrc2 è stata dominata in lungo e in largo dalle due Skoda Fabia R5 ufficiali di Jan Kopeccky e Pontus Tidemand, che hanno chiuso nell'ordine la loro gara. Ora i due alfieri del team gestito da Mihal Hrabanek saranno al via insieme a Esa-pekka Lappi in Galles, dove cercheranno di aiutare il pilota finlandese nella sua im-

presa di sopravanzare Elfyn Evans e di battere nello sprint per il titolo un avversario ostico come Teemu Suninen, che in Catalogna si è fermato nella prima tappa perdendo tempo prezioso e chiudendo così solo quinto. «Devo ringraziare il team perché qui anche sulla terra abbiamo dimostrato di essere molto veloci - ha detto all'arrivo il pilota ceco -. Poi sull'asfalto come sempre

WRC2

Gara: 1. Kopeccky-Dresler in 3.22'08"7; 2. Tidemand-Axelsson a 15"3. 3. Thuran-Zsyros (Ford Fiesta R5) a 14'54"1; 4. Van den Heuvel-Dockx (Mitsubishi Lancer Evo X) a 25'02"6. 5. Suninen-Markkula a 29'09"0. 6. Veiby-Skjaermoen a 30'25"7 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato: 1. Evans 120 punti; 2. Suninen 103; 3. Lappi 82; 4. Kopeccky 80; 5. Tidemand 67; 6. Fuchs 59; 7. Kremer 55; 8. Ptaszek 42.

ho fatto la mia parte ed alla fine ho preceduto dopo una lunga battaglia il mio compagno di squadra Tidemand di 15"3. Una bella vittoria, ed ora prepariamoci tutti per un'altra battaglia in Galles tra due settimane». ●



Bertelli vuole la Fiesta Plus

L'ITALIANO, AUTORE DI ALCUNI SCRATCH INTERESSANTI, STA TRATTANDO PER LA VETTURA 2017 DELLA M-SPORT

Lorenzo Bertelli ha chiuso la sua avventura catalana in 11ª posizione assoluta ma soprattutto con una prestazione sull'asfalto nettamente migliore rispetto a quella fornita in Corsica. «Finalmente nella power stage ho guidato bene - ha commentato a fine gara il pilota italiano - forse in assolu-

to è stata la mia migliore prestazione sull'asfalto, con una differenza di circa 1/2" al km rispetto ai migliori. Ma la mia gara era iniziata bene già da giovedì con un secondo tempo assoluto nella superspeciale di Barcellona, dove nonostante la pioggia battente mi ero trovato davvero bene. Poi venerdì nel-

la quarta speciale della seconda giornata a Caseres ho staccato il quarto tempo assoluto, in una prova in cui le condizioni erano infatti molto scivolose proprio come piace a me. Ed ora andiamo in Galles, una bella gara, tosta, che mi piace tantissimo e dove punto a far bene». Bertelli poi parla del prossimo anno. «La mia idea è di fare diverse gare al volante della Fiesta Wrc Plus, ma ancora non ho deciso niente a riguardo». Infine fa una battuta su Andolfi, un ragazzo che stima molto. «Fabio è davvero bravo, ma devo ammettere che se avessi avuto anch'io un manager come Bortoletto sarei cresciuto molto di più». ●

MONTJUIC

A causa del maltempo, stavolta "l'Espiritu de Montjuic" non ha fatto centro. La superspeciale d'apertura ricavata nel cuore di Barcellona è stata un flop per il diluvio abbattutosi. C'erano poche migliaia di spettatori (l'anno scorso erano 20.000) lungo il tracciato di 1,6 km ricavato a due passi da Piazza di Spagna, con lo sfondo delle celebri fontane illuminate. I piloti hanno percorso due giri per un totale di 3,2 km, con Ott Tanak che ha messo tutti in riga, su questo scenario storico che in passato ospitò sino al 1975 anche il Gran Premio di Spagna di F1.

D MACK IN GALLES

Fiorenzo Brivio ha confermato che difficilmente saranno due le Ford Fiesta Wrc gommate e griffate D Mack al via in Galles. Oltre a quella affidata a Tanak si stava cercando di far correre Elfyn Evans su una seconda vettura ma al momento le chance di vedere in corsa il gallese nella gara di casa sono poche.

M-SPORT MULTATA

La M-Sport s'è vista infliggere a fine gara una pesante sanzione - trentamila euro - perché dopo le verifiche tecniche le Fiesta R2 preparate dalla struttura di Malcolm Wilson ed utilizzate nella serie D Mack (e dallo spagnolo Solans, fuori trofeo) sono risultate irregolari a livello di sistema di raffreddamento e sonda lambda.

BRAZZOLI

Il gentleman driver piemontese ha chiuso in Catalogna al 39° posto assoluto, quinto di Wrc3. Dopo i problemi patiti nella prima giornata, Brazzoli e Barone hanno via via migliorato.

ARGANIL SPRINT

Contrariamente alle attese, non ci sarà in Portogallo il ritorno ad Arganil. La corsa lusitana si sarebbe allungata troppo. Così gli organizzatori portoghesi, sulla falsariga di quanto fatto in passato a Fafe, stanno pensando di organizzare un "Arganil Rallysprint" nel week-end antecedente la gara.

WEEK-END RALLY CIR DUE VALLI



Basso Tricolore

CON UNA GARA TUTTA D'ATTACCO E L'AIUTO DETERMINANTE
DI CAMPEDELLI, IL VENETO BUTTA GIÙ DAL TRONO ANDREUCCI.
E REGALA ALLA BRC IL PRIMO TITOLO DELLA SUA STORIA





di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

VERONA – Gli uomini in maglietta rossa lo portano in trionfo prima dell'ultimo riordino. Le braccia dei meccanici fanno volare Giandomenico Basso che, mentre riceve l'abbraccio dei suoi, a stento trattiene le lacrime. Campione Italiano, nove anni dopo. Tricolore nel 2007, con la Grande Punto S2000, di nuovo Tricolore oggi con la Ford Fiesta della Brc. In mezzo un cammino lunghissimo. Fatto di grandi gioie ma pure di delusioni feroci, momenti di gloria alternati ad altri decisamente difficili. Di certo, un talento cristallino che negli anni s'è mantenuto intatto. Il Basso che oggi festeggia il suo secondo titolo italiano è probabilmente il pilota più completo del momento. Sicuramente quello che ha saputo interpretare al meglio il nuovo regolamento e senza dubbio il più veloce in una stagione che ha premiato più che in passato la capacità di andare all'attacco: *«È stata una grandissima annata – racconta Giando zuppo di spumante – che corona tre anni di grande lavoro e di grandi investimenti».*

Logico che il pensiero corra subito al titolo di nove anni fa, logico mettere vicini i due scudetti per cercare parallelismi e sottolineare differenze: *«Sono due emozioni diverse e uniche – analizza il pilota trevigiano – è stato bellissimo vincere il titolo con una squadra come l'Abarth ed è straordinario averlo fatto con la Brc. In entrambe le situazioni mi sono trovato nella condizione di poter vincere gara e titolo e per un pilota a volte non è facile tenersi a freno sapendo la posta in palio».* Se allora la faccenda era stata tutto sommato più agevole, questa volta la lotta è stata feroce sino all'ultimo metro e se si guarda al tabellone si scopre che probabilmente questo è stato il miglior campionato di Basso: *«Certo è stata una grande annata – riflette – ma non*

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) in 1.45'42"2; 2. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta Ldi) a 2"2; 3. Basso-Granai (Ford Fiesta R5) a 3".

1° Tappa: 1. Basso-Granai in 1.00'02"1; 2. Andreucci-Andreussi a 12"3; 3. Campedelli-Fappani a 18"4.

2° Tappa: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 45'10"3; 2. Campedelli-Fappani a 13"6; 3. Andreucci-Andreussi a 17"5.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79

E LA BRC PORTA A FORD IL TITOLO COSTRUTTORI

Nella rincorsa al Tricolore con Basso, la Brc ha finito con il portare alla Ford il campionato riservato ai Costruttori

so dire se è stata la migliore. In passato siamo stati anche sfortunati, ma andavamo molto forte pure gli anni scorsi».

Un titolo, quello di Basso, che è anche di squadra: l'innesto in Brc di Campedelli è stato decisivo, visto che in più di un'occasione il romagnolo ha rubato punti pesanti agli avversari. Lo ha fatto nuovamente a Verona, dove ha anche "rischiato" di vincere l'assoluto. E sarebbe stato il primo trionfo per lui... «Peccato per la foratura nell'ultima prova - recrimina Simone - però mi prendo la mia responsabilità. Sono uscito troppo forte dalla curva prima e ho dovuto tagliare di più. Così la posteriore destra s'è forata ed ho fatto l'ultimo chilometro sul cerchio». Onesto e cristallino, Campedelli, come il suo talento, al termine di un campionato che lo ha consacrato definitivamente in mezzo ai grandi.

La resa di "Ucci"

Un anno complicato, invece, per Andreucci e la Peugeot. Il garfagnino, vincitore comunque dell'appuntamento conclusivo, deve per ora riporre il sogno del decimo titolo, mentre il Leone cede il titolo Costruttori alla Ford, unico marchio che non investe direttamente nel Tricolore... «Giuro che il decimo scudetto non è una mia ossessione - spiega "Ucci" - perché mi interessa fare belle gare e ci siamo riusciti anche qui. Sapevo che sarebbe stata dura e credo sinceramente di aver gestito questo appuntamento al meglio. Sulla mia stagione, non ho davvero nulla da rimproverarmi». Qualcosa forse è mancato a livello di vettura... «Non dimentichiamo che tra affidabilità e prestazioni, senza questo artificio regolamentare, avremmo comunque vinto noi - sottolinea il toscano - quest'anno sono stati più bravi gli altri, hanno sfruttato meglio queste regole e hanno vinto. Onore a loro». ●



E CAMPEDELLI VOLA ALTO

Simone Campedelli, a sinistra, ha chiuso secondo per 2°2, con la Fiesta Ldi della Brc. Una foratura a 1 km dalla fine gli è costata la probabile prima vittoria in campionato ma la rivelazione del Cir è lui. Anche Scandola, sopra, ha forato, ma all'inizio ed ha così dovuto dire addio alle sue possibilità di laurearsi campione italiano



ANCHE IL LEONE COMUNQUE SORRIDE

Andreucci ha abdicato ma portando alla vittoria la Peugeot 208 T16, a fianco, nell'ultima prova del Campionato Italiano Rally 2016. E Giuseppe Testa, sotto, ha conquistato il Tricolore riservato agli Junior con la 208 R2 dalla filiale italiana del Costruttore francese



Testa ragiona e fa suo lo Junior

IL PILOTA UFFICIALE DELLA PEUGEOT ITALIA ALLA FINE L'HA SPUNTATA SUL SICILIANO POLLARA, CHE HA LOTTATO SINO ALL'ULTIMO METRO

FORA SUBITO E ADDIO SOGNI TRICOLORI

Scandola inizia e finisce

I secondi passano veloci, al controllo stop alla fine della speciale di Roncà, la prima del sabato. Scappano via troppo forte soprattutto per Umberto Scandola, che ha sbagliato proprio nel momento chiave della stagione: «Non cerco scuse - mormora Umby - . Ho visto che in quel punto tutti tagliavano la curva e così ho fatto anch'io. Evidentemente ho messo la ruota troppo all'interno, ho pizzicato il cerchio e ho forato. È stato un mio errore, peccato davvero». Onesto come sempre, il veronese si carica la croce sulle spalle e fa mea culpa. Doveva vincere entrambe le tappe per aggiudicarsi il Tricolore ma, sotto pressione, ha commesso un altro di quegli errori che hanno condizionato la sua stagione. A livello di velocità, probabilmente il pilota della Skoda non è secondo a nessuno ma a volte è ancora troppo fallosa. E per giunta a lui la dea bendata non perdona davvero mai nulla...

Un decimo appena. Nemmeno un battito di ciglia, un lampo, un pensiero. Meno di un istante sotto la pioggia battente della prova spettacolo di Torricelle. Centimetri ecco. Che fanno la differenza tra la festa di Giuseppe Testa e la delusione di Marco Pollara. Un Tricolore Junior combattuto fino all'ultimo metro, con la prima tappa del Due Valli che si è conclusa con lo stesso identico tempo tra l'ufficiale Peugeot e il pilota di Munaretto! Ma che ha assegnato i punti della vittoria a Testa, che aveva preceduto il rivale appunto per un decimo nella prima speciale che ha poi fatto da discriminante (nono-

stante i cronometristi, che avevano inizialmente messo Pollara davanti in classifica!). «Oggi è stato difficilissimo - spiegava Testa emozionato alla fine del giorno uno - le condizioni erano al limite e ogni metro superato mi pareva già un risultato. È stata una stagione molto intensa, che per noi è iniziata in salita. Dopo il Ciocco abbiamo recuperato gara dopo gara. Qua ci giocavamo tutto e ovviamente eravamo molto tesi».

Pollara indomito

Così, mentre Testa si avvia a ricevere le feste dalla squadra, Pollara osserva e abbozza. Alla fine della sua prima stagione nel Tricolore il si-

ciliano ha comunque di che sorridere, visto che - in gare per lui sconosciute - ha dimostrato di possedere da subito il passo dei vincenti. Il suo Due Valli è stato all'inizio condizionato da una foratura ma ha saputo porre rimedio con classe. Soprattutto, non ha cercato scuse come troppo spesso fanno alcuni suoi colleghi: «Ho sbagliato io, ho messo la ruota un po' troppo all'interno. Peccato ma so che ci rifaremo». Per Pollara è già pronta una Skoda Fabia S2000 per il Rally di Como. E chissà che nella prossima stagione il posto che è stato quest'anno di Testa, non possa diventare il suo... ●

**SCONTRO FRA TITANI**

"Pedro" con la 037, nella foto, e "Lucky" con la Delta. In basso, hanno monopolizzato la gara per le storiche al Due Valli. Ha vinto il bresciano per meno di un secondo!

"Pedro" va Lancia in resta

IL BRESCIANO CON LA 037 BATTE DI MISURA "LUCKY" CON LA DELTA. DIETRO AI DUE LANCISTI C'È IL VUOTO

VERONA - Quando il meteo diventa un azzardo e le strade un insidioso busillis, ci dev'essere qualcosa che fa scattare un programma spe-

ciale nei cuori di chi guida una Lancia. Così in un Due Valli Historic iniziato sotto il diluvio e concluso sotto il sole, la nutrita compagnia ha potuto solo far



TUTTE LE CATEGORIE IN GARA A BOLOGNA

Cir al Motor Show

Nell'edizione del ritorno, le competizioni dell'Area 48 avranno un ruolo chiave al Motor Show di Bologna. La parte sportiva verrà organizzata e curata direttamente da Acisport, che sta preparando una sorta di passerella di fine stagione per tutte le serie Tricolori, sia nell'ambito della velocità sia dei rally. Dal 3 al 7 dicembre, dunque, ci sarà spazio per tutte le specialità legate alla pista, mentre dall'8 all'11 toccherà ai rally, che saranno rappresentati da Cir, Junior, Trt, CiWrc oltre che ovviamente dal Memorial Bettiga che è da sempre la manifestazione clou del Motor Show. Il riferimento per il settore velocità è Roberto Marazzi (335-394955), mentre dei rally si occupa Luciano Tedeschini (335-7151120).

da corollario al duello fra due piloti che incarnano due modi di essere lancisti. "Lucky", il campione di sempre con la regina dell'iride Delta, e "Pedro", l'appassionato diventato campione con le storiche con la 037 che i miracoli sportivi li ha fatti fin dalla sua nascita. Il blasonato vicentino è riuscito ad avere ragione anche del dolore alla mano sinistra - costretta in un tutore per il ricattizzarsi di una antica ferita - piazzandosi subito davanti a tutti dopo il festival della pioggia del venerdì sera. Ma con il rivale-compagno di team KSport per niente rassegnato e che, non appena il fondo ha iniziato ad asciugarsi, ha dato il via ad una rimonta furiosa. Così, dopo la prima tappa, i due erano separati da appena 8 decimi di secondo! Altro che rally storici! Poi, in avvio di seconda tappa, "Pedro" riusciva nel sorpasso e nonostante l'orgogliosa reazione finale di "Lucky", sul traguardo di Piazza Brà era il bresciano con la 037 ad arrivare da vincitore, con un margine di soli 9 decimi... Alle loro spalle c'è Alberto Salvini, davanti all'altra Porsche 911 di Da Zanche - inizialmente atterrito da noie elettriche - ed alla Toyota Celica di Patuzo. Da segnalare anche la prova d'eccellenza dell'ex-giovane di belle speranze Matteo Luise, nella top ten e primo fra le trazioni anteriori con la sua Fiat Ritmo 130.

Gianni Cogni

I GASPARI VINCONO

Vittoria per Nicola e Valentino Gaspari nel Due Valli valido per il Campionato Regionale, limitato alla tappa di sabato. Con una Peugeot 207 S2000 hanno preceduto Roberto Righetti e Diego Rossi (Citroën Ds3) e Enrico Filipozzi e Luis Espedito Grimaldi (Peugeot 106).

CLASSIFICHE A MANO!

Nell'anno di grazia 2016, proprio all'ultima gara in cui si devono assegnare tre titoli, capita di non avere a disposizione il normale sistema di cronometraggio e di dover estrapolare manualmente le classifiche. Inaccettabile...

TORRICELLE BAGNATA

Solito pubblico numeroso sulla prova spettacolo di Torricelle, che come da tradizione ha aperto il Due Valli il venerdì sera. Sui 2620 metri resi insidiosissimi dalla tanta pioggia caduta, Paolo Andreucci ha rifilato distacchi pesanti: 2"6 a Perico, 3" a Scandola e addirittura 3"6 a Basso.

MICHELIN CUP

"Kermesse Michelin" riservata a chi nell'arco della stagione si era aggiudicato almeno una gara e che ha messo in palio ben 5000 euro per la vittoria in ciascuna delle due tappe. Due successi conquistati da Mazzocchi, che a Verona ha raccolto pure i punti necessari per chiudere terzo nello Junior. Poca fortuna invece per Bernardi, rallentato prima da una foratura e poi fuori strada alla fine della prima tappa.

FEDERIGHI FA IL BIS

La Coppa Acis Femminile è andata a Corinne Federighi, che ha così bissato il successo ottenuto lo scorso anno. La pilotessa toscana si è aggiudicata il titolo in rosa con la Clio R3C (sotto) dopo un confronto durato una stagione con Beatrice Calvi, che a Verona ha suo dovuto malgrado dichiarare forfait.





LOTTA SENZA QUARTIERE

Prende la... scorciatoia Ferrarotti per contenere l'attacco di Panzani, sotto a destra, e conquistare il campionato italiano per le 2 Rm con la Clio R3C. In basso Canzian, vincitore del Trofeo riservato alla nuovissima Twingo R1

Ferrarotti Tricolore Clio

IL PILOTA DI REGGIO EMILIA LA SPUNTA SU PANZANI E CONSEGNA ALLA RENAULT IL TITOLO PER LE VETTURE CON 2 RUOTE MOTRICI



Zero calcoli e zero tatticismi anche nel Tricolore 2 Ruote Motrici, serie che per tutta la stagione ha visto il duello serratissimo tra le Renault di Ivan Ferrarotti e Luca Panzani. I due si sono spartiti le vittorie parziali anche al Due Valli, dopo due giorni vissuti sempre sul filo del rasoio. Il giorno uno ha detto bene soprattutto a Luca Panzani, che si è presentato a Verona con l'ennesima vettura diversa in una stagione che lo ha visto cambiare molti volanti. Il giovane pilota toscano ha trovato probabilmente le condizioni peggiori per prendere confidenza con la Renault Clio Super1600, visto che l'asfalto viscido della prima tappa non perdonava la minima incertezza. Nonostante questo, e complice la foratura che ha rallentato Ferrarotti all'inizio del primo giorno, Panzani è riuscito a far suo il successo del sabato, ponendosi così nelle condizioni di provarci sino all'ultimo il giorno dopo: «Per fare davvero la differenza dovrei trovare il limite della vettura, ma non è facile» spiegava. Chi, il limite della sua Clio R3C lo conosceva benissimo è invece Ferrarotti: il reggiano non s'è perso d'animo dopo il guaio del primo giorno e l'indomani ha seguito ad accelerare a testa bassa, senza mai avere paura di rischiare la posta in palio: «Ho attaccato davvero tanto. È stata una lotta durissima, fino alla fine». Per Ferrarotti arriva dunque l'ennesimo titolo in una categoria che lo vede da anni padrone incontrastato. Sorrisi, a Verona, pure per Kevin Giaroldi che dopo una stagione in cui ha dimostrato una crescita costante ed evidente, si è aggiudicato il Girone B del Trofeo Clio Top. ●

DUE GARE CON LA CLIO R3T IN PREMIO PER IL GIOVANE LOMBARDO

Canzian re del Twingo

«Dovevamo vincere almeno tre prove speciali e finire la gara. Abbiamo fatto anche qualcosa in più e dunque siamo decisamente soddisfatti». Prima di venire a Verona ha maneggiato con cura il pallottoliere, Riccardo Canzian, che sulle strade del Nord Est ha conquistato i punti necessari per portare a casa la prima edizione del Trofeo Twingo R1. Un risultato che vale al giovanissimo pilota di Broni la possibilità di disputare due gare al volante della Clio R3T nel 2017. Il confronto tra Canzian ed Emanuele Rosso è stato particolarmente serrato, tanto che nella prima - difficilissima - tappa, i due hanno chiuso staccati di appena sei secondi. Condizioni estreme che hanno esaltato le doti della piccola Twingo, uscita vincitrice nel confronto con le dirette rivali di categoria. Altra gara utile per accumulare esperienza preziosa per la giovane Deborah Sartori, come sempre affiancata dall'esperta Giancarla Guzzi.





Con l'Audi S1 realizzata e schierata dal suo team, Mattias Ekstrom ha conquistato il Wrx

CRUGNOLA IN R5

Torna in scena a Como Andrea Crugnola, che dopo aver dovuto concludere anzitempo il programma nel Jwrc si è tenuto in forma nel ruolo di tester per Renault Sport. Crugnola sarà di scena nell'ultimo appuntamento del CiWrc a Como (vedi notizia) al volante della Ford Fiesta R5 della D Max con obiettivo il successo di categoria nella speranza di poter essere al via della prossima stagione.

ANDREUCCI TEST

Peugeot Sport ha ripreso da qualche tempo a lavorare sulla 208 T16 per renderla più competitiva rispetto alle altre R5. In questa settimana toccherà a Paolo Andreucci mettere alla prova le novità, in fase di sviluppo in Francia.

TROFEO PEUGEOT

Con l'assenza del rivale Razzini, che dopo il risultato di Roma era praticamente tagliato fuori per la vittoria, il Peugeot Competition Top è andato a Gian Luca Tavelli, che con Nicolò Cottelero alle note si è aggiudicato la possibilità di partecipare al prossimo Rally di Monza sulla 208 T16 ufficiale.

WRC CUP

La Fia istituirà una "Wrc Cup" riservata a piloti e squadre che vogliono ancora utilizzare le attuali Wrc, un campionato a cui dettagli verranno ufficializzati nel prossimo Consiglio Mondiale di fine novembre. Il format della serie è ancora in discussione ma sembra che avrà un numero di prove ben definito e che sarà riservata, come già accade per Wrc2, Wrc3 e Jwrc, ai soli piloti iscritti.

LO SVEDESE È CAMPIONE DEL MONDO DI RALLYCROSS

Ekstrom iridato Wrx

Mattias Ekstrom su Audi S1 è il nuovo campione del Mondo di Rallycross. Tutto si è deciso nello "stadio" Buxtheude dell'Estering, in Germania, nella finale vinta dal giovanissimo Eriksson dove Ekstrom è stato molto attento a non buttare via tutto. Troppo attento, perché alla prima curva lo svedese che ha vinto due volte il Dtm si è ritrovato addirittura in ultima posizione! Poi, una foratura accusata da Kristofferesson, suo primo avversario nella lotta per il titolo, lo ha aiutato a risalire in quinta posizione, risultato che gli ha permesso di conquistare il titolo: «È un sogno che s'avvera - dice Ekstrom - . Tutti gli sforzi che ho fatto in questi tre anni sono stati premiati oggi».

QUESTA SETTIMANA SI DECIDE IL TRICOLORE RISERVATO ALLE WRC

Pedersoli-Signor sfida a Como

Otto prove speciali in due giorni, venerdì 21 e sabato 22, decideranno il vincitore del Campionato Italiano Wrc sul lago di Como. Il prossimo fine settimana tutti gli occhi saranno puntati su Luca Pedersoli e Marco Signor, gli unici due che possono vincere il campionato, vista l'assenza al via di Tobia Cavallini. Attualmente Pedersoli ha 9 punti di vantaggio, ma

deve ancora scartare il peggior risultato, vale a dire i 6 punti ottenuti alla prima stagionale al Rallye Elba, mentre Signor ha già scartato. La gara inoltre prevede un coefficiente moltiplicativo di 1,5. Ma i giudici che possono decidere il campionato levando punti saranno molti. Partendo da Manuel Sossella, vincitore delle ultime due edizioni della gara lariana.

CON ZAMPIERI E LA 124 ABARTH

Fiorio fa test nell'Oltrepo

Continua a ritmo serrato lo sviluppo della nuova 124 Abarth, che verrà omologata nella categoria R-Gt, per la quale Acì Sport ha previsto un titolo Tricolore il prossimo anno. La scorsa settimana la squadra torinese ha lavorato per due giorni sulle strade dell'Oltrepo Pavese. Al volante della 124, che è stata messa alla frusta sia sull'asfalto asciutto sia sul bagnato, si sono alternati Alex Fiorio e il collaudatore dello Scorpione Roberto Zampieri.

L'IDEA SI STA FACENDO STRADA

Tricolore Junior aperto alle R1?

Per ora è soltanto un'idea, tutta da verificare e soprattutto da far metabolizzare alle parti coinvolte. Però i vertici di Acì Sport stanno seriamente pensando di aprire il Tricolore Junior alle vetture di classe R1 se non di riservare la serie per gli Under 25 soltanto alle auto più economiche. Una soluzione che vedrebbe favorevoli Renault e Suzuki, che hanno "a catalogo" le R1 e ovviamente contraria la Peugeot, che nelle ultime stagioni ha monopolizzato la scena dello Junior con la sua 208 R2. Una soluzione in grado di accontentare tutti e di rendere economicamente più accessibile lo Junior, potrebbe essere quella di far coesistere entrambe le tipologie di vetture, ideando un sistema di coefficienti per i punteggi, in modo da rendere confrontabili le prestazioni.

E SARANNO ASSEGNATI PUNTI SUPPLEMENTARI (3-2-1) PER I PRINI TRE DI OGNI CATEGORIA

Salento da Cir, Alpi Orientali out

Presentate alle Case impegnate nel Tricolore le novità per la prossima stagione. Quando resteranno i punteggi per tappa ma si aggiungeranno punti per i primi tre dell'assoluta: 3, 2 e 1. Confermati i coefficienti 1,5 per due gare di campionato, anche se non è ancora stato stabilito quali. Come anticipato, il percorso delle gare su asfalto aumenterà di 20 km, mentre quelle su terra di 10. Verrà aumentato di 2 unità il numero di pneumatici disponibili, ma nella seconda tappa non se ne potrà impiegare più del 50%. Il giorno due, inoltre, si

tornerà a partire in ordine di classifica. Nel Tricolore entrerà il prossimo anno il Rally del Salento, a inizio giugno, cui farà spazio il Friuli. In questo modo il calendario avrà un buco di oltre due mesi, tra il San Marino ed il Roma Capitale. In arrivo anche l'ennesimo titolo: il Campionato Italiano R-Gt si aggiungerà ad Assoluto, Junior, 2Rm e R1. Questo il calendario: Ciocco (19 marzo), Sanremo (2 aprile), Targa (23 aprile), Adriatico (14 maggio), Salento (4 giugno), San Marino (9 luglio), Roma (17 settembre) e Due Valli (8 ottobre).



CAIROLI 3° IN GERMANIA

In vista dell'impegno di Austin, nell'ultimo appuntamento della Porsche Mobil 1 Supercup che lo vedrà protagonista della volata finale per il titolo, Matteo Cairoli ha preso parte lo scorso weekend ad Hockenheim alla tappa conclusiva della Carrera Cup Deutschland. Il comasco, al via con il Kùs Team75 Bernhard, ha ottenuto un terzo posto in gara-2.

SUPER GT... ITALIANO

Grazie al terzo posto conquistato sul circuito thailandese di Buriram con la Lexus Rcf, Andrea Caldarelli ed il suo compagno di squadra Kazuya Oshima si sono portati secondi nella classifica del Super Gt giapponese. Nonostante il ritiro, l'altro italiano Ronnie Quintarelli continua a guidare il campionato assieme a Tsugio Matsuda, con dieci punti di vantaggio.

MAGIONE BENEFICA

Questo fine settimana sul circuito umbro si svolgerà per la prima volta una gara ciclistica. La manifestazione avrà come principale intento quello di devolvere il ricavato in beneficenza per la ricerca contro il cancro infantile.

GELTRUDE IN PISTA

Riccardo Geltrude, a Zolder vincitore della Rookie Cup 2016 della Divisione Elite 2 nella Nascar Whelen Euro Series, è ritornato a vestire il ruolo di meccanico del team Petri Corse, assistendo al Mugello la vettura di Davide Amaduzzi (al debutto sulla Lamborghini Huracán Super Trofeo della squadra toscana), suo "tutor" nella serie continentale.

TROFEO NAPPI

Nel weekend del 19 e 20 novembre verrà riproposto sul Circuito del Sele, a Battipaglia, il Trofeo Nappi, una delle classiche invernali che dal '76 all'84 a Valledlunga rappresentava un appuntamento fisso per Turismo e Prototipi. L'idea è nata da Piero e Ciro Nappi, che vogliono fare rivivere la stessa manifestazione che crearono 40 anni fa. In futuro si vuole ritornare a fare disputare la gara sul circuito capitolino.

CRESSONI E SCARPACCIO TERZI

24H di Brno, festa Ferrari

La 488 Gt3 della Scuderia Praha ha conquistato la 24 Ore di Brno con Tom Onslow-Cole, Peter Kox ed i due cechi Josef Král e Jiří Pisarik, che hanno mantenuto nelle fasi iniziali il secondo posto delle qualifiche e si sono portati al comando dopo 120 minuti. A dar loro battaglia sono state nelle prime battute la Porsche 911 Gt3 R della Precote Herbert Motorsport e la Lamborghini Huracán del Grt, che aveva conquistato la pole con Andrea Caldarelli, Rolf Ineichen e Adrian Amstutz. La squadra austriaca è stata frenata da un problema all'attuatore del cambio e seconda ha così chiuso la Mercedes della HOFOR-Racing, davanti a Matteo Cressoni e Luis Scarpaccio, terzi con la 458 della Rdp Racing.

SUPERCORSO FEDERALE PER LE GIOVANI PROMESSE

Svelati i nomi dei selezionati

Il lungo lavoro della Commissione Progetto Giovani, presieduta da Daniele Settimo e formata da Claudio Bortoletto, Marco Ferrari, Raffaele Giammaria, Luciano Tedeschini e Terenzio Testoni, ha portato alla selezione di alcuni giovani talenti del settore velocità e rally, che svolgeranno i loro Supercorso Federale a novembre. Gli stage di preparazione si svolgeranno a Valledlunga per la velocità, ed in Toscana per i rally, con centri nevralgici a Bibbiena in Casentino per le

prove su asfalto e Radicondoli per i corsi sulle speciali di terra. Questi i selezionati:

13° Supercorso - Velocità

14-17 Novembre 2016

Lorenzo Colombo; Simone Cunati; Alessandro Irlando; Tommaso Mosca.

13° Supercorso - Rally

21-24 Novembre 2016

Tommaso Ciuffi-Giacomo Morganti; Lorenzo Grani-Alessia Bertagna; Giorgio Mangano-Virginia Lenzi; Gianandrea Pisani-Sauro Farnocchia; Marco Pollara-Giuseppe Princiotto.

SI AGGIUDICA LA GIARRE-MILO VALIDA PER IL TIVM SUD

Scola bella chiusura

Giarre-Milo di Tivm dal sapore Civm domenica scorsa con Domenico Scola e Domenico Cubeda sugli scudi. Pur senza possibilità di disputare le prove a causa di un'insolita nebbia, con il tempo totale di 6'34"32 e record in gara-2 (3'15"01) il giovane calabrese fa valere tutta la cavalleria dell'Osella Fa30 Zytec centrando la terza vittoria assoluta nelle ultime quattro cronoscalate disputate. Cubeda conclude subito alle sue spalle sulla Pa2000 Honda cogliendo il titolo siciliano e ritrovando la testa della classifica in Tivm Sud. I due dovrebbero entrambi terminare la stagione alla Luzzi Sambucina del 30 ottobre. Completa il podio di Giarre la Radical di Luca Caruso, terzo dopo la già bella piazza d'onore del 2015.



DEBUTTO A MONZA

Seat León per la Brena

Dopo avere vinto il titolo Femminile della Seat Ibiza Cup ed essersi recentemente imposta anche nella Clio Cup Press League di Renault Italia, Alessandra Brena debutterà a Monza nel monomarca riservato alle Seat León, che a fine mese giunge al sesto e conclusivo appuntamento della stagione. In vista di questo impegno, la giovane bergamasca ha svolto la scorsa settimana una giornata di test sul circuito di San Martino del Lago, dove si è alternata al volante della vettura della Casa iberica con il suo compagno di squadra Matteo Greco. Sul circuito brianzolo, la Brena sarà al via anche nelle due gare del campionato riservato alle Ibiza 1.4 turbo.

IL DEBUTTO A ZHUHAI

Sospiri pronto per l'Asian Lms

Sarà un equipaggio di valore a portare in pista, nella prova di apertura dell'Asian Le Mans Series, in programma il 30 ottobre sul circuito cinese di Zhuhai, la Lamborghini Huracán Gt3 del Vincenzo Sospiri Racing. La squadra guidata dall'ex pilota forlivese punterà infatti sul "factory driver" Adrian Zaugg, il giovane italo-giapponese Kei Cozzolino e lo statunitense Corey Lewis, lo scorso anno campione Pro-Am del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Nord America e nel 2016 impegnato a tempo pieno nella classe Gtd dell'Imsa.

ALEX PERONI È LEADER

Ts Corse punta al VdeV

Nella finale del 6 novembre ad Estoril la Ts Corse punterà ad entrambi i titoli in palio nel Challenge Monoplace del VdeV. Il team lombardo viene dal trionfale round di Magny-Cours, dove il rookie australiano Alex Peroni ha conquistato tre vittorie ed è a un passo dal successo in campionato.

Più combattuto il trofeo Gentleman Driver, dove con i tre podi ottenuti in Francia a guidare ancora la classifica è Pietro Peccenini.

25



Webber ca

di Cesare Maria Mannucci

All'età di 40 anni, e consapevole che la Porsche (che per tre anni aveva fatto di lui il pilota più pagato nel Wec) non gli avrebbe rinnovato il contratto in scadenza, Mark Webber annuncia il ritiro dalle competizioni. Il terzo nome, tra i grandi della F.1 degli Anni 2000, dopo Jenson Button e Felipe Massa, che decide di uscire di scena. Ma il suo è ritiro definitivo, mentre per Massa e Button, nel 2017 sarà molto probabile vederli impegnati in altre competizioni, diverse dalla F.1. L'australiano appende il casco al chiodo e il suo posto alla Porsche nel Wec 2017, sarà probabilmente ereditato da Nick Tandy, subito vincitore con la 919H a Le Mans nel 2015. Per Webber l'esperienza triennale alla Porsche nella categoria LmP1, è da considerarsi ampiamente positiva in termini di risultati. Campione del mondo 2015, Mark ha dimostrato che dopo la controversa esperienza in F.1 con Red Bull, comunque per lui ci fosse ancora vita. Che fosse ancora in grado di correre in modo competitivo ad alto livello. Certo, al di là dei risultati positivi, le sue prestazioni sulla Porsche 919H sono sempre state meno brillanti di quelle dei suoi compagni di squadra. Nel 2014, la cosa era poco evidente, perché era la Porsche ad essere poco performante e scarsamente affidabile. Ma dal 2015, quando la 919H è diventata la vettura più performante della classe LmP1, il divario cronometrico nell'arco di uno stint, tra Webber e i suoi compagni Ben Hartley e Timo Bernhard, è diventato più visibile e pesante. Inizialmente Webber ha cercato di spiegare la cosa come il necessario tempo di adattamento alla categoria, poi ha accettato la realtà. Perché comunque in un equipaggio a tre, c'è sempre un pilota meno veloce rispetto agli altri due. Nella consapevolezza che la Porsche lo aveva assunto anche e soprattutto, per il suo nome e la sua notorietà. Fattori che all'inizio, sono serviti per dare lustro al ritorno della Porsche in forma ufficiale nella classe LmP1. Visto che la Porsche comunque aveva assunto un pilota che l'anno precedente aveva terminato il campionato del mondo di F.1 al terzo posto.

Un passaggio non facile dalla F.1 al Wec

Per Webber il passaggio dalla F.1 all'Endurance, dalla Red Bull alla Porsche, non è stato comunque facile. E in questo, gli va riconosciuta la forza e l'abilità di essersi rimesso in discussione all'età di 37 anni, ricominciando di fatto tutto da zero. Arrivato alla Porsche, sperava di non essere più costretto ad osservare il rigido regime alimentare che doveva osservare in F.1, quando a lui i sacrifici per rimanere a peso, costavano sempre di più. Invece si era ritrovato in una categoria dove il fattore peso era ancora più determinante, perché strettamente correlato alla classe energetica di appartenenza. E dove le dimensioni del cockpit erano di fatto più anguste. Poi c'era il tipo di guida richiesto dalle vetture della classe LmP1 Hybrid. Dove i parametri da osservare per gestire le unità Mgu-K e Mgu-H, e la quantità di carburante erogato dal flussometro, erano molto più complicati e rigidi di quanto non fosse in F.1. Visto che le vetture erano tecnicamente più complesse e radicalmente diverse tra di loro all'interno della classe LmP1.

TRA FORMULA UNO ED ENDURANCE

Dopo l'esperienza alla Red Bull e in Formula Uno, Mark Webber ha saputo riciclarsi alla grande con la Porsche nel Mondiale Endurance e nel 2015 ha conquistato il titolo iridato

L'AUSTRALIANO DICE BASTA E A FINE STAGIONE SI RITIRA DEFINITIVAMENTE DALLE CORSE. TRA FORMULA UNO ED ENDURANCE STORIA DI UNA CARRIERA ARRIVATA ADESSO AI TITOLI DI CODA

la il sipario

WEBBER CALA IL SIPARIO

Si è adattato alla nuova filosofia endurance

Eppure Webber si è adattato a questa nuova filosofia con entusiasmo e professionalità. Consapevole da subito che l'Endurance moderna fosse radicalmente diversa da quella che aveva conosciuto negli Anni 90, quando aveva corso ufficialmente per la Mercedes Amg nel Fia Gt1. Che di fatto allora era il campionato più prestigioso tra i vari che componevano la balcanizzata galassia dell'Endurance. Con entusiasmo e piena disponibilità, era passato a guidare vetture più potenti della F.1, ma dotate di meno downforce. Lui, abituato a cambiare ripetutamente gomme in F.1 nell'arco di un Gp, per disporre sempre dei migliori valori di grip meccanico; si era ritrovato a Le Mans a guidare per 5 stint consecutivi, con dei pneumatici che avevano percorso circa 700 km. E con una vettura radicalmente scarica aerodinamicamente, come si usa a Le Mans, non era certo una cosa gradevole dal punto di vista della guida. Un'esperienza che molti piloti, dopo i suoi successi in F.1, non avrebbero voluto fare, ma che invece Webber ha sempre affrontato con entusiasmo e professionalità. Ma al di là dei suoi successi in Endurance, dei suoi "voli" a Le Mans con la Mercedes Gt1, Webber sarà ricordato soprattutto per i suoi anni alla Red Bull, la sua ossessiva rivalità con Sebastian Vettel, e la grande illusione del 2010. Quando lui e Fernando Alonso arrivarono ad Abu Dhabi nel ruolo di grandi sfidanti per la vittoria del titolo iridato, ed entrambi furono beffati da un irresistibile Sebastian Vettel, che ottenne il primo dei suoi quattro titoli iridati.

Tra Mark e Vettel rivalità senza rispetto!

Recentemente Christian Horner ha ammesso: «La rivalità tra Verstappen e Ricciardo è molto diversa rispetto a quella che c'era tra Vettel e Webber. Perché tra di loro c'è reciproco rispetto, cosa che era assente tra Mark e Sebastian». Le polemiche tra i



CAMPIONE DEL MONDO NEL WEC 2015

Sopra, Webber festeggia con Hartley e Bernhard la conquista del titolo nel 2015. Sotto, Mark con Stewart



I NUMERI IN F1

HA CORSO PER MINARDI,
JAGUAR, WILLIAMS,
RED BULL

215
GP DISPUTATI

9
VITTORIE

42
PODI

13
POLE POSITION

19
GIRI PIÙ VELOCI

2777
KM PERCORSI
AL COMANDO

1047,5
PUNTI IN CAMPIONATO

3°
MIGLIORI RISULTATI
IN CAMPIONATO
(2010, 2011, 2013)

I NUMERI NEL WEC

25
GARE DISPUTATE
(SINO AL BAHRAIN)

7
VITTORIE
(SINO AL FUJI)

2015
CAMPIONE DEL MONDO

5
VITTORIE CON MERCEDES
NEL CAMPIONATO
DEL MONDO FIA GT1



SUTTON-IMAGES.COM

due piloti della Red Bull, sono state il sale di quelle stagioni. Dalla collisione in Turchia, alle discussioni del "Multi 21", l'equivoco ordine di squadra dato durante il Gp di Malesia, al quale sia Vettel che Webber si erano polemicamente opposti. Alle tensioni del Gp di Inghilterra, quando la Red Bull non aveva concesso a Webber l'ultimo aggiornamento aerodinamico, e ciò nonostante Mark aveva ottenuto la pole. «Non male per un numero due», ripeteva ossessivamente Webber quel giorno. Cinque anni di convivenza difficile tra Webber e Vettel. Tra due piloti che non si erano mai stati simpatici, sin da prima. Quando ai tempi della Toro Rosso, Vettel era finito addosso a Webber in regime di safety car durante un caotico Gp del Giappone. Che entrambi avrebbero potuto vincere. E nel briefing dei piloti al successivo Gp della Cina, Webber era stato tra gli accusatori più severi verso il giovane Vettel. Incolpandolo di cose che in realtà non aveva commesso. Visto che la responsabilità per quella collisione, andava piuttosto fatta risalire a Hamilton.

Nel 2010 in F.1 rendimento quasi perfetto

Un periodo per Webber di grande tensione, che però ha coinciso con il suo migliore stato di grazia, in termini di abilità alla guida. Nel 2010 il suo rendimento fu quasi perfetto, tanto che sino alla fine sembrava lui lo sfidante designato di Fernando Alonso. Al punto che la Ferrari ad Abu Dhabi getterà il titolo iridato alle ortiche, proprio perché costruirà tutta la strategia di gara su Webber, ordinando ad Alonso di marcare a "uomo" la Red Bull dell'australiano. Dimenticandosi completamente di Vettel, che invece vincerà gara e campionato. Mentre Alonso resterà invischiato alle spalle della Renault di Petrov. Già il Gp precedente però, in Brasile, era successo un fatto che avrebbe dovuto aprire gli occhi: a Webber e alla Ferrari. Negli ultimi giri di un Gp dominato dalle Red Bull, Vettel si era ritrovato al comando e Webber secondo. Tutti si aspettava-



QUELLA COLLISIONE AL GP DI TURCHIA DEL 2010

Non è stata semplice la convivenza alla Red Bull tra Webber e Vettel: qui ecco la famosa collisione al Gp di Turchia, uno dei momenti in cui la rivalità tra i due compagni di squadra ha raggiunto l'apice superando i livelli di guardia

GETTY IMAGES

no un ordine di squadra per invertire le posizioni, perché con i punti in più dal secondo al primo posto, Webber sarebbe arrivato a Yas Marina "quasi" matematicamente campione del mondo. Invece la Red Bull non impartì nessun ordine, Vettel vinse la gara, Helmut Marko venne criticato pesantemente. Quando invece ancora una volta aveva dimostrato di capire tutto prima degli altri. Perché se quel giorno a Vettel fosse stato ordinato di cedere la vittoria a Webber, considerando poi come era andata la gara di Abu Dhabi, in quel caso sarebbe stato Alonso a vincere il titolo iridato. Eppure quella sera, Webber era davvero scoraggiato: «Mi sarei aspettato uno scambio di posizioni negli ultimi giri, invece nulla, come se la classifica di campionato non contasse niente. In realtà questa stagione io devo combattere non solo contro la Ferrari e Alonso, ma anche contro la mia squadra». Una visione quasi da "melodramma" che caratterizzerà un po' tutto il periodo di Webber in F.1.

**TRA VERSTAPPEN
E RICCIARDO
C'È RECIPROCO
RISPETTO. COSA
CHE NON C'ERA
TRA MARK E SEB**

CHRISTIAN HORNER



Per funzionare al meglio ha bisogno di nemici

Nel suo ultimo anno alla Williams, era entrato in piena polemica con Nico Rosberg, allora debuttante in F.1. All'ultimo Gp della stagione in Brasile, i due erano entrati in collisione al primo giro, con una manovra scorretta da parte di Webber, forma di "nonnismo" da F.1, che aveva mandato Frank Williams su tutte le furie. «Dov'è Nico, dov'è il fenomeno?», diceva Webber al termine di quella gara e di un campionato, che lo aveva visto sommare 7 punti in classifica rispetto ai 4 del pilota tedesco, all'esordio in F.1. Perché Mark Webber per funzionare e rendere al meglio ha sempre avuto bisogno di un nemico, personale e giurato. Se in quel momento non c'era, se lo inventava. Ai tempi della Jaguar, spesso aveva vanificato sbagliando al via, delle ottime posizioni sulla griglia di partenza. Anche in quelle occasioni si era messo in testa che qualcuno alla Jaguar volesse sabotarlo, quando invece era lui che più semplicemente sbagliava la partenza, perché si faceva prendere dall'emotività.

Un vero australiano, un duro come quasi tutti i piloti di quella terra. In F.1 Mark c'era arrivato grazie a Paul Stoddard, che dopo avere rilevato la Minardi con tante promesse e pochi soldi, aveva deciso subito di puntare tutto su di lui. Finanziato in parte da Flavio Briatore, che di Webber per tanti anni è stato il manager. Sotto l'ombrello del management di Briatore, Webber però svilupperà la sindrome di Fernando Alonso. In pratica i suoi primi passi in F.1 ricalcheranno quelli del pilota spagnolo. Prima collaudatore alla Renault e poi pilota della Minardi. La carriera di Alonso però decollerà subito, quella di Webber si plafonerà alla Jaguar e alla Williams. Prima della sua rinascita alla Red Bull.

Diventerà "ambasciatore" della Porsche

Abbandonata la F.1, Mark Webber ha scritto una biografia, "Aussie Grit: my Formula one journey" dove si è tolto molti sassolini dalle scarpe. Dipingendo un clima di cospirazione ai suoi danni alla Red Bull, che probabilmente era esistito solo nella sua testa. I suoi risultati negli 11 anni trascorsi in F.1 sono però stati di assoluto rilievo, mentre in Endurance è un peccato che gli sia sfuggita la vittoria alla 24 Ore di Le Mans, che ostinatamente aveva cercato di ottenere. Ritenendo di avere ancora un conto in sospeso con quella gara, dopo i terrificanti voli con la Mercedes in prova e nel warm up nel 1999. Invece il suo migliore risultato resterà il secondo posto nel 2015, quando la sua vettura venne beffata dalla terza Porsche in gara, affidata a Hulkenberg-Tandy-Bamber. Mark Webber abbandona, la 6 Ore del Bahrain che il 19 novembre chiuderà il Wec, sarà la sua ultima gara con la Porsche, poi tornerà a vivere in Australia, paese che ha sempre amato molto. Mantenendo con la Casa di Stoccarda un ruolo di "ambasciatore" come Walter Röhrl. In F.1 ha già passato il testimone a Daniel Ricciardo, ora si concentrerà su altre cose. Recentemente ci aveva parlato del suo desiderio di correre a Bathurst. Magari ci proverà per davvero, in Gt nella 12 ore con la Porsche, oppure nel campionato australiano V8 Supercars. Ma le corse ormai non faranno più parte della sua vita. ●



Toyota

l'ora del riscatto

DOVEVA ESSERE LA PROVA D'ORGOGGIO PER I LOCALI E COSÌ È STATO, CON LA CASA GIAPPONESE PORTATA ALLA VITTORIA DA KOBAYASHI, SARRAZIN E CONWAY, CHE HANNO SURCLASSATO L'AUDI

di **Diego Fundarò**

Doveva essere la gara dell'orgoglio nipponico e così è stato. La vittoria della Ts050 di Kobayashi-Sarrazin-Conway ha rimesso a posto le cose, perché in Toyota si attendeva la 6 Ore del Fuji come momento di rivalsa, una sorta di parziale riscatto dalla cocente delusione patita all'appuntamento più importante della stagione, la 24 Ore di Le Mans. Alla vigilia tutti i piloti avevano fatto visita alla sede della Casa giapponese ed era stato diffuso un video che testimoniava l'arrivo delle vetture in circuito dal titolo "Raising the Excitement" (cresce l'eccitazione), a riprova di quanto fosse sentita questa corsa che dal 2012 la Toyota aveva vinto 3 volte su 4. E così, come la sconfitta a Le Mans era giunta negli ultimi minuti, in egual misura è maturata la vittoria al Fuji. Kobayashi è salito al comando solo nel corso dell'ultima ora ed ha dovuto respingere l'attacco di Duval, ritrovatosi 2° dopo l'ultimo pit stop. Ma l'assalto del francese non è andato a segno e sul traguardo la R18 n°8 è arrivata staccata di appena 1"439, al termine di 6 ore di gara trascorse per lo più al comando. Il minor tempo trascorso ai box dalla Toyota n°6 si è rivelato la chiave della vittoria. La strategia che a Le Mans aveva pagato solo per 23 ore e 57 minuti, questa volta è stata vincente.

Ma se la Toyota esce trionfante dalla gara di casa, di certo la grande sconfitta del giorno è Audi. Proprio durante il week end giapponese è rimbalzata dalla Germania una indiscrezione che riguarderebbe l'uscita dal Wec della Casa di Ingolstadt a fine 2017. Interrogato a più riprese sull'argomento, Wolfgang Ullrich ha ricordato che più volte in passato si erano sentite voci simili, in particolare quando si prospettava una entrata del marchio in F1, ma tutto ciò poi non si è verificato. Resta però il fatto che anche in Giappone in Audi è venuta a mancare quella lucidità che in passato ne faceva la forza. Probabilmente i limiti dell'attuale vettura portano il team ad azzardare strategie estreme che finiscono per non pagare. Nel caso specifico, la scelta di gomme più morbide rispetto a Toyota e Porsche ha dato competitività alla R18, portandola alla conquista della pole position ed a condurre la gara per 175





**GRAN TRIONFO
DEL SOL LEVANTE**

Kobayashi, a lato, indica la sua Toyota vittoriosa. Alla ricerca del riscatto, la Casa giapponese si è aggiudicata la gara del Fuji, con l'equipaggio vincente che è riuscito a tenere a bada nel finale l'Audi condotta dall'arrembante Duval. In alto, da sinistra, i trionfatori Kobayashi, Sarrazin e Conway e, al centro, i meccanici Toyota in festa

AL TRAGUARDO

Classifica: 1. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota); 2. Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi); 3 - Bernhard-Webber-Hartley (Porsche).

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS

dei 244 giri percorsi. Ma ha anche costretto ad un cambio gomme durante l'ultimo pit stop, cosa che ha permesso alla Toyota, che invece ha mantenuto lo stesso set, di prendere il comando e di portarsi a casa la vittoria. Va inoltre sottolineata anche una certa perdita di affidabilità, come testimonia il ritiro dopo pochi giri della vettura di Lotterer-Treluyer-Fassler per un guasto al sistema ibrido. Anche questo un segnale di come certi punti che in passato erano di forza, ora siano di debolezza.

Diverso il discorso in casa Porsche, dove ormai sembra si pensi solo portare a casa punti senza prendere troppi rischi. Il podio ottenuto da Hartley-Bernhard-Webber è giunto al termine di una gara in cui la 919 n°1 ha sempre viaggiato a vista, senza dare mai l'impressione di voler realmente cercare la vittoria, andando in testa solo nelle fasi di pit stop. Dumas-Lieb-Jani hanno invece portato a casa un opaco 5° posto, dopo anche un problema di vibrazioni eccessive che ha portato alla sostituzione della carrozzeria anteriore.

Per i leader di campionato punti preziosi a 2 gare dal termine, ma mancano dal podio da un po' troppe gare ed il loro vantaggio accumulato nella prima parte della stagione si sta pian piano riducendo. Occorrerà fare attenzione, perché sia Sarrazin-Conway-Kobayashi che Di Grassi-Duval-Jarvis si sono avvicinati. ●



LmP2 Bon Giovi ottimo quarto!

SENZA LA PENALIZZAZIONE DEL COMPAGNO VAN DER GARDE, ANTONIO ERA SUL PODIO. AL TOP È L'ORECA DI STEVENS, RUSINOV E BRUNDLE

Antonio Giovinazzi è stato la grande novità della categoria LmP2. Al debutto nel Wec dopo le due vittorie in Asian Le Mans Series (Buriram e Sepang con una Oreca 03R) ed il buon esordio in Elms a Silverstone con la Br1, Antonio ha questa volta corso con una Ligier del team americano Extreme Motorsports, dividendo il volante con il suo grande amico ed affezionato sponsor Sean Gelael e l'olandese Giedo Van der Garde. Il week end giapponese è iniziato bene, con la conferma di essere tra i 3 piloti prescelti per il Rookie Test del 20 novembre in Bahrain, do-

ve prenderà il volante della Audi R18. Un privilegio riservato anche ad altri due giovani animatori della LmP2 quali Felipe Derani, protagonista assoluto a Daytona e Sebring, cui spetterà la Toyota Ts050 ed a Gustavo Menezes, ventiduenne americano della Alpine che prenderà il volante della Porsche 919 Hybrid. Il 3° crono assoluto in qualifica, a 8 centesimi dal migliore di Will Stevens, ha poi mostrato quanto sia alto lo stato di forma del leader della Gp2 capace, a parità di macchina ma con una conoscenza molto minore della Ligier, di staccare un tempo

praticamente identico all'esperto Felipe Albuquerque. In gara Giovinazzi ha confermato il suo valore ed il 4° posto finale è un buon risultato, visto che il suo compagno di

team Van der Garde ha dovuto pagare un drive through per eccessiva velocità in pit lane. Se si considerano i 53" pagati, ecco che il podio era tranquillamente alla portata, se non addirittura la vittoria visto il distacco di 51" rimediato al traguardo... Perché come in LmP1, anche in LmP2 la battaglia è stata accesa dal primo all'ultimo giro. La vittoria se la sono giocata Bruno Senna e Will Stevens che nel finale hanno dato vita ad

un bel duello, superandosi due volte negli ultimi 10 minuti di gara. Alla fine è stato l'inglese ad avere la meglio sul brasiliano, nonostante sia anche stato costretto a cedere la posizione dopo un sorpasso giudicato irregolare. I due sono arrivati sul traguardo staccati di appena 1"398. Al 3° posto ha chiuso la Alpine di Lapierre-Menezes-Richelmi, vincitori 4 volte quest'anno e sempre più leader della categoria. ●





Gte Ford uno-due le Rosse inseguono

DOPPIETTA USA CON PRIAULX-TINCKNELL PRIMI SU MUCKE-PLA TRA LE FERRARI, BRUNI-CALADO TERZI DAVANTI A RIGON-BIRD

Al Fuji ci si poteva aspettare una nuova puntata del controverso Balance of Performance, visto quanto le ultime vittorie delle Aston Martin fossero state determinate da una velocità di punta troppo superiore a quelle delle avversarie. Ma in Giappone la Gt inglese non ha mai mostrato la stessa superiorità e ciò non ha indotto il Board tecnico a un intervento penalizzante

nei confronti delle Vantage V8, che sarebbe potuto arrivare anche dopo le prove di qualificazioni. Qualifiche che hanno visto il ritorno in vetta delle Ford Gt, che non si ritrovavano in pole da Le Mans, con le Ferrari 488 ad occupare la 2ª fila e le Aston in 3ª, tutte racchiuse in meno di un secondo.

La gara ha poi confermato la supremazia Ford in maniera più evidente. Le Gt americane sono state le uniche a girare in 1'38", tempo pressoché impossibile per Ferrari e Aston ed hanno portato a casa una meritata doppietta, con Priaulx-Tincknell vincitori davanti a Mucke-Pla. con le 488 di Bruni-Calado 3° e Rigon-Bird 4° a raccogliere punti preziosi per la classifica che vede la Ferrari tornare al comando del Costruttori, con 3 punti di vantaggio sull'Aston.

Interessante la situazione nella Coppa riservata ai piloti, dove il duo Thiim-Sorensen ora comanda con 119 punti, avvicinati da Rigon-Bird a 109, con Turner a 104, Bruni-Calado a 95 e Pla-Mucke a 92. A due prove dal termine tutto può ancora succedere. In Gt Am ha dominato la Vantage di Lamy-Lauda-Dalla Lana, con 2° la Ferrari 458 di Collard-Aguas-Perodo, che si conferma in testa alla classifica di campionato. ●

REBELLION INDECISA

Dopo l'annunciato abbandono della categoria LmP1 in favore della LmP2, non è ancora noto a quale campionato prederà parte la squadra svizzera nel 2017 e con quale vettura, anche se è plausibile che continuerà la partnership con Oreca a cui si deve il progetto della R-One. Resta comunque centrale la partecipazione alla 24 Ore di Le Mans, dove la Rebellion conta di ottenere l'invito per 2 vetture. Intanto è stata confermata la possibilità per le squadre della LmP2 di dare il proprio nome alle vetture, come nel caso di Alpine e che probabilmente farà anche Rebellion. Sarà invece vietato cambiare più di una volta il fornitore di pneumatici nel corso della stagione, cosa invece successa quest'anno al team Extreme Speed.

EUROSPORT

L'Automobile Club de l'Ouest (Aco) ed Eurosport hanno annunciato il nuovo accordo raggiunto per la diffusione delle immagini in diretta in Europa e nel continente Asia-Pacifico di tutte le prove del Wec fino al 2020. Sulla piattaforma a pagamento Eurosport Player saranno disponibili anche le immagini dai camera car. Un segnale importante per il campionato, che garantisce una grande visibilità a chi già vi partecipa e che tende ad incoraggiare nuove entrate.



IN GRAN TURISMO EN PLEIN DELLA FORD CHE BATTE LA FERRARI

Niente da fare in Gte contro le due Ford per la Ferrari, che ha comunque piazzato Bruni-Calado, sotto, terzi di categoria davanti a Rigon e Bird. Ottimo il 4° posto di Giovinazzi in LmP2, nell'altra pagina. In alto, il via, con l'Audi di Duval al comando





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Molina; 2. Wittmann; 3. Mortara. Gara-2: 1. Mortara; 2. Vitoris; 3. di Resta.

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS



Wittmann si ripete

HOCKENHEIM - «C'è qualcuno che mi può dare una mano?» ha chiesto Edoardo Mortara al muretto box quando mancava una manciata di giri al termine della *große finale* del Dtm. Con l'italiano di Ginevra a guidare la manche, una posizione del capoclassifica Marco Wittmann al di fuori della top-five avrebbe garantito al nostro portacolori il primo titolo nella categoria. Ma il tedesco della Bmw che porta i colori della Red Bull aveva salda nelle proprie mani la quarta piazza, protetto da ben tre vetture gemelle. Di Audi all'orizzonte, con Jamie Green soltanto ottavo, nemmeno l'ombra. E lo staff tecnico di Edo non ha potuto rispondere che con un laconico «No» che ha tolto ogni speranza a Mortara, che in questa stagione ha davvero poco da rimproverarsi. Probabilmente non è stata soltanto l'ultima corsa dell'anno a risultare decisiva nella corsa al titolo, ma sta di fatto che nel momento del bisogno nessuno dei compagni di Edo si è fatto trovare pronto a sostenerlo. È così arrivato il secondo successo del pilota di Jens Marquardt nel Dtm. Marco Wittmann, forte di quattordici lunghezze di vantaggio alla vigilia, ha potuto mettere sulla bilancia una quarta e una seconda posizione che si sono rivelate ben più pesanti del terzo posto e della vittoria di Mortara. Nelle fasi finali della prima frazione, per un decimo di secondo l'italiano non è riuscito ad attivare il DRS e provare a soffiare la piazza d'onore al pilota della Bmw: un altro episodio che avrebbe potuto rivelarsi decisivo.

Il più giovane a ripetersi

La conquista del secondo titolo di *Meister* fa entrare di diritto Wittmann nel novero dei grandissimi della categoria. «È stata una vittoria molto sofferta, Mor-

**IL PILOTA BMW
SI GESTISCE
AD HOCKENHEIM
E CON UN 4°
ED UN 2° POSTO
BEFFA MORTARA
E VINCE ANCORA
IL TITOLO**

di **Alessandro
Gargantini**

tara mi ha fatto pensare fino alla fine! - ha raccontato il nuovo campione - *Mi riempie d'orgoglio essere il più giovane pilota ad avere colto due successi nel Dtm. Ora mi aspetta una grande festa, insieme alla mia famiglia ed alla squadra che mi ha supportato. Non pensavo che avrei faticato così tanto per ripetermi, porterò per sempre con me questa fantastica giornata*». Wittmann ci ha raccontato di quanto difficile sia stata la sua ultima corsa stagionale: «*Odio fare i calcoli, preferisco correre liberamente. Ma la posta in palio era troppo grossa e, negli ultimi giri, ho preferito non attaccare Paul di Resta per non rischiare*». Il pubblico è stato l'altro vincitore di Hockenheim, letteralmente invasa da oltre centoquarantamila tifosi. Sul tracciato del Baden-Württemberg è stato protagonista anche Miguel Moli-





I DUE LATI DELLA MEDAGLIA

A sinistra la Bmw di Marco Wittmann passa sul traguardo per l'ultima volta ad Hockenheim e poi nei box il pilota tedesco festeggia. A destra Edoardo Mortara vince gara-2 e in basso sale sul podio, ma conscio di aver perso il titolo. Sotto, Miguel Molina, davanti a tutti in gara-1, poi vinta



na, che ha preceduto i due capoclassifica nella corsa del sabato dopo essere scattato dalla prima fila accanto ad António Félix da Costa. Il portoghese della Bmw, alla sua ultima presenza nella serie, ha per due volte siglato il miglior tempo in qualifica, ma non è riuscito a congedarsi dalla categoria con una posizione sul podio. Il sabato ha dovuto cedere il passo a Wittmann, mentre la domenica è stato buttato fuori pista da Gary Paffett, poi penalizzato con un drive-through. Nella seconda manche sono ritornate competitive le Mercedes, in affanno il giorno prima. Christian Vietoris e Paul di Resta sono stati, di fatto, gli unici alleati di Mortara ed hanno completato il podio accanto al nostro portacolori. Il sabato sera, Timo Scheider ha annunciato il suo ritiro dalla serie. Il due volte *Meister*, che abbandonerà il Dtm in compagnia di Martin Tomczyk e Félix da Costa, ha spiegato che alla base della sua decisione c'è il licenziamento dall'Audi. «Due giorni fa, via telefono, mi è stata data la notizia che non faccio più parte dei piani della Casa con la quale ho vinto due titoli. Ho quindi scelto di lasciare!» ●

A Mortara non basta la vittoria

GRANDE RAMMARICO NEI BOX AUDI, SIA PER I VARI PROBLEMI AVUTI NEL WEEKEND CHE PER IL "PASTICCIO" DI ZANDVOORT

Il record stagionale di cinque vittorie, due in più rispetto al nuovo *Meister* Marco Wittmann, non è bastato ad Edoardo Mortara per conquistare il suo primo titolo nel Dtm. Il nostro portacolori, sin dai primi turni di prova, ha accusato una serie d'inediti problemi tecnici che gli hanno impedito di lavorare sull'assetto e l'hanno costretto a rincorrere la Bmw del tedesco che porta i colori della Red Bull in entrambe le gare. «Sì, non avevo accusato alcun disguido nell'arco dell'intera stagione. Nella corsa decisiva è, invece, successo di tutto: dal malfunzionamento del pedale del freno a componenti della vettura che si sganciavano - ha spiegato l'italiano di Ginevra, che molte voci vorrebbero alla Mercedes nel 2017 - Nella corsa del sabato, nonostante ad un certo punto fossi già matematicamente sconfitto, non mi sono dato per vinto ed ho rimontato fino alla terza posizione grazie ad una migliore strategia in gara. La domenica sono stato a più riprese colpito da diversi piloti della Bmw, che hanno fatto di tutto per buttarmi fuori».

Edo non cita il mancato supporto dei suoi compagni di marca, ma ricorda un episodio che, a suo parere, si è rivelato decisivo: «Ho il grosso rammarico per l'ingiusta penalizzazione di Zandvoort, dove mi hanno tolto per errore dei punti che si sono rilevati decisivi». Sulla pista delle dune, Mortara fu ingiustamente penalizzato con un drive-through a causa di un errore tecnico dei rilevatori nel corso di una slow zone. In quell'occasione, secondo gli uomini Audi, Edo perse almeno otto punti. Un vero macigno! ●



di **Alessandro Gargantini**

HOCKENHEIM - Chiuso il discorso per il titolo con netto anticipo, Lance Stroll non s'è cullato sugli allori e si è presentato sul circuito del Baden-Württemberg con l'obiettivo di collezionare nuovi primati. Libero da calcoli e strategie, il non ancora diciottenne pilota di Montreal ha dato il meglio di sé cogliendo tre schiacciati vittorie che portano a quota quattordici il suo bottino personale. Uno score di assoluto valore, che conferma l'indiscusso livello di maturità raggiunto dal teenager, pronto per la massima serie, e rimarca l'evidente divario nei confronti degli altri protagonisti della categoria, compagni di squadra inclusi. Nella prima frazione Lance ha battagliato nel primo giro con Nick Cassidy e Maximilian Günther, prima di sopravanzare con un deciso attacco il tedesco e involarsi verso un'incontrastata

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Stroll; 2. Günther; 3. Cassidy. Gara-2: 1. Stroll; 2. Eriksson; 3. Beckmann. Gara-3: 1. Stroll; 2. Eriksson; 3. Hughes.

Le clas. complete saranno riportate sul prossimo AS

Lance Stroll senza rivali

TRIPLETTA AD HOCKENHEIM PER IL GIÀ CAMPIONE CANADESE, CHE LIBERO DAI CALCOLI PER IL TITOLO SI È SCATENATO E NON HA LASCIATO NULLA AI RIVALI

vittoria. Ralf Aron, quarto, ha incorniciato un secco poker tutto targato Prema. Sabato pomeriggio i compagni di squadra hanno lasciato solo il nordamericano, scattato perfettamente dalla pole e protagonista di una marcia incontrastata davanti a Joel Eriksson e David Beckmann, che ha approfittato della squalifica di Callum Iltot, che non aveva abbastanza benzina nel dopo gara per le verifiche. Anche nell'ultima manche stagionale il canadese ha preceduto lo svedese della Motopark, seguito dal sorprendente Jake Hughes, schierato dalla rientrante Carlin Motorsport. Per la prima volta Stroll si è anche aggiudicato tutte e tre le corse dello stesso week-end. «Sì, è stato un fine settimana perfetto, in linea con l'andamento della stagione» - ha spiegato il pilota della Prema - «Nella prima manche mi sono divertito a battagliare con i miei compagni nel primo giro, nel quale non ci siamo proprio risparmiati! Il mio primato non è mai stato in discussione nemmeno nella seconda, dove ero al corrente che Sergio Sette Camara, che occupava la seconda posizione, era incappato in un jump-start. Ho quindi controllato la corsa in tutta serenità, preoccupandomi



soprattutto per il sole che avevo negli occhi, data la tarda ora! Nella terza corsa è stato importante scattare bene allo start e trovare il varco giusto per sopravanzare Eriksson. Poi tutto è filato liscio». Definite anche le gerarchie alle spalle del neo campione. La seconda piazza in campionato è finita nelle mani di Maxi Günther, come Stroll al secondo anno nella categoria. Il tedesco, che disputerà Macao con la Prema, ambisce al salto in Gp2 nella prossima stagione. George Russel, dopo una stagione con grossa discontinuità di rendimento, si consola con il ruolo di terza forza ai danni di Nick Cassidy, costretto al ritiro nella seconda frazione. Joel Eriksson, pur beffato da Stroll nella manche della dome-

nica, si è consolato con la conquista del torneo riservato ai rookie. Lo Junior Driver svedese della BMW, se non sarà pilota ufficiale nel DTM, sarà da tenere d'occhio nella prossima stagione. Mikkel Jensen, in rotta con il Mücke Motorsport, si è rifiutato di correre la corsa della domenica. Al suo posto a Macao ci dovrebbe essere il tedesco Keyvan Soori. ●



PREMA DOMINANTE

Prema, sotto impegnata ad abbracciare Stroll dopo che il canadese è passato vincitore sotto la bandiera a scacchi, a sinistra, ha piazzato anche Maxi Günther secondo in campionato, in basso. In centro Joel Eriksson, vincitore del titolo rookie



Macao con una entry list da urlo

OLTRE ALLA CLASSICA DELL'EX PROTETTORATO PORTOGHESE SI PARLA TANTO DI 2017, A COMINCIARE DAI CALENDARI FINO AL MERCATO PILOTI

La terza serie è come il primo amore, non si scorda mai. Soprattutto, se c'è di mezzo Macao. Da un lato il grande spirito di competitività, dall'altra la voglia di fare una rimpatriata in grande stile, ed ecco che l'entry list della classica rassegna asiatica diventa davvero mega.

Se Felix Rosenqvist sarà alla ricerca di una storica tripletta e Daniel Juncadella cercherà il bis, nel paddock di Hockenheim è spuntato il nome di un altro big: a Macao, con il Carlin Motorsport, con ogni probabilità ci sarà l'ex Red Bull António Félix da Costa, che proverà a ripetere il successo ottenuto, sempre con la squadra del Northamptonshire, nel 2012. E la Mücke Motorsport sta cercando di convincere Lucas Auer.

Tornando al team inglese, la scuderia diretta da Trevor Carlin questo weekend si è ben distinta. Dopo aver saltato il Nür-

burgring e Imola, a causa del contemporaneo abbandono di Ryan Tveter ed Alesio Lorandi, i britannici con il debuttante Jake Hughes hanno costantemente frequentato i quartieri alti della classifica ad Hockenheim, tornando inaspettatamente sul podio la domenica.

Sempre in tema d'oltremania, nella prossima stagione è atteso il rientro della Fortec, mentre ci sono perplessità sulla Double R, che avrà Alex Sims a Macao.

Il calendario è ancora in via di definizione. Potrebbe saltare la concomitanza a Silverstone col Wec, e si cerca un gemellaggio con il Blancpain. Potrebbe rientrare Monza e ci saranno sei corse con il Dtm. L'europeo dovrebbe contare su 8 corse, mentre le tappe di Pau, Norimberga e Macao costituiranno la World Cup.

Infine si mormora che il marchio Audi potrebbe subentrare alla Volkswagen. ●

PROTAGONISTI IN PISTA

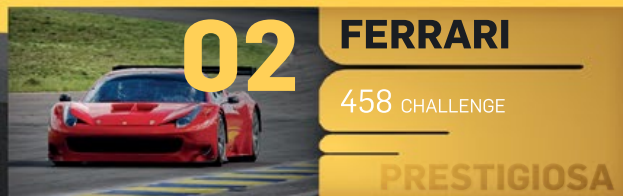
AUTODROMO DI MODENA

L'**Autodromo di Modena** è la location ideale per chi vuole provare il brivido di girare in pista con il proprio mezzo o per chi vuole sfidare se stesso alla guida delle portentose vetture in dotazione. Scalda i motori per i **Dag Dal Gas Days** (le giornate di prove libere auto in modalità open pit-lane) oppure scegli le suggestive **Emozioni in pista**, per vivere un'esperienza indimenticabile a bordo di vetture da sogno.

Scopri di più su www.autodromodimodena.it



AUTO DROMO di MODENA



SCENE DA UN TRIONFO
STORICO DA SUBITO

Alessandro Zanardi in trionfo dopo il leggendario successo nella seconda frazione del Gt Tricolore. Nell'altra pagina, dall'alto verso il basso eccolo col suo team e col boss Roberto Ravaglia, davanti alla Bmw e, in basso, in piena azione



Zanna, epic win

SCARPERIA - «È qualcosa di speciale. Se non fossi io il protagonista, sarei probabilmente con le lacrime agli occhi a vedere qualcun altro dentro la storia». Sono queste le prime parole di Alex Zanardi, appena scende dal gradino più alto del podio del Mugello. È tornato a correre dopo un anno e tre mesi: la sua ultima gara era stata la 24 Ore di Spa dello scorso luglio. Nel frattempo ha conquistato due ori e un argento alle paralimpiadi, ma i motori sono la sua prima passione, si sa. In questa gara - la seconda del weekend toscano e l'ultima della stagione nel Campionato Italiano Gran Turismo - si sono assegnati anche due titoli italiani, ma le telecamere sono tutte per lui. Ha creato l'illusione di un sogno e l'ha realizzato. «È un uomo che riesce a trasformare le ferite in un dono - dice il dottor Claudio Costa, sintetizzando il pensiero di molti - Battendo una morte che gli aveva rapito la metà del corpo, alla sua età riesce a fare delle cose meravigliose. Quello di Zanardi è un miracolo». Già, perché Alex ha cinquant'anni. Anzi, li compirà il prossimo 23 ottobre. E non potevamo non seguirlo da vicino, passo dopo passo, in questo weekend, interrogandolo a più riprese per avere un "diario" delle sue sensazioni. A partire da venerdì, fine del primo turno di prove libere. Terzo tempo alle spalle di Bortolotti-Mul e di Venturi-Gai.

- **Alex, perché hai deciso di correre queste 2 gare?**
«Per me questo è prima di tutto un gioco, e siccome è tanto tempo che gioco con altre cose, aprire

A UNA SETTIMANA ESATTA DAL SUO 50° COMPLEANNO ALESSANDRO MERAVIGLIA ANCORA, CENTRANDO UN SUCCESSO DA LEGGENDA IN GARA 2 AL MUGELLO. ECCO IL DIARIO MOMENT BY MOMENT DI UN WEEKEND INDIMENTICABILE

di **Fiammetta La Guidara**

l'armadio e trovare quel vecchio balocco che ti ha divertito così tanto nel corso della tua vita è un'occasione imperdibile. Quest'anno Bmw Italia compie cinquant'anni, anche io ne faccio cinquanta e Bmw ne fa 100: una coincidenza troppo bella da non cogliere al volo. Il Mugello poi è una delle piste più belle e uno dei circuiti che amo di più in assoluto...».

- **La macchina come va?**

«La Bmw M6 è un'ottima vettura, ma mi avevano fatto previsioni funeste perché ha delle caratteristiche che in certi momenti si esaltano e in altri diventano limiti: ha un'ottima potenza del motore, una buonissima aerodinamica, non ha reazioni improvvise perché ha un passo molto lungo... tutte cose che magari quando hai un grip buono sull'asciutto diventano qualità, ma sul bagnato la macchina è un po' lenta, fai fatica a caricare il pneumatico in accelerazione perché pattina tanto. Ha sempre sofferto sul bagnato, ma stamattina non era male».

- **Venerdì, fine del secondo turno di prove libere: è 36° perché ha inanellato solo due giri. Dispone di tre soli set di gomme (uno in meno degli altri concorrenti) e ha deciso di risparmiarle.**

«È la prima gara del campionato che faccio, non ho gomme punzonate da utilizzare e non me ne hanno concesso un altro set perché in effetti averle nuove sarebbe stato un piccolo vantaggio rispetto agli altri. Peccato, ci sarebbe stata l'occasione per girare sull'asciutto... Non mi hanno dato la possibilità neanche di rubare un set di gomme usate ai miei com-

pagni di squadra, non le volevo nuove... mi hanno detto che non si può. Sarebbe stato da fessi bruciarsi un set di gomme nuove per provare comunque in una condizione di pista che non era in ogni caso perfetta. Domani mattina sarò un po' più al buio, però devo anche riconoscere che tutti gli altri si devono dividere le due qualifiche, mentre io magari per la qualifica 2 avrò la possibilità di accordare lo strumento e di tirare fuori qualcosa in più... almeno ci proverò».

Poi lo intercettiamo dopo il briefing dei piloti.

«È il primo briefing in cui i piloti mi chiedono autografi e foto con loro!» commenta Zanardi, che chiede se è possibile essere escluso dal punteggio del campionato per non influire sulla lotta per il titolo. Ma non si può più fare. Correrà comunque con 15 secondi di handicap da scontare in gara 1, come prevede il regolamento per tutte le new entry. «Obiettivi? Arrivare in fondo, cercare di non rompere le scatole a chi si sta giocando il campionato, perché io che sono alla ricerca della mia giornata di gloria ma questo non può prescindere dal rispetto di chi qui si sta giocando qualche cosa di molto importante. Cercherò di divertirmi e di fare tutto quello che posso. E se arrivo davanti agli altri, meglio, no?».

- Sabato, qualifiche: Zanardi è ottavo nel primo turno, in 2'07"047 e terzo nella seconda sessione, in 2'04"736. Il suo punto di vista arriva puntuale.

«Non mi aspettavo il terzo posto in queste condizioni. Per essere veloci sull'asciutto siamo costretti a soluzioni estreme che poi quando la pista è bagnata ci tagliano le gambe, consentitemi la battuta... Se oggi fosse stato completamente bagnato avremmo stravolto l'assetto e saremmo stati più competitivi».

- Gli occhi sono tornati a brillare. Alex, ma cosa ti danno di speciale i motori?

«Credo che gran parte degli italiani possa facilmente comprendere perché i motori sono una passione che unisce tante persone. Parlo di sensazioni come sentire l'auto accelerare, magari all'uscita di una curva mentre sei ancora costretto a negoziare l'accelerazione laterale con il grip degli pneumatici...».

- Tornerai in modo continuativo alle corse?

«L'anno prossimo non ci sono mica le Olimpiadi, quindi sarò più libero. Tanti amici sono convinti che il volante lo sappia ancora girare a dispetto della mia età e dei miei guai fisici... Non ho ambizioni particolari, la mia carriera l'ho fatta, ma c'è una possibilità emozionante che è il Wec. Questa è la mia grande passione... non è mica evaporata, resta sempre presente nel mio cuore».

- Gara-1: Zanardi è sesto. Prima che entrasse la safety car era a 30" dai leader Gai-Venturi. Ma con 15" di penalità scontati ai box. Ecco il suo giudizio.

«Non penso di aver fatto un gran gara. Posso fare meglio e ci proverò in gara 2, dove scatterò dalla seconda fila. In gara 1 ho pagato lo scotto di chi torna a correre dopo un po' di tempo. Non conoscevo la macchina e certe sue reazioni al limite, che ho dovuto scoprire giro dopo giro. Addirittura nel weekend non ho praticamente mai fatto un giro su asciutto con la Bmw M6 prima della corsa. Quello che fa la differenza per un pilota nel portare la mac-



**QUESTA VITTORIA
POTREBBE
APRIRE NUOVE
OPPORTUNITÀ
E IO GIÀ NON
VEDO L'ORA...**

ALESSANDRO ZANARDI



china al limite è scoprire i limiti fisici della macchina e le sue reazioni nella messa a punto che possono innalzarne o peggiorarne il potenziale. Come reagisce a certe variazioni di camber, come si comporta modificando le altezze da terra e così via. Io questa possibilità di messa a punto nel dettaglio non l'ho avuta perché non conoscevo la macchina mentre i miei avversari ci avevano corso tutto l'anno. Ho provato a fare una messa a punto dopo le qualifiche ma sarebbe stato meglio se avessi lasciato la macchina come era assettata quando l'abbiamo scaricata dal camion. Perché abbiamo peggiorato la situazione».

- Domenica, gara-2, Zanardi 1°. Roba da leggenda Terzo fin dal via, passa al comando dopo il pitstop e ci rimane, vedendo il suo margine ridursi all'osso nelle ultime fasi per problemi nei doppiaggi.

«La macchina andava veramente bene e per dirlo tutta ieri sera mi sono addormentato con il pensiero che anche questo colpaccio non fosse tanto un'illusione. Il problema è stato quando sono giunto dietro a quel gruppo di auto che giustamente facevano la loro gara. Mi sarei aspettato più collaborazione... quando io sono entrato sulla macchina che era davanti (quella di La Mazza, ndr), lui forse credeva che io fossi un suo avversario diretto e mi ha stretto verso il prato e lì ho rischiato abbastanza... Sono riuscito a portare a casa il risultato più bello senza pestare i piedi a nessuno, nonostante la mia goffaggine, e quindi sono doppiamente felice. Non so se davvero merito tutto questo... cosa devo dire se non "grazie" a questo destino che continua a regalarmi esperienze bellissime. Mi prendo il piccolo merito di aver fatto di tutto per uscire dal porto anche quando c'era bonaccia e di esserci stato quando il vento è arrivato. È molto probabile che la giornata di oggi apra nuove opportunità, quindi non vedo l'ora di uscire di nuovo dal porto...».

MIRKO VENTURI E STEFANO GAI VINCONO SABATO E GESTISCONO DOMENICA PER PORTARE A CASA BLACK BULL UN CAMPIONATO ITALIANO CONQUISTATO CON COSTANZA E GESTIONE DELLA SITUAZIONE

di **Dario Lucchese**

SCARPERIA - In un giorno storico, segnato dal ritorno alla vittoria di Alex Zanardi, che in gara-2 ha portato quest'anno per la seconda volta al successo la Bmw M6 Gt3 "targata" Roal Motorsport, nel gran finale del Mugello del Campionato Italiano Gran Turismo è stata la Ferrari a prendere quasi tutto. A Stefano Gai e Mirko Venturi è andato il titolo della Super Gt3. Un successo rimasto sospeso fino all'ultimo, arrivato al termine del confronto con la Audi di Marco Mapelli, che per il terzo anno ha concluso secondo. Il binomio della Black Bull Swisse Racing ha invece festeggiato una vittoria maturata durante la stagione grazie all'abilità nel sapere gestire ogni situazione e alla costanza di rendimento. Il segreto è stato anche l'affiatamento dei piloti con squadra della famiglia Invernizzi, a cui in particolare Venturi è ormai legato da nove anni. Un connubio che prima di adesso non aveva mai portato a tanto, fatta eccezione per la vittoria nel Lamborghini Super Trofeo nel 2010. Per Gai questo è invece il quinto campionato vinto (tre nel Ferrari Challenge, dal 2009 al 2011, e lo scorso anno nella classe Pro-Am del Blancpain Gt). Il momento "catartico", per loro è stata la prima delle due gare che si sono disputate sul circuito toscano, dove hanno centrato la loro quarta vittoria, cancellando la sfortuna avuta in una qualifica interlocutoria che li aveva confinati quarti sullo schieramento, con il loro rivale Laurens Vanthoor (chiamato ad affiancare proprio Mapelli) in pole. Eppure il passo per fare meglio c'era e, nel corso del weekend, Gai e Venturi sono poi riusciti a dimostrarlo.

«A inizio anno abbiamo forse faticato a trovare la giusta strada - ha commentato Venturi - Ci siamo realmente messi sui binari con il settaggio della vettura già a Vallelunga e da lì in poi abbiamo ingranato una marcia superiore».

Al Mugello, dove ci si giocava tutto, sono inoltre "mancati" gli avversari. L'incidente che ha visto coinvolte in gara-1 le due Lamborghini Huracán di Loris Spinelli e Mirko Bortolotti, con quest'ultimo finito contro il muro ed impossibilitato a prendere il via domenica, ha tolto dalla scena un protagonista importante. Eppure il trentino, nel secondo turno di qualifica, con il bagnato, aveva ottenuto la sua nona pole. Non è servito neppure dividere l'equipaggio del team Antonelli Motorsport composto da Riccardo Agostini e Alberto Di Folco, che giungevano a questo ultimo round a quota -20 punti dalla leadership, con il primo affiancato dallo stesso Spinelli ed il "factory driver" Adrian Zaugg a raggiungere Di Folco su una seconda Huracán schierata dalla squadra emiliana, mai però nelle zone di vertice della classifica. Da parte loro Mapelli e Vanthoor hanno portato a casa il terzo posto in entrambe

LA FESTA DEI VINCITORI

Champagne per Alessandro Zanardi e grandi sorrisi per Mirko Venturi e Stefano Gai, coronati campioni. Sotto l'equipaggio della Ferrari Black Bull in lotta in pista con l'Audi di Mapelli e Vanthoor, nell'altra pagina ai box. In basso a destra Jaime Melo e Niccolò Schirò

CI SIAMO MESSI SUI BINARI A VALLELUNGA E DA LÌ IN POI ABBIAMO INGRANATO UNA MARCIA SUPERIORE

MIRKO VENTURI



AL TRAGUARDO

SUPER GT3/GT3 - Gara-1: 1. Venturi-Gai. Gara-2: 1. Zanardi. SUPER GT CUP/GT CUP - Gara-1: 1. Kasai-Desideri. Gara-2: 1. Nemoto-Costa.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79





DEBUTTI ECCELLENTI IN TOSCANA

Quanta gente al via al Mugello

Al Mugello è stato riconfermato il record delle 43 vetture già raggiunto sullo stesso circuito lo scorso luglio. L'ultimo appuntamento del Campionato Italiano Gran Turismo ha evidenziato tutto il valore della categoria, con l'arrivo di nuovi nomi importanti. Primo fra tutti quello di Laurens Vanthoor, chiamato da Audi Sport Italia per sostituire Filipe Albuquerque che nello stesso weekend era impegnato in Giappone nel Wec. Il belga, pur non conoscendo il tracciato toscano, è stato uno dei protagonisti di questo ultimo round tricolore. Tra gli arrivi eccellenti, oltre ad Alex Zanardi, vanno citati quelli del finlandese Patrick Kujala (quest'anno protagonista nell'Adac Gt Masters e nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa), salito sulla Huracán di Imperiale al fianco di Giovanni Venturini, e del brasiliano Jaime Melo, secondo in gara-2 in coppia con Niccolò Schirò sulla Ferrari della Easy Race. Intanto si pensa già al prossimo anno e al vaglio c'è anche una possibile riclassificazione dei piloti "Pro". Proprio al Mugello è stato ufficializzato il calendario 2017, che si articolerà sempre su sette doppi appuntamenti, evitando eventuali concomitanze con Blancpain Gt ed International Gt Open: il via da Imola (30/4), per poi affrontare le tappe di Misano (4/6), Monza (18/6), Mugello (16/7), ancora Imola (10/9), Vallelunga (24/9) e infine nuovamente Mugello (8/10).



ri respiro



le gare (nella prima chiudendo alle spalle dell'altra Lambo di Stefano Gattuso e Alex Frassinetti e nella seconda dietro a Jaime Melo e Niccolò Schirò). Nella Super Gt Cup è stato infine il brasiliano Nicolas Costa a spuntarla, vincendo in gara-2 assieme a Yuki Nemoto e festeggiando con la squadra di Vincenzo Sospiri. Niente da fare per Matteo Desideri, fino all'ultimo in ballo per il titolo con il team Antonelli ed in coppia con Takashi Kasai primo in gara-1. Terzo posto in campionato per il Rookie Antonio D'Amico. ●



VITTORIA ALL'ULTIMO SECONDO

La Ferrari 458 Italia della Scuderia Baldini in azione sui saliscendi del Mugello, dove ha ottenuto un doppio terzo posto di classe, sufficiente ad Eddie Cheever III e Federico Leo per poter festeggiare in corsia box, a destra, e sul podio, a sinistra, il titolo Gt3 conquistato davanti all'Audi R8 Lms di Mathias Russo-Emanuele Zonzini, in alto a destra. In basso a destra la Lamborghini Gallardo di Ivan Benvenuti-Luca De Marchi, campioni Gt Cup



Cheever-Leo scudetto col brivido

Finale tutt'altro che scontato nella classe Gt3, che ha incoronato la coppia formata da Eddie Cheever III e Federico Leo. A decidere tutto è stata l'ultima gara della stagione, complice anche una foratura che sabato ha privato l'equipaggio della Scuderia Baldini di una probabile vittoria, quando si trovava al comando con oltre 20" di vantaggio. Obbligati a terminare gara-2 davanti alla Audi di Emanuele Zonzini e Mathias Russo, che giungevano a questo conclusivo round con soli quattro punti in meno, il figlio dell'ex pilota di F.1 e Indycar ed il suo compagno di squadra hanno concluso terzi, controllando nelle fasi iniziali i propri avversari che, in seguito, hanno pagato a loro volta il "dechappamento" di un pneumatico, finendo nelle retrovie. Quello conquistato da Cheever è il terzo titolo della sua carriera, assieme a quello della F.3 Italian Series nel 2012 e al successo nella classifica Rookie del

IL CAMPIONATO GT3 SI È CHIUSO NELL'ULTIMA GARA DELLA STAGIONE CON UN FINALE ESALTANTE TUTT'ALTRO CHE SCONTATO

la Nascar europea di due anni fa, quando concluse anche terzo assoluto in campionato con la Caal Racing. Il romano, 23 anni, ha intanto già annunciato di volere rimanere legato alla Ferrari e sempre nell'ambiente Gt anche nel 2017. Terzo titolo pure per Leo, che esattamente cinque anni prima, nello stesso giorno, aveva scritto il proprio nome nell'albo d'oro del Fia Gt3, grazie alla vittoria conquistata con la Ferrari 458 della Af Corse, a cui avevano fatto seguito le altre due ottenute sempre con il team di Amato Ferrari nell'International Gt Open. Un vero trionfo anche per la squadra romana, che ha potuto conquistare il terzo sigillo di fila nel Tricolore Gran Turismo, dopo che nel 2015 aveva trionfato con Stefano Gattuso e due anni fa con la coppia Lorenzo Casè-Raffaele Giammaria. Probabilmente la vera svolta della stagione per Cheever-Leo si è avuta in occasione del penultimo appuntamento di



AL MUGELLO ASSEGNATI TANTI TITOLI

I campioni incoronati

L'appuntamento del Mugello ha assegnato anche gli altri titoli. Il quarto posto ottenuto in gara-1 con la Lamborghini Gallardo, è stato sufficiente a Ivan Benvenuti e Luca Demarchi per chiudere a proprio favore la partita nella Gt Cup. Per il secondo dei due si è trattato del quarto campionato vinto dal 2012, dopo avere per diversi anni dominato nel Cer spagnolo. L'equipaggio della Imperiale alla fine ha messo a segno nella serie tricolore cinque successi, di cui due a Monza, uno a Misano e Vallelunga e ancora uno proprio al Mugello in gara-2. Sempre nella Gt Cup proprio nel finale di stagione sono venuti fuori dei nomi "nuovi". In Toscana a centrare il loro terzo successo sempre in gara-1 con la Porsche 997 della Drive Technology, è stato il binomio composto da Gianluca Carboni (in pole nel secondo turno di qualifica) ed il ticinese Davide Durante. Anche se nella Cayman Gt4 Trophy Italia tutto si era già deciso a Imola, con Riccardo Pera campione, al Mugello il 17enne pilota della Ebimotors ha portato in tutto a nove il numero delle vittorie su 12 gare. Il giovane lucchese adesso guarda ad un probabile esordio nella Carrera Cup Italia. Ma l'ultimo round del monarca, ha consegnato anche il secondo successo a Sabino De Castro, sempre con i colori della squadra di Enrico Borghi. Nella Pirelli Cup sul trono della Gt3 ancora un pilota Ebimotors, Paolo Venerosi, mentre Francesca Linossi si è confermata leader della Super Gt3.



Imola, quando hanno vinto due gare e hanno recuperato i punti persi nel precedente round di Vallelunga, che viceversa era stato particolarmente sfortunato, nonché segnato dall'incidente avuto in gara-2. Da allora in avanti sono stati ben 16 i punti recuperati nei confronti della coppia della Audi. Ma la costanza li ha definitivamente premiati. Ritornando al Mugello, a firmare l'ultima vittoria 2016 è stata la Lamborghini Gallardo della Imperiale Racing divisa da Giacomo Barri e Vito Postiglione, veri dominatori davanti all'altra Ferrari di Lorenzo Casè e Lorenzo Bontempelli, i quali si erano imposti sempre con i colori della Scuderia Baldini in gara-1, precedendo proprio Russo-Zonzini. ●





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Grenier; 2. Ledogar.
Gara-2: 1. Drudi; 2. Ledogar. Gara-3: 1. Drudi; 2. Di Amato.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79

UNA SFIDA DURATA UNA STAGIONE

Sopra il via di gara-2, con a fianco il poleman Mattia Drudi e Côme Ledogar, poi secondo e primo in campionato, col francese, a destra, libero di festeggiare il titolo

Ledogar può festeggiar

DOPO IL SECONDO POSTO 2015 IL FRANCESE CONQUISTA IL MONOMARCA IN UNA STAGIONE PER LUI TRIONFALE

di **Dario Lucchese**

SCARPERIA - Prima vittoria di Mikaël Grenier, doppietta numero uno dello Tsunami Rt e Côme Ledogar campione. È successo tutto nella prima gara del Mugello, ultimo appuntamento della Carrera Cup Italia. C'è un pilota giovane (il canadese ha compiuto 24 anni lunedì), che nel corso della stagione ha dimostrato di essere cresciuto fino a raccogliere un successo sicuramente meritato, con un team, quello di Oleksandr Gaidai, diventato una delle realtà di riferimento del monomarca

riservato alle vetture della Casa di Stoccarda. Poi il leader assoluto di una stagione coronata da sette vittorie nel campionato Porsche e due titoli, considerando anche quello ottenuto nella Blancpain Gt Series Endurance Cup con la McLaren. 24 weekend in pista per il francese, che quest'anno ha vinto ovunque (per lui un successo anche nel Gt Open a Monza, qualche settimana fa). Lo scorso anno Ledogar era già andato vicinissimo all'obiettivo, chiudendo secondo

a un solo punto da Riccardo Agostini, dopo che nel 2014 si era laureato campione nella serie transalpina. A distanza 12 mesi è finalmente riuscito nell'impresa. Questa volta gli bastava almeno un settimo posto per avere ragione su Alessio Rovera. Praticamente un gioco da ragazzi. Ledogar ha chiuso secondo sia in gara-1, quando non ha creato troppi problemi al suo compagno di squadra Grenier, che nella seconda gara "sprint". Proprio in questo frangente è tornato alla ribalta Mattia Drudi, che ha centrato la sua ottava affermazione di questo 2016, concedendo il "bis" nella endurance race di domenica. È curioso notare che, alla fine, il riminese del team Dinamic Motorsport è quello che ha conquistato più vittorie, chiudendo anche secondo in campionato. Rovera, da parte sua, retrocesso terzo nella classifica generale, ha centrato due quarti ed un terzo posto. Bene Simone Iaquinata, tornato sul podio con i colori del team Ghinzani Arco Motorsport e terzo in gara-2. Ma al Mugello ci sono stati anche altri protagonisti inattesi. Uno di questi è sicuramente Ronnie Valori, che assieme a Francesca Linossi (prima "lady" a fare il proprio ingresso nella Carrera Cup Italia), è stato uno dei due nuovi arrivi del weekend toscano. Il 25enne pilota comasco, subito quinto in gara-1 con la Ebimotors, aveva preso parte in precedenza ai Rookie test di Misano nel 2014. A dispetto del fatto che abbia girato tra libere e qualifiche sempre con condizioni diverse (pioggia, poi umido e quindi asciutto) e pur dovendo adattarsi all'assenza dell'abs, si è trovato immediatamente bene con la 911 Gt3 Cup. ●

UNA CRESCITA COSTANTE

A sinistra il canadese Mikaël Grenier, vincitore di gara-1. A destra il Team Dinamic festeggia il titolo Michelin Cup di Alex De Giacomo, sopra mentre taglia il traguardo. All'estrema destra, Andrea Fontana, campione F2 Italian Trophy





PER DE GIACOMI IL TITOLO MICHELIN CUP

Dinamic: che 2016!

Il titolo della Michelin Cup conquistato con Alex De Giacomi, quello riservato ai team e una doppietta nell'ultima gara del conclusivo appuntamento del calendario ottenuta con Mattia Drudi e Daniele Di Amato (il quale, penalizzato per un'irregolarità nella sosta ai box, ha mancato la sua prima vittoria nella Carrera Cup Italia): per la Dinamic Motorsport si è trattato di una stagione straordinaria. De Giacomi arrivava al conclusivo round del campionato con soli sette punti in più nei confronti di Marco Cassarà. Il pilota lombardo, al suo quinto anno nel monomarca di Porsche Italia, partiva dunque avvantaggiato ma non troppo. Eppure, sui saliscendi toscani, non ha sbagliato nulla, facendo sue sia le due gare "sprint" che quella "endurance", centrando così una tripletta che gli ha permesso di vincere il confronto con il romano del team Ghinzani Arco Motorsport. Un confronto sicuramente bilanciato, che ha visto Cassarà centrare quest'anno otto successi e De Giacomi mettere a segno quattro vittorie in più. Terzo tra i "gentleman" Stefano Zanini, sempre con i colori della Dinamic Motorsport, alla vigilia della trasferta toscana ancora matematicamente in gioco, ma con una probabilità bassissima di spuntarla.



Che stagione per Fontana

F2 ITALIAN TROPHY UNDICI VITTORIE SU QUATTORDICI GARE PER IL GIOVANE PILOTA DELLA HT RACING

SCARPERIA - L'ultimo round del F2 Italian Trophy è decisivo per l'assegnazione del titolo, con il leader della classifica Andrea Fontana incalzato da vicino da un Alessandro Bracalente diventato sempre più concreto. L'acquazzone del venerdì impedisce le qualifiche: la griglia di partenza si stabilisce in base alle due sessioni di prove libere e vede partire in testa il bellunese Fontana, con Bracalente in prima fila con lui. Terzo il campione uscente Marco Zanasi.

Suo successore è il ventenne Andrea Fontana, che sigla una doppietta che porta a ben

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Fontana; 2. Bracalente; 3. Pellegrini. Gara-2: 1. Fontana; 2. Brajnik; 3. Bracalente.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79

undici le vittorie su quattordici gare disputate. Nella prima gara Fontana scatta bene dalla pole, Bracalente tiene il passo ma è costretto a chiudere in seconda posizione con un distacco importante. Marco Zanasi è costretto al ritiro per noie al motore a metà gara, mentre era in terza piazza. Eredita il podio Bernardo Pellegrini, che precede l'ex pilota delle due ruote Paolo Brajnik. Il titolo si assegna in gara-2, che vede ancora una volta trionfante Andrea Fontana. Vittoria non

facile, dopo la partenza dalla quarta fila per l'inversione in griglia del primo 60% dei classificati in gara-1. Al quarto passaggio Fontana è già in testa davanti ad un ottimo Brajnik. Bracalente è autore di una gara difficile: partito sesto, staziona in terza posizione fino alla bandiera a scacchi senza mai riuscire a concretizzare un attacco e vede così sfumare le possibilità di conquistare il titolo. «Nei primi giri Alessandro è stato molto bravo, da parte mia io ho cercato di fare

il massimo e abbiamo centrato l'obiettivo» spiega Fontana.

Fontana, Bracalente, Papaleo sono sul podio dell'assoluta, con Fontana vincitore della classe 1 (le monoposto più prestazionali) e della under 23, mentre Bracalente si aggiudica la classe 2 (308 con motorizzazioni dell'anno di riferimento), Alcidi la classe 3 (Abarth e Renault dopo il 2007), Perego e Cimarelli a ex aequo la classe 4 (Renault fino al 2007), Pigozzi la classe 5 (che comprende anche le F4), con Papaleo vincitore della over 40. Il team Corbetta Competizioni vince fra le squadre. (f.l.g.)



Uboldi quattro e lode

ENNESIMO TITOLO PER IL COMASCO DELLA EUROINTERNATIONAL, CHE BATTE UN MARGELLI COMUNQUE VINCITORE IN GARA-2

SCARPERIA - Davide Uboldi ha confermato tutti i pronostici, mettendo a segno il suo quarto titolo nel Campionato Italiano Sport Prototipi, nonché il quinto della sua carriera. Al Mugello, il pilota comasco ha dovuto aspettare l'ultima gara della stagione per potere festeggiare. Anche se con la vittoria ottenuta in gara-1, dopo avere ottenuto la pole nelle qualifiche rifilando oltre un secondo al suo rivale Walter Margelli, aveva praticamente ipotecato il successo.

Quest'anno sei volte a centro, Uboldi ha dunque potuto scrivere ancora una volta il proprio nome nell'albo d'oro della serie. C'era riuscito in passato nel 2008 e 2009 con la Norma e nel 2014 con la Osella. Adesso lo ha fatto con la Ligier. Un successo che è stato anche quello della squadra al completo, la Eurointernational di Antonio Ferrari, che per il secondo anno di fila ha messo tutti in riga dopo che nel 2015 aveva trionfato con Giorgio Mondini. Margelli, da parte sua, non ha di certo recitato il ruolo di comprimario e lo dimostra, una volta di più, il fatto che il bolognese abbia firmato l'ultima vittoria, quella di gara-2. Un successo che il pilota del team Nannini Racing ha costruito fin dall'inizio, portandosi subito al comando ed imponendo un ritmo elevatissimo, che lo ha portato a fare segnare anche il

giro più veloce. Alla fine sono stati in tutto tre i successi da lui conquistati nell'arco di una stagione che lo ha anche visto salire in altre sette occasioni sul podio. Terzo posto in campionato per Ranieri Randaccio (sempre con la Norma estremamente costante), che ha simbolicamente chiuso proprio con il terzo piazzamento messo a segno sempre in gara-2, posizione che in gara-1 aveva invece conquistato Filippo Vita al volante dell'unica Osella al via con i colori della Progetto Corse, sulla quale è poi salito Gianfranco

Giorgio che ha conquistato un quarto posto. Sul circuito di casa, due volte quinto Sandro Bettini, alla sua seconda uscita di quest'anno (dopo l'esordio di Vallelunga), al volante della Norma della Parretta Corse.

Costretto al ritiro in entrambe le gare Eugenio Pisani, a causa di alcuni problemi di natura elettronica sulla Norma della Siliprandi Racing; il pilota ravennate ha comunque conquistato la Coppa Acì Sport "Under 25".

Dario Lucchese

IN ARRIVO NUOVE CATEGORIE

Il futuro pianificato

Al Mugello si è svolta una riunione tra i vertici di Acì Sport, nelle persone di Marco Rogano e Roberto Marazzi, ed i rappresentanti dei vari team. Da questo incontro è stato riconfermato il campionato anche per il 2017 e questa settimana verrà definito nei particolari il calendario, che si articolerà su sette, e non più sei, appuntamenti. L'idea, per rendere più affollato lo schieramento, è quella di introdurre diverse categorie (oltre alle Cn2 e Cn4), che assegneranno ciascuna un proprio titolo tricolore. Non è inoltre esclusa l'ipotesi di ammettere le vetture LmP3 ed una nuova classe, ispirata sempre ai Prototipi, con mono-motorizzazione, rivolta in particolare ai giovani a fronte di un costo non superiore agli 80.000 euro.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Uboldi; 2. Margelli; 3. Vita. Gara-2: 1. Margelli; 2. Uboldi; 3. Randaccio.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79



DUE CONTENDENTI

Il campione Davide Uboldi ed il suo avversario Walter Margelli, a sinistra assieme nella corsia box del Mugello e sopra in duello in pista

Al Mugello ecco i **titoli**

MINI CHALLENGE TRAMONTOZZI VINCE TRA LE COOPER WORKS, MENTRE SOMASCHINI È REGINA NELLE COOPER S

SCARPERIA - Titoli da assegnare al Mugello, sia fra le John Cooper Works, tra Ivan Tramontozzi e l'equipaggio composto da Gianluca Calcagni e Filippo Maria Zanin, che tra le Cooper S, con però la rookie Rachele Somaschini che aveva già un vantaggio tale da rendere quasi certo il titolo.

Le qualifiche bagnate premiano Calcagni e Zanin. Soltanto quarto Tramontozzi, alle spalle di Zarpellon/Stefan e di Alessio Alcidi. Al via di gara-1, sull'asciutto, Zanin va subito in testa, con Zarpellon e Gori in scia. In breve Tramontozzi ha la meglio sui due, con Gori in difficoltà per via delle gomme rain, e inizia il forcing su Zanin. Gli basta la seconda posizione per laurearsi campione con una prova d'anticipo, ma il laziale le prova tutte per vincere anche la gara. Alla fine Zanin lo batte in volata per soli 54 millesimi, con Zarpellon a completare il podio.

«È stata una stagione con qualche inciampo, non ho portato a termine tutte le gare ma alla fine abbiamo centrato l'obiettivo, grazie soprattutto al mio team, Fimauto by Superchallenge», dice il pilota di La-

tina, che aveva già vinto il Mini Challenge nel 2014, ma in coppia con Gianluca Calcagni.

Nella seconda gara ancora un arrivo in volata, con Calcagni autore di una bella rimonta dopo essere partito dalle retrovie per l'inversione delle prime posizioni dell'arrivo di gara-1. Calcagni ha vinto proprio davanti a Tramontozzi, pure lui autore di diversi sorpassi fino alla seconda piazza. Podio per Francesco Stefan, che con-

divide la vettura con Zarpellon. «È stato un weekend perfetto, con pole e due vittorie», commenta

Calcagni. «Complimenti a Tramontozzi: con lui ho vinto il titolo due anni fa e arrivarci alle spalle è un onore. Qui siamo tutti avversari, ma non esistono nemici».

Fra le Cooper S il tedesco Marco Santamaria sigla la doppietta, piazzandosi davanti ad Alberto Cioffi e Rachele Somaschini in Gara 1 ed a Alessandro Suerzi Stefanini e Yuri Manganelli in Gara 2. La 23enne Somaschini fa suo il titolo, portando in alto i colori della ricerca per la fibrosi cistica, della quale è affetta.

Fiammetta La Guidara

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Zanin - Calcagni; 2. Tramontozzi. Gara-2: 1. Zanin - Calcagni; 2. Tramontozzi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79



Una ventina le vetture al via al Mugello nel Trofeo Abarth Selenia, in alto, mentre in basso Ivan Tramontozzi, campione del Mini Challenge

Barberini 695 applausi

TROFEO ABARTH UNA VITTORIA ED UN SECONDO POSTO RENDONO IL TOSCANO CAMPIONE

SCARPERIA - Nella sua terza stagione Cosimo Barberini ha centrato il successo nel Trofeo Abarth Selenia. 26 anni di Montaione, in provincia di Firenze, Barberini ha iniziato a correre in auto tre stagioni fa, al volante dell'Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione, dopo aver maturato un po' di esperienza nei kart e prima nel motocross. Un talento cresciuto esclusivamente nell'ambito del monarca Abarth, che quest'anno ha trovato nel Team C&C di Campani un partner ideale per il successo.

E proprio la squadra creata da Nino Campani - padre di Alex, scomparso quest'anno

per un male incurabile - ha dominato la stagione, piazzando lo stesso Alex al terzo posto e vincendo complessivamente 12 gare su 14: 7 con Barberini e 5 con Campani.

Al Mugello si sono designati anche i vincitori della categoria "Gentleman", riservata ai piloti over 40. Il successo è andato al romano "Gioga", che ha preceduto Maurizio

Rampello. Al Mugello "Gioga" ha vinto gara-1 e Michele Monetti gara-2.

Vittoria straniera tra le Abarth 595 OT, dove ha dominato il portoghese Manuel Fernandes davanti agli italiani Biagio e Franco Caruso.

Spettacolari le due corse conclusive, che hanno visto al via una ventina di Abarth. Emozioni in gara-1 con un iniziale predominio del finlandese Juuso Pajuranta, superato poi da Campani e Barberini, che hanno concluso nell'ordine. In gara-2, la griglia formata dall'inversione

ne delle prime 8 posizioni di gara-1, Barberini ha compiuto una bella rimonta vincendo netta-

mente davanti a Darbom e Campani. Gli ultimi due sono arrivati al round finale a pari punti e nel confronto diretto l'ha spuntata il giovane talento svedese, dopo una brutta partenza di Campani, imbottigliato nel gruppo e costretto a una serie di sorpassi da brivido, che lo hanno portato al terzo posto.

Roberto Valentini

AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79



Röhrl ama

IN TRASFERTA A CHIERI IL CAMPIONE TEDESCO HA RIVISITATO LA SUA CARRIERA E CHIARITO IL SUO AMORE PER TUTTO IL NOSTRO PAESE. ECCO PERCHÉ

di Luca Pazielli

I Memory Fornaca è una corsa organizzata a Chieri da un gruppo di amici dell'indimenticabile Nino, un personaggio dei rally degli Anni '70 e '80, un onnipresente a cui tutti volevano un gran bene. È diventato un evento al quale, adesso, nessuno vuole mancare, perché l'anima dell'organizzazione Giorgio Vergnano è un vulcano di idee e un maestro di cerimonie impeccabile. Ogni anno un ospite d'onore d'eccezione: dopo Miki Biasion e Sandro Munari quest'anno è stato il turno di Walter Röhrl. Abbiamo approfittato per incontrarlo e per chiacchierare con lui. «Ho accolto con piacere l'invito dell'amico Giorgio Vergnano: vengo sempre molto volentieri in Italia e in particolare a Torino perché ho tanti ricordi, tutti belli, qui mi sento come a casa».

- Da dove nasce questo tuo rapporto speciale con l'Italia?

«Ti dico queste parole e capisci perché: Fiat, Lancia, Pirelli, Martini e fin qui gli appassionati di motori capiscono perché, ma poi voglio aggiungere le biciclet-

DALLA PISTA AI RALLY
Walter Röhrl, a destra, ha rivisitato con noi la sua grande carriera, cominciata con Bmw in pista e continuata nei rally con anche Lancia, sotto, e chiusa con Audi, sopra

SUTTON-IMAGES.COM

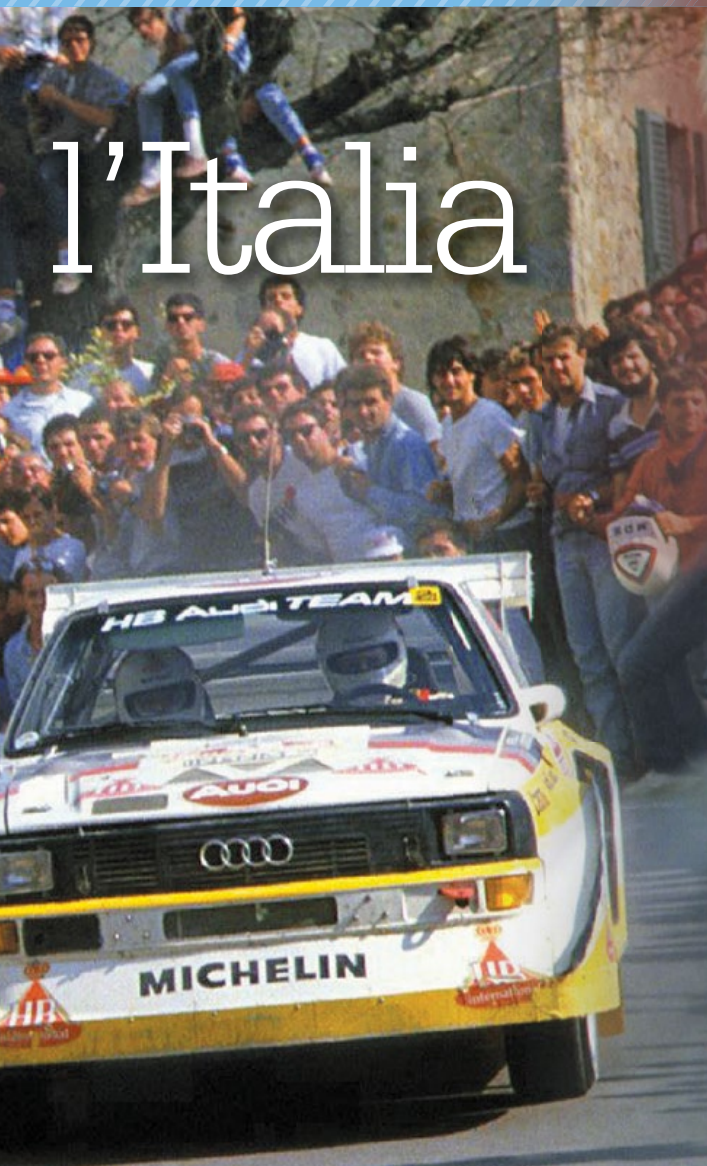


te Olmo, un'altra eccellenza italiana che da tedesco invidio molto. Poi devo dire anche grazie a due persone che mi hanno fatto scoprire l'Italia, i fratelli Carenini. Tutto è iniziato con loro, quando nel 1973 correvo per la Opel e con la loro genialità nel preparare le vetture sono diventato così famoso».

- Ma partiamo dall'inizio: tutti ti conoscono come ex segretario dell'arcivescovo di Ratisbona. Ma quali sono stati i tuoi debutti motoristici?

«Ho iniziato con la Bmw, delle gare in pista, avevo la macchina preparata da Schnitzer. Alla prima gara sul circuito cittadino del Norisring ho fatto la pole position, dietro di me ho lasciato addirittura Marc Surer ed Eddie Cheever. Dopo le prime gare in circuito sono subito passato ai rally, mi piacevano di più, c'era più improvvisazione nella guida, anche se l'esperienza della pista è servita per migliorarmi nelle gare d'asfalto. Nel campionato rally in Germania la Opel era la squadra più organizzata e così ho cominciato a correre con la Kadett, mi è servito per mettermi in luce e poi è anche arrivata la conquista

l'Italia



del Campionato Europeo nel 1974».

- Possiamo dire che una svolta è arrivata nel 1977?

«Certamente, è lì che sboccia definitivamente il mio amore per l'Italia. Ero al Rally San Martino di Castrozza, mi ero iscritto con una Porsche e avevo già fatto le ricognizioni, quando una sera arriva in albergo Daniele Audetto e mi propone di correre con la 131 Abarth. Mi convinse facilmente perché mi disse: "Walter sei matto a voler rovinare la tua Porsche su queste strade sterrate, io ti faccio preparare il muletto di Verini e ti garantisco l'assistenza". Ne parlai con il mio navigatore Christian Geistdorfer, ci trovammo d'accordo, poteva essere una bella opportunità. Mi trovai subito a mio agio, la 131 era una vera macchina da rally, molto equilibrata, meno sovrasterzante delle altre, tanto robusta sulla terra e poi mi piaceva quel suo cambio ad innesti frontali. Straordinaria, pensa che sulla prova del Manghen, nella salita Munari mi diede circa 30", ma era con la Stratos, poi c'era la discesa e gli arrivai dietro di soli 2", questo perché la 131 era an-

**DEVO DIRE GRAZIE
A DUE PERSONE
CHE MI HANNO
FATTO CONOSCERE
IL VOSTRO PAESE:
I FRATELLI
CARENINI NEL 1973**

WALTER RÖHRL

”

SUTTON-IMAGES.COM

che agilissima. Alla fine avrei potuto salire sul podio dietro alle Stratos di Munari e Pregliasco, ma ci fu l'ordine di scuderia di concedere il 3° posto a Verini, che era in lotta per il campionato, non potevo non ubbidire. In quella occasione scoprii anche la mitica squadra del Reparto Corse Fiat. Non avevo mai gareggiato con alle spalle un team così organizzato, dei meccanici incredibili che mi hanno poi seguito per i miei 3 anni in Fiat, tutti fantastici ma in particolare voglio ricordare i due miei angeli custodi Rino Buschiazzo e Paolo Dal Sasso. Devo anche dire che li trovai uno dei migliori direttori tecnici che ebbi nella mia carriera, perché con Giorgio Pianta c'era un'intesa perfetta, io chiedevo una modifica e lui prima la testava, ma poi la condivideva e me la ritrovavo la gara dopo. Dopo quel San Martino di Castrozza, Audetto mi propose di continuare la stagione con loro firmando anche il contratto per l'anno successivo, non ebbi dubbi e mi preparai per la trasferta successiva in Canada. A quel punto scoppiò una grana con la Opel, perché il mio ex

← navigatore Jochen Berger, che era diventato direttore sportivo, reclamava per un contratto che avevo con loro, ma grazie alla diplomazia di Audetto e agli uffici legali di Torino riuscirono a risolvere e iniziò un'avventura stupenda. La prima vittoria la colsi all'Acropoli del 1978, ma l'anno più importante fu il 1980, conquistai il campionato del mondo vincendo in gare fondamentali come Montecarlo, Portogallo, Argentina e Sanremo. Contemporaneamente era iniziata anche un'altra bellissima avventura con la Lancia in pista. Portai al debutto la Montecarlo Turbo, insieme a Patrese, all'inizio fu difficile ma poi arrivarono delle belle soddisfazioni, a iniziare dalla prima vittoria assoluta a Brands Hatch. Anche in pista l'ambiente del team era ottimo ed avevo dei grandissimi compagni di squadra, oltre a Riccardo c'erano Carlo Facetti, Michele Alboreto e Giorgio Pianta».

- A proposito, raccontaci l'esperienza con la Beta Montecarlo al Giro d'Italia del 1979, ci sono tanti punti da chiarire...

«Audetto e Fiorio decisero di sfruttare la grande visibilità di questa corsa e iscrissero due equipaggi: Patrese-Alén-Kiwimaki e Villeneuve-Röhrl-Geistdorfer. Fu una vera e propria avventura, fin dall'inizio, perché per un problema all'alternatore partii da Torino in ritardo e raggiunsi il circuito di Casale Monferrato guidando a 300 km/h in autostrada (sic!) con dei fari di serie che illuminavano pochissimo. Poi Gilles si trovava malissimo con il turbo e soprattutto in partenza aveva grosse difficoltà, bruciando la

frizione, così decise dopo Imola di guidarla anche su strada, per capirla di più. Si mise alla guida e fece l'errore, anche se sconsigliato dal mio navigatore, di fare un pezzo di autostrada per raggiungere Misano. Scattò subito un reclamo, non si erano accorti che l'avevo già fatto io, e potemmo continuare sub-judice. Ma Gilles continuava a non essere contento della sua guida, così si fece venire a prendere dall'elicottero e mi lasciò il volante per il resto della gara. Devo dire che non ebbi problemi perché si Patrese era più veloce di me in pista, ma io ero più veloce di Alen nelle prove speciali e questo compensava: eravamo in testa. Purtroppo non servi a nulla perché arrivò la squalifica, che assegnò la vittoria alla Porsche di Schön-Moretti-Radaelli».

- Possiamo dire che tra i rally con la Fiat e le gare in pista con la Lancia sono stati anni intensi, dal 1978 al 1980, poi è iniziato il declino della 131 Abarth e hai lasciato Torino.

«Si infatti il 1981 è stato un po' un anno di transizione, feci qualche gara con la Porsche, corsi anche al Sanremo e poi grazie alla Rothmans nel 1982 arrivò il contratto con la Opel. L'Ascona 400 era una buona vettura, forse copiata dalla 131: abbiamo vinto il Montecarlo e poi tanti piazzamenti così da conqui-



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES



TANTE MARCHE, TANTI SUCCESSI

In alto il primo Mondiale Piloti vinto con la Fiat nel 1980 e in centro a sinistra la Opel che lo portò al mondiale 1982 ed a fianco in tuta Audi. Sopra la Lancia 037 con cui tornò a Torino nel 1983 e la Beta Montecarlo con cui corse il Giro d'Italia 1979

stare per la seconda volta il Campionato del mondo. Un risultato inaspettato».

- Nel 1983 il richiamo di Torino ti ha fatto cambiare di nuovo team...

«Questa volta è stato Cesare Fiorio a cercarmi, con lui avevo già lavorato ai tempi della Beta Montecarlo e poi avevo nostalgia di quella squadra, di quei meccanici, della loro efficienza. Fui molto chiaro con Fiorio, gli dissi che io avevo già vinto due campionati del mondo e in qualche modo ero appagato, quindi volevo essere libero da impegni, significava scegliere le gare che più mi piacevano e non dover sottostare a giochi di squadra, in pratica Alen e Bettiga sarebbero stati come avversari da battere,





tinuare a vincere. I responsabili di Audi mi cercarono e non seppi resistere. Mi presentai a Montecarlo per vincere e scoprii che la squadra non era tutta per me, forse mi avevano ingaggiato più per togliermi agli avversari perché scoprii che Mikkola e Blomqvist erano favoriti, più appoggiati dal team. Lo capii perché nelle prime prove speciali mi fecero partire con delle gomme diverse da loro, alzai la voce e ci fu quasi una rissa, così ottenni di scegliere le gomme che volevo. La musica cambiò e vinsi il mio quarto Rally di Montecarlo, naturalmente davanti ad Hannu e a Stig».

- Ecco, il Re di Montecarlo, spiegaci il segreto di questo record. Quattro vittorie con quattro vetture diverse.

«È una gara che mi piace, come il Sanremo dove ho vinto due volte, io preferisco le gare di asfalto perché si rovinano meno le macchine e sono gare molto veloci, non troppo tortuose come per esempio la Corsica. Forse l'esperienza in pista mi aiutava. Sono orgoglioso nel poter dire che in quelle quattro vittorie del Montecarlo c'è molta differenza fatta da me, dall'uomo e non dalla macchina, perché per esempio la Opel nel 1982 non era perfetta e poi invece nel 1984 vincere davanti a due compagni di squadra a parità di macchina, ecco questo mi piace. Voglio anche aggiungere che la vittoria del Montecarlo per una casa automobilistica era importante quasi come vincere un mondiale, a livello pubblicitario il ritorno incredibile. Purtroppo non riuscii più a vincerlo. Nel 1985 feci secondo dietro alla Peugeot T16 di Vatanen fu una bella lotta, poi 4° e ancora un 3° sempre con l'Audi».

- Con l'Audi il tuo rapporto fu lungo e ricco di soddisfazioni.

«Si è durato più di 10 anni, dopo il 1986 feci molte gare in pista nella Imsa e nel Dtm, vinsi anche la Pikes Peak, un'impresa che mi mancava».

- Un'ultima curiosità Walter, nella nebbia eri imbattibile.

«Ho la fortuna di avere una mente molto fotografica, già dopo il primo passaggio nelle ricognizioni mi ricordo l'80% del percorso e dei dettagli importanti che memorizzo, poi naturalmente le note molto precise e un'intesa perfetta con il mio navigatore. E poi non ho paura». Oggi Walter Rohrl è ambasciatore per la Porsche, oltre a fare il giornalista collaudatore per varie testate tedesche. Nelle due giornate passate a Chieri è stato disponibilissimo nel farsi fotografare e firmare autografi e poi lungo il percorso con l'Audi Quattro Gruppo B, messa a disposizione dai fratelli Balletti, ha ancora entusiasmo per la sua spettacolarità. Quando è ripartito, il baule della sua Macan era pieno di dolci e di vino, perché Walter ama tutto ciò che è italiano, lui con l'Italia ha un rapporto speciale da oltre 40 anni. ●

**MONTECARLO
PER UNA CASA
AUTOMOBILISTICA ERA
IMPORTANTE QUASI
COME VINCERE
UN MONDIALE**

WALTER RÖHRL

”



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

nonostante coressimo per il team Martini Racing con la stessa vettura, la 037. Immediatamente raggiunsi il mio primo obiettivo, vincere il Montecarlo, per la terza volta, la seconda consecutiva. Poi arrivarono altre vittorie importanti in Grecia e in Nuova Zelanda e tanti bei piazzamenti, fu un altro anno esaltante, in una squadra che sentivo come una famiglia e comunemente con Markku e Attilio portammo a casa per la Lancia il Campionato Costruttori». **- La vittoria del Mondiale piloti da parte di Mikkola ti fece capire che qualcosa stava cambiando, che nel 1984 ci sarebbe stata una rivoluzione.** «Esattamente, l'avvento delle 4x4 stava stravolgendo tutto e per le 037 sarebbe stato difficile con-

**IN AZIONE
ANCHE IN PISTA**
In alto a destra Rohrl a Chieri e poi dall'alto in basso: nel paddock della F1 assieme al suo navigatore Christian Geistdörfer in compagnia di Sebastian Vettel e Niki Lauda; in una uscita di strada all'Elba con la Opel Ascona e infine in azione con la Lancia Montecarlo Turbo a Brands Hatch

Leclasseifiche

VELOCITÀ

GT TRICOLORE

MUGELLO

PORSCHE CARRERA CUP

MUGELLO

TRICOLORE PROTOTIPI

MUGELLO

F2 ITALIAN TROPHY

MUGELLO

MINI CHALLENGE

MUGELLO

TROFEO ABARTH

MUGELLO

RALLY

RALLY DI SPAGNA

SALOU

RALLY DUE VALLI

VERONA

VELOCITÀ

GT TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 66
Mugello (Fi), 15-16 ottobre 2016

SUPER GT3/GT3 - Gara-1: 1. Venturi-Gai (Ferrari 488 Gt3) 26 giri in 52'25"669, alla media di 156,066 km/h (1. Super Gt3); 2. Gattuso-Frassinetti a 1'577; 3. Vanthoor-Mapelli (Audi R8 Lms) a 2'610; 4. Melo-Schirò (Ferrari 488 Gt3) a 3'922; 5. Kujala-Venturini a 4'955; 6. Zanardi (Bmw M6 Gt3) a 5'916; 7. Agostini-Spinelli a 8'189; 8. Mugelli-Sini (Aston Martin Vantage) a 8'875; 9. Di Folco-Zaugg a 10'120; 10. Bontempelli-Casè (Ferrari 458) a 15'594 (1. Gt3); 11. Russo-Zonzini (Audi R8 Lms) a 16'436; 12. Leo-Cheever III (Ferrari 458) a 1 giro; 13. La Mazza-Mancinelli (Ferrari 458) a 1 giro; 14. Galassi (Ferrari 458) a 1 giro; 15. Baccani-Venerosi (Porsche 997) a 1 giro; 16. Deodati-Romani (Porsche 911) a 2 giri; 17. Mul-Bortolotti a 3 giri; 18. Cerqui-Comandini (Bmw M6 Gt3) a 4 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: l'8° di Venturi in 1'47'903, alla media di 174,990 km/h.

Gara-2: 1. Zanardi (Bmw M6 Gt3) 27 giri in 50'11"804, alla media di 169,271 km/h (1. Super Gt3); 2. Melo-Schirò (Ferrari 488 Gt3) a 0'417; 3. Mapelli-Vanthoor (Audi R8 Lms) a 2'698; 4. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 3'312; 5. Kujala-Venturini a 19'026; 6. Venturi-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 30'940; 7. Di Folco-Zaugg a 31'870; 8. Agostini-Spinelli a 45'321; 9. Postiglione-Barri a 1'06'431 (1. Gt3); 10. Casè-Bontempelli (Ferrari 458) a 1 giro; 11. Leo-Cheever III (Ferrari 458) a 1 giro; 12. Venerosi-Baccani (Porsche 997) a 1 giro; 13. Galassi (Ferrari 458) a 1 giro; 14. Mancinelli-La Mazza (Ferrari 458) a 2 giri; 15. Zonzini-Russo (Audi R8 Lms) a 2 giri; 16. Romani-Deodati (Porsche 911) a 3 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: il 2° di Mapelli in 1'47'026, alla media di 176,424 km/h.

Il campionato - Super Gt3: 1. Gai-Venturi 147 punti; 2. Mapelli 141; 3. Albuquerque 126; 4. Agostini 115. **Gt3:** 1. Leo-Cheever III 156 punti; 2. Russo-Zonzini 147; 3. Postiglione 123; 5. Baccani-Venerosi 109; 6. Gagliardini 103,5.

SUPER GT CUP/GT CUP -

Gara-1: 1. Kasai-Desideri 26 giri in 51'42"968, alla media di 158,213 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Nemoto-Costa a 28'711; 3. Baruch-Faccioni a 38'122; 4. Lind-D'Amico a 39'444; 5. Liang-Melo a 42'466; 6. Alessandri-Manto-

vani a 1'27'052; 7. Tanca-Comi a 1'46'726; 8. Durante-Carboni (Porsche 997 Cup) a 1 giro (1. Gt Cup); 9. Sartori-Deodati a 1 giro; 10. Sauto-Zanardini (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 11. Di Leo-"Poppy" (Porsche 997) a 1 giro; 12. De Marchi-Benvenuti a 1 giro; 13. C. Curti-L. Curti (Porsche 997) a 1 giro; 14. Lima-Palma a 1 giro; 15. Schiattarella-Quinzio (Porsche 997 Cup) a 1 giro; 16. De Castro (Porsche Cayman) a 2 giri (1. Cayman Gt4 Trophy Italia); 17. Pera (Porsche Cayman) a 2 giri; 18. Cecotto-Mercatali (Porsche Cayman) a 2 giri; 19. Trentin-Amaduzzi a 2 giri; 20. Baruchelli-Giuliani (Porsche Cayman) a 3 giri; 21. K. Galbiati-Pi. Necchi a 5 giri; 22. Caso-Del Prete (Ferrari 458 Italia) a 6 giri; 23. Cerati-Utinni (Porsche 997) a 8 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo).

Giro più veloce: il 4° di Nemoto in 1'50'360, alla media di 171,094 km/h.

Gara-2: 1. Nemoto-Costa 26 giri in 50'15"850, alla media di 162,783 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Baruch-Faccioni a 7'736; 3. Pi. Necchi - K. Galbiati a 12'460; 4. Melo-Liang a 30'593; 5. Mantovani-Alessandri a 55'360; 6. Tanca-Comi a 1'14'567; 7. Kasai-Desideri a 1'32'740; 8. Amaduzzi-Trentin a 1'44'749; 9. Benvenuti-De Marchi (Lamborghini Gallardo) a 1 giro (1. Gt Cup); 10. Carboni-Durante (Porsche 997) a 1 giro; 11. Quinzio-Schiattarella (Porsche 997) a 1 giro; 12. Di Leo-"Poppy" (Porsche 997) a 1 giro; 13. Zanardini-Sauto (Ferrari 458) a 1 giro; 14. Sartori-Deodati a 1 giro; 15. De Castro (Porsche Cayman) a 2 giri (1. Cayman Gt4 Trophy Italia); 16. Pera (Porsche Cayman) a 2 giri; 17. Mercatali-Cecotto (Porsche Cayman) a 2 giri; 18. Cerati-Utinni (Porsche 997) a 2 giri; 19. Baruchelli-Giuliani (Porsche Cayman) a 3 giri; 20. Lind-D'Amico a 8 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo).

Giro più veloce: il 2° di Nemoto in 1'49'834, alla media di 171,913 km/h.

Il campionato - Super Gt Cup:

1. Costa 186 punti; 2. Desideri 151; 3. D'Amico 133; 4. Zaugg 129; 5. Baruch 124. **Gt Cup:** 1. Benvenuti-Demarchi 175 punti; 2. Sauto-Zanardini 141; 3. C. Curti-L. Curti 126; 4. Carboni 109; 5. Durante 104.

PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 72
Mugello (Fi), 15-16 ottobre 2016

Gara-1: 1. Uboldi (Ligies Js 53-Honda) 16 giri in 28'27"252, alla media di 176,958 km/h; 2.

Margelli (Norma M20F-Honda) a 9'733; 3. Vita (Osella Pa21-Honda) a 12'351; 4. Randaccio (Norma M20F-Honda) a 1'11'620; 5. Bettini (Norma M20F-Honda) a 1'42'670.

Giro più veloce: il 14° di Uboldi in 1'45'192, alla media di 179,500 km/h.

Gara-2: 1. Margelli (Norma M20F-Honda) 16 giri in 28'08"183, alla media di 178,956 km/h; 2. Uboldi (Ligies Js 53-Honda) a 24'732; 3. Randaccio (Norma M20F-Honda) a 1'14'192; 4. Giorgio (Osella Pa21-Honda) a 1'41'013; 5. Bettini (Norma M20F-Honda) a 1 giro.

Giro più veloce: l'8° di Margelli in 1'44'073, alla media di 181,430 km/h.

Assoluta: 1. Uboldi 201 punti; 2. Margelli 187; 3. Randaccio 119; 4. Bellarosa 66; 5. Pisani 33. **Cn2:** 1. Uboldi 192 punti; 2. Margelli 182; 3. Randaccio 88; 4. Bellarosa 60; 5. Pisani e Pedetti 38. **Cn4:** 1. Randaccio e Francisci 60 punti.

PORSCHE CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 70
Mugello (Fi), 15-16 ottobre 2016

Gara-1: 1. Grenier 13 giri in 28'28"282, alla media di 143,691 km/h; 2. Ledogar a 0'615; 3. Drudi a 2'752; 4. Rovera a 15'004; 5. Valori a 18'376; 6. Iaquineta a 26'611; 7. Di Amato a 27'946; 8. De Giacomi a 47'148 (1. Michelin Cup); 9. Cassarà a 47'587; 10. Zanini a 1'26'705; 11. Liberati a 2 giri; 12. Quaresmini a 2 giri.

Giro più veloce: il 4° di Ledogar in 2'09'522, alla media di 145,782 km/h.

Gara-2: 1. Drudi 15 giri in 28'26'659, alla media di 165,955 km/h; 2. Ledogar a 0'652; 3. Iaquineta a 9'279; 4. Rovera a 14'268; 5. Quaresmini a 25'412; 6. De Giacomi a 44'279 (1. Michelin Cup); 7. Gaidai a 44'370; 8. Cassarà a 46'474; 9. Valori a 46'665; 10. D. Di Amato a 1'03'797; 11. F. Linossi a 1'16'474; 12. Zanini a 1'18'175; 13. "Walter Ben" a 1 giro.

Giro più veloce: il 6° di Ledogar in 1'52'932, alla media di 167,197 km/h.

Gara-3: 1. Drudi 25 giri in 48'33'525, alla media di 162,020 km/h; 2. D. Di Amato a 18'159; 3. Rovera a 21'073; 4. Gaidai-Grenier a 45'067; 5. Quaresmini a 46'605; 6. Valori a 1'07'336; 7. Koller-Liberati a 1'09'740; 8. De Giacomi a 1'25'322 (1. Michelin Cup); 9. Cassarà a 1'25'968; 10. F. Linossi a 1'51'448; 11. "Walter Ben" a 1 giro.

Giro più veloce: il 2° di Drudi in 1'52'044, alla media di 168,523 km/h.

Assoluta: 1. Ledogar 227 punti; 2. Drudi 207; 3. Rovera 203; 4. Grenier 150; 5. D. Di Amato 132. **Michelin Cup:** 1. De Giacomi 149 punti; 2. Cassarà 137; 3. Zanini 106; 4. "Walter Ben" 74; 5. Pellegrini 72. **Team:** 1. Dinamic Motorsport 323 punti; 2. Tsunamo Rt 306; 3. Ebimotors 270; 4. Ghinzani Arco Motorsport 191,5; 5. Tam-Racing 94; 6. Dinamic 71.

F2 ITALIAN TROPHY

Resoconto della gara a pag. 71
Mugello (Fi), 15-16 ottobre 2016

Gara-1: 1. Fontana 16 giri in 27'48'055 alla media di 181,116 km/h; 2. Bracalente a 15'729; 3. Pellegrini a 40'652; 4. Brajnik a 40'917; 5. Venica a 41'386; 6. Papaleo a 50'232; 7. Bohlen a 58'089; 8. Raserò a 1'03'929; 9. Germann a 1'04'185; 10. Nicelli a 1'27'921; 11. Alcidi a 1'37'083; 12. Cola a 1'38'063; 13. Hakim a 1 giro.

Dovesicorre

VELOCITÀ

22-23 ottobre

GP USA

18° round Mondiale F1 ad Austin

www.autosprint.it

ELMS

6° round a Estoril

www.europeanleamseries.com

EUROCUP RENAULT

8° round a Estoril

www.renaultsport.com

RENAULT SPORT TROPHY

8° round a Estoril

www.renaultsport.com

V8 SUPERCARS

23° round a Surfers Paradise

www.v8supercar.com.au

NASCAR

Sprint Cup a Talladega

www.nascar.com

COPPA ITALIA

8° round ad Adria

www.gruppoperonice.it

ALFA RACE CHAMPIONSHIP

7° round ad Adria

www.gruppoperonice.it

BLUE FRANCE RACE CUP

7° round ad Adria

www.gruppoperonice.it

BMW OPEN CUP

8° round ad Adria

www.gruppoperonice.it

ENTRY CUP

6° round ad Adria

www.gruppoperonice.it

MASTER TRICOLORE FORMULA

2° round ad Adria

www.gruppoperonice.it

MASTER TRICOLORE PROTOTIPI

5° round ad Adria

www.gruppoperonice.it

RS CUP

6° round ad Adria

www.gruppoperonice.it

RALLY

21-23 ottobre

RALLY TROFEO ACI COMO

CiWrc - Como

www.rallydicomo.com

RALLY SERENISSIMA

RallyDay - Sacile

www.planetrallyteam.it

TROFEO MAREMMA

Campionato regionale - Follonica

www.maremmacorse.com

TINDARI RALLY

RallyDay - Tindari

www.cstsport.it

Giro più veloce: 1. Fontana il 2° in 1'42'995 alla media di 183,329 km/h.

Gara-2: 1. Fontana 16 giri in 27'45'015 alla media di 181,447 km/h; 2. Brajnik a 2'923; 3. Bracalente a 3'693; 4. Pellegrini a 13'082; 5. Zanasi a 20'430; 6. Bohlen a 26'223; 7. Venica a 35'090; 8. Raserò a 45'658; 9. Hakim a 1'01'346; 10. Lattanzi a 1'08'414; 11. Nicelli a 1'08'733; 12. Alcidi a 1'23'483; 13. Cola a 1'25'577.

Giro più veloce: 1. Fontana il 4° in 1'42'485 alla media di 184,241 km/h.

MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 73
Mugello (Fi), 15-16 ottobre 2016

Gara-1: 1. Zanin F.M.-Calcagni 13 giri in 28'51'908 alla media di 141,731 km/h; 2. Tramontozzi a 0'054; 3. Zarpellon-Stefan a 0'372; 4. Bettera a 13'956; 5. Alcidi a 15'040; 6. Zanin M. a 20'853; 7. Member a 32'537; 8. Santamaria a 1'30'010; 9. Cioffi a 1'55'082; 10. Farina-Lopes a 1'57'820; 11. Somaschini a 1 giro; 12. Gori a 1 giro; 13. Suerzi Stefanin a 1 giro; 14. Franzoso-Manganelli a 1 giro.

Giro più veloce: Tramontozzi il 6° in 2'07'418 alla media di 148,189 km/h.

Gara-2: 1. Calcagni-Zanin F.M. 13 giri in 27'57'713 alla media di 146,309 km/h; 2. Tramontozzi a 0'288; 3. Alcidi a 15'455; 4. Gori a 18'533; 5. Zanin M. a 20'028; 6. Stefan-Zarpellon a 32'205; 7. Santamaria a 1'38'305; 8. Suerzi Stefanin a 2'03'443; 9. Manganelli-Franzoso a 2'06'176; 10. So-

maschini a 2'18'724; 11. Lopes-Farina a 1 giro; 12. Member a 2 giri; 13. Bettera a 2 giri.

Giro più veloce: Tramontozzi il 7° in 2'07'751 alla media di 147,803 km/h.

TROFEO ABARTH

Resoconto della gara a pag. 73
Mugello (Fi), 15-16 ottobre 2016

Gara-1: 1. Campani 12 giri in 29'11'565; 2. Barberini a 0'314; 3. Pajuranta a 1'243; 4. Darbom a 1'473; 5. Timur a 18'386; 6. Arrigosi a 19'128; 7. Appelqvist a 21'724; 8. "Gioga" a 34'465; 9. Monetti a 42'498; 10. Kara a 43'904; 11. "Fischerman" a 1'14'249; 12. Fernandes (Abarth 595 OT) a 1'15'239; 13. "Boga" a 1'37'252; 14. Storti (Abarth 595 OT) a 1 giro; 15. Niboli a 3 giri; 16. Erolodu a 3 giri; 17. Nardozi a 4 giri (gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione).

Giro più veloce: Barberini in 2'08'814, media 146,583 km/h.

Gara-2: 1. Barberini 13 giri in 28'20'518; 2. Darbom a 6'164; 3. Campani a 9'342; 4. Appelqvist a 12'516; 5. Pajuranta a 27'409; 6. Kara a 29'219; 7. Erolodu a 39'353; 8. Monetti a 1'18'303; 9. Nardozi a 1'38'325; 10. Fernandes (Abarth 595 OT) a 1'41'607; 11. F. Caruso (Abarth 595 OT) a 1'53'664; 12. Timur a 1'53'857; 13. Arrigosi a 1 giro; 14. B. Caruso a 1 giro; 15. "Boga" a 1 giro; 16. Storti (Abarth 595 OT) a 2 giri (gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione).

Giro più veloce: Barberini in 2'08'973, media 146,402 km/h.

RALLY WRC

Rally di Spagna

Resoconto della gara a pag. 36
Salou (Spa), 13-16 ottobre 2016

Assoluta: 1. Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo R WRC) in 3.13'03"6; 2. Sordo-Marti (Hyundai i20 WRC) a 15"6; 3. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC) a 1'15"0; 4. Paddon-Kennard (Hyundai i20 WRC) a 1'27"8; 5. Østberg-Fløene (Ford Fiesta RS WRC) a 3'24"4; 6. Tänak-Mölder (Ford Fiesta RS WRC) a 5'24"9; 7. Abbring-Marshall (Hyundai i20 WRC) a 7'31"3; 8. Kopecký-Dresler (Škoda Fabia R5) a 9'05"1; 9. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 9'20"4; 10. Breen-Martin (Citroën DS3 WRC) a 9'57"1; 11. Bertelli-Scatolin (Ford Fiesta RS WRC) a 11'07"6; 12. Al-Qassimi-Patterson (Citroën DS3 WRC) a 19'24"5; 13. Loubet-Landais (Citroën DS3 R5) a 19'37"1; 14. Latvala-Anttila (Volkswagen Polo R WRC) a 21'34"4; 15. Gorban-Korsia (Mini John Cooper Works WRC) a 21'41"6; 16. Andolfi-Fenoli (Peugeot 208 R2) a 25'30"0; 17. Solans-Ibáñez (Ford Fiesta R2T) a 27'37"3; 18. Camilli-Veillas (Ford Fiesta RS WRC) a 27'38"4; 19. Boland-Morrissey (Ford Fiesta R5) a 31'40"3; 20. van den Heuvel-Dockx (Mitsubishi Lancer Evo X) a 34'07"7; 21. Burri-Levrat (Renault Clio RS) a 34'20"3; 22. Armstrong-O'Sullivan (Ford Fiesta R2T) a 34'33"0; 23. De Tommaso-Rocca (Peugeot 208 R2) a 34'56"4; 24. Greensmith-Becker (Ford Fiesta R2T) a 35'24"8; 25. Vatanen-Renucci (Ford Fiesta R2T) a 35'30"3; 26. Lemes-Peñaite (Peugeot 208 R2) a 35'41"2; 27. Suninen-Markkula (Škoda Fabia R5) a 38'14"1; 28. Veiby-Skjærmoen (Škoda Fabia R5) a 39'30"8; 29. Brzezicki-Gerber (Ford Fiesta R2T) a 39'58"8; 30. Aasen-Gulbæk (Ford Fiesta R5) a 43'38"0; 31. Frigola-Sauleda (Peugeot 208 R2) a 45'49"8; 32. Pryce-Furniss (Ford Fiesta R2T) a 47'16"2; 33. Pärn-Morgan (Ford Fiesta R5) a 48'02"8; 34. Bakkenes-Aaltnik (Mitsubishi Lancer Evo X) a 48'20"7; 35. Turán-Zsiros (Ford Fiesta R5) a 48'59"2; 36. Fabre-Vilmot (Citroën DS3 R3T) a 49'34"4; 37. Suárez-Carrera (Peugeot 208 T16) a 51'27"4; 38. Domenech-Marchal (Citroën DS3 R3T) a 52'09"9; 39. Brazzoli-Barone (Peugeot 208 R2) a 53'29"1; 40. Andersson-Jönsson (Opel Adam R2) a 53'45"5; 41. Ramos-Carvalho (Mitsubishi Lancer Evo X) a 58'36"7; 42. Triviño-González (Citroën DS3 R5) a 59'27"2; 43. Wagemans-De Baeremaeker (Peugeot 208 R2) a 1.00'51"1; 44. Maurin-Sarraud (Škoda Fabia R5) a 1.04'49"4; 45. Vilenius-Ryynänen (Citroën DS3 R1) a 1.05'03"6; 46. de Mevius-Jalet (Škoda Fabia R5) a 1.13'48"8; 47. Rozada-López (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.18'11"3; 48. Foulon-Delarche (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.18'45"1; 49. Giampaoli-Kvick (Peugeot 208 R2) a 1.24'08"1; 50. Mora-Pérez (Ford Fiesta R2T) a 1.30'07"6; 51. Castells-Estalella (Suzuki Swift) a 1.50'49"0.

TAPPE

1. giornata: 1. Sordo in 1.18'44"4; 2. Ogier a 17"; 3. Mikkelsen a 35"1; 4. Neuville a 46"3; 5. Paddon a 47"5.
2. giornata: 1. Ogier in 2.35'12"8; 2. Sordo a 5"8; 3. Neuville a 1'03"9; 4. Paddon a 1'20"0; 5. Meeke a 1'57"9.

CIR

34° Rally Due Valli

Resoconto della gara a pag. 44
Verona, 14-16 ottobre 2016

Assoluta: 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) in 1.45'42"2; 2. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta Ldi) a 2"2; 3. Basso-Granai (Ford Fiesta R5) a 3"0; 4. Scandola-D'Amore (Škoda Fabia R5) a 7"7; 5. Perico-Turati (Peugeot 208 T16) a 3'23"7; 6. Hoelbling-Grassi (Škoda Fabia R5) a 5'13"1; 7. Tacchella-Zullo (Peugeot 207 S2000) a 7'41"7; 8. Panzani-Baldacci (Renault Clio R3T) a 7'58"9; 9. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio R3C) a 8'34"0; 10. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 R2) a 9'57"3.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Anderloni-Viviani in 2.04'33"3; 2. Lo Schiavo-Lo Schiavo a 1'16"7; 3. Dusi-Stizzoli a 2'03"9 (tutti su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Salgaro-Sossella in 2.03'11"6; 2. Bochetti-Anselmi a 16'47"2; 3. Targon-Prizzon (Honda Civic) a 21'35"6 (tutti gli altri su Renault Clio Rs). **Classe oltre 2000:** 1. Sassi-Bernardi (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 2.01'19"4.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Girardi-Girardi (Fiat Seicento) in 2.17'42". **Classe 1400:** 1. Rancan-Rancan in 2.17'33"1; 2. Righetti-Tommasi a 3'16"1 (tutti su Peugeot 106).

Classe 1600: 1. Bennati-Bennati in 2.00'40"1; 2. Costantini-Bertassin a 6'51"3; 3. Mirandola-Corsellini (Citroën C2) a 27'45"1 (tutti su Peugeot 106). **K10:** 1. Micheloni-Cirillo (Peugeot 106) in 2.02'13"1; 2. Stizzoli-Camponogara (Citroën C2) a 5'45"2. **S1600:** 1. Panzani-Baldacci in 1.53'41"1; 2. Strabello-Bianchi a 13'28"6 (tutti su Renault Clio S1600). **S2000:** 1. Tacchella-Zullo (Peugeot 207 S2000) in 1.53'23"9.

GRUPPO R

R1A: 1. Rosso-Torlasca in 2.09'50"9; 2. Canzan-Nobili a 55"1 (tutti su Renault Twingo). **R1B:** 1. Strabello-Ceschi in 2.09'11"7; 2. Rossignoli-Granziera a 11'20"4. **R2B:** 1. Pollara-Princiotto in 1.55'39"5; 2. Testa-Mangiarotti a 19"9; 3. Mazzocchi-Gallotti a 2'49"5; 4. Vineis-Rodi a 5'29"3; 5. Barbati-Bogo a 9'47"9; 6. Mastella-Panato a 12'14"3; 7. Ravanelli-Marcucci a 20'19"5; 8. Tavelli-Cottelero a 24'19"2 (tutti su Peugeot 208 R2). **R3C:** 1. Ferrarotti-Bizzocchi in 1.54'16"2; 2. Federighi-Manfredi a 12'41"7 (tutti su Renault Clio R3C). **R3T:** 1. Gilardoni-Bonato (Renault Clio R3T) in 2.03'20"8. **R5:** 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) in 1.45'42"2; 2. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta Ldi) a 2"2; 3. Basso-Granai (Ford Fiesta R5) a 3"0; 4. Scandola-D'Amore (Škoda Fabia R5) a 7"7; 5. Perico-Turati (Peugeot 208 T16) a 3'23"7; 6. Hoelbling-Grassi (Škoda Fabia R5) a 5'13"1.

Il campionato - Piloti: 1. Basso 95,5 punti; 2. Andreucci 93,5; 3. Scandola 91,75; 4. Campedelli 62; 5. Perico 35,5. **Junior:** 1. Testa 97,5 punti; 2. Pollara 90,5; 3. Mazzocchi 50,5; 4. Calvi 42,5; 5. Bernardi 33. **2Rm:** 1. Ferrarotti 95,25 punti; 2. Panzani 91,25; 3. Testa 69; 4. Gilardoni 56,75; 5. Pisani 32. **Costruttori:** 1. Ford 122,5 punti; 2. Peugeot 111; 3. Skoda 93,25. **Tra:** 1. Perico 61,5 punti; 2. Campedelli 58,5. **Costruttori 2Rm:** 1. Renault 62,25 punti; 2. Peugeot 30.

Per assoluta mancanza di spazio le classifiche complete di Wec, Dtm e Fia F3 saranno pubblicate sul prossimo numero.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

FABIO SPATAFORA DEBUTTA IN SELEZIONE - I PICCOLI DEL PROGRAMMA SN3

SUBITO AL TOP IN GARA - La scorsa settimana la Selezione Nazionale Piloti, ha avuto il piacere e l'onore di avere l'ingresso, nel programma Snp, di un pilota di tutto rispetto, il fortissimo Fabio Spatafora. Il driver italiano, tripiantato a Malta, vanta difatti, un curriculum di assoluto rilievo, ed in carriera ha guidato di tutto: monoposto, prototipi, vetture gt, vetture nascar ed addirittura, di recente, è stato tester in Lmp1! In Selezione, seguirà un programma di allenamento, intenso e studiato appositamente per lui. Spatafora, ha avuto inoltre, modo di seguire, tutti i pilotini, del programma Sn3, valutandone, capacità e progressi. Progressi che si sono subito tramutati in risultati, con la vittoria, nella classe 60, di Gabriele Banno, nel cittadino di Nissoria, e con il 3° posto di Sebastiano Cultraro (solo 8 anni!!) ed il 4° di Luca Zimbone in Sn3. Per info: selezione nazionale@alice.it.

La scorsa settimana la Selezione Nazionale Piloti, ha avuto il piacere e l'onore di avere l'ingresso, nel programma Snp, di un pilota di tutto rispetto, il fortissimo Fabio Spatafora. Il driver italiano, tripiantato a Malta, vanta difatti, un curriculum di assoluto rilievo, ed in carriera ha guidato di tutto: monoposto, prototipi, vetture gt, vetture nascar ed addirittura, di recente, è stato tester in Lmp1! In Selezione, seguirà un programma di allenamento, intenso e studiato appositamente per lui. Spatafora, ha avuto inoltre, modo di seguire, tutti i pilotini, del programma Sn3, valutandone, capacità e progressi. Progressi che si sono subito tramutati in risultati, con la vittoria, nella classe 60, di Gabriele Banno, nel cittadino di Nissoria, e con il 3° posto di Sebastiano Cultraro (solo 8 anni!!) ed il 4° di Luca Zimbone in Sn3. Per info: selezione nazionale@alice.it.

VENDITA



IVECO IRIS Motorhome, 6 posti letto, 2 bagni, cucina, TV satellitare, antifurto, aria condizionata, generatore 7,5kW. Assicurazione annua euro 464. Richiesta: euro 69.000. Thomas Bleiner 392-9992419.



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2016. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

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

dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruote classiche dal 1987 al 2013,

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



CONTI EDITORE

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

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: BPPITRXX)).

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

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

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Sport Network S.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
Accertamenti Diffusione Stampa



ALLENAMENTO IN TUTTE LE SITUAZIONI

Rally Italia Talent ha dato a tanti la possibilità di provare dal vero il rally. Sotto, assieme al Presidente Sticchi Damiani, i ragazzi che hanno potuto correre in Sardegna la tappa del Mondiale Rally

Talent(i) da allevare

RALLY ITALIA TALENT, PASSA SOTTO IL CONTROLLO DI ACISPORT. STICCHI DAMIANI: «LA PASSIONE UNITA ALLA PRATICA SPORTIVA»

Al Rally due Valli ben tre equipaggi hanno gareggiato con i colori dell' Acì Rally Italia Talent. Un risultato importante per una iniziativa in netta crescita. Del futuro dell'iniziativa abbiamo parlato col presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani. «In effetti Acì Rally Italia Talent è una iniziativa che, con il passare delle stagioni, è andata in crescendo, trovando un suo perfetto collocamento all'interno di quel cammino ideale che unisce il mondo della passione pura con quello delle corse. Come altre iniziative da noi condotte per i giovani, anche questa ci sta ripagando degli sforzi fatti da noi ed anche da chi questa iniziativa l'ha pensata, Renzo Magnani» - Con il Talent s'è creata la possibilità di realizzare il sogno di tanti appassionati. «Io credo sia limitativo parlare di Rally Italia Talent come una semplice mezzo per realizzare un sogno. Acì Rally Italia Talent è, a mio avviso, un vero e proprio percorso di avvicinamento verso il mondo dei rally. Un avvicinamento guidato, sotto l'attenta osservazione di piloti e navigatori di assoluto rilievo, ed a costi assolutamente

irrisori che, nell'ultima stagione, ha permesso a ben 5000 appassionati di provare ad esprimere le proprie doti agonistiche. Un cammino, ma anche una selezione che permette ai migliori di affacciarsi alle gare diventandone protagonisti».

- Dalla stagione in corso il progetto è stato completamente sposato da Acisport.

«In un certo senso abbiamo voluto chiarire l'ufficialità di questo progetto, che comunque ci ha visti vicini al suo ideatore fin dalle prime edizioni. Il passaggio sotto le ali di Acisport è stato quindi logico con Magnani che ha mantenuto il suo ruolo di coordinatore e guida».

- Come si colloca Rally Italia Talent all'interno delle varie iniziative che la Federazione ha messo a punto a favore dei giovani?

«Questa iniziativa è andata a chiudere un vuoto che si era creato tra il mondo della passione e quello della pratica sportiva. Per certi versi quindi si pone alla base di tutto, consentendo anche a chi non ha i mezzi per correre di farlo. In tal senso si crea un ulteriore bacino di sviluppo per i nostri giovani e si amplia la possibilità di poter trovare qualche talento vero da poter far crescere anche attraverso le altre nostre iniziative». ●



follow us   

TUTTO IN UNA UNIVERSITÀ



**SERVIZIO
NAVETTA**



**SERVIZIO
MENSA**



**220
POSTI
LETTO**



**6 ETTARI DI AREE
VERDI**



**PALESTRA
ATTREZZATA**



UNIVERSITA'
NICCOLO' CUSANO

WWW.UNICUSANO.IT

NUMERO VERDE
800 98 73 73

L'8 OTTOBRE 2006 MICHEL VIVEVA L'ULTIMA SFIDA IN ROSSO

Schumi per sempre

Ogni 8 ottobre aggiunge un +1 agli anni che mi separano sempre più da quella domenica del 2000, quando Michael riportava il titolo a Maranello aprendo, di fatto, il cancello del viale del paradiso nel quale avrebbe corso, poi, per altre quattro stagioni, collezionando di tutto.

8 ottobre 2006, Suzuka, Gp del Giappone. Il giorno delle lacrime. Le sconfitte sono più istruttive delle vittorie: insegnano a vivere, a rialzarti quando cadi, ti plasmano e ti rendono quello che sei. Quel giorno, ne avrei fatto volentieri a meno.

Sono passati 10 anni da quella domenica nella quale ho provato male mentale, fisico, per una fumata bianca che, invece di annunciare un lieto evento religioso, ha mandato all'inferno un sogno rincorso, cercato, voluto, raggiunto sette giorni prima in Cina con la vittoria delle vittorie, la numero 91. La sbornia, l'aggancio in classifica su Alonso, il mondiale sempre più vicino. Non il primo, non il terzo, non il sesto. L'ottavo, da conquistare.

L'8 ottobre 2006 è una delle giornate che più mi lega a Michael nel corso della sua carriera. Perché è facile salire e restare sul carro dei vincitori finché tutto procede secondo comodo, per poterti così bullare del tuo eroe. Più difficile è doverne prendere le difese anche quando le cose vanno male, quando le sportellate alla Jerez fanno male anche a te oltre che a lui, o quando dopo anni capita il giro a vuoto (2005) e già il detrattore medio ti parla di vecchio da pensionare.

Moralmente insostenibile è, invece, dover far fronte ad una sconfitta che brucia come gli scarichi della 248-F1 al giro 36 di quella maledetta domenica. La gara è controllata, manca un terzo dei giri per andare a Interlagos con 2 punti di vantaggio sullo spagnolo che imperversa. Tutto procede secondo i piani: Michael in testa, Alonso secondo in rimonta. Basta portarla a casa e il sorpasso in classifica è completato.

Poi un lampo, un fumo denso che copre una sagoma rossa. Do per scontato che sia la Ferrari di Felipe, perché non può succedere a Michael, non oggi, non adesso. Poi oltre alla sagoma rossa anche il casco si tinge dello stesso colore e la voce, quel filo di voce che esce autonoma da una bocca impietrita recita semplicemente: "no, cazzo, no".

Tre parole, poi il silenzio. Vorrei portare indietro il tempo. Non può succedere a lui, non dopo mezzo campionato in rimonta, non dopo il tripudio di



L'8 ottobre 2000 fu il giorno del primo trionfo iridato in Rosso per Schumi. Lo stesso giorno, nel 2006, segnò il tramonto di un lungo ciclo vincente

SUTTON-IMAGES.COM

Monza, non dopo l'apoteosi di Shanghai. Non può essere, vorrei svegliarmi e prendere a cefoni chi si è inventato un incubo del genere: invece il replay lo conferma una, due volte, con Alonso che si prende la testa, manda in crisi la mia, ci strappa dalle mani il titolo. Perché la storia è finita lì, sotto il ponte di Suzuka. Il sogno del titolo numero 8 si è interrotto, il giorno 8, sul tracciato dal layout che ricorda un 8. C'è ancora una gara, certo, ma deve succedere il finimondo e so già che non accadrà. Le mie corriere non reggerebbero, dopo Cina e Giappone, un nuovo ribaltone. Sento gli occhi inumidarsi, esattamente come 7 giorni prima, dopo la vittoria della Cina. Questa volta per il motivo opposto.

Michael saluta il pubblico e non so più cosa sperare. La gara prosegue, e con un sadismo da Oscar i giri passano sempre più lentamente, come se volessero irridermi, sfoftermi, farmi capire per bene quello che è successo. Vorrei solo finisse in fretta, se deve essere questo il risultato.

Michael torna ai box e, uno ad uno, saluta tutti i suoi meccanici ed ingegneri. Li abbraccia, li conforta. Lui, che ha appena perso la possibilità di vincere il suo ultimo titolo, sa però che quelli sono gli stessi ragazzi che lo hanno accompagnato per 72 lunghe vittorie e 5 allori. Alcuni piangono perché sanno, hanno capito, che è finita lì. In quel momento vorrei essere qualsiasi cosa lì dentro, prendere vita e avere l'opportunità di restituirgli l'abbraccio, dirgli "È andata così ma non cambia

quello che sei". Alonso vince e chiude di fatto la pratica del secondo mondiale, perché tanto ad Interlagos non succederà nulla. Io resto per giorni in lutto sportivo, e neanche la straordinaria gara del Brasile sarà sufficiente a risollevarmi il morale. Anzi, per certi versi mi lascerà dubbi immensi sul suo ritiro. Eppure, al di là della delusione e del terribile ricordo, quella giornata in cuor mio mi ha fatto diventare ancora più tifoso di Michael. Non dello sportivo, ma dell'uomo. Ed è per questo che ho voluto ricordare, nel giorno dell'anniversario del giorno forse più bello, una delle delusioni peggiori. Perché anche da quelle si impara, e tanto. Grazie anche per questo, Michael.

Alessandro Secchi

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlini**

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 Alongo,
Mario Lastretti, David Legangneux,
Gianluca Lioce, Gianni Mancini,
Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO SPY** **IN MOTO**
AM **QUERIN SPORTRIV** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

Tiscali Mobile Smart 5 GB. L'offerta più smart del creato.

1000 minuti + **minuti ILLIMITATI** + **SMS ILLIMITATI** + **5 GB Internet**
VERSO TUTTI VERSO TISCALI MOBILE VERSO TUTTI

14 € /4 sett.
PER SEMPRE



ANCHE PER PARTITA IVA



RALLY ITALIA TALENT 4ª EDIZIONE 2017

APERTE LE ISCRIZIONI ONLINE SU www.rallyitaliatalent.it



Matteo Fusi e Nicolò Salgaro
al Rally d'Italia Sardegna 2016,
valido per il mondiale, gara premio
3ª edizione con Abarth 500 R3T ufficiale
(vincitori categoria RC3)

QUANDO IL SOGNO DIVENTA REALTÀ... ANCHE SE NON HAI MAI CORSO!

**PARTECIPA ALLE SELEZIONI REGIONALI DELLA 4ª EDIZIONE
DI RALLY ITALIA TALENT L'ESCLUSIVO FORMAT**

PER REALIZZARE IL TUO SOGNO DI CORRERE COME PILOTA O NAVIGATORE UFFICIALE



Le vetture messe a disposizione da Abarth per gli iscritti alle Selezioni, alla Semifinale e alla Finale saranno le **Abarth 595 Competizione**.

Gli esaminatori: Basso, Battaglin, Bettega, Chiarcossi, Dallavilla, D'Amore, Fappani, Granai, Longhi, Pirolo, Scandola, Scattolin, Sossella, Travaglia.

Selezioni regionali a partire da gennaio 2017: Pergusa, Alghero, Siena, Ortona, Viterbo, Lecce, Adria, Nizza Monferrato e Franciacorta (BS).

Categorie e premi: Assoluta (Rally d'Italia Sardegna) - Under 18 (Supercorso Acì Sport) - Under 23 (Gara del CIR) - Under 35 (Gara del CIR) - Over 35 (Gara del CIR) - Femminile (Gara del CIR).

Media Partner



Regolamento in home page sul sito www.rallyitaliatalent.it
info: renzo.magnani@rallyitaliatalent.it